



# RAIL-REVUE

kwartaalblad voor spoor-, tram- en bushobby  
met actualiteiten, geschiedenis, techniek en verenigingsnieuws



**Tweëntwintigste jaar – Nr. 3**

**Juli – Aug. – Sept. 2007**

ISSN 0773-0713

Afgifekantoor: 2610 Wilrijk 1

P208887



Ter illustratie van het artikel over de restauratie van de Poldertram verder in dit nummer alvast deze foto van Stefan Justens

## INHOUD VAN DIT NUMMER

Foto restauratie standaard 9994	2
De buurtspoorwegstations van toen (deel 5)	3
De Poldertram in restauratie	7
NMBS	10
De Lijn – Algemeen	13
De Lijn – Antwerpen	13
De Lijn - Oost Vlaanderen	16
De Lijn – West Vlaanderen	18
MIVB	19
Stoomfestival te Baasrode	21
Waterstofcelbus A330 FC	22
Autobusrit City 041	23
Verenigingsnieuws	23

## Werkten mee aan dit nummer:

Eddy Cassiers
Jacques Cohn
Luc Couscheir
Luc De Coster
Erik Heylen
Alain Janmart
Stefan Justens
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 2007:** 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.

**IBAN:** BE 10 0000 4667 6804 – **BIC:** BPOTBEB1

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

Algemene informatie over onze vereniging is te vinden op ons webadres: [www.vebov.be](http://www.vebov.be)

**Overname van gegevens** is toegestaan mits bronvermelding.

**Reproductie van artikels** (al dan niet in vertaling) en van **illustraties** slechts mits schriftelijke toestemming van de auteur en/of van de uitgever. **Inzenders** blijven verantwoordelijk voor de door hen ingezonden artikels.

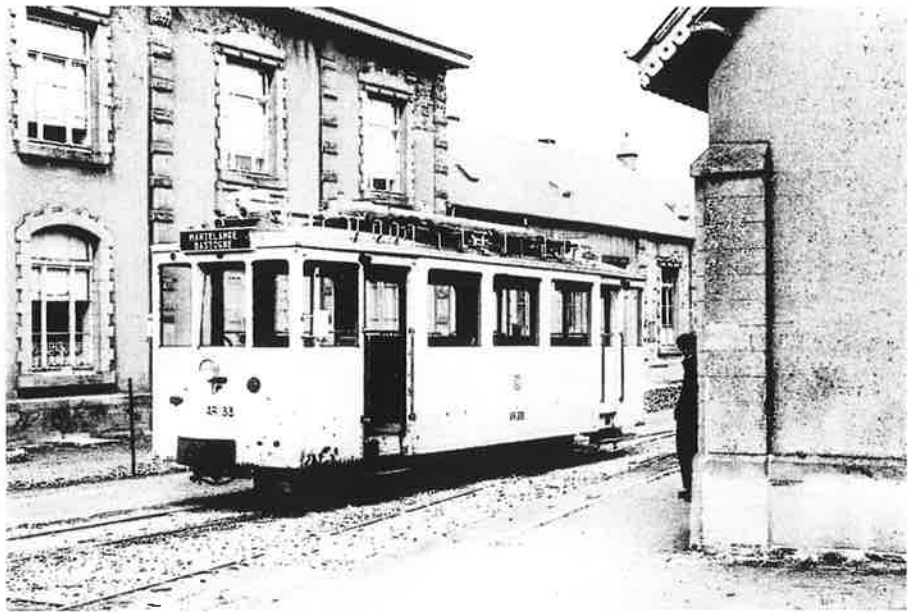


## De buurtspoorwegstations van toen (deel 5)

(vervolg van RR 2006-2)

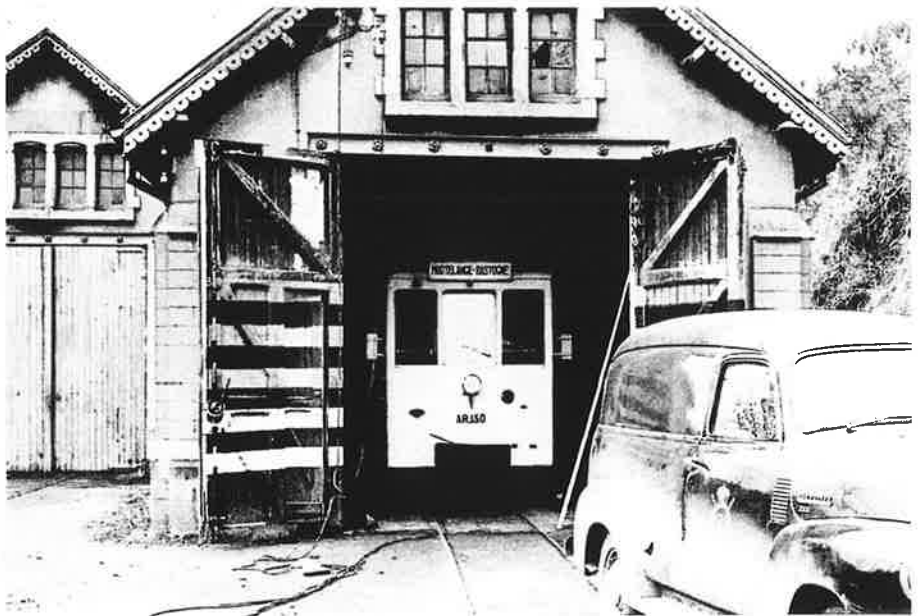
### Foto 1:

Het NMVB-station Martelange, 47 jaar geleden, in maart 1960. AR.133 is klaar voor vertrek naar Bastogne. Veel klanten zijn er niet te verwachten, want deze landelijke zeer mooie lijn heeft langzamerhand het einde van haar bestaan bereikt.



### Foto 2:

Dezelfde dag stond ook collega AR.150, in het halfduister van de loods in Martelange, klaar voor een spitsuurrit. Hij zal dezelfde lijn naar Bastogne bedienen, maar toont een ander koersbord (zwart op wit) dan de AR.133, die zijn bestemming wit op zwart aankondigt.



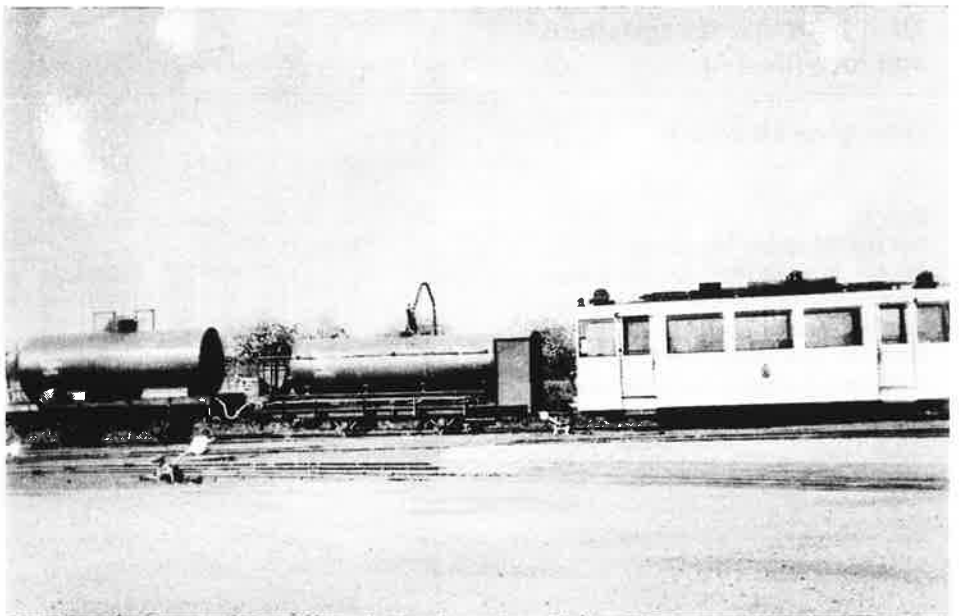
### Foto 3:

In november 1959 heeft ART.121 in Forville een goederentram aan de haak, die naar Andenne zal vertrekken. Forville was in die tijd nog een belangrijk knooppunt aan de kruising van de lijn Namur-Hannut (die toen nog reizigersvervoer kende) met de goederenlijn Eghezée-Andenne, met vertakkingen naar Burdinne, Omal en Huy.



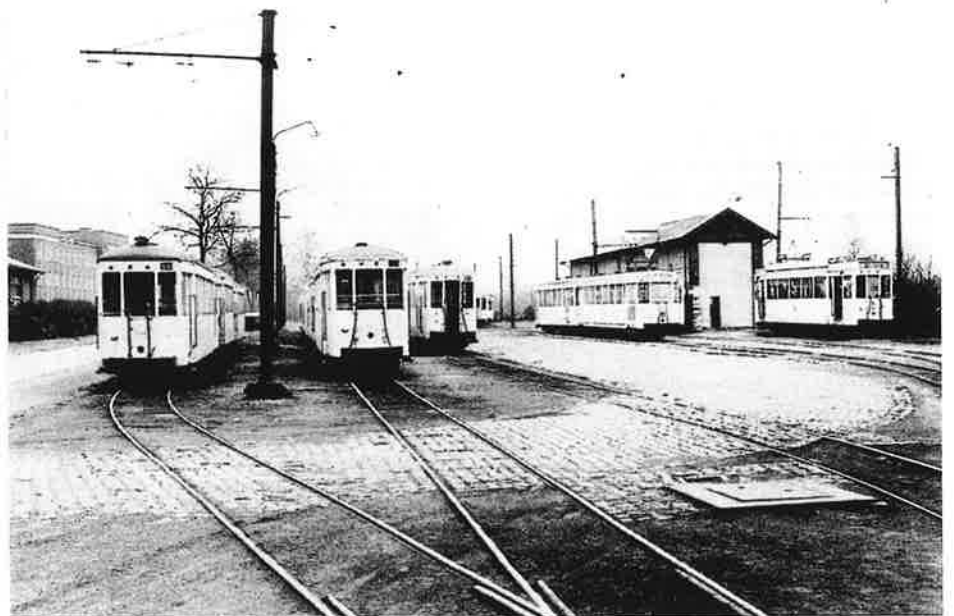
**Foto 4:**

Nog iets verder terug in de tijd: wij zien hier ART. 120 – in 1954 in het station Jodoigne – met een onkruidverdelgings-trein bestaande uit twee ketelwagens van het fabrikaat “Knutselzelfbouw Kessel-Lo”. Dit duo was zwart geschilderd en droeg het ééntalige opschrift “Verboden te roken”... in een Waals station! Jammer genoeg was nergens een wagennummer aangebracht terwijl de “brandplaatjes” aan beide zijden ontbraken. Het konvooi vormde op die wijze een soort staatsgeheim. In deze voor tramliedhebbers zeer interessante tijd liepen er nog rails uit Jodoigne naar Leuven, Waver, Vossem, Chastre (en verder naar Mellet en Charleroi), Gembloux, Tienen en St. Truiden!



**Foto 5:**

De opstelsporen van het buurtspoorwegstation Polygoon (gemeente Brasschaat) in april 1964. Uiterst rechts de 9994 “Poldertram” – destijds de plaatselijke rangeerwagen – met lijnfilm “Merksem”, een type S-stel van lijn 63 en talrijke vierassige bijwagens uit diverse bouwreeksen.



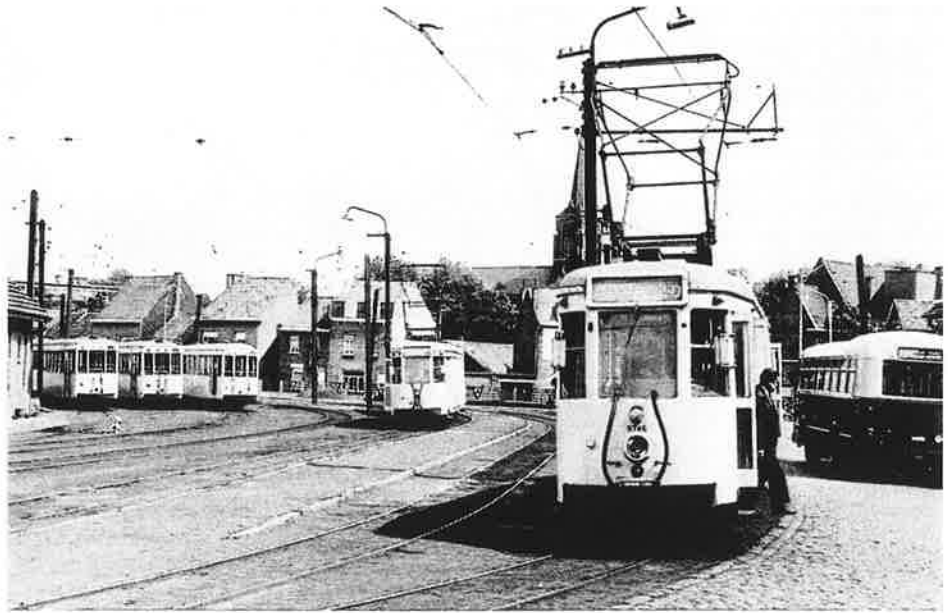
**Foto 6:**

We schrijven september 1958 en nemen een kijkje in de stelplaats Blauwhoef. Op het middelste spoor staat de twe-assige rangeerwagen 9868. In 1930-31 werd een reeks van 54 identieke twe-assers met de nummers 9820-9873 door Seneffe en Braine-le-Comte gebouwd, die aan diverse groepen werden toegevoegd. Na talrijke “verschuivingen” kwamen de 9867-9869 in Mechelen terecht, waar ze na de oorlog op de lijnen H (Heist-op-den-Berg) en I (Tremelo) werden ingezet. De 9869 onderging een esthetische verbouwing door het aanbrengen van grote filmkasten en langere schortplaten, die de langsbalken van het chassis bedekten. Het trio reed indien nodig nog op lijn H, maar werd meestal als trekkracht voor korte goederentreinen of werkploegen vanuit Mechelen, Nekkerspoel, Heist en zelfs Rumst gebruikt. Een enkele maal heb ik één van deze Seneffe’s in 1950 op de lijn 54 Aartselaar – Reet – Rumst ontmoet, maar soms ook als trekkracht van een defecte vierasser tussen Rumst en Merksem, langs de Leien in Antwerpen.

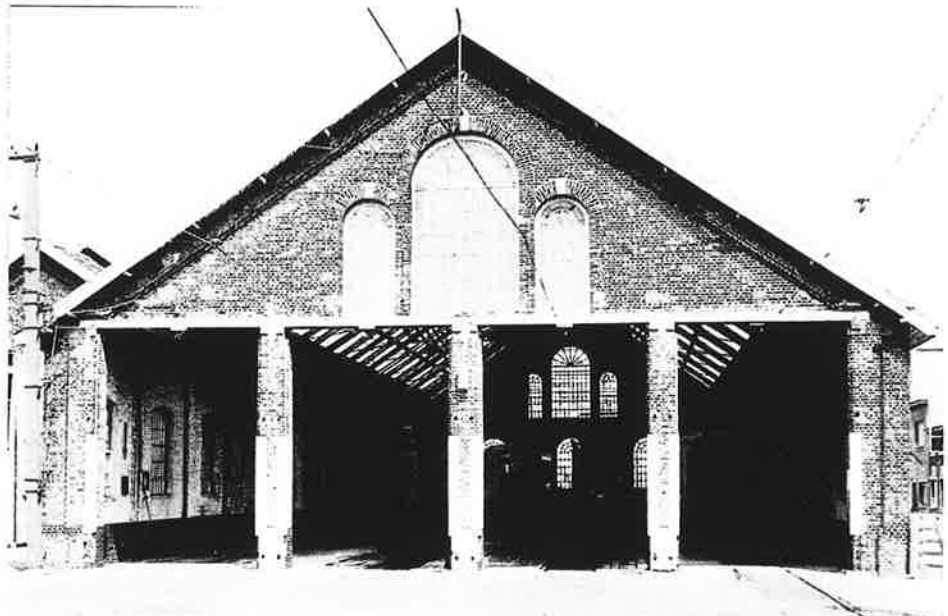


**Foto 7:**

Stelplaats Rumst in mei 1966. Vooraan type S 9746 op een 50 Rumst – Boom – Antwerpen, een tweede 50 en meerdere vierassige bijwagens op de opstelsporen. De bus rechts (registratienummer 10-2105) zal naar Mechelen vertrekken, als vervanging van de opgeheven lijn 52.

**Foto 8:**

Een zicht op de interessante tramloods in Rumst. Let vooral op de fraaie ramen aan de voor- en achterzijde van het gebouw.

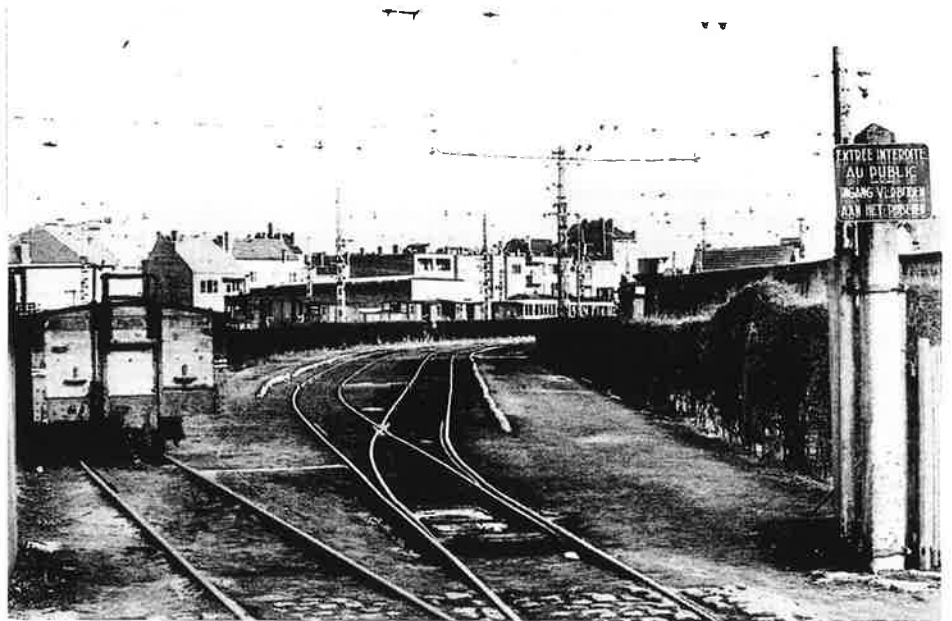
**Foto 9:**

Nogmaals Rumst, een maand later, in juni 1966. Men heeft de Standaardmotorwagens buitengezet en ze naar de opstelsporen verwezen. Op het vertrekspoor staat een bus met bestemming Reet (onder lijnnummer 50).



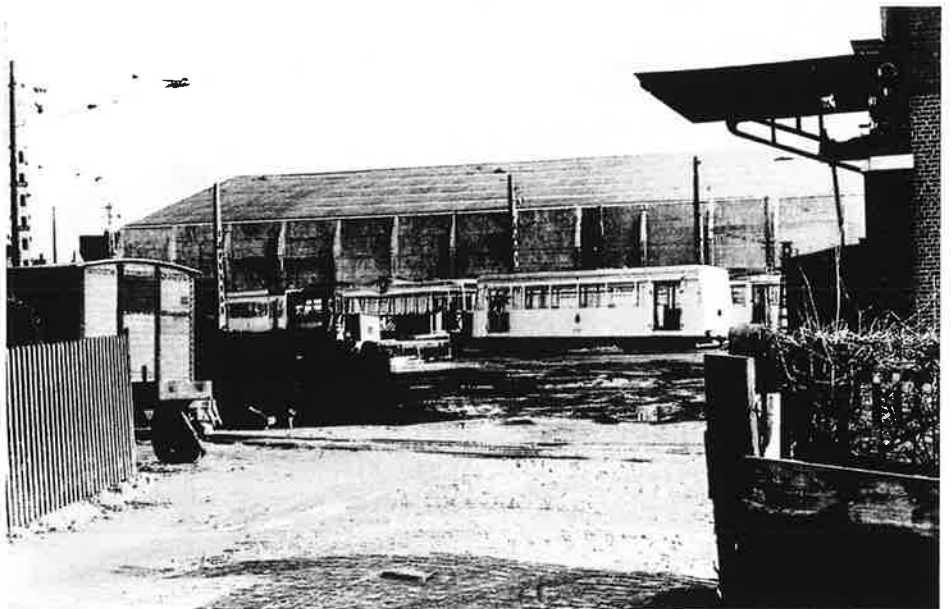
**Foto 10:**

We verhuizen even naar Brussel en bekijken de stel- en werkplaats Het Rad (aan de splitsing van de lijnen Brussel-Halle en Brussel-Leerbeek) in februari 1960. De twee middensporen zijn voor de lijn naar Leerbeek voorbehouden, alle andere dienen voor het afstellen van afgekeurd materieel, afkomstig van de eerste verbuste Brusselse buurtlijnen. Eind de jaren '40 werden de sporen naar Leerbeek nog voor directe stoomtrams (!) gebruikt, die van het NMBS-station Brussel-Zuid (Frankrijkstraat) dwars door het Pajottenland en langs Leerbeek en Edingen doorreden. Ik heb die trams nog mogen beleven, met de typische NMVB-stoomlok en vijf of zes groene tweessige bijwagens, meestal overvol met spitsuur-pendelaars. Deze bijwagens stonden begin van de jaren '50 nog een tijdje te rotten op een zijspoor in Dilbeek en werden uiteindelijk op het beruchte "tramkerkhof" Vandermeeren in Brussel gesloopt, samen met de beroemde vierassige bijwagens met middeninstap 19203 en 04.



**Foto 11:**

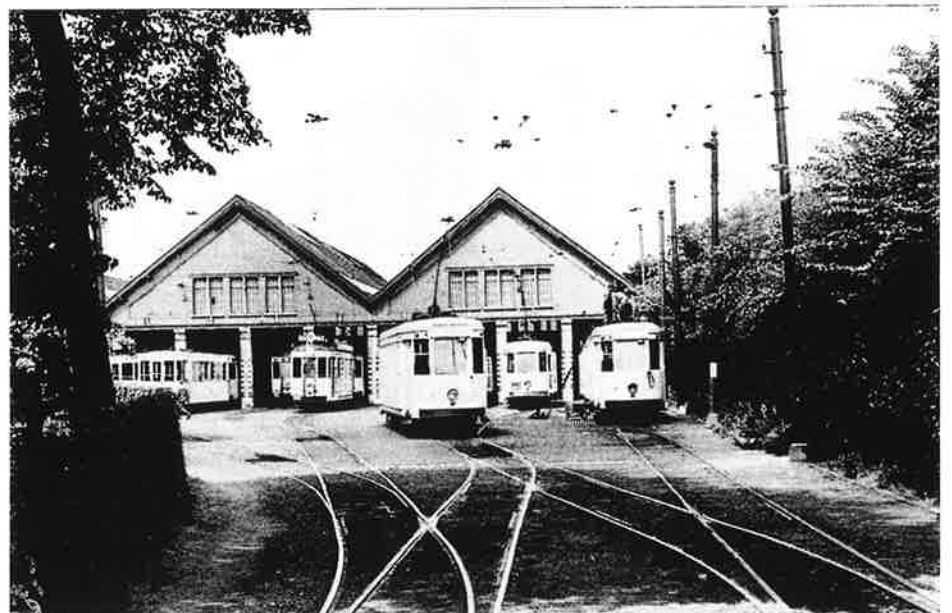
Nogmaals Het Rad, met een droeve sloopsceène, eveneens in februari 1960. De twee wrakken in het midden behoren tot de eerste proefserie 10330-10335, waaruit de latere type N-motorwagens werden ontwikkeld en getest.



**Foto 12:**

Juli 1959, stelplaats Dilbeek nog in volle tramglorie! Van links naar rechts: vierassige bijwagens, metalen Standaarden van lijn Ni (rood) Brussel-Ninove, verder type N-motorwagens van de lijnen M (wit/rood) Noord-Moortebeek, V (wit/geel) Dilbeek-St. Job en N doorstreept (groen) Zuid-Scheut.

(wordt voortgezet)



**Tekst en foto's: Jacques Cohn**

**Alle foto's: ©**



## De Poldertram in restauratie !

Op 28 oktober 2003 werd op de militaire basis van Weelde een onfris uitzijende tram afgeladen en in een hangar geplaatst. Dit was de start van de eerste fase van een bijzonder restauratieproject. Het is de bedoeling dat over een aantal jaren het tramrijtuig dat de laatste rit van de vroegere tramlijn 75 tussen de Franklin Rooseveltplaats te Antwerpen en Lillo verzorgde, geheel gerestaureerd en rijvaardig zal zijn. De terugkeer van de goede oude Poldertram dus !

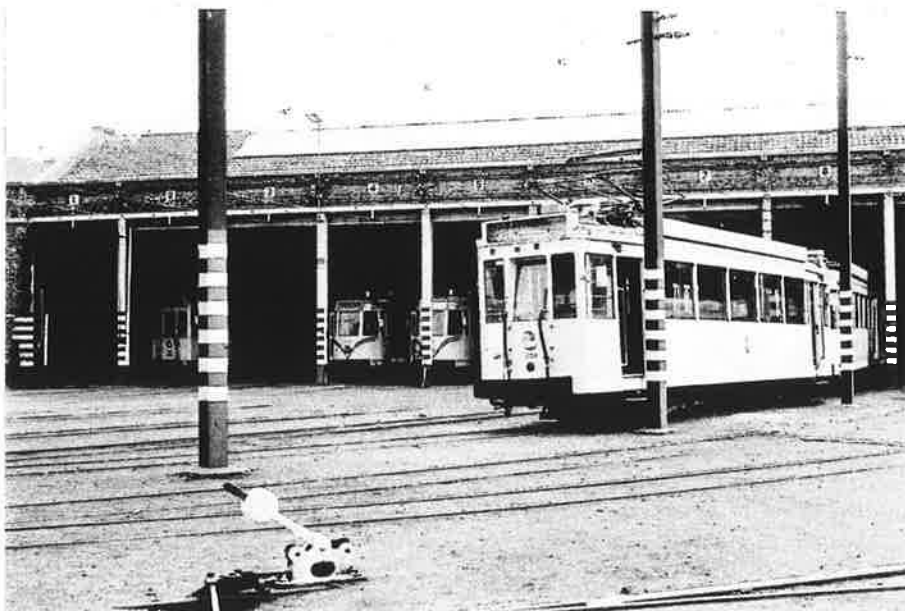
### De redding van een beroemd Antwerps tramrijtuig

De laatste twee vertegenwoordigers van de rijtuigen van de Poldertram kwamen in 1966 naar de kusttramlijn, waar ze als werkwagen dienst deden bij het onderhoud van de sporen. Eén van de twee (de 9778) werd in 1971 afgebroken, maar de ander, met het nummer 9994, overleefde tot de grootscheepse modernisatie van de Kusttram in 1978. Dankzij de vereniging *Association pour la Sauvegarde du Vicinal* (ASVi) ontliet het rijtuig toen de vuurdood. ASVi had in die periode zijn oog laten vallen op de ex-Kortrijkse standaard 9984. Omdat dit rijtuig rijvaardig beloofd was, maar door een vergissing in Oostende toch reeds ontdaan werd van zijn volledige traktie-installatie, stuurde de NMVB een volledige set na naar Jumet. Als bijkomende compensatie werd toen de 9994 – eveneens zonder motoren en controllers – aan ASVi geschonken. Gezien er geen directe plannen waren om de 9994 te restaureren werd hij in 1980 in Thuillies opgeslaan. Dit bleef zo tot een hevige winterstorm enkele jaren later de loods waarin het rijtuig was opgeborgen, vernielde maar als door een wonder was de schade aan de 9994 gering. Niettemin verbleef het rijtuig als gevolg van dit voorval sindsdien niet meer onder dak.

Bij de vereniging ASVi wijzigden zich de prioriteiten en tenslotte werd duidelijk dat het rijtuig niet paste in de verzameling die werd opgebouwd voor het te stichten trammuseum van Thuin en de bijbehorende museumtramlijn naar Lobbes. Veel Vlaamse, en vooral Antwerpse, trambahyisten bij wie het Buurtspoorweghart nog op de juiste plaats klopte, zagen de schijnbaar uitzichtloze toekomst van "hun" 9994 met lede ogen aan.

Maar het bleef voorlopig bij droombeelden en verhalen bij een pint. Tot in het jaar 2001 enkele liefhebbers de woorden in daden omzetten en bij elkaar kwamen om te spreken over de mogelijkheid het rijtuig terug te halen naar Antwerpen.

De eerste vraag was: is de 9994 te koop? Er werd contact gelegd met le-



den van de beheerraad van ASVi. De principiële bereidheid om het rijtuig af te staan bleek inderdaad te bestaan. Naarmate de plannen vastere vormen aannamen ontstond de behoefte aan een deskundig advies over de technische staat van de 9994 en de haalbaarheid van een restauratie. De conservator van de *Museumstoomtram Hoorn—Medemblik* in Nederland, iemand met meer dan 30 jaar ervaring in het restaureren van trams, verrichtte een expertisearchief en rapporteerde positief. Het geramte, deels in 1947 herbouwd uit Kongolees teakhout, bleek nog in onverwacht goede toestand te verkeren. De restauratie zal omvangrijk zijn, maar is zeker realistisch "*Als jullie besluiten dit niet te doen heb je daar over 10 jaar grote spijt van*", aldus de expert.

Het rapport werd ook aangeboden aan de Directie van *De Lijn* te Mechelen en vond daar een welwillend oor.

In de loop van het jaar 2003 vonden er contacten plaats met ASVi teneinde vast te stellen tegen welke voorwaarden, de 9994 kon worden verworven. Dit werd gevolgd door contacten tussen de vereniging *ProTram* en ASVi. Het bleek dat ASVi interesse had in het verwerven van een oud aanhangrijtuig van de Kustlijn, waarvan *ProTram* er enkele bezat.

Tijdens de onderhandelingen bleek ASVi bereid de Poldertram 9994 af te staan, in ruil voor het gewenste Kustrijtuig.

Dankzij een goede onderlinge samenwerking van verschillende verenigingen konden de zaken tenslotte snel geregeld worden en zo werd op 6 september *ProTram* eigenaar, waarmee de 9994 juridisch naar Vlaanderen terugkeerde. Reeds enkele dagen later bevestigde de Directeur Rollend Materieel bij de cen-

### Foto boven:

*De 9994 in de stelplaats van Oostende, vlak na zijn overbrenging uit Antwerpen. 16 juni 1966.*

*Foto: Roger Bastaens*

centrale diensten van *De Lijn* in Mechelen, de reeds op basis van het expertiserapport verleende toestemming om de 9994 onder te brengen in de opslagloods voor museummaterieel te Weelde, waarmee een veilige en overdekte berging voor het rijtuig werd verkregen. Korte tijd erna reisden enkele van de initiatiefnemers naar Henegouwen om het rijtuig gereed te maken voor het transport dat op 28 oktober 2003 plaats vond.

Een belangrijke eerste stap was nu gezet door de verwerving van de 9994 en het veilig onder dak plaatsen van het rijtuig. Dit alles was niet mogelijk geweest zonder de medewerking van ASVi, *ProTram*, de Directie Rollend Materieel van *De Lijn* en enkele personen op de achtergrond.

### De voorbereidingen voor de restauratie

Sommige sceptici zagen het "wrak 9994" toekomen en voorspelden dat de tram Weelde nooit zou verlaten voor restauratie. Dat was echter buiten de initiatiefnemers gerekend. Zij verenigden zich inmiddels in de vzw "*De Poldertram*", teneinde de restauratie een juridische basis te geven. Het rijtuig werd vervolgens door dezelfde mensen overgekocht van *Pro-Tram* en ze gaven het in bruikleen - ten behoeve van de

restaurantie - aan de vzw "De Poldertram".

Het bestuur van de vzw heeft ambitieuze plannen voor de 9994: het moet geheel in oude glorie hersteld worden in de toestand van de late-jaren-vijftig, zoals het op de Polderlijnen dienst deed. Het streven is om het rijtuig bovendien weer geheel rijvaardig, en geschikt om personen mee te vervoeren, toe te voegen aan de verzameling van een van de Vlaamse trammusea. Uiteraard is het Vlatam de meest voor de hand liggende bestemming.

Daarna werd, bijgestaan door de ervaring en expertise van zowel de *Museumsoomtram Hoorn--Medemblik* en de *Werkgroep Scheveningen* van de *Tramweg-Stichting* in Nederland, een gedetailleerd restauratieplan opgesteld en getoetst en werd een grote hoeveelheid benodigde wisselstukken uit allerlei bronnen verzameld. Veel nuttige praktijktips ontvingen wij van een vroegere medewerker van het werkhuis Mercksem Oude Bareellei, de onlangs overleden heer Theo Beerts te Brasschaat, die ons ook van een groot aantal schetsen voorzag.

Intussen werd door het bestuur van de vzw naarstig gezocht naar een locatie om de restauratie uit te voeren. De *Directie* van de *Entiteit Antwerpen* van *De Lijn* onderzocht voor ons diverse locaties binnen de provincie, maar het ruimtegebrek van de maatschappij was de voornaamste oorzaak dat succes helaas uitbleef. Gelukkig deed zich einde 2006 de gelegenheid voor de voormalige tramloods te Lochristi te huren van De Lijn Oost-Vlaanderen. Een woord van dank aan de Heer Jan Van Ostaeen, afdelingshoofd rollend materieel en vaste installaties bij De Lijn Oost-Vlaanderen, is hier zeker op zijn plaats. Zijn hulp en enthousiasme voor ons project is een flinke ruggeleuning.

Met de bedoeling te kunnen beschikken over een elektrische en pneumatische installatie voor de poldertram, werd een tweede - weliswaar modernere - tram (Type S Métro 9127) uit Charleroi verworven. Deze werd tussen november 2006 en januari 2007 in Lochristi reeds afgebroken als donortram voor de draaistellen, de reminstallatie, de volledige elektrische installatie en vele andere onderdelen. Deze "donororganen" werden intussen reeds grotendeels gerestaureerd. Ook Achiel Rijckaert nam een groot deel van deze taak op zich; langs deze weg eveneens een woord van dank voor zijn gewaardeerde hulp.

Een ander deel van de gedemonteerde stukken, dat niet voor de 9994 is bestemd, werd intussen naar Weelde gebracht. Eén kop van de 9127 is bewaard gebleven als tentoonstellingsobject.

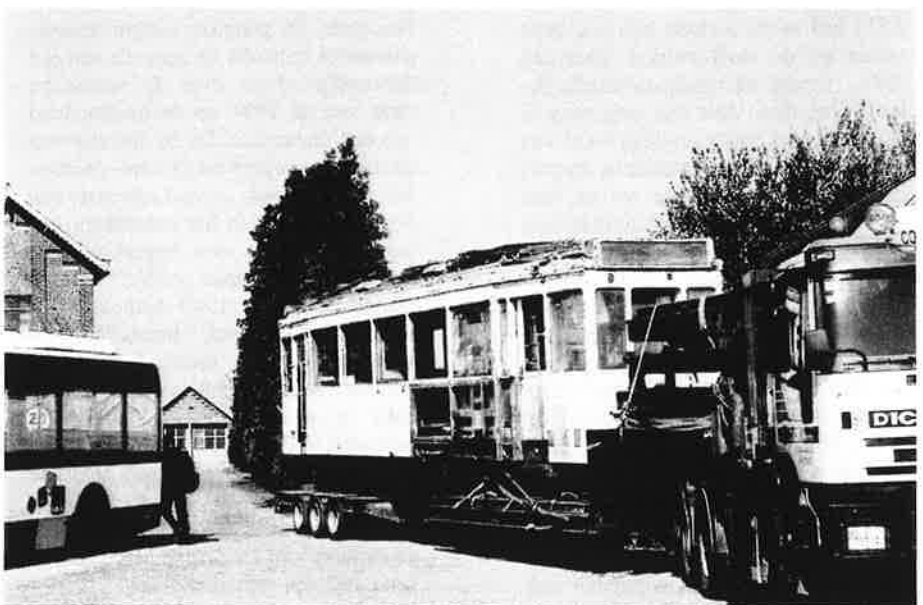


**Foto boven:**

*Vooraleer met de afbraak werd begonnen, nog even poseren met een film van lijn L!* Lochristi, 11-11-06

**Foto onder:**

*Aankomst in Lochristi op 26 maart 2007*



**Het werk neemt een aanvang**

Begin 2007 kon het huurcontract worden omgezet in een langdurige overeenkomst waardoor het mogelijk werd de feitelijke restauratie aan te vangen. En zo gebeurde het dat onze vaste transporteur en sponsor *Transports Dick* uit Tubize op 26 maart 2007 de Poldertram in Lochristi voor de deur afleverde. Inmiddels is de poldertram in volle restauratie. Tussen midden-mei en augustus werd de tram volledig "in zijn blootje" gezet, met het oog op het lichten van de rijtuigkast. Alle onderdelen werden zorgvuldig gedemonteerd, gefotografeerd en geïnventariseerd.

Sommige van deze onderdelen zijn reeds gerestaureerd. Enkele vrijwilligers hebben ook kleinere stukken mee naar huis genomen voor tussendoor... . Geen sinecure, als je weet dat zowat alle vijzen en bouten vastgeroest zitten! Een koevoet ertussen? Uitgesloten, want het houtwerk moet zoveel als mogelijk gespaard worden.

Voorzien is om eerst het chassis te restaureren, vervolgens de rijtuigkast, en dan het interieur. Gezien echter enkele stukken ter hoogte van de koppen en balkons in danig slechte staat verkeerden, werd besloten om deze eerst te laten herstellen door een schrijnwerker,



vooral de rijtuigkast te lichten. De ontmantelde rijtuigkast zou anders bij het lichten onvoldoende rigiditeit hebben, met gevaar voor afbreken of ineenklappen van de balkonstructuur.

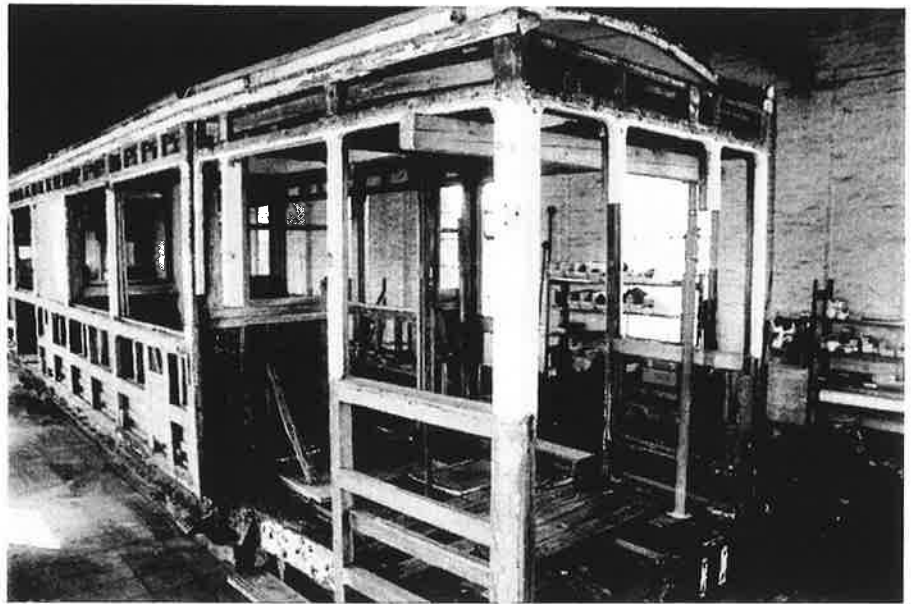
Een leuk detail is ook dat bij het verwijderen van de beplating de oude brandplaten werden teruggevonden. Ze dragen de vermelding "19136 SNCV". Inderdaad: de 9994 werd gebouwd uit het oorspronkelijke aanhangrijtuig 19136. De brandplaten bewijzen alvast dat er nooit kast- of chassiswissels hebben plaatsgevonden op de 9994.

Een ander detail: een gedeelte van de houtstructuur onder de zijramen vertoont brandresten en verkoolde plekken. Meer dan waarschijnlijk zijn dit nog sporen van een kortsluiting in de stelplaats van Rumst in 1947 waarbij een ganse zijkant van de tram werd vernield door brand. Bij de herstelling hiervan kreeg de 9994 trouwens een ander uiterlijk, in navolging van de metalen standaardmotorwagen. De brede filmkasten en het doortrekken van de zijbeplating over de chassisbalken zijn hierbij de meest opvallende veranderingen.

Sinds de start van het project in 2003 werden door tal van particulieren, maar ook door ASVi, ontbrekende stukken geschonken voor de 9994. Elektrische bellen, een handremmechanisme, een handremkolom, een stock ramen, materiaal allerhande, ... met als resultaat dat we vandaag beschikken over vrijwel alle onderdelen die nodig zijn voor de heropbouw van de tram! Ook deze mensen zijn van harte bedankt voor hun gulheid en betrokkenheid.

Mogen we ook op uw gulheid rekenen? Alvast bedankt door de hele Poldertram-ploeg!

Stefan Justens

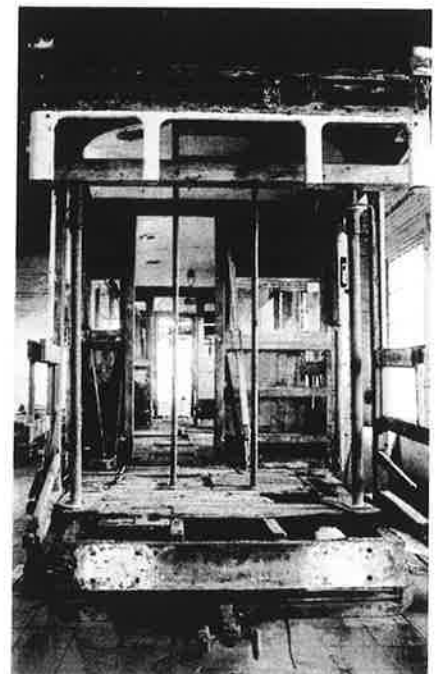
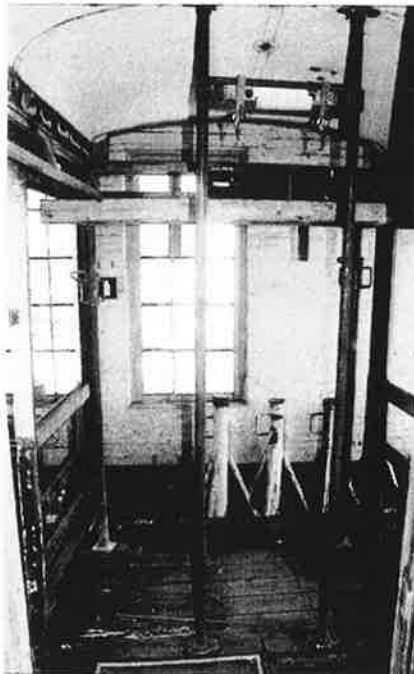


**Foto boven:**

*Situatie mei 2007: weghalen van de beplating*

**Foto's onder:**

*Situatie juli 2007: het houtwerk van de kop is gedemonteerd*



Koken kost geld, restaureren ook. Voor de eerste keer wordt in Vlaanderen een tram gerestaureerd in eigen beheer. Een belangrijk stuk erfgoed dat moet zorgen dat we terug een echte standaardmotorwagen in onze Vlaamse collectie hebben! U kan daarbij helpen.

Wie zich aangetrokken voelt tot ons project en mee wil helpen:

zelfs voor mensen met twee linkerhanden is er werk! U kan steeds contact op nemen met **Stefan Justens, Jozef De Bomstraat 4, 2018 Antwerpen**, in de avonden telefonisch te bereiken op **03-2487821** of per e-mail, [stefan.justens@telenet.be](mailto:stefan.justens@telenet.be).

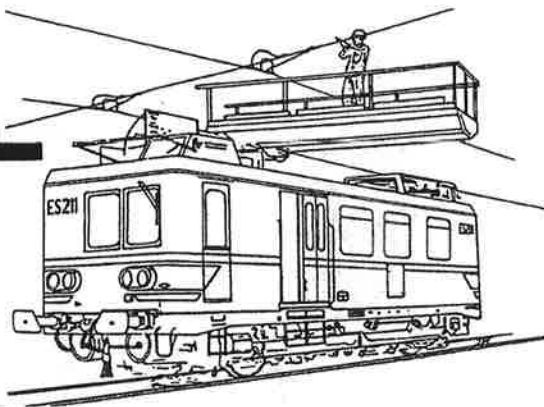
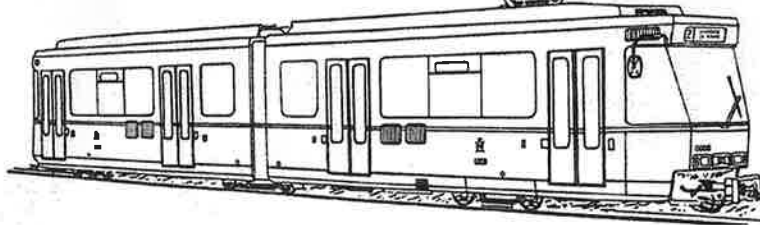
Wil U financieel een steentje bijdragen, dan kan dit ook.

Stort uw gift op rekening **745-0093891-64 (KBC)** op naam van **POLDERTRAM 9994**.

Voor giften op dit rekeningnummer ontvangt u – vanaf 30€ per kalenderjaar – een fiscaal attest. U steunt het poldertramproject en betaalt minder belastingen!!

Bovendien ontvangt U dan een viertal keer per jaar onze nieuwsbrief en een authentieke kleurenfoto.

# RAIL-ACTUEEL



**materieel**

## Viertjes reeks 800

Vanaf 2008 krijgen de viertjes 801-842 een laatste grote revisie. Hierbij moeten een aantal zaken fel verbeterd worden o.a. de storingsgevoelige deuren en de toiletten, waar de reiziger niet over het meubel mocht vallen om de deur achter zich dicht te kunnen trekken. Ook in deze treinstellen wordt TBL1+/ETCS en GSM-R ingebouwd. Hun buitendienststelling wordt met deze herziening uitgesteld tot 2025.

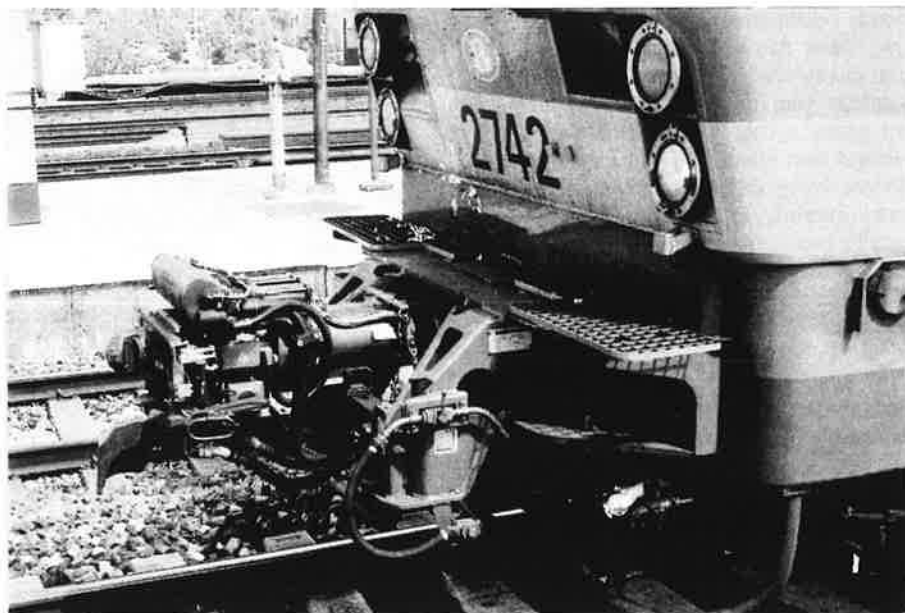
## Reeks 27

Samen met de komst van de M6-stuurrijtuigen is begonnen met het aanbrengen van automatische koppelingen aan één zijde van 40 locs reeks 27 (2721-2760). Daarbij worden de originele buffers weggelaten, waarbij de machines een merkwaardig uitzicht krijgen. Het lijkt nu wel of er een stormaan op gemonteerd staat. Het is de bedoeling om vlot te kunnen koppelen met een ander dubbeldekstel om als één trein door de Brusselse NZ-verbinding te rijden.

E.H.

## Stuurrijtuig M6

Eindelijk zijn er enkele M6 stuurrijtuigen beschikbaar. Zij moeten gaan rijden met de treinen tussen Antwerpen Centraal en Charleroi en op de verbinding Oostende-Brussel-Liège-Welkenraedt-Eupen. Ook de treinbestuurders van de regio Antwerpen moesten instructieritten maken om de bediening van dit rijtuig goed onder de knie te krijgen. Het design van de kop van deze rijtuigen vertoont veel gelijkheden met de kop van een locomotief type 13. Het stuurrijtuig is echter geschikt om te worden gebruikt met een aangepaste locomotief van de reeks 27 (MUX). Samen met een aantal locs zullen een aantal rijtuigen M6 eveneens een GF-koppeling krijgen. Op die manier kunnen er vaste stammen met elkaar worden gekoppeld of ontkoppeld.



### Foto linksboven:

De 2742 is reeds voorzien van zijn nieuwe automatische koppeling. Samen met het verwijderen van de buffers en koppelkabels geeft dit een wat vreemd uitzicht.

foto: Erik Heylen

### Foto linksonder:

Tijdens een instructierit staat het stuurrijtuig gekoppeld aan de 2726 in het station van Jette op 26 juni 2007.

foto: Alain Janmart



**Siemens-Vossloh G 2000BB**

Op 24 juni 2007 stond er een wel heel bijzondere diesellocomotief op een zijspoor te Antwerpen Schijnpoort. Het was een vierassige (demonstratie?)-locomotief van het type G 2000 BB die werd gebouwd door Siemens-Vossloh en gestyled werd in de kleuren van FRET-SNCF.

In de maanden juli en augustus reed deze nieuwe locomotief meerdere malen tussen Schijnpoort en Nederland. Was dit de voorbode van een verdere doorbraak in de liberalisering van het goederenvervoer?

A.J.

**Foto rechtsboven:**

De Siemens-Vosslohlocomotief te Antwerpen-Schijnpoort op 24 juni 2007.

foto: Alain Janmart



## nieuwe dienstregeling

**IC B Brussel - Amsterdam**

Wegens materieeltekort (reeks 11) was van 16 juli tot 8 december 2007 de IC B 633 en 613 afgeschaft (ook in de week-ends). Vanaf 1 september rijden er vervangende binnenlandse treinen tot Roosendaal (stel 800) en aansluitend één Nederlands stel verder door tot Amsterdam CS.

**Treindentel Antw. C. - Noorderkempen**

Deze pendeltreinen gaan maar rijden in december met het ingaan van de nieuwe dienstregeling, in plaats van september. Dit heeft alles te maken met de laattijdige aflevering van de TRAXX locomotieven en hun aanpassing voor het ETCS 2 systeem. (n.v.d.r.: Ondertussen blijkt december 2007 niet meer gehaald te worden en is het voorjaar van 2008 als vage nieuwe startdatum opgegeven. Zowel de NMBS als Infrabel laten verstaan dat zij niet de schuld hieraan hebben. Vraag: wie dan wel?)

**Bijvoegsel spoorboekje**

In het bijvoegsel van het spoorboekje dat op 10 juni 2007 inging staan er verscheidene fouten. Zo zou de IR f Mechelen-Kortrijk niet meer te Wetteren stoppen. Hetzelfde is er aan de hand met de IR q Liège-Aachen dewelke niet meer te Angleur zou stoppen.

**Toeristisch treinaanbod**

Bij de toeristen treinen zijn er tegenover 2006 enkele weggevallen. De ICT Turnhout – Blankenberge (H+T) en één van de twee ICT treinen uit Antwerpen naar Blankenberge zijn weggevallen. De trein vanuit Essen rijdt nog wel maar niet vanuit (via) Antwerpen Centraal, maar

wel met stop te Berchem. De ICT Aarschot – Mechelen – Blankenberge werd ook afgeschaft.

De ICT die in 2006 vanuit Essen met stop te Berchem en om 10.40 in De Panne aankwam heeft dit jaar Antwerpen Centraal als herkomst met vertrek om 8.53. Deze wordt vanaf Gent Sint-Pieters samengekoppeld aan de reguliere IR Landen – De Panne met aankomst om 11.01. Voor de terugkeer is er geen rechtstreeks treingedeelte naar Antwerpen. Volgens de folder van dit jaar is er wel onmiddellijke aansluiting in Gent Sint-Pieters van de trein die om 19.01 vertrekt in De Panne en om 20.11 aankomt te Gent, op de ICT met vertrek 20.15 en met aankomst in Antwerpen Centraal te 21.02.

In de weekenddienst van de ICT treinen werden er ook drie ICT treinparen afgeschaft. Dat zijn de ICT Aat – Geeraardsbergen – Gent-Blankenberge en Antwerpen-Berchem-Blankenberge (H+T). De ICT Hasselt – Mechelen – Dendermonde -

Oostende (H+T) is ook afgeschaft. Deze werd vervangen door de ICT Mechelen-Dendermonde-Gent-Oostende (H+T) en de vroegere IC/ICT's Hasselt-Diest-Leuven/Genk-Landen-Leuven die in Leuven ont- respectievelijk gekoppeld worden. Drie ICT's via Diest gebruiken de nieuwe "Leuven-boog" lijn 35/2 en de Brusselse noord-zuid verbinding. De gewone IC Genk/ Liège – Blankenberge/ Knokke is nu ongewijzigd, dus zonder (ont)koppeling te Leuven.

Er is nu wel een 2° ICT vanuit Lille (Rijsel), non-stop tot Brugge, naar Oostende bijgekomen. Deze rijden nu heen en terug op zaterdag en zondag.

N.S.

**Foto rechtsonder:**

De Beneluxloc 1188 te Roosendaal op 12 mei 2007 als trekkracht voor een sterk bedreigde treinserie.

foto: Erik Heylen





**Neemt Eurostar nieuwe start?**

De Eurostar-treinen, die tussen Londen – Parijs en Londen – Brussel rijden, blijken steeds meer in trek te zijn. De cijfers van de eerste helft van 2007 zijn alvast hoopgevend en laten een reizigersgroei zien van 13,6%. Dat is alvast een opsteker voor het al jaren wankelende consortium. Als op 14 november 2007 het Londense eindstation Waterloo International geruild wordt met London St. Pancras International, zal dit ongetwijfeld de zaak ten goede komen, mede door de verkorte reistijd tot iets minder dan 2 uur reistijd vanuit Brussel Zuid. Er rijden dan 10 treinen op werkdagen en 8 in het weekend.

**Derde IC Antwerpen – Gent komt er**

Met ingang van de nieuwe treindienst op zondag 9 december 2007 wil de NMBS met een derde IC-trein Antwerpen Centraal – Gent St. Pieters uitpakken. Het was al lang een verzuchting dat de halfuurverbinding in de bredere spits aan de magere kant was. In de spits werden op de IC-trein Antwerpen – Oostende reeds dubbeldekkers voorzien om meer capaciteit aan te bieden. Voor de IC-dienst Antwerpen – Kortrijk – Lille moest men echter de tweespannige Deense neuzen behouden. Met de komst van een derde IC-trein tussen de twee grootste Vlaamse steden, verschuift men ook de IC-trein naar Oostende 20 minuten naar voren (vertrek Antwerpen C. elk uur 22), respectievelijk 20 minuten later te Oostende (vertrek aldaar elk uur 19). Door deze verschuiving rijden de IC A (Eupen – Brussel – Oostende en de IC G (Antwerpen C. – Oostende) niet meer in elkaars wielen. Bij de minste onregelmatigheid werden steeds de beide treinserie's getroffen. De nieuwe IC rijdt in het rijpad van de huidige 'Oostendenaar'.

E.H.

**Gratis treinrit onder Antwerpen**

Tijdens het weekeinde van 19 en 20 mei 2007 werd de nieuwe winkelgalerij in het station van Antwerpen officieel opengesteld voor het publiek. Bij deze gelegenheid werden er ook gratis pendelritten ingelegd tussen Antwerpen Centraal en de wijkbundel Luchtbal. Elke 15 minuten reed er een dubbeldeksrein tussen de beide plaatsen. Zo kon het publiek kennis maken met de nieuwe ondergrondse verbinding. Elke trein bestond uit twee locomotieven type 21 of 27 aan elk uiteinde met daartussen een stam van zes M6 dubbeldeksrijtuigen. Deze ritten waren gratis en het was dikwijls lang aanschuiven om mee te kunnen. De ritten begonnen en eindigden te Antwerpen Centraal, maar de treinstellen reden feitelijk door tot Berchem om daar van front te veranderen. Het was een gelegenheid (voor de niet-reiziger) om de stammen dubbeldeksrijtuigen te fotograferen in het station Luchtbal. Normaal kan dit enkel tijdens de avond wanneer de gesleepte stellingen binnenrijden langs de wijkbundel. Op zaterdagmorgen was er ook het VRT-Radio 2 programma "Alles kan, niets is zeker" (en dat slaat hier niet op de dienstregelingen in het openbaar vervoer), dat werd uitgezonden vanuit het bedrijfsrestaurant. De aanwezige genodigden kregen een uitgebreid ontbijt en konden daarna een treinrit maken door de nieuwe tunnel. Nadien was er nog een kleine receptie met een natje en een droogje.

A.J.

**Foto linksonder:**

Een trein even voorbij de nieuwe brug over het Albertkanaal passeert het station Luchtbal. 20 mei 2007

foto: Alain Janmart

**Cargo****Nieuwe treinlink Zeebrugge - Dourges**

Begin september 2007 is een nieuwe containerreineverbinding tussen Zeebrugge en het Franse Dourges onder de naam Rail Link Europe in dienst gesteld. Er zijn 3 vertrekken per week voorzien van en naar het Britanniadok. Het gaat om 600 meter lange containertreinen die getrokken worden door privé-locs. Vanuit het Noord-Franse Dourges wordt wekelijks driemaal op Zeebrugge, Mannheim en vanaf december ook Antwerpen gereden, terwijl dagelijks ook Le Havre, Lyon en Marseille wordt verbonden met deze goederenshuttle. Voorlopig is het aandeel van B-Cargo op deze verbinding nog nihil.

E.H.

**spoor-  
infrastructuur****Big brother kijkt mee**

Momenteel monteert men - ten laste van de NMBS-groep - 1500 camera's over het hele Belgische spoornet die in 2010 operationeel moeten zijn, verspreid over 51 grote stations. De camera's zorgen voor bijkomend toezicht op afstand en helpen de 400 veiligheidsmensen van B-security met hun taak. Op dit ogenblik zijn reeds 622 camera's in 14 grote stations in dienst, waarvan alleen al voor de Antwerpse tunnelverbinding 180 camera's noodzakelijk zijn om op de (brand)veiligheid te kunnen waken.

E.H.

**Lijn 37**

Minder goed nieuws voor deze lijn. Van de in 2006 aangekondigde opening van de stopplaats Hergenrath op de lijn Liège – Aachen is nog niets in huis gekomen. Volgens de folders van de EUREGIO-AIXPRESS stond er (in de Franse of Duitse taal) dat er daar een nieuw haltepunt zou bijkomen in december 2006. Blijkbaar was men daar een beetje te optimistisch.

**Lijn 58**

Ook op lijn 58 werd de stopplaats Evergem geopend. Sindsdien stoppen daar alle L- en P-treinen van de verbinding Eeklo – Gent Sint-Pieters.

**Lijnen 165 en 167**

Op de lijnen 165 en 167 (Libramont – Athus – Arlon) zijn in mei de stopplaatsen Halanzy, Aubagne en Messancy eerder dan voorzien geopend. De opening was eerst voorspeld voor september of zelfs december 2007.

N.S.



## Algemeen

### SMS-Ticketing

Vanaf 6 september verkoopt De Lijn een nieuw type vervoerbewijs. Vanaf die dag start een test in de stadsgebieden van Antwerpen en Gent om tickets te verkopen via sms. De test liep van 15 tot 25 augustus en enkel voor gebruikers van Proximus, maar na evaluatie komen daar later hoogst waarschijnlijk de andere operatoren bij.

### Werking:

Een reiziger moet een sms sturen naar 4884 met de code DLA voor Antwerpen of 4884 DLG voor Gent. Enkele seconden later ontvangt hij/zij dan een vervoersbewijs in de vorm van een tekstbericht. Om geldig te zijn moet de klant wel in bezit zijn van zijn sms-ticket bij het opstappen van het voertuig (en dus niet wanneer het controlepersoneel opstapt). Het is mogelijk om met meerdere personen te reizen (meerdere tickets op dezelfde gsm), maar deze moeten dan wel tijdens de reis samenblijven. Het tekstbericht bevat de volgende gegevens: Het nummer van de afzender, de code 01 (Antwerpen) of 06 (Gent) "stadsvervoer Antwerpen/Gent (bus en tram). Geldig op dd/mm/jjjj tot xxuxx. Prijs: euro 1,20". Op de laatste regel verschijnt er een controlenummer bestaande uit 20 karakters.

### Geldigheid:

Een sms-ticket blijft steeds 60 minuten geldig, ongeacht de doorlopen afstand. Dit wil zeggen dat een sms-ticket een zuiver tijdsgebonden vervoerbewijs is. Alhoewel de test enkel in de twee steden loopt zijn de tickets wel in heel Vlaanderen geldig.

### Controle:

Daar waar de reiziger wordt gecontroleerd door de chauffeur (bij opstap) blijft dit zo, daar waar er vrije opstap is gebeurd de controle door het bevoegde personeel. Deze laatste beschikken daarvoor over de nodige middelen.

### Prijs:

De prijs bedraagt 1,20 € plus 0,15 € voor de aanvraag. De betaling gebeurt via de gsm-operator, zowel via de factuur of de vooraf aangekochte kaarten. Tot eind oktober is de aankoop van een eerste ticket gratis (is er dan al beslist om er hoe dan ook mee door te gaan?). De Lijn zal dit alles ondersteunen met een grote communicatiecampagne.

L.C.



## Antwerpen

### Reclame-trams

Begin augustus reden er niet minder dan 21 reclame-trams over de Antwerpse tramsporen. Eén tram rijdt al jaren in dezelfde outfit, voor de anderen is de periode eerder beperkt. De wagens 7002 tot 7008 zijn meestal te vinden op de lijnen 8 en 11, de andere op de lijnen 4, 7, 10, en 12.

Een overzicht van wat er zoal tijdens deze zomer rondtoerde, inclusief de laatste veranderingen. Nieuw is het aanbrengen van totaalreclame op Hermelijnen.

- 7002 Studio Brussel sinds januari 2006
- 7003 TMF sinds april 2007
- 7004 Originals sinds mei 2007
- 7005 (wit beplakt sinds nov. 2006)
- 7006 Clinic sinds mei 2007
- 7007 Ricoh sinds juli 2007
- 7008 Ricoh sinds juli 2007
- 7026 Cirque du Soleil sinds aug. 2007
- 7040 Jet Air sinds september 2006
- 7041 Active sinds juni 2007
- 7042 Radio Donna sinds nov. 2004!
- 7043 Maltesers sinds januari 2007
- 7044 New Yorker in juni 2007
- 7044 Fly Killzz sinds juli 2007
- 7045 Martinique sinds november 2007
- 7047 "Wit" beplakt in juni 2007
- 7047 New Yorker in juni 2007
- 7047 Fly Killzz sinds juli 2007
- 7049 Maltesers sinds januari 2007
- 7051 Terre Bleue sinds februari 2007
- 7053 Gini sinds april 2007
- 7054 Fly Killzz sinds juli 2007
- 7055 Nivea sinds april 2007
- 7060 Octave Landuyt sinds april 2007
- 7201 Base 3 sinds augustus 2007
- 7202 Base 3 sinds augustus 2007

### Reclamebus

Buiten de trams rijden er over heel Vlaanderen verspreid ook tientallen autobussen met reclame. Een opmerkelijke autobus was de 3195. Deze diende ter ondersteuning van een Parkeeractie van De Lijn: "Neem bus of tram wanneer je de stad ingaat". Bovenop het dak stond er een heuse sportwagen gemonteerd. Daar toerde de 3195 mee rond in een aantal grote Vlaamse steden. Van 19 tot 22 mei was hij in Leuven, 23 en 24 mei in Hasselt, 25 tot 28 mei te Gent, 29 tot 31 mei te Brugge en tenslotte van 1 tot 6 juni te Antwerpen. In Antwerpen was hij te zien op de streeklijnen 650 naar Kapellen en 720 naar Putte.

### Verlenging tramlijn 8

Zoals in ons vorig nummer gemeld werd tramlijn 8 over enkele honderden meter verlengd tot de Bolivarplaats. Hierbij is de lijnlengte van 7,525 km naar 7,970 km gebracht. Om deze verbinding met het nieuwe gerechtshof officieel in dienst te nemen, werd er op vrijdag 11 mei 2007 een kleine tramparade gehouden met medewerking van Vlatam.

s' Middags vertrokken de rijtuigen aan het trammuseum om naar de Groenplaats te rijden. Daar werd er een korte plechtigheid gehouden in aanwezigheid van de bevoegde minister mevr. Van Brempt en de Antwerpse burgemeester, dhr. Patrick Janssens. Nadien vertrokken de trams en hun genodigden richting Lambermontplaats om aldaar het lint door te knippen, of beter gezegd "door te rijden". De tramstoot bestond uit de volgende rijtuigen: mw 200, mw 4417, de VA 7386, en PCC's 2000 en 7001.

### Foto rechtsonder:

De motorwagens 200 en 4417 wachten op de Amerikalei om de Bolivarplaats op te rijden. 11 mei 2007

foto: Alain Janmart



Foto linksboven:

Tram- en reizigersdrukte bij het verlaten van de tramparade van de Bolivarplaats. 11 mei 2007, foto: Alain Janmart

(vervolg blz. 13)

Talrijke tramliefhebbers kregen opnieuw de gelegenheid om unieke foto's te maken. Het was het zoveelste bewijs dat het museum "levend" is en ook op de nodige belangstelling kan rekenen vanwege het ministerie en het stadsbestuur. De talrijk opgekomen belangstellenden en genodigden konden aan de Bolivarplaats een hapje en/of een drankje nuttigen. De oude trams reden daarna nog enkele ritten over lijn 8 tussen de Bolivarplaats en de Groenplaats. Jammer genoeg was het weer enigszins spelbreker, maar de sfeer zat er alleszins goed in bij de aanwezigen. Omstreeks 18 uur reden de trams terug richting Groenendhoek.

Spoorwerken

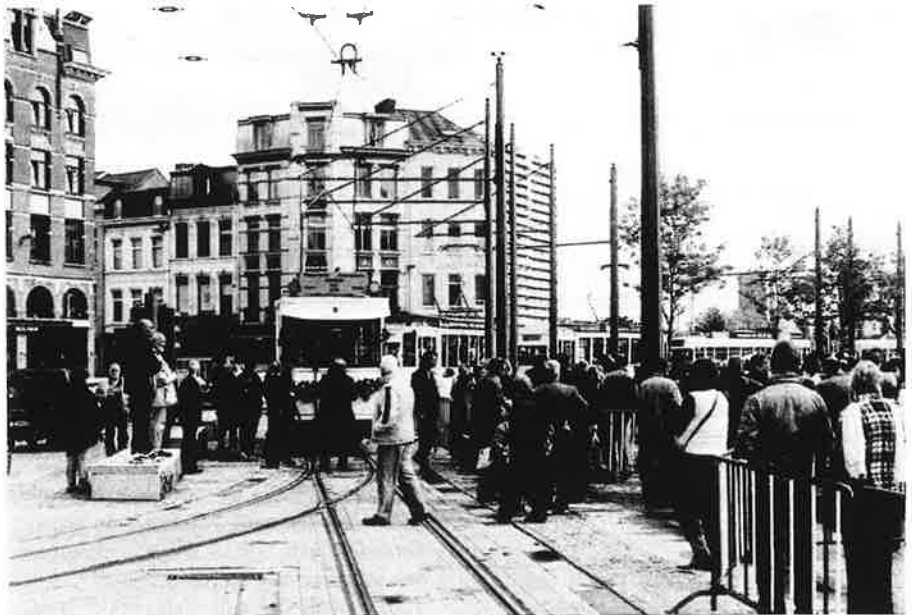
Na het verlot in juli van de bouwsector werd er verder gewerkt in de Sint Katerijnevest voor de lijnen 4 en 7 en in de omgeving van de Dageraadplaats voor lijn 11. Op een aantal plaatsen worden de twee rijrichtingen verder uit elkaar gelegd. Ten gevolge hiervan ontstaan er chicanes die op zijn zachts uitgedrukt niet als erg aangenaam worden ervaren door reiziger of personeel. Op lijn 10 zijn inmiddels alle sporen vervangen tussen de Leeuwantstraat en de Schotensesteenweg. Hier gaan in de toekomst ook de buslijnen van de bundel 410 gebruik van maken. Zoals dat al het geval was te Morsel voor de lijnen 7 en 15 en in Hoboken voor lijn 24 en ook op de Leien komen de bovenleidingsmasten hier aan de beide zijden van de bedding en worden de rails in beton ingebed. In een niet al te verre toekomst (we zijn hier heel voorzichtig) zou het dan verder richting Wijnegem moeten gaan. Inmiddels zit er nog steeds geen enkele spade in de grond voor de nieuwe stelplaats aldaar.

Op de Leien werden inmiddels (eindelijk) zithanken aan de haltes geplaatst en is men druk doende om de definitieve hekken op zijn plaats te brengen. 18 maanden na de "plechtige" ingebruikname lijkt ons dan ook geen dag te vroeg. Waarschijnlijk om deze heuglijke gebeurtenis te vieren werd ter hoogte van het transferium Nationale Bank het asfalt al een eerste keer afgeschaapt en vervangen. Volgens de kranten is natuurlijk de tram de grote boosdoener die door

Foto linksonder:

Pendelbus De Schelde 1118 72 vervangt tramlijn 10 op 18 mei 2007 tijdens de spoorvernieuwingswerken

foto: Luc Couscheir



zijn trillingen alles vernielt. Iedere aandachtige trambelangstellende kan wel vaststellen dat men hier geen brede rubberstroken naast en tot aan de bovenzijde van de tramrails geplaatst had - en overigens nu ook niet - om die trillingen op te vangen! Volgende afspraak over twee jaar, zelfde plaats? Overigens hadden deze werken - op een inkorting van lijn 9 uitgezonderd - geen invloed op de andere tram- en buslijnen die daar passeren.

Waar daarentegen wel met spoed wordt gewerkt is aan de lus Jan De Voslei. Deze wordt hernieuwd met het oog op zijn nieuwe functie als terminus voor lijn 6 in het najaar. De oprijwissel, splitsing van lijn 2, werd een vijftig meter naar voor geplaatst. Daarnaast komt er dan het afstapperron voor lijn 6. De nieuwe lus kruist dan de Jan Van Rijswijcklaan, veel dichterbij de huizen toe in plaats van direct op het grasveldje te komen. Ongeveer te midden van dit grasveld

"kruist" de nieuwe eindboog dan het oude tracé om vervolgens de straat terug te kruisen en aan te sluiten op lijn 2 richting Linkeroever. Op deze manier komen er ruimere boogstralen, wat door de Hermelijnen en hun berijders zeker op prijs zal worden gesteld. Ook de kruising, de afrijwissel en de perrons werden vernieuwd. De oprijwissel en de spoorkruising werden geplaatst in de nacht van 13 op 14 augustus, de afrijwissel volgde in de nacht van 16 op 17 augustus. In dezelfde periode werden de krappe bogen van lijn 2 op het kruispunt zelf opgelapt (= oplassen). De aannemer dient de werf op te leveren tegen 1 september. Met de Boekenbeurs in het verschiet moet er zeker kunnen gereden worden vanaf 1 november, wellicht wordt het de start van de herfstvakantie, maandag 29 oktober of zelfs al het desbetreffende weekend. De halten 2960 en 4675 werden gedurende de werken niet bediend door lijn 2 en N2.







## Autobusnieuws

### De zes is dood, leve de dertig!

Omdat in het najaar een nieuwe tramlijn 6 gaat rijden en dit nummer al in gebruik was op de ringbuslijn diende hier een aanpassing te gebeuren. Vanaf zondag 1 juli 2007 rijdt deze buslijn zijn rondjes met het nummer 30. Dit is een lijnummer dat al decennia niet werd gebruikt te Antwerpen. Nochtans was het enkele jaren geleden al wel gereserveerd om toe te kennen aan een minderhinderlijn vanaf de Rooseveltplaats richting Merksem/Deurne. Deze lijn kwam toen, samen met een lijn 29, niet in dienst. Waarom tegelijkertijd met lijn 6 die in 30 werd veranderd de 34 niet werd vernummerd in bijvoorbeeld 29 is ons niet duidelijk.

### Foto rechtsonder:

Tweemaal lijn 6 oude stijl: Oudje 3088 wordt op 29 juni 2007 aan Berchem station voorbijgestoken door nieuweeling 4885.

Foto Luc Couscheir



### Bediening station Noorderkempen

Per 1 september zouden (\*) er autobussen moeten rijden naar dit nieuwe station. De lijn 440 rijdt tussen Essen en Herentals via Wuustwezel, Brecht en Oostmalle in een uurdienst met aansluiting op de treinen. Tezelfdertijd wordt lijn 432 Turnhout- Rijkevorsel verlengd naar Brecht. Lijn 605 (snelbuslijn) rijdt niet meer via de E19 maar wel via lijn 600 en vervolgens via het nieuwe station en dan via Hoogstraten naar Meer.

Er komen tevens een aantal schoolritten (functionele lijnen) bij. Een overzicht van wat ons momenteel bekend is:

- 440 Essen – Wuustwezel – Brecht – Oostmalle – Herentals (tangent, basislijn)
- 441 Essen – Wuustwezel
- 442 Sint Lenaarts – Wuustwezel – Kalmthout
- 443 Sint Job – Kalmthout
- 444 Wuustwezel – Maria ter Heide – Essen
- 445 Brasschaat – Wuustwezel – Kalmthout

### Foto rechtsboven:

Op 2 augustus was al duidelijk te zien waar het spoor voor lijn 6 moet komen. Hier lag voorheen het afstapperron dat gebruikt werd voor de extra trams bij evenementen in Antwerp Expo.

foto: Alain Janmart

- 671 Zandvliet – Stabroek – Kalmthout
- 672 Stabroek – Kalmthout – Wildert – Essen

In de regio komt er ook nog een belbus (stelplaats Oostmalle). Buiten lijn 440 die grotendeels in regie wordt gereden, gaan de andere lijnen naar de exploitanten (pachters). Voor lijn 440 rijden dus naast De Lijn zelf ook nog De Duinen en De Reys (Hombek) Mattheesen krijgt de schooldiensten op lijnen 444, 670 en 672. De Polder krijgt de schooldiensten op lijnen 442, 443, 445 en 671. De Reys krijgt naast lijn 441 ook extra schoolritten op basislijn 440. Tenslotte krijgt De Duinen (school)ritten op lijnen 213 en 449. Voor dit alles komen er natuurlijk extra autobussen. In het totaal komen er 8 standaardbussen en 9 gelede autobussen bij.

Begin augustus waren er al enkele splinternieuwe Van Hool AG300 aangekomen in de garage van De Polder. (\*) of er dan ook daadwerkelijk treinen rijden en stoppen in Noorderkempen vindt U wellicht in de rubriek Spoomnieuws.

### Verschuivingen in het wagenpark bij de exploitanten.

Van tijd tot tijd gebeuren er verschuivingen in de wagenparken van de diverse exploitanten. Meestal betreft dit de afvoer van de oudste exemplaren en de vervanging hiervan door nieuwe(re) autobussen. De toekenning van nieuwe contracten brengt dan ook een uitbreiding van het wagenpark met zich mee. In het Antwerpse hadden we in 2005-2006 het fenomeen van de minderhinderlijnen, dewelke een forse uitbreiding van de wagenparken teweegbracht. Soms werd dit opgelost door het ter beschikking stellen van een aantal (oude) autobussen door De Lijn zelf. Andere exploitanten verlengden de levensduur van hun wagens of versnelde de aankoop van nieuwe autobussen. Op die manier werden bij een aantal exploitanten, de van De Lijn geleende autobussen zo vlug mogelijk terug gestuurd. De oudste wagens werden ook meestal doorgeschoven naar de nieuwste contracten.

Een interessant geval is contract 1033 (lijn 244 Antwerpen – Wommelgem) gereden door Kruger en behorende tot de groep Waaslandia die tevens Mattheesen onder zijn hoede heeft. Daarop reden oorspronkelijk de A300 3190-3193 uit 1995 van De Lijn, aangevuld met enkele eigen autobussen. Al in januari 2006



Foto linksboven:

Op lijn 244 treffen we onder wagennummer 1033 47 nog een onvervalste A 120 aan op de Antwerpse Rooseveltplaats! 17 augustus 2007. foto: Luc Couscheir

(vervolg blz. 15)

werd de 3190 vervangen en sinds juli 2007 de drie andere autobussen. Ook de eigen wagens werden vervangen door nieuwere (sic) exemplaren. De huidige 1033 41-46 stammen uit de periode 1990-92, terwijl de 1033 47 nog gebouwd werd in 1988. Dit is nog een A120 van het klassieke model. Deze bus kwam uit de fabriek in 1988 als 2621 32 (NMBV contract) bij Robbrecht en werd achtereenvolgens vernummerd in 2218 28 (contract De Lijn) en werd in 2003 op rust gesteld. In 2004 werd hij gereactiveerd en kwam (terug) in dienst als 1030 09. In mei 2006 werd hij de 1023 14 en tenslotte in juni 2007 de 1033 47 op lijn 244. Lijn 244 word nu integraal gereden met A120 of A120P, alhoewel er vooral tijdens de weekends ook de nieuwste wagens (van andere contracten) te zien zijn.

L.C.



## Oost - Vlaanderen

### Elf PCC 1-trams afgevoerd

In vorig nummer deelden we U nog mede dat acht onverbouwde PCC1-trams reeds buiten dienst stonden. Om plaats te maken voor de nieuwe in aflevering zijnde Hermelijnen 6332 – 6341, heeft men deze rijtuigen nu ook afgevoerd samen met nog 3 andere PCC1-rijtuigen. In tegenstelling tot Antwerpen worden zo veel mogelijk hermelijnen de lijn opgestuurd, wat natuurlijk het afscheid van de elf oudgedienden heeft versneld.

Foto linksmiddelen:

Achteraan in de tramloods Gentbrugge stonden op 22 april 2007 al een aantal PCC1-rijtuigen buiten dienst.

foto: Erik Heylen

Foto linksonder:

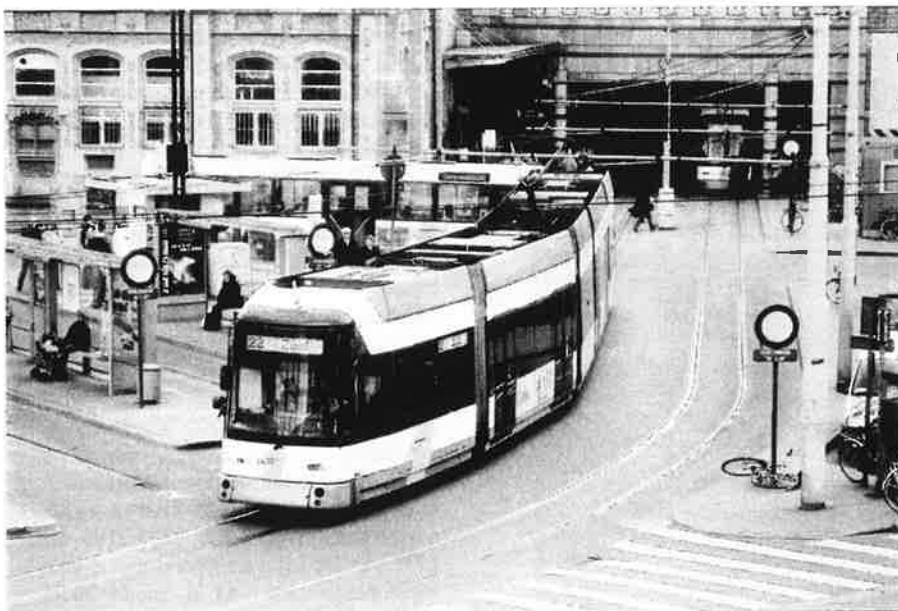
Hermelijn 6309 heeft net de tramtunnel verlaten en begeeft zich via lijn 22 naar het 'Zuid'. Ook hier ruimen de PCC's het veld ten voordele van hermelijn-trams. 17 maart 2007

foto: Erik Heylen

Foto rechtsonder:

"Pooltram" 6333 staat geparkeerd in de bundel Oostende Kaai en wacht op een volgende rit. 18 juni 2007.

foto: Alain Janmart



**Foto rechtsboven:**

Hermelijn 6302 toont te Melle Leeuw zijn nieuw en opvallend wagennummer onder de filmkast. Dit rijtuig laat zich ook opmerken met zijn zware proefspan-tograaf

foto: Erik Heylen

**Opvallende rijtuignummers**

Om de herkenbaarheid te verbeteren heeft men in de entiteit Oost-Vlaanderen bovenaan op de rijtuigen een goed leesbaar rijtuignummer toegevoegd net onder de filmkast. Het is nog even wennen met dit ongewone aanzicht, maar de fotografen en lijnspotters zullen er zeker tevreden mee zijn...

**Een reclametrendbreuk?**

Net als op het Antwerpse tramnet droegen alleen oude tramrijtuigen totaalreclame. Samen met de Antwerpse 7201 en 7202, liet ook de Gentse 6301 zich tooien met totaalreclame 'Base 3'. Gelukkig voor de reizigers blijven de ramen vrij van reclameklevers, waarvoor dank in naam van hen!

E.H.

**Ronde van Frankrijk**

De aankomst van een rit van deze wierlerronde haalt telkens het gewone leven in dorp of stad overhoop. In Gent en omgeving was dit het geval op maandag 9 juli 2007. Omdat de aankomstlijn praktisch in het centrum van de stad lag moest De Lijn Oost Vlaanderen een groot aantal maatregelen treffen om de mensenmassa te brengen en af te voeren. Grosso modo was het gehele gebied tussen Brugsepoort, Korenmarkt, Zuid, Sint Pietersstation en de Blaarmeersen omgetoverd tot "sperrgebied". De tram en buslijnen die normaal door het centrum rijden kregen nu hun terminushalte aan de rand of werden omgeleid. Sommige lijnen werden gedeeltelijk of helemaal geschrapt en overgenomen door een andere lijn. Er werd een speciale omleidingsas voorzien tussen Brugsepoort-Korenmarkt en Zuid naar het Sint Pietersstation. Een overzicht:

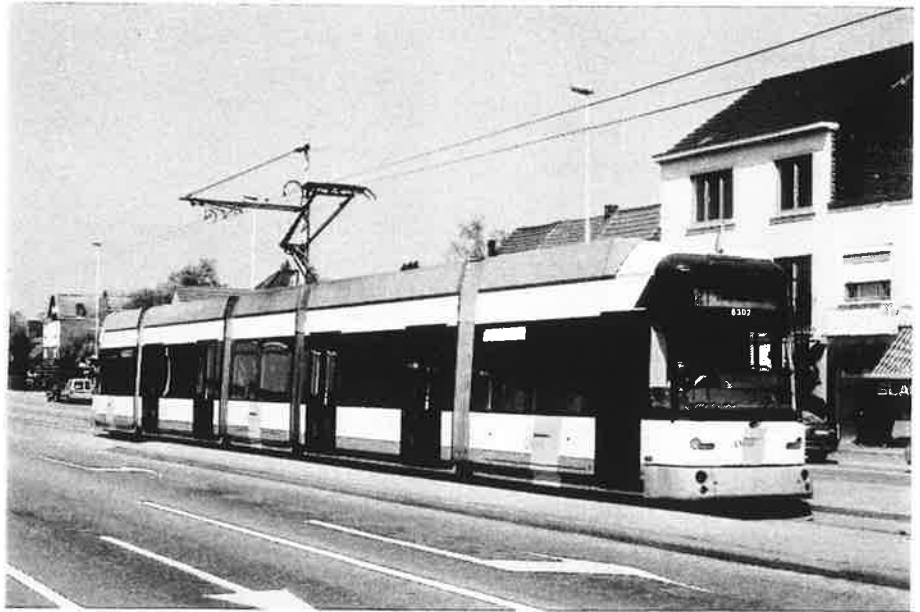
**afgeschafte lijnen:** 14, 15, 16 en 17 (lijn 18 neemt de ritten van lijn 17 over)

**omgeleide lijnen:** 1, 22, 18, 38, 39 (38/39 nemen lijn 9 over), 65 en 67

**normale reisweg maar via de omleidingsas:** 5, 34, 35, 36, 55, 57, 58, 70, 71, 72, 76, 77 en 78

**bepaalde reisweg:** 4, 6, 9, 21, 69, 81, 83, 84 en 87

Er werd grote promotie gemaakt om het openbaar vervoer te gebruiken (overigens had ook de NMBS een speciaal ticket) en gebruik te maken van de P+R zones aan de rand P1 tot en met P9. Naar de P+R zones en op de omleidingsas reden er extra bussen:



**Pb1** reed tussen Meulenstede, Dampoort, centrum naar Zuid

**Pb2** reed tussen Melle Leeuw en Zuid

**Pb3** reed tussen de Groothandelsmarkt en het Sint-Pietersstation.

**De parkings:**

**P1 en P2;** waren gelegen aan de Groot Handelsmast, lijnen 65, 67 en Pb3

**P3:** Flanders Expo, tramlijn 1 en een groot aantal buslijnen naar het Sint-Pietersstation

**P4:** Blaarmeersen (Park en Walk)

**P5:** Mariakerke Post

**P6 en P7:** omgeving Meulestede, lijnen Pb1 en 6

**P8 en P9:** omgeving Ledeborg / Gentbrugge, tramlijn 22

Wat specifiek de tramlijnen betreft waren er de volgende maatregelen getroffen. Lijn 1 werd gesplitst in een noordelijk

gedeelte Evergem – Korenmarkt en een zuidelijk gedeelte Flanders Expo – Sint-Pietersstation. Lijn 4 reed op het traject Moscou, Zuid naar het Rabot. Lijn 21 reed enkel tussen Zwijnaarde en het Sint-Pietersstation, terwijl lijn 22 enkel reed tussen Gentbrugge DC en de Korenmarkt via de dienstsporen van het Ledeborgplein in plaats van langs de Brusselsesteenweg.

De Lijn Oost-Vlaanderen had hiervoor een overzichtelijk netplan uitgegeven met daarop alle mogelijke inlichtingen. Naast een overzichtsplan waren er ondermeer detailplannen met de haltes aan de Korenmarkt, het Rabot, de Dampoort, Zuid en het Sint-Pietersstation. Natuurlijk was er ook een overzicht van de tarieven. Bovendien was dit plan -op tijd- beschikbaar in lijnwinkels in andere entiteiten.

L.C.





**LJN**

## West - Vlaanderen

### Nieuwe Hermelijnen

Om het grote reizigersaanbod tijdens de zomermaanden aan de kust te kunnen verwerken worden er drie bijkomende Hermelijnen ingezet. Vanaf juni werden de eerste drie trams van de lopende levering (6332-6341) in dienst gesteld. Deze 10 trams zijn van het dubbelrichtingstype en vertoeven tijdens de zomerperiode aan de kust. In de schoolperiode moeten zij in Gent rijden. Het lijkt er sterk op dat de andere zeven trams rechtstreeks naar Gent komen. De 6335 werd inmiddels in Gentbrugge afgeleverd. Benieuwd of de zes Antwerpenaren 7236, 7246 en 7267 tot 7270 tijdig terug zijn wanneer lijn 6 in het najaar in dienst komt.

A.J.

### Staat BN-trams geamputeerd?

Al is bovenstaande titel wat bizar, met die staart bedoelen we natuurlijk de automatische koppeling achteraan, die stilaan (of is het eindelijk) het veld heeft moeten ruimen. Oorspronkelijk was die automatische koppeling bedoeld om tijdens het zomerseizoen met twee eenheden gekoppeld te kunnen rijden. Tot voor kort was die koppeling enkel aan de achterzijde nog aanwezig en enkel dienstig ingeval van afsleping van defect materieel. Speciaal voor het afslepen hield men de 6102 achter de hand, waarbij de beide stuurposten goed van pas kwamen om snel in de andere richting te sporen na het achteraan koppelen van de 'gestrande' collega. Door de eigenlijke onbruik was het dan ook geen geheim dat men die koppelingen liever kwijt was dan rijk, alhoewel ze nu met de buitensporige reizigersaan groei net goede diensten had kunnen bewijzen.

### Neptunusplan voor de kuststreek

Lang heeft iedereen erover moeten zwijgen, maar nu is het echt 'officieel':

Het Neptunusplan klaar!

Dit ambitieuze plan moet de kuststreek terug vertrammen met tramlijnen naar Brugge, Veurne en zelfs Duinkerke. Men wil op 15 jaar tijd een uitbreiding van 89 kilometer dubbelspoor realiseren, die allemaal op de huidige kustlijn aantakken. Volgens het plan zou Brugge hierbij kunnen verbonden worden met twee tramlijnen. Eén ervan is een rechtstreeks tramlijn Oostende – Brugge, de andere lijn zou Zeebrugge met Brugge verbinden. Een derde lijn verbindt Veurne met Koksijde, terwijl een vierde tramlijn het



Franse Duinkerke met Adinkerke (of zelfs Veurne) verbindt. Over het nieuw in te zetten materieel is er nog onduidelijkheid, want een aantal tracés gaan over oude en bestaande spoorbeddingen. Zo zou de lijn Adinkerke – Duinkerke zeer gemakkelijk de spoorlijn kunnen volgen met aangepast en licht 'light-rail-materieel', dat op basis van tramtechnieken in elkaar is gezet. Een mogelijk eerste tramlijnverlenging zou echter Knokke met Westkapelle kunnen verbinden via de N 49. Samen met 20 nieuwe buslijnen en 40 versterkte buslijnen wil men het aantal reizigers verdubbelen. Verder is in het plan ook sprake van een nieuwe spoorboog te Gits, die Roeselare sneller per trein met Gent moet verbinden. We zijn benieuwd wat er allemaal echt zal verwezenlijkt worden. Wordt zeker vervolgd!

E.H.

### Foto linksboven:

Met relatief veel trammaterieel op een beperkt lijngedeelte (Oostende – Westende), kan men bijgaande foto niet als een toevallig treffen omschrijven. Wel is het misschien het laatste zomerseizoen dat zowel Antwerpse, Gentse als Kusttrams door elkaar rijden. Op de foto kruisen de nagelnieuwe Gentse 6332 met de Antwerpse 7236 elkaar te Raversijde. 3/8/07.

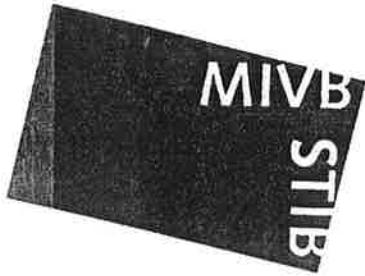
foto: Erik Heylen

### Foto linksonder:

Een ontmoeting met de 6102 op de Kustlijn is echter wel een gelukstreffer. Van uitzicht is dit dubbelrichtingsrijtuig het langst origineel gebleven. De oorspronkelijke koppelingen zijn nu door eenvoudiger exemplaren van het type hermelijn geruild, om defecte gelegenheidstrams snel te kunnen afvoeren. 3/8/07

foto: Erik Heylen





### Nieuwe metrostellen BOA

De MIVB presenteerde een eerste nieuw metrostel op 30 juni 2007 in het metrostation Heizel. Het publiek kon daar het nieuwe stel keuren en de nodige documentatie bekomen.

Uit de brochure het volgende:

De MIVB heeft 15 nieuwe metrostellen gekocht om te beantwoorden aan de groei van haar cliënteel. Ze zullen geleidelijk aan in gebruik genomen worden. De 90 nieuwe rijtuigbakken vervoegen de 217 stuks van de huidige vloot. Door dit nieuw materieel, de toenemende frequentie op bepaalde gedeelten van het net en het sluiten van de Kleine Ring kan het aanbod van de beschikbare plaatsen op het volledige metronet met 40 % stijgen. De troeven van de nieuwe boa.

#### Elegant:

Net zoals de nieuwe trams 3000 en 4000 en de nieuwe autobussen werd de 'boa' ontworpen door Axel Enthoven. Hij hield hierbij rekening met de coherentie van de nieuwe huisstijl van de MIVB. De outfit is een combinatie van metaalgrijs en koperkleur.

#### Toegankelijk:

Een metrostel van het type boa is 94 meter lang en bestaat altijd uit zes ruituigbakken. Eén volledig stel bestaat uit twee rug aan rug gekoppelde drierijtuigstellen. Vier rijtuigen zijn gemotoriseerd. De reizigers betreden het voertuig via 18 dubbele deuren aan weerskanten van het metrostel. De boa heeft ook twee enkele deuren die toegang bieden tot de stuurposten aan beide uiteinden van het voertuig. Via de brede deuren kunnen de reizigers het voertuig gemakkelijk betreden, ook de reizigers met beperkte mobiliteit. Vier deuren hebben een op- en afritelling en in het voertuig zijn vier ruimten ingericht voor rolstoelen, fietsen en kinderwagens.

#### Comfortabel:

Elk metrostel heeft 728 plaatsen waarvan 198 zitplaatsen. De zetelinrichting is handig en gezellig. Voor de eerste keer staan de zetels in de Brusselse metro in de lengterichting opgesteld in de vier middelste rijtuigen. Dit bevordert de toegankelijkheid van en de doorstroming in het rijtuig. De metrostellen hebben een systeem voor luchtverversing zodat de temperatuur in elk seizoen aangenaam blijft. In de twee stuurposten aan beide



uiteinden van het stel is er airconditioning. Remmen en versnellen gebeurt heel soepel.

#### Handig:

In de metrostellen worden de reizigers geïnformeerd door de toestellen die de bestemming en de uitstaprichting aanduiden. De boa is ook uitgerust met een systeem voor auditieve en vocale aankondiging van de namen van de stations.

#### Ecologisch:

De boa maakt maakt bijzonder weinig geluid. Net zoals de trams en de andere metrostellen rijdt hij volledig op elektriciteit. Er worden dus geen vervuulende gassen uitgestoten. Bovendien kan de elektriciteit dankzij een systeem gerecupereerd worden tijdens het remmen om dan weer terug in het net te worden geleid.

#### Veilig:

Zoals alle nieuwe voertuigen van de MIVB is ook de boa uitgerust met veiligheidscamera's. Ook de glazen scheidingwand tussen het reizigerscompartiment en de stuurpost zorgt voor een groot veiligheidsgevoel.

De boa is bovendien uitgerust met een continue snelheidscontrole om ongevallen te vermijden.

#### Algemeen concept:

Het nieuwe voertuig heeft een revolutionair design, is 94 meter lang en is al de zesde generatie rollend materieel op het Brusselse metronet. (N.v.d.r. bedoeld hier is de zesde bestelling, U6 in het MIVB-jargon. Alle bestaande reeksen zijn op details na gebaseerd op de stellen van de eerste reeksen uit het jaar 1974.) De nieuwe metro heeft met "boa" zijn naam niet gestolen. De zes rijtuigen van een stel zijn onderling verbonden door soepele gangen. Zo kunnen de reizigers

#### Foto rechtsboven:

Nieuwe trams en nieuwe lijnen op bestaande sporen. De Brusselaars 'ondergaan' blijkbaar de netherschikking goed. Links de nieuwe 3018 en 3002 op de nieuwe lijn 4, rechts GPCC 7713 op de nieuwe lijn 97. Stalle, 31 augustus 2007.

foto: Erik Heylen

van het ene naar het andere compartiment wandelen. Dit is een groot voordeel waardoor de reizigers zich beter kunnen verspreiden, de rijtuigen gemakkelijker ontruimd kunnen worden en het veiligheidsgevoel toeneemt.

Ook het leven van de bestuurders wordt eenvoudiger: ze moeten niet meer uit het metrostel stappen om van stuurpost te veranderen. De nieuwe boa is sober, elegant en praktisch. De keuze voor aluminium als bouw materiaal liet toe een lichte structuur te verkrijgen, maar tegelijk een grote weerstand en zonder risico op roesten. Door asynchrone tractie blijven de onderhoudskosten beperkt. In eerste instantie zullen de geleverde voertuigen ingezet worden op de lijn 1B (Stokkel – Erasmus). Van zodra de lusvorming van de kleine ring (lijn 2) voltooid is, zullen de boa's ook rijden op de toekomstige lijn 1 (Stokkel – Weststation).

#### Technische fiche van de boa:

Type: BOA bidirectioneel

Afmetingen:

lengte: 94 meter

breedte: 2,70 meter

hoogte vloer: 1,050 meter

(100% lagevloer op perronhoogte)

Aantal deuren per kant:

18 dubbele deuren

2 enkele deuren aan de stuurposten

openingsbreedte dubbele deur: 1,450 m



Aantal plaatsen:

zitplaatsen: 198

staanplaatsen: 530

totaal (4 reizigers per m<sup>2</sup>) 728

Gewicht leeg: 160 Ton

Motorkracht: 16 x 135 kW

Nummering van de rijtuigen:

De reeks heeft de nummering 6011+6014+6017 tot 6301+6304+6307. Het eerste cijfer verwijst naar de reeks. Het tweede en derde cijfer geven het volgnummer in de reeks weer. Het vierde cijfer verwijst naar het type van rijtuig. Motorwagens "M" met stuurpost hebben als vierde cijfer 1, motorwagens zonder stuurpost "N" hebben het cijfer 7.

Daartussenin zijn er de niet gemotoriseerde rijtuigen "R" met als laatste cijfer een 4. Eén metrostel in normale dienst heeft dus de samenstelling: M+R+N+N+R+M en bestaat uit twee opeenvolgende tractie eenheden uit de reeks, dus stel 01+02 tot 29+30.

Tekening links:

Een boa-stel is zesdelig maar bestaat eigenlijk uit twee identieke helften. Het tweede en vijfde rijtuig is niet gemotoriseerd.

Foto rechtsboven:

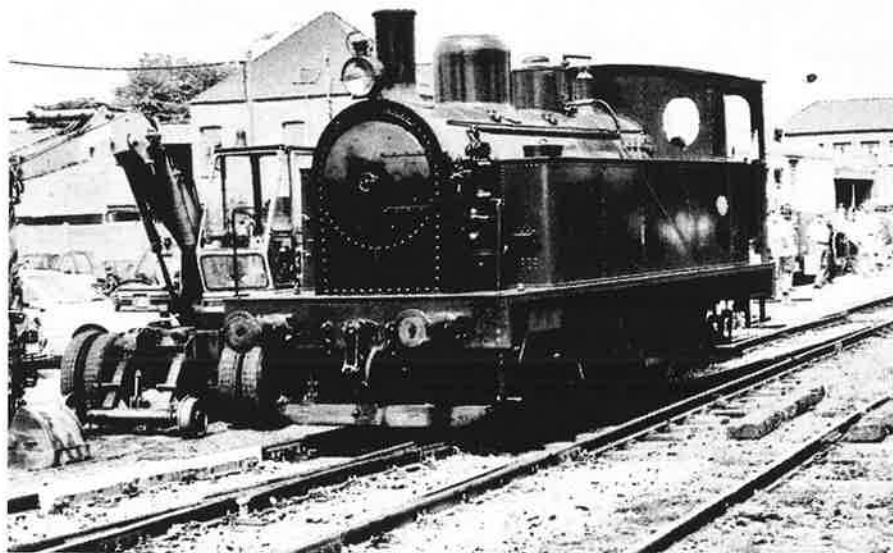
Op de nieuwe tramfilms voor de oude tramseries zijn er nogal wat opmerkingen over slechte leesbaarheid. Op bijgaande foto – de 7705 op lijn 97 – is het contrast door de donkere kleurstelling en witte tekst nog vrij goed, al is de bestemming wel piepklein aangebracht.

foto: Erik Heylen

## Stoomfestival in Baasrode BVS/SDP

Naar jaarlijkse traditie opent de museumspoorlijn Dendermonde-Baasrode-Puurs haar rijseizoen met een heus stoomfestival. Op zaterdag 7 en zondag 8 juli 2007 waren er niet minder dan drie stoomlocomotieven in actie op de museumlijn. Als voornamste gastlocomotief was er de 29.013 van de NMBS. Deze fraai gerestaureerde locomotief kwam op eigen kracht van Schaarbeek naar Baasrode, langs het station van Dendermonde en zo via het aansluitingspoor naar de museumlijn. Omdat het weer bijzonder mooi en warm was, kwamen er talrijke treinliefhebbers van heel ver om deze unieke foto's zeker niet te missen. De ritten van de 29.013 werden aanzien als opleidingsritten voor nieuwe stoombestuurders en stokers. Zowel de zaterdag als de zondag werden er verschillende ritten ingelegd tussen Baasrode-Noord, Sint Amands en Puurs.

Als tweede "werkende" stoomlocomotief was er de eigen, gerestaureerde "Tubize". Deze stomer werd in 1927 bij de S.A. Ateliers Métallurgiques de Tubize gebouwd en meteen gekocht door de Métallurgie Hoboken. Na haar buitendienststelling werd de locomotief in 1990 aangekocht door een werkgroep met de gepaste naam "Tubize 2069" om te worden gerestaureerd. De omvangrijke werken namen wel zes jaar in beslag. Het was thans echt de eerste maal dat "Tubize 2069" reizigerstreinen sleepte op de museumlijn. Verder was er



nog de kleine stomer "Cockerill 1", gebouwd in 1907 door ene zekere mijnheer John Cockerill in Seraing nabij Liège. Deze stoomlocomotief met zijn verticale stoempijpen vierde zowaar haar honderdjarige bestaan.

A.J.

Foto rechtsonder:

"Tubize 2069" in de thuisbasis van BVS/SDP Baasrode. 8 juli 2007,

foto: Alain Janmart



## Brandstofcelbus A330FC

Op 14 mei 2007 werd er een nieuwe autobus gepresenteerd aan Vlaamse overheid. De bus gefabriceerd door de firma Van Hool is afgeleid van het bestaande type A330. De technische kant vindt U verder. Uit de presentatie van de Vlaamse ministers Fientje Moerman en Kathleen Van Brempt onthouden we het volgende.

### Vlaamse hybride bus op waterstof is wereldprimeur

De Vlaamse busbouwer Van Hool heeft samen met zes partners de eerste hybride bus op waterstof ter wereld gebouwd. Deze bus stoot geen schadelijke stoffen uit, en is ook zeer stil. Door dit project te ondersteunen wil de Vlaamse regering haar voortrekkersrol opnemen op het vlak van technologische vooruitgang en milieuvriendelijk openbaar vervoer. De Lijn zal de bus een half jaar leasen en daarna het project evalueren. Vanaf 18 juni zet De Lijn de bus in tussen Lier en Antwerpen.

### Geen uitstoot van schadelijke stoffen

De nieuwe bus is een wereldprimeur. Ze is de eerste volwaardige hybride bus (waterstof-elektrisch) die remenergie recupereert. Daarom heeft ze veel minder energie nodig dan de vroegere brandstofcellen. Daarnaast heeft ze dezelfde capaciteit (tot 104 reizigers), levert ze dezelfde prestaties en heeft ze dezelfde actieradius (tot 350 km) als een moderne dieselbus. Om dit te bereiken ontwikkelde Van Hool een 13,2 meter lang voertuig met drie assen. De tweede as is gestuurd. Dankzij een nuluitstoot is de waterstofbus erg milieuvriendelijk. Omdat er geen verbrandingsproces is, stoot de bus geen schadelijke stoffen uit zoals CO<sub>2</sub>, (broeikas effect) en NO<sub>x</sub> (zure regen). Ook van fijn stof is geen sprake. Uit de uitlaat komt alleen een wolkje waterdamp. De bus is ook aanzienlijk stiller dan een moderne dieselbus. Dat komt omdat er geen bewegende mechanische delen zijn in de brandstofcel.

### Economie en ecologie als bondgenoot

Economie en ecologie kunnen niet zonder elkaar. Economische ontwikkeling zonder zorg voor het milieu stoot op haar eigen grenzen. Omgekeerd is er zonder economische ontwikkeling onvoldoende draagvlak om milieuproblemen aan te pakken. De beste manier deze noodzakelijke synergie te doen slagen, is via technologische vooruitgang en innovatie. De waterstofbus is een typevoorbeeld van deze aanpak: een vooruitstrevend project, een volwaardige en dus economisch rendabele bus zonder CO<sub>2</sub>-uitstoot, goed voor het milieu, en met een groot potentieel aan economische valorisatie op lange termijn. Voor dit project ontving Van Hool in 2004 380.000 € vanuit het Instituut voor Wetenschap en

Technologie (IWT). In mei 2006 steunde de Vlaamse Regering de opleiding voor de bouw van de waterstofbus met een bedrag van 945.000 € opleidingssteun.

### Goed nieuws voor het milieu

Met de waterstofbus zetten we een nieuwe stap naar nog milieuvriendelijker openbaar vervoer. Met roetfilters en bussen op puur plantaardige olie besteedt De Lijn nu al veel aandacht aan de zorg voor het milieu. De waterstoftechnologie kan een wissel op de toekomst zijn voor de vermindering van schadelijke uitlaatgasen. En dat is bijzonder goed nieuws voor de leefbaarheid in de woongebieden en op het vlak van lawaaihinder, want de bus is heel stil. Dit is ook een vrijblijvend project. Na een evaluatie van deze eerste bus zal de Vlaamse Regering (of zullen de bevoegde ministers n.v.d.r.) bekijken hoe de waterstoftechnologie verder ingang kan vinden bij De Lijn. Uit de toespraak van Ingrid Lieten, Directeur-generaal van De Lijn onthouden we het volgende: Voor De Lijn is dit experiment een manier om ervaring op te doen met de nieuwe technologie. We zullen ook feedback geven om de technologie te verbeteren. Op deze manier zetten we een nieuwe stap naar de opwaardering van het openbaar vervoer. Via nuluitstoot en met geluidsarme, comfortabele bussen willen we de reizigers ervan overtuigen de auto thuis te laten.

### Waterstofbus rijdt zuinig en efficiënt

De waterstofbus is een hybride voertuig. Dat betekent dat ze wordt aangedreven door twee krachtbronnen. Enerzijds is er een brandstofcel die waterstof omzet in elektrische energie. Naast een tankvoorraad van 40 kilo waterstof heeft de bus batterijen die worden opgeladen als er een energieoverschot is. Dit overschot is enerzijds afkomstig van de brandstofcel en anderzijds van de gerecupereerde remenergie. Hierdoor gaat er nagenoeg geen energie verloren en volstaan de waterstof tanks om 350 km te rijden. Door de hybride aanpak verbruikt de bus minder brandstof en is ze veel efficiënter dan een bus met één krachtbron. Waterstof is de brandstof van de toekomst. Ze is milieuvriendelijk en onuitputtelijk. Momenteel wordt de waterstof vaak geproduceerd met fossiele brandstoffen, via reformering van aardgas, vergassing van steenkool of elektrolyse van water. Deze methodes gaan gepaard met de uitstoot van CO<sub>2</sub>. Het is ook mogelijk om hiervoor schone energie te gebruiken, zoals windkracht. Als dat het geval is, is de technologie 100% milieuvriendelijk.

### Bus is voorbeeld van publiek-private samenwerking

Ze kwam tot stand met de steun van de Vlaamse Regering, UTC Power, IWT

Vlaanderen en Air Liquide zorgde voor het tankstation en de waterstof. Siemens ontwikkelde het aandrijfsysteem. De Lijn stond Van Hool bij met advies over de inrichting van de bus.

Bestuurder-directeur Leopold Van Hool: "Ik ben verheugd dat Van Hool dankzij de steun van de Vlaamse overheid en De Lijn zijn steentje kan bijdragen aan een oplossing om de leefbaarheid van de steden en dorpen te verbeteren. We moeten ons ervan bewust zijn dat het alleen dankzij de samenwerking van de overheid, de gebruiker en het bedrijfsleven mogelijk is om zo'n technisch vooruitstrevend product te ontwikkelen. Daarom ben ik erg blij dat er al interesse is uit o.a. Californië, Washington DC, Hamburg, Londen en Amsterdam." N.v.d.r. overigens rijden er al enkele jaren enkele brandstofcellen van de eerste generatie in de USA.

### Technische fiche

Capaciteit	zitplaatsen	34
	staanplaatsen	70 (*)
		(7 passagiers per m <sup>2</sup> )
Assen	drie	
Draaistraal	11,70 meter	
Actieradius	350 km	
Lengte	13,155 m	
Breedte	2,55 m	
Hoogte	3,42 m	
Emissie	zowel CO, NO <sub>x</sub> , HC, PM en CO <sub>2</sub> : nihil	
Vermogen	2 x 85 kw	
Max. helling	18 %	
Opslag waterstof in 8 cilinders, 1,640 l bij 350 bar, gewicht is 38,50 kg		
Brandstofcel	120 kW	
Batterijen	3 modules, 17, 8 kW	
Luchtverversing	4 kW	
Temperatuur bij gebruik brandstofcel	55° tot 60° Celsius, buitentemperatuur van -20° tot +40° Celsius	
(*) Dit moet je als familiespelletje eens uittesten. Construeer met planken een vierkant van één meter zijde. Monteer daar wielen onder en zet alles op een lichte helling. Ga er vervolgens met 7 personen opstaan en laat maar bollen. VeBOV is niet verantwoordelijk voor mogelijke letsels!		

### Praktijktest bij De Lijn

Vanaf maandag 18 juni werd de bus voor een periode van ongeveer zes maanden ter beschikking van De Lijn gesteld. Hij reed met een specifieke uurrooster als bijkomende wagen op lijn 423 Antwerpen – Broechem – Lier. Een aantal chauffeurs van de stelplaats Broechem kregen een extra opleiding om met de bus te rijden. De bus overnamte evenwel niet in de stelplaats maar wel bij constructeur Van Hool in Koningshooikt. Daar beschikte men over een aangepaste tankinstallatie. De eerste dagen werd er enkel in de voormiddag gereden en werd

de bus gevolgd door een technische ploeg van de constructeur. De bus bleek zeer betrouwbaar en ging vervolgens de gehele dag rijden. De voorziene actieradius (350 km) kon met gemak overschreden worden tot ongeveer 400 km. Tijdens de jaarlijkse sluiting van de fabriek reed de bus evenwel niet. Dat de bus zelf heel stil is konden we zelf ondervinden. De aandrijving is in feite elektrisch en er was enkel geluid van het rijden op de weg zelf, en de airco te horen. Bij De Lijn kreeg de bus het nummer 1199 (niet vermeld op het voertuig). Onder voorbehoud geven we nog de dienstregeling mee voor zover de bus nu nog op lijn 423 rijdt. Tussen haakjes staan de doortochtijden (...)

#### weekdienst

Rooseveltplaats: 8.10, 9.55, 12.55,  
15.55, 17.55, 20.35  
Broechem: 7.05, 9.00, (10.30), (13.30),  
17.01, (18.30), (21.05)  
Lier Veemarkt: 11.32, 14.45, 19.12

#### zaterdag en zondag

Rooseveltplaats: 9.20, 11.20, 14.20,  
17.50, 19.50, 21.50  
Broechem: 8.35, 10.20, (11.55), (14.55),  
18.53, 20.53  
Lier Veemarkt: 12.50(#), 16.20(#)  
(#): op zondag drie minuten later

tekst: Luc Couscheir

#### Foto voorpagina

Frontzijde van de G 2000 BB van de testlocomotief van VOSSLOH zoals die op 24 juni 2007 te Antwerpen Schijnpoort stond. foto: Alain Janmart

#### Foto achterpagina boven

In de loods te Lochristi wordt voor een foto van de poldertram nog even de lichten ontstoken en de film voorgedraaid.

foto: Stefan Justens

#### Foto achterpagina onder

Brandstofcelbus A330 FC aan de terminus van lijn 423 te Lier-Veemarkt op 20 juni 2007.

foto: Luc Couscheir

#### Autobusrit City 041

Op 16 juni 2007 hadden de dieselfreaks weer een afspraak te Kortrijk. Er werd 's morgens een rit gemaakt op enkele stadslijnen met de nu nog in gebruik zijnde rolfilms. Na de middag werd er niet van bus maar wel van film veranderd. Deze droeg naast het oude lijnnummer ook nog de gebruikelijke kleuren. Er werd dan gereden op de streeklijnen 734 naar Tiegem, 735 naar Deerlijk, 727/1 naar Aarsele en 727/2 naar Wielsbeke. Voor en na de rit konden de deelnemers nog foto's maken in de stelplaats van Kortrijk. We houden er aan onze dank te betuigen aan de mensen van De Lijn Kortrijk voor de prima service, initiatiefnemer en organisator André Vlieghe, Robert Boogaerts voor de (de)montage van de films, Marc Colman voor zijn stuurmanskunst en onze plaatselijke gids Jan Vandecandelaere.

Te Aarsele poseert onze 2335 op een echte Vlaamse kasseistrook. 16 juni 07.

foto: Luc Couscheir



## **VERENIGINGSNIEUWS**

### Maandelijks projectie avonden

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

#### **28 september 2007:**

Tram en bus in België tijdens de jaren 60 en 70 door Mon Poot

#### **26 oktober 2007:**

Tram en trein in binnen- en buitenland tijdens de jaren 90 door Herman Suys

#### **23 november 2007:**

Videopresentatie door Ivo Van Steenwinkel en Paul Jacops.

deel 1: Van noord naar zuid met de trein: een overzicht van de CP

deel 2: Het stedelijk openbaar vervoer in Lissabon & Porto.

#### **21 december 2007:**

Diapresentatie MIVB, NMVB en NMBS in de jaren 60 en 70 door Alain Janmart

#### Brussel:

De zaal in het premetrostation Anneessens (MIVB) kan voorlopig niet meer gebruikt worden als vergaderzaal. Hierdoor kunnen voorlopig geen projectieavonden meer doorgaan tot een oplossing gevonden is. Er zijn dan ook voorlopig geen vergaderingen te Brussel voorzien tot nader bericht, waarvoor onze verontschuldiging.

Juist na het verschijnen van ons vorig nummer, ontvingen we het droevige bericht van het overlijden van een van onze trouwe lezers. Een bestuurslid van T.T.O. vzw melde ons het heengaan van de Heer Raymond Vancraeynest. Vele tramliedhebbers zullen wellicht zijn naam in verband brengen met het prachtige boek "De Tram maakte de Kust". Ondanks dit laattijdige bericht, bieden wij onze oprechte blijken van medeleven aan de familie Vancraeynest aan.

#### Autobussalon

Het tweejaarlijkse autobussalon in Kortrijk Expo (de vroegere Hallen), loopt deze keer van vrijdag 19 oktober tot 24 oktober 2007.

#### Ledenbestand

Wij doen een poging om ons ledenbestand op punt te stellen. Mochten er (schrijf) fouten in Uw naam of adres zijn op de sticker op de verzendvelop, dan vragen we om dat te melden aan ons secretariaat, zodat we dat in de toekomst kunnen verbeteren. Kijk ook even na of het huisnummer en/of busnummer juist is. Beste dank, ook vanwege de "Post".



