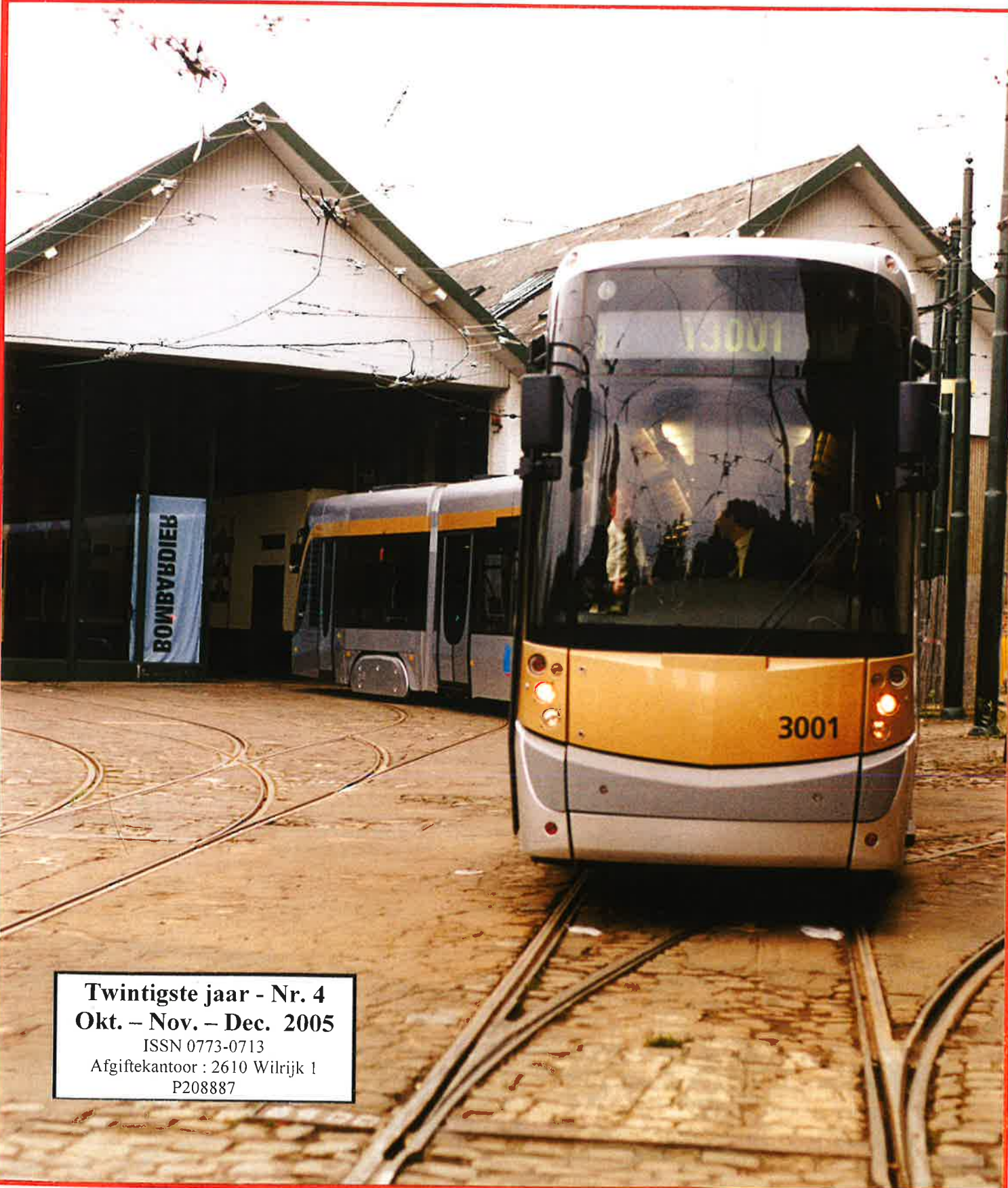


RAIL-REVUE

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



Twintigste jaar - Nr. 4
Okt. – Nov. – Dec. 2005
ISSN 0773-0713
Afgiftekantoor : 2610 Wilrijk 1
P208887

EDITORIAAL

Beste lezers,

weerom is er een jaar voorbij en heeft U het laatste nummer van 2005 in handen. Het is dan ook de traditionele tijd van het jaar om eens terug en tevens vooruit te kijken over het reilen en zijlen van Rail Revue en VeBOV. Zoals U kon ondervinden zijn we er in geslaagd om Rail Revue regelmatig te laten verschijnen met het voorziene aantal pagina's, en dit ondanks onze kleine redactie(ploeg?). Ook in 2006 zijn we zinnens om op dezelfde wijze voort te gaan. De huidige bestuursleden hebben reeds allen toegezegd om volgend jaar VeBOV en U allen te dienen. We hopen dan ook dat U allen Uw vertrouwen aan ons geeft voor het volgende jaar.

Nog steeds behouden we hetzelfde lidgeld als de voorbije jaren. Alle nodige inlichtingen hierover vindt U bij het verenigingsnieuws op bladzijde 23 van dit nummer. Jammer genoeg moeten we onze dringende oproep van vorig jaar herhalen. U dient op het bijgevoegde overschrijvingsformulier buiten Uw persoonsgegevens ook Uw LIDNUMMER onderaan in te vullen. Vorig jaar slaagden maar 70% hierin; dit moet beter. Onze Nederlandse leden konden dit wel, dus Belgen of Vlamingen, laat je niet kennen. Deze kleine inspanning van Uwentwege bespaart ons heel wat tijdrovend onderzoekwerk en eventuele discussie achteraf.

Voor volgend jaar is er alvast de Algemene ledenvergadering voorzien einde maart te Antwerpen met een bijbehorende tramrit langs de laatste nieuwigheden op het tramnet.

Mogen we nu reeds een blijvend dringende oproep doen om volgend jaar ons bestuurs- en redactieteam te vervoegen. Tenslotte willen we U en de Uwen een voorspoedig en aangenaam 2006 wensen.

Foto voorpagina:

Op 14 september 2005 werd de 3001 van de MIVB officieel gepresenteerd, hier bij het verlaten van het Brusselse trammuseum te Woluwe. foto: Luc Couscheir

Foto achterpagina bovenaan:

Tram of trein? Al van tijdens de maand augustus staat er een vloot Zwitsers materiaal verzameld op de kaai in de Antwerpse haven voor verscheping naar Madagascar. Het merendeel is afkomstig van de Forchbahn (Zürich) maar er staat ook materiaal van de Trogenerbahn en van de Furka-Oberalp klaar tezamen met bijbehorende rails. Antwerpen kaai 127, 20 augustus 2005.

foto: Luc Couscheir

Foto achterpagina onderaan:

Ter gelegenheid van de inhuldiging van de tram- en busbaan te Mortsel werd heel wat museummateriaal van stal gehaald. Ter illustratie hier de autobus 155 van pachter Kruger, dewelke nog steeds de lijn Antwerpen - Lier uitbaat. Mortsel Antwerpsestraat, 8 oktober 2005. foto: Luc Couscheir

INHOUD VAN DIT NUMMER

Editoriaal	2
Merkwaardige foto's uit het verleden van de Antwerpse tram (deel 1)	3
Lezersreactie's	7
Een halte maar geen terminus voor Mon	7
NMBS	8
De Lijn – Antwerpen	13
De Lijn - Oost Vlaanderen	18
De Lijn – Vlaams Brabant	20
MIVB	22
Verenigingsnieuws	23

Werkten mee aan dit nummer:

Jacques Cohn, Luc Couscheir, Raf De Landtsheer, Erik Heylen, Alain Janmart, Wouter Janssens, Bob Morren, Noël Suys, 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 Landtsheer, 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.



Merkwaardige foto's uit het verleden van de Antwerpse tram (deel 1)

Foto 1: Dit is een originele foto uit mijn archief. Slechts weinig lezers zullen lijn 14 nog hebben gekend (koersbord geel/geel, Zuidstation - Karel Oomsstraat, langs de Markgravelei.

Ikzelf heb de 14 nog zien rijden, vóór haar samsensmelting met lijn 13, in december 1936, tot een doorgaande route Petroleumhaven - Zuidstation - Karel Oomsstraat, met nummerbord 13. Er bestonden ooit grootse plannen voor een doortrekking van lijn 14, dwars door het winkelcentrum van Berchem (Drie Koningenstraat en Statiestraat) tot aan het station (eindpunt van lijn 9), en zelfs verder tot aan het (nu voormalige) gemeentehuis van Borgerhout.

Onze leuke groepsfoto, genomen in de stelplaats Driehoek, met o.a. de motorwagens 458 en 461, zal wellicht iets ouder zijn dan die plannen, gezien de benaming "Werf" op het koersbord van lijn 2 (in plaats van "Suikerrui"), de tekst in vier regels i.p.v. drie en het eindpunt "Jan van Rijswijkklaan" mij aan het einde van de jaren '20, begin van de jaren '30 doen denken. Dit geldt eveneens voor de wagennummers met lichtbruine "schaduw" en de ronde (later rechthoekige) lijnnummerbordjes boven de dakreclames. Geheel rechts is nog een stukje van motorwagen 369 op lijn 5 te zien.

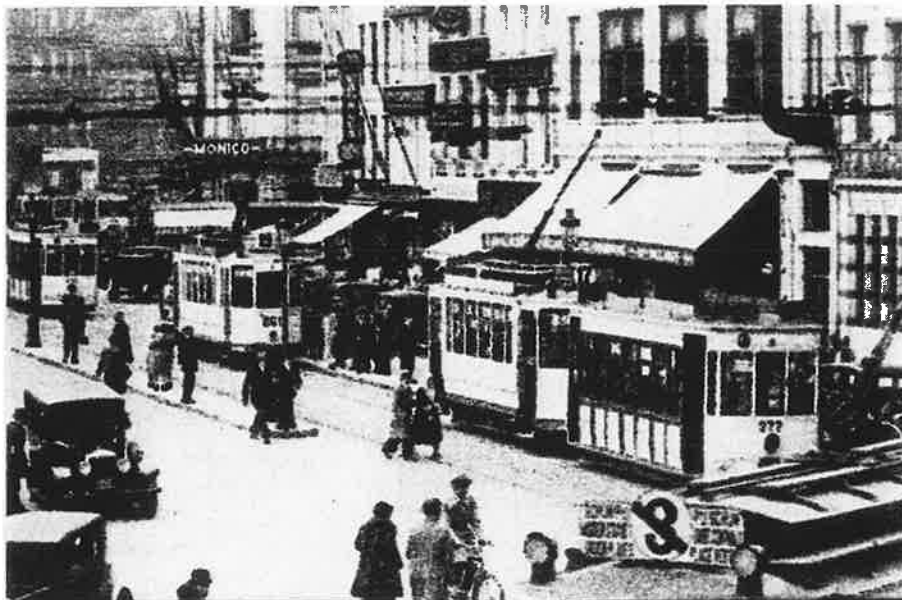


Foto 2: Origineel krantenknipsel uit het toenmalige dagblad "De Dag". We herkennen hier motorwagen 261 op lijn 19, koersbord wit/wit, op de lus vóór het Centraal Station (toen "Middenstatie"). Deze lijn bestond van maart 1931 tot september van datzelfde jaar (!) tussen de Middenstatie en het Ooststation, als voorloper van de later over dit traject verlengde lijn 18. Voorts is nog een 17 met bijwagen 977 aanwezig, evenals een wagen van de toen splinternieuwe doorstreepte lijn 3 Schijnpoort - Groenplaats, via de Kerkstraat.



Foto 3: Eigen foto, oktober 1959, op de Leien, ter hoogte van de Nationale Bank. We hebben hier eveneens met een kortlevende lijn te maken, de 4/8 Hoboken - Groenplaats - Eksterlaar, samenvoeging (tussen 1957 en 1962) van de lijnen 4 en 8, met als doel de Groenplaats zoveel mogelijk van daar kerende trams te ontlasten. Hier ziet men de verbouwde motorwagen 462 met bijwagen 911. Op de voorgrond de rails van lijn 7.

N.v.d.r.: de bijna perfecte foto 1 werd (door de fotograaf zelf?) op een uiterst vreemde wijze "geretoucheerd": bijna

alle leesbare publiciteit werd verwijderd, samen met - begrijpe wie kan - de informatie op het koersbord van lijn 14. Retouches waren in die tijd een vaste, soms bizarre gewoonte. Zo verdween op vele prachtige prentkaarten (al dan niet met de tram als onderwerp) steevast de bovenleiding. Jammer!

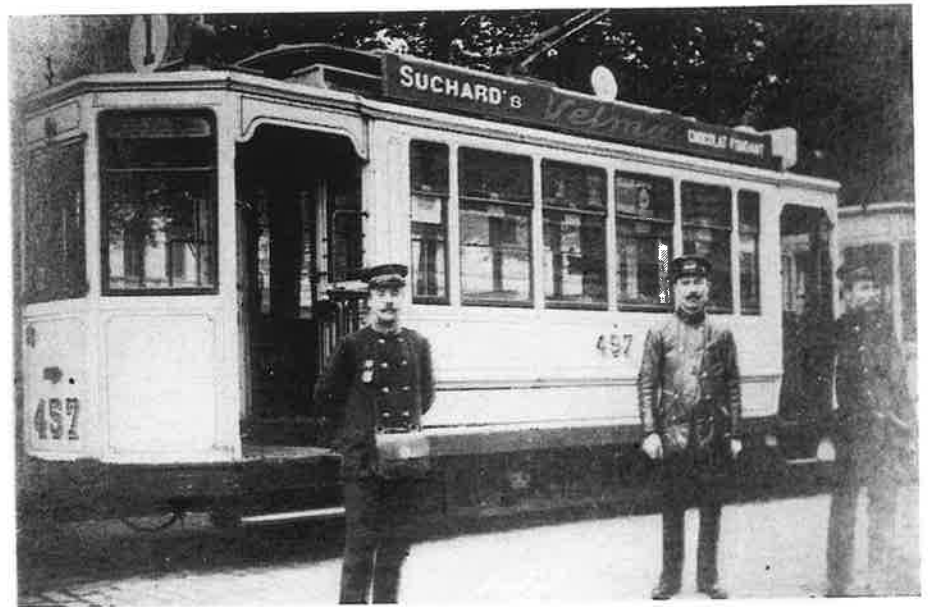


Foto 4: Afdruk van een glazen fotoplaat uit mijn archief. Opnieuw een mooie groepsfoto, ditmaal op lijn 1, met motorwagen 457 in zijn originele gedaante. Deze opname kwam hoogstwaarschijnlijk in de jaren '20 tot stand. Let ook op het ronde plaatje met het lijnnummer, boven de dakreclame.

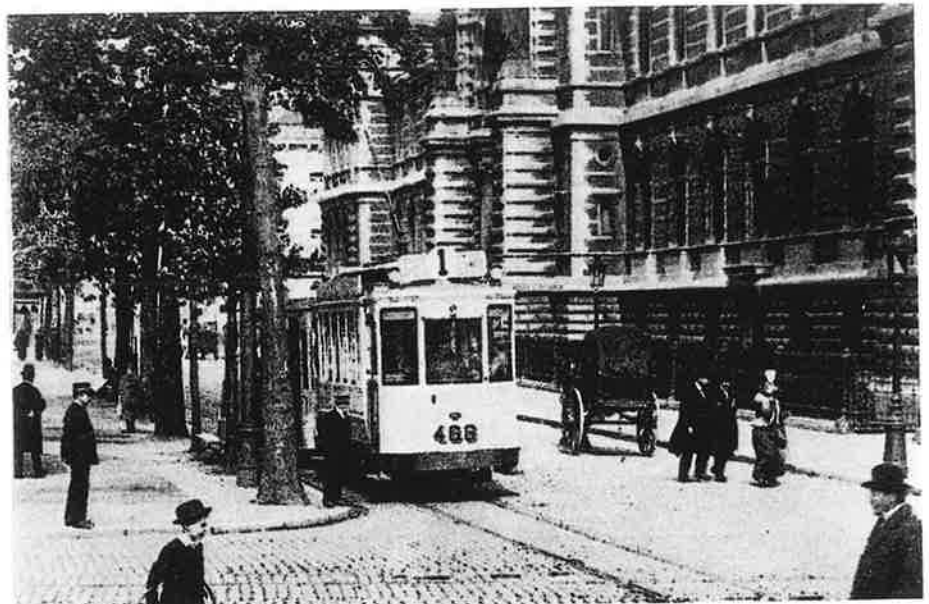


Foto 5: Nog een oude glazen fotoplaat, die duidelijk het "links" verkeer van de trams op de Leien (tot 1934) laat zien. Dit bood de reizigers de mogelijkheid, veilig van of naar het middenvoetpad in of uit te stappen. Motorwagen 466 op lijn 1 aan de halte Gerechtshof, richting Zuid.

Foto 6: In 1934 werd een eerste stel bij wijze van proef tot éénrichtingrijtuigen met ploideuren verbouwd. Dit stel was motorwagen 443 en bijwagen 1028. Eigenaardig genoeg behield de bijwagen, die verder geheel werd gemoderniseerd, zijn "hoog dak" eigen aan de reeks 901-1049. Hetzelfde gebeurde vervolgens met de ombouwers 1011, 984 en 990, vóór men alle anderen van een meer esthetische dakvorm voorzag. De 984 en 990 behielden hun hoog dak tijdens heel hun bestaan. Dit is een eigen foto: 474 + 984 op lijn 7 aan het kruispunt Leien / Mechelse steenweg in oktober 1959.



Foto 7: En hier hebben wij het stel 478 + 990 met hoog dak, op lijn 12 aan het Sportpaleis in december 1954 (eveneens een eigen foto).

Foto 8: Eigen foto uit 1950. Mw 463 op lijn 18 Ooststation – Rooseveltplein – Damstation – Schijnpoort (koersbordkleuren blauw/rood) kruist motorwagen 349 op lijn 10 aan het Rooseveltplein en rijdt de Italiëlei op, richting Sint Jansplein.

Foto 9: Tenslotte nog twee glazen plaatjes uit mijn archief: een "verlengde" 5 (samen gevoegd met lijn 23) aan de Boerentoren. Het koersbord (rood/wit) vermeldt "Antwerp Stadion". We zijn dus tussen 1937 en het begin van de oorlog (mei 1940). Motorwagen 464 met een nog niet verbouwde 1000'er. Dit is eveneens een krantenknipsel, op een glazen fotoplaat bewaard gebleven.

Het is opmerkenswaard dat het gedeelte Groenplaats – Centraal Station – Schijnpoort – Antwerp Stadion van deze laatste vooroorlogse versie van lijn 5, verregaand overeenstemt met de route die voor de nieuwe 5, die volgend jaar in dienst zal worden gesteld, is voorzien.

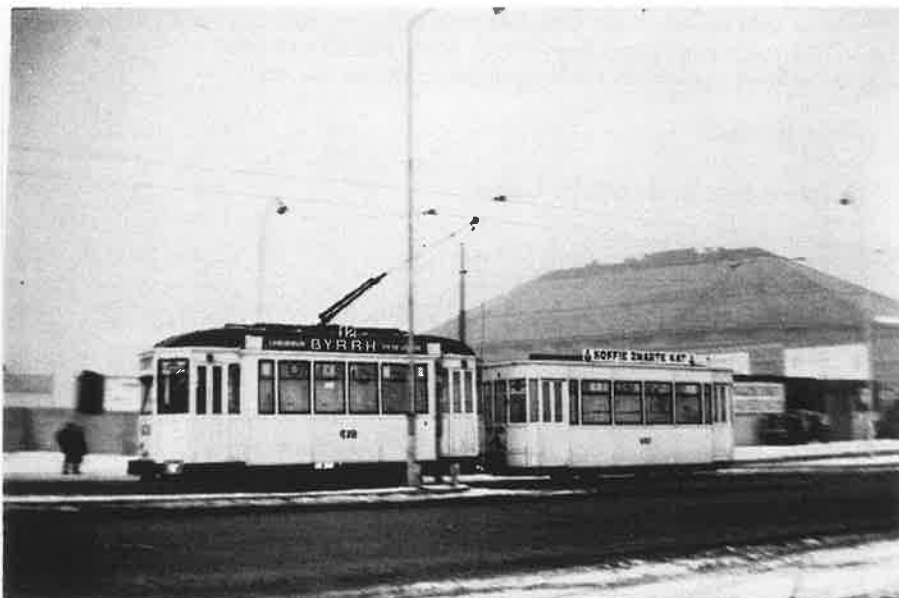


Foto 10: Motorwagen 460 rijdt solo op lijn 2 langs een stille en verlaten Pelikaanstraat. De mooie oude watertorens zijn dan nog niet verdwenen. Langs het voetpad is een handkar en een paardenkar te zien. Onderaan links liggen de sporen van lijn 9.

(Wordt vervolgd)

Tekst en foto's: Jacques Cohn

Een buitengewoon beeld (foto onder):

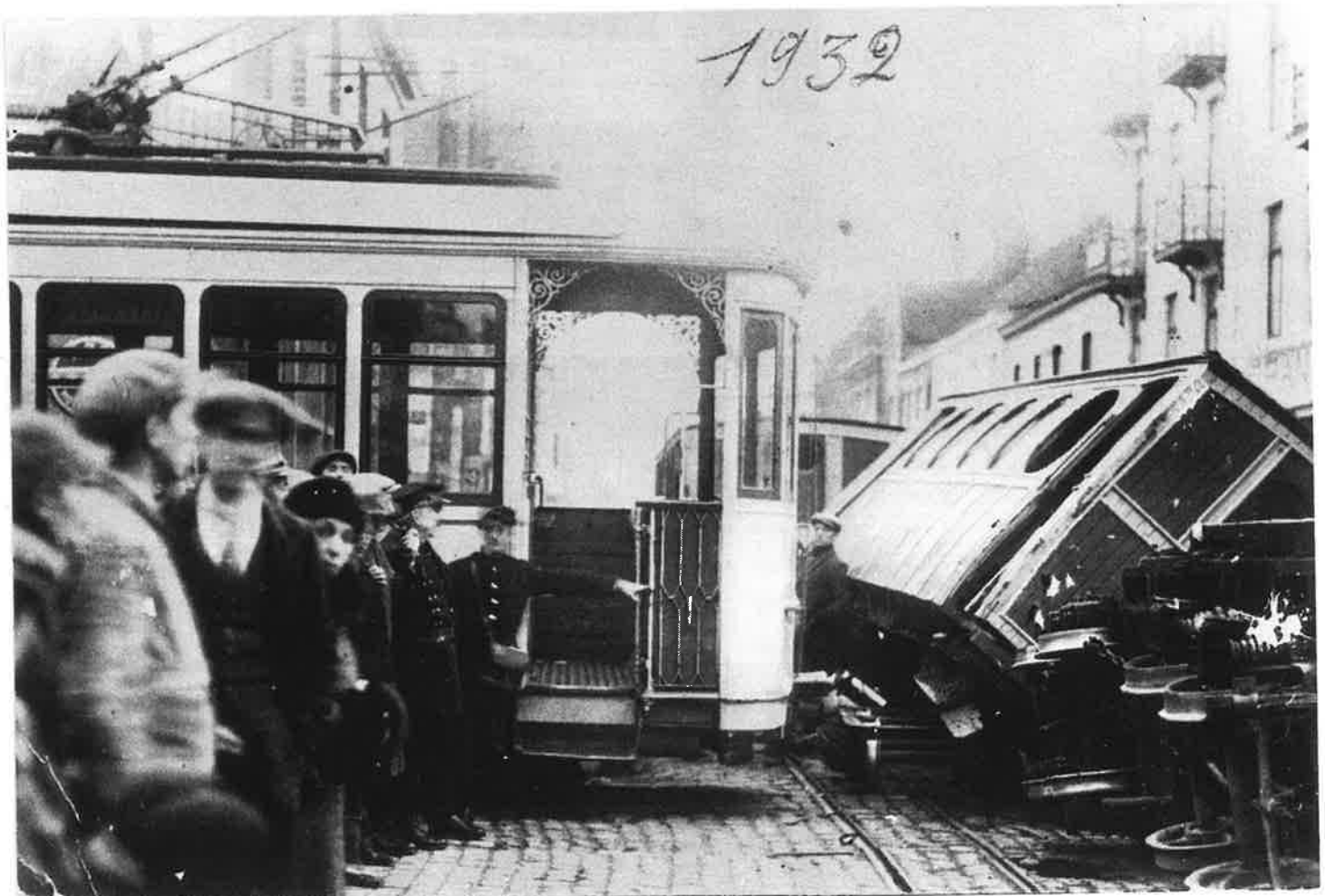
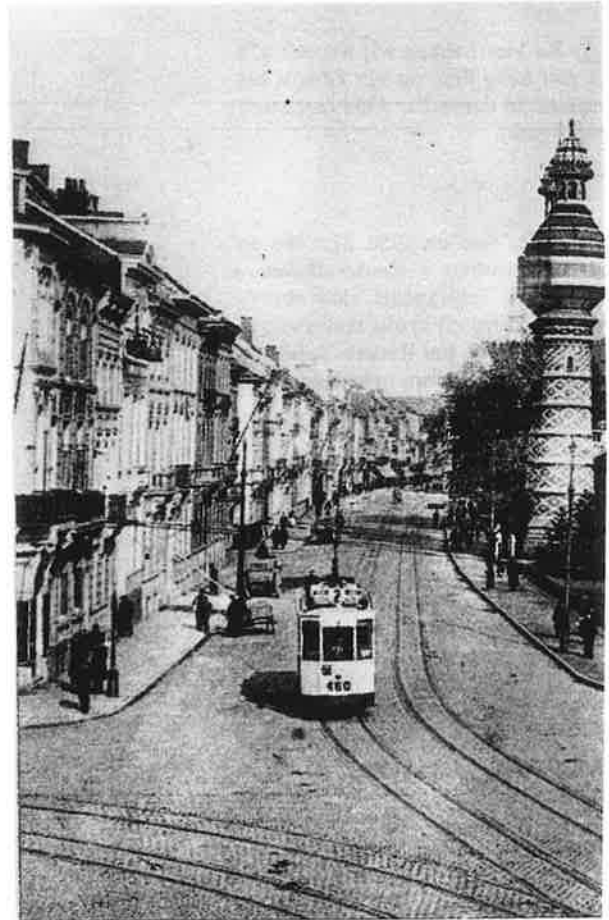
Deze interessante foto komt uit mijn archief. Zij toont een zware aanrijding tussen een tweeeassige motorwagen van de kustlijn en een stel van het privé-trammetje met de naam "Adèle", dat destijds op 60 cm-spoor De Panne met Adinkerke verbond.

Ik heb dit document rond 1950 in een oud album op een vlooiemarkt gevonden. De enige aanduiding op de foto is het jaartal 1932, hoogstwaarschijnlijk het jaar waarin het ongeval gebeurde.

Misschien kan een lezer hier iets meer over vertellen?

De heer Pierre Roovers, een competente kenner van de NMVB, heeft mij er vriendschappelijk op gewezen dat de HL "Albert" (afgebeeld in RR 2005/2) geen buurtspoorwegtype 4 is, maar een type 18. Ik wens deze lezer voor zijn rechtzetting te danken.

J. Cohn



Lezersreactie's

Betreft reacties op artikel en lezersbrieven "Tram Valenciennes" verschenen in Rail Revue nummers 1 en 2 van 2005. De Heer Jacques Cohn schrijft ons het volgende:

1. Mijn foto werd zonder enige twijfel aan de toenmalige grensovergang Blanc-Misseron gemaakt, en niet elders, en dit wel in april 1966, zoals door mij beschreven in RR 2/ 2005.
2. Aangaande het verbindingsspoor Blanc-Misseron - Quiévrain ben ik nog eens ter plaatse op speurtocht gegaan en heb tevens een grote tramvriend in die streek, de Heer Schleich uit Frameries geraadpleegd. Het lijntje werd wel zoals door mij beschreven door de N.M.V.B. aangelegd, maar dit gebeurde reeds in het begin van de vorige eeuw. Op dit punt heeft de Heer Van Witsen gelijk.

Er hebben af en toe stoomtrams vanuit Valenciennes tot aan het station van Quiévrain gereden. Later werd er een bovenleiding gespannen, opnieuw door de N.M.V.B. De typische N.M.V.B. rozetten zijn aan sommige huizen nog steeds te zien. Blijkbaar heeft er nooit een elektrische tram op deze verbinding gereden omwille van de zeer nauwe straten tussen de rijksweg en het station. Er waren bovendien twee scherpe bochten waar de tram een echt gevaar voor de voetgangers betekende. Om dezelfde reden werd lijn 7 (Mons - Quiévrain) later ook niet tot aan het station doorgetrokken. Het verbindingsspoor werd tenslotte zoals door mij opgegeven tegen het einde van de jaren vijftig door de N.M.V.B. opgebroken.

J. Cohn

Naschrift vanwege de redactie:

Zoals we zelf schreven in de laatste Rail Revue op blz. 5, zijn we steeds verheugd met een reactie op één of ander artikel verschenen in RR. Dit dient natuurlijk steeds op een serene en beleefde manier te gebeuren. Bovendien blijven de briefschrijvers steeds verantwoordelijk voor de inhoud van hun schrijven. Het moet de bedoeling zijn om een aanvulling, een verduidelijking of verbetering te zijn op een verschenen artikel. Het gaat er niet zozeer om wie er gelijk heeft, maar wat belangrijker is, wat er uiteindelijk juist is. Een vrij recent bezoek van mijzelf aan de grensovergang te Péruwelz toont alleszins een geheel landschappelijk andere omgeving dan dewelke die te zien is op de foto van de Heer Cohn. We zijn inmiddels wel veertig jaar later en vergeten we ook niet dat er na sluiting van een geregelde tramdienst nog wel eens speciale ritten gebeurden voor tramfreaks. Denken we hierbij bijvoorbeeld maar aan de ritten door ASVI gemaakt in de regio Charleroi.

Voor de redactie - Luc Couscheir.

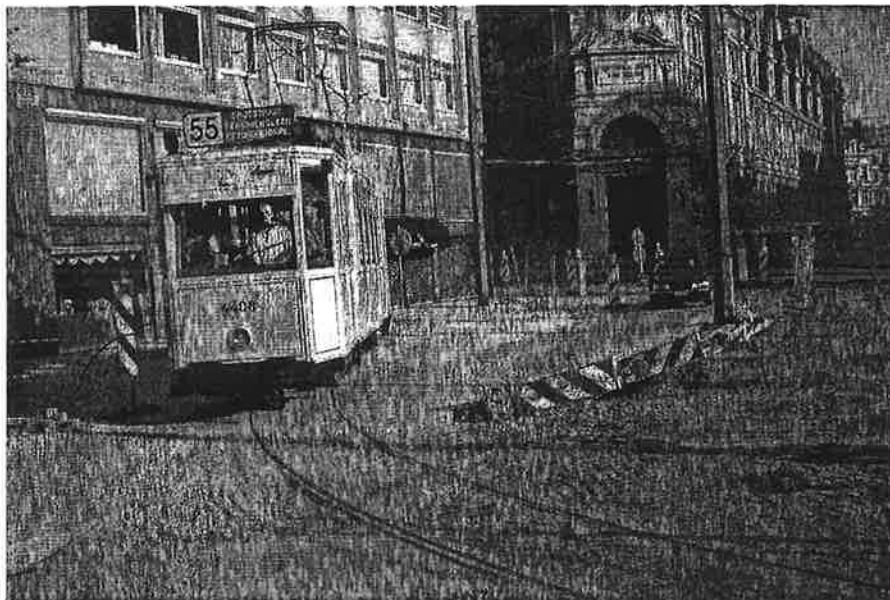
Een halte maar geen terminus voor Mon

Raymond "Mon" Poot is steeds een tramfanaat van het eerste uur geweest. Van jongsaf was hij al lid in verenigingen en het stond in de sterren geschreven dat hij van zijn hobby zijn beroep zou maken. Zo heeft hij een lang werkend leven gehad bij de Antwerpse tram als bestuurder en daarna nog in andere diensten, waar hij kon blijven rijden met oude wagens. Dat is bij hem een tweede natuur geworden, zodat de controllers en de luchtremmen van museumwagens nog lang in zijn veilige handen kunnen blijven.

Op 4 september jl. vierde Mon zijn afscheid en ook zijn verjaardag bij de Lijn en hij wou dat doen door een tramrit met vrienden te maken. Hij bestuurde zelf zijn twee troetelkinderen de 2000 (Onze makker is naar eigen zeggen een volbloed PCC mens en bovendien is hij peter van dit rijtuig) en de 4408 (daar heeft hij, lang geleden, zijn eerste meters mee leren rijden). Met de PCC ging het zoveel mogelijk over zijn favoriete lijnen 12 en 3 tot Merksem, een bezoek aan PAL en terug ondergronds naar het museum. Daarna stampte en slingerde de 4408 over heel lijn 8 en nog eens tot de Leopoldplaats. De lijnfilm van de 2000 was voor de gelegenheid aangepast in "Keizers-

hoek-Zwijndrecht" en voor de 4408 hadden de collega's van Mon een prachtig koersbord in de rood-groene kleuren van lijn 12 gemaakt. Dat was de kers op de taart of beter, het bord op de tram, van een prachtig initiatief.

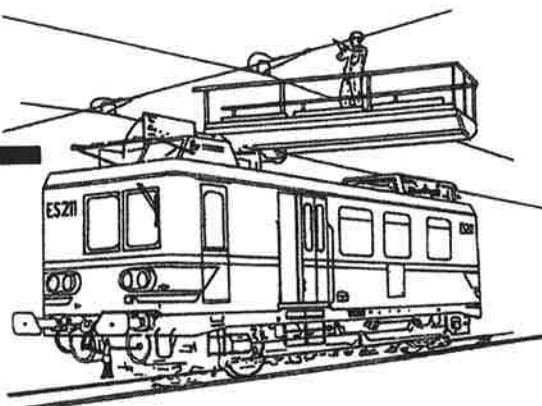
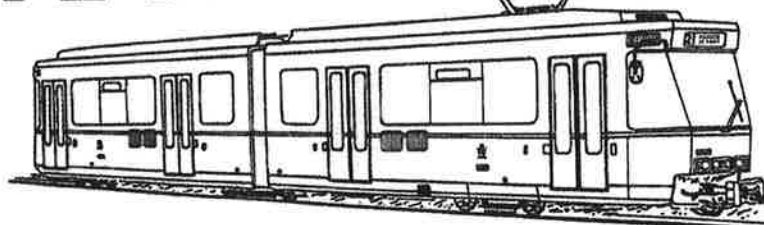
Bob Morren



Er moest nog verse cement uit de lus gekrabbt worden en terrasjesmensen dienden even te verhuizen alvorens tram 55 zijn rondje op de half afgewerkte Leopoldplaats kon maken.

Foto: Bob Morren

RAIL-ACTUEEL



NMBS

Nieuwe treindienst

De grootste nieuwigheid vanaf zondag 11 december 2005, is het in gebruik nemen van "de bocht van Nossegem", die de Luchthaven met Leuven rechtstreeks verbind. Deze nieuwe verbinding heeft een redelijk grote inpakt op een aantal treinverbindingen op lijn 36. Van Leuven naar de Luchthaven kan voortaan rechtstreeks in 15 minuten, in plaats van maar liefst 55 minuten, via Brussel en met overstap. Ook vanuit andere steden, ten oosten van de Luchthaven, is de tijdwinst aanzienlijk. Vanuit Limburgse hoofdstad Hasselt is dit 38 minuten, vanuit Liège gaan er 15 minuten af.

De IR i vanuit De Panne gaat voortaan via de Luchthaven verder door naar Leuven en Landen, en neemt de lokale stops mee. De IR j vanuit Quiévrain rijdt voortaan verder tot Leuven.

De IC K (Gent St. Pieters – Aalst – Brussel – Landen – Genk) slaat voortaan een aantal kleinere stopplaatsen tussen Leuven en Landen over en versnelt bijgevolg.

Er komt voortaan een rechtstreekse spitsuurverbinding tussen Gent Dam-poort en Brussel (en 's avonds terug). Deze P-trein vertrekt vanuit Sint Niklaas en vervangt eveneens de bestaande P-trein vanuit het Waasland.

De minderhindertreinen naar Antwerpen-Noorderdokken blijven behouden inclusief de spitsbedieningen van Antwerpen Haven.

De laatste trein op de verbinding Eupen - Oostende eindigt niet meer te Brussel maar rijdt verder door tot Oostende. Op weekdays komt er 's morgens een snelle P-trein vanuit Liège naar Brussel zonder stop te Leuven en 's avonds rijdt deze in de andere richting. Deze trein moet vooral de achterop komende IC A (Eupen – Brussel – Oostende) wat uit de wind zetten.

In het kader van het Brusselse GEN net wordt de huidige IR d omgetoverd tot een zesde CityRail verbinding. (traject Leuven – Brussel – Halle – Geraardsbergen). De splitsing of het samenvoegen gebeurt te Edingen. Eén deel

rijdt via Aat, het andere deel rijdt via Herne naar Geraardsbergen.

Verder verdwijnt de internationale nachttrein "Jan Kiepura" van de Belgische sporen, om i.p.v. Warschau – Brussel, het goedkopere Duitse eindpunt Frankfurt te bereiken. De Europese (dure) rijpadenregeling doet eens te meer een (zo al zeldzame) internationale verbinding sneuvelen.

Noodscenario HSL 4 op komst?

Directe oorzaken:

Op 1 april 2007 wou Nederland zijn HSL-Zuid richting Antwerpen in dienst nemen, alleen is er tot nu toe geen materieel dat er kan op rijden.

Het probleem ligt hem niet zozeer in de voeding (1500V= / 3000V = / 25kV 50Hz), maar wel in het nieuwe Europese beveiligingssysteem ETCS, dat noch in België, noch in Nederland in enig treinstel is ingebouwd.

Als klap op de vuurpijl is de voorziene materieellevering van AnsaldoBreda voor NMBS/NS/HSA fel vertraagd en is het eerste stel pas ten vroegste vanaf februari 2008 beschikbaar. De volledige dienst met dit materieel kan pas voluit in de loop van 2009!

Ook de 27 Thalystreinstellen (10 PBA en 17 PBKA), die geschikt zijn voor de dienst naar Amsterdam, hebben geen van allen de ETCS-beveiliging ingebouwd. Die inbouw begint trouwens pas vanaf december 2007, wat bestendig 3 Thalysstellen uit dienst houdt. Tussen haakjes moet ook gezegd worden dat ETCS ook op de HSL 3 (Liège – Aachen) geïnstalleerd wordt. Er wordt onderhandeld om toch 3 extra Thalysstellen ten noorden van Brussel te kunnen inzetten in de eerste periode.

De ICE3m-hogesnelheidstreinstellen, die o.a. op de verbinding Brussel – Frankfurt en Amsterdam – Frankfurt/Basel rijden, worden ten vroegste pas vanaf midden 2007 uitgerust met ECTS. Hiervan krijgen 5 stellen ook de Franse TVM430-beveiliging. Ook hier zijn niet onmiddellijk treinstellen vrij te krijgen voor een tijdelijke inzet op de hogesnelheidslijn Brussel – Amsterdam. Alleen de NMBS-locs reeks 13 zijn deels

beschikbaar om met het TBL2-beveiligingssysteem op het Belgische deel van de HSL 4 (en ook HSL 3) te rijden, omdat aldaar het TBL2-systeem als backup voorzien is om tijdens de inrijperiode van ETCS, toch te kunnen terugvallen op een beproefd beveiligingssysteem, mocht ETCS het laten afweten. De 17 PBKA-Thalysstellen en ICE3m-stellen, kunnen dank zij hun TBL2-installatie toch de HSL 3 gebruiken richting Aachen.

Het materieelprobleem situeert zich hoofdzakelijk in relatie met Nederland, waar ETCS en STM-ATB (zet de klassieke ATB-signalen om in ETCS-signalen) noodzakelijk zijn.

Ander (Europees) materieel is echter niet onmiddellijk beschikbaar voor een lease-operatie.

HSL 4 in dienst zonder hoge snelheid?

Omdat in Nederland ETCS en ATB NG of STM-ATB noodzakelijk zijn, is er noch Thalys-, ICE3m- of nieuw HSA-materieel voorhanden om op 1 april 2007 met hoge snelheid over de HSL4 en de Nederlandse HSL-Zuid in dienst te gaan. Enkel de NMBS-reeks 13 met I 11-rijtuigen kunnen tot Noorderkempen (Brecht) ingezet worden op de Belgische HSL4, wat hopelijk ook alzo beslist wordt.

In Nederland zoekt men nu een voorlopige oplossing om alsnog met een snel treinaanbod van start te laten gaan op de voorziene binnenlandse verbinding Amsterdam – Breda en deels ook Amsterdam – Brussel. Voorlopig ziet Nederland af van de voorziene verbinding Den Haag – Breda – Noorderkempen – Antwerpen – Brussel, wat de inzet van de Belgische NMBS-locs reeks 13 met I 11-rijtuigen tot Noorderkempen nog meer noodzakelijk maakt.

Er wordt nu gedacht om voorlopig gesleepte treinen in te zetten met de huidige Nederlandse ICR-rijtuigen (maximum 160 km/u), welke nu ook in de Benelux-treinen gebruikt worden.

In dit scenario rijden de Thalys-treinen en de huidige Benelux-treinen verder over de bestaande lijnen, weliswaar met een rijtijdwinst van 12 minuten op Belgisch grondgebied door gebruik te

maken van lijn 25 en van de nieuwe spoortunnel onder Antwerpen. De gesleepte treinen zouden met een halfuurdienst tussen Amsterdam en Breda en om de 2 uur tussen Brussel en Amsterdam gaan rijden over de nieuwe hogesnelheidslijn tegen maximaal 160 km/u, wat resulteert in 38 minuten rijtijdwinst. Als trekkracht wordt verder onderhandeld over het tijdelijk leasen van 12 in aanbouw zijnde Betuwe-locomotieven of nieuw aan te passen Siemenslocomotieven ES64F4 (BR189), waarvan er minimum 9 stuks (6 rijdend + 3 reserve- en keerlocs in de eindstations) bestendig operationeel moeten zijn.

Omdat ook die locomotieven nog niet onmiddellijk inzetbaar zijn gaat men pas op 1 juli 2007 met een tweeurdienst Amsterdam – Breda van start. Vanaf 1 september 2007 zou ook een tweeurdienst Amsterdam – Brussel over de HSL gaan rijden, wat voor de huidige Beneluxtrein nare gevolgen heeft. Omdat 71 ICM-rijtuigen voor de volledige voorlopige dienst nodig zijn, dreigt de huidige Beneluxtrein te vervallen in een kortere treinsamenstelling én tevens in een tweeurverbinding. Het volledig afschaffen van de huidige Beneluxtrein is voorzien na het in dienst komen van alle HSA-treinstellen in 2009.

Materieel

Reeks 13:

Vier locomotieven raakten betrokken bij twee zware aanrijdingen. In Leuven gebeurde een ongeval waarbij een break motorstel twee locs zijdelings aanreed. De schade was aanzienlijk maar de beide locs worden wel hersteld.

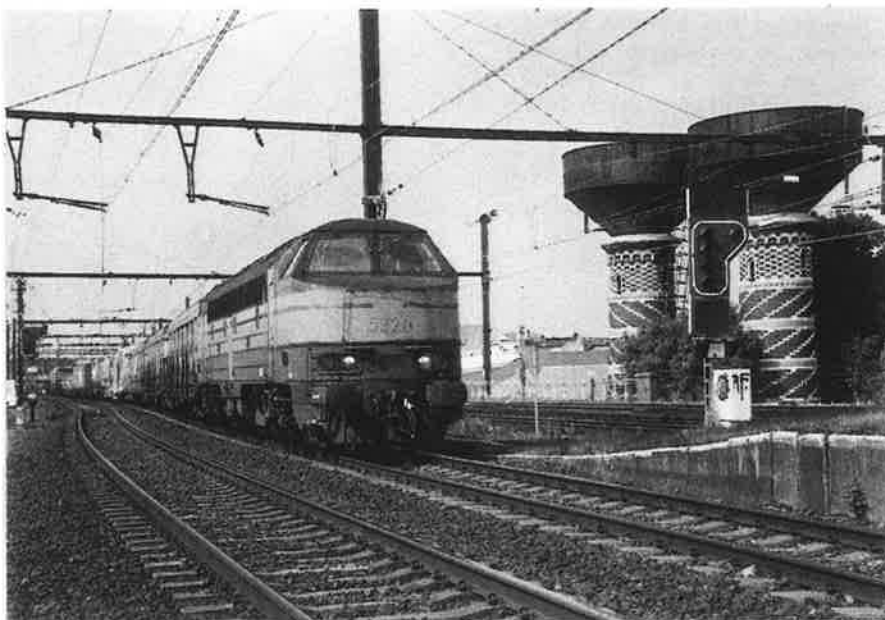
Een tweede zware aanrijding, ditmaal te Zeebrugge, betekent wellicht het einde voor twee andere locs 13. Deze werden naar een bezet spoor geleid, waarop dat moment juist een goederentrein met platte wagens juist was binnen gereden. De beide locs ontspoorde en kwamen op hun flank terecht. Door het uitvallen van deze vier locs rijden er momenteel geen I 11-rijtuigen met locomotief reeks 13 tussen Antwerpen, Gent en Oostende.

Reeks 16:

Van deze reeks blijven er nu nog maar zes meer in omloop. De 1603 werd met verscheidene defecten buiten dienst gesteld. De locomotief kan voor wisselstukken zorgen voor de andere locs van de reeks. Ook de omloop dreigt nog wat in te krimpen nu de internationale trein Warschau – Brussel “Jan Kiepura” wegvalt.

Reeksen 22 en 25:

Het einde van deze oude locomotieven is nog steeds niet in zicht. Vooral voor het slepen van piekuurtreinen blijven deze locomotieven nog hun diensten bewij-



zen. Zo worden de treinen vanuit Gent naar De Panne, in de late namiddag, met locs van die reeksen gesleept. Ze doen ook nog dienst als opdrukloc op het hellend vlak van Ans. Ook de P-trein vanuit Mechelen naar Dendermonde en Gent blijft behouden met een loc reeks 22. Voor de goederentreinen worden deze locomotieven nog gebruikt als de last beperkt blijft tot ongeveer 1200 ton.

Reeksen 23 en 26:

Van de nu nog ongeveer 105 beschikbare locomotieven zijn er momenteel een dertigtal buiten dienst met verschillende averijen. Overigens wordt het grootste deel van deze locomotieven steeds in treinschakeling gebruikt voor het slepen van de zware goederentreinen. Zowel de ertstreinen als de volledige containertreinen hebben steeds twee locomotieven nodig, wil men soepel binnen de voorziene rijpaden rijden met

Foto boven: Op 3 augustus rijdt HLD 5320 Antwerpen Oost voorbij met een volledige betontrein als sleep. Op de HSL 4 zal het beton gebruikt worden om de bovenleidingmasten vast te zetten.

Foto: Alain Janmart

de voorziene snelheid. De prototypeloc 2302 werd uit de geschriften geschrapt na een zware aanrijding. Deze locomotief werd destijds omgebouwd om als model te dienen voor de bouw van de toekomstige reeksen 21 en 27. In tegenstelling tot zijn soortgenoten kreeg deze loc de ventilatieroosters bovenaan en werden de ronde vensters onderaan geplaatst.

Foto onder: Op Linkeroever rangeert HLR 8266 binnen de terreinen van Westerlund. 1 augustus 2005

Foto: Alain Janmart



Foto linksboven: Een Infrabel onderstopmachine als trekkkracht bij het rangeren van de twee SNCF-UIC-couchetterijtuigen te Lier. 18 juli 2005
Foto: Noël Suys

Reeksen 52, 53 en 54 van TUC-Rail:

Nog steeds hebben deze locomotieven sleepwerk te verrichten op de hogesnelheidslijn ten noorden van Antwerpen, maar hun taken verminderen nu wel snel nu de afwerking bijna rond is. Ook in de omgeving van de reizigersbundels van Schaarbeek treft men deze mastodonten aan.

Rangeerloos reeks 82:

Alhoewel hun aantal en inzet daalt, hebben deze rangeerloos te Schaarbeek de diensten van de reeks 80 overgenomen. In de Waaslandhaven (Kallo) zijn er regelmatig twee van deze loos in dienst zoals de foto op vorige bladzijde toont.

Overige rangeerloos 80, 73 en 74:

Nog een vijftal 80-ers doen enkel nog dienst voor de werkplaatsen van Salzannes en Schaarbeek. Ook de oudste 73-ers hebben hun werk al aan anderen overgelaten. Het laagste locnummer in dienst is nu de 7336, terwijl de grootste concentratie 73-ers nog rond Charleroi waar te nemen is. De 10 rangeerloos van de reeks 74 doen nog zelden opdrukwerk te Antwerpen Noord. Ze hebben ondertussen de taken van de reeksen 82 en 85 in de Antwerpse havensecties overgenomen.

Vloot M6-rijtuigen groeit verder aan:

Na de 210 M6-rijtuigen, die instroomden in 2002, volgde in 2004 een tweede bestelling van 70 soortgenoten. Nu zijn er nog eens 90 M6-en bijbesteld welke eind 2006 op de sporen verschijnen, in totaal dus 370 M6-rijtuigen. Opvallend is dat de aantallen eerste- en tweede-klasserijtuigen, stuurstand- en multifunctionele rijtuigen, mooi verdeeld zijn om stammen van 5 rijtuigen te vormen met een loc reeks 27 of 21. Tot de komst van de stuurstandrijtuigen rijden de langere samenstellingen meestal met twee dergelijke locomotieven, één vooraan en een tweede als duwloc, meestal in treinschakeling. Het in treinschakeling rijden (voor en achter) kan gemakkelijk vastgesteld worden door de opstaande stroomafnemer achteraan. Het is nog steeds de bedoeling om 2 stammen van 5 M6-en samen te voegen tot één enkele trein, wat rijpaden door de Brusselse N/Z-verbinding kan uitsparen.

A.J. en E.H.



‘Speciale’ Lourdestrein

Op maandag 18 juli was er de terugkeer van een Lourdesbedevaartstrein met bestemming Lier en Turnhout. In Lier had deze trein bijna 1 uur voorziene stilstand om de gehandicapte bedevaarders die met twee Franse SNCF-ambulancerijtuigen werden vervoerd te laten uitstappen. De volledige trein was 14 rijtuigen lang en had met de locomotief erbij een totale lengte van 358,40 meter. Dit is natuurlijk lang om in het eindstation Turnhout volledig aan het perron te komen aangezien dat tussen twee drukke overwegen ligt. Daarom moesten er in Lier twee rijtuigen afgehaakt en opzij gesteld worden. Deze twee SNCF-UIC-couchetterijtuigen werden zeer uitzonderlijk door een ... onderstopmachine van Infrabel (!), dat daar ter plaatse was van spoor 1 naar

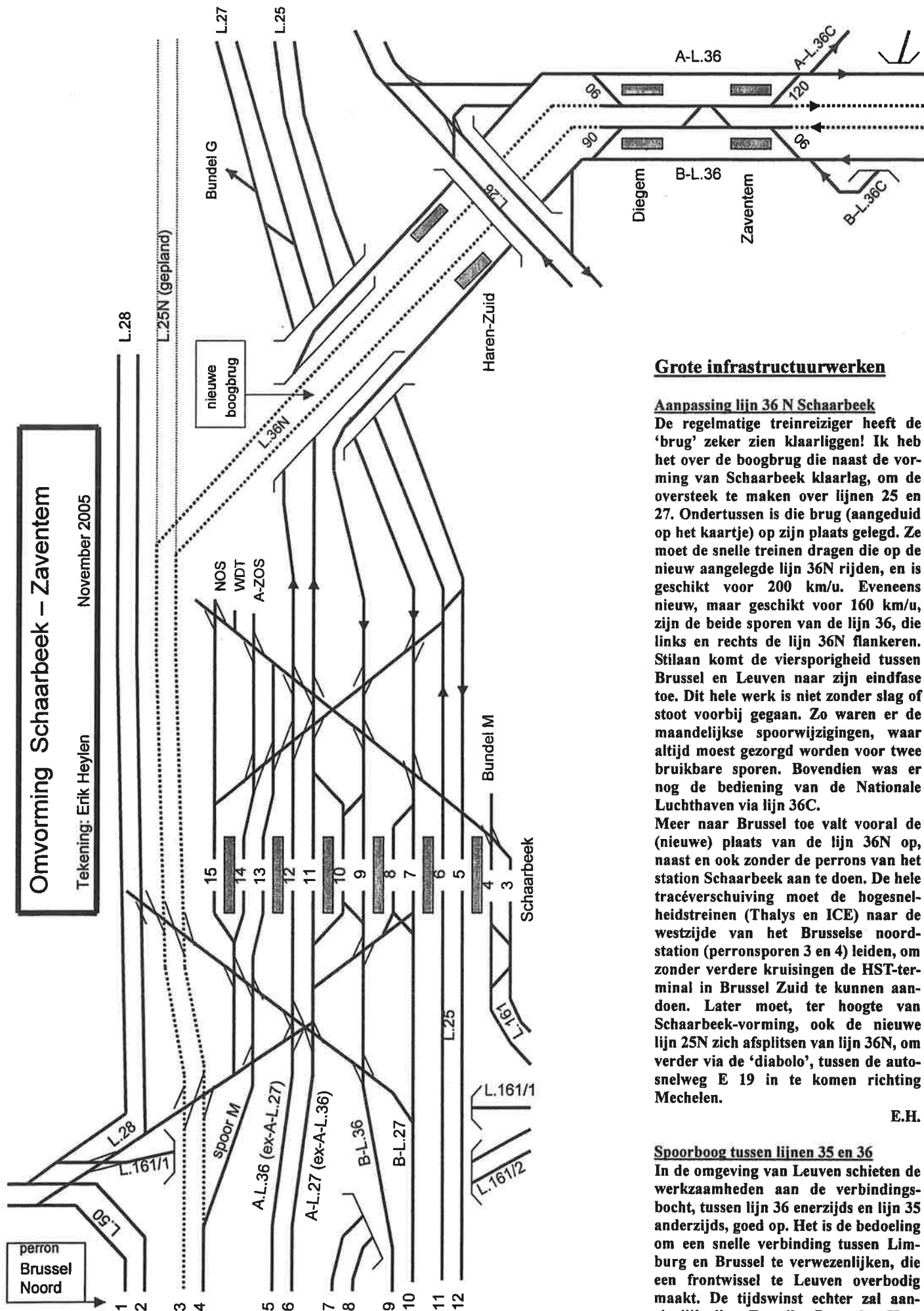
spoor 4 gerangeerd. Daarna was er de INFRA-loc 6295 die vanuit Antwerpen ter plaatse aangekomen was. Deze werd vervolgens vóór de twee rijtuigen gezet kant Herentals/Turnhout, om later achteraan de lege Lourdestrein aan te koppelen bij zijn terugkomst uit Turnhout. Op die manier werd de E-loc ontslaan van alle rangeerbewegingen, wat wel gebeurde bij de heenreis op 11 juli. Toen werd deze trein door onze voorzitter bestuurd (zie ons vorig nummer op blz. 14).

Noël Suys

Foto linksonder: Bij de terugrit werden deze rijtuigen terug aangebracht met de Infra-loc 6295. Lier op 18 juli 2005.

Foto: Noël Suys





Omvorming Schaarbeek – Zaventem

Tekening: Erik Heylen

November 2005

Grote infrastructuurwerken

Aanpassing lijn 36 N Schaarbeek

De regelmatige treinreiziger heeft de 'brug' zeker zien klaarliggen! Ik heb het over de boogbrug die naast de vorming van Schaarbeek klaarlag, om de oversteek te maken over lijnen 25 en 27. Ondertussen is die brug (aangeduid op het kaartje) op zijn plaats gelegd. Ze moet de snelle treinen dragen die op de nieuw aangelegde lijn 36N rijden, en is geschikt voor 200 km/u. Eveneens nieuw, maar geschikt voor 160 km/u, zijn de beide sporen van de lijn 36, die links en rechts de lijn 36N flankeren. Stilaan komt de viersporigheid tussen Brussel en Leuven naar zijn eindfase toe. Dit hele werk is niet zonder slag of stoot voorbij gegaan. Zo waren er de maandelijkse spoorwijzigingen, waar altijd moest gezorgd worden voor twee bruikbare sporen. Bovendien was er nog de bediening van de Nationale Luchthaven via lijn 36C.

Meer naar Brussel toe valt vooral de (nieuwe) plaats van de lijn 36N op, naast en ook zonder de perrons van het station Schaarbeek aan te doen. De hele tracéverschuiving moet de hogesnelheidstreinen (Thalys en ICE) naar de westzijde van het Brusselse noordstation (perronsporen 3 en 4) leiden, om zonder verdere kruisingen de HST-terminal in Brussel Zuid te kunnen aandoen. Later moet, ter hoogte van Schaarbeek-vorming, ook de nieuwe lijn 25N zich afsplitsen van lijn 36N, om verder via de 'diabolo', tussen de autosnelweg E 19 in te komen richting Mechelen.

E.H.

Spoorboog tussen lijnen 35 en 36

In de omgeving van Leuven schieten de werkzaamheden aan de verbindingsbocht, tussen lijn 36 enerzijds en lijn 35 anderzijds, goed op. Het is de bedoeling om een snelle verbinding tussen Limburg en Brussel te verwezenlijken, die een frontwissel te Leuven overbodig maakt. De tijdswinst echter zal aanzienlijk zijn. Zo zullen Brussel en Has-

selt op minder dan één uur (nvdr: 48 min) van elkaar verwijderd zijn, iets waar Limburgers al heel lang van dromen.

Raf De Landtsheer

Tunnel Soumagne

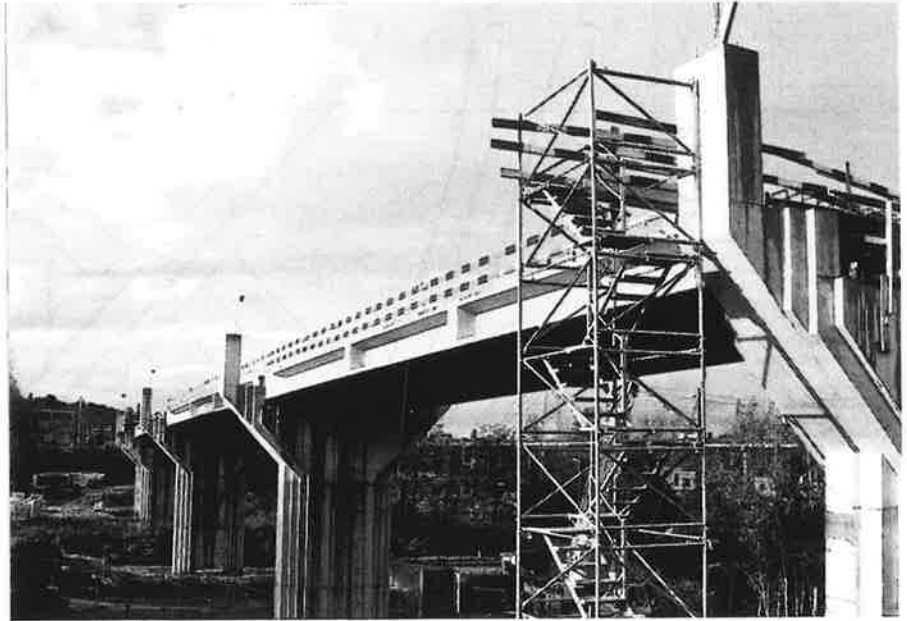
Vanwege één onzer leden die de uitstap naar de TTA gemist had bereikte ons volgend relaas. Ondanks het feit dat het in de "ik"-vorm werd geschreven is zijn relaas zeker het lezen waard.

Ik dus die ochtend (24 september 2005) met de fiets naar het station van Deinze. Ik had geluk want het was de eerste dag van de 'Birthday'-ticketten aan 5 euro H/T, met de trein naar Gent, en dan met de IC van 7h56 naar Brussel-Zuid, waar ik 13 minuten overstaptijd had. Helaas werden die dag alle treinen van lijn 50A omgeleid langs Schellebelle-Aalst-Denderleeuw, en dan verder langs 50A naar Brussel. Dat ging nog vrij vlot, mijn trein is met ...13 minuten vertraging Brussel-Zuid binnengereden om 8h36. Ik heb nog net mijn IC naar Luxemburg, vertrek 8h36 het station zien uitrijden, die heeft dus géén aansluiting afgewacht! Meteen wist ik dat ik te laat op de afspraak zou zijn. Nu was er op die dag ook een uitzonderlijk bezoek aan de tunnel van Soumagne en daarom heb ik me maar vlug een nieuw ticket naar Liège aangeschaft.

Om 10 uur was ik in Liège (langs de oude lijn 36). Daar zouden bussen naar de tunnel zijn, maar was het nogal chaotisch: niemand van de NMBS wist van iets, behalve dat er een bus zou zijn om 10h20, en de volgende om 11h20... . De bus van 10h20 is nooit gekomen, en ongeveer 100 ongeduldige bezoekers (inclusief mezelf) zijn effectief tot 11h20 geduldig moeten blijven wachten eer er nog een "spécial" TEC-bus kwam, die dan na bestorming ook nokvol zat. Om 11h45 kwamen we aan, aan de kant Liège van de tunnelingang.

Daar is de werf heel mooi en proper afgewerkt, er was veel volk, en een beetje minder animatie. Om 11h55 ben ik dan vertrokken voor de 6,5 km te voet, naar boven en oostwaarts door de tunnel. Eigenlijk was alles vanwege de NMBS (Infrabel) héél slim georganiseerd! De eerste 100m van de tunnel was er een nadarafsluiting om wandelaars (links), en fietsers (rechts) van elkaar te scheiden. Verder was er geen scheiding meer, maar hielden de meesten zich netjes aan hun kant. Gelukkig was men zo slim om de doortocht bergop te organiseren, ik durf er niet aan te denken hoe gevaarlijk het zou geweest zijn als men de fietsers bergaf had laten rijden (snelheid).

De tunnel heeft immers een permanente helling van 17 promille, het tunnelportaal oost ligt 120m hoger dan west. De meeste fietsers moesten flink duwen om boven te geraken. Ook heel slim was dat er onderweg, zo om de km, WC's



voorzien waren, waar telkens veel van gebruik gemaakt werd. Halfweg stond een ziekenwagen met EHBO-post. Ook waren er enkele kunstenaars en een ballonman om het voor de kinderen wat minder saai te maken. De tunnel was heel proper, beton, en droog, en goed verlicht. Merkwaardig is dat de eerste 2 km kant Liège kaarsrecht, en de volgende 4,5 km naar Aachen in een continu flauwe bocht naar links liggen. De in- en uitgang van de tunnel staan dus in een hoek van zo'n 15° ten opzichte van elkaar. Na ongeveer 2 km is er een nooduitgang naar de oppervlakte voorzien, uitgang ongeveer 40 m hoger, (niet toegankelijk voor de bezoekers). Na ongeveer 4 km is de ronde tunnelbuis even onderbroken door een korte rechte sectie, op die plaats was de 50 m diepe toegangspuit van waaruit in de twee richtingen is geboord geweest (er waren dus in totaal 4 boorfronten). Ook op die plaats is er nu een nooduitgang naar boven voorzien.

Ik heb die dag van alles gezien. Honderden mensen gaven bij het bordje "1 km afgelegd" al op, en keerden terug naar de start. Nog duizenden anderen miskeken zich totaal op de afstand en moesten sleuren en slepen aan kinderfietsjes en ander tuig. Heel veel dappere oudjes en 'zwaardere profielen' hebben de hele afstand afgelegd, maar ik denk dat de meesten zich zwaar verkeken hebben op die afstand. Ikzelf heb iedereen ingehaald en ben continu doorgestapt, om 12h50 was ik erdoor. Maar de meesten hebben er wellicht (te voet) 1h30 tot 2h30 over gedaan. Ook aan de kant Aachen is alles heel mooi en proper afgewerkt.

De meeste fietsers volgden van hieraf het aangeduide parkoers terug naar beneden, langs de Ravel op de bedding van lijn 38. De meeste wandelaars keer-

Foto linksboven:

Op de foto zien we de in aanbouw zijnde brugpijlers om lijn 35 (Leuven – Mechelen) te overbruggen. 17-11-05, westkant richting Herent - lijn 36

Foto: Raf De Landtsheer

den met nokvolle TEC-bussen terug, langs gewone wegen, naar beneden.

In de namiddag gingen de TEC-bussen dan door de tunnel rijden, die toen niet meer voor wandelaars en fietsers toegankelijk was. Er waren die dag een paar duizend bezoekers verwacht, het zijn er uiteindelijk 30.000 geworden. Voor de geharden onder ons was er ook een 8,5 km lang wandelparkoers terug naar beneden uitgestippeld. Daar ben ik om 13h15 aan mijn boterhammeke begonnen. Over de terugtocht heb ik 1h45 gedaan.

Dat was zeer interessant (mooie vergezichten, langs de oude 'put' op 4 km van de tunnel, en langs de andere nooduitgang, maar tevens loodzwaar, met continu zware hellingen langs smalle paadjes. Alweer hebben heel wat moedigen zich hier ferm verkeken. Er stond telkens aangeduid hoe hoog je ten opzichte van de tunnel zat.

Dat varieerde voortdurend van 40 m, 150 m, 50 m tot 200 m. Opvallend was hoeveel 'gewone' mensen (bewoners) mij onderweg goeiedag gezegd hebben, daar kunnen wij norske Vlamingen nog iets van leren. Terug beneden ben ik nog doorgewandeld tot het station van Angleur (lijn 42) vanaf waar mijn ticket "zone Marche" weer geldig was. Totaal heb ik die dag zo'n 20 km gewandeld. Als ik ooit de kans krijg om door de tunnel van Soumagne te rijden, zal ik met veel plezier terugdenken aan de wandeling door en over de tunnel.

Wouter Janssens

De Lijn Antwerpen

Reclame-trams:

Sinds ons vorig nummer hebben er weer heel wat trams hun reclamejas veranderd. Ondanks een recent vonnis dat het overkleven van de ramen verbiedt, wordt dat procédé nog steeds gehanteerd. De Lijn en haar reclame bureau verschuilt zich hier achter 'nog lopende contracten'. Er rijden momenteel niet minder dan 20 trams met reclame in Antwerpen, alle PCC 1.

Nieuwe reclames:

- 7003 Champion Concept Store ex Nokia tot augustus 05
- 7006 Plus uitzendbureau ex Dienstenhuis tot september 05
- 7041 Perry ex Lessius hogeschool tot september 05
- 7049 La Réunion ex RBK Reebok tot september 05

Leveringen en revisie van trams:

Midden december is het vervolg van de reeks Hermelijn 2 terug op gang gekomen en werd de 7258 afgeleverd. Dit heeft ook zo zijn gevolgen. Zowel Gent als Antwerpen kampen met een ernstig probleem om alle trams onder dak te krijgen. De nieuwe tramloods aan de grens Wijnegem/Deurne komt er met minstens één jaar vertraging en is waarschijnlijk operationeel in 2008. Om ondertussen zo veel mogelijk plaats te maken is beslist om de niet verbouwde en ondertussen ontmantelde PCC 7015, samen met de terzijde gestelde 7024 niet verder te reviseren en buiten dienst te zetten. De 7009 is sinds november terug in dienst en aan de 7027 wordt verder gewerkt. Geruchten zijn er natuurlijk steeds in zo'n geval. Eén ervan is de constructie van een inspectiewagen voor de bovenleiding. De piste om de nog te leveren Hermelijnen rechtstreeks naar de kust af te leiden is verlaten na de beslissing om Hermelijn 1 op de nieuwe tramlijn 5 in te zetten. Ook omdat er nog steeds bijkomende vervoerscapaciteit nodig is te Antwerpen is dit echter moeilijk te verantwoorden. Daarom zou het best kunnen dat een gedeelte van de PCC 1 (definitief) aan de kant gaat. Is het vervangen van de voorfilm op maar 25 stuks (7035-7059) hier een teken aan de wand? Ten slotte nog vermelden dat eind november de 7052 na herstelling terug in dienst is.

Bovenleiding:

We kunnen hier beter schrijven 'beter laat dan nooit'. Inderdaad, de tijdelijke Minder Hinder bruggen op de Singel die de tramlijnen 2, 7 / 15, en 8 / 11 overspannen kregen uiteindelijk toch een vaste stroomrail in de plaats van de tot nu toe (onprofessioneel) gespannen rijdraad. Lees of herlees onze vliegende reporter in Rail Revue 2004/3 blz. 21. De bruggen die geplaatst werden om het

verkeer tijdens de werken aan de ring min of meer op gang te houden moeten de komende maanden terug afgebroken worden, maar we weten met zijn allen zeer goed wat tijdelijk, zeker in Antwerpen, betekend.

Bundel 600:

Als één van de laatste streeklijnen rond Antwerpen wordt de lijnenbundel 60 herzien. We hadden al een nieuwe lijn 62 tussen Antwerpen en Schoten als Minder Hinderlijn. Sinds 1 oktober 2005 is lijn 60 opgesplitst in volgende lijnen:

- 600 Antwerpen – Schoten-ring – Hoogstraten – Meer
- 601 Antwerpen – Schoten-ring – Sint-Job
- 605 Antwerpen – Hoogstraten – Meer (sneldienst via E19)
- 607 Sint-Job – Sint-Antonius – Malle Scholen (schooldienst)
- 608 Sint-Job – Klein-Veerle – Hoogstraten (schooldienst)
- 610 Antwerpen – Schoten-centrum – Schilde – Oelegem
- 620 Antwerpen – Schoten-centrum – Hoogstraten – Meer
- 621 Antwerpen – Schoten-centrum – Sint-Job
- 629 Antwerpen – Schoten – Brecht – Malle (schooldienst)

Einde Minder Hinder:

Het grootste gedeelte van de getroffen maatregelen blijft ook na de ringwerken behouden. Het was zo dat er een gedeelte van de nieuwe lijnen slechts op belangstelling mochten rekenen na verloop van enkele maanden. Zeker de sneldiensten hadden en hebben veel reizigers uit de auto gelokt. De gereserveerde stroken op de snelwegen betekenden een grote tijdsinstroom. Ook de slechts dit jaar verlengde lijn 123, de snelle verbinding tussen de Rooseveltplaats en Merksem, wint nog steeds

klanten bij. De bijkomende diensten op de tangentlijn 33, en de volledige lijn 240 vervielen, maar voor lijn 33 moest men in de spits toch terug versterkingsritten toevoegen. Ook op andere lijnen vervielen een aantal diensten, andere werden samengevoegd. Al bij al gaat De Lijn met een aanbod van ongeveer 70% zo'n 95% van zijn klanten vervoeren.

Spoorwerken

Leien en Bolivarplaats:

Eindelijk kunnen we de titel Leien aanvullen met Bolivarplaats. Dat is alleszins goed nieuws, want het betekend dat er (terug) spoorse activiteit is waar te nemen aan het voormalige Zuidstation. Nadat alles daar reeds meer dan veertig jaar geleden tegen de vlakke ging voor de constructie van het toegangscomplex naar en van de Kennedytunnel, liggen er terug tramsporen op deze plaats. Begin oktober werden de eerste voorge-monteerde sporen en wissels afgeleverd en vrijwel onmiddellijk daarna geplaatst in aansluiting op de tram- en busbedding van de Amerikalei. Half november werden ze ook geplaatst langs de kant van het nieuwe gerechtshof. Alles wijst er op dat rond de tijd dat U dit leest (met het ingaan van het kerstverlof van de 'werkers') de nieuwe lus technisch berijdbaar moet zijn. De aansluiting van lijn 8 met verlenging en vernieuwing vanaf Lambermont komen de volgende weken aan bod.

Foto rechtsonder:

Een eerste lading sporen op de vernieuwde Bolivarplaats, 10 oktober 2005

Foto: Luc Couscheir



Ook de werken ter hoogte van de Nationale Bank lopen ten einde. Nadat de parking en de wegtunnels onder dak zijn konden gedurende de laatste weken van november de laatste spooraan-sluitingen afgewerkt worden. Dit betrof de terugkeermogelijkheid vanaf de Leopoldplaats en Mechelsesteenweg naar Centraal Station of Zuid. Op 15 november werden de laatste verbinding-bogen aan de Bank geplaatst, gevolgd door de bovenleiding.

Op de nieuwe trajecten is men ook druk doende om het infotramsysteem te (her)installeren. Dit gebeurt dus in de Lange Gasthuisstraat, de Britse- en Amerikalei en aan de Bolivarplaats. Dezelfde werken zullen ook gebeuren aan de Sint Bernardsesteenweg voor de lijnen 4 en 12.

Mortsel:

Op zaterdag 7 oktober werd de nieuwe tram- en busbaan officieel ingehuldigd. De gezagsdragers zoals de bevoegde minister, de burgemeester en de directeur-generaal van De Lijn luisterden deze festiviteit met hun aanwezigheid op. Het Antwerpse tram- en busmuseum had een groot aantal voertuigen van stal gehaald.

Op zaterdag reed er een inhuldigings-stoet gevormd door de 200, 4408, 6451, 7386, 2000 en een Hermelijn. Ook aanwezig waren de autobussen van ex MIVA (530), Kruger en Van Rompaye. Op zondag was er een intensieve tramdienst met de 4408, 6451 en 7386 tussen Mortsel en de lus Koninklijkelaan die op een massale belangstelling mocht rekenen vanwege het publiek en fotografen.

Minder gezagsdragers, maar meer gemopper waren er de volgende weekends 15/16 en 22/23 oktober, alsook 19/20 november, wanneer er voor de zoveelste keer een onderbreking was van de tramdienst. De reden is simpelweg de vervanging van de tramsporen met een poging tot wegwerken van enkele oncomfortabele 'knikken' in de spoorligging. Tevens werden er enkele schoonheidsfoutjes in de betonbedding weggewerkt. Natuurlijk waren er de reeds traditionele buspendels en het even traditionele tandengeknars van de reizigers.

Foto linksboven:

MIVA 530 met film van lijn 22 aan de grens met Berchem.

Foto midden:

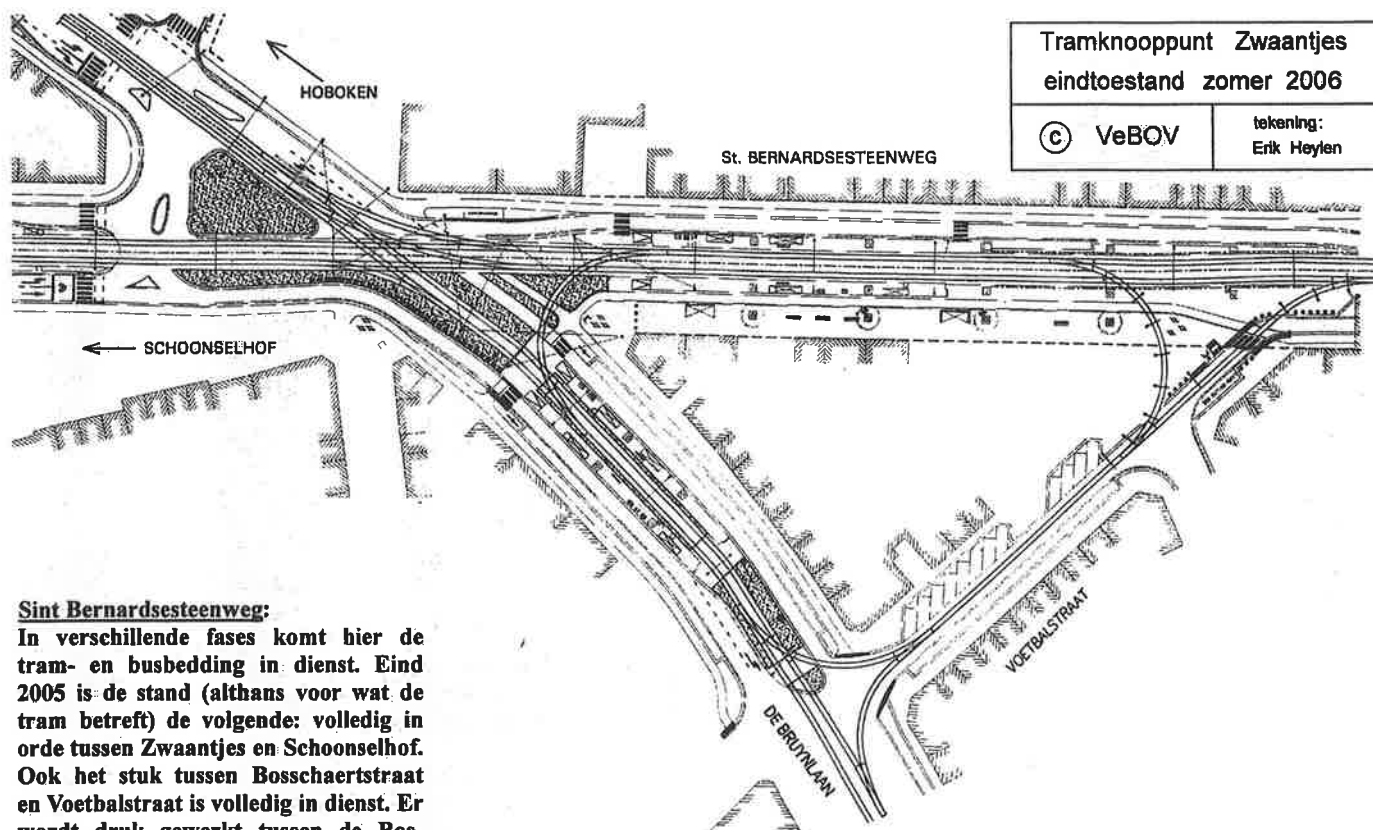
Van Rompaye op lijn Kontich-Waarloos.

Foto linksonder:

Motorwagen 4408 sleept de 200 terug richting Groenenhoek. Op de voorgrond het nieuwe spoor richting Boechout.

Alle foto's: Luc Couscheir





Sint Bernardsesteenweg:

In verschillende fases komt hier de tram- en busbedding in dienst. Eind 2005 is de stand (althans voor wat de tram betreft) de volgende: volledig in orde tussen Zwaantjes en Schoonselhof. Ook het stuk tussen Bosschaertstraat en Voetbalstraat is volledig in dienst. Er wordt druk gewerkt tussen de Bosschaertstraat en de Zaanstraat. Op dit gedeelte werd er op 31 augustus een voorlopig spoor in dienst gesteld richting stad. In de richting Hoboken was dit op 2 september. Er worden daar tijdelijk bovenleidingsmasten gebruikt afkomstig van de Leien.

Daar tussen in is er het belangrijke kruispunt Zwaantjes. Dit is niet alleen een belangrijk tramknooppunt voor de lijnen 2, 4 en 12 (vanaf maart 2006 terug lijn 24) maar heeft tevens een keerlus voor de in- en uitrukkende trams van de tramloods Hoboken. Het is ook het laagste punt voor wat de riolering en wegnis betreft van de streek. Uw redacteur kan zich nog goed de 'Venetiaanse' toestanden herinneren bij felle regen. De boten werden dan weliswaar vervangen door verzopen PCC's en tweassers. Om het (tram)-verkeer niet te fel te hinderen bij de hernieuwing van de rioleringen werden de buizen dan ook onder het bewuste kruispunt geduwd. Hoe alles er over ongeveer één jaar gaat uitzien, vindt U terug op het bijgevoegde plan. Alle halten worden samengevoegd op de samenkomst van de De Bruynlaan en de Sint Bernardsesteenweg kant stad. Deze aan de kant Schoonselhof en in de Antwerpsesteenweg verdwijnen. Op die manier is er een verbeterde overstap mogelijk met minimale loopafstanden. Richting Hoboken is er nu een voorlopig spoor geplaatst tegen de huizenrij, in de richting stad wordt er voor de lijnen 4 en 12 (24) langs de Voetbalstraat gereden. Tussen de Zaanstraat en de Emiel Vloerstraat /Silvertopstraat moeten de werken nog beginnen. Terloops even vermelden dat er geruch-

ten de ronde doen om in die omgeving een nieuwe tramloods te bouwen ter vervanging van deze van Hoboken die nogal gecontesteerd wordt door de buurtbewoners en die trouwens toch zou moeten vernieuwd of aangepast worden voor de inzet van de Hermelijnen. Verkoop van de oude loods voor bebouwing zou veel geld kunnen opbrengen en de nieuwbouw kunnen financieren.

L.C.

Foto onder:

Een PCC-stel van lijn 12 komt op 8 oktober uit de Voetbalstraat. Vooraan de nieuwe afrijwissel richting stad.

Foto: Luc Couscheir



Tramlijn 5

Een nieuwe tramlijn in Antwerpen.

Volgend jaar komt er in Antwerpen een bijkomende tramlijn. De laatste maanden doken er her en der geruchten op over op gang zijnde wijzigingen bij het Antwerpse tramnet. Dat VeBOV hierover op de achtergrond bleef had een grondige reden. Het is uiteindelijk dankzij de Bond van Trein, Tram en Busgebruikers of kortweg B.T.T.B. (*) dat met lobbywerk en overleg tot resultaat heeft geleid. De lezers moeten echter ook weten dat zowel een redacteur als een bestuurslid van onze vereniging ook bij de B.T.T.B. actief zijn en dat is dan ook de hoofdreden dat we in dit dossier enige discretie aan de dag hebben gelegd. We kunnen U alvast vertellen dat er zowel in de B.T.T.B. werkgroep Antwerpen, als bij De Lijn Antwerpen vele uren van overleg zijn geweest. Uiteindelijk komt alles in orde en is het toch maar het resultaat dat telt. Wat hieronder volgt is het relaas van het hoe, waarom en het tot stand komen van die nieuwe tramlijn. Als U hierna 'we' in de tekst vindt, dan wordt dus wel B.T.T.B. bedoeld.

Aanleiding

De directe aanleiding was de aankondiging dat de ringsnelweg (R1) de volgende jaren geheel hernieuwd zou worden. De Lijn kwam met een minderhinderplan dat uitsluitend voorzag in een aanzienlijke versterking van een groot aantal autobuslijnen van en naar de stad. Ondertussen was er reeds enkele jaren ook een felle stijging van het aantal reizigers - ook binnen de stadsgrenzen - waar te nemen. Daaraan werd echter met de minderhinder lijnen weinig of niets aan verholpen. Het grote knelpunt bij al de voorgestelde maatregelen blijft hierbij het vastrijden van tram en bus in de files naar en van de stad. Op de snelwegen werd daar aan verholpen door het inleggen van sneldiensten op voorbehouden rijstroken. Inmiddels is gebleken dat die maatregel een succesnummer is geweest. De meeste knelpunten zouden de kruispunten met de Singel worden waaraan men trachtte verhelpen door het plaatsen van voorlopige bruggen. Het was voor de B.T.T.B. toen al duidelijk dat enkel een eigen tram- of busbedding soelaas konden brengen. We wisten natuurlijk dat er nog mogelijkheden waren via de premetro, en dat er bijkomende trams op komst waren. Met deze gegevens in het achterhoofd zijn we dan gaan brainstormen over een aantal bijkomende, mogelijke verbindingen die tevens langs de nieuwe P+R parkings kwamen. Volgende nieuwe snelle premetrolijnen zijn mogelijk. Het toegekende nummer was enkel een 'werk-

nummer', meestal een combinatie van de gevolgte bestaande lijnen.

- 111 P+R Metropolis – station Luchtbal – CS – station Berchem – Groenenhoek – (Eksterlaar)
- 113 P+R Metropolis – station Luchtbal – CS – P+R Linkeroever
- 212 P+R Metropolis – station Luchtbal – CS – Harmonie – P+R Bouwcentrum – Zwaantjes – P+R Schoonselhof
- 311 P+R Keizershoek – CS – station Berchem – Groenenhoek – (Eksterlaar)
- 312 P+R Keizershoek – CS – Harmonie – P+R Bouwcentrum – Zwaantjes – P+R Schoonselhof
- 112 Wim Saerensplein – CS – Harmonie – P+R Bouwcentrum – Zwaantjes – P+R Schoonselhof
- 123 Wim Saerensplein – CS – P+R Linkeroever
- 128 Wim Saerensplein – CS – station Berchem – Groenenhoek – (Eksterlaar)
- 308 P+R Linkeroever – CS – station Berchem – Groenenhoek – (Eksterlaar)

Voor al deze lijnen moest er nul meter bijkomende infrastructuur aangelegd worden, wij zijn zuinige mensen.

Weerhouden tracés

Omdat negen bijkomende lijnen natuurlijk niet realistisch was zijn we vervolgens lijn(gedeelten) gaan combineren. Al met drie bijkomende lijnen bekwamen we een goede spreiding over de gehele agglomeratie. Met de lijnen 123, 212 en 311 komen er zes antennes in alle richtingen van de agglomeratie. We voorzagen ook in het verlengen van de bestaande lijn 15 tot Zwijndrecht. Al de voorgestelde lijnen waren bijna volledig op eigen bedding en dus praktisch filevrij. Omdat deze drie lijnen evenwel door gebrek aan (toen) onvoldoende groot trammateriaal niet echt mogelijk waren werden er uiteindelijk twee lijnen weerhouden, te weten:

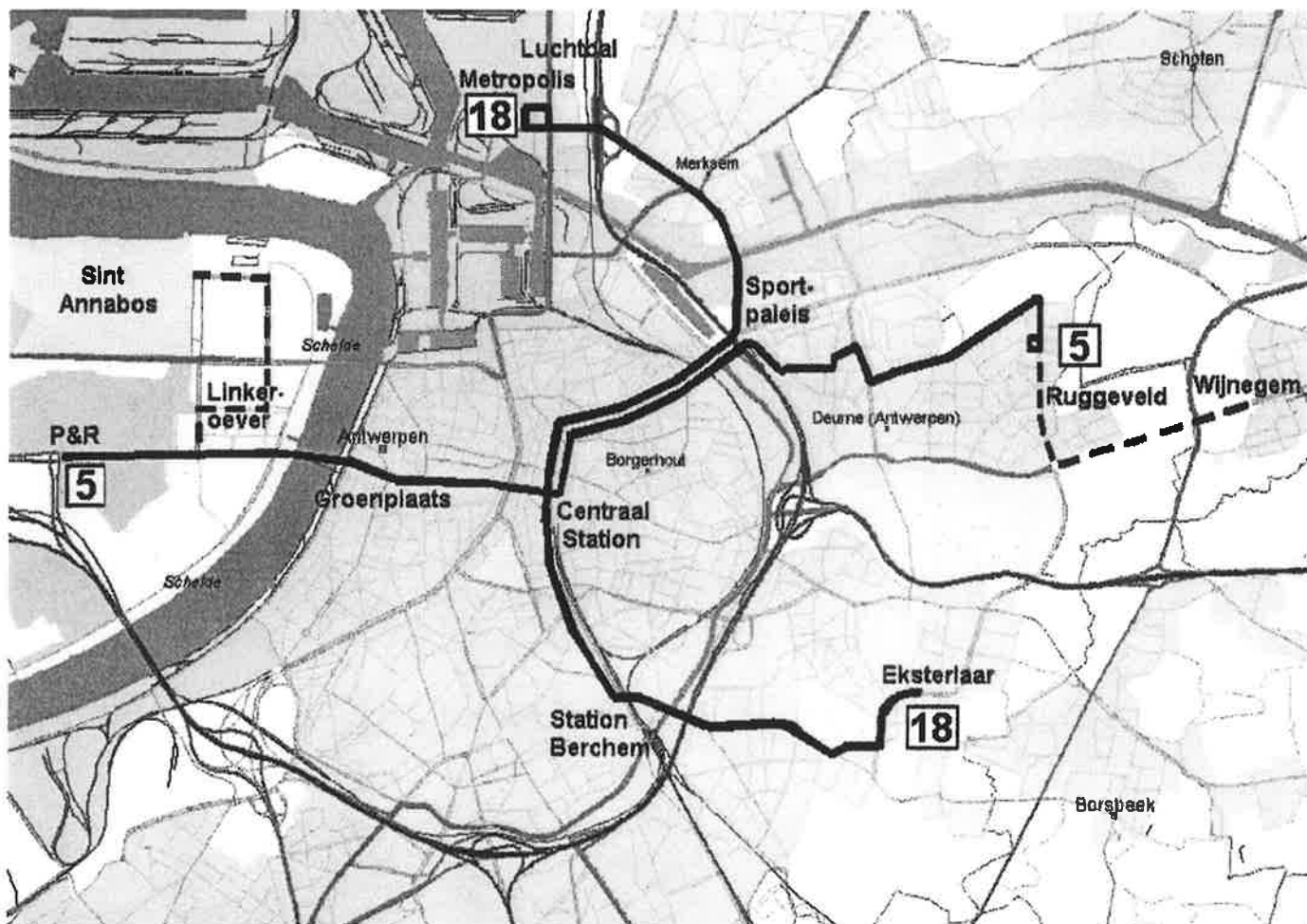
- 111 P+R Metropolis – station Luchtbal – CS – station Berchem – Groenenhoek – (Eksterlaar)
- 112 Wim Saerensplein – CS – Harmonie – P+R Bouwcentrum – Zwaantjes – P+R Schoonselhof
- bijkomend zou lijn 15 verlengd worden tot Zwijndrecht.

Nu komt er bij het introduceren van een nieuwe tramlijn nog veel meer kijken dan rails en trams. We moeten minstens ook trambestuurders (m/v) hebben en niet te vergeten alles wat we maar 'administratieve maatregelen' noemen. Dit plan werd vervolgens aan De Lijn voorgelegd, maar werd door hen nog te zwaar bevonden, zeker voor een snelle uitvoering. Dan nog maar wat verder afgezwakt. Tijdens onze gesprekken kwam vanwege De Lijn het idee om wat te gaan doen aan de moeilijke lijn 12 (en lijn 24).

Ondertussen was lijn 3 ook al uit zijn voegen aan het barsten, vooral op het gedeelte tussen CS en Sportpaleis. Uiteindelijk kwam er als compromis het volgende. Een ingekorte lijn 12 en een terug verlengde lijn 24. Daarbovenop een nieuwe lijn via de premetro om lijn 3 te versterken en Deurne Noord (Wim Saerensplein) te bedienen. Voordelen zijn in elk geval een snelle verbinding vanuit Deurne Noord, een ontlasting van lijn 3 in de premetro en in de toekomst een (geringe) ontlasting van het kruispunt met de Brederodestraat wanneer de 12 naar de Bolivarplaats gaat rijden. We waren het alvast eens dat zowel de 24 als de nieuwe lijn met groot trammateriaal moet rijden, dus gekoppeld of Hermelijnen. Een overstap voor de reizigers van Deurne Noord tussen de nieuwe lijn en de korte 12 kan gebeuren ter hoogte van het metrostation Schijnpoort. Eindhalte voor de korte 12 wordt het Sportpaleis (Ius Vanderdelftstraat). Jammer genoeg draait de administratieve molen traag en zijn de ringwerken inmiddels vrijwel afgerond, maar zijn de bijkomende reizigers wel gebleven en dus lag de weg open tot wat nu de nieuwe tramlijn 5 gaat worden. Tijdens een persconferentie werd ons de vraag gesteld waarom nu juist lijn 5. Een eerste reden is het beschikbaar zijn van dit lijncijfer. Al jaren geleden werd dit voorbehouden voor een nieuwe lijn naar Wilrijk. Een tweede reden is een zekere historische band met trajectgedeelten in de vorige eeuw.

De nieuwe tramlijn 5 en de reorganisatie van de lijnen 12 en 24:

Op 29 september vond er te Antwerpen een "knusse" persconferentie plaats. Aanwezig waren de bevoegde minister, directieleden van De Lijn Antwerpen, de B.T.T.B. afgevaardigden en de pers. Uit de perstekst van Het kabinet van Minister Van Brempt, Vlaams Minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen het volgende: Nieuwe tramlijn in Antwerpen, onbenut stuk metro wordt in gebruik genomen. Vanaf 4 maart 2006 rijdt er een nieuwe tramlijn in Antwerpen. Het gaat over tramlijn 5 die Deurne via het stadscentrum met Linkeroever zal verbinden. Hiermee neemt De lijn een onbenut stuk premetro in gebruik. (n.v.d.r. de helling achter de Ten Eekhovellei is reeds vele jaren in gebruik voor in en uitritten van lijn 12). Met de nieuwe tramlijn wordt tegemoetgekomen aan de vraag van de reizigers naar een betere, snellere en meer betrouwbare verbinding met de stad. Tijdswinst voor de inwoners Deurne en extra capaciteit voor premetronet. Via de nieuwe tramlijn krijgen de inwoners van Deurne een snellere verbinding met de binnenstad en met Linkeroever. Daarnaast vangt



de nieuwe tramlijn het huidige capaciteitsgebrek op de drukke tramlijn 3 tussen Schijnpoort en het centrum op. De tijdwinst tussen Wim Saerensplein en premetrostation Astrid bedraagt 9 minuten, tot de Rooseveltplaats/Premetrostation Opera is dit 11 minuten ten opzichte van de huidige lijn 12. De voorziene ritduur tot Linkeroever is 24 minuten.

Frequentie en reisweg:

De nieuwe tramlijn 5 legt tussen het Wim Saerensplein in Deurne en de Krijgsbaan (n.v.d.r. bedoeld wordt de terminus van de lijnen 2 en 15 en niet die van lijn 3 in Zwijndrecht) een traject af van 10 km. Op de lijn worden Hermelijntrams ingezet. Op weekdays rijdt tram 5 tijdens de spitsuren om de 7,5 minuten, tijdens de daluren om de 10 minuten. Op zaterdag rijdt ze om de 12 minuten en op zondag is dat elke 15 minuten. Tramlijn 5 volgt de huidige lijn 12 tot aan de Ten Eekhovellei en neemt vervolgens de premetrohelling naar station Schijnpoort en vervoegt dan de lijn 3 tot aan de terminus Linkeroever van de lijnen 2 en 15.

Reorganisatie tramlijnen 12 en 24:

De nieuwe tramlijn 5 maakt deel uit van een hervorming van het tramaanbod tussen Deurne Noord, Antwerpen Zuid, Kiel, Hoboken en het centrum van Antwerpen. Door de komst van

tramlijn 5 wordt de reisweg van tram 12 en 24 gewijzigd. Tramlijn 12 wordt vanaf maart 2006 een stuk korter, terwijl tramlijn 24 een gedeelte van tramlijn 12 zal overnemen en zo'n langer wordt. De nieuwe tramlijn 5 en de reorganisatie van tramlijnen 12 en 24 worden gefinancierd door een herschikking van middelen binnen de entiteit Antwerpen. Met het inkorten van lijn 12 en het herwerken van lijn 24 ontstond de mogelijkheid om dit project te realiseren binnen de huidige budgetten. (n.v.d.r.: indien op 1 maart de Bolivarplaats nog niet kan bereden worden heeft de nieuwe lijn 12 een voorlopig eindpunt aan het Zuidstation (huidige terminus lijn 24). (n.v.d.r.: de hele operatie vergt slechts een gering aantal trams, over de week natuurlijk wel meer diensten.

Voor lijn 5 zijn dat in 10 minuten frequentie 7 Hermelijnen (2 x 24' + rust). De korte 12 vergt waarschijnlijk maximum 10 losse PCC's. Voor de verlengde 24 worden dit 16+16 PCC2 stellen. Dit kan allemaal gerealiseerd worden met het aanwezige wagenpark. Er moet evenwel dringend voorzien worden in een tweede terminus op Linkeroever Noord, want alle tramlijnen naar of via één punt is wel van het goede teveel.)

De Lijn Antwerpen ontlast gedeeltelijk eveneens lijn 3 en dat was dringend nodig. Tussen Linkeroever en Opera

Tekening boven:

Op de bovenstaande tekening staan de beide 'antifiletramlijnen' 5 en 18 (= ex-111) afgebeeld die vorig jaar met een aangepast plan werden voorgesteld. Het is enkel lijn 5 die op 4 maart 2006 in dienst wordt gesteld.

kan men in de spits gemiddeld om de anderhalve minuut een tram verwachten. Wellicht moet men in de toekomst het signalisatiesysteem vernieuwen en de snelheid opdrijven.)

Groot potentieel voor tram 5: Tram 3 is na de Kusttram de meest succesvolle tramlijn in Vlaanderen. Tramlijn 5 heeft op termijn een gelijkaardig potentieel als tram 3. Het succes van deze nieuwe tramlijn zal op kruissnelheid komen vanaf de tramverlenging van de lijnen 5 en 10 naar Wijnegem/Schilde.

De Lijn wenst alleszins te samen met de B.T.T.B. en natuurlijk ook VeBOV lijn 5 een goede start toe.

L.C.

(*) Wie wenst kan B.T.T.B. contacteren op volgend adres:
Hubert Frère-Orbanlaan 570 te 9000 Gent.
Tel. 09 223 86 12, Fax 09 223 97 29
Internet: www.bttb.be

De Lijn Oost Vlaanderen

Infrastructuurwerken te Gent

In de loop van dit jaar zijn bij "De Lijn" in Gent enkele ingrijpende infrastructuurwerken opgestart. Deze zullen nog ruim een jaar duren alvorens ze hun voltooiing bereiken. Zo is de lus aan het eindpunt van tramlijn 4 (ex lijn 40) Moscou te Gentbrugge verdwenen. In plaats daarvan zijn er twee kopsporen gekomen. De werken zijn gestart tijdens de eerste week van maart 2005 en liepen samen met de werken aan de Sint-Lievenspoort. Op de Sint-Lievenspoortbrug kwam er een gecombineerde tram-busbaan. Tramlijn 4 werd vanaf 01 maart 2005 onderbroken tussen Sint-Lievenspoort en Ledeberg Van Ootegemstraat, waar een vervangende busdienst werd ingelegd. Tussen de Sint-Lievenspoort en Gent-Sint-Pieters reed tramlijn 4 normaal.

Aan de nieuwe eindhalte "Moscou" komt een nieuw dienstgebouw, reizigersperron en fietsenstalling. De plannen hiervoor zijn nog in studiefase. Daarnaast wordt er ook parkeerplaats voorzien voor een twintigtal wagens. De bouw van deze voorzieningen zal ten vroegste in de zomer van 2006 worden gerealiseerd. De vernieuwde tramlijn 4 werd op zaterdag 15 oktober 2005 terug in dienst genomen.

Met dank aan 'De Lijn Oost-Vlaanderen'. R.D.L.

Foto boven:

Het nieuwe eindpunt Moscou van tramlijn 4 te Gentbrugge. 17 oktober 2005

Foto: Raf De Landtsheer

Foto midden:

Nog aan te leggen parkeerplaats voor een twintigtal auto's. Op de voorgrond de nieuwe Engelse wissel. 17-10-2005

Foto: Raf De Landtsheer

Leveringen en revisie van trams:

De Gentse tweerichtingstrams zijn nog voor het einde van het jaar in de stelplaats Gentbrugge afgeleverd. Er zijn nu 14 Hermelijn 1 en 17 Hermelijn 2 ter beschikking. Dit heeft ook zo zijn gevolgen. Zowel Gent als Antwerpen kampen met een ernstig probleem om alle trams onder dak te krijgen. In Gent gaan er naast een uitbreiding van de tramloods (zie het vorig nummer) een aantal niet verbouwde PCC's buiten dienst. Het is evenwel zo dat alle Hermelijn 1-trams nog een retourreis naar Duitsland tegoe hebben om de problemen met het scheuren van raamwerk te lijf te gaan. Dat neemt niet weg dat al een aantal diensten van lijn 21 en 22 met Hermelijn gereden worden zonder onderscheid van type. Sporadisch komen ze ook op lijn 4 tot inzet.



Nieuw stadsnet te Aalst en uitbreiding basismobiliteit in de regio Dender

Op donderdag 6 oktober 2005 werd op het stadhuis van Aalst het vernieuwde stadsnet en een herschikking in de regio aan de pers voorgesteld. De burgemeester, Mevr. Anny De Maght verwelkomde de directeur-generaal van De Lijn, Mevr. Ingrid Lieten, de directeur van De Lijn Oost-Vlaanderen, de Heer Eggermont en de Vlaamse minister van mobiliteit, Mevr. Kathleen Van Brempt. Uit de persmededeling van de minister het volgende:

1) Extra bussen voor Oost-Vlaanderen:

Een stadsnet in Aalst en vier gemeenten met extra aanbod.

Op 30 oktober 2005 krijgt Aalst (terug) een stadsnet. En vanaf 25 december

krijgen vier gemeenten in Oost-Vlaanderen extra (bel)bussen: het gaat hier over Denderleeuw, Haaltert, Erpe-Mere en Lede. Dit zijn de eerste realisaties van de projecten basismobiliteit die dit en volgend jaar in bijna 50 gemeenten worden gerealiseerd. In Oost-Vlaanderen komen nog 14 andere gemeenten aan bod: Beveren, Brakel en Zottegem, De Pinte, Destelbergen, Hamme en Berlare, Lierde, Stekene, Sint-Martens-Latem, Waarschoot en Lovendegem, Waasmunster en ten slotte Zomergem en Lovendegem.

2) Basismobiliteit: 90% van de Vlamingen heeft tegen 2007 een basisaanbod openbaar vervoer. Vandaag hebben reeds 80% van de Vlamingen een bus of tram op loopafstand. Dat is het resultaat van de inspanningen van de voor-

bije jaren. Hierdoor verbeterde het openbaar vervoer in Vlaanderen het aantal Vlamingen met basismobiliteit steeg van 50% naar 80% in de periode 2000 – 2005:

- het aantal woongebieden zonder of met heel weinig openbaar vervoer is sterk verminderd en de grootste verschillen tussen gebieden zijn verdwenen
- alle centrumsteden in Vlaanderen hebben nu een volwaardig stadsnet
- meer dan 100 belbussen leveren vraagafhankelijk vervoer in de gebieden waar de vraag te laag is voor een vaste bediening

Met de nieuwe projecten basismobiliteit dit en volgend jaar, zal 90% van Vlaanderen tegen 2007 een basisaanbod aan openbaar vervoer hebben.

3) Vanaf 2007 wegwerken missing links

Basismobiliteit legt een fundament van openbaar vervoer in Vlaanderen. Vanaf 2007 zullen de missing links aangepakt worden. De vervollediging van basismobiliteit, bedrijventerreinen die nog niet ontsloten zijn, steden die extra bussen en trams kunnen gebruiken, het woon-schoolorverkeer, vervoersknooppunten zoals Zaventem en de "Vlaamse Ruit" (Gent, Antwerpen, Leuven en Brussel) die nieuwe capaciteit nodig hebben, een provincie als Limburg die nog te weinig goede verbindingen heeft, ... Al deze missing links zullen stelselmatig opgevuld worden. In 2007 wordt hiervoor 13 miljoen euro uitgetrokken, in 2008 18 miljoen extra en in 2009 nog eens 18 miljoen extra.

4) Verantwoordelijkheid lokale besturen: mobiliteitsconvenanten

Voor het wegwerken van de missing links zal er ook een beroep worden gedaan op de lokale besturen. Zij zullen voor openbaar vervoer in hun gemeente ook een inspanning moeten doen, bijvoorbeeld voor de noodzakelijke doorstromingsmaatregelen, schuilhuisjes, overdekte fietsstallingen, informatie voor de reizigers, enzovoort. Dit kan geregeld worden via het systeem van de mobiliteitsconvenanten, een overeenkomst tussen de Vlaamse overheid en gemeente.

De Lijn Oost-Vlaanderen geeft in haar persmededeling volgende details: Aalst – de perfecte aansluiting in de regio Dender.

In het kader van de basismobiliteit breidt De Lijn eind 2005 het openbaar vervoer in Aalst en de regio Dender gevoelig uit. De Lijn investeert niet alleen in heel wat extra bussen, haltes en personeel, maar verwacht ook een pak meer reizigers. Zo zal De Lijn in deze regio het openbaar vervoer nog meer stimuleren als een duurzaam, betrouwbaar en milieuvriendelijk vervoersmiddel.

Wat veranderd er:

Fase 1: stad Aalst, vanaf 30-10-2005 Het nieuwe stadsnet in Aalst, lijn 52 en belbus gaan van start.

- Lijn 1: Oude Abdijstraat – Station – ASZ – Erpestraat
- Lijn 2: Herdersem – Station – Erembodegem - Hof Zomergem / Industriepark zuid / Nieuwerkerken Dries
- Lijn 3: Rozendreef – Station – Nieuwerkerken Dries / Edixvelde / Maal
- Lijn 4: Hof Zomergem – OLV ziekenhuis – Station – ASZ – Nieuwerkerken Maal
- Lijn 52: Aalst – Gijzegem – Wieze
- Belbus Faluintjes (Herdersem, Moorsel, Baardegem en Meldert) rijdt voor de eerste keer uit (95 haltes).

Basisdienst voor de vier stadslijnen is 20' tijdens de week en op zaterdag, 60' op zondag en's avonds. Lijn 52 rijdt elke 60'.

Fase 2: streeknet Dender, vanaf 25 december 2005: Het volledige streeknet rond Aalst wordt vernieuwd. De Lijn nam alle lijnen van en naar Aalst onder de loep en werkte een nieuw, geoptimaliseerd streekplan uit. Het traject van een aantal lijnen wijzigt, op een aantal lijnen zijn er meer ritten, er gaan nieuwe lijnen van start en een aantal lijnummers wordt gewijzigd.

Er zijn wijzigingen op de volgende streeklijnen:

- lijn 26 Aalst – Wieze – Dendermonde (reiswegwijziging)
- lijnenbundel 30: lijnen 31, 32, 33 (nieuw) en 34 Aalst – Ninove en varianten
- lijnenbundel 40: lijnen 41, 42, 43 en 44 (nieuw) Aalst – Londerzeel en varianten
- lijnenbundel 50: lijnen 52, 53, 54, 57, 58 en 59 (nieuw) Aalst – Lokeren / Dendermonde / Wetteren

- lijnenbundel 80: lijnen 81, 82 (nieuw), 83, 84 en 87 Aalst / Geraardsbergen / Heldergerm
- lijnenbundel 90: lijnen 91, 92, 93, 91, 96 en 98 Aalst Zottegem / Gent / Uitbergen

De lijn verbetert de dienstregelingen van al deze lijnen. Zo zijn er betere aansluitingen aan stations en zijn de uren beter afgestemd op de scholen. Verder zijn er nog twee nieuwe belbuslijnen:

- Belbus Haaltert – Erpe-Mere gaat van start.
- Belbus Wetteren – Wichelen krijgt 5 nieuwe haltes in Lede.

Communicatie:

Om elke inwoner goed te informeren voert De Lijn in samenwerking met de betrokken gemeentes een uitgebreide communicatiecampagne. Reizigers kunnen voor meer informatierecht op de website www.delijn.be en op het informatienummer 070/220 200. Om de belbus te reserveren is er de belbuscentrale op het nummer 09/210 94 94.

Foto rechtsonder:

Inmiddels verdwenen zijn de 10 autobussen A500. Deze waren nog afkomstig van de NMVB en deden vroeger dienst in de groep Namur-Luxembourg. Alhoewel ze voor de stadsdienst van Namur bedoeld waren, zien we hier de 2295 in de internationale dienst Virton – Luxembourg. Later kreeg Namur 10 nieuwe exemplaren en verhuisde de hele reeks 2295 – 2304 naar Aalst. De foto werd genomen in het Groot Hertogdom Luxembourg op 24 april 1990.

foto: Luc Couscheir



Een aantal cijfers:

De cijfers hieronder hebben betrekking op alle buslijnen die in, van en naar Aalst rijden. Ook de cijfers over de belbussen Faluintjes en Haaltert – Erpe-Mere zijn hier in verwerkt.

- De ‘gewone’ bussen en de belbussen bedienen in totaal 691 haltes. Dit zijn er 117 meer dan nu.
- De Lijn voorziet 18 nieuwe bussen. Dit zijn terug ‘kleine’ stadsbussen van het type Van Hool A309.(n.v.d.r.)
- Het aantal afgelegde kilometers stijgt met 80%: van 2,5 naar 4,5 miljoen kilometer per jaar.
- Het nieuwe vervoersaanbod biedt werk aan ongeveer 85 bijkomende chauffeurs.
- De jaarlijkse exploitatiekost stijgt met meer dan 80% van 5,4 naar 9,9 miljoen euro.

Met al deze inspanningen verwacht De Lijn dat ze heel wat meer reizigers zal mogen verwelkomen op haar voertuigen.



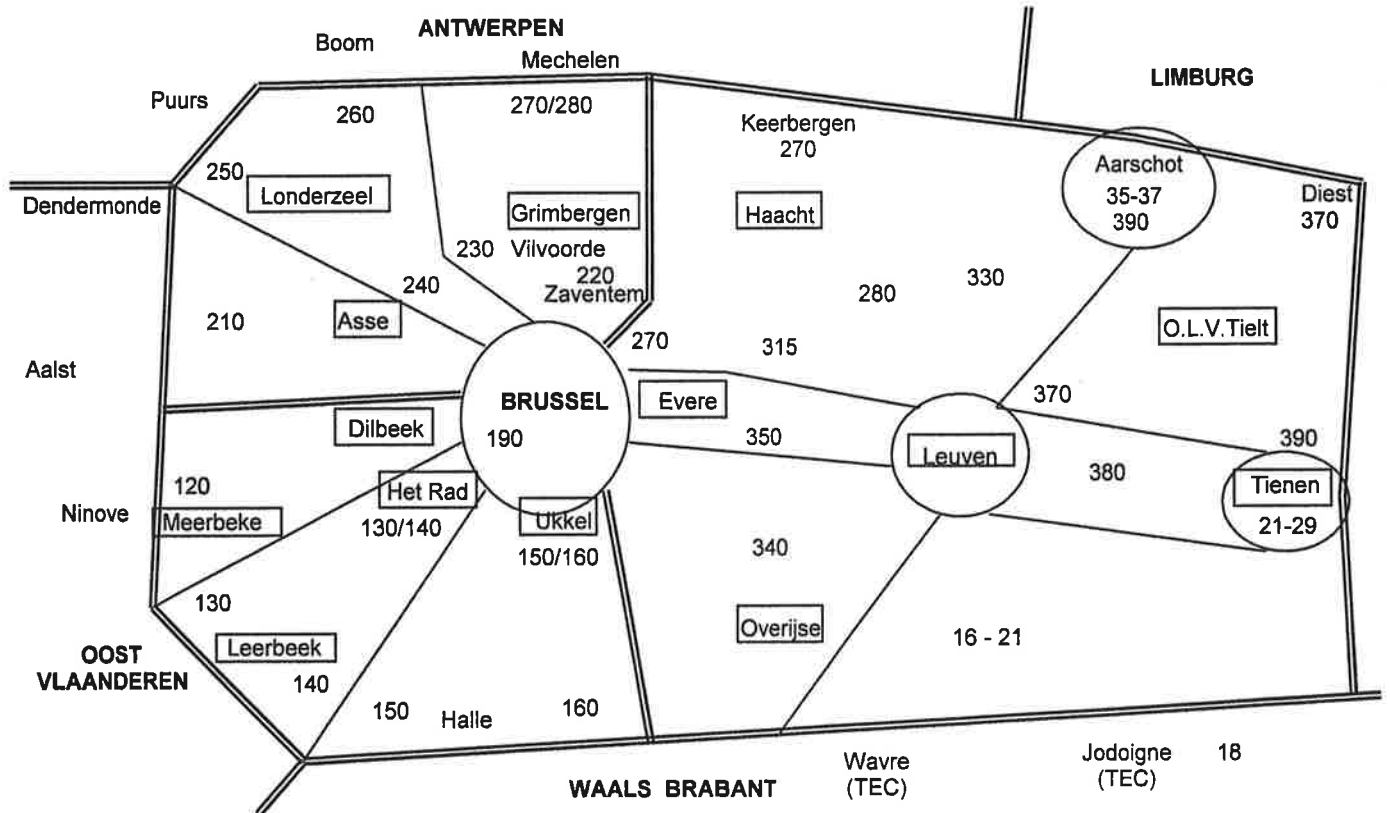
Derdebetalerssystemen in Aalst en Lede

De stad Aalst en de gemeente Lede beslisten om in te stappen in de derdebetalerssystemen van De Lijn. De stad Aalst betaald vanaf 1 november

2005 een deel van de prijs van lijnkaarten en abonnementen voor haar inwoners. De gemeente Lede biedt vanaf 1 januari 2006 gratis openbaar vervoer op haar grondgebied. L.C.

Foto boven:

Splinternieuw zijn de 18 exemplaren A309 van het Aalsterse stadsnet. foto: Luc Couscheir



De Lijn Vlaams Brabant

Lijnnummers

Op het schema zijn de stelplaatsen in een kader omlijnd. De hoofdwerkplaats voor Vlaams Brabant is te Kessel-Lo, nabij Leuven. De regio Dilbeek (lijncijfers 110-190) heeft ook stelplaatsen te Meerbeke, Leerbeek, Ukkel en Het Rad (Anderlecht). De regio Grimbergen (lijncijfers 210-290) heeft ook stelplaatsen te Asse, Londerzeel en Haacht. De regio Leuven (lijncijfers 310-390) heeft ook stelplaatsen te Evere, Onze-Lieve-Vrouw Tielt, Tienen en Overijse.

NORMALE LIJNDIENSTEN

2	Heverlee-Holsbeek
4	Herent-Brabant
5	Wakkerzeel-Vaalbeek
6	Wijmaal-Meldert
7	Bertem-De Borre
8	Bertem-De Borre
9	Bertem-Pimberg
13	Tienen-Sint Truiden
16	Tienen-Lubbeek-Leuven
18TEC	Leuven-Jodoigne
22	Tienen-Diest
23	Tienen-sint Truiden
24	Tienen-Kortenaken
25	Tienen-Zoutleeuw
26	Tienen Industrie-Halen
27	Tienen Ind.-St Truiden
28	Tienen-Halen
29	Tienen station-Indust.
35	Aarschot-Diest
36	Aarschot-Scherpenheuvel
37	Aarschot-Wolfsdonk
53B	Mechelen-Breendonk
142A	Tienen-Jodoigne
116	Brussel-Ternat
117	Brussel-Dilbeek,Rondeb.
118	Brussel-Schepdaal
126SN	Brussel-Ninove
127	Brussel-Liedek.-Ninove
128	Brussel-Ninove
129	Brussel-Dilbeek, Zuurw.
134	Brussel-Diesdelle
136	Gr.Bijgaarden-Alsenberg
137	Dilbeek-Alsenberg
140SN	Brussel Kap.-Leerbeek
141	Brussel Kap.-Leerbeek
142	Brussel Kap.-Leerbeek
144	Brussel Zuid-Leerbeek
145	Brussel Z.-Herfelingen
153	Drogenbos-Ninove
154	Drogenbos-Beersel-Halle
155	Drogenbos-Rode-Halle
160	Leerbeek-Herne-Edingen
161	Leerbeek-Geeraardsbergen
162	Leerbeek-Ninove
163	Leerbeek-Lennik-Halle
164	Leerbeek-Heikruis-Halle
190	Brussel-Erasmus
212SN	Brussel-Asse-Aalst
213	Brussel-Ternat-Aalst
214	Brussel-Asse-Aalst
222	Vilvoorde-Zaventem
223	Vilvoorde-Steenokkerzeel
224	Vilvoorde-Grimbergen
225	Vilvoorde-Kortenberg
230	Brussel-Humbeek
231	Brussel-Beigem
232	Brussel-Verbrande Brug
233	Brussel-H.Voor-Humbeek
235	Brussel-Het Voor
240	Brussel-Wemmel
241	Brussel-Drijpikkel
242	Brussel-Wemmel-Asse
243	Brussel-Wemmel-Zellik
245	Brussel-Dendermonde
246	Brussel-Wemmel
250	Brussel-Liezele-Puurs
251	Brussel-Londerzeel-Puurs
260	Brussel-Willebroek-Puurs
261	Vilvoorde-Londerzeel
270	Brussel-Keerbergen
271	Brussel-Kampenhout
272	Brussel-Zaventem-Haacht
280	Vilvoorde-Mechelen
281	Vilvoorde-Zaventem
282	Mechelen-Zaventem
283	Mechelen-Elewijt
284	Mechelen-Haacht-Leuven
285	Mechelen-Kampenhout-Leuven
287	Vilvoorde-Houtem
310	Leuven-Aarschot
315	Leuven-Kraainem
316	Leuven-Kraainem
317	Leuven-Kraainem
318	Brussel-Vrebos
332	Leuven-Wezemaal
333	Leuven-Tremelo
334	Leuven-Aarschot
335	Leuven-Rotselaar-Aarschot
337	Leuven-Waver
341	Etterbeek-Waver
343	Etterbeek-Maleizen
344	Brussel Schuman-Huldenberg
345	Brussel Schuman-Waver
348	Etterbeek-La Hulpe
349	Etterbeek-Ottenburg
351	Leuven-Everberg-Brussel
352	Leuven-Kraainem
355	Brussel-Asse
358	Leuven-Kortenberg-Brussel
359	Zaventem-Roodebeek
370	Leuven-Diest
371	Leuven-Hoog Linden
372	Leuven-Lubbeek
373	Leuven-Assent
374	Leuven-O.L.V.Tielt
375	O.L.V.Tielt-Diest
376	O.L.V.Tielt-Berg
380	Tienen-Leuven
381	Tienen-Honsem
390	Tienen-Aarschot
391	Tienen-O.L.V.Tielt
392	Aarschot-Binkom
395	Leuven-Groenendaal
HL	Brussel Kap.-Halle
HL/	Vlezenbeek-Ukkel
SN	Sneldienst
Kap.	Brussel Kapellekerk
Z.	Brussel Zuid

SCHOOLDIENSTEN

500	Haacht-Keerbergen
501	Haacht-Keerbergen
510	Tildonk-Eppegem
511	Haacht-Keerbergen
512	Haacht-Leuven
513	Haacht-Leuven
514	Tildonk-Steenokkerzeel
515	Haacht-Perk
516	Haacht-Meerbeek
520	Leuven-Linden
521	Heverlee-Kortenberg
522	Heverlee-Kortenberg
523	Heverlee-Kortenberg
524	Heverlee-O.L.V.Tielt
525	Heverlee-Lubbeek
526	Heverlee-Brussel
527	Heverlee-Honsem
531	Kraainem-Zaventem
540	Tienen-Kapellen
541	Tienen-Neervelp
552	Diest-Muggenberg
553	Tervuren-Overijse
554	Tervuren-Brussel
555	Woluwe-Leuven
556	Woluwe-Leefdaal
557	Bertem-Overijse
558	Tervuren-Leuven
559	Tervuren-Vrebos
560	Zoutleeuw-Kersbeek
561	Zoutleeuw-Neerlinter
562	Zoutleeuw-Waasmont
563	Zoutleeuw-Ransberg
565	Herk de Stad-Kortenaken
566	Herk de Stad-Budingen
567	Herk de Stad-Budingen
568	Herk de Stad-Geetbets
569	Herk de Stad-Kortenaken
570	Dilbeek-Schepdaal
571	Dilbeek
573	Halle-Vlezenbeek
590	Aarschot-Pellenberg
591	Aarschot-O.L.V.Tielt
597	Wilsele-Heverlee
SD10	Zoutleeuw-Landen
EO1	Tombeek-Etterbeek
LEN1	Lennik
LEN2	Lennik
SZA	Zaventem-Haacht
ZAV1	Zaventem-Kortenberg
WO2	Woluwe-Maleizen
WO3	Woluwe Huldenberg
WO4	Woluwe Overijse
	SNELDIENSTEN
410	Brussel-Tervuren-Leuven
420	Tienen-Diest
460	Brussel-Boom
471	Brussel-Zaventem

BELBUSSEN	MARKTDIENSTEN	TANGENTEN
700 Haacht-Boortmeerbeek	610 Leuven-Duisburg	820 Jette-Vilvoorde-Zaventem
701 Molenstede	613 Tienen-Goetsenhoven	821 Merchtem-Vilvoorde-Zaventem
702 Schaffen-Deurne	624 Vilvoorde-Strombeek	830 Groenendaal-Tervuren-Zaventem
703 Tremelo-Keerbergen	630 Leuven-Wijchmaal "Joblijn"	
707 Aarschot	646 Tienen-Hakendover	
708 Scherpenheuvel	650 Londerzeel-Steenhuffel	
709 Begijnendijk	664 Tienen-Meldert	
711 Tienen-Zoutleeuw	680 Tienen-Boutersem	
712 Tienen-Kortenaken	681 Tienen-Honsem	
713 Tienen-Hoegaarden	MHO Hoog Linden	
714 O.L.V.Tielt-Bekkevoort	DIE1 Diest-Neerlinter	
715 Sint Truiden-Zoutleeuw	DIE2 Diest-Geetbets	
716 Lubbeek-Holsbeek	HL Halle-Ruisbroek	
717 Bierbeek-Oud Heverlee	M Leerbeek-Ninove	
719 Rotselaar-Holsbeek	MVLE Halle-Vlezenbeek	
720 Zemst	MESS Asse-Essene	
721 Vilvoorde	MZEL Asse-Zellik	
748 Merchtem-Wemmel-Opwijk	WIN1 Essenbeek	

In RR 2-2005 maakten we melding van de lijnhernummeringen in West Vlaanderen. Daar gebruikt men slechts twee cijfers om een lijn aan te duiden. In Vlaams Brabant schakelt men sinds een vijftal jaar over van twee naar drie cijfers. Ook zijn daar praktisch alle lijnaanduidingen met letters verdwenen. Enig overgebleven zijn de lijnen vanuit Brussel richting Halle (HL) en nog een beperkt aantal markt- en schooldiensten. Rekening houdende met de MIVB lijnen (van 1 tot 100) heeft men bij de omschakeling er voor gezorgd dat elke lijngroep rond Brussel duidelijk herkenbaar wordt.

Deze kregen gegroepeerde nummers tussen 110 en 290. Voor de lijnen van de regio Leuven werd dit 310 tot 390. De echte Leuvense stadlijnen behielden hun enkelvoudig lijnummer. Verder worden de sneldiensten genummerd in de 400 reeks, de schooldiensten in de 500 reeks, de marktbusen in de 600 reeks, de belbusgebieden in de 700 reeks en tenslotte werd de 800 reeks voorbehouden voor de tangentiële lijnen. Uitzonderingen (want die zijn er natuurlijk) zijn een beperkt aantal lijnen, die verschillende regio's doorkruisen bv. 284/5 Mechelen Leuven die dwars op de relatie 270 Brussel -

Haacht staat, of de 370 die in O.L.V. Tielt de 390 kruist. Andere moeilijkheden waren het inpassen in de nummering van de aangrenzende entiteiten bv. de Waalse TEC lijn 18 die vanuit Jodoigne naar Leuven rijdt.

Met de bijgevoegde lijst en het schema ziet men dadelijk aan de hand van de eerste twee cijfers (honderd- en tiental) naar welke streek de bus rijdt. (er zijn evenwel nog enkele sneldiensten die een gewoon lijncijfer kregen in hun groep). Dit alles maakt het voor de toevallige reiziger vrij eenvoudig om zijn/haar lijn te terug te vinden.

L.C.

MIVB

Nieuw paradepaardje T3000!

De eerste tram van het type Flexity-outlook (ex-Cityrunner), is op 14 september 2005 door de MIVB officieel gepresenteerd in de stelplaats Woluwe. De '3001' is de eerste van ondertussen al 68 dubbelrichtingslagevloertrams die bij Bombardier besteld zijn. Die bestelling is onderverdeeld in 49 T3000 van 32 meter lengte en 19 T4000 van een langere versie met 43,4 meter lengte, die later geleverd worden. Er is in een T3000 plaats voor 50 zittende en 130 staande reizigers. De T3000 oogt alvast vrij fraai, al zijn er enkele zwakke punten op aan te merken, zoals dwarse zitplaatsen, een laag aantal zitplaatsen in verhouding van de lengte en de zwakke leesbaarheid van de bestemmingsfilm.

Metro verwacht 15 Boa-stellen

Bij de Spaanse constructeur CAF is door de MIVB een bestelling geplaatst van 15 zesdelige 'boa'-stellen, waarvan

de eersten al in 2006 te Brussel verwacht worden. De naam 'boa' is niet alleen afgeleid van een slang. Ze is eigenlijk overgenomen van de Parijse

Foto linksonder:

MIVB 3001 in volle glorie aan het eindpunt Tervuren. 14 september 2005

Foto: Luc Couscheir



metro, waar die naam ook slaat op een bepaald type metrostel. Eenvoudig gezegd kan men zonder tussendeuren gewoon doorlopen van het eerste rijtuig tot in het laatste, eigenlijk zoals bij een gelede tram. Elke boa is 94 meter lang, kan bijna 200 reizigers zittend vervoeren en biedt theoretisch in totaal 726 'plaatsen'. Deze stellen zijn gedeeltelijk voorbereid om automatisch te rijden, wat op de Parijse metrolijn 14 nu reeds het geval is. De 15 stellen zijn nodig om uitgebreide trajectaanpassingen op het metronet mogelijk te maken, wat een groei van 36% zou vertegenwoordigen. In 2008 zouden de huidige metrolijnen aangepast worden in een lijn 1, die het Weststation met Stokkel verbindt en een lijn 5 tussen Erasmus en Hermann-Debroux. Een lijn 6 moet het station Koning Boudewijn met Simonis verbinden via de kleine ring, terwijl lijn 2 een rondje Simonis – Simonis draait.

Aanpassing tramnet in 2008?

Net als het metronet, wordt ook het tramnet geheroriënteerd. De nieuwe

T3000 en T4000 doen actief mee om dit opzet te doen slagen. Vooral de regelmaat van de Noord-Zuidas baarde de MIVB zorgen, want i.p.v. mooi om de 2 à 3 minuten een tram te zien voorrijden, is het eerder onregelmaat troef tijdens de spits. Het in bosjes rijden is nu net een zwak punt van een tramstelsel: de eerste tram blijft altijd de eerste, is dus ook de volste en blijft dus ook de traagste! Om terug een goede regelmaat te verkrijgen is gekozen voor het drastisch beperken van het aantal tramlijnen van 5 naar 2 door de Noord-Zuidas, waarop de langere T4000 wordt ingezet. Enkel de lijn 3 blijft overeind tussen Noord en Churchill. Exact daar tussenin moet de nieuwe tramlijn 51 passen, zodat elke 3 minuten een lang tramstel voorgereeden wordt. Die nieuwe lijn 51 verbindt de Esplanade met de P&R Stalle. Er wordt bewust gekozen voor een overstapmodel, maar dit zou toch redelijk moeten functioneren omdat tijdens de spits alle tramlijnen om de 6 minuten zouden gaan rijden, en om de 10 minuten in de dalperiode. De trams uit het noorden

worden (behalve de 51) beperkt tot het Noordstation, waar een perron-perron-overstap zal zijn met de lijnen 3 en 51. Een aantal nieuwe tramlijnen zien eveneens het levenslicht:

- 16: Heizel – Van Haelen (net voorbij het huidige eindpunt Stille)
- 24: Schaarbeek – Vanderkinderen via lijn 23
- 25: Rogier – Boondaal via ULB

Nieuwe lijn 24 vanaf 6-3-2005

Vanaf 6 maart 2005 komt een nieuwe spitslijn 24 in dienst tussen Schaarbeek en Boondaal. Deze lijn moet tijdens de spits de huidige lijnen 23 en 90 op de Grote Ring ondersteunen. Om de aanleg van een derde spoor mogelijk te maken langs de Woudlaan, werd in het laatste weekend van november tramlijn 94 opgehouden ter hoogte van het Marie-Joséplein, alwaar een pendelbus aansluiting gaf naar het eindpunt Wiener. Eveneens vanaf 6 maart zal ook de lijn 52 een andere reisweg nemen via de Werkhuizenkaai.

E.H

VERENIGINGSNIEUWS

Algemene ledenvergadering 2006:

Deze gaat door te Antwerpen op 25 maart 2006. We kondigen alvast een tramrit aan in het kader van de recente wijzigingen op het Antwerpse tramnet. Details volgen in ons volgend nummer.

Lidgeld voor 2006:

Het lidgeld voor VeBOV blijft nog steeds onveranderd. Dit is dus 18 Euro voor de ledenwoonachtig in België. Voor verzendingen naar het buitenland blijft het 21 Euro. We doen hierbij een beroep om uw bijdrage te betalen vóór 15 januari 2006.

Hoe betalen:

- Adressen in België: met het bijgevoegde overschrijvingsformulier. Gelieve uw juiste adresgegevens en uw LIDNUMMER te vermelden in de daartoe voorziene ruimte.
- Adressen in andere EU-landen: U kan rechtstreeks op de Belgische bankrekening storten. U moet wel de IBAN- en BIC-code vermelden.

Dat zijn IBAN BE10 0000 4667 6804 en BIC BPOTBEBI.

- Adressen in andere landen: Rechtstreeks op onze bankrekening 000-0466768-04, of per cheque. Verzenden ter waarde van 21 Euro, op voorwaarde dat wij die kosteloos kunnen innen, anders vragen wij U het bedrag te verhogen met de kosten.

Wie geen lid wenst te blijven, gelieve het secretariaat te verwittigen (Raf De Landtsheer, Gentweg 8 te 9940 Evergem).

Vergaderingen te Antwerpen:

Noteer alvast in uw agenda van 2006: de bijeenkomsten zijn gepland op de volgende data: 27 januari, 24 februari, 24 maart, 28 april, 26 mei, 23 juni, 28 juli, 25 augustus, 22 september, 27 oktober, 24 november en 22 december. Dit is telkens de VIERDE vrijdag van de maand. In de vakantie maanden juli en augustus zijn slechts praatavonden voorzien.

MAANDELIJKSE

PROJECTIEAVONDEN

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

27 januari 2006: (Alain Janmart en Eddy Goens)

Jaaroverzicht 2005 - tram en trein

27 februari 2006: (Mon Poot)
Beelden van de tram in Rome

24 maart 2006: (Alain Janmart)
Oude en recente beelden rond Antwerpen.

28 april 2006: (Raf De Landtsheer)
Trein- en trambeelden vanuit het voormalig Oostblok.

Brussel: (20.00 uur, vergaderzaal Anneessens, ingang Fontainasplein)

13 januari 2006: (Wouter Janssens)
De beste dia's van tram en trein in Oost-Europa van 1977 tot 1989; en dat waren andere tijden....

10 februari 2006: (Jean-Michel Grégoire)

"Kopenhagen Adventure" anno 2005; reisverslag door de Deense Hoofdstad, een spoorwegmuseum-bezoek en een uitstapje naar het Zweedse Malmö,...

10 maart 2006: (Luc de Coster)
Lijn 53 Mechelen - Gent in de periode 1980 - 2005 "

