

RAIL-REVUE

Kwartaalblad voor spoor-, tram- en bushobby
MET RECENTE AKTUALITEITEN, GESCHIEDENIS, TECHNIEK EN VERENIGINGSNIEUWS



Twintigste jaar - Nr. 1
Jan. – Febr. – Maa. 2005

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor : 2610 Wilrijk 1
P208887

EDITORIAAL

ALGEMENE LEDENVERGADERING VeBOV.

Het bestuur wenst U allen te danken voor het in grote getale hernieuwen van Uw lidmaatschap in onze vereniging. We verwachten U dan ook op onze algemene ledenvergadering te Brussel op 19 maart 2005 in de gebouwen van het Brusselse trammuseum om 10 uur. Na de middag is er een tramrit voorzien.

In 2004 heeft het bestuur zich geëngageerd om nog een jaar aan te blijven met de dringende oproep tot uitbreiding van zowel het bestuur -we zijn op het wettelijke minimum van drie-, als een versterking van het redactieteam. Momenteel is het volledige bestuur, en Erik die de taak als samensteller van Rail Revue op zich heeft genomen, vijftig jaar of ouder.

We willen hier reeds een dringende oproep doen om ons team te versterken.

Het VeBOV-bestuur



Foto boven:

Zo wordt het misschien terug in de toekomst: lijn 1 als tram op de Frankrijklei. 19 december 2004 tijdens onze VeBOV-rondrit. Zie ook bladzijde 22 en 23

foto: Stefan Justens

Foto titelblad:

De Vlaamse minister van mobiliteit, sociale economie en gelijke kansen poseert fier voor haar 7254. Overigens heeft ze te kennen gegeven om echt met een tram te leren rijden. De Lijn zou voor de nodige opleiding zorgen. Frankrijklei, 2 februari 2005

foto: Luc Couscheir

INHOUD VAN DIT NUMMER

Editoriaal	2
De buurtspoorwegstations van toen (deel 1)	3
NMBS	7
De Lijn – Antwerpen	10
De Lijn - Oost Vlaanderen	16
De Lijn – Limburg - Light Rail	16
Bye bye, red bus	20
Speciale rit PCC 7015	22
Verenigingsnieuws	23

Werkten mee aan dit nummer:

Eddy Cassiers, Jacques Cohn, Luc Couscheir, Raf De Landsheer, Erik Heylen, Alain Janmart, Stefan Justens, Bob Morren, Hubert Van den Bergh, Rudy Van Iseghem

Rail-Revue is een uitgave van de v.z.w. VeBOV (Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer).

Verantwoordelijke uitgever: Alain Janmart, Archimedeslaan 1 bus 3, 2650 Edegem.

Redactie: Luc Couscheir, Erik Heylen en Rudy Van Iseghem. **Secretariaat:** Hubert Van den Bergh, Kroonstraat 8, 3920 Lommel. **Lidgeld 2004:** België 18 Euro, Buitenland 21 Euro. **België:** Rekening Bank van De Post 000-0466768-04 van de v.z.w. VeBOV, Edegem. **Andere Europese landen:** door middel van in Euro uitgeschreven Eurocheques, te richten aan hoger vermeld secretariaat.

I BAN BE 10 0000 4667 6804 – BIC BPOTBEBI

Reageren kan op het adres van de verantwoordelijke uitgever of per e-mail: info@vebov.be

Overname van gegevens is toegestaan mits bronvermelding. **Reproductie van artikels** (al dan niet in vertaling) en van **illustraties** slechts mits schriftelijke toestemming van de auteur en / of van de uitgever.

Inzenders blijven verantwoordelijk voor de door hen ingezonden artikels.

De buurtspoorwegstations van toen (deel 1)

In afwachting van het vervolg van mijn fotoreeks over de naoorlogse NMVB-bussen, heb ik ditmaal het eerste deel van een berichtje over de buurtspoorwegstations en stelplaatsen in de jaren 1950/60 samengesteld.

Foto 1: Hoeveel tramvrienden zijn er nog, die met eigen ogen een buurtspoorwegstation in normaalspoor (1435 mm, bij de NMVB "spoor C" genaamd) hebben mogen bekijken?

Deze foto van 1953, meer dan 50 jaar geleden, roept een herinnering op aan het kopstation Overijse, precies daar waar zich heden de stelplaats voor de bussen van De Lijn bevindt. Hier begon de lijn naar Hoeilaart en Groenendaal, die geen aansluiting met het overige NMVB-net had, hetgeen op grond van de afwijkende spoorwijdte ook niet kon. Links vooraan de groen geschilderde C.501 met spoorwegbuffers, verder een bakwagen van de "grote spoorweg" en de gesloten goederenwagen C.7502 van de NMVB (ja, dit type wagen heeft ook in normaalspoor bestaan!). In de rechtse beeldhelft zien wij de C.2000 voor gemengd gebruik (half reizigers- en half pakwagens). Op de schuifdeur stond het opschrift "Reisgoed - Bagages". De reizigers moesten bij alle normaalspoorrijtuigen wel drie steile treden opklimmen om binnen te geraken, omwille van de grote vloerhoogte.

De lijn Overijse - Groenendaal beschikte toen, naast de stoomloc 808 en de dieseltractor ART.500, over de personenwagens C.500, C.501, C.509 (die kort daarna nog naar Goé werd overgebracht) en C.1505, evenals de "gemengde" C.2000. Verder waren er de gesloten goederenwagens C.7502 en C.7503 (eigendom van de Buurtspoorwegen) en enkele goederenwagens van de Belgische Spoorwegen, die de lijn bereikten langs een aansluiting die zich in het spoorwegstation Groenendaal bevond, behorend tot lijn 161 Brussel - Namur.

Foto's 2 en 3: Het station van Lierneux in 1958, aan de eveneens van het hoofdnet geïsoleerde lijn naar Vielsalm. Het is duidelijk zichtbaar dat slechts het vervoer van hout de lijn in leven hield. Vóór het stationsgebouw staat de AR. 144 te wachten, maar van reizigers is niet veel te merken. De op een zijspoor uitgeweken bijwagen draagt het nummer 10727, hetgeen slechts op de zijkanten was te zien. Misschien was de bruine verf op? Het geheel straalt een indruk van rust en kalmte uit.

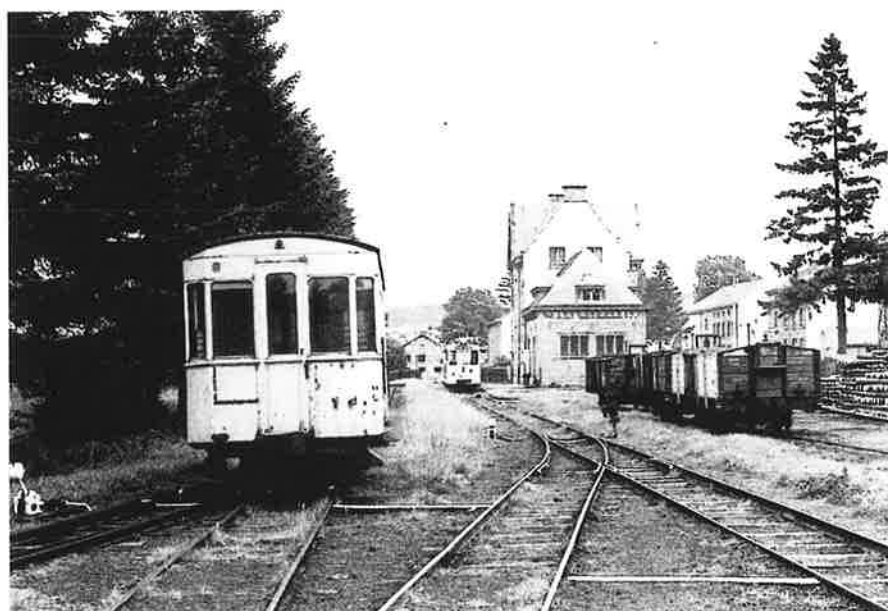
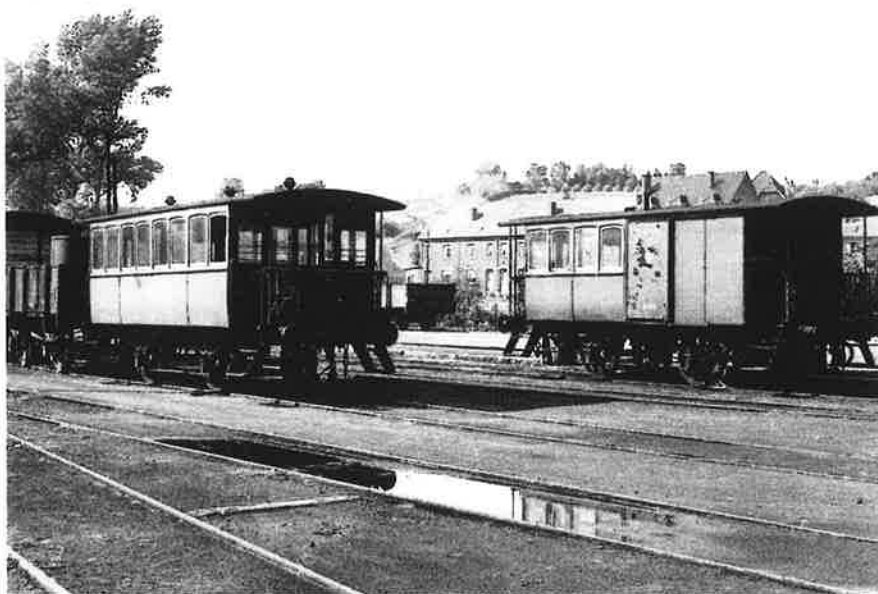
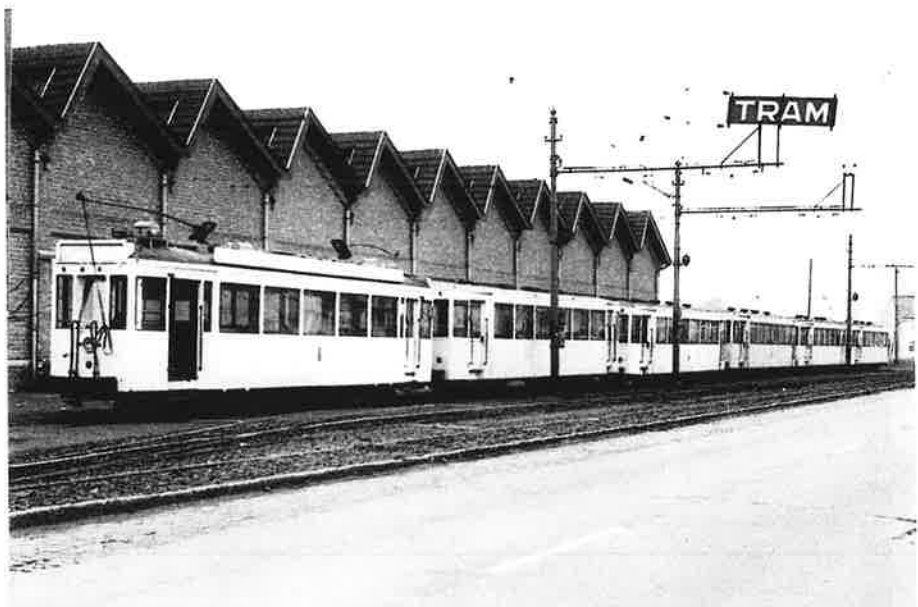


Foto 4: We zien hier een gedeelte van de stelplaats Dilbeek in juli 1966. (NVDR: de gelijkenis met de voormalige huurtspoorwegstelplaats aan de Oude Bareellei in Merksem is opvallend!) Ofschoon ook hier geen levende ziel te zien is (anders zou ik zeker niet zo ver naar binnen zijn geraakt), ziet het er heel bedrijvig uit. Van links naar rechts: een autobus, een ladderwagen, een bijwagen type "Kuregem", een metalen standaard op lijn D Brussel - Dilbeek (geel-geel), een type "N" op een V Dilbeek - Ukkel (wit-geel), een ander type "N" in de loods, een derde "N" op een M Dilbeek of Moortebeek - Noord (wit-rood) en een standaard op een Ni Brussel - Ninove (rood-rood). Dilbeek was gelegen aan de drukke lijn naar Ninove, maar verzorgde eveneens de stadslijnen A Dilbeek - Zuid via Anderlecht (wit-wit), D, M, N Noord - Rouppeplein via Scheut (groen-groen) en V, alsmede de S Dilbeek - Rouppeplein (groen-wit) in de jaren '50 en de R (rood-wit) naar St. Genesius-Rode in de jaren '60.



Foto 5: 25 km verder in de richting Ninove bevond zich nog een stelplaats te Meerbeke, waar de trams van de hoofdlijn Ni met de AR's vanuit Leerbeek bijeenkwamen. Op één van de zijsporen langs de steenweg Brussel - Ninove staat hier, in maart 1969, een lange rij van vijf "Kuregem"-bijwagens achter de ex-Leuvense standaard 10321. De steeds propvolle spitsuurstellen van lijn Ni sleepten tot drie vierassige bijwagens of vijf "De Rechter"-bijwagens op een opmerkelijk rechtlijnig maar tamelijk heuvelachtig traject.



De NMVB had kort na W0 2 plannen ontworpen voor een elektrische lijn, die de AL Brussel - Aalst langs Denderleeuw met Ninove zou verbinden, evenals een zijtak van Ninove naar Herzele. Dit zou dan een schakel tussen Ninove en het hele Gentse net zijn geworden, alsmede een verbinding met de netten van Kortrijk, Tournai (Doornik) en Mons (Bergen). De daling van de vervoerscijfers kelderde deze mooie plannen. De bestaande AR-lijn Ninove - Leerbeek gaf op haar beurt aansluitingen naar Halle en Edingen.

Foto 6: Oreye (Oerle) in 1953. Hier bestond een belangrijke buurtspoorweg stelplaats langs de hoofdlijn Luik - St. Truiden, met zijtakken naar Kortesseem en naar Omal via Waremmes (Borgworm).

Verder bestonden hier aansluitingen naar de toenmalige grote suikerfabrieken van Oreye en Crisnée, waar men tot het begin van de jaren '50 nog de HL.221 en 303 aan het werk kon zien. Links op de foto hebben wij AR.155 of 156 (waarschijnlijk deze laatste), die creme-rood waren geschilderd, omwille

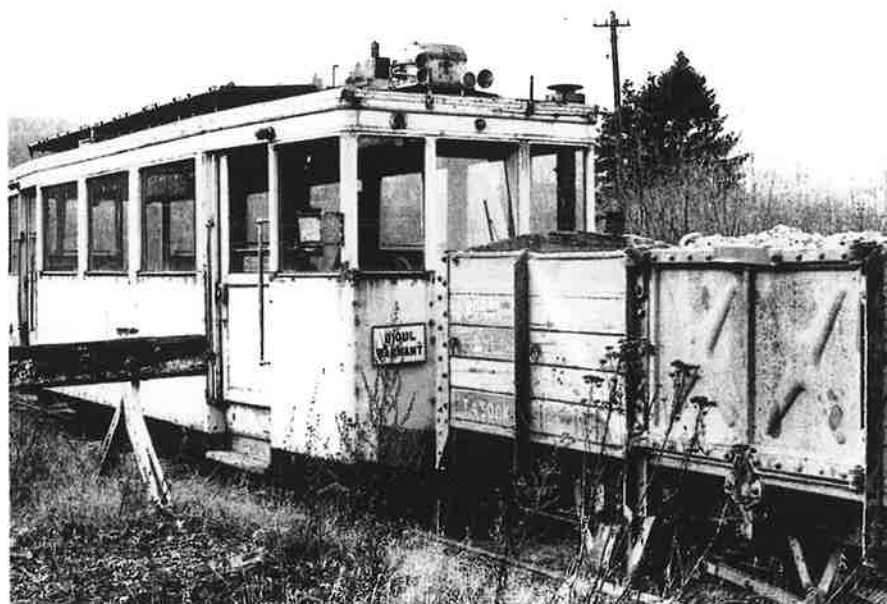




van hun afkomst van de lijn Tongeren-Maaseik, die voor deze livrei had gekozen. Ze waren toen, door het instromen van de nieuwe vierassige AR's 284-288 en 291-296, van Tongeren - Maaseik verdreven.

Verder rechts staat de eigenaardige sproeitrein A.152-153-154 (ik zoek nog steeds een verklaring voor die vreemde nummering!), met vooraan de A.152.

Dit in het lichtgrijs geschilderd stel was één van die typische "knutselwerken" van de Hasseltse werkplaats (denk maar aan de AR.13, de AR.49 of de AR.283, de latere 19526!). Naast de sproeitrein staan meerdere Luikse bijwagens, vooraan de 1350. Achteraan in de loods en ernaast bemerken wij twee exemplaren van de tientallen "Braine-le-Comte"-tweeassers, die toen de Luikse NMVB-stadslijnen bedienden. Twee van deze wagens, namelijk de 9870 en 9871, waren permanent met mekaar gekoppeld en dienden, samen met de elektrische locs 9900 en 10329 (type "boite a sel" of "zoutvat"), voor het trekken van de bietentreinen op de elektrische baanvakken rond Luik. Geheel rechts: de vierassige bijwagen 19583 met plooideuren.



Foto's 7, 8 en 9: Wie zal dit weinig bekende en tegen het einde van de jaren '50 verdwenen stationnetje herkennen? We zijn in Warnant, niet ver van het Maasdal tussen Dinant en Namur, in november 1959. Vanuit Warnant krom een lijntje bergopwaarts naar Bioul en Lesves en stoot daar aan op de elektrische lijn 6 Namur - St. Gérard, langs de hoogvlakte. Het AR-lijntje, met ART.103 en de gemengde personen-bagagewagen 2066 (op foto 7 in de achtergrond) hield het uit tot einde van de jaren '50, omdat (en dit is letterlijk zo!) de destijds daar bestaande wegen een berijden met bussen niet toelieten!

(Wordt voortgezet)

Tekst en foto's: Jacques Cohn
Alle foto's: ©

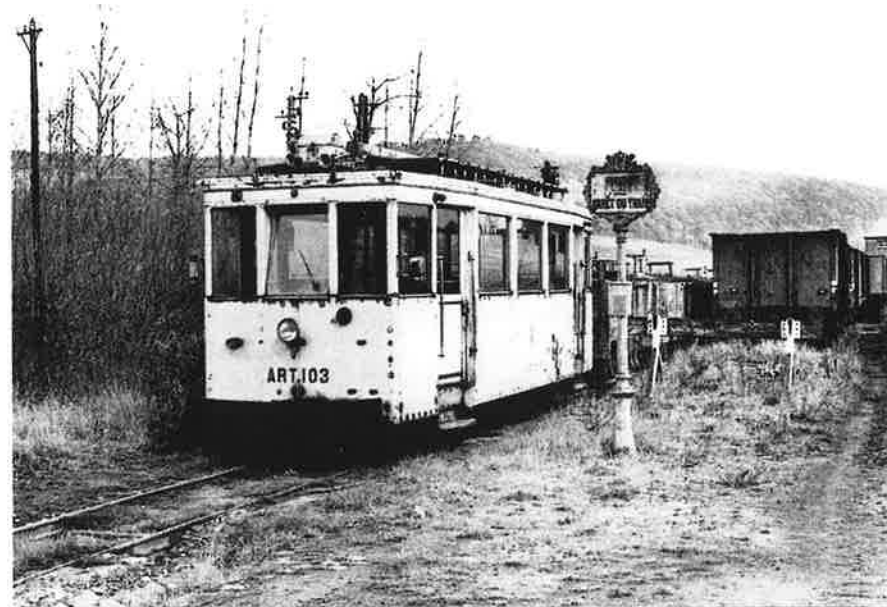
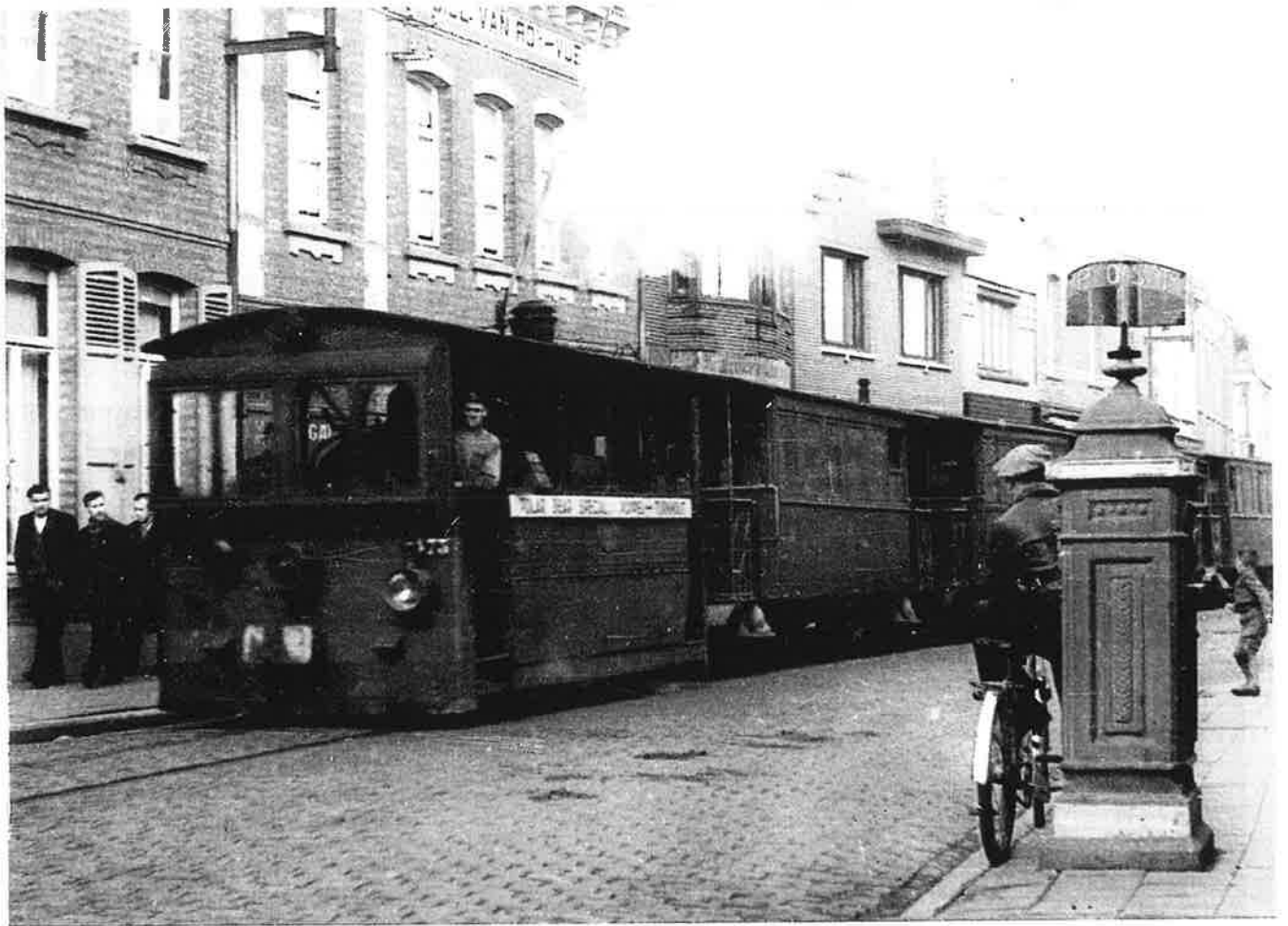
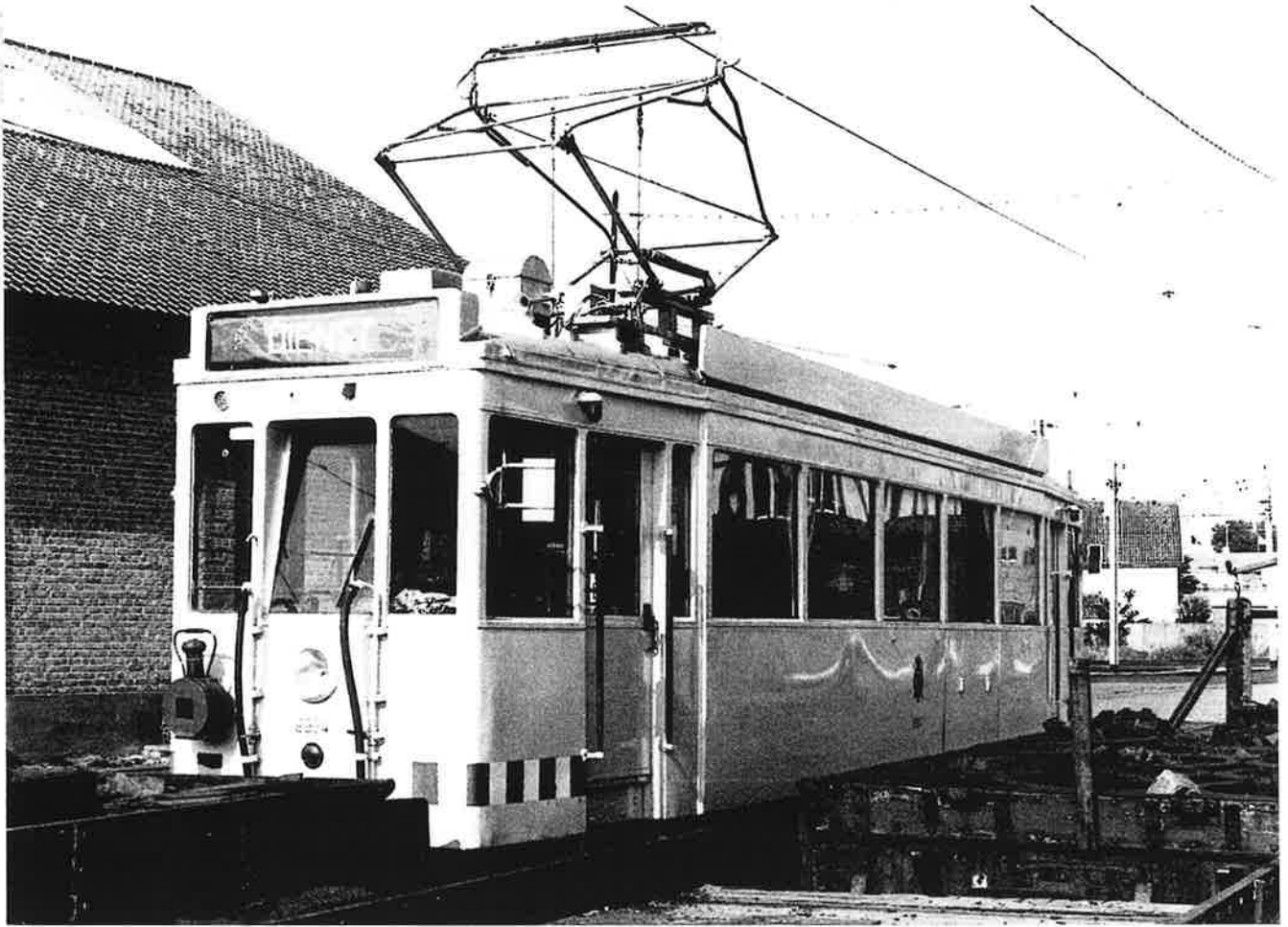
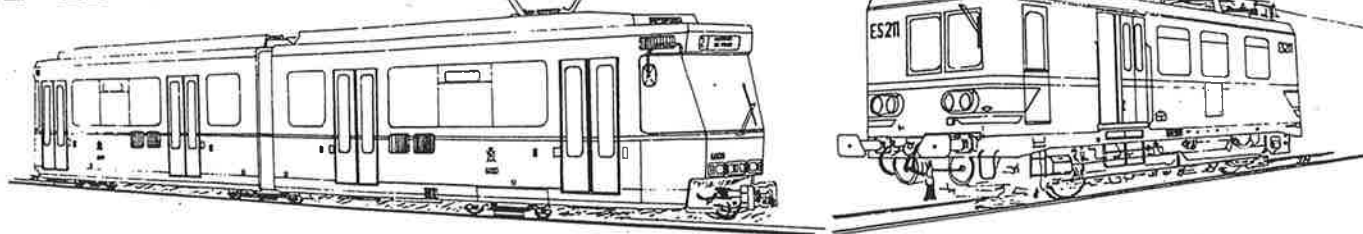


Foto volgende bladzijde bovenaan: Een nog niet eerder getoonde prent van de ex-Antwerpse 9994 in Knokke stelpplaats, mei 1967. De 9994 kon gelukkig op het nippertje worden gered en werd, in afwachting van restauratie, in Weelde ondergebracht.

Foto volgende bladzijde onderaan: Uit mijn fotoarchief en van een onbekend fotograaf: stoomtram met HL.473 (?), vermoedelijk te Turnhout in de jaren kort na WO2, met opschrift "Polar Bear Special - Poppel - Turnhout". Welke tramvriend kan mij hieromtrent iets meer vertellen?



RAIL-AKTUEEL



NMBS

Nieuwtjes:

Aan een aantal nieuwigheden of wijzigingen in de treindienst kan de reiziger zich mogelijk al eind 2005 verwachten. De beslissing tot verbetering of aanpassing kan in sommige gevallen nog niet uitgevoerd worden, omdat de infrastructuur dit in een aantal gevallen nog niet toelaat en waar het einde van de grote spoorwerven noodzakelijk zijn. Een voorproefje:

- IR Antwerpen - Leuven neemt de bocht bij Mechelen-Nekkerspoel en doet dus Mechelen niet meer aan.
- IR Leuven - Sint-Niklaas rijdt tot Mechelen gekoppeld met een nieuwe IR Leuven - Mechelen - Dendermonde - Gent.
- Turnhout krijgt een halfuursdienst: Turnhout - Antwerpen en Turnhout - Brussel. Hiertoe is een kruisingsspoor in Tielen nodig. Deze investering staat in het budget voor 2006 en de uitvoering zou eind 2006 moeten klaar zijn.
- De betere bediening van Antwerpen-Noorderdokken is een succes, Antwerpen-Haven daarentegen eerder niet. Ook na de werken aan de Antwerpse Ring zullen in Noorderdokken waarschijnlijk meer treinen dan vóór juni 2004 stoppen.
- IC Brussel - Hasselt elk uur via een nieuwe verbindingsboog lijn 36 / lijn 35, waarvoor inmiddels de eerste huizen zijn afgebroken.

- Koppeling IC Brussel - Kortrijk met IC Kortrijk - Brugge - Oostende, zoals vóór 1998.
- Uurdienst IR q Liège - Aachen; onderzocht wordt of dit met Breaks mogelijk is.
- Bediening van Athus - Virton in samenwerking met de CFL (Luxemburgse Spoorwegen).
- IR Poperinge - Kortrijk - Gent - Brussel - Luchthaven - Leuven, verder als L-trein naar Landen.
- Reorganisatie op Brussel - Antwerpen waarvoor voorlopig nog geen details bekend zijn.
(nvdr.: Het scenario met de afgeschafte IC Amsterdam - Brussel-Zuid, gecombineerd met een vervangende uurdienst met HST's, al of niet via Breda, laat nog maar weinig ruimte voor de L-treinen op lijn 25. Bovendien wil men terug P-treinen tot Antwerpen op deze as herinvoeren.)

Raf De Landsheer

Rijtuigen:

Met ingang van zondag 12 december 2004 werden er enkele wijzigingen aan de treindiensten aangebracht.

De ex-Franse rijtuigen van het type K4 verdwenen uit de piekurentreinen en werden vervangen door M4-en of M6-rijtuigen. De dubbeldekrijtuigen M6 worden tijdens de spitsuren vanuit de hoofdstad ook ingezet op de belangrijke lijn 161/162 naar Namur, Arlon en Luxemburg. Soms telt deze trein wel tien rijtuigen, waarbij een elektrische lokomotief van de reeks 20 op kop loopt. Ook worden sommige treindiensten, die normaal met motorstellen type 96 worden gereden, met M6-rijtuigen uitgevoerd. Deze maatregel zorgt voor een verhoogde (zit)capaciteit in die treinen.

Er mogen dan wel moderne M6-rijtuigen rijden, er zijn evenwel nog geen stuurstandrijtuigen voor trek- en duw-



Foto rechtsonder:

Een Franse 36000 wacht op de rangeersporen van Antwerpen-Noord zijn volgende opdracht af. 25 januari 2005

Foto: Alain Janmart



Foto linksboven:

De drieassige rangeerlokomotief 8271 gekiekt aan kop van een homogene graantrein in de Antwerpse haven. De inzet van drieassers komt steeds meer op een lager pitje te staan door de massale instroom van nieuwe locomotieven 77/78.

25 januari 2005

Foto: Alain Janmart

Reeks 15 (1501, 1503 en 1504):

Deze drie locomotieven vindt men regelmatig op de verbinding tussen Gouvy, Vielsalm, Rivage en Liege-Guillemins. Hun hoofdpoddracht is het verzekeren van de twee P-treinen 's morgens en 's avonds op de tweespannige lijn 42. Omstreeks 15u15 vertrekt een losse locomotief vanuit Gouvy naar Liers, noordelijk van Liège, om er om 17u43 te vertrekken met een P-trein naar Gouvy.

Reeks 20:

Met de komst van de M6-dubbeldekrijtuigen naar Arlon en Luxemburg, worden er daarvoor tot vijf locomotieven gebruikt, aangevuld met enkele eenheden voor de internationale treinen met Zwitserland. De rest van de reeks 20 dient hoofdzakelijk als trekkracht voor het goederenverkeer tussen Antwerpen-Noord en Montzen.

Reeks 22:

Van deze reeks blijven er nog slechts een tiental over. Drie locomotieven worden permanent in Liège gebruikt voor het opduwen van de treinen tussen Guillemins en Ans. Meestal zijn dit de 2248 en 2249. Als reserve staat er nog een derde locomotief in de bundel even buiten het station. De overige locomotieven (2204, 2216, 2221, 2224, 2229 en 2230) worden ook voor P-treinen en lichtere goederentreinen gebruikt.

Reeks 25:

Nog een handvol overblijvers (2503, 2505, 2506, 2507, 2510, 2513 en 2514) worden ook hier hoofdzakelijk gebruikt voor P-treinen en korte goederentreinen, of soms als invaller van een 23-er.

Reeks 51:

Het personeel van de werkplaatsen Antwerpen-Noord bracht de HLD 5166 terug in de originele versie van begin jaren 70. De locomotief mag sporadisch enkele treinen slepen in het Antwerpse havengebied om in goede conditie te blijven. Op maandag 24 januari 2005 werd hij naar Leuven overgebracht om te assisteren bij het inventariseren van de NMBS museumverzameling. De locomotief moest al het ondergebrachte patrimonium even buiten plaatsen om de officiële fotograaf de gelegenheid te geven alles netjes te archiveren.

verkeer van dit type. Bij Bombardier te Brugge werd ondertussen (eindelijk) een bestelling geplaatst voor 30 stuurstandrijtuigen van het type M6. De duwlokomotief voor die treinsamenstelling wordt een type 21 of 27. Op de drukke IC-verbinding tussen Antwerpen en Brussel reden er al enige tijd dubbeldekkers, aanvankelijk met oudere rijtuigen van het type M5, die in 2003 werden vervangen door de modernere M6-en. Hiervoor dienden wel telkens twee locomotieven (voor en achter) te worden aangekoppeld, omdat er in Brussel Zuid geen tijd was om de sleeplokomotief om te rijden en te Antwerpen Centraal geen rangeringen gewenst waren door de beperkte spoorcapaciteit. De locomotief achteraan diende te worden afgezonderd en als gesleept voertuig te worden gezet. De andere locomotief moest telkens weer in dienst worden geplaatst, met inachtnaam van de nodige veiligheidsbewerkingen. Door het (stroomloos) meeslepen, was het soms zeer koud op de staartlokomotief, door het ontbreken van de elektische verwarming in de stuurpost. De nieuwe M6-dubbeldekrijtuigen zijn evenwel reeds voorzien van doorgaande stuurbedrading, maar tot voor kort ontbrak de verbinding naar de locomotief toe. Na enige tijd werden er twee stammen uitgerust met de nodige koppeldozen, waardoor zowel de kop- als de staartlokomotief in dienst blijven. De trein wordt hierbij zowel gesleept als geduwd, waarbij de beide locomotieven dus in treinschakeling rijden. De treinbestuurder krijgt de nodige aanduidingen op het dashboard van de bediende koplokomotief. Zodoende blijft ook de stuurpostverwarming in dienst en komt de treinbestuurder telkens in een verwarmde locomotief terecht.

Lokomotieven:

Reeks 12/SNCF 36000:

Meer en meer locomotieven van de Franse driespannige reeks 36000 worden op verschillende plaatsen opgemerkt. Ze zijn zowel in een rode als in een groene outfit waar te nemen. De rode zijn normaal voorzien voor het reizigersverkeer, terwijl de groene wel degelijk op hun plaats zijn bij de goederendienst. Hun inzet is dikwijls afwisselend gecombineerd met een Belgische reeks 12.

Reeks 13/CFL30:

In de vorige nummer van RailRevue werd aangehaald dat de CFL (Luxemburgse Spoorwegen) hun reeks 30 (3000-3020) aan de NMBS wilde verkopen. De vraagprijs bleek veel te hoog voor de Belgen, waarna een mogelijke verkoop voorlopig niet doorgaat. Deze CFL-reeks 30 wordt wel gebruikt voor het slepen van de interregiotreinen tussen Liège, Gouvy en Luxemburg. Ook gebruikt men deze in treinschakeling met een Belgische locomotief van de reeks 13, voor het slepen van de zware goederentreinen naar Luxemburg, Thionville, Mulhouse en het Franse grensstation Saint-Louis (nabij Basel). De treinen rijden zelfs tot Antwerpen-Noord, en men vindt soms een 3000 op de sporen voor die werkplaats.

Reeks 14:

Voorlopig blijkt de aankoop van meer-spannige (goederen)lokomotieven te zijn afgeblazen. De redenering is dat de NMBS nog over voldoende diesellokomotieven zou beschikken (reeksen 55ABT en 77ABT) welke ook op het Duitse net inzetbaar zijn en die bovendien tot de bovenleidingloze fabriekspoort kunnen ingezet worden.

Reeksen 73, 74 en 82:

De tractiewerkplaatsen van Monceau en Charleroi hebben zich ontdaan van hun rangeerlokotieven van de reeks 73. Met kleine averijen worden deze drieassers op een bundelspoor uitgeweken tot er een definitieve beslissing valt over hun lot. Het afstellen lijkt in ieder geval wel stilaan een definitief karakter te krijgen door de massale instroom van nieuwe lijn- en rangeerlokken reeks 77/78.

DIABOLO:

Er komt toch eindelijk schot in de "diabolo" rond Zaventem (Luchthaven). Momenteel is men volop bezig de "bocht van Nossegem" aan te leggen. Die verbingsbocht tussen lijnen 36 en 36C zorgt voor de rechtstreekse verbinding tussen Liège / Limburg en de Luchthaven. Het diabolo-project voorziet omstreeks 2010 in een verlenging van de tunnel (huidige lijn 36C) naar de middenberm van de E19-autosnelweg, die zowel richting Mechelen als Brussel wordt aangetakt op een nieuwe snellijn 25N. In die middenberm zal de nieuwe snellijn 25N net voor Mechelen terug aan de oude lijn 25 aansluiten. Het verder doortrekken van een nieuwe snellijn

REISTIJDEN	Luchthaven		Brussel Centraal		
	2004	2010	2004	2006	2010
Antwerpen Centraal	60	27	41	37	32
Leuven	56	14	28	23	20
Hasselt	106	61	81	56	53
Gent St. Pieters	57	47	32	32	32
Brugge	85	70	57	57	57
Liège Guillemins	91	54	66	56	53
Namur	77	54	57	58	52
Mons	82	63	46	46	46
Charleroi Sud	82	60	49	49	49

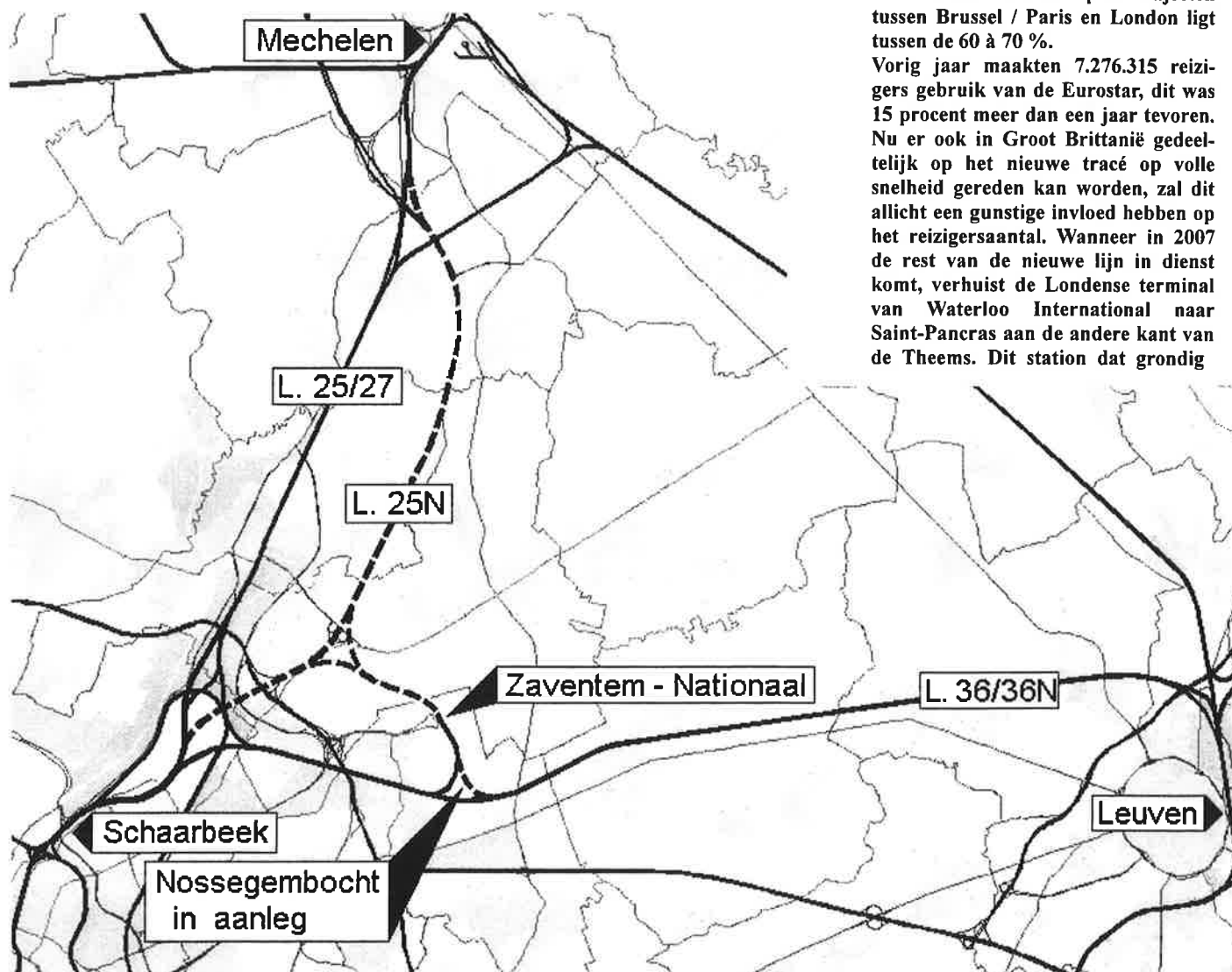
in de middenberm tot Antwerpen is zo goed als financieel onuitvoerbaar, omdat in dat geval vanaf Edegem in tunnel moet gereden worden tot Antwerpen Centraal, waar bovendien deze bijkomende aansluiting niet eens voorzien is. Als het diabolo-project én de nieuwe spoortunnel tussen Schaarbeek en Schuman af zijn, zullen de reistijden naar de Nationale Luchthaven gevoelig inkrimpen. (nvdr: hopelijk rijden de treinen Antwerpen - Brussel niet allemaal om via de Luchthaven, want dan zou de reistijd net gevoelig verlengd worden, met mogelijk een duurder treinkaartje door de langere afstand!) Bovendien moeten niet alle treinen door de Brusselse Noord-Zuidverbinding. De

nieuw aan te leggen spoorinfrastructuur is op het bijgevoegd kaartje in stippellijn aangeduid. De tabel vergelijkt de huidige met de nieuwe vooropgestelde reistijden na afwerking.

EUROSTAR:

Het gaat de goede richting uit met de Eurostar. Sinds de start van de Eurostar zo'n 10 jaar geleden werd er nog geen winst gemaakt. De grote oorzaak hiervan zijn de immense tolgelden voor het gebruik van de Kanaaltunnel. Naar verwachting komt er in 2006 een herziening ten gunste waarbij het uiteindelijke resultaat zal verbeteren. Nu gaat er ongeveer 40% van de inkomsten (ongeveer 610 miljoen) naar Eurotunnel. Het marktaandeel van de trein op de trajecten tussen Brussel / Paris en London ligt tussen de 60 à 70 %.

Vorig jaar maakten 7.276.315 reizigers gebruik van de Eurostar, dit was 15 procent meer dan een jaar tevoren. Nu er ook in Groot Brittannië gedeeltelijk op het nieuwe tracé op volle snelheid gereden kan worden, zal dit allicht een gunstige invloed hebben op het reizigersaantal. Wanneer in 2007 de rest van de nieuwe lijn in dienst komt, verhuist de Londense terminal van Waterloo International naar Saint-Pancras aan de andere kant van de Theems. Dit station dat grondig





gerenoveerd wordt, ligt op het kruispunt van niet minder dan zes metrolijnen en op kleine afstand van KIng's Cross met bestemmingen naar het noorden van Engeland. De rijtijd zal dan één uur en 53 minuten bedragen tussen Brussel en London.

Alain Janmart

Foto linksboven: Lok 7704 met een sleep open wagens beladen met containers te Antwerpen-Noord op 25 januari 2005. Deze uitgebreide lokomotiefreeks kleurt het spoorweglandschap steeds monotoner.

Foto: Alain Janmart

De Lijn Antwerpen

Gewijzigde (minderhinder) buslijn:

Vanaf maandag 7 februari verlengt De Lijn buslijn 123 (Merksem Keizershoek - Luchtbal) tot aan de Rooseveltplaats. Veel reizigers zullen baat hebben bij deze verlenging. Zo krijgen de inwoners van Luchtbal een goede verbinding met het Jan Palfijnziekenhuis, het winkelcentrum aan de Fortsesteenweg in Merksem en het centrum van Antwerpen. Vanuit Merksem geraakt u sneller naar het bioscoopcomplex Metropolis en de bewoners van de wijk Riet-schoorvelden geraken nu gemakkelijk en vlot in het centrum van Antwerpen.

Reisweg en frequentie buslijn 123:

De nieuwe reisweg brengt buslijn 123 van Merksem Keizershoek langs het Jan Palfijnziekenhuis, Luchtbal, de Noorderlaan, Metropolis, de Kempenstraat en het Sint-Jansplein naar de Franklin Rooseveltplaats. Op weekdagen rijdt de bus tot 18.30 om het kwartier, daarna om het halfuur. Op zaterdag rijdt ze om het kwartier tussen 10 en 18.30 en anders om het halfuur. Op zondag en op feestdagen rijdt de bus om de twintig minuten tussen 13 en 18.30 uur en anders om het halfuur.

Men had kunnen verwachten dat men de bestaande 23 en 123 aan elkaar zou geknoopt hebben. Nu verbindt men de twee minderhinder lijnen 123 met 720. Enerzijds is er genoeg aanbod richting Ekeren en anderzijds is er de storingsgevoelige en overbelaste 23 naar Luchtbal. De 123 wordt nu de directe en snelle verbinding naar de Rooseveltplaats vanuit Noord-Merksem en Luchtbal. Deze operatie kan gemakkelijk verwezenlijkt worden omdat

zowel 23, 123 en 720 alle gereden worden door pachter De Polder. Is dit de voorbode voor een directe tram richting Luchtbal?

Nieuwe trams:

In januari 2005 werd de 7257 voorlopig als laatste afgeleverd in de werkplaats PAL. De drie volgende (7258-7259-7260) komen later dan voorzien naar Antwerpen. Voorrang krijgen nu de tweerichtingtrams 6315-6331 voor Gent. Die zijn daar dringend nodig voor de verlenging van lijn 1 naar Flanders Expo in maart en voor een algemene capaciteitsuitbreiding, ook op de tramlijnen 4 en 21/22.

Trams uit ombouw:

In januari verscheen de 7016 terug op het tramnet. Er resten nu nog vijf trams om te bouwen.

Rechtzetting:

In ons vorig nummer RR 2004/4 blz. 12 is er in de lijst van minderhinderlijnen een foutje geslopen. Contract 1033 Mattheesen rijdt lijn 244 en niet lijn 144 zoals we verkeerdelijk melden.

Foto linksonder:

PCC 7131 aan kop van een stel ter hoogte van de splitsing Boechout (links) en Kontich (rechts).

Mortsel, 18 december 2004

Foto: Luc Couscheir



Reclame-trams:

7007 Mediamarkt, ex Antwerpen tot 11/2004

7008 Viessmann, ex Valvert tot 01/2005

7026 Opsinjoren, ex Antwerpen tot 11/2004

Terug kleur in de bestemmingsmelders:

Autobus 3690 werd als proef voorzien van een bestemmingsaanduidder met gekleurde leds. De bestemming is éénkleurig oranje, terwijl de lijncijfers diverse kleuren kunnen aannemen. Het is te hopen dat de vervoersmaatschappijen een zekere logica gaan hanteren wanneer dit in de toekomst algemeen gaat toegepast worden.

SPOORWERKEN:**Doortocht Mortsel:**

Deze tram- en busbaan kwam half december in dienst. Zij moet hier en daar nog wel afgewerkt worden en ook de halteperrons zijn nog maar voorlopig aangelegd. Al snel verschenen er berichten in de pers over scheuren in de met prefabplaten aangelegde baan. Dit komt tijdens de komende maanden wel allemaal in orde. Tijdens het weekeinde van 6 februari en ook de volgende weken werd het tramverkeer evenwel beperkt tot de lus Koninklijklaan. Men ging over tot het corrigeren van de trambaan op diverse plaatsen. Wij zelf hadden reeds direct opgemerkt dat er op enkele plaatsen een aantal onelegante knikjes zaten daar waar de prefabplaten aan elkaar waren gezet. Dit is als het ware een variatie op datgene dat we "de Antwerpse bocht" noemen, de Antwerpse rechte lijn... Dit is niet erg bevorderlijk voor zowel trams als de trambaan zelf, die aan grotere slijtage onderhevig zijn op een zeer kort stukje. Ook zowel de trambestuurder als de reiziger zijn niet erg gediend met deze chicanes. Omdat de rails in een goot (of U-profiel) zijn geplaatst om latere vervanging toe te laten, is er zeer weinig zijdelingse ruimte in het (ver)plaatsen van de sporen. Daarom was het noodzakelijk om van het beton een aantal centimeter af te slijpen en daarna alles te herplaatsen. Hieruit blijkt maar dat men met het gebruik van de prefabplaten uiteindelijk helemaal geen tijdswinst heeft verwezenlijkt in de uitvoering van de werken. Op zowel de Sint Bernardsteenweg als op de Leien wordt de baan ter plaatse gegoten (op een kort aansluitingsstuk na).

Sint Bernardsteenweg:

Op de Sint Bernardsteenweg ging na de winterstop het plaatsen en inbetonen van de nieuwe tram- en busbedding gestaag verder. Begin februari waren de sporen in beide richtingen klaar tussen de De Bosschaertstraat en de Voetbalstraat (lus Voetbalstraat), en

**Foto boven:**

Hermelijn 7217 op de nieuwe tram- en busbaan in de Antwerpse straat op 18 december 2004. Foto: Luc Couscheir

Foto onder:

En zo zag diezelfde bedding er uit op 5 februari 2005, amper zes weken later.

Foto: Luc Couscheir



verder vanaf het kruispunt Zwaantjes tot zo'n 200 meter voor de huidige eindlus Schoonselhof. De richting Centrum moet nog grotendeels ingebetonend worden, maar dat is een werk dat vrij vlot verloopt. Wat minder vlot verloopt is een discussie over de (voorlopige) aansluiting van de bestaande eindpuntlus. De verlenging tot Hemiksem komt immers in een volgende, aansluitende fase aan bod. Ook minder vlot wordt het plaatsen van de bovenleiding. Omdat De Lijn soms eindeloos moest procederen over het ophangen van de bovenleiding aan de gevels,

opteerde men de laatste jaren resoluut voor het plaatsen van de masten links en rechts van de tram- en busbaan. Zie ook het palenwoud op recente verlengingen zoals bijvoorbeeld te Zwijndrecht. Op de Sint Bernardsteenweg is er een ander probleem opgedoken. Er werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om ook een grote gescheiden afvalwatercollector te plaatsen met twee buizen van minstens 1 meter doormeter. Blijkt nu toch wel dat bij het boren van een aantal gaten om bovenleidingsmasten te plaatsen men juist boven die bewuste riolering terecht kwam...

De Leien:

Op 2 februari 2005 werd het tweede deel van de tram- en busbaan in gebruik genomen. Om dit te realiseren gingen er wel enkele dagen vooraf, waarop niet minder dan 6 (zes) van de tien Antwerpse tramlijnen verstoord werden.

Even alles op een rijtje:

De lijn 12 reed op zaterdag 29 en zondag 30 januari tussen Schoonselhof en Groenplaats enerzijds, en Wim Saerensplein en Melkmarkt anderzijds.

Lijn 24 reed die dagen tussen Silsburg en Melkmarkt terwijl het stuk naar het Zuidstation niet bediend werd.

Lijn 7 reed vanaf zaterdag tot en met dinsdag volledig zoals lijn 15 tussen Mortsel en Linkeroever in een licht aangepaste dienstregeling die het vooral moest mogelijk maken om ombeurt met die 15 te rijden. Er reden die dagen dus gelijk aantal trams op de beide lijnen.

Lijn 8 reed eveneens vanaf zaterdag tot en met dinsdag tussen Eksterlaar en de lus Koninklijkelaan via de Harmonie.

Lijn 4 werd op zaterdag en zondag eveneens ingekort tot de Groenplaats. Men maakte van de onderbreking aan de Nationale Bank gebruik om terzeldertijd de eindpuntlus Sint Pietersvliet te vernieuwen (en minime te verplaatsen) en eveneens de bogen aan het begin en einde van de Huidevetterstraat te vernieuwen (aan de Meirbrug en de Lange Gasthuisstraat).

Tenslotte gebeurden de uit- en inritten van lijn 10 vanuit Hoboken via de lijnen 2 en 8 tot lus Groenenhoek, en vervolgens lijn 11 tot het Centraal Station. De reizigers die hier gewoontegetrouw gebruik van maakten zullen wellicht opgekeken hebben omdat hun vertrouwde tram niet kwam opdagen. Dat de lijnen 7 en 8 slechts vanaf woensdag terug normaal in dienst kwamen, had dus vooral te maken met de werken aan de Huidevetterstraat en Sint Pietersvliet. Aan de Nationale Bank rijden deze twee lijnen over twee voorlopige bruggen die de aannemer de afwerking van de autoparking moet mogelijk maken.

Foto boven:

Op 28 november reed stel 7154 + 7116 door de lus Leopoldplaats.

foto: Alain Janmart

Foto midden:

Reeds op zaterdag 29 januari rond het middaguur werd het sluitstuk van de tram- en busbaan geplaatst.

foto: Luc Couscheir

Foto onder:

Op zaterdag 29 januari zien we een PCC-stel van lijn 7 aan de terminus Linkeroever.

foto: Luc Couscheir



Zowel op de Groenplaats (met twee tramlijnen), als aan de Melkmarkt met vier tramlijnen was het behoorlijk druk. Neem daar op zaterdag nog bij dat lijnen 4, 11 en 24 grotendeels en 10 en 12 volledig gekoppeld rijden. Alle sporen lagen de zondagavond terug op hun plaats en de boog vanaf Centraal Station naar de Bourlastraat (uitrij voor lijn 8) en de lus op de Leopoldplaats was terug berijdbaar. Zaterdag rond 12 uur werd het nog ontbrekende stuk baan (een tiental meter) in recordtijd geplaatst en aangesloten. Inmiddels werd de voorlopige tramrotonde verwijderd.

Zondagmiddag starten de inmiddels met Antwerpen vertrouwde Duitse specialisten met het aansluiten en afwerken van de bovenleiding.

Een eerste proefrit had plaats de maandagmorgen omstreeks 02u30 met PCC 7052 voor de lijnen 12 en 24. Op woensdag 2 februari werd rond 11 uur alles ingereeden door de autoriteiten.

Afspraak werd gemaakt aan de lus Zuidstation en er werd gereden tot aan de Louisa-Marialei, de laatste halte van het vernieuwde stuk Leien. Ter hoogte van de Baeckelmansstraat sluit de tram- en busbaan vrijwel naadloos aan op het oude tracé. Het is nog steeds de bedoeling om na afwerking van dit eerste gedeelte direct verder te werken in noordelijke richting. Hiervoor moet men echter wel weten wat er juist gaat gebeuren. De vraag bovengronds of via de premetro duikt weer op. Naast de sneltram (Pegasus) met eindpunt in 'Opera', moet men ook nog verder naar zowel Centraal Station als Noorderplaats (en verder). Het is mogelijk om vanaf de vrije tram- en busbaan rechtstreeks aan te sluiten op de premetro, meer bepaald op het kruisstation Teniers/Opera en zo verder door op de ongebruikte premetrokoker onder de Turnhoutsebaan. Het is dus een 'en/of' - oplossing, om verder de Frankrijklei te blijven volgen.

Wel moet ter hoogte van de Nationale Bank nog verder gewerkt worden aan de terugkeermogelijkheid richting Zuid via de Mechelsesteenweg en de halteperrons midden op de Leien.

Op woensdag 2 februari waren de verantwoordelijke autoriteiten op post om het nieuwe stuk vrije baan in te rijden. Rendez-vous werd gegeven rond 11 uur aan de terminus Zuidstation van lijn 24. Tram van dienst was één van de laatst geleverde Hermelijnen, de 7254. Vervolgens ging het via de lijnen 12 en 24 tot de Louisa-Marialei alwaar het gezelschap de tram verliet en zich daarna terug naar de Mechelsesteenweg begaf waar in een horecazaak de nodige speeches werden gegeven. Uit het persbericht van De Lijn onthouden we het volgende: "Vanaf 2 februari rijden de trams en bussen op de vrije tram- en busbaan (1,3 km) vanaf de Brederode-



Foto rechtsboven:

Op zondag 30 januari plaatst de aannemer de vernieuwde bocht in de Huidevetterstraat.

Foto rechtsonder:

Duits luchtballot op 30 januari ter hoogte van de Nationale Bank. beide foto's: Luc Couscheir



straat tot aan de Baeckelmansstraat vlot over de Leien. Dit levert de voertuigen een grotere regelmaat op en een tijdswinst van om en bij de 5 minuten. Ook de tramlijnen 7 en 8 kruisen nu, aan de Nationale Bank, de Leien op hun definitieve bedding". Het nieuwe stuk vrije tram- en busbaan wordt vandaag ingereeden door de Vlaamse minister van Mobiliteit Kathleen Van Brempt, burgemeester Patrick Janssens (weerhouden) en schepen van Mobiliteit Ludo Van Campenhout. Uit de toespraak van de minister: "Vandaag nemen we weer een grote stap voorwaarts in een vlotte doorstroming van het tram- en busvervoer op de Leien. Dit is belangrijk voor de reizigers en voor de bereikbaarheid van de Leien."

Eerste stuk eigen bedding in het midden van de Leien:

Leien fase 1 voorziet in een vrije tram- en busbaan over de Leien, tussen de Bolivarplaats en de Baeckelmansstraat. Vandaag wordt een tweede stuk daarvan in gebruik genomen: het stuk tussen de J.F.Willemsstraat en de Baeckelmansstraat. Tramlijnen 12 en 24, buslijnen 1, 13, 23 en streeklijnen 290-292-294 en 500 rijden over deze middenberm. (n.v.d.r.: blijkbaar is er nog steeds een verschil tussen stads- en streeklijnen, nochtans dezelfde autobussen met éénzelfde schildering). Over deze nieuwe bedding rijden dagelijks 460 trams en 670 bussen. De vrije tram- en busbaan tussen de Brederodestraat en Bolivarplaats zal klaar zijn einde 2005.

Betere doorstroming:

In hun keuze voor het openbaar vervoer vinden reizigers stiptheid, snelheid en regelmaat het belangrijkste. Om dit te garanderen, hebben onze voertuigen nood aan een vlotte doorstroming. De aanleg van vrije tram- en busbanen zijn de beste garantie op doorstroming. Ze kunnen niet overal worden aangelegd, maar waar ze worden gebouwd bewijzen ze hun nut. Zo levert de vrije tram- en busbaan op de Turnhoutsebaan en Carnotstraat (n.v.d.r: waar is deze laatste ???) een tijdswinst van zeven minuten per voertuig op. (n.v.d.r.: de opgegeven tijdswinst is evenwel berekend nog vóór het bijplaatsen van een aantal nieuwe hinderlijke verkeerslichten!) Ook op de Leien verwacht De Lijn een aanzienlijke tijdswinst, die de bereikbaarheid van de stad ten goede zal komen, en de overstap naar het openbaar vervoer zal bevorderen.

2005 heeft voor reizigers De Lijn nog meer in petto op de Leien:

Dit jaar worden nog twee belangrijke punten afgewerkt die het comfort voor onze reizigers op de Leien nog zal vergroten. Ten eerste wordt in maart gestart met de definitieve bouw van de halteperrons (n.v.d.r: nu is dit nog onmogelijk omdat men nog volop bezig is met de aanleg van tunnels en een ondergrondse parking). Volgens de planning wordt dit werk in het najaar afgerond. Ook het oversteekpunt aan de Nationale Bank zal dan klaar zijn. Het gaat steeds om verhoogde perrons(*), die een betere toegankelijkheid garanderen voor mensen met een beperkte mobiliteit (ouderen, ouders met kindwagens, personen met een handicap, enz.). De nieuwe perrons liggen ook steeds aan verkeerslichten, zodat een veilige oversteek mogelijk is. Ten tweede zal, tegen het einde van dit jaar, ook de vrije tram- en busbaan naar de Bolivarplaats klaar zijn.

(* De perrons zijn "halfhoog" omdat er zowel trams als bussen moeten kunnen halteren.

Masterplan Antwerpen:

Het project Leien kadert in het Masterplan Antwerpen, dat tot doel heeft de leefbaarheid en de mobiliteit in en rond Antwerpen te verbeteren. Met het in gebruik nemen van dit tweede stuk eigen bedding in het midden van de Leien, wordt opnieuw een belangrijke stap gezet naar een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer in en rond de stad. Op tal van plaatsen werken De Lijn en de stad Antwerpen samen om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren.

Nieuwe tramsporen in de Bourlastraat:

Eigenlijk moet dit zijn: opnieuw een tramlijn in de Bourlastraat. Het was weliswaar op 18 oktober 1953 dat tramlijn 9 vervangen werd door een



buslijn. Nochtans is er nog tientallen jaren een tramspoor blijven liggen richting Leopoldplaats waar dikwijls gebruik werd van gemaakt bij omleidingen en andere evenementen. Later, bij de heraanleg van de Bourlastraat, verdween dit spoor en werd er een hoog aangelegd vanaf de Britselei rechtsaf naar de Mechelsesteenweg en Leopoldplaats.

Minder Hinder, enkele resultaten:

De Lijn vervoerde in het najaar van 2004 27% meer reizigers voor een extra aanbod van 32%. Vraag ons niet hoe men dat berekent, een reiziger met een abonnement heeft immers geen mogelijkheid om zich bij opstap op een voertuig te registreren. Vooral de snelbussen scoren goed waarbij een groot aantal reizigers te kennen heeft gegeven om ook later hiervan gebruik te maken. Waarnemingen door ons gedaan bevestigen dit, en we stellen tevens vast dat sommige lijnen aanvankelijk traag op gang kwamen maar nu redelijk tot goed scoren. Koplopers zijn de snelbussen vanuit de Kempen (416, 417, 418) en vanuit Zandvliet (771), beiden met voorbehouden rijstroken op de autoweg. De andere stads- en streekbuslijnen vervoerden gemiddeld zo'n dikke 30% meer reizigers. De 10 tramlijnen scoren ongeveer 25% hoger (n.v.d.r. en dit toch zonder extra kilometers) en zijn nog altijd wel goed voor dik 60% van het geheel. De Lijn Antwerpen doet ook hier zijn best om zoveel mogelijk (gekoppelde) trams en Hermelijnen in te zetten.

Zo rijden meer dan de helft van de diensten van lijn 12 gekoppeld, en meer koppelstellen op de lijnen 7, 8, 10, 11 en 24, niet alleen in de spits maar ook tijdens de daluren. Op zaterdag verschenen er ook vier gekoppelde PCC-stellen op lijn 4 terwijl de lijnen 10 en 12 volledig met koppelstellen gereden worden.

Foto boven:

Vanaf maandag 31 januari 2005 werd de nieuwe bedding op de Leien bereden door lijnen 12 en 24. Op de foto is de uitrij van een koppelstel van lijn 10 te zien met aan kop PCC 7096.

foto: Luc Couscheir

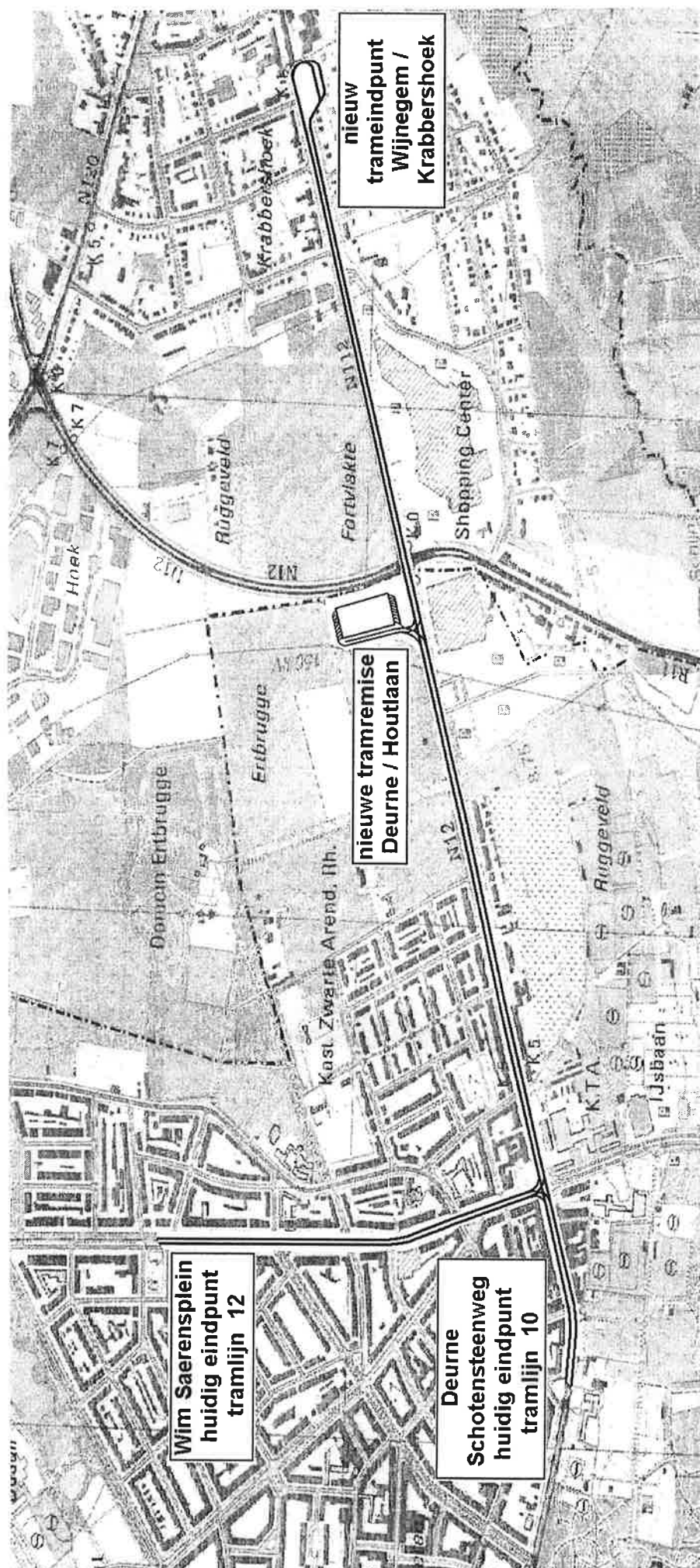
Wat de lijnen 8 en 11 betreft kan de tramsamenstelling nog al eens wisselen. Soms rijden er een aantal Hermelijnen, soms zijn dit gekoppelde PCC's, en nog op ander momenten zijn dit oude niet koppelbare PCC's. Op lijnen 4, 7, 8 en 11 blijven in het weekend nog een aanzienlijk aantal niet koppelbare PCC's rijden uit de oudste serie 7001 - 7060.

Betaalautomaten:

Er is nogal wat heibel over de "eenvoudige" automaten op de lijnen 2, 3 en 15. Deze komen slechts met mondjesmaat in dienst en zijn dan natuurlijk de oorzaak van discussies en vertragingen op deze lijnen. Een Hermelijn is eigenlijk niet bedoeld om massaal nog ticketverkoop te hebben bij de bestuurder (zie Dresden, geen ticketverkoop). Ook de slechte werking van deze automaten, ze geven geen geld terug, is een bron van ergernis. Lijn 3 gebruikt nu uitsluitend "Hermelijn 2", terwijl de lijnen 15 en 2 (zes stuks) "Hermelijn 1" gebruiken.

Wijnegem:

Op 21 en 22 januari had in de gebouwen van de Administratie Wegen & Verkeer een infotentoonstelling plaats over de verlenging van de lijn 10 tot Wijnegem Krabbershoek. Er bestaat een grote mogelijkheid dat ook lijn 12 naar daar gaat rijden. Zoals gewoonlijk citeren we uit de perstekst met eventueel enig commentaar van de redactie.



Met de verlenging van tramlijn 10 tot in Wijnegem (grens van de bebouwing n.v.d.r.) en het doortrekken van lijn 12 tot de Ruggeveldlaan (omgeving sportcomplex n.v.d.r.) in Deurne gaat eind 2005 weer een belangrijk openbaar vervoersproject in Antwerpen van start. De minister zei dat dit project zal zorgen voor een betere bereikbaarheid van Antwerpen en omgeving. Zowel de mobiliteit, de verkeersveiligheid als de woonkwaliteit zullen er fors op vooruit gaan. Over het project dat kadert in het Masterplan Antwerpen konden de bewoners van Deurne en Wijnegem informatie krijgen en reacties geven op het voorontwerp. De totale kostprijs van het project, inclusief de nieuwe stelplaats voor De Lijn, wordt geraamd op 60 miljoen euro.

Dit project brengt de tram weer ver buiten de stadskern van Antwerpen. Randgemeente Wijnegem, en later ook Schilde, krijgen een snelle en directe verbinding met de stad Antwerpen. Vanuit de stad wordt ook Wijnegem Shopping Center met het openbaar vervoer bereikbaar (n.v.d.r.: dit is nu ook mogelijk met de drukke buslijn 410 en varianten Antwerpen - Turnhout).

In de tweede helft van 2005 kunnen de eerste nutswerken starten. Eind 2006-begin 2007 zullen de trams rijden op het verlengde traject. De volledige renovatie van de lanen en straten, die van deur tot deur worden vernieuwd, is voorzien voor begin 2008. De nieuwe tram- en busbaan krijgt een aparte bedding in het midden van de rijweg. Dit zorgt voor een goede doorstroming van de trams en bussen wat noodzakelijk is om de reizigers een vlotte rit te bezorgen. Voor de reizigers komen er veilige en comfortabele overstappunten en fietsovoorzieningen. Fietsers en voetgangers krijgen veilige oversteekplaatsen en doorgaand verkeer wordt ontmoedigd. Dit komt de leefbaarheid van Antwerpen ten goede. Naast de tram- en busbaan komt meer groen en nieuwe bomen. Dat bezorgt Deurne en Wijnegem enkele mooi aangelegde lanen en een betere en meer veilige bereikbaarheid van twee scholen en van het sportcomplex aan de Ruggeveldlaan. Er komen bovendien 115 parkeerplaatsen bij voor de bewoners van Deurne.

De minister is er van overtuigd dat dit tramproject het succes van tramlijn 3 kan herhalen. Tramlijn 3 die Zwijndrecht verbindt met Merksem via het centrum van Antwerpen verwelkomde in 2004 20 miljoen reizigers. In 2001 voor de verlenging van tramlijn 3 naar Zwijndrecht en Merksem-Keizershoek was dat slechts 6 miljoen reizigers. Uit de praktijk blijkt dat autobestuurders sneller zullen geneigd zijn over te stappen naar het openbaar vervoer als ze een betrouwbare, snelle en comfortabele tramlijn ter beschikking hebben. Vandaar dat de Vlaamse regering abso-

lute prioriteit geeft aan de uitbreiding van het tramnet in Antwerpen.

Op dit ogenblik is in het Masterplan Antwerpen de aanleg van de tramlijnen Mortsels - Boechout, Mortsels - Kontich, Deurne - Wijnegem - Schilde, Hoboken, Hemiksem en tramlijnen naar Borsbeek, Ekeren en Linkeroever Noord voorzien.

Aan de August Van de Wielelei (voor de leek beter bekend als Turnhoutsebaan) in Deurne komt een nieuwe stelplaats van De Lijn. In een tweede fase voorziet De Lijn in het kader van Pegasus een verlenging van lijn 10 tot Schilde.

Wijnegem; enige commentaar:

Nog maar in december 2004 kwam er vanwege de stad Antwerpen een bericht dat tramlijn 10 naar Wijnegem zou worden verlengd en tramlijn 12 vanaf het Wim Saerensplein (huidige eindhalte) naar het sportcomplex zou gaan rijden. Dit kwam natuurlijk onder druk van de Deurnese handelaars, die vreesden dat er een te grote aantrekkingskracht van het bekende shoppingcenter zou optreden.

Daarom moest lijn 12 naar het sportcomplex, maar dat was dan weer niet naar de zin van een politieke partij die met lede ogen aanzag dat er een aantal bomen zouden sneuvelen. Zij kwamen dan maar met het voorstel om de tram te laten eindigen op de middenberm en men dus met tweerichtingstrams moest rijden! Anderen schreeuwden natuurlijk moord en brand omdat er onnoemlijk veel parkeerplaatsen zouden verdwijnen. Bovendien is er voor de verlenging naar het sportcomplex extra geld en middelen nodig. Kortom, er komt wellicht in eerste instantie geen verlenging en lijn 12 gaat ook tot de grens Wijnegem. We konden hieromtrent nog geen bevestiging krijgen, maar op de laatste plans staan er plots wel twee terminussporen getekend aan Krabbershoek. Bovendien verdwijnen zowel de bestaande eindpunten van lijn 10 aan de Schotensteenweg als die van lijn 12 aan het Wim Saerensplein.

De nieuwe stelplaats herbergt 19 opstel-sporen, die goed zijn voor een de stalling van 114 PCC-trams of 57 Hermelijnen; kostprijs 24 miljoen euro.

Op de tentoonstelling was enkel de site aangeduid met de toegangssporen, plus de aanzet van de snellijn richting Schilde, die de ringweg (Houtlaan) rond Wijnegem zou kunnen volgen.

We vernamen wel dat er verder rondom de stelplaats een omloop- en testspoor komt. Dat er de nodige vaart achter het project Wijnegem staat heeft natuurlijk vooral te maken met de acute stallingcapaciteit door de instroom van nieuwe trams zonder dat er oude trams worden afgevoerd.

Luc Couscheir

De Lijn Oost Vlaanderen

Nieuwe tramlevering vervroegd:

De tweede levering Gentse Hermelijns-trams komt vroeger op gang dan eerst was vooropgesteld. De reden hiervoor is het nijpend tekort aan opstelruimte in de (voorlopig nog) twee Antwerpse tramstelplaatsen aldaar. De voorlopig laatst geleverde Antwerpse Hermelijn 2 was de 7257, alhoewel dit lot tot 7260 had moeten doorlopen.

In het Gentse is men hier natuurlijk niet rouwig om en in plaats van midden april 2005 werd de tweerichtingshermelijn 6315 al in de loop van februari geleverd. Voor Gent is de komst van een "Hermelijn 2" nieuw, zodat De Lijn dit type op één maart 2005 feestelijk heeft voorgesteld (in aanwezigheid van de ondertussen ook al geleverde 6316) te Gentbrugge. Een feestelijke inhuldigingsrit tussen de stelplaats Gentbrugge en het Zuid stond die dag op het programma. Vermits de meeste Gentse tramhaltes (nog) niet zijn uitgerust met ticketautomaten, zal men de tramgebruikers aldaar ernstig moeten bijscholen, want zowel de geest, als de cultuur van voorverkoop is er nog erg afwezig. Hopelijk komen er nu ook éénvormige richtlijnen en halteaanwijzingen voor zowel de Kustlijn, Antwerpen en nu ook voor Gent aan de halte met (verplichte?) voorverkoop en op de rijtuigen.

Inzet Hermelijn 2:

De tweede Gentse Hermelijnlevering telt 17 stuks dubbelrichtingstrams met nummers 6315 tot 6331. De levering van de 6331 verwacht men nu einde december 2005. Door de uitbreiding met 17 nieuwe en grote eenheden, kan men de lijnverlenging naar Flanders Expo zonder problemen doorvoeren. Voor deze (korte) lijnverlenging heeft men hooguit 1 à 2 extra trams nodig. De andere nieuwe rijtuigen zullen buiten lijn 1, nu ook meer en meer op de lijnen 4 en 21/22 ingezet worden. Het is nog af te wachten of, met de komst van dit nieuwe materieel, er een eerste contingent niet verbouwde PCC's aan de kant zal worden gezet. Tot nu toe doet zelfs de blauwe, niet verbouwde PCC 01 nog zeer regelmatig zijn rondjes door gebrek aan ander rijvaardig tram-materieel.

Ingeval er inderdaad niet verbouwde PCC's uit dienst zouden gaan, dan zouden deze trams, in PCC-normen uitgedrukt, een vrij korte loopbaan hebben gehad. De Brusselse PCC's zijn nog altijd recordhouder inzake ouderdom en trouwe dienstverlening.

Erik Heylen

De Lijn Limburg

Spartacus uit de startblokken in 2005:

Hierna vindt U de tekst van een persmededeling van het kabinet van minister Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van mobiliteit, sociale economie en gelijke kansen. (8 december 2004)

Eventueel geven we toelichting onder de vorm van een nota van de redactie (n.v.d.r.): "Volgend jaar zetten we de eerste stap in het realiseren van het Spartacusplan. Het plan is een duurzame visie op de ontsluiting van Limburg met modern, comfortabel en snel openbaar vervoer." Dit zei Vlaams minister van mobiliteit naar aanleiding van de voorstelling van het Spartacusplan aan de Limburgse gemeenten.

Vandaag is Limburg nog te weinig bereikbaar met het openbaar vervoer. Basismobiliteit was de eerste grote stap voorwaarts voor de groei van het openbaar vervoer in Limburg. In 1999 waren er in Limburg ongeveer 19 miljoen reizigers per jaar bij De Lijn, eind 2003 was dit al opgelopen naar 34,9 miljoen. Dit betekent een stijging van 83% op vier jaar tijd. Hetzelfde geldt voor het aantal gereden kilometers door De Lijn: in 1999 waren dat er 20 miljoen, eind 2003 28,9 miljoen; een stijging dus van 44,5%.

Van Brempt: "In 2005 blijven we verder investeren in het invoeren van Basismobiliteit. Maar we zetten ook al de volgende stap: "Pegasus", het reeds gekende plan voor het invullen van de missing links in het openbaar vervoer in de Vlaamse ruit.

En nu ook Spartacus voor Limburg. (n.v.d.r. zie ons artikel in een vorig nummer van Rail Revue, inmiddels staan de investeringen voor Pegasus op een zeer laag pitje)

Voor de implementatie van het Spartacusplan op het terrein is nog heel wat studiewerk nodig. Er liggen een aantal nieuwe spoortracés op de tekentafel en nu moet de stap worden gezet om deze te gaan verfijnen, te toetsen aan de realiteit op het terrein, hun vergunbaarheid in kaart te brengen en definitieve trajecten te selecteren in overleg met de gemeenten. Voor deze studieperiode, die start in 2005, trekt de Vlaamse regering 500.000 euro uit. Nadien zullen er steeds verdere stappen ondernomen worden om het plan te realiseren.

De minister gaf de Limburgse gemeenten tijdens de informatievergadering ook nog mee dat zij bij hun inwoners het Spartacusplan nu moeten uitdragen. Zodat er een maatschappelijk draagvlak ontstaat voor de uitbreiding van het openbaar vervoer in hun regio.

Ook De Lijn Limburg bezorgde ons een perstekst, waarvoor bij deze onze grootste waardering. Hieruit geven we de meer technische aspecten mee (n.v.d.r.).

Doel Spartacusplan:

De Lijn wil met het Spartacusplan op een termijn van 10 jaar een forse reizigersgroei bereiken door de kwaliteit van het openbaar vervoer in Limburg op te trekken tot een niveau waarop bus en trein een volwaardig alternatief bieden aan het individuele autoverkeer. De uitbouw van een hoogwaardig netwerk van regionaal openbaar vervoer moet tot een wijziging van de verplaatsingsgewoonten in Limburg leiden. Steeds meer mensen moeten in de toekomst kunnen kiezen voor openbaar vervoer. De Lijn wil zo een duurzame bijdrage leveren tot de vrijwaring op lange termijn van de leefbaarheid in Limburg.

Strategie Spartacusplan:

De Lijn plant een regionaal netwerk van snelle verbindingen tussen de steden, waarin bus en trein naadloos op elkaar afgestemd worden. De ruggengraat wordt gevormd door spoorverbindingen, die aangevuld met snelbussen, instaan voor snelle en comfortabele verplaatsingen over grotere afstanden. Op strategisch gekozen knooppunten sluiten deze hoofdassen aan op ontsluitend en lokaal busvervoer zoals belbussen, stads- en streekbussen. Dit hiërarchisch netwerk leidt tot een maximaal aantal interessante verbindingen met een optimaal comfort en een gunstige reistijd voor de klant en tegen een haalbare kostprijs voor de gemeenschap. Nieuwe tariefformules, aangepast aan dit geïntegreerd aanbod, zullen de drempel nog verder verlagen voor de klant.

Nieuwe regionale spoorverbindingen en snelbussen:

Het Spartacusplan vertrekt van de bestaande verbindingen van de NMBS. Als aanvulling hierop worden op de grootste vervoersassen nieuwe regionale spoorverbindingen voorzien: bijvoorbeeld vanuit het vervoersknooppunt Hasselt naar ondermeer Maastricht, Maasmechelen, de universitaire campus in Diepenbeek en het verstedelijkt gebied Noord-Limburg (Lommel-Overpelt-Neerpelt). Deze regiotreinen moeten zorgen voor snellere reistijden en een betere regelmaat.

Op kleinere vervoersassen of op plaatsen waar geen spoorverbinding mogelijk is, kan de rol van de regiotreinen overgenomen worden door snelbussen. Het Spartacusplan voorziet dergelijke snelbusverbindingen ondermeer vanuit Maaseik via Maasmechelen naar Lanaken en Maastricht, vanuit Maaseik over Bree naar Neerpelt, vanuit Hasselt naar Tessenderlo en vanuit Sint-Truiden over Tongeren naar Maastricht, vanuit Genk naar Bree,...



Foto boven: DBAG 670 002-5 in Stendal, halverwege tussen Wolfsburg en Berlijn. 24 april 2000.

foto: Eddy Cassiers

Materieel Light Rail 1:

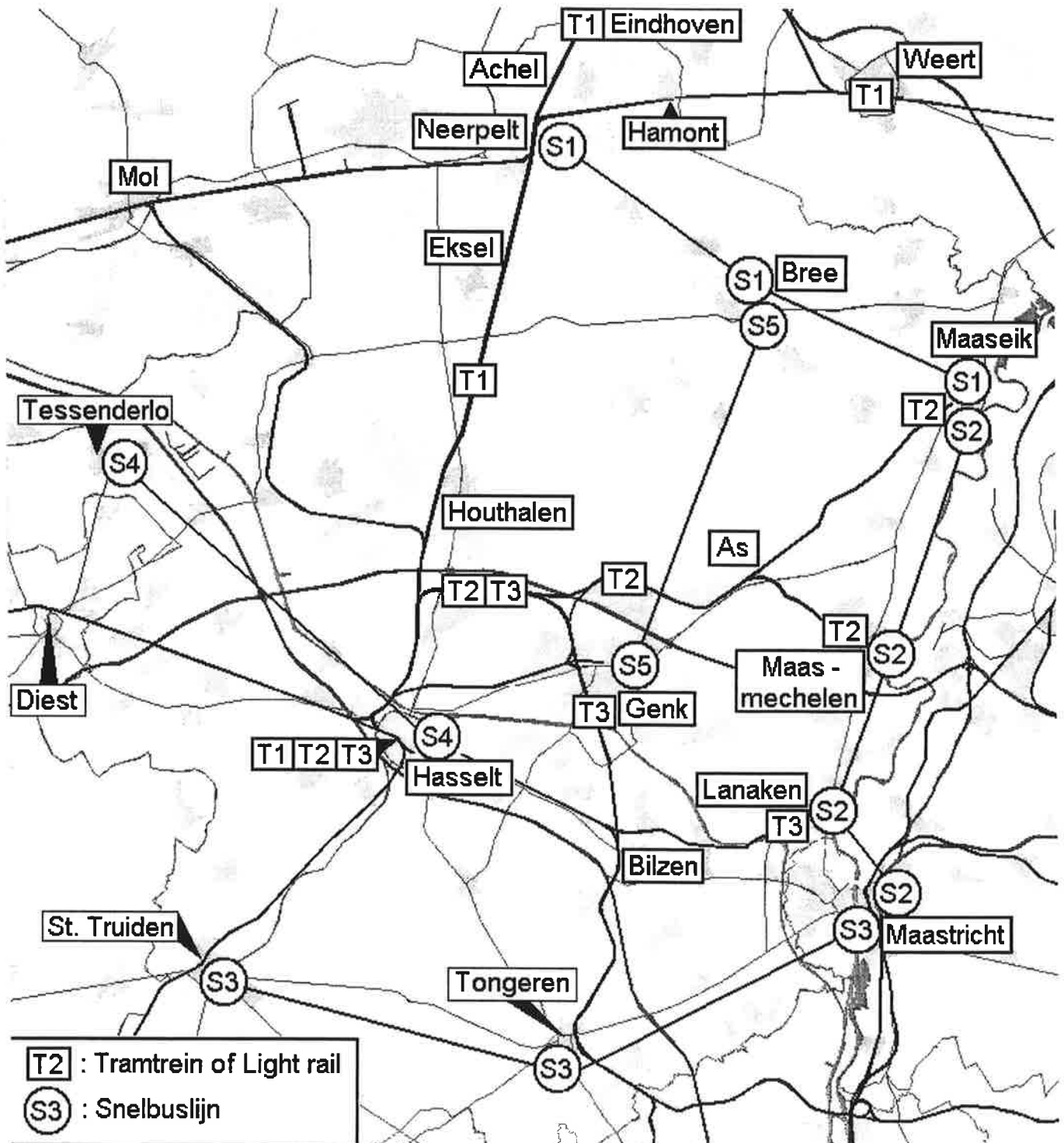
Al in 1994 ontwierp DWA-Deutsche Waggonbau de lichte tweeeassige motorwagen LVT/S met een vermogen van 250 kW en een maximumsnelheid van 100 km/u; quasi als opvolger van de alom gekende railbus uit de jaren vijftig. Tegelijkertijd werd er in opdracht van de DBAG een dubbeldeksversie van de LVT/S gebouwd. Zes prototypes verlieten hiervan de fabriek. Aanvankelijk werden zij ingezet op lijnen langs de Moezel, in Thüringen en op de korte pendellijn van Stendal naar Tangermünde. Thans zijn vijf van de zes voertuigen in het bezit van enkele lokale privaatmaatschappijen die er toeristische ritten mee aanbieden.

Materieel Light Rail 2:

De vierassige motorwagen van het type Coradia LINT 27, ontwikkeld door Alstom/LHB in 1999, heeft een vermogen van 315 kW en een maximale snelheid van 120 km/u. De typeaanduiding staat voor *Leichter Innovativer Nahverkehrs Triebwagen* met een lengte van 27 meter. Tot dezelfde familie behoort ook de tweedelige, gelede Coradia LINT 41 met een lengte van 41 meter en een vermogen van 2 x 315 kW. Dit type rijdt o.a. op een heropende lijn in de nabijheid van Schwerin voor rekening van het stadstrambedrijf en op enkele lokale lijnen van de Connex-groep, alsook bij Syntus rondom Winterswijk in Nederland.

Foto onder: Motorwagen DBAG 640 010-5 in Goesfeld (Westfalen) op 11 november 2003. foto: Eddy Cassiers





Light Rail bij De Lijn:

De regiotreinen moeten zorgen voor snelle, comfortabele verbindingen. Vandaar dat gekozen wordt voor een voor België totaal nieuwe exploitatievorm. Er zullen namelijk lichte dieselmotorstellen worden ingezet, die de voordelen van tram en trein combineren. De lichte, moderne en bijzonder comfortabele treinstellen zijn geschikt voor snelle verplaatsingen (snelheden tot 120 km/u tussen twee locaties). Zij zijn echter ook perfect inpasbaar in stedelijke omgevingen, waar ze op straatniveau tegen aangepaste snelheden kunnen passeren.

Realisatie:

De Lijn voorziet de realisatie van het Spartacusplan in de periode 2010-2014.

Enig commentaar van de redactie:

Ook in de pers verschenen een aantal artikels over het Spartacusplan. Wat vooral opvalt zijn de verschillen in materiaal en de lijnenloop.

Wat betreft het in te zetten materiaal spreekt men over een sneltram, een regiotrein of een tram-trein. Indien men zowel op grootspoor (NMBS) als tussen de bebouwing (al dan niet op eigen bedding) wil rijden dan wordt het wellicht een tram-trein. Buiten de stad kan deze snelheden tot rond 120 km/u halen en in de steden gewoon op stadssnelheid zoals de auto of autobus. Enkele voorbeelden van regiostreinstellen en tram-trein vindt u hierbij ter illustratie.

Wat vrijwel zeker is, is dat het geen elektrische tweespanningsrijtuigen wor-

den zoals in Karlsruhe of Saarbrücken. Ook over een mogelijke lijnenloop bestaan er nogal wat verschillen.

Op het kaartje hebben we de diverse mogelijke lijnen gezet zoals die in de verschillende publicaties aan bod kwamen. Of men echt grote stukken van het NMBS-net gaat gebruiken blijft een vraagteken. In principe wel op 1435mm, maar dat staat dan wel in contradictie met de slechts enkele jaren geleden beslissing van De Lijn om uitsluitend meterspoor te gebruiken.

Mogelijke spoorlijnen:

- 1) Hasselt - Zonhoven - Helchteren - Peer - Neerpelt - (Weert/Eindhoven?)
- 2) Hasselt - Houthalen - Winterslag - As Maasmechelen (variante via het LUC

= Limburgs Universitair Centrum)

3) Hasselt - Houthalen - Winterslag - Bilzen - Lanaken - (Maastricht) (variante via LUC)

4) Hasselt - Zonhoven - Leopoldsburg - Mol. (is huidige IR-trein Hasselt - Mol, maar mogelijk via het LUC)

Of en waar men de (nog) bestaande spoorlijnen gaat mee gebruiken is zeker nog niet bekend. Zo zijn er reeds heel wat kilometer treinspoor verdwenen en kreeg zelfs hier en daar een andere bestemming. Het voordeel van een tram-trein is dat hij nu eventueel wel dicht of zelfs door de dorpskernen kan rijden in plaats van de plaatselijke "pampas" te doorkruisen.

Voorgestelde aansluitende snelbuslijnen

1) Neerpelt - Bree - Maaseik

2) Maaseik - Maasmechelen - Lanaken - Maastricht

3) Maastricht - Tongeren - Sint-Truiden

4) Hasselt - Tessenderlo

5) Genk - Bree

Materieel Licht Rail 3:

Via een voormalige industrie-aansluiting op normaalspoor en een verlengde tramlijn op meterspoor kunnen de RegioSprinters van de Vogtlandbahn rechtstreeks tot in het stadscentrum van Zwickau (Saksen) rijden. De tramlijn werd niet enkel verlengd tot aan een nieuw winkelcomplex even buiten de stad, maar bovendien met drie rails aangelegd waardoor er een naadloze verbinding tussen de beide vervoersmodi ontstond.

De RegioSprinter werd in 1995 ontworpen door Duweg (thans Siemens). Opmerkelijk is de constructie met 3 wagensdelen en 4 assen. De beide kopdelen bezitten elk één aangedreven onderbroken as terwijl het middendeel op een vast tweeassig loopwerk rust. Hierdoor beschikt de RegioSprinter over een groot lagevloergedeelte. De RegioSprinter werd geleverd aan de Durener Kreisbahn en beschikt over normale spoorwegbuffers en schroefkoppelingen; daarentegen werden de voertuigen van de Vogtlandbahn Zwickau voorzien van Scharfenbergkoppelingen en bovendien van een gong, remlichten en richtingaanwijzers om over de openbare weg te mogen rijden.

Foto rechtsonder: Op de foto DBAG Desiro 642 108/608 in Grafenberg, eindstation van de volledig vernieuwde zijlijn vanuit Nürnberg-Nordost alwaar overstap op de metrolijn naar het centrum van de stad. Let ook op de entourage: het stationsgebouw links wordt als privaat woning gebruikt; in de plaats kwam een verhoogd perron met een schuilhuisje, een biljettenautomaat en informatiezuilen. 1 september 2001.

foto: Eddy Cassiers



Foto boven: Vogtlandbahn VT 45 en stadstram Zwickau 947+946 aan het transferium Zwickau Kornmarkt. 22 augustus 2001
foto: Eddy Cassiers



Foto midden: VT 45 op het drierail-traject in de straten van Zwickau op weg naar het Tsjechische Kraslice. 22 augustus 2001
foto: Eddy Cassiers



Materieel Light Rail 4:

Een verdere ontwikkeling uit de Regio-Sprinter van Siemens is de Desiro: een tweedelige, gelede motorwagen op drie "klassieke" draaistellen waarvan twee aangedreven met elk een motorvermogen van 275 kW. Het eerste bouwjaar was 2000 en ondertussen is de Desiro een vertrouwde verschijning bij zowel verscheidene privaatschappijen in Duitsland (o.a. Connex-groep) als bij de DBAG en in Denemarken.

Materieel Light Rail 5:

Tot een echt succesnummer geworden is de vierassige RegioShuttle van Adtranz, thans Stadler Pankow. Ruim 200 motorwagens van dit type zijn al in dienst bij meer dan 10 regionale en privaatschappijen in Duitsland alsmede bij de DBAG. De RegioShuttle meet 24,50 meter, is maximaal 120 km/u snel, heeft daartoe een motorisering van 2 x 228 kW of 2 x 257 kW en is voorzien van buffers en schroefkopelingen. Afhankelijk van zijn vermogen kan de RegioShuttle gekoppeld rijden of goederenwagens, een koerswagen of bijvoorbeeld een fiets-transportwagen slepen.



De foto toont ons VT 217 van de Hohenzollerische Landesbahn in het station van de universiteitsstad Tübingen, ten zuiden van Stuttgart op 22 augustus 1998.

foto: Eddy Cassiers

Teksten: perstekst ministerie van mobiliteit, Luc Couscheir en Eddy Cassiers

Bye bye, red bus

Wij, openbaar vervoersfanaten, associëren onmiddellijk een stad met een tram- of busmodel. Eigenlijk is dat niet juist: wij doen eerder het omgedraaide. Er zijn een paar modellen op de wereld waarbij de gewone leken dat ook doen, en misschien is de Londense dubbeldekker daar wel het meest gekende voorbeeld van. Gelijk welke dubbeldekker wordt hier al gauw een "Londense bus" genoemd. Berlijn heeft daar nochtans een even grote traditie in!

Nochtans zal de Britse hoofdstad sinds september nooit meer dezelfde zijn. Dat lijkt wel wat straffe cafépraat maar zelfs de helft van de Londenaren vinden dat ook. De andere helft had de "Routemasters" al jaren naar de verdoemenis gewenst en eindelijk was hun droom uitgekomen. Sinds september zijn namelijk die sympathieke maar oubollige "Routemasters" definitief uit dienst en daarmee werd een punt gezet achter een traditie van bijna een eeuw. Deze dubbeldeksbus is eigenlijk het laatste klassiek model met de motor vooraan en een open platform achteraan en dus nog ontworpen voor tweemansbediening. Dat platform was toen al een lagevloerconcept, laten we dat niet vergeten. Toch is het merkwaardig dat de Britse industrie en de busbedrijven in de jaren 1955 volop bussen met de motor achteraan uit de fabrieken lieten rollen. De eenmansbediening



kwam eraan. De hoofdstad is echter altijd al een buitenbeentje geweest. London Transport kon eigenlijk op haar eentje een industrie draaiende houden en haar normen opleggen want een bestelling betekende op z'n minst een paar honderd stuks.

De Routemaster (letterlijk vertaald is dat nogal onhandig "Lijnmeester") haalde zo'n 2760 stuks en was oorspronkelijk ontworpen als een soort nevenexperiment om trolleybussen te vervangen. De eerste 74 stuks deden dat in 1959, hoewel het eerste prototype al vijf jaar eerder bolde. De bus moest ook

Foto linksonder:

Victoria garage met een van de weinig volledig geschilderde reclamebussen die dus erg opvielen. Daarvoor een RM met neonverlichte zijpanelen, 1972.

foto: Bob Morren

kleiner zijn dan haar drieassige elektrische voorgangers, want de ontvangers konden de reizigers in die giganten niet meer bediend krijgen. (toen was dat nog géén eigenaardige redenering!) De dieselbus bleek een enorm succes. Ze was –en niet alleen naar Britse normen–

revolutionair op alle gebied, behalve dan het uiterlijk. Carrosseriebedrijf Park Royal leverde een volledig lichtgewicht aluminium, zelfdragend koetswerk. De motor en de achteras waren gemonteerd op afzonderlijke frames om het onderhoud te vergemakkelijken grote stukken bus onderling te wisselen. De bus woog leeg slechts 7 ½ ton en volgeladen kon ze tot 11 ½ ton gaan: zowat één ton minder dan het vorige standaardmodel, de fameuze RT met zijn lange zwarte radiator. (recordhouder met meer dan 4000 stuks) Ze verbruikte dus minder, was vinniger en kon nog zeven reizigers meer vervoeren dan de RT. Ze kreeg een loeier van een AEC 115 pk zescilinder motor, wat in die tijd nog respect afdwong.

De "Associated Equipment Company" uit Londen was ontstaan uit de vroegere "General Omnibus Co" en het rood-blauw-witte AEC logo was daarvan afkomstig. AEC produceerde tot in de beginjaren 1960 ook succesvol vrachtwagens. Die reden eveneens in België, heel speciaal, vaak met gouden gestileerde opschriften, een inox-ring aan de voorwielen en een voorruit die op "twintig over zeven" stond. Veel Britten hebben ook hun ogen in die stand, wellicht vandaar... Ze waren in ieder geval minder talrijk dan de alomtegenwoordige Bedfords. Een aantal pachters reed hier ook met AEC motoren in hun bussen maar wisselstukken en service naar het vasteland is van veel Britse merken nooit het sterkste punt geweest. Voor het eerst kreeg de bestuurder servo en ergonomisch geplaatste bedieningsorganen. De vier versnellingsbak (+ één achteruit) was halfautomatisch en de chauffeur bediende die met een klein hefboompje aan de stuurkolom. Wanneer hij vanuit stilstand in vierde schakelde ging dat automatisch op via twee en drie maar hij kon dat met het gaspedaal beïnvloeden en tegenhouden wanneer hij met zijn Routemaster op of af steile hellingen moest. Uiteraard was het een plezier om een echte vakman bezig te zien en terwijl het typische AEC gegrom te horen. Voor mij was dat veel meer Londen dan de aflossing van de wacht aan Buckingham Palace. De chauffeurs konden het windscherm, dat nog altijd horizontaal in twee was verdeeld, schuin openzetten maar dat deden de jongens van de centrumlijnen niet vaak meer omdat ze dan nog maar meer uitlaatgassen naar binnen kregen. Eigenlijk zaten ze bijna even hoog als de motorkap in een glazen hokje en hadden zo een geweldig uitzicht naar alle kanten maar niet naar achter. Ze zouden dus nooit van een halte vertrokken zijn alvorens ze de twee belletjes, gegeven van op het achterplatform, hadden gehoord. Zo werden ze niet gestoord door passagiers; daar diende de ontvangers voor. Zoals overal ter

wereld behoorden die tot het aparte type mensen die met hun onverzettelijkheid maar ook met hun kwinkslagen heer en meester over hun bus of tram waren. Of dame en meesteres, want zeker sinds de Tweede Wereldoor-



Foto rechtsboven:

De terminus Pimlico. Merk de glimpende staat op –toen standaard- en het typisch Britse ontbreken van bumpers, 1972.

foto: Bob Morren

log waren veel vrouwen dat blijven doen. Geen enkele passagier zou zwart hebben kunnen rijden onder het oog van een forse Westafrikaanse "conductor" in smetteloos uniform. Tegen een woest bebaarde en besnorde Sikh (met tulband, geen kepi) was je best héél vriendelijk. Zij waren dat trouwens ook.

Het duurde tot 1974 eer de eerste vrouwelijke bestuurders in dienst kwamen. De meer dan twintigduizend busmensen vormden regelmatig een voor artsen gedroomde hoeveelheid proefkonijnen en het zijn zij geweest die onomstootbaar hebben bewezen dat hartziekten door bewegen worden beïnvloed. Dat zat zo: de medische staf van London Transport had in de jaren 1960 ontdekt dat er veel meer hartstoornissen optraden bij de bestuurders dan bij de ontvangers. Immers, de ene aap klauterde honderden keren per dag op en af het wenteltrapje terwijl de andere aap... in zijn glazen kot achter zijn stuur bleef zitten! Laten we daarbij niet vergeten dat er in die tijd alleen op een paar centrumlijnen sprake kon zijn van filestress en zoals hoger vermeld zat hij geïsoleerd van reizigers, dus daaraan zal het niet gelegen hebben.

Maar terug naar de bus zelf. Zolang ze onder London Transport reden (een regie) is er eigenlijk nooit aan verbouwd geworden. De eerste reeks had bovenaan frontramen uit één stuk die dus altijd gesloten waren. Een aantal kreeg ook radioverbinding met de dispatching en er werd nogal wat geëxperimenteerd met soorten verwarming. Vanuit de centrumgarages bolden een

honderdtal voertuigen met grote neonverlichte reclamepanelen opzij.

Minder bekend is dat een honderdtal zgn. RM3's een Leyland motor en een Weymann koetswerk hadden. Er waren echter wel duidelijke verschillen tussen grofweg vier reeksen. De standaard RM had boven 36 zitplaatsen en 28 beneden. De RML (Long) was een kleine meter langer en kon dus boven en beneden een rij zitplaatsen invoegen: 40 boven en 32 beneden. Ze waren gemakkelijk te herkennen aan een extra raampje in het midden. De RMC (Coach = reisbus, luxewagen) was een reeks van 58 wagens die alleen maar voor de "Green Line" reden op de lange snellijnen van de ene voorstad, dwars door Londen, naar een andere. Vaak waren dat lijnen van meer dan zestig kilometer. Ze hadden géén automatische overbrenging, konden sneller rijden en hadden minder zetels die wel comfortabel waren. (32 boven, 25 beneden) Ze hadden vier koplampen... die ook op twintig over zeven stonden. Op de RMC bestond dan weer een verlengde variant met veertig exemplaren, de RCL (Routemaster Coach Long). De meeste groene luxebussen hadden een plooiende die het platform tijdens lange non stop trajecten kon afsluiten. De "coaches" hebben nooit in de rode-centrumlivrei gereden, maar de standaardbussen verwisselden regelmatig van rode naar groene jas of omgedraaid. In de grote satellietsteden zoals Watford, Crawley of Guildford waren er immers ook stadsdiensten met dezelfde vereisten en de directie besliste soms om een lijn uit te baten met dub-

beldekkers i.p.v. enkeldekkers (later meestal omgekeerd). Dat vereiste vaak een volksverhuizing naar een bepaalde garage maar de nieuwelingen moesten wel allemaal in dezelfde kleur zijn.

De Londenaren waren buitenbeentjes qua lijnaanduiding. Vooraan moest er (op politiebevel!) een drievoudige filmkast geconstrueerd worden: ééntje met het lijncijfer, een tweede met de belangrijkste haltes en een derde met de eindbestemming. Dat kon één van de tussenhaltes zijn want doorstreepte diensten kennen ze niet. Sommige lijnen hadden vertakkingen en dan kregen ze een letter a, b of c achter het lijncijfer. Je vindt zulke uitgebreide lijnaanduiding in geen enkele andere Britse stad en ik denk nergens in de wereld, hoewel onze Brusselse tweetalige, drielijng bestemmingen ook wel wat leesvoer gaven. Tot in de jaren 1980 waren het witte letters op zwarte achtergrond maar ook daar sloeg de fluogele duivel toe, wat het klassieke uiterlijk van de bus enigszins verprutste. Dat ging helemaal mis toen Margaret Thatcher alles liet privatiseren. Privébedrijven kochten de meest winstgevende lijnen op en het Londense openbaar vervoer werd plots gerund door tientallen bedrijven die soms de meest verschrikkelijke kleuren hanteerden. Dat doen ze nu nog en eigenlijk gaan we zo terug naar de prehistorie van het stadsvervoer toen trams en omnibussen helemaal in een lijnkleur werden geschilderd. De Routemasters bleven er gelukkig van bespaard maar kregen wel grote afgrijpselijke logo's op hun rode outfit. Sommige bedrijven schilderden brede blauwe banden erop en alle bussen werden beplakt met nog meer reclame. In ieder geval werden ze vuiler en doffer.

Het is natuurlijk een wonder dat een dieselbus in Europa het meer dan veertig jaar heeft volgehouden. Van een



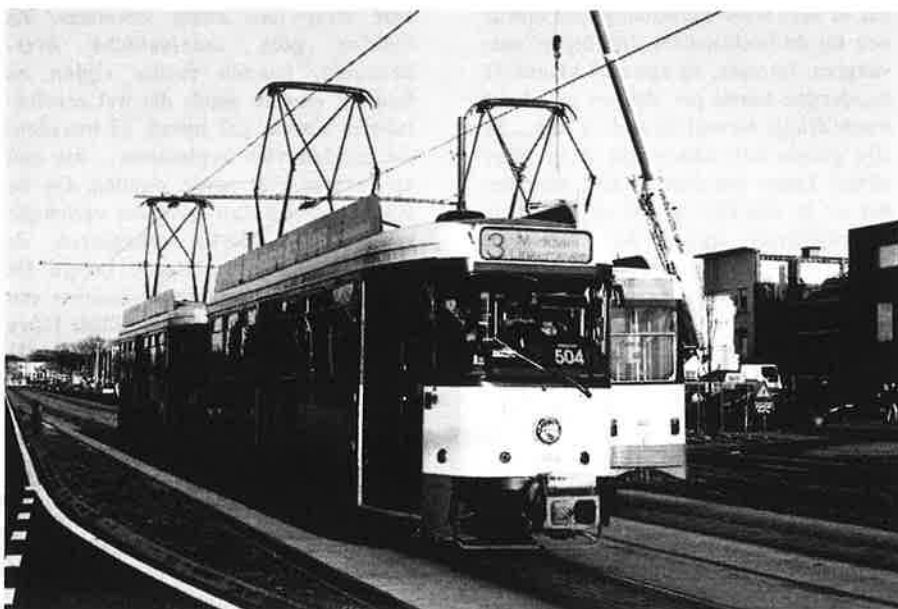
motor, zelfs een AEC, kan je dat niet verwachten. De laatste honderden RMs van de centrumlijnen hebben hun extra tien jaar nog te danken gehad aan nieuwe motoren maar dat was toch niet meer "echt". Een snel draaiende Scania of een Cummins erin, nee, het zicht was er nog wel maar de klank deugde niet meer. Gedaan voor de busfanaat aan een drukke terminus; wat een atmosfeer als je 's avonds een kop thee kon bemachtigen in het kantinetje en kon luisteren naar de conversatie van een chauffeur in plat Cockney met zijn ontvangster in Jamaicaans Engels terwijl op de achtergrond de ene AEC zescilinder na de andere kreunend aansloeg...

Och, hun laatste jaar hebben de Routemasters nog in schoonheid kunnen eindigen want ze konden tijdens hun laatste ademtichten eindelijk nog eens dóórrijden. Dat kwam door de zware tolheffing (congestion tax) die burgemeester Livingstone er met alle geweld

Foto boven: Links staat de Routemaster al in de schaduw... De nieuwe generatie niet: een enkeldekker AEC Swift en een experimentele Daimler XF (Experiment Forward) op lijn P3, een cirkellijn in Peckham, 1972. foto: Bob Morren

had doorgedruwd en zo van de ene dag op de andere 30% minder auto's het leven van de bussen liet zuur maken. De oude Routemasters zijn nu vervangen door panoramische dubbeldekkers met eenmansbediening en door gelede... Mercedesen. Iemand die dat veertig jaar geleden onder Big Ben had voorspeld zou als gevaarlijk krankzinnig bestempeld zijn geweest, maar dat was evengoed gebeurd met iemand die toen beweerd had dat er meer dan honderd exemplaren van die mooie AEC Routemasters naar overal in de wereld zouden worden gerestaureerd en bewaard voor het nageslacht.

Bob Morren



N.B. : Via " Google pagina's in het Nederlands" tik je gewoon Routemaster in en zo kom je op goede sites met massa's foto's, vaak van RMs in de meest waanzinnige kleuren. De Nederlandse Routemaster site geeft een duidelijke, meer uitgebreide beschrijving en geschiedenis. Een andere is de Routemaster Association uk

Foto linksonder:

Op de Bredabaan was er een ontmoeting van onze 7015 met een andere extra dienst op lijn 3. Het hoge volgnummer (504) wordt gebruikt voor een dienst gereden door stelplaats Hoboken. Let even op de "oude" vermeldingen op de films.

foto: Luc Couscheir

SPECIALE RIT

Zoals we nog net konden aankondigen in ons vorig nummer werd er te Antwerpen op 19 december een speciale tramrit gereden. Een twintigtal fanaten melden zich aan om een unieke eindejaarsrit langs enkele tramlijnen te maken. Tramwagen van dienst was de 7015, de oudste nog niet gereviseerde wagen. Er werd gereden vanaf het Centraal Station via lijn 12 tot het Sportpaleis waar we na het verplaatsen van een politiecombi onze weg vervolgden via lijn 3 tot de terminus Keizershoek. Op de Bredabaan hadden we een ontmoeting met een andere speciale dienst op lijn 3 als extra voor een evenement in het Sportpaleis. Beide trams waren getooid met een foutevieve melding op de film. Terug naar het Centraal Station en vervolgens lijn 10, eerst naar de Melkmarkt en vervolgens richting Rivierenhof waar we op het wachtpoor een kleine pauze inlasten. Daar kregen we een kleine tractatie onder de vorm van een glaasje gluhwein. Via de lijnen 10, 24 en 8 ging het dan naar de Groenplaats en Lambertmontplaats. Op de Leien werd er even de film van de verdwenen tramlijn 1 voorgedraaid. Omdat we inmiddels wegens de eindejaarsdrukke wat te laat



op ons schema geraakten werd er vervolgens direct terug naar de loods Hoboken gereden maar daar had niemand bezwaar tegen.

Met dank aan onze chauffeur Eddy voor zijn stuurmanskunst, Stefan voor de gluhwein, Fernand voor de oude lijnfilm en Luc voor het administratieve geloop. Ook een speciaal woordje van

Foto rechtsboven:

Kerstsfeer in de Huidevetterstraat.

foto: Stefan Justens

dank aan de mensen van De Lijn voor de rijvaardige en zuivere tram en de mensen van de loods Hoboken voor de hulp bij de (de)montage van onze oude lijnfilm. L.C.

VERENIGINGSNIEUWS

1. MAANDELIJKSE PROJECTIEAVONDEN

Antwerpen (20.00 uur in "de Nieuwe Zurenborger", Dageraadplaats 4)

25 maart 2005: (Ronny Van Hee)
'Kusttrams en Zeetreinen': Beelden uit België, Nederland, Frankrijk, Spanje, Portugal en Groot-Brittannië

22 april 2005: (Leo Van Driessen)
Divers opgesnoven sfeer: Terugblik op een aantal VeBOV-tramuistappen te Antwerpen en aan de Kust, Stoom op smalspoor, Hoorn – Medemblik (NL), Tram in Houtdorp (NL).

27 mei 2005: (Erik Heylen)
Railkenners van het jaar 2005
Kwisprogramma over Trein, Tram en (Trolley-)bus. Aan de hand van de getoonde beelden kan het juiste antwoord aangekruist worden. Spanning verzekerd..

Brussel (20.00 uur, vergaderzaal Anneessens, ingang Fontainasplein)

11 maart 2005: (Luc De Coster).
Tram 41: Met tram 41 van Charleroi naar Trazegnies.

8 april 2005: (Luc De Coster).
Onze kusttram rond 1980, dus voor de komst van de BN-trams

Nog eens rondstuiven met SO en S aan zee zal ons weer eens deugd doen zeker ?

13 mei 2005: (Luc De Coster).
Jaaroverzicht 2004

10 juni 2005:
fotokijkavond

juli en augustus: geen bijeenkomsten

2. VERGADERINGEN IN 2005

Voor uw agenda: de vergaderingen in 2005 zijn gepland op volgende data:

Antwerpen: 28 januari, 25 februari, 25 maart, 22 april, 27 mei, 24 juni, 22 juli, 26 augustus, 23 september, 28 oktober, 25 november en 16 december.

Brussel: 14 januari, 11 februari, 11 maart, 8 april, 13 mei, 10 juni, 9 september, 14 oktober, 11 november, 9 december.

3. LIDGELD 2005

Wie zijn lidgeld tijdig betaalde ontvangt samen met deze Rail-Revue 2005/1 zijn lidkaart voor 2005. Wie op 11 februari 2005 nog niet betaald had ontving een brief met het verzoek zich alsnog in regel

te stellen. Wie te laat betaalde ontvangt Rail-Revue 05/1 samen met 05/2.

4. ALGEMENE LEDENVERGADERING

De agenda van de Algemene Vergadering 2005 werd reeds in vorig nummer weergegeven, en aangekondigd op 19 maart om 10.00 uur. Zij vindt plaats in de vergaderzaal van het trammuseum in Woluwe. Ter gelegenheid van de Algemene Vergadering wordt op 19 maart in de namiddag een uitstap georganiseerd. Nadere informatie ter plaatse.

Foto achterblad bovenaan:

De Antwerpse spoorhal tijdens de open tunneldagen in gedwongen harmonie met de nieuwe betonconstructies. De niveaus 0 en -1 zijn reeds duidelijk te onderscheiden, -2 zit nog in het donker!
17 april 2005 foto: Erik Heylen

Foto achterblad onderaan:

Bij Vanhool is men druk doende met de constructie van een groot aantal New AG300 voor Los Angeles. Het rek vooraan is bedoeld voor het vervoer van enkele fietsen. Koningshooikt 26 januari 2005. foto: Luc Couscheir

