

RAIL-REVUE

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



Twintigste jaar - Nr. 2
Apr. - Mei - Juni 2005

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor : 2610 Wilrijk 1
P208887

EDITORIAAL

NIEUW ADRES SECRETARIAAT

Na vele jaren van intens werk voor VeBOV gaat Hubert Van den Bergh het wat rustiger aan doen. Het bestuur wenst hem dan ook te danken voor de vele jaren van intense inzet voor onze vereniging. Het verslag van de ledenvergadering dat U verder in deze Rail Revue vindt is zoals steeds van zijn hand. Mogen we hem alleszins het allerbeste toewensen voor de volgende jaren.

Gelieve dus bijgevolg in de toekomst alle briefwisseling zoals adreswijzigingen te zenden naar de Heer Raf De Landsheer, Gentweg 8 te 9940 Evergem, die onze ploeg terug komt vervoegen en het secretariaatswerk van Hubert overneemt.

BEZOEK TTA

Op zaterdag 24 september 2005 richt VeBOV tezamen met het MTUB Woluwe en GTF een exclusieve uitstap in. We brengen die dag een bezoek aan de Toeristische Tram van het Aisnedal (TTA) te Erezée. Voorzien zijn speciale ritten met onder andere een goederentram gesleept door een ART, gevolgd door de middagpauze. Verder is er een bezoek aan de stelplaats Blièr met deskundige uitleg over het aanwezige materiaal en over de lopende restauratieprojecten. Vervolgens is er een autorailrit met een AR naar Dochamps en verder tot het vernieuwde spoor het ons toelaat. De volgorde van het programma kan eventueel nog aangepast worden. Voorzie U van een picknick voor - tijdens de middagpauze. Er wordt een speciale materieelshow gehouden die normaal niet te zien is.

Voorziene timing: Vertrek met autobus tegenover het postgebouw te Berchem kant Borsbeekbrug om 8u00. (aankomst IC uit Gent om 7u50). Stop te Brussel Woluwe Shopping, toegang metro omstreeks 8u45.

Aankomst Marloie NMBS station omstreeks 10u30 en aankomst te Erezée omstreeks 11 uur. De terugrit is voorzien omstreeks 16 uur langs dezelfde opstapplaatsen. We zijn normaal terug te Brussel omstreeks 18 uur en rond 19 uur te Berchem.

Voor deze rit is voorafbetaling verplicht vóór 15 augustus 2005 op het rekeningnummer van VeBOV 000-0466768-04, Archimedeslaan 1 bus 3 te 2650 Edegem.

In het vak mededeling de opstapplaats vermelden, BER voor Berchem, WOL voor Woluwe en MAR voor de opstappers in Marloie. De deelnameprijs is 20 euro per persoon. Eventueel kunnen de meereizende (en betalende) partners een wandeling in de bosrijke omgeving maken.

INHOUD VAN DIT NUMMER

Editoriaal	2
De buurtspoorwegstations van toen (deel 2)	3
Lezersbrief	7
NMBS	8
De Lijn – Algemeen	12
De Lijn – Antwerpen	13
De Lijn - West Vlaanderen	18
De Lijn - Oost Vlaanderen	19
De vliegende reporters	21
Vorrangsregels bij De Lijn Antwerpen	22
Verenigingsnieuws	23

Werkten mee aan dit nummer:

Jacques Cohn, Luc Couscheir, Raf De Landsheer, Erik Heylen, Alain Janmart, Stefan Justens, Bob Morren, Hubert Van den Bergh, Robin Van de Ven, 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: Raf De Landsheer, Gentweg 8 te 9940 Evergem
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: Erik.Heylen@antwerpen.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 2)



Foto 1: Er bestaan talrijke foto's van het Antwerpse buurtspoorwegstation Zurenborg, opgenomen langs de zijde van de vertrekspreken. Ter afwisseling zien wij hier de achterkant van het complex, in april 1955. De fotograaf bekijkt de sporenbundel in de richting van het hoofdgebouw, met de rug naar Bergerhout. Links zien we de draaischijf. Geheel links, boven de daken, kan nog een stukje van de reeds lang verdwenen, reusachtige gasketel worden opgemerkt. Rechts zien we van een derde rail voorziene, op een helling liggende spoor naar het Ooststation van de NMBS, bestemd voor het ophalen en terug brengen van normaalsporige goederenwagens (meestal kolenwagens voor de gasfabriek die over een normaalspooraansluiting beschikte, circa 100 meter achter de rug van de fotograaf gelegen). Deze verbindingsporen werden nog tot in de vroege jaren 1950 door een NMVB-stoomloc bediend, meestal een type 21 met spoorwegbuffers en dito koppeling. Midden de jaren '50 kwam het karwei dan in handen van een ART met "tussenloper", gewoonlijk de ART.67 of 69. Ons beeld toont de uitgebreide sporenbundel. Van links naar rechts: bijwagens, waaronder een type 670 met een AR, een elektrische standaardmotorwagen met grote filmkast en diverse goederenwagens, zowel meter-sporig als normaalsporig. Alle wissels zijn handbediend. Slechts de linkse sporen hebben bovenleiding.

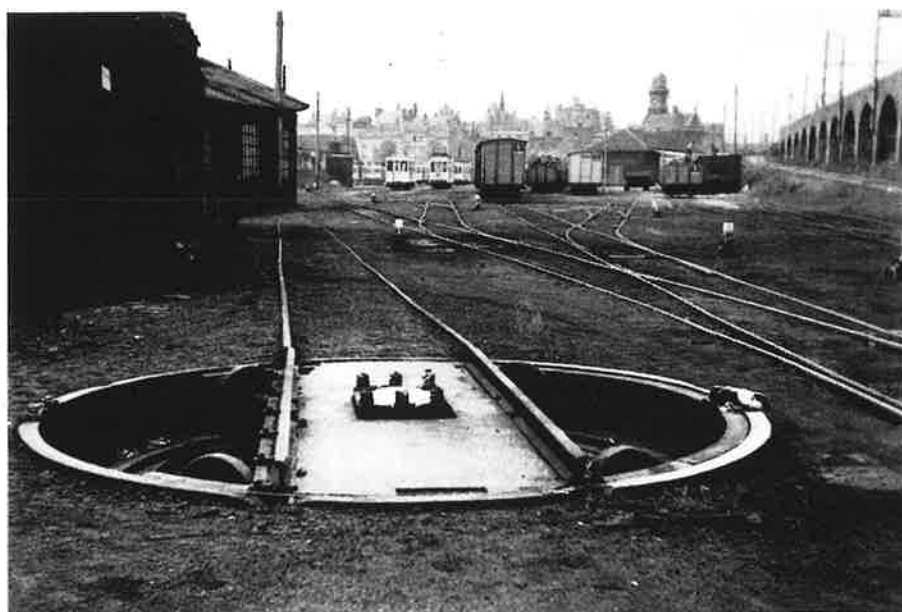


Foto 2: Hier kunnen wij de links op foto 1 zichtbare draaischijf van nabij bekijken.



Foto's 3 en 4: Zover ik me kan herinneren, bestonden er bij de buurtspoorwegen in het Vlaamse landsgedeelte na W.O.II slechts twee draaischijven: die van Zurenborg en een tweede in Geluwe, toen nog knooppunt van de elektrische lijn MM Moeskroen - Menen - Geluwe en de AR-lijn Kortrijk - Heule - Geluwe.

Op foto 3 de stelplaats Geluwe in september 1957, met een mooie dubbele spoorkruising (Engelse wissel); maar voor het overige stil en verlaten. Terzijde van de loodsen is een autobus te zien, met daarnaast ketelwagen 1453, in Destelbergen gebouwd op het onderstel van een ex-vierassige bijwagen van Assebroek, een broertje van de 1455 die toen nog dienst deed op de lijn Antwerpen L.O. - Hamme.

Foto 4: Deze foto toont de Geluwse draaischijf, die geheel rechts op foto 3 te zien is.

Foto 5: Even een kijkje op de stelplaats Kortrijk in 1953, buiten de stadskern in een park gelegen. Hier staan, van links naar rechts: de goederentrein-trekker "Titanic" 9501 (jammer genoeg in het donker), verder de houten standaard 9770 op lijn KM Kortrijk - Menen (met bruine lijnfilm), de vierassige bijwagen 19544, standaard 10064 op een D Kortrijk - Deerlijk (groen-groen) en de tweeassige bijwagen 11724. De bijwagens droegen in Vlaanderen (behalve op de kustlijn) hun nummer slechts op de zijwanden, dus niet op de vóór- of achterkant. Dit leverde wellicht een enorme besparing aan bruine verf op!

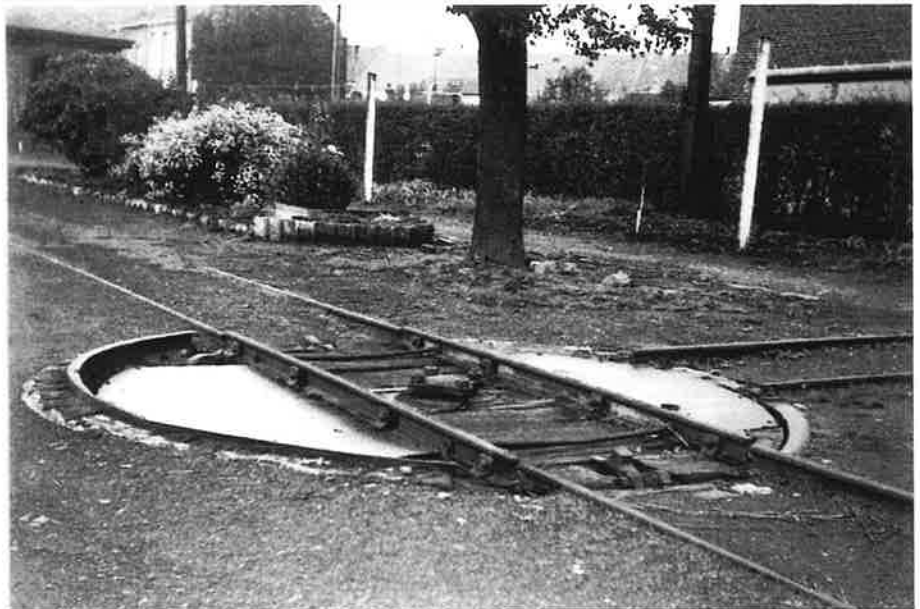
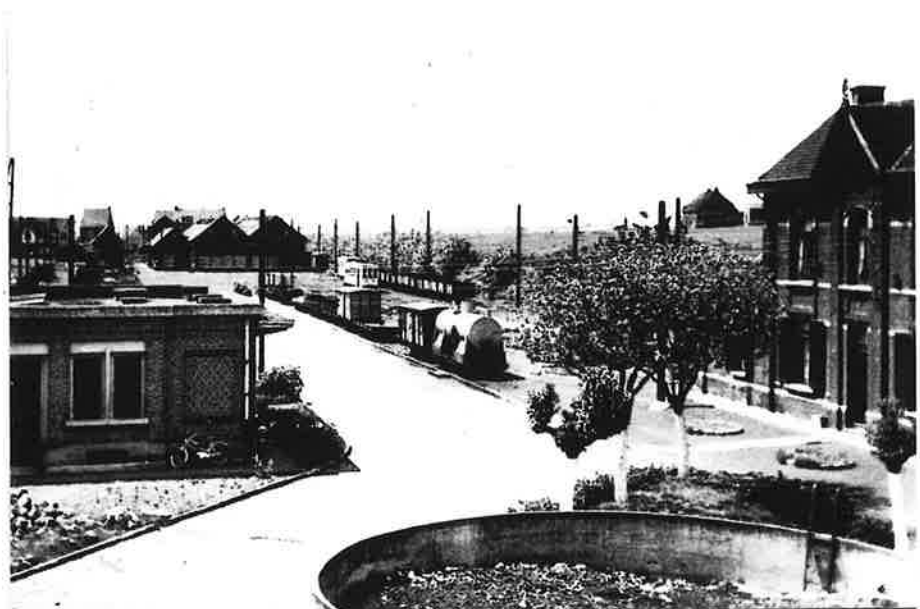


Foto 6: Na Kortrijk even naar Moeskroen. We zien de stelplaats in 1954, toen men aan het Moeskroense station nog de elektrische lijnen naar Kortrijk (KMx), naar de Franse grens (MP) en naar Menen en Geluwe (MM) zag vertrekken. Vooraan staan - opnieuw - ketelwagen 1453 en enkele goederenwagens, iets verder zien wij bijwagen 19533 met zijn plat dak, dat hem onderscheidt van de reeks vierassers 19534-48, die in Destelbergen werden gebouwd. De uitrit van de stelplaats bevond zich achter het gebouw rechts.



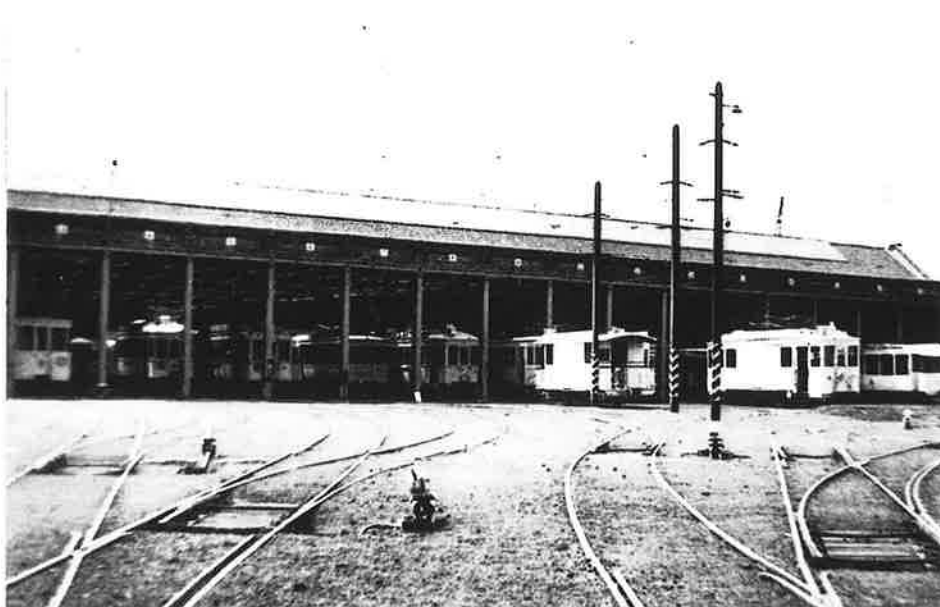


Foto 7: Een interessant beeld van de grote Oostendse tramloods in 1952. Ofschoon ik, vriendelijk glimlachend, beleefd om toelating tot fotograferen had verzocht, werd ik onmiddellijk en zonder pardon naar buiten verwezen. Desondanks heb ik toen nog vlug mijn toestel kunnen richten!

We zien, van links naar rechts: een Oostendse stadstram, een houten standaard van het kusttype, een tweede dito, een bijwagen van het type "OB" 11500, nog een standaard-motorwagen, een pakwagen achter een bijwagen 10656-10662, tractor 10019, -20 of -21, en een bijwagen type "OB" 8800. Dat was toen een heel wat bonter beeld dan heden! (De afkorting "OB" werd gebruikt voor Oostende - Blankenberge.)



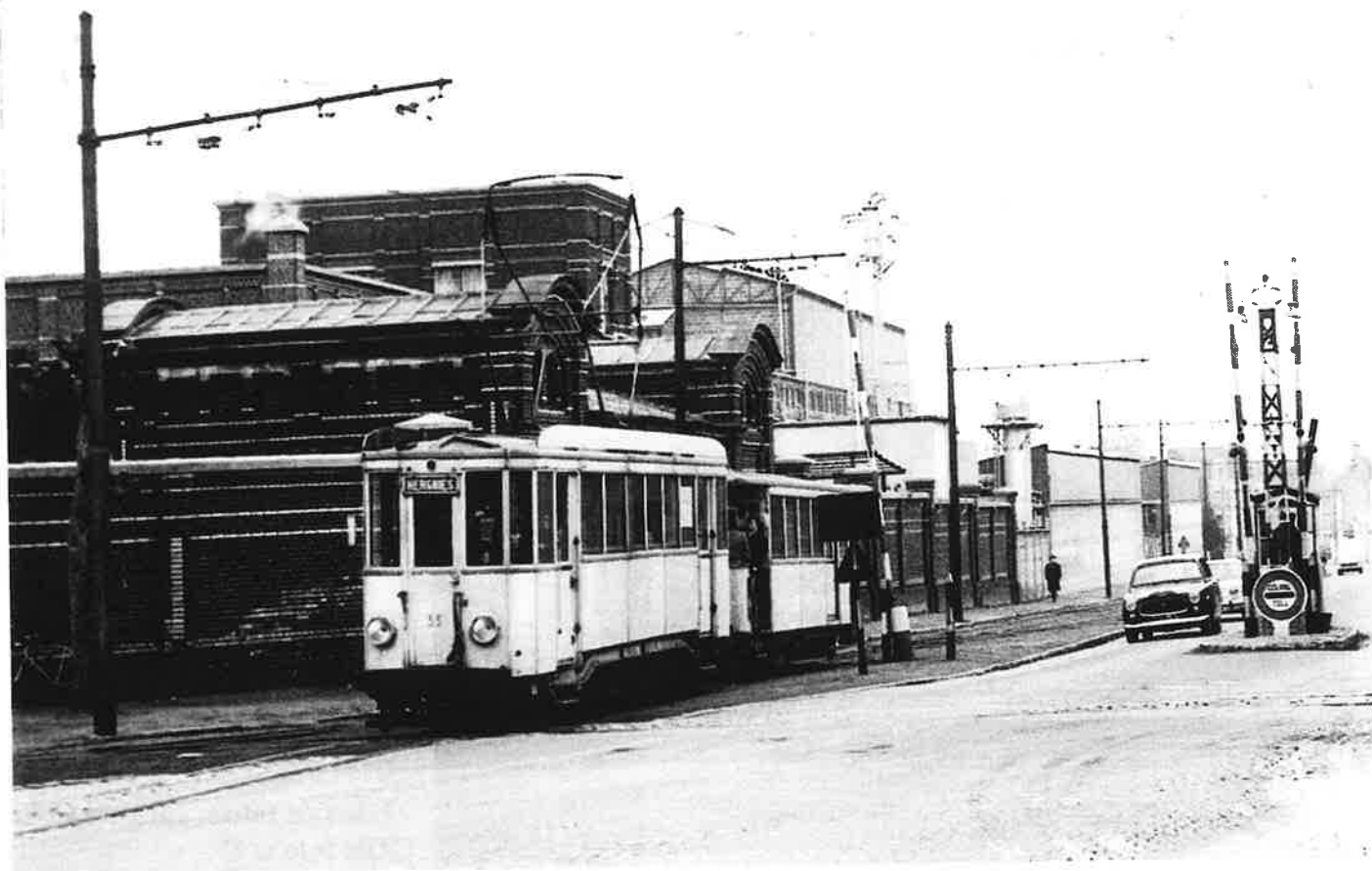
Foto 8: Forville, het kruispunt van de lijnen Namen - Hannut en Eghezée - Andenne in november 1959. Dit uitgebreide emplacement met zijn talrijke sporen was ooit een belangrijke "draaischijf" voor het goederenverkeer tussen de Naamse lijnen en Zuid-Brabant, evenals naar het Luikse net. De spoorauto in de achtergrond is de ART.125. Het geheel roept het beeld op van een verdwenen wereld.

Foto 9: Ofschoon dit artikel aan de stations is gewijd, toon ik toch graag even ART.297 (reeks 297-300), die zich die dag in Forville bevond. Hij filmt "Service Marchandises". De 10 tons open goederenwagen rechts is de 16275 van de regio 7 (Andenne).

(Wordt voortgezet)



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



Tenslotte nog twee uitzonderlijke beelden:

Foto linksboven: Een stoomloc type 4 bij de buurtspoorwegen, en desondanks géén NMVB-machine! Loc "Albert" van de Raffinaderij Tienen, opgenomen op de enige plek waar hij soms buiten zijn streng afgebakend en verboden gebied kwam opduiken: de kruising met rijksweg 3 in Grimde. Ik heb dit beeld in 1951 kunnen maken.

De NMVB-ART's brachten de bietentreinen (open goederenwagens, meestal in de reeks 53000 genummerd) tot hier, waar ze door "Albert" werden overgenomen en binnengesleept. De slagbomen, die bij zulke gelegenheid de N3 (in die tijd de enige hoofdverbinding tussen Brussel en Luik) soms niet minder dan tien volle minuten geheel lam legden, betekenden een nachtmerrie voor het zich toen al ontwikkelende autoverkeer. N.v.d.r. : Locomotief "Albert" bestaat nog steeds (!) en is nu eigendom van de Tramway Touristique de l'Aisne. Nadat haar taak bij de Tiense suikerfabriek was beëindigd, werd de machine overgenomen door de NMVB, waar ze echter nooit in actieve dienst werd ingezet. Na enkele voorlopige nummeringen werd haar het symbolische NMVB-nummer 1000 toegekend. Sinds 1985 werd de locomotief tentoongesteld in het voormalige ATAM in Edegem, om sinds de opening van het Vlaams Tram- en Autobusmuseum in Berchem-Antwerpen deel uit te maken van een uiterst interessant historisch Vlaams tram- en autobuspatrimonium.

Foto linksonder: Dit is de enige plaats waar men ooit een Franse tram op Belgisch gebied kon ontmoeten. We schrijven april 1966: motorwagen 33 komt van Valenciennes met een open bijwagen (die reden daar toen nog in de normale dienst), en overschrijdt heel even de Frans-Belgische grens te Blanc-Misseron, om op Belgisch grondgebied (of waren daar nog enkele meters "no man's land"?) zijn eindpuntlus rechtsonter te berijden. Het bestemmingsbordje luidt reeds "Hergnies", voor de terugreis. De tram had een aparte slagboom over de sporen (op de foto duidelijk te zien), teneinde automobilisten te beletten aan het toezicht van de tolbeambten te ontsnappen door over de trambaan te rijden.

Aan Belgische zijde zijn we in het stadje Quiévrain, gelegen aan de voormalige AR-lijn Roisin - Quiévrain - Hensies, die begin van de jaren '50 werd opgeheven bij de verlenging van de elektrische lijn 7 Mons - Dour Wihéries tot Quiévrain. Weinigen onder ons zullen weten dat de NMVB, kort vóór W.O.II, een verbindingsspoor had aangelegd tussen haar AR-lijn en de elektrische tram Valenciennes - Blanc Misseron (deze had eveneens meter-spoor) met het oog op eventueel doorgaand goederenvervoer. Daar is nochtans door de oorlog nooit wat van gekomen. Dit verbindingsspoor van ca. 500 meter lengte bleef ongebruikt - tot 1955 in het midden van de steenweg liggen. Een bovenleiding was er niet. De afstand grens - Valenciennes bedraagt nauwelijks 15 km. Op halve

afstand, te Onnaing, schiepen de Fransen een belangrijke industriezone, zodat het niet ondenkbaar lijkt ooit de heraanleg van een tramlijn tussen Valenciennes en Quiévrain te beleven om, wie weet, door de nu dicht bevolkte streek op Belgisch gebied tot Mons te worden doorgetrokken...

Jacques Cohn

beide foto's: Jacques Cohn
alle foto's: ©

LEZERSBRIEF

Vanwege D.W. Maarse uit Arnhem bereikte ons volgende brief in verband met de vraag om bijkomende inlichtingen over de foto verschenen in het vorig nummer van Rail Revue op blz.6 onderaan "Polar Bear Special".

Geachte heer Cohn,

Naar aanleiding van uw interessante foto op bladzijde 6 van Rail Revue, kan ik U wel één en ander melden.

Allereerst, de locomotief is inderdaad de 473. Dankzij de sympathieke eigenaardigheid van de voormalige Groep Antwerpen om het nummer in het wit op het front van de locomotief te schilderen is dit vast te stellen. Het NMVB immatriculatieregister bevestigt dit bovendien. In 1936 kwam deze loco van de lijn Casteau - Bracquagnies naar de provincie Antwerpen, waar hij administratief tot de lijn Lier - Werchter behoorde, maar dit betekende in die dagen weinig van het feitelijke verblijf.

Andere locomotieven met een nummer eindigend op "x73" waren ofwel reeds gesloopt, of elders actief, ofwel van een ander uitzicht (type 7, 18 of 19).

De datum zal onmiddellijk na het einde van de oorlog zijn; de centrale koplamp van de machine is nog van een verduisteringsscherm voorzien, maar er wordt wel een losse koplamp meegevoerd.

Dan de aanduiding "Polar Bear Special". Dit verwijst naar de 49^e Divisie van het Britse Leger, die sinds D Day was verbonden aan het Canadese Leger dat in het voorjaar 1945 in deze streek aanwezig was. Deze divisie droeg de bijnaam "Polar Bear Division", naar verluidt omdat deze eerder in de oorlog op IJsland was gestationeerd. Het zal dus een extra tram zijn geweest voor militair vervoer.

Hopelijk heb ik hiermee wat vragen opgelost.

Met vriendelijke groet,

Dirk Eveleens Maarse

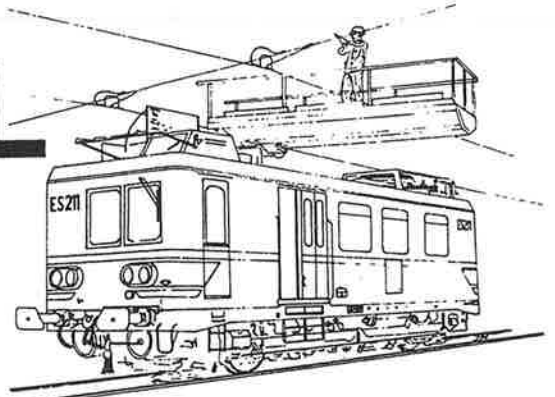
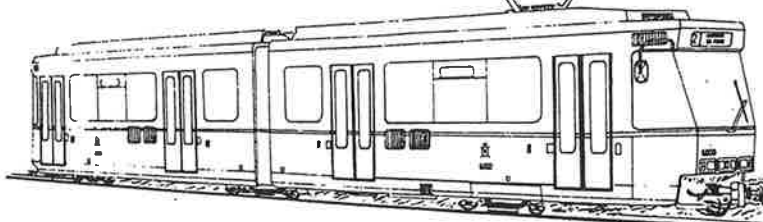
EXCURSIE

Schrijf U tijdig in voor het bezoek aan onze vrienden van de TTA (Toeristische Tram van het Aisnedal) op 24 september 2005.

Vergeet U niet vooraf aan te melden, respectievelijk vooraf te storten op onze bankrekening.

Voor verdere informatie lees meer op bladzijde 2.

RAIL-AKTUEEL



NMBS

Nieuwtjes:

Aanpassingen vanaf juni 2005:

Door aanpassingswerken die de snelheid op lijn 130 (Charleroi – Namen) moeten verhogen zal er van juni 2005 tot december 2007 gedeeltelijk op enkel spoor gereden worden tussen Tamines en Namen. Tijdens de daluren rijden de IR n en de stoptrein daarom gekoppeld. Momenteel is de lijnsnelheid nog slechts 100 km/u, omdat bij de aanleg in 1843 zo goed mogelijk de kronkelende Sambre werd gevolgd.

Op lijn 139 rijdt er weer het hele jaar door een uurdienst. Momenteel is tussen Leuven en Waver er een onregelmatige weekenddienst om de twee uur, terwijl het lijnvak Waver – Ottignies tijdens de openings- en sluitingsuren van het pret-park 'Six flags' in verhouding overdreden (om de 20 minuten) werd bediend.

Er is een voorstel om de IC I in het weekend te splitsen in:

- een IC-trein Charleroi - Brussel-Noord met M6-dubbeldekrijtuigen
- een stoptreinverbinding Brussel-Zuid - Antwerpen Centraal, doorgekoppeld met de IR naar Turnhout, die dus waarschijnlijk met Breaks zal verzekerd worden.

De CR-trein Braine - L26 - Aalst: deze treinserie vertrekt voortaan om xx.12 uit Braine i.p.v. xx.58.

Op de lijn 15 Hasselt - Mol wordt tussen Zolder en de vertakking Zonhoven de lijnsnelheid in juni of december verhoogd naar 120 km/u, met slechts kleine aanpassingen in de dienstregeling.

Aanpassingen vanaf december 2005

1) Lijn 130a Charleroi - Erquennes
Na aanpassingswerken gaat het lijngedeelte Lobbes - La Buisserie weer naar dubbel spoor; het deel Hourpes – Mar-

chienne-Zone wordt tot juni 2008 enkel-sporig. Er zijn kleine aanpassingen in de dienstregeling.

2) Lijn 132 Charleroi - Couvin
Het gedeelte Cour-sur-Heure - Walcourt gaat tijdelijk (van december 2005 tot december 2007) naar enkel spoor, waardoor enkele kruisingen moeten verschuiven. Aangezien er op deze lijn (als een van de weinige uitzonderingen) niet volgens een vaste cadans wordt gereden, moeten de kruisingen trein per trein bekeken worden.

3) Lijn 154 Namen - Dinant
Wegens werkzaamheden in het station van Namen rijdt IC M op weekdays alleen naar Luik. Dinant wordt door de IR n (Essen - Jambes) bediend, dus zoals in 2002. Deze situatie duurt in principe tot juni 2006.

4) IR Leuven - Luchthaven / IC-K
In tegenstelling tot eerder plannen zullen er pas in juni 2006 vier sporen tussen Herent en Zaventem beschikbaar zijn.
- IR j wordt vanaf december 05 Quévy - Brussel - Luchthaven - Leuven
- IR i wordt vanaf december 2005 De Panne - Gent - Brussel - Luchthaven - Leuven en verder als stoptrein naar Landen.

De IC K (Genk – Landen – Brussel - Gent) kan daardoor versneld worden en kruist dan in Sint-Truiden. Daarvoor zou een verwisseling van rijpaden met de IC A (Oostende – Brussel - Eupen) nodig zijn. Helemaal zeker is deze omwisseling nog niet, er zijn wel wat nadelen, zoals de korte kering in Gent.

Foto linksonder:

In het station van Gent staat op 14 maart 2005 de niet meer zo zuivere 6201 met een baantrein van Infrabel.

foto: Alain Janmart



De IC A wordt dan:

Liège Guil. vertrek elk uur	xx.58
Leuven	xx.30/xx.32
Brussel Noord	xx.54/xx.56
Brussel Centraal	xx.59/xx.00
Brussel Zuid	xx.03/xx.06
Gent St. Pieters	xx.34

De IC K zou dan worden:

St. Truiden vertrek elk uur	xx.02
Landen	xx.11/xx.12
Tienen	xx.20/xx.21
Leuven	xx.32/xx.34
Brussel Noord	xx.57/xx.59
Brussel Centraal	xx.02/xx.03
Brussel Zuid	xx.06/xx.09
Gent St. Pieters	xx.57

5) Lijn 37 Luik - Aken

IR q krijgt weer de dienstregeling als voor juni 2004. Omdat er slechts (klok-
vast) om de twee uur wordt gereden,
kan de dienst met slechts één treinstel
uitgevoerd worden.

6) Lijn 36 Leuven - Brussel

IR d Leuven - Geraardsbergen wordt
een CityRail-verbinding met gemoder-
niseerde tweetjes.

7) Lijn 50A/6

Wegens werken aan de Sneppebrug in
Gent (nabij de carwash) wordt er licht-
jes geschoven met de IC G Oostende -
Antwerpen.

8) L 2 Extra P-trein

Er komt een extra P-trein Luik – Brus-
sel en terug die niet zal stoppen tussen
Luik en Brussel-Noord:

Luik Guil.	7.46	17.46
Brussel Noord	8.39	16.52
Brussel Centraal	8.42	16.49
Brussel Zuid	8.46	16.43

Gereden wordt met type 13 en 8 rijtui-
gen I11. Bekeken wordt nog of de trein
niet ergens op L37 of L42 kan beginnen.

9) Overkapping Brussel Zuid

De werken aan de overkapping van
Brussel Zuid (en hopelijk ook aan de
perrons) worden weer aangevat; er
wordt nog onderzocht of dit van invloed
is op de dienstregeling.

**10) Korte evaluatie van de maatregelen
in de regio Antwerpen:**

- Treinen naar Antwerpen Haven worden vrijwel uitsluitend door NMBS-personeel gebruikt; Opel heeft afgehaakt. Of deze treinen na december 2005 weer personeelstreinen worden, wordt nog bestudeerd.
- Antwerpen Noorderdokken functioneert daarentegen goed als draaischijf voor het havenverkeer.
- Wolfstee trekt inmiddels 70 tot 95 reizigers per dag; de meerderheid van de reizigers reist door naar Noorderdokken.
- De toegevoegde P-trein Boom – Noor-

derdokken had na enkele weken al een gemiddelde bezetting van 100 reizigers.

- De gesplitste L-treinen Antwerpen - Leuven en Antwerpen - Herentals wordt positief beoordeeld; de korte opeenvolging blijft i.v.m. aansluiting op de IR g (Turnhout – Lier - Brussel).

Infrastructuur**Hogesnelheidslijnen 3 en 4:**

In het Oosten van het land is onlangs de langste Belgische spoorwegtunnel geboord. De ruwbouw moet er eerst nog verder afgewerkt worden alvorens er sporen, bovenleiding, seinrichting en andere nutsleidingen kunnen gelegd worden. De indienststelling van het hele traject (Liège – Aachen) is nu voorzien voor eind 2007. Dat is een jaar later dan de HSL 4 Antwerpen – Nederlandse grens. Toch ziet het er naar uit dat er nog gewacht moet worden op de afwerking van het Nederlandse deel, dat vele maanden vertraging heeft opgelopen. Ondertussen hebben de Belgen hun sporen al tot dicht bij de grens aangelegd. Vanaf Luchtbal, waar de lijn 4 begint, is ook al de eerste sectie onder draad gebracht. In de buurt van Noorderdokken komt ook de elektrische sluis, waar met gestreken pantograaf omgeschakeld moet worden van 3000 V naar 25 kV of omgekeerd. In maart 2006 moeten op dat vak ook de eerste proefritten beginnen, waar tevens voor het eerst in België het Europese beveiligingssysteem ETCS zal getest worden.

Foto onder: De bijgevoegde foto toont ons een baantrein te Antwerpen-Luchtbal met de nieuwe sporen van lijn 25, waarop vanaf 2006 de hogesnelheids-treinen en ook binnenlandse treinen zullen rijden. Het perron werd bijgevoegd aan de twee eerder aangelegde nieuwe eilandperrons. 16 april 2005

foto: Alain Janmart

Antwerpse NZ-verbinding:

Niettegenstaande een lichte vertraging op de planning tracht men de verlengde spoorlijn 25, dat via het onderste tunnelniveau doorgaat naar Antwerpen – Luchtbal, toch nog klaar te hebben eind 2006. Daar komen de perronsporen 21 tot 24. Pas tegen december 2007 zal het bovenste tunnelniveau, met de doodsporen 11 tot 14, in dienst komen. Deze doodsporen ontvangen de reizigers-treinen die afkomstig zijn van de lijnen 15/16/27. Tot zo lang keren deze treinen nog op de huidige perronsporen 1 tot 6. Het in dienst komen van de nieuwe en doorgaande lijn 25 onder Antwerpen, zal toelaten om de spoorbruggen over het Albertkanaal verder te vernieuwen. Eerst zal de goederenlijn 27A omgeleid worden over de oude spoorbrug van de lijn 12, waarna men aan een nieuwe spoorbrug op lijn 27A kan beginnen. Als laatste komt de middelste brug van lijn 12 aan de beurt. Tegen die tijd moet het baanvak tussen Antwerpen-Oost en het vormingsstation Antwerpen-Noord vier-sporig gemaakt zijn voor het goederenverkeer, waarvan twee sporen moeten aansluiten op de nieuw aan te leggen Liefkenshoektunnel. Deze laatste tunnel moet dagelijks 2000 tot 10.000 containers van de (auto)weg afhouden.

De IJzeren Rijn terug springlevend

Na een arbitrage-uitspraak door het gerecht is de vrije doorgang over deze internationale spoorverbinding terug gegarandeerd. Toch is er een (duur) addertje onder het gras; het baanvak voorbij Roermond bevindt zich nu plots in een natuurgebied, waar men enkel nog treinverkeer wil toelaten via een spoortunnel. De tunnel was een spitsvondigheid van de Nederlanders om het heropstarten duidelijk te bemoeilijken. Dat was echter zonder de rechter gerekend, want de Nederlanders betalen nu hoe dan ook de helft van de kosten!



Station Brugge

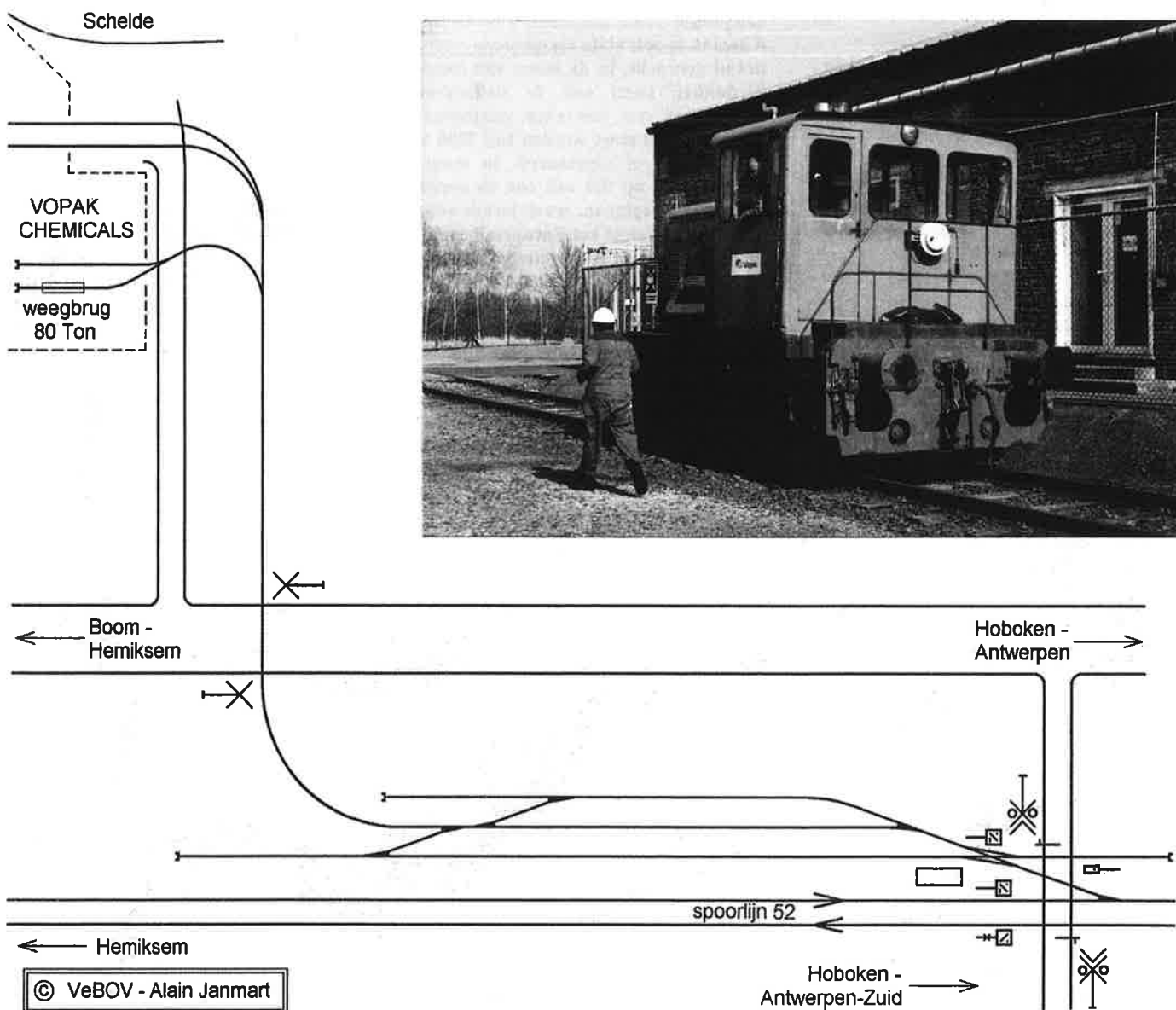
Sinds vele jaren beschikt het station van Brugge over 12 sporen. Er is echter maar één enkele grote onderdoorgang en dat schept soms grote moeilijkheden en leidt tot veel tijdverlies bij het overstappen. Er zijn bovendien slechts twee perrons die over roltrappen beschikken. De bestaande liften kunnen enkel gebruikt worden voor dienstdoeleinden. Ook rolstoelgebruikers kunnen onder begeleiding gebruik maken van de liften. Zij voldoen evenwel niet meer aan de geldende veiligheidsvoorschriften en daarom werd er beslist om liften en station grondig te renoveren. De oude perronoverkappingen van de sporen 11 en 12 werd ondertussen verwijderd. Er komen nieuwe perrons met moderne wachtlokalen en nieuwe liften en roltrappen. Tevens komt er een tweede onderdoorgang die moet zorgen voor een vlottere doorstroming van de reizigers.

Industieële aansluiting VOPAK L.52

Het chemisch verwerkingsbedrijf VOPAK in Hemiksem is wellicht de enige en laatste in haar soort om verbonden te zijn met spoorlijn 52 van Antwerpen naar Boom en Puurs. Wekelijks worden er ongeveer een tiental ketelwagens door dit bedrijf overgeladen en verwerkt. Wat vooral aantrekkelijk is aan dit bedrijf, is het feit dat de fabriek over een eigen rangeerloc beschikt. Toen de elektrische centrale van Schelle de kolentoevoer staakte, werd de rangeerloc overgedragen aan VOPAK uit Hemiksem. Het is dezelfde, kleine loc die vroeger in de centrale de kolenwagens door de losinstallatie sleepte. De loc werd daar van op afstand bediend, wat nu niet meer het geval is. De locomotief wordt gewoonlijk 's middags op gestart om een paar wagons naar het rangeerspoor aan lijn 52 te brengen. Wanneer de lokale goederentrein uit Boom de af te zetten wagons op een ander spoor heeft geplaatst, worden

de volle wagons aan de trein toegevoegd. Na zijn taak worden de batterijen van de locomotief via een verlengkabel bijgeladen tijdens de tijd dat er niet wordt gereden.

Foto hieronder:
Hier staat het bedrijfslokje op het rangeerterrein naast spoorlijn 52 te Hemiksem. 18 maart 2005
Foto: Alain Janmart



**Foto boven:**

Bij het buitenrijden van de fabriek.
18 maart 2005 te Hemiksem

Foto midden:

Op 25 maart 2005 staat Hle 1608 om 9 uur te Gent aan kop van de P-trein Oostende - Brussel-Noord.

Foto onder:

SNCF 436058 staat vertrekkensklaar in Antwerpen-Schijnpoort op 23 maart 2005.

Foto's: Alain Janmart

Lokomotieven

Reeks 16

Zoals vermeld in het vorige nummer, blijven deze lokomotieven hun normale treinen verzekeren. Voor het regelmatige onderhoud worden deze lokomotieven in twee groepen verdeeld, namelijk te Oostende en te Kinkempois

Reeks 22

Het is nog niet helemaal afgelopen met deze oudjes. Er zijn nog altijd enkele P-treinen die door deze machines worden gesleept. In Liège Guillemins is de kans altijd nog groot om de drie hoogstgenummerden van deze reeks te ontmoeten in de rol van opdruklok.

Reeks 25

Deze lokomotieven doen nu eerder sporadisch nog dienst. Meestal komt de 2503 of de 2507 nog in actie, meestal als invaller. Regelmatig is er nog een 25 te zien tussen Antwerpen Noord en Essen.

Reeks 62/63

Alweer zijn er een tiental locomotieven van deze reeks overgedragen aan de dienst Infrabel, waardoor deze dienst er een vijftigtal voor zijn diensten beschikbaar heeft. Ze worden daar ingezet voor het trekken van baantreinen en zijn veel meer geliefd dan de drieassers van de reeks 84, die op een enkeling na, allen buiten dienst zijn gesteld. Voor de directie treinen zijn er op papier nog een 20-tal locs van de reeks 62/63 ter beschikking, die nog slechts sporadisch dienst doen.

Astride (SNCF)

Deze Franse locomotieven zijn inmiddels een vertrouwd beeld in België. Er is een dagelijkse goederentrein vanuit Antwerpen via Gent en Kortrijk naar Lille-Formation (vorming). Deze trein vertrekt normaal om 13.45 uit Antwerpen-Schijnpoort

E.H. & A.J.



B. V. S.

Museumlijn

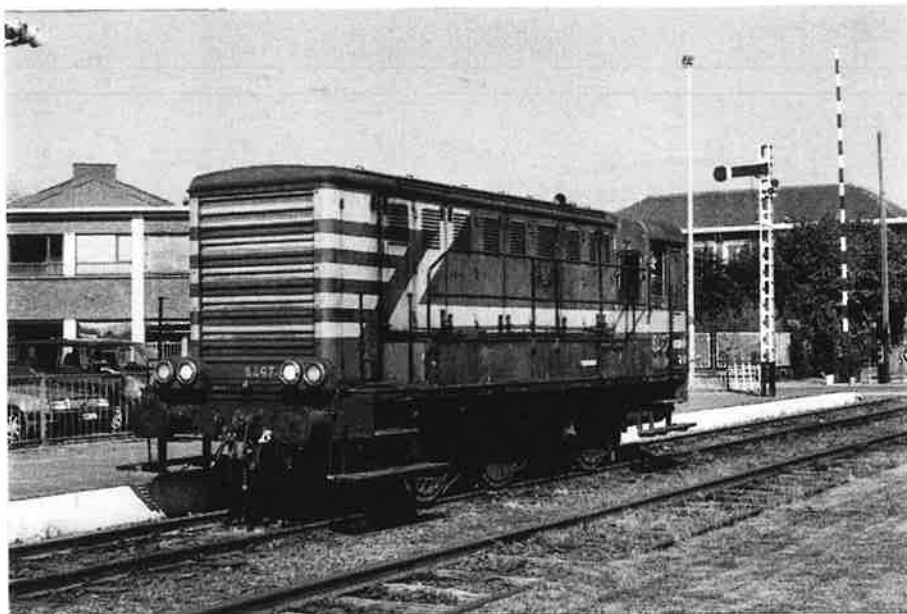
Puurs - Baasrode – Dendermonde

Dieselmotortreinstuurtuig 8467 werd opnieuw volledig rijvaardig gemaakt en kan worden ingezet voor de vele ransingen in en rond het station Baasrode. Ook kan deze locomotief samen met deze van de reeks 85 gebruikt worden om gewone treinen op de museumlijn te slepen.

Alain Janmart

Foto: De 8457 staat op 2 april 2005 in station Baasrode.

Foto: Alain Janmart



De Lijn Algemeen

Contracten 2003

Vanaf 2003 werden er nieuwe contract (nummers) toegekend aan de exploitanten (pachters) die rijden voor De Lijn. Het is de bedoeling om volgens een Europese richtlijn in de toekomst te komen tot een 50/50 verhouding. Buslijnen door De Lijn zelf gereden staan bekend als gereden "in regie".

Contractnummers

Alle autobussen van privé-exploitanten worden aangegeven met een 6 cijfer nummer. De vier eerste cijfers vormen het contractnummer, de twee laatste het busnummer in het park van de exploitant.

Het eerste cijfer geeft de entiteit aan.

Het tweede en derde cijfer geeft de volgorde van het contract per entiteit. Bij de oorspronkelijke toewijzing ten tijde van de door de NMVB overgenomen NMBS lijnen in 1977 gebeurde dit alfabetisch en met volgende indeling. Van 01 tot 49 voor contracten van eigen NMVB lijnen (SNCV in het Franstalig landsgedeelte). Het nummer 50 was voorbehouden aan de door de NMVB zelf gereden NMBS lijnen. De NMVB was hier als het ware zelf pachter van een NMBS lijn. Ten slotte verwezen de nummers 51 tot 99 naar de NMBS lijnen.

Het vierde cijfer gaf de nummering van het deelcontract weer. Nochtans, bij de TEC is dit nu nog in voege, gaf het vierde cijfer ook het gebruikte bustype aan: 1 of 2 voor een standaardbus, 4 voor een gelede bus, 6 voor een midibus en 9 voor een minibus (buurtbus).

Het vijfde en zesde cijfers gaf dus het eigen nummer weer in het autobuspark

van de pachter. Meestal was er een spatie tussen het contract en het parknummer. Een exploitant kan meerdere contracten hebben eventueel zelfs ook in meerdere entiteiten. Dit is wegens het fusioneren of opkopen van de "kleintjes" door enkele groepen de laatste jaren zeker het geval. Nochtans blijven de meesten onder hun oude naam rijden.

Bij de oprichting van De Lijn en de TEC met de samenvoeging van de MIV's en de NMVB/SNCV kregen de

entiteiten de volgende nummers toegewezen Bij de TEC werden de NMVB contractnummers behouden.

VVM (De Lijn):

- | | |
|--------------------|----------------|
| 1 Antwerpen | |
| 2 Oost Vlaanderen | |
| 3 Vlaams Brabant, | in 1977 NMVB 9 |
| 4 Limburg, | in 1977 NMVB 8 |
| 5 West Vlaanderen, | in 1977 NMVB 3 |

TEC:

- | |
|-------------------------------------|
| 4 Hainaut |
| 5 Namur - contracten 50 tot 99 |
| 6 Luxembourg – contracten 01 tot 49 |
| 7 Liège |
| 9 Brabant Wallon |

Foto onder:

De 119998 van De Decker Van Riet op een omleidingsroute komt uit de Vrièrestraat op 24-5-2005. Het 3e en 4e cijfer (99) duiden op een tijdelijk of vervangingscontract 24-5-2005.

foto: Luc Couscheir



De Lijn Antwerpen

Inzet trams per lijn

Na de aflevering in het voorjaar van de 7257 en de meerinzet van trams in het kader van de minder hindermaatregelen is er een zekere stabilisatie opgetreden in het aantal tramrijtuigen en diensten op de Antwerpse tramlijnen. Het aantal Hermelijnen steeg van 31 naar 57. Door de instroom van deze 26 trams was het theoretisch mogelijk om 13 bijkomende stellen van twee PCC 2 te vormen. Tenslotte moeten er nog slechts drie PCC 1 een moderne tractieinstallatie krijgen. Er werd de voorbije drie jaar geen enkele tram meer afgevoerd. In de bijgaande tabel ziet U de rijtuiginzet per stelplaats en per lijn gedurende

de de voorbije maanden. We geven het volgnummer, de inzet gedurende de ochtendspits (AM), de dag (DA), de avondspits (PM), de avonduren (AV) en tevens de zaterdag (ZA) en zondagdienst (ZO). Wat het materiaal betreft staat 1 voor PCC 1 (zonder koppeling of losse PCC), + staat voor een gekoppeld stel van twee PCC 2, H1 en H2 zijn respectievelijk Hermelijn 1 of 2. Tenslotte geven we het totaal aantal diensten per periode van de dag of week.

Belangrijke opmerkingen: De opgegeven aantallen zijn de normale inzet. Indien er te weinig beschikbare rijtuigen zijn, wegens defecten (vooral na het weekend), rijden gewoonlijk wel alle diensten. Wel komt het dikwijls voor dat er dan een losse PCC rijdt in plaats van

een koppelstel. Vooral op de lijnen 8 en 11 wordt de voorziene Hermelijn veel vervangen door een gekoppeld stel met PCC 2 of een los rijtuig PCC 1 of PCC 2. Het valt op dat vooral de stelplaats Hoboken een groot aantal koppelstellen vormt, en op de losse diensten die meestal 's avonds blijven rijden PCC 1 inzet. Ook de zes aan hen toegewezen Hermelijn 1 trams rijden vrijwel dagelijks voor de volle 100%. Het is de bedoeling om na de aanpassing met nieuwe uitrijwisselkam het aantal Hermelijnen in Hoboken te verhogen. Dat worden dan wellicht H2 als ooit de betaalautomaten op de halteperrons degelijk werken! Zaterdag en zondag zijn afzonderlijke reeksen, wat inhoudt dat er 's avonds eventueel andere volgnummers blijven rijden dan in de week.

TRAMLIJN 2 vanuit stelplaats HOBOKEN						
Volgnr.	AM	DA	PM	AV	ZA	ZO
1	H1	H1	H1		H1	H1
2	+	+	+		H1	H1
3	+				+	H1
4	H1	H1	H1	H1	H1	H1
5			+		H1	H1
6	+	+	+		+	H1
7	H1	H1	H1		H1	
8	+				H1	
9	H1	H1	H1	H1		
10			+			
11	H1	H1	H1			
12	+					
13	+	+	+			
14	H1	H1	H1	H1		
15			+	+		
totaal	12	9	12	4	8	6

TRAMLIJN 4 vanuit stelplaats HOBOKEN						
Volgnr.	AM	DA	PM	AV	ZA	ZO
1	1	1	1		1	1
2	1				+	1
3	1	1	1		1	1
4	1	1	1		+	1
5	1	1	1	1	1	
6	1	1	1		+	
7			1		+	
8	1	1	1			
9	1	1	1	1		
10			1			
11	1	1	1	1		
totaal	9	8	10	3	7	4

TRAMLIJN 10 vanuit stelplaats HOBOKEN						
Volgnr.	AM	DA	PM	AV	ZA	ZO
1	1	1	1		+	1
2			+	+	+	1
3	+	+	+		+	1
4	+	+	+		+	1
5	1	1	1	1	+	
6			+			
7	+	+	+			
8	1	1	1	1		
9	+					
totaal	7	6	8	3	5	4

TRAMLIJN 12 vanuit stelplaats HOBOKEN						
Volgnr.	AM	DA	PM	AV	ZA	ZO
1	1	1	1	1	+	+
2	+	+	+		+	1
3	+	+	+		+	+
4	+				+	1
5	+	+	+		+	+
6	+	+	+		+	1
8	1	1	1	1	+	1
9			+		+	+
10	+	+	+		+	1
11			+		+	
12	1	1	1	1		
13	+					
14			+			
15			+			
16	1	1	1	1		
17			+			
18			+			
19	+	+	+	+		
20	+	+	+			
21	1					
22	1	1	1			
23	1					
25		1				
26	+	+	+			
27	+					
totaal	18	14	19	5	11	10

TRAMLIJN 24 vanuit stelplaats HOBOKEN						
Volgnr.	AM	DA	PM	AV	ZA	ZO
1	1	1	1		1	1
2	+	+	+		+	1
3	+				1	1
4			+		1	1
5	1	1	1	1	+	1
6	+	+	+		1	1
7			1		+	
8	1	1	1	1		
9	+					
10	+	+	+			
11	1	1	1	1		
12			+			
13	+	+	+			
14	+					
15	+	+	+			
totaal	12	9	12	3	7	6

TRAMLIJN 3 vanuit stelplaats PAL						
Volgnr.	AM	DA	PM	AV	ZA	ZO
1	H2				H2	H2
2	H2	H2	H2	H2	H2	H2
3	H2				H2	H2
4			H2		H2	H2
5	H2				H2	H2
6	H2	H2	H2	H2	H2	H2
7	H2	H2	H2		H2	H2
8			H2		H2	H2
9	H2	H2	H2		H2	
10	H2				H2	
11			H2		H2	
12	H2	H2	H2	H2	H2	
13			H2		H2	
14	H2	H2	H2	H2	H2	
15			H2			
16	H2	H2	H2	H2		
17	H2					
18	H2	H2	H2			
19			H2			
20	H2	H2	H2	H2		
21			H2			
22	H2	H2	H2			
23	+					
totaal	16	10	17	6	14	8

TRAMLIJN 12 vanuit stelplaats PAL						
Volgnr.	AM	DA	PM	AV	ZA	ZO
24			+			
67			+			
totaal	0	0	2	0	0	0

TRAMLIJN 15 vanuit stelplaats PAL						
Volgnr.	AM	DA	PM	AV	ZA	ZO
1	H1	H1	H1	H1	H1	H1
2	H1	H1	H1		H1	H1
3	H1				H1	H1
4	H1	H1	H1	H1	H1	H1
5			H1		H1	H1
6	H1	H1	H1		H1	
7			H1	H1	H1	
8	H1	H1	H1			
9	H1					
10	H1	H1	H1	H1		
11	H1	H1	H1			
12	H1	H1	H1			
13			H1			
14	H1					
totaal	11	8	11	4	7	5

TRAMLIJN 7 vanuit stelplaats HOBOKEN						
Volgnr.	AM	DA	PM	AV	ZA	ZO
1	+	+	+		+	1
2	+				1	(1)
3	+	+	+		+	1
4	1	1	1	1	+	1
5			+		1	
6	+	+	+		+	
7	1	1	1	1		
8	+					
9			+			
10	1	1	1	1		
11	+	+	+			
totaal	9	7	9	3	6	4

TRAMLIJN 8 vanuit stelplaats PAL						
Volgnr.	AM	DA	PM	AV	ZA	ZO
1	H1	H1	H1		H1	H1
2	1	1	1	1	1	H1
3	H1				H1	H1
4			H1		H1	H1
5	1	1	1	1	1	1
6	H1	H1	H1		H1	
7	H1					
8	1	1	1			
9	H1	H1	H1			
10			H1			
11	+					
12	1	1	1	1		
13	H1	H1	H1			
14			1			
totaal	11	8	11	3	7	5

TRAMLIJN 11 vanuit stelplaats PAL						
Volgnr.	AM	DA	PM	AV	ZA	ZO
1	1				1	1
2	1	1	1	1	1	1
3	H1				H1	1
4			H1		1	1
5	1	1	1	1	H1	
6	H1	H1	H1		1	
7	1	1	1	1	H1	
8	1	1	1			
9			H1			
10	H1	H1	H1			
11	1	1	1			
totaal	9	7	9	3	7	4

Reclame trams:

7003 Nokia ex Ricoh tot 03/2005

7005 Quick ex Frisk It tot 03/05

7006 Dienstenhuis (deurkant) Plus.Uitzendkrachten ex Telenet tot maart 2005

7007 Opsinjoren ex mediamarkt

7009 Deze tram die vanaf maart 2003 tot maart 2004 reclame maakte voor Sony is al enige maanden in de werkplaats PAL.

7026 ASAP Interim ex Opsinjoren tot maart 2005

7044 Quick ex Valvert tot maart 2005

7045 Easy.BE ex Antwerpen tot 02/2005

7047 RBK ex Kalorik tot maart 2005

7049 Nokia ex Marokko tot 03/2005

7053 Dienstenhuis (deurkant) Plus.Uitzendkrachten ex Telenet tot maart 2005

7054 RBK ex Antwerpen tot 03/2005

Trams uit ombouw:

PCC 7014 verscheen einde maart terug op de Antwerpse lijnen. Aan de 7009 wordt gewerkt in de werkplaats van PAL. Blijven momenteel nog over: 7015, 7024 en 7027 die in afwachting van hun ombouw op non actief zijn gezet.

Trams op vakantie:

Het is de bedoeling om tijdens het toeristische hoogseizoen vier Antwerpse Hermelijnen in te zetten aan de kust tussen Oostende en de keerlus te Westende in aansluiting op de treinen vanuit Brussel. Er komen dan gedurende de zomermaanden twee vertrekken per uur bij.

SPOORWERKEN:**- Eksterlaar:**

Aan de terminus Eksterlaar van de lijnen 8 en 11 ging men verder met het vervangen van de sporen. Dit werk gebeurt in eigen beheer. De keerlus zelf en de twee perronsporen komen hierbij op exact dezelfde plaats te liggen als vroeger. Een verlenging of eventueel (licht) verplaatsen van infrastructuur is onderhevig aan een nieuwe bouwvergunning en dat ligt natuurlijk meestal moeilijk. Spijtig, want nu dat er meer en meer met langere trams gereden wordt brengt dit in de spits soms enig gewring teweeg om op tijd te vertrekken.

N.v.d.r.: Het invoegen van buitenkomende rijtuigen 's morgens verloopt nu nog slechter dan het al was, daar er op het korte inhaalspoor nu bijna geen kans meer bestaat om een achteropkomend volgnummer in te halen.

- Sint Bernardsesteenweg:

Hier vorderen de werken zoals nog in vorig nummer gemeld, vrij vlot. Sinds 2 maart 2005 rijden de trams van de lijnen 4 en 12 tussen de lus Voetbalstraat (Zwaantjes) en de De Bosschaertstraat op het nieuwe spoor richting stadscentrum. Een dag later gebeurde hetzelfde in de richting Hoboken. Dit werd steeds nachtwerk en moest vrij snel gebeuren tussen de laatste in- en uitritten van de stelplaats Hoboken. Gedurende die enkele uren moest ook de bestaande bovenleidingsdraad ook nog verplaatst worden naar het nieuwe traject. Wat de bovenleidingsmasten betreft, een groot gedeelte wordt op betonnen sokkels gezet omdat men niet overal diep genoeg kon boren om de masten op de klassieke wijze in de grond te plaatsen. Omdat de wegenwerkers nog aan de andere kant van de straatweg enige tijd bezig zijn wordt de bovenleiding nog steeds opgehangen aan de oude ophangkabels. Pas als de tweede rij masten geplaatst is kunnen de oude ophangkabels verwijderd worden. Op zaterdag 23 april werd lijn 12 ingekort tot de Zwaantjes, met terugkeer door de loods Hoboken. Die dag werd het nieuwe traject tussen Zwaantjes en het Schoonselhof op de bestaande sporen aangesloten. De keerlus werd hierbij praktisch geheel vernieuwd. Ze zal inderdaad nog enkele jaren dienst moeten doen tot de tram ooit naar Hemiksem gaat rijden. Er werd al wel een wissel plus spoor van enkele tientallen meter geplaatst waarop men enkele trams kwijt kan.

**- Leien:**

Ter hoogte van de nieuwe keerlus Leopoldplaats (Nationale Bank), is de terugkeermogelijkheid in de richting van het Centraal Station nog steeds zonder bovenleiding en kan dus nog niet gebruikt worden. De afwerking van de perrons in het midden van de Leien laten op zich wachten. Een aantal (nood)perrons zijn niet alleen te kort, ze kunnen bij regenweer ook maar betreden worden met lange laarzen. Hopelijk stopt jouw tram niet voor één van de poelen, die eigenlijk als noodhalte moeten dienst doen. Laat ons maar hopen dat deze doffe ellende niet lang meer duurt.

Foto boven:

Zo zag de aanzet tot de toekomstige verlenging richting Hemiksem er uit op 16-4-2005. Hoe noem je zoets: een lijnkronkel of een kronkel van De Lijn?

foto: Luc Couscheir

Foto onder:

Eveneens aan de huidige terminus Schoonselhof, maar nu kijken we richting stadscentrum.

foto: Luc Couscheir



Schrijf U tijdig in voor het bezoek aan onze vrienden van de TTA op 24 september 2005.
Vergeet U niet vooraf aan te melden, respectievelijk vooraf te storten op onze bankrekening. Zie ook blz. 2

Contracten De Lijn Antwerpen

nummer De Lijn	nummer ex NMVB	exploitant	locatie	groep
1001		V.B.M.	Lommel	Connex
1002		Oostmalle Cars	Malle	
1003		Kruger Autobus	Lier	Waaslandia
1004		V.B.M.	Lommel	Connex
1005		Oostmalle Cars	Malle	
1006		Kroon Reizen	Genk	
1007		Kroon Reizen	Genk	
1008		AMT (Bynens)	Turnhout	Connex
1009		De Duinen	Herentals	Connex
1010		AMT (Bynens)	Turnhout	Connex
1011		Oostmalle Cars	Malle	
1012		Oostmalle Cars	Malle	
1013		Hendriks	Antwerpen	
1014		Klein Brabant	Breendonk	Intrabus
1015		De Decker	Malderen	De Decker
1016		De Polder	Antwerpen	Connex
1017		Kruger Autobus	Lier	Waaslandia
1018		Kroon Reizen	Genk	
1019		Mattheesen	Sint Job	Waaslandia
1020		De Schelde	Aartselaar	De Decker
1021		Oostmalle Cars	Malle	
1022		K.A.V.	Turnhout	Intrabus
1023		Mattheesen	Sint Job	Waaslandia
1024		Van Rompaye	Edegem	
1025		Liernal	Lier	
1026		De Reys	Hombeek	Eurobus
1027		Mattheesen	Sint Job	Waaslandia
1028		De Reys	Hombeek	Eurobus
1029		De Schelde	Aartselaar	De Decker
1030		Kruger Autobus	Lier	Waaslandia
1031		De Polder	Antwerpen	Connex
1032		De Polder	Antwerpen	Connex
1033		Mattheesen	Sint Job	Waaslandia
1034		De Polder	Antwerpen	Connex
1041	1941	De Polder	Antwerpen	Connex
1101	1021	AMT (Bynens)	Turnhout	Connex
1102	1521/22	De Duinen	Herentals	Connex
1103	1551	K.A.V.	Turnhout	Intrabus
1104	1591/96	Van Rompaye	Edegem	
1105	1571	Kruger Autobus	Lier	Waaslandia
1106	1572	Kruger Autobus	Lier	Waaslandia
1107	1051	Liernal	Lier	
1108	1061	Alpaerts	Lier	Intrabus
1109	1031	Mattheesen	Sint Job	Waaslandia
1110		Bynens	Turnhout	Connex
1111		De Schelde	Aartselaar	De Decker
1112	1561	Klein Brabant	Breendonk	Intrabus
1113		De Schelde	Aartselaar	De Decker
1114		De Reys	Hombeek	Eurobus
1115	1531	De Reys Jos	Heist o/d Berg	
1118	1541	De Schelde	Aartselaar	De Decker
1121	1092	Marcel Cars	Dessel	
1199		De Schelde	Aartselaar	De Decker

Onderhoudscentrum Tjalkstraat**Tjalkstraat (stelplaats): 86 bussen**

Communo	3286 – 3291	6
	3301 – 3313	13
Van Hool A 600	3707 - 3715	9
J.Trans. geleed	2161 - 2165	5
	2167 - 2170	4
Van Hool AG700	2897, 2898	2
Van Hool AG300	4708 - 4750	43
	4660, 4661	2
Pro city belbus	4326, 4328	2

Zandvliet: 20 bussen

Van Hool A 600	3716 - 3718	3
	3723 - 3728	6
Van Hool AG700	2901 , 2902	2
Van Hool AG300	4783 - 4791	9

Wuustwezel: 16 bussen

Communo	3316 - 3319	4
Van Hool AG 700	2899, 2900	2
Van Hool AG 300	4662, 4663	2
	4775 - 4782	8

Hoogstraten: 21 bussen

Communo	3297 - 3300	4
T 2000 geleed	4004 - 4007	4
Van Hool AG300	4763 - 4774	12
	4659	1

Broechem: 29 bussen

Communo	3272 - 3281	10
J.Trans. geleed	2154 - 2160	7
Van Hool AG300	4751 - 4762	12

TOTAAL regio: 172 bussen

Onderhoudscentrum Berchem**Zurenborg - stad: 129 bussen**

Van Hool A 300	3081 - 3110	30
	3187 – 3189	3
Van Hool A 330	4094 - 4124	31
Van Hool A 360	4194 - 4214	11
Van Hool A 360	4361 - 4404	44

TOTAAL regio: 129 bussen

Onderhoudscentrum Turnhout**Turnhout (stelplaats): 63 bussen**

Van Hool A 600	3570 - 3576	7
	3584 – 3587	4
	3719 - 3722	3
	3813 - 3820	8
Van Hool A 360	4215 - 4224	10
T 2000 geleed	3986 - 3998	13
Van Hool AG300	4792 - 4803	12
	4643, 4644, 4657, 4658	4
Pro city belbus	4325, 4327	2

Oostmalle: 33 bussen

Van Hool A 600	2831 - 2833	3
Communo	3282 - 3285	4
	3292 - 3296	5
	3320 - 3322	3
T 2000 geleed	3999 - 4003	5
Van Hool AG300	4804 - 4816	13

Mol: 9 bussen

Van Hool A 600	3588 - 3595	8
	3722	1

TOTAAL Regio: 105 bussen

Onderhoudscentrum Mechelen**Mechelen (stelplaats): 44 bussen**

Van Hool A 600	3689 - 3695	7
Van Hool AG280	2191	1
Van Hool AG300	4637, 4638	2
Van Hool A 308	3450 - 3469	20
	3821 - 3826	6
	4244 - 4251	8

Rumst: 45 bussen

Van Hool A 600	2834 - 2839	6
Van Hool A 360	3258 - 3262	5
Van Hool A 600	3704 - 3706	3
T 2000	4020 - 4027	8
T 2000 geleed	4009 - 4010	2
Van Hool AG300	4817 - 4837	21

Heist op den Berg: 23 bussen

Communo	3263 - 3271	9
T 2000	4011 - 4019	9
T 2000 geleed	4008	1
Pro city belbus	4037 - 4039	3
	4323	1

Tremelo: 18 bussen

Van Hool A 360	3248 - 3257	10
Van Hool AG280	2189, 2190	2
Van Hool AG300	4639 - 4642	4
Pro city belbus	4040, 4041	2

Westerlo: 12 bussen

Communo	3314, 3315	2
Van Hool A 600	3596 - 3605	10

Aarschot: 10 bussen

Van Hool A 600	3696 - 3703	8
Pro city belbus	4042	1
	4324	1

TOTAAL regio: 152 bussen

Totaal standaard / stad	319
Totaal gelede bussen	193
Totaal midibus	34
Totaal belbus	+ 12
Totaal entiteit Antwerpen	560

Tekst: Luc Couscheir

**Verdeling busmaterieel Antwerpen**

Verdeling autobussen entiteit Antwerpen voorjaar 2005. Na de instroom van de 130 gelede minderhinder autobussen in 2004 en het afvoeren van de oudste wagens enerzijds naar de sloop of verkoop, en het ter beschikking stellen van een aantal standaardbussen voor de exploitanten anderzijds, is er een zekere stabiliteit in het bestand van de autobussen. Als ouderdomsdeken zijn er nog 19 gelede autobussen uit 1988 in park. Binnenkort wordt er een reeks van 24 standaardautobussen Jonckheere T2000 geleverd. Hierna volgt de verdeling per regio met de diverse stelplaatsen. De autobussen van Hoogstraten en Broechem gaan voor onderhoud naar de Tjalkstraat maar behoren exploitatief bij Turnhout. In de tabellen vindt U eerst de standaard of stadsbussen, daarna de gelede, midi en belbussen steeds geklasseerd van oud naar nieuw. Achter de naam van de stelplaats staat er het aantal autobussen.

Foto boven:

Driedeurs Mercedes Citaro van De Polder op 24-5-05 te Antwerpen Linkeroever. 101603 vormt het contractnummer terwijl hij rechts voor het interne nummer 303 heeft.

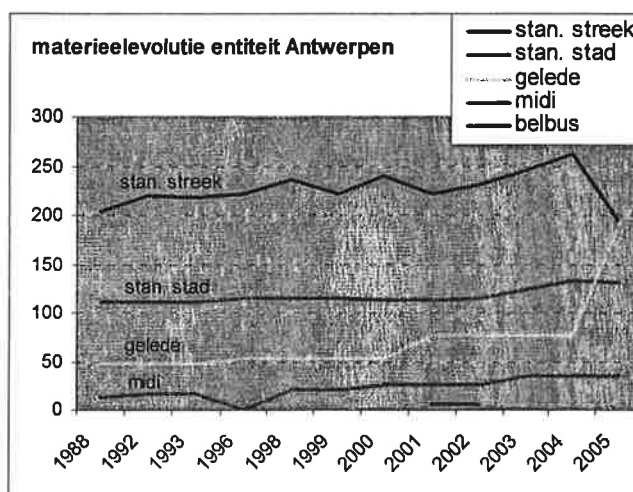
foto: Luc Couscheir

Evolutie van het wagenpark:

Geteld vanaf 1996 inclusief ex-MIVA autobussen (stad.)

Zoals bij De Lijn tellen we ook de standaard- als de stadsbussen nog apart. Omdat men nu zowel in stad als streek met dezelfde bussen (Van Hool A 360) rijdt zal dit verschil in de toekomst vervallen. Let even op de enorme stijging van het aantal gelede bussen na de minder hindermaatregelen (van 13% naar 35%) en de daling bij de standaardstreekbussen van 55% naar 34%.

Busmaterieel entiteit Antwerpen						
jaar	stand. streek	stand. stad	gelede	midi	bel-bus	totaal
1988	203	110	48	13		361
1992	220	110	48	17		378
1993	218	110	48	17		376
1996	222	114	52	0		388
1998	237	114	52	20		403
1999	222	114	52	20		388
2000	240	113	52	26		405
2001	221	113	77	26	6	411
2002	230	115	77	26	6	448
2003	245	123	77	34		479
2004	262	132	77	34		505
2005	190	131	193	34	12	548



De Lijn West Vlaanderen

Nieuwe lijnnummers De Lijn West Vlaanderen vanaf 10 januari 2005

REGIO KORTRIJK

BESTEMMING	OUD	NU
Kortrijk Lange Munte	2	2
Kortrijk Heule	6	6
Kortrijk Walle	8	8
Kortrijk Drie Hofsteden	9	1
Bellegemk Heule	12	12
Kortrijk Hoog Kortrijk	13	13
Kortrijk Spiere	715	15
Kortrijk Moeskroen	716	16
Kortrijk Menen	724	40
Kortrijk Geluwe	731	42
Menen Komen	220	43
Stadsdienst Menen	723	44
Kortrijk Seizoenwijk	50	50
Kortrijk Sint Pieter	51	51
Kortrijk Tielt	68b	52
Kortrijk Tielt	727/1	53
Tielt Ooigem	727/2	54
Tielt Oostrozebeke BB	B13	59
Kortrijk Roeselare	66a	60
Kortrijk Ardooi	749/3	61
Kortrijk Roeselare	748	62
Oostrozebeke Izegem BB	B22	68
Roeselare Moorsele BB	B17	69
Kortrijk Waregem	735	71
Kortrijk Anzegem	734	72
Tielt Deinze	73a	73
Kortrijk Hulste	74	74
Kortrijk Deinze	75a	75
Kuurne Zwevegem	76	76
Tielt Aalter BB	B12	77
Kortrijk Marke	80	80
Kortrijk Rekkem	81	81
Kortrijk Moorsele	82	82
Kortrijk Moeskroen	203	83
Avelgem Spiere	85a	85
Dentergem Waregem BB	B11	88
Waregem Anzegem BB	B21	89
Kortrijk Avelgem	83a	91
Avelgem Kortrijk	83b	92
Kortrijk Helkein	83c	93
Zwevegem Kortrijk BB	B20	99

Algemene lijnhernummeringen

Na respectievelijk Oost Vlaanderen, Antwerpen en Vlaams Brabant heeft de entiteit West Vlaanderen zijn lijnnummers herschikt. Oost Vlaanderen gebruikt twee cijfers per regio met integratie van de ex-MIVG, terwijl Antwerpen en Vlaams Brabant drie cijfers hanteren wat veel praktischer is bij het aanduiden van de varianten op de stamlijn. Bovendien geeft in Vlaams Brabant het tweede cijfer de regio aan (van 0 tot 100 is voor de MIVB, Brussel stad). Daar kan de reiziger gemakkelijker zijn lijn opzoeken of herkennen. In West Vlaanderen heeft men er voor gekozen om slechts twee cijfers te ge-

REGIO IEPER / ROESELARE

BESTEMMING	OUD	NU
Ieper Diksmuide	746	20
Diksmuide Poperinge	755	24
Houthulst Langemark BB	B24	28
Ieper Woesten BB	B7	29
Veurne Lichtervelde	73b	32
Ieper Geluveld BB	B8	39
Ieper Torhout	63a	40
Diksmuide Nieuwpoort	74a	41
Diksmuide Torhout BB	B18	47
Wervik Menen BB	B15	48
Diksmuide Reninge BB	B6	49
Ieper Veurne	773	50
Ieper Veurne	774	51
Diksmuide Oostende	759	53
Veurne Lo Reninge BB	B5	57
Ieper Oostende	758	58
Ieper Poperinge	69b	60
Poperinge Nieuwkerke	741	61
Diksmuide Aartrijke	756	64
Poperinge Nieuwkerke BB	B3	68
Poperinge Vleteren BB	B2	69
Ieper De Seule	746	70
Ieper Dranouter	740	71
Ieper Le Bizet	742	72
Ieper Nieuwkerke BB	B4	79
Ieper Moeskroen	722/1	84
Ieper Komen	69a	89
Menen Lauwe	722/2	96
Roeselare Fazantendreef	1	1
Roeselare Beveren	2	2
Roeselare Sneyssensstr.	5	5
Roeselare Oekene	6	6
Roeselare avondlijn noord	87	12
Roeselare Houthulst	751	30
Roeselare Diksmuide	750	31
Roeselare Oostnieuwk. BB	B16	38
Roeselare Menen	65a	56
Roeselare avondlijn zuid	88	55
Tielt Lichtervelde	73a2	73
Roeselare Anzegem	68a	81
Roeselare Ieper	64a	94
Roeselare Ieper	745	95

KOPPELLIJNEN REGIO BRUGGE

BESTEMMING	NU
St Kruis Van Zuilen	81
St Lucas Assebroek	82
St Jan St Pieters	83
St Jozef Koolkerke	84
Hermitage Willebrordus	85
Malehoek Peerdeke	86
Kloosterhof (vooravond)	87
Gevangenis De Prange	89

bruiken. Nu is dat geen probleem - zeker voor stadsnetten - als er voldoende nummers beschikbaar zijn, maar het is op zijn minst gezegd niet erg praktisch als er op niet te verre afstand van elkaar dezelfde lijnnummers gebruikt worden. Dat kan alleen maar verwar-

REGIO BRUGGE (Assebroek)

BESTEMMING	OUD	NU
Brugge St Assebroek	1	1
Brugge AZ st Lucas	2	2
Brugge St Pieters	3	3
Brugge Koolkerke	4	4
Brugge St Andries	5	5
Brugge Malehoek	6	6
Brugge St Michiels	1	7
Brugge St Jozef	8	14
Brugge Gevangenis	9	9
Brugge St Kruis	11	11
Brugge AZ St Jan	13	13
Brugge De Prange	15	15
Brugge	16	16
Dampoortkwartier		
Brugge Boudewijnpark	17	17
Brugge Olympia	25	25
Knokke Brugge	41	41
Brugge Breskens	42	42
Brugge Oostende	50a	54
Brugge Blankenberge	51a	33
Brugge Zedelgem	61	72
Oostende Torhout	62a	51
Torhout Ieper	63a	40
Roeselare Brugge	66b	74
Kortrijk Tielt	68b	52
Tielt Deinze	73a/1	73
Lichtervelde Tielt	73a/2	73
Kortrijk Tielt	727/1	53
Tielt Ooigem	727/2	54
Brugge Oostkamp	749/1	20
Brugge Tielt	749/1	21
Zwevezele Roeselare	749/2	22
Diksmuide Aartrijke	756	64
Diksmuide Brugge	757	55
Brugge Oostende	770	35
Brugge De Haan	790	31
Brugge Oostende	793	52
Brugge Jabbeke	793	53
Brugge Middelburg	798	62
Brugge Darome	799	43
Brugge Ursel	801	63
Beernem Zwevezele	802	28
Brugge Katelijneparking	-	12
Brugge Station Centrum	-	0
Brugge Westijn	-	23

AVONDLIJNEN REGIO BRUGGE

BESTEMMING	OUD	NU
Brugge Noord		91
Brugge Oost		92
Brugge Zuid		93
Oostkamp	794	94
Dudzele Zeebrugge		95
Jabbeke		96
Bernem		97
Damme		98
Zedelgem		99

ring geven voor de (toevallige) reiziger. Of citaat ergens gehoord in TEC-land "de habitu , die weet het, de anderen moeten hun plan maar trekken". De provincie Limburg heeft nog geen grondige lijnhernummering doorgevoerd.

REGIO OOSTENDE (Kust)

BESTEMMING	OUD	NU
Knokke Ramskappelle	3	3
Oostende Bredene	4	4
Raversijde stene	5	5
Stene Raversijde	6	6
Oostende Steense Dijk	7	7
Oostende Bredene	9	9
Knokke Zoute	11	11
Knokke Oosthoek	12	12
Knokke ft Zwin	13	13
Oostende Eernegem	31	21
Oostende Ettelgem	32	22
Oostende Westkerke	33	23
Avondlijn Zandvoorde	34	24
Oostende Gistel	34	50
Oostende Leffinge	39	60
Knokke Westkapelle	44	44
Oostende Klemskerke	766	46
Oostende Veurne	769	69
Veurne De Panne	772	56
De Panne Adinkerke	781	55
Tramlijn Knokke De Panne		0
Centrumbus Oostende		1
Centrumbus Blankenberge		38

**Foto boven:**

Lagevloertram 6316 bevindt zich op 8 april op het uitwijkspoor van de eindlus, niet ver na de vernieuwde halte 'Maalte'.

foto: Alain Janmart

De Lijn Oost Vlaanderen

Proefritten verlenging Flanders Expo

Op vrijdagmorgen 8 april 2005 om 11u15 werd de verlenging van de Gentse tramlijn 1 tussen Maalte (Maria-Middelares) en de ingang van Flanders Expo ingereeden met PCC 6202 en Hermelijn 6316. Deze proefritten werden uitgevoerd nadat de bovenleiding volledig was afgewerkt. De verlenging naar Flanders Expo bedraagt ongeveer 500 m trajectlengte of 1200 m enkelspoor in lusvorm. Juist voor de grote keerlus werd er een uitwijkspoor of inhaalpoor aangelegd, waarop twee Hermelijntrams kunnen gestald worden. Deze verlenging is tevens bruikbaar voor autobussen. Aan de eindhalte is er een lang perron, ook hier goed voor twee Hermelijnen. Er zijn meerdere loketten voorzien voor de bezoekers aan de tentoonstellingen.

Foto onder:

Hermelijnen 6306 en 6310 staan op 15 april onder de luifel tegenover de hoofdingang van de tentoonstellingsruimte 'Flanders Expo'.

foto: Alain Janmart



Officiële opening naar Flanders Expo

Op maandag 11 april om 15.45 kwam de eerste officiële tram 6315 aan onder de fraaie koepel van de tramhalte van Flanders Expo. Redevoeringen werden gehouden door de dames Van Brempst en Temmerman en de heren Geuens en Eggermont. De genodigden mochten prachtige boeketten in ontvangst nemen naar aanleiding van de Gentse Floraliën. De Lijn heeft haar belofte kunnen waarmaken om de tramverlenging klaar te hebben ter gelegenheid van deze belangrijke vijfjaarlijkse tentoonstelling.

Op vrijdagmorgen 15 april vertrok de 6305 als eerste reguliere tram vanaf het perron aan Flanders Expo naar Evergem. De volgende uren zouden toonaangevend worden en een beetje als vuurproef dienen voor de te verwachten volkstoeloop voor de eerste dag van de tentoonstelling. En terecht! Niet minder dan **ALLE 18 (ACHTIEN) GELEVERDE LAGEVLOERTRAMS** – Antwerpenaars, U leest goed - werden die dag ingezet tijdens de eerste dag van dit vijfjaarlijks tuinfeest. Bovendien pendelden er bijkomend nog drie PCC's tussen Flanders Expo en het Gentse station.

Oude trams geven kleur aan opening

Een bijkomende attractie, vooral voor de vele tramliedhebbers, was het inzetten van de oude drieassers 339 en 328. Deze trams werden op de beide fronten en op het dak fraai versierd met twee mooie bloemstukken. Tussen 9u15 en 15u00 reden deze trams tussen het station en de Korenmarkt in het Gentse centrum. via de Langesteestraat reed de tram terug naar het station. Voor 2 euro kon er worden meegereden.

De tram reed op volgende dagen: 15, 17, 19, 21 en 24 april. Op donderdag 19 april werd de motorwagen 328 als vervanger buitengehaald nadat de 339 de dinsdag omstreeks 14.30 defect was geraakt met een verbrande motor. Gezien er een contract bestond met de organisatoren van de Gentse Floraliën diende de directie van De Lijn een snelle beslissing te nemen om de 339 te vervangen. Op die manier werd de 328 van stal gehaald om alzo aan de verplichtingen te voldoen.

Het spreekt voor zich dat de drieassers veel bijval kenden zowel bij de Gentenaars als onder de toevallige pasanten. Vooral enkele groepen Japanse toeristen aan de Korenmarkt genoten van de prachtige oude trams.

Foto rechtsonder:

De aanleg van de nieuwe wisselkam naar de tramloods zoals die gevorderd was op 15 april 2005.

foto: Alain Janmart

Spoorwerken stelplaats Gentbrugge

Het overdekte gedeelte waar gedurende vele jaren autobussen werden ondergebracht (zijzelf verhuisden onder het viaduct van de E17) wordt opnieuw uitgerust met tramsporen om de tweede levering Hermelijnen 6315-6331 nachtrust te gunnen. In het totaal komen er vijf lange opstelsporen voorzien van schouwputten. Op het einde van de loods komen deze sporen terug samen en krijgen een keerlus die naar de onderhoudsloods gaat.

Alain Janmart

Foto boven:

Drieasser 339 op het Maria Hendrikaplein op 15 april 2005, als speciale attractie tijdens de Gentse Floraliën.

foto: Alain Janmart



De vliegende reporters

Op donderdag 24 maart verloor PCC 7127 zijn pantograaf onder de noodbrug van Berchem Kerk. Ons verbaast dit niet eens, want onder die noodbruggen lijkt die 'waskoord' wel wat slordig weggehangen. De onthoofde tram reed op lijn 7 richting stad, net in de morgenspits, waarschijnlijk als tweede wagen. Zo te zien pleegde de eerste PCC vluchtmisdrijf inclusief chauffeur. Alles geblokkeerd natuurlijk, maar de pendeldienst met bussen Mortsel - Harmonie, kwam vrij vlot op gang. Toch was er ongewilde humor van een vriendelijke chauffeur van de pendelbus aan het Gemeenteplein te Mortsel: "Goeiemorgen. Ik ben den tram." Ja, als men zoiets 's morgens tegen je zegt, dan wrijf je toch nog eens je ogen uit; tenslotte is een tram toch helemaal geen bus of niet soms.

Op woensdag 4 mei kon men met PCC 7135 op lijn 2, die richting Hoboken reed, niet meer stoppen voor twee onvoorzichtige voetgangsters, die de berm op de Belgiëlei overstaken ter hoogte van de Haringrodestraat. Lijnen 2 en 15 waren tussen 14u00 en 16u00 een complete chaos. De wagens richting

extra muros gingen door de metro naar lus Groenenhoek via Mercatorstraat en de wagens Intra muros reden via lijn 7 en 8 naar de Groenplaats. Daar ging het ook al niet zo vlot vermits het spoor gehinderd werd door bestelwagens en tentjes ter voorbereiding van een festival. Maar er was goeie wil aan beide kanten.

Een uitrukkend konvooi van lijn 12 uit de Zwaantjes (met veel reizigers) dat via de 'metropijp' naar Deurne moest, diende ook vanaf de Harmonie via de Mechelsesteenweg en de Bank te rijden.

Traditioneel hebben een aantal spoor mannen (m/v) zich weer eens laten opmerken met een spoorstaking op vrijdag 13 mei. Opvallend was dat diegene, waarvan verwacht kan worden dat ze het hele jaar door stipt volgens de opgegeven uren rijden, het nu niet zo nauw namen met de stakingsdienstregeling, welke tussen 10u00 en 12u00 was voorzien. Eveneens opvallend was dat men in het zuiden veel attenter en welwillender was in de uitvoering dan in het noorden; niet om te werken, wel om te staken natuurlijk. Het gevolg was

dat er zich 's morgens stevige meningsverschillen optraden tussen reizigers en treinpersoneel. Datzelfde treinpersoneel kan maar niet begrijpen waarom sommige reizigers zich zo agressief gedragen. Misschien kunnen wij hen helpen en hen een tip geven in welke richting de gedachtegang dan wel moet gaan: Je koopt een ticket aan het loket, dat wel de hele dag is geopend. Vervolgens ga je naar het perron en je ziet er wel treinen staan, maar ze rijden niet. Dan zie je treinpersoneel staan dat in tijden van hoge werkloosheid wel werk heeft, maar niet meer wil werken. Als na discussie iedereen bij zijn standpunt blijft en zijn gelijk wil halen, krijgt de reiziger meestal het gevoel dat hij/zij bedrogen is voor de centen die nog maar net aan het loket zijn besteed aan een ticket. De rest van de gedachtegang spreekt voor de meeste mensen uit zichzelf, alleen ... , sommigen willen wel, maar kunnen niet of wensen niets te begrijpen.

De boodschap is wel duidelijk: als het nog eens vrijdag de dertiende is, blijf je maar beter in je bed steken. Het kost je niets, je moet jezelf niet ergeren, je kunt wegdromen over alles wat je maar wil en het is er warm en droog!

Bob en Erik.

VeBOV-rondrit te Brussel

Na de algemene ledenvergadering van zaterdag 19 maart 2005 stond er na de middag een rondrit op het programma. Geleed tramrijtuig 7500 werd even naar buiten gehaald en bracht zo'n 20 deelnemers naar de stelplaats Elsene, de keerdriehoek van Ban Eik en het rondpunt van Stokkel. Het was een geslaagde uitstap met speciale dank aan onze trambestuurder van dienst, de Heer Geoffrey Grosemans.

Alain Janmart



Foto rechts:

MIVB 7500 aan de halte Sint Pietersplein, op weg naar het Flageyplein en Elsene.

Foto: Alain Janmart

Voorrangsregels bij De Lijn Antwerpen

In Railrevue 2004/1 gaven we op de bladzijden 13 en 14 mee, dat er op de Leien ter hoogte van de Nationale Bank een aantal tijdelijke wissels en bogen werden aangelegd. Het lijkt ons hierbij nuttig om de geldende voorrangsreglementen te belichten:

- Wanneer twee tramvoertuigen kruisen aan een wissel, moet het tramvoertuig dat de wissel uitrijdt stoppen en voorrang geven aan het tramvoertuig dat uit tegenovergestelde richting komt.
- De tramvoertuigen met het laagste lijnnummer hebben steeds voorrang bij gelijktijdig aanzetten of wanneer zij samen in beweging zijn.
- Een rijdend tramvoertuig heeft steeds voorrang op een stilstaand.
- Een tramvoertuig in exploitatie heeft voorrang op een tramvoertuig dat in- of uitrijdt.
- Wanneer twee kruisende tramvoertuigen samen in een bocht komen moet het tramvoertuig dat de binnenbocht neemt voorrang geven. Er is mogelijk gevaar voor aanrijdingen. (*)
- Wanneer twee kruisende tramvoertuigen, met hetzelfde lijnnummer, samen aan een bocht met spoor kruisingen komen, hebben de tramvoertuigen welke de rechte baan volgen voorrang. Een mooi voorbeeld hiervan hebben we tweemaal op lijn 12, ter hoogte van de kruisingen van de Richardstraat en de Spoorstraat.
- Wanneer twee kruisende tramvoertuigen, met hetzelfde lijnnummer, samen aan een rechte spoor kruising komen, hebben de tramvoertuigen die de heenrit uitvoeren voorrang.
- Alle tramvoertuigen moeten stoppen wanneer aan één of beide sporen wordt gewerkt. Er mag enkel vertrokken worden op teken van de werkleider of de verantwoordelijke persoon en na het geven van een gongslag. Bovendien moet steeds met vertraagde gang gereden worden, ook als er geen arbeiders aan het werk zijn.
- Wanneer twee tramvoertuigen kruisen aan een overgangswissel, die met de punt op genomen wordt, moeten beide voertuigen stoppen. Na stilstand mag de chauffeur die uitrukt eerst aanzetten.
- Wanneer twee tramvoertuigen kruisen aan een wissel, moet het tramvoertuig dat de wissel uitrijdt stoppen en voorrang geven aan het tramvoertuig dat uit tegenovergestelde richting komt.

de Lijn". De tegenspoorsituatie van lijn 11 in de Ommeganckstraat en de Draakstraat is nu verdwenen. Er wordt de chauffeurs opgedragen van niet van richting te veranderen wanneer er een wissel onder het tramvoertuig ligt. De wissel kan onder het tramvoertuig versprongen zijn.

- Wanneer twee tramvoertuigen gelijktijdig inrukken aan de Jan Van de Wouwerstraat, hebben de tramvoertuigen komende van Hoboken voorrang op de tramvoertuigen komende van de Zwaantjes.
- Verder bestaan er specifieke borden (en lichten) die betrekking hebben op het tramverkeer.

(*): Er gold ten tijde van de "tramrotonde op de Leien" een specifieke regel voor lijn 8, bij het in- en uitdraaien van de Lange Leemstraat

aan de Nationale Bank. De bogen waren daar zo krap (en zonder overgangsbocht) en de sporen zo dicht bij elkaar, dat een aanrijding bijna waarschijnlijk is. Hier hadden de trams in de richting Lambermont steeds voorrang. Ook de bogen aan de Marnixplaats voor lijn 4, naar en van de Vriërestraat, lijken ons zeer krap om twee trams zonder aanrijding te kunnen kruisen.

Luc Couscheir

Foto's onder:

En dit is het resultaat, wanneer de wissel verspringt als een koppel PCC's er over rijden. De 2135 (met film 15) wou nog absoluut linksaf in plaats van braafjes de 2149 te volgen! Koningin Astridplein 23-02-90.

Foto's: Luc Couscheir



VERSLAG VAN DE ALGEMENE LEDENVERGADERING WOLUWE - 19 MAART 2005

Aantal deelnemers: 21; volmachten: 8
De deelnemers ontvingen een kopie van de agenda, van het verslag van de secretaris en van het kasverslag.

1. Verslag vorige ledenvergadering

Het verslag van de algemene ledenvergadering van 20 maart 2004, dat werd gepubliceerd in RailRevue 04/2, wordt door de vergadering goedgekeurd.

2. Verslag van de activiteiten in 2004

De uitstappen kenden te weinig deelnemers, bovendien is het niet meer mogelijk om voordelige schikkingen te treffen met de maatschappijen en vinden 65-plussers het verschil tussen een betalende uitstap en hun normaal ticket te hoog. Voor de rit met de 7015 in Antwerpen waren er slechts 20 deelnemers, het verlies kon goedgemaakt worden doordat de busrit met de A120 gratis was; er waren slechts 86 deelnemers voor de treinrit ingericht door Alain Janmart. Er werd gediscuteerd over de wenselijkheid van dure treinritten en de suggestie wordt gedaan om bezoeken te brengen ter gelegenheid van materieel- of structuurvernieuwingen. Ook werd een samenwerking met TSP als mogelijk voorgesteld.

3. Jaarverslag van de secretaris

Eind 2004 had de vereniging 258 leden, te weten 257 hernieuwd vanuit 2003, 3 nieuwe leden; twee overlijdens. Het leden-aantal voor 2004 is, volgens de stand van de betalingen op 22 februari: 236 leden, alle hernieuwd uit 2004. De nationaliteitsverdeling is: 224 in België, 10 in Nederland, 2 in andere landen.

4. Kasverslag

Het kasverslag over het kalenderjaar 2004 wordt voorgelezen en toegelicht.
Er waren 4765 € inkomsten van lidgelden; 1292 € van uitstappen; 544 € verkoop. De uitgaven voor het tijdschrift waren 3675 €, uitstappen

454 € en administratie 342 €, gedeeltelijk nog van het vorige boekjaar. Op 31.12.03 was de stand van de rekeningen 16095 €. Na verrekening van nog te ontvangen betalingen, te ontvangen facturen 2004 en inkomsten voor 2005, was er eind 2004 een eigen vermogen van 12771 €. De penningmeester richt een oproep aan iedereen om correcte en volledige gegevens op te geven bij de lidgeldbetalingen. De onkostennota's dienen aan de penningmeester te worden bezorgd begin december van het boekjaar.

5. Verslag van de kascommissie

De leden van de kascommissie hebben het kasverslag 2004 nagezien, maar signaleren onverklaarde verschillen zodat zij het verslag niet kunnen goedkeuren. Er is een verschil van 95 € in de balans. Van de opgegeven kosten van 05.01 en 22.01, ten bedrage van 528 € wordt slechts 280 € verklaard door een betaling, 213,25 € door een niet-geïdentificeerd briefje. Ook een betaling van verkochte tijdschriften is niet terug te vinden.

Een en ander is verklaarbaar doordat uitgaven van 2003 werden uitgevoerd vanaf een privé-rekening en slechts werden terugbetaald in 2004, dat het saldo van de uitstappen in 2003 volgens afspraak werd geschonken aan het museum van Schepdaal, en dat bankkosten en intrest niet werden geboekt. Het kasverslag is door de boekhouder opgesteld in februari en is niet in het bestuur besproken.

De kascommissie stelt dat wellicht alle moeilijkheden hadden kunnen vermeden worden door de betalingen duidelijk te boeken. Besloten wordt dat het bestuur het kasverslag zo spoedig mogelijk moet in orde brengen, publiceren in het tijdschrift en laten goedkeuren in de algemene vergadering van 2006.

6. Verkiezing van de kascommissie 2005

De kascommissie 2004 bestond uit de heren Eddy Goens en Raf De Landtsheer. Eerstgenoemde werd herkozen en de heer Leo Van Driessen wordt als tweede lid gekozen.

7. Bespreking van het tijdschrift

Volgende punten worden aangehaald: een

tekort aan artikelen; uitbreiding van het redactieteam is nodig; suggestie van Raf De Landtsheer voor een artikel over bestuurdersopleiding; de gewenste aard van de artikelen; vraag om meer artikelen over spoorwegen; diverse redactionele aangelegenheden.

8. Verkiezing van het bestuur

Het bestuur is vorig jaar voor de termijn van één jaar verlengd. Hubert Van den Bergh stelt zich niet herkiesbaar; de voorzitter dankt hem voor 17 jaar bestuurswerk. In de vergadering wordt een oproep gedaan voor nieuwe bestuursleden, de taken van de secretaris worden kort overlopen. Indien er geen kandidaat zou zijn is het bestuur onwerkbaar en vervalt in feite ook de vereniging.

Raf De Landtsheer stelt zich kandidaat secretaris en wordt daartoe verkozen. Alain Janmart en Luc Couscheir worden bevestigd in hun functie van voorzitter en penningmeester.

9. Voorziene activiteiten

Aansluitend aan deze algemene vergadering wordt een tramuitstap georganiseerd in Brussel. Verder worden vooral last-minute organisaties gepland. Het voorstel wordt gedaan voor een busrit met Brossel/ Jonckheere, en voor 2006 wordt ter gelegenheid van het 30-jarig bestaan een uitstap in Nederland voorgesteld, verder ook een uitstap naar Lille.

10. Budget 2005

Er wordt geen gedetailleerd budget voorgelegd. Er wordt wel aangedrongen om een beamer (elektronische projector) aan te kopen, er zal ook een prospectie gedaan worden voor een laptop.

11. Vaststelling van de lidmaatschapsbijdrage 2006

Goedgekeurd wordt het lidgeld te behouden.

12. Rondvraag

Eddy Goens stelt zich kandidaat om teksten te typen, ter ondersteuning van de redactie.

VERENIGINGSNIEUWS

MAANDELIJKSE PROJECTIEAVONDEN

Antwerpen

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

24 juni 2005: (Gebr. Suys)
‘Varia binnen- en buitenland’: Diverse beelden uit voornamelijk België en Frankrijk

Juli 2005: geen bijeenkomst

26 augustus 2005: (Louis Bervoets)
NMVB jaren 1960: zeldzame opnames uit een periode die voor vele van ons al totaal onbekend zijn.

23 september 2005: (Gebr. Suys)
Spoorwegen jaren 1993, 1994, 1995

28 oktober 2005: (Alain Janmart)
Tram in Wenen en München

Brussel

(20.00 uur, vergaderzaal Anneessens, ingang Fontainasplein)

10 juni 2005:
fotokijkavond

Juli en augustus:
geen bijeenkomsten

9 september 2005: (Luc de Coster)
“De MIVB-bus- en tramlijnen van lijn 2 tot 50 rond 1980”

14 oktober 2005: (Luc de Coster)
De spoorlijn 89 Brussel – Kortrijk; evolutie van 1980 tot nu.

9 december 2005: (Luc de Coster)
“De MIVB-bus- en tramlijnen van lijn 51 tot 103 rond 1980”

FOTO'S OMSLAG

Foto titelblad:

Hle 1601 aan kop van de Euro-Night "Jan Kiepara" naar Moskou in het station Brussel-Zuid. 31 maart 2005.

foto: Alain Janmart

Foto achterblad bovenaan:

Ter illustratie van ons bezoek aan de TTA. AR 133 met bijwagen staat te Blièr op 25 juni 1994

foto: Luc Couscheir

Foto achterblad onderaan:

AB 3690 voert als test een gekleurde leddisplay voor het lijnnummer en de bestemming. 5358 is het programma-nummer. Mechelen 24-5-2005

foto: Luc Couscheir

