



RAIL-REVUE

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

Drieëntwintigste jaar – Nr. 3

Juli – Augustus - September 2008

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor: Wilrijk 1

P208887



COLOFON

Rail-Revue is een uitgave van VeBOV v.z.w. (Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer) opgericht in 1976
(bijlage tot het Belgisch Staatsblad van 9 september 1976) N.N. 416.975.878

Verantwoordelijk uitgever: Alain Janmart, Archimedeslaan 1 bus 3, 2650 Edegem
Secretariaat: Raf De Landtsheer, Gentweg 8, 9940 Evergem
Redactie, vaste medewerkers: Eddy Cassiers, Luc Couscheir, Erik Heylen, Alain Janmart
Vormgeving: Erik Heylen
Verzending: Luc Couscheir

Overname van gegevens is toegestaan mits bronvermelding.

Reproductie van artikels en illustraties, ongeacht onder welke vorm, kan enkel mits schriftelijke toestemming van de auteur en/of uitgever.

Inzenders blijven verantwoordelijk voor de door hen ingezonden artikels.

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

Algemene informatie over onze vereniging is te vinden op het webadres: www.vebov.be

Voor de toevallige lezer van Rail-Revue of deelnemer aan één van onze uitstappen: indien U belangstelling betoont voor VeBOV en Rail-Revue voortaan rechtstreeks thuis wenst te ontvangen, volstaat het om Uw persoon- en adresgegevens aan ons mee te delen. U kan hiervoor terecht op één van de bovenvermelde adressen. Na betaling van het lidgeld ontvangt U dan de vier nummers van Rail-Revue van het lopende kalenderjaar. U kan vrijblijvend deelnemen aan door VeBOV ingerichte uitstappen en bijeenkomsten.

Lidgeld: België 19 €, andere landen 22 €

Bedrag over te maken op rekening van Bank van de Post 000-0466768-04 ten name van VeBOV v.z.w.,

Archimedeslaan 1, bus 3 te 2650 Edegem.

IBAN nummer: BE10 0000 4667 6804 BICcode: BPOTBEB1

INHOUD VAN DIT NUMMER

Colofon	2
Weet u het nog (deel 3)	3
Rail-actueel - NMBS	8
De Lijn algemeen	9
De Lijn Antwerpen	10
De Lijn Oost-Vlaanderen	12
De Lijn Limburg	13
De Lijn West-Vlaanderen	13
MIVB	14
Brussel, de netwijzigingen 1967-'68 deel 3	16
Dieselclub - Autobusrit A 600 en M.A.N.	21
Verenigingsnieuws	23

Werkten mee aan dit nummer:

Raf Bonte
 Eddy Cassiers
 Walter Ceulemans
 Jacques Cohn
 Luc Couscheir
 Erik Heylen
 Alain Janmart
 Noël Suys
 Ronny Van Hee

Afsluitdatum voor redactionele bijdragen volgend nummer: **15 november 2008**

Lees de belangrijke mededeling in het verenigingsnieuws in verband met de bijeenkomsten te Antwerpen.

Al eens berekend hoeveel een afdruk op uw printer kost?

kleurenprints
vanaf
0,125
€/A4

- van visitekaartje tot poster
- uw of ons ontwerp
- alle afwerkingsvormen
- scannen en archiveren
- gigantische capaciteit

- branden en bedrukken van CD-roms
- textieldruk
- aanmaak van stempels



www.xpo.be - info@xpo.be - T. 03 440 74 47 - F. 03 440 74 85 - Vredebaan 5 - Mortsel (Parking en ingang Van Peborghlei)

WEET U HET NOG?

(deel III) (vervolg van RR 2/2008)

© Foto's en tekst: Jacques Cohn

Foto 1 (80 jaar geleden):

Een hevige botsing tussen motorwagen 327, nog met de oorspronkelijke wagenbak, op de toenmalige Gentse lijn 9 (St. Pietersstation-Ledeberg-Gentbrugge) en een auto, waarvan de bestuurder blijkbaar niet wist, dat men een uit tegengestelde richting komende tram rechts moet voorbijrijden. Het automodel en de kleding van de toeschouwers doen mij aan circa 1930 denken. De foto is van volgende, met de hand geschreven nota op de achterzijde voorzien (letterlijk): "Doodelijk auto ongeluk te Gentbrugge. Het ongeluk aan den Heer Van Vooren overgekomen, waarbij zijne vrouw op slag gedood en zijne moeder nadien overleden is."

Ik herinner mij, de foto rond 1950 op een Brusselse vlooiemarkt te hebben ontdekt.

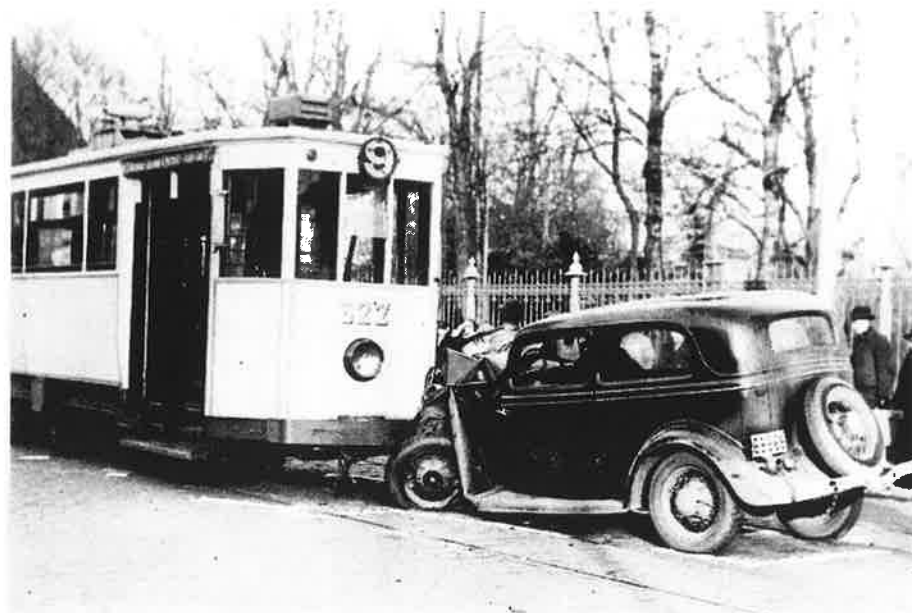


Foto 2 (55 jaar geleden):

In 1953 kijken wij even naar de "geheimen" van de NMVB-werkplaats Destelbergen, gelegen langs de lijn W Gent-Wetteren, die toen nog een aansluiting had met de AR-lijn Wetteren-Overmere-Hamme. Op deze laatste lijn kon men, met enig geluk, het vierassig buitenbeentje AR.115 aantreffen. In Hamme was het zelfs nog mogelijk op de elektrische lijn H over te stappen, om naar Antwerpen L.O. te rijden. Dat waren nog de gouden tramtijden!

Op deze Destelbergse foto krijgen wij opnieuw een zeldzame wagen te zien: de 9826, een tweeasser van het type Braine-le-Comte, waarvan talrijke exemplaren over heel het land waren verspreid. Ook de provincie Antwerpen kreeg drie stuks toebedeeld, de 9867, 68 en 69, die op de Mechelse buitenlijnen dienst deden. De 9826, die wij hier in een gevorderde toestand van verwaarlozing zien, was met zijn collega 9829 (waarvan helemaal links nog een stukje opduikt) één van de zeer weinige Braine-le-Comte tweeassers met een lijnfilm van het grote type. Er bestond, zij het slechts tijdelijk, nog een derde exemplaar, de reeds genoemde Mechelse 9869.

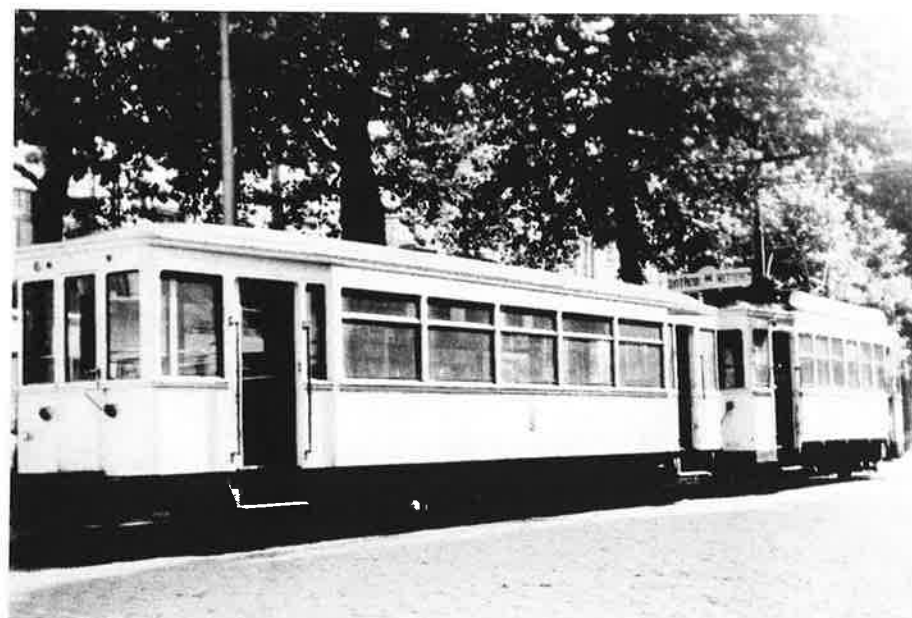
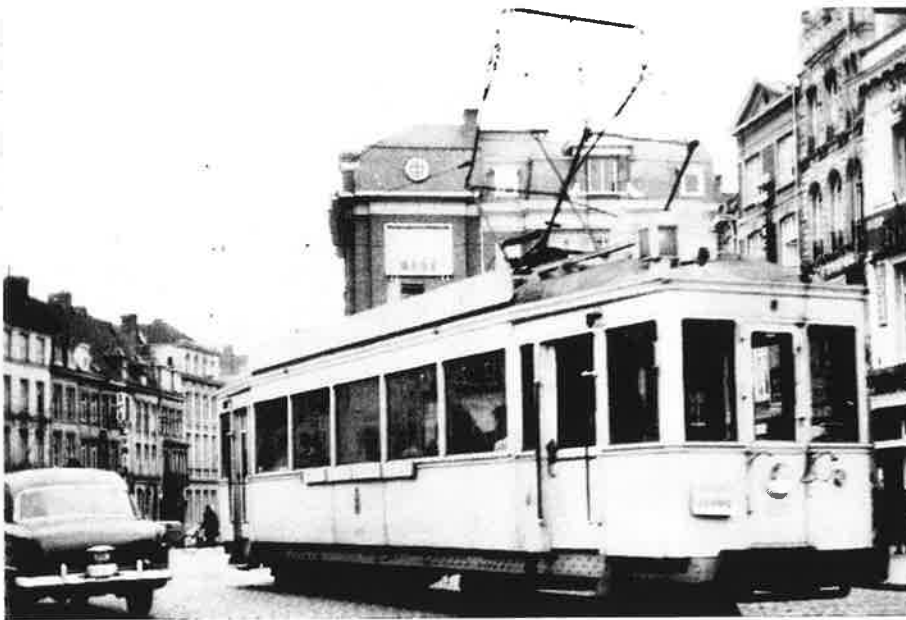
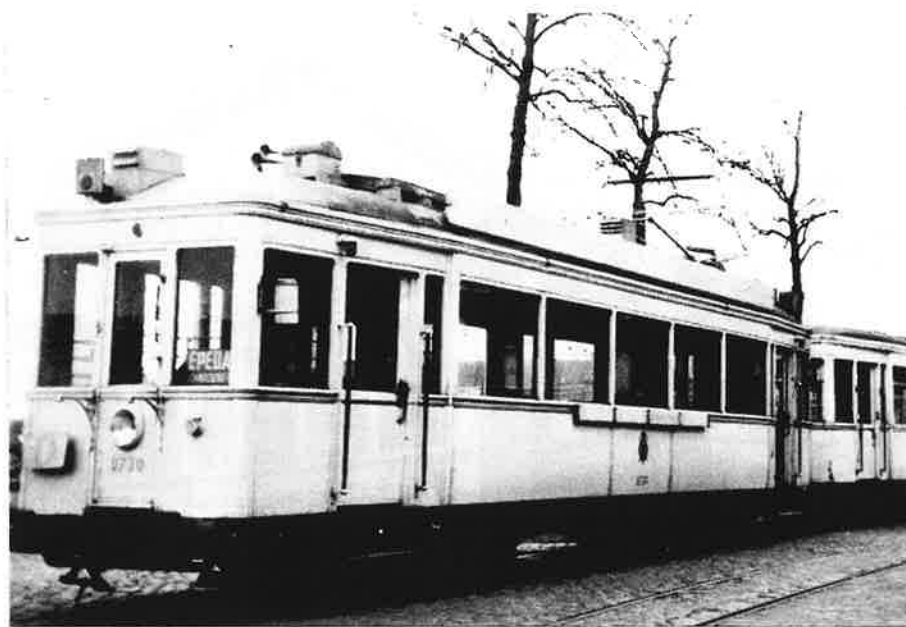


Foto 3 (eveneens 55 jaar geleden):

Dit beeld uit 1953 van het toenmalige eindpunt St. Pieters (Gent) in de Koningin Astridlaan, voor de lijnen L



(Lochristi), O (Oostakker) en W (Wetteren) toont een niet-alledaagse combinatie van Braine-le-Comte tweeasser 9884 op een W naar Wetteren (let op het houten koersbord "Gent St. Pieters-Wetteren", bruin op witte ondergrond) met vierassige bijwagen 19542 van de Destelbergse reeks 19533-48. De Gentse NMVB-bijwagens droegen geen wagennummer op de voor- en achterzijde. Besparing van tijd en/of van bruine verf?



Foto's 4 en 5 (51 jaar geleden):

We zijn nu in Kortrijk, februari 1957. Ik moest toen om de twee weken in Deerlijk en Menen zijn, en stelde met verbazing de plotselinge aanwezigheid in Kortrijk van drie mws van het kustlijn-type "houten standaard" vast, namelijk de 9729, 9730 en 9817, op lijn D (Kortrijk-Deerlijk). Ze waren ontdaan van hun typische zijdelingse routeborden, terwijl de zware kustpantograaf was vervangen door een gewone "Destelbergse". Ze hadden nog wel hun "kust-livrei" met de bekende lichtblauwe cijfers met schaduw. Op foto 4 steekt de 9817 de Grote Markt over en op foto 5 staat de 9730 aan het station, met twee bijwagens van de reeks 19533-48, in afwachting van het spitsuur. Deze mw draagt aan de voorzijde een bord met de lijnletter D. Deze drie kustmotorwagens waren bij mijn volgend bezoek aan Kortrijk reeds verdwenen, of daar ten minste niet meer in dienst.



Foto 6 (50 jaar geleden):

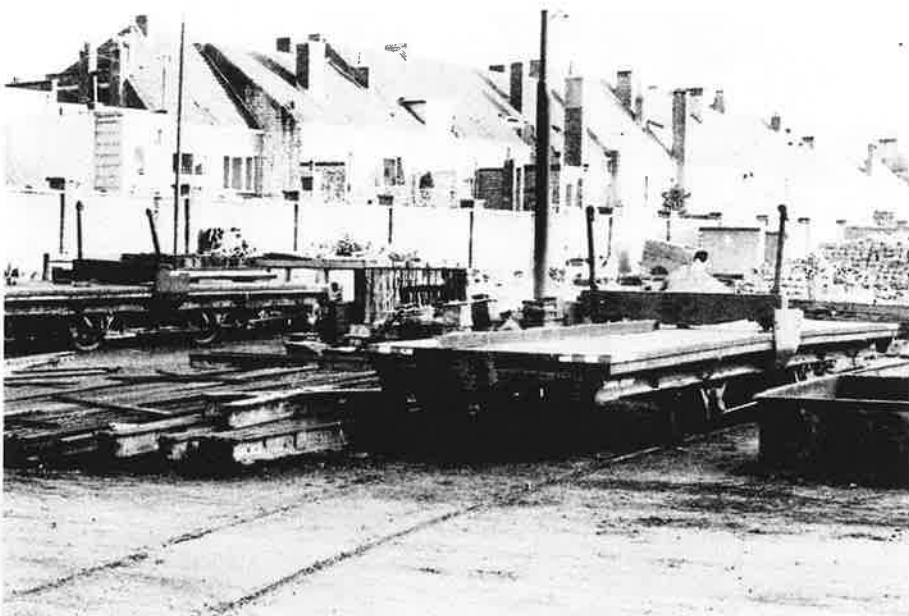
Hier zien we, in 1958 gefotografeerd, de Antwerpse NMVB-slijpwagen 21005 (ex-werkwagen 9959), uit de reeks 21003-06, op de IJskelder-opstelsporen in Merksem.

Foto 7 (eveneens 50 jaar geleden):

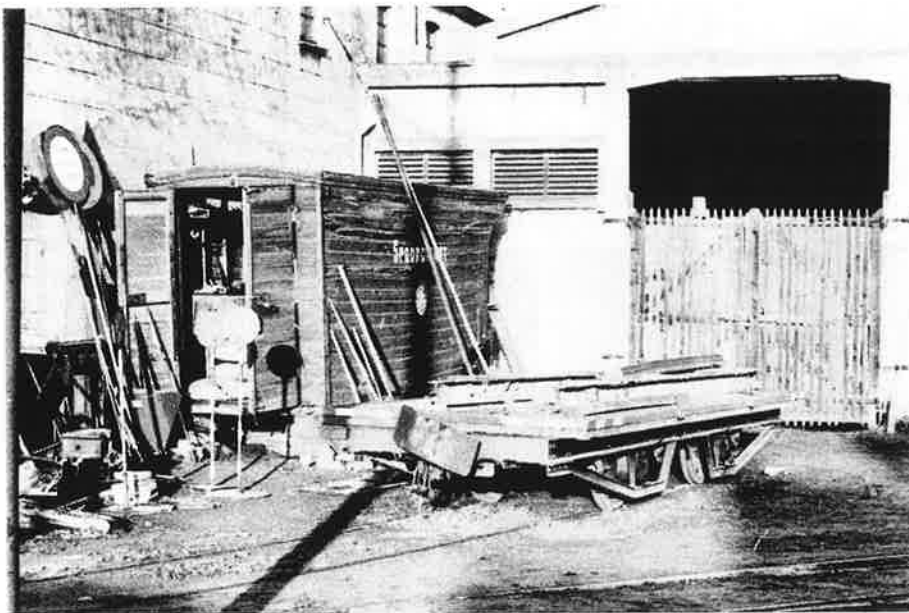
In januari 1958 vertrekt de 10199 op lijn 42 Antwerpen-Broechem (filmkleur groen) van het zuidelijk Geuzenhofje aan het Rooseveltplein. Een motorwagen van deze reeks (10188-99) was op lijn 42 wel een buitengewone verschijning. De reeks was, voor zover ik gedurende jaren heb kunnen vaststellen, lange tijd aan de lijnen 61, 63/64, 65, 70/72, 75 en 77 toegewezen. Met de komst van de "S" motorwagens – vanaf midden de jaren '50 – werden ze geleidelijk ingezet op de lijnen 40/41, terwijl er soms ook wel de ene of andere verscheen op een spitsuurdienst van de 50/52. Doch op lijn 42 bleven ze steeds een zeldzaamheid. Wie in hun laatste jaren soms wel op de 42 verschenen waren de identieke "broers" van de reeks 10188-99, namelijk de 10312, 24 en 25 (de 10323 werd nog tot type "S" verbouwd), die Antwerpen van Henegouwen had "geërfd" in ruil voor de éénrichting motorwagens van lijn 63/64.

**Foto 8 (nogmaals 50 jaar geleden):**

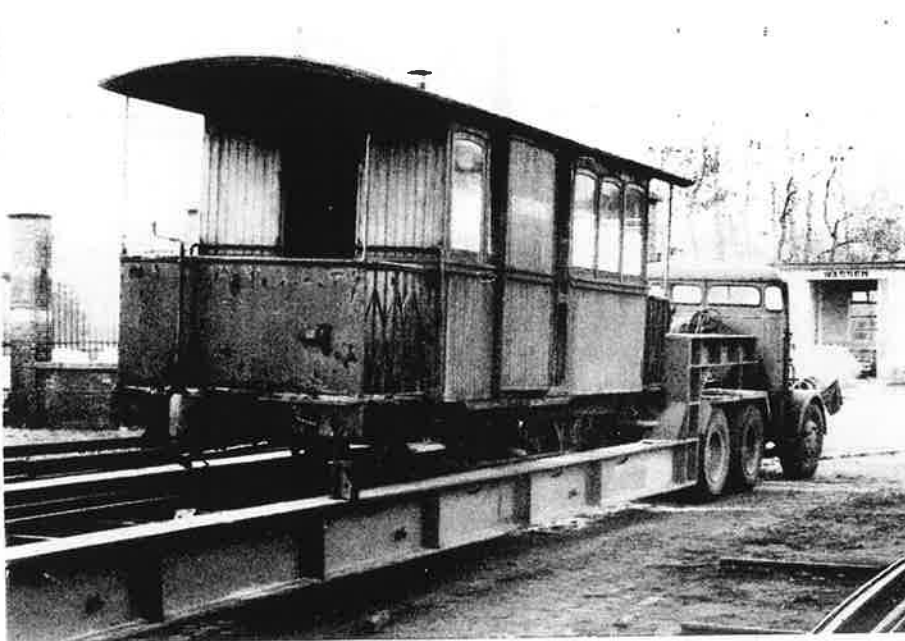
Een kijkje op stelplaats Gentbrugge in 1958, met links een autobus en een bus-aanhanger en rechts de drieasser 356 op lijn 9.

**Foto's 9 en 10 (39 jaar geleden):**

We zien hier, in januari 1969, diverse werk-bijwagens aan de achterzijde van stelplaats Gentbrugge. Let op de ultra-korte radstand van het hulpwagentje op foto 10!



Foto's 11, 12 en 13 (in januari 1969):
We bekijken het vertrek, vanuit Gentbrugge, van een zelden gebruikte werkwagen van de MIVG, ongenummerd en met het opschrift "Spoordienst", op de bekende AT.553 van de Buurtspoorwegen, naar de TTA-museumlijn in Wallonië.
Op de foto 12 (foto onderaan) is achter de vrachtwagen werkwagen 173 te herkennen.



En nu, beste lezers, weet u het nog?

Met foto 14 (middenste foto) komt hier mijn vraag aan de echte kenners van onze tram-geschiedenis:

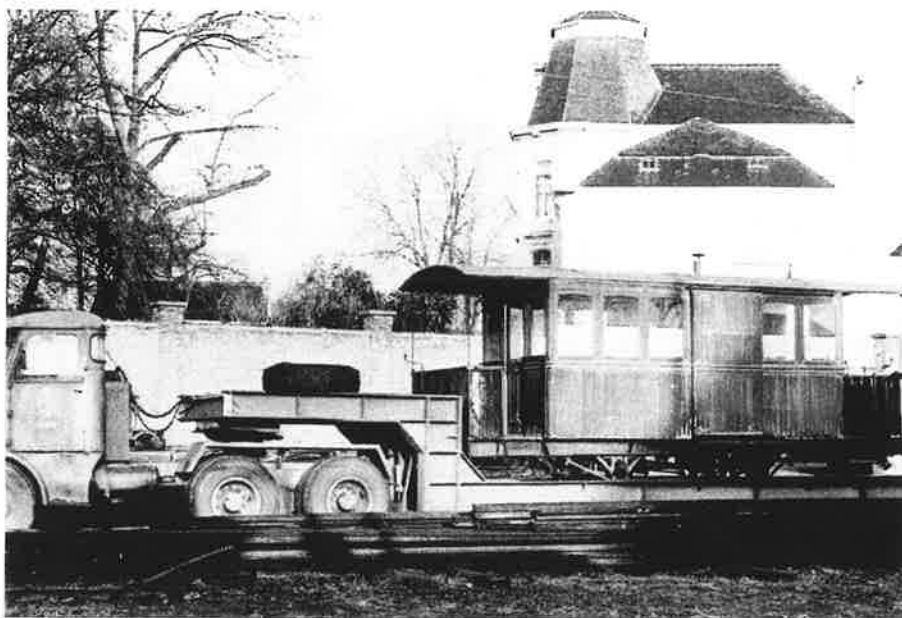
Waar heb ik deze foto van een meter-spoor-tramloc in 1952 kunnen maken?

Het is ergens in ons land, maar waar? (ik bedoel hiermede: de in die tijd gebruikte, correcte gemeentenaam.)

Een kleine tip: het lijkt wel een NMVB-stoomloc, maar het is er geen! De eerste lezer (mijn vrienden van de redactie uitgezonderd) die mij het juiste antwoord kan geven, ontvangt – met mijn felicitaties – een mooie vergroting van deze foto.

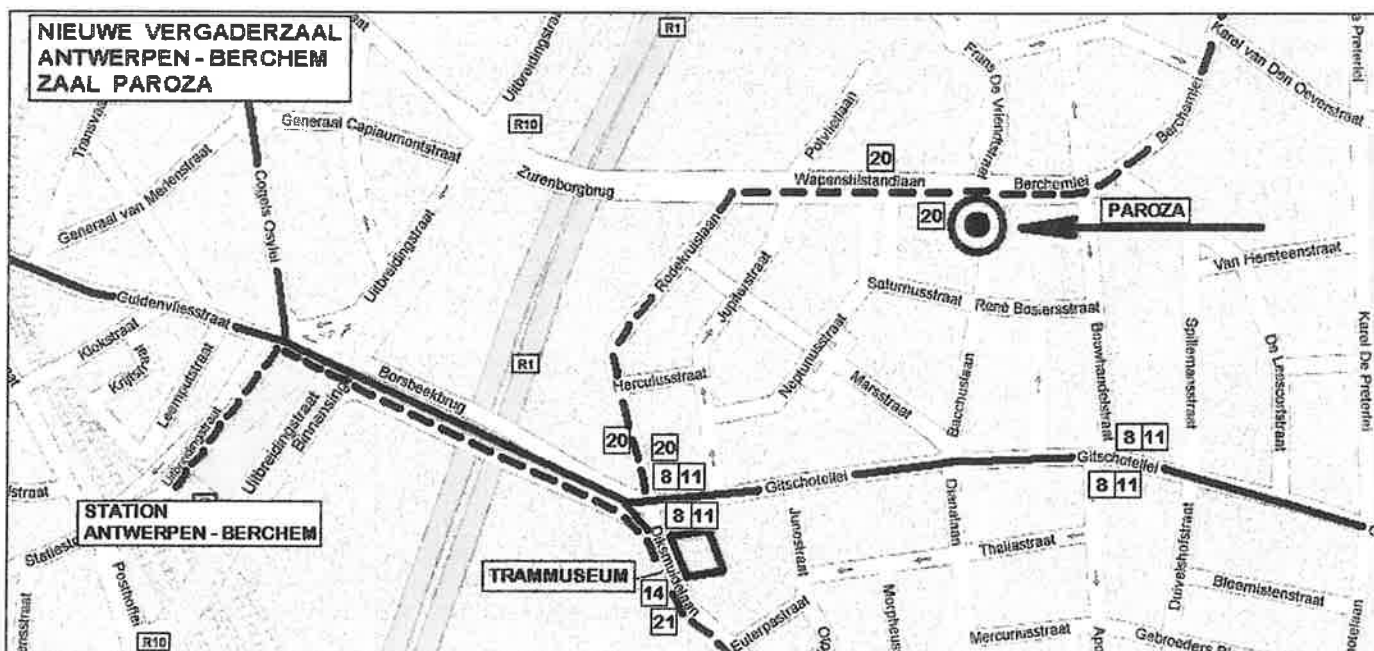
Uw antwoord a.u.b. per fax 010/65.96.96 of per post:

Drève Marie-Thérèse 8,
1457 Tourinnes-St.Lambert.

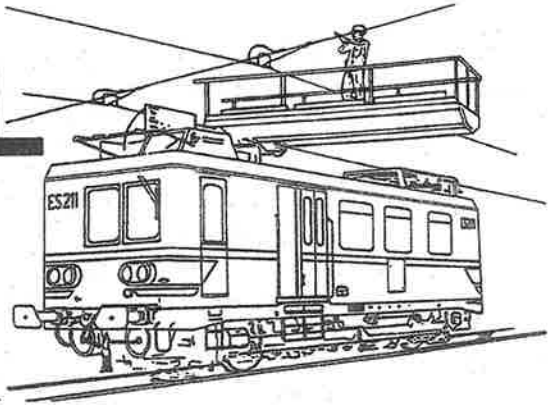
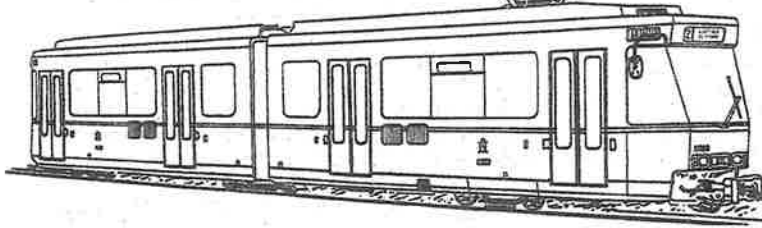


Teksten en foto's ©:

Jacques Cohn



RAIL-ACTUEEL



materieel

Reeks 28

De 3 TRAXX-locomotieven (type P160MS) met nummers 2801-2803 (E 186 123 tot E 186 125), die worden geleasd van de firma Angel Trains voor een periode van 10 jaar, hebben ondertussen een vervolgsérie van 40 nagenoeg identieke locomotieven 2804 tot 2843 gekregen en worden op korte termijn al in dienst genomen na homologatie. De leveringstermijn is voorzien van juli 2008 tot juli 2009. Deze Bombardier-locs zijn van het type F140MS (F staat voor freight, 140 duidt op de snelheid en MS voor meerspanning) met originele nummering E 186 196 tot E 186 235. De eveneens vierspannige vervolgsérie (2804-2843) is duidelijk bedoeld om goederentreinen te slepen en om oudere locs van de series 22, 23 en 26 buiten dienst te stellen. De reeks 28 is in staat om treinen van 2000 ton op de goederenas Antwerpen – Montzen te slepen. Door deze uitbreiding wordt ook de serie 20 bedreigd in zijn bestaan.

De eerste drie (2801-2803) zijn specifiek bedoeld om de pendeltrein Antwerpen Centraal – Noorderkempen op de HSL 4 te trekken en hebben daartoe de goedkeuring verkregen om aldaar 160 km/u te rijden, samen met de 12 Nederlandse soortgenoten E 186 110 – E 186 122, die NS inzet. Ondertussen zijn eind augustus 2008 die Nederlandse soortgenoten al voor Beneluxtreinen aangetroffen en hebben daar locomotieven van de reeks 11 tijdelijk afgelost.

Reeks 18

Bij Siemens zijn 60 locomotieven van het type ES60U3 besteld die - anders dan reeks 28 - tot 200 km/u kunnen ingezet worden. De aanzetkracht is net als de reeks 28 ook 300 kN, maar deze serie is buiten de klassieke 3000 Volt gelijkspanning enkel nog voor 25000 Volt/50Hz geschikt. Daarmee lijkt deze nieuwe machine erg op de bestaande reeks 13, waar de laatste 20 (1341 tot 1360) specifiek voor IC-treinen zijn voorbehouden en tevens voorzien zijn van een TBL 2-installatie voor de HSL 2. Door de iets hogere aanzetkracht (slechts 288 kN voor een 13) is de kans groot dat de nieuwe serie 18 de deelserie 1301 – 1340 in de goederendienst gaat aflösen. De vrijgekomen 13-en kunnen dan op hun beurt de oude trekkrachten in de reizigersdienst aflösen. Deze machines zouden van 1811 tot 1870 genummerd worden om niet verward te worden met de oude serie 1801 – 1806, die nog niet zo lang uit dienst is genomen.

Nog voor de levering van de eerste 18 (voorzien in 2009) wordt reeds van een vervolgsérie gesproken die dan wel vierspanning zou zijn en daarmee ook op het Duitse net zou kunnen fungeren. Deze variëte zou dan in de reeks 17 ingedeeld worden. Afwachten of dat werkelijkheid wordt...

Reeks 57

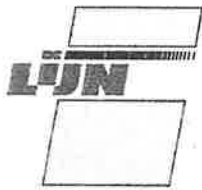
Eindelijk is de eerste nieuwe lijndiesel G 2000 van Vossloh in het bestand van de NMBS opgenomen onder het nummer 5701. Al van vorige zomer werden te Antwerpen Noord tractieproeven uitgevoerd. Op de cover van RR 3/2007 prijkte trouwens een G 2000 in groene schildering. Deze locomotieven zijn vierassers met een achtenswaardige aanzetkracht van bijna 300 kN, waarmee ze kunnen wedijveren met de hierboven beschreven nieuwe elektrische trekkrachten. De maximumsnelheid is evenwel slechts 120 km/u. Voor de relatief vlakke lijnen lijkt deze machine voor de goederendienst te voldoen, meer bijzonder op de relatie Noord-Frankrijk – België – Nederland. Ook de Franse FRET heeft enkele van deze locomotieven in haar bestand opgenomen voor net dezelfde relatie. Om het doorslippen te beperken zijn de beide assen binnen hetzelfde draaistel gekoppeld en zijn het technisch B'B'-machines. De zesassige concurrenten van Voith of een class 66 bleken al snel te duur en te zwaar voor de opdracht die beoogd werd. Merkwaardig is wel dat slechts één enkele loc de dienst bij de NMBS opneemt. Van een reeks kunnen we nu dus nog moeilijk spreken!

De machinisten van Kortrijk krijgen alvast opleiding over deze nieuwe lijndiesellocomotief.

Nieuwe (GEN) stellen

In vorig nummer werd al medegedeeld dat de NMBS bij Siemens 305 elektrische motorstellen van het type DESIRO ML heeft aangekocht. Het gaat hier niet over een vierdelige versie maar een driedelige, waarvoor onze verontschuldiging. Het type DESIRO ML kent veel deelseries, niet alleen twee-, drie- en vierdelige versies, maar ook gelede en klassieke uitvoeringen. Echt duidelijke tekeningen van het nieuwe NMBS-materieel zijn echter nog niet vrijgegeven.

E.H



Algemeen

Chipkaart

Het wordt technisch mogelijk om in de toekomst met één enkel ticket in België te reizen. Met een uniek ticket wordt het voor de reiziger een pak eenvoudiger om zowel de trein, tram, bus of metro te gebruiken. De kaart werkt ongeveer met het zelfde principe als een Proton-kaart (elektronische portemonnee). Zij moet dus op voorhand worden opgeladen. De technische mogelijkheden werden al aangetoond door het ICT-filiaal van de NMBS, Syntigo. De NMBS, De Lijn, de TEC en de MIVB gaan een gezamenlijke vennootschap oprichten, dat de naam Ubigo krijgt. Het zal ook mogelijk zijn om de kosten en ontvangsten tussen al de deelnemers te verdelen. Of toekomstige operators de verplichting hebben om het systeem te gebruiken is niet geweten.

Camera's

Wanneer alles volgens plan verloopt zullen alle trams en bussen van De Lijn vanaf 21 september beschikken over camerabewaking. De beelden die de camera's registreren naar een recorder met harde schijf, worden na plusminus 72 uur overschreven, behalve wanneer de chauffeur ingrijpt. Wanneer vermoeden tot een incident bestaat, kan hij of zij ingrijpen en worden alle beelden van 5 minuten voor tot 5 minuten na de ingreep bewaard. Met het starten van deze procedure kan eveneens contact gemaakt worden met de dispatching, die op haar beurt de nodige maatregelen zal treffen. In een gelede bus of tram kan de chauffeur de beelden van de verschillende camera's afwisselend bekijken.

Fietsen op de bus

Hier heeft men het wel degelijk over het gebruiksvoorwerp, en niet over het werkwoord. In de laatste leveringen van 108 gelede autobussen New AG300 5168 – 5275 en 31 stadsbussen (*) New A309 5276 – 5306 is het mogelijk om twee fietsen te vervoeren. Plaats is voorzien op hetzelfde platform waar normaal ook een rolstoel zijn plaats heeft. De rolstoelen hebben trouwens voorrang op de fietsen wat de plaats betreft (gereserveerde plaats).

Als de plaats vrij is zullen er zelfs gewone reizigers van de klapstoeltjes mogen gebruik maken. Er zal via een testpanel alle voor- en nadelen in kaart worden gebracht alvorens men deze faciliteit gaat veralgemenen.

Als er dan toch absoluut fietsen met de bus mee moeten, dan liefst op deze manier; wel moet dan de wetgeving aangepast worden. De hier getoonde bus nummer 2019 rijdt nu in de VSA, in Los Angeles en wordt in ons land geproduceerd. Koningshooikt, 26 januari 2005,

foto: Luc Couscheir.



Daaruit zal men de nodige conclusies moeten trekken, of men dit bvb. niet moet beperken tot de daluren. In een dienstregelingenboekje van het Zwitserse Fribourg vonden we de aanbeveling aan de reiziger om in de spitsuren zelfs niet met een kinderwagen op de (trolley)bus te komen. Fietsen is gezond, rijd je 's morgens met goed weer naar school of werk, OK maar rij dan 's avonds ook terug naar huis met beenkracht, ook als het dan misschien regent. Overigens is het volgens de nu geldende wetgeving niet mogelijk om fietsen aan de buitenkant (voorzijde) van de bus te vervoeren, zoals dat nog al eens in de USA gebruikelijk is, en dit zelfs op in België geproduceerde autobussen. (*): De Lijn gebruikt (misbruikt) nog al eens de term "stadsbussen". Het betreft in dit geval wel midibussen met een geringere capaciteit.

Informatie

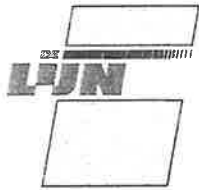
De Lijn werkt aan de verbetering van de informatie naar de reiziger. Aan een aantal belangrijke haltes komen er digitale schermen, ongeveer 300 in heel Vlaanderen. Ook gaat er (eindelijk) werk gemaakt worden van de auditieve en visuele informatie in tram en bus. In Gent en aan de kust werkt dit al enige tijd. In Antwerpen daarentegen is dit eigenaardig genoeg nog een rareiteit. Onze redacteur kreeg bijna een hartstilstand toen hij op de 7238 plots de mededeling over zich heen kreeg "volgende halte, Antwerpen, De Singel". Of de Hermelijnen die in de zomer naar de kust gaan, daar in de plaatselijke taal geprogrammeerd worden, vertelt de story niet.

Ongevallen dalen...

Per afgelegde kilometer daalde in 2007 ten opzichte van 2004, het aantal ongevallen. De door De Lijn in regie gereden trams en bussen waren vorig jaar betrokken bij 8794 ongevallen, waarvan 1838 met een tram. Het gemiddelde aantal kilometer tussen twee botsingen ligt nu op 12 km (moet je zelf eens uitproberen), op een totaal van 110 miljoen gereden kilometer. Omdat het aantal gereden kilometers de laatste jaren fel gestegen is, zijn in absolute cijfers ook de ongevallen de hoogte in gegaan. Jammer genoeg is in de voornoemde periode ook het aantal dodelijke ongevallen gestegen, met zelfs een verdubbeling van 8 naar 16. De meeste ongevallen zijn evenwel niet voor rekening van de chauffeurs van De Lijn, slechts 4 op 10. L.C.

Ook op het Duitse vakantie-eiland Sylt kunnen fietsen mee met de bus. Hiervoor beschikken de voertuigen achteraan over een heus fietsenrek. Een Mercedes Citaro nabij het station van Westerland op 14 mei 2008.

foto: Eddy Cassiers



Antwerpen



Reclames

- 7008 Ricoh sinds juli 2008; ex Suez
- 7055 Gini sinds juli 2008; ex Suez
- 7060 Converse sinds juni 2008; ex Mango
- 7202 Fortis sinds juli 2008; ex Website De Lijn
- 7203 brusselsairlines sinds augustus 2008 ; ex Decathlon

Incident bovenleiding

Op 4 juni 2008, in volle ochtendspits, ging het grondig mis aan de Rooseveltplaats en omgeving. Een vrachtwagen geladen met een kleine bouwkraan was niet laag genoeg en sleurde ter hoogte van het kruispunt met de Quellinstraat ongeveer twee keer tweehonderd meter bovenleiding naar beneden. Dit ondanks het feit dat de bovenleiding in Antwerpen op zes meter hoogte hangt; dit is hoger dan wettelijk voorzien. Het betrof het gedeelte tussen de Frankrijklei en het Koningin Astridplein. Niet enkel de tramlijnen 10, 11, 12 en 24, maar ook al het overige verkeer werd grondig verstoord. Een aantal buslijnen keerde op het Astridplein of werd omgeleid. Tramlijn 11 werd al spoedig de premetro ingeloodst. De andere tramlijnen werden beperkt tot de Nationale Bank (12 en 24) en de keulus Engelselei (10 en 24). Omdat er ook een sectie / voeding ("dit zijn een soort elektriciteitskastjes" volgens de krant) sneuvelde, stond ook de lus van het Astridplein stroomloos. Enkele tramstellen werden met de interventiewagens weggesleept tot daar waar ze weer op eigen kracht verder konden. De Lijn zette onmiddellijk een groot aantal mensen (25) en veel materiaal in om het euvel te herstellen.

Op 27 mei 2008 ging het weer even goed mis met een tramstel van lijn 24 ter hoogte van de Stenenbrug. Het leek er op dat de bestuurder van de 7153 een parkeerplaats gevonden had voor zijn tram. Foto: Luc Couscheir.

Zowat het hele wagenpark aan bovenleidingwagens was ter plaatse om de hemel terug van nieuwe koperdraad te voorzien. Omstreeks 12.30 was het ergste leed geleden en kon de normale tramdienst hervat worden. Kostenplaatje: 20.155 € voor de herstelling, 9.494 € inkomstenderving, totaal 29.649 €.

Tramplannen

Al vele jaren vermelden we in Rail-Revue de verschillende tramplannen. Of deze nu de naam Masterplan, Pegasus, Brabo 1 en 2 meekrijgen, een constante is het steeds maar verder in de tijd verschuiven van deze projecten. Wat U hierna vindt is een stand van zaken, onder het grootste voorbehoud van uitvoering, afhankelijk van het ter beschikking zijn van de nodige budgetten. In vetjes geven we het oorspronkelijke jaar van uitvoering:

- Tramverlenging lijnen 5 en 10 naar Deurne/Wijnegem plus nieuwe stelplaats: 2008-2011. Dit betreft enkel het gedeelte tot aan het Shopping Center. Oorspronkelijk 2008. De nieuwe stelplaats komt er wellicht toch nog in 2009-2010.



- Tramlijnverlenging lijn 7 tot Boechout Capenberg: 2008-2010. Oorspronkelijk voorzien voor 2002, aanvang der werken aangekondigd voor het najaar 2008, maar het wordt wellicht minstens voorjaar 2009.
- Tramlijnverlenging lijn 15 tot Kontich P+R, afrit E19: 2015 of nog later. Oorspronkelijk voorzien voor 2010.
- Tramlijnverlenging over de Italiëlei en de Noorderlaan naar Ekeren : 2015, in eerste instantie tot in het centrum, nu beperkt tot aan de grens met Antwerpen "De Mieren", oorspronkelijk 2006.
- Tramlijn op de Frankrijklei en Italiëlei (Leien fase II) en herinrichting Rooseveltplaats. Nauw verbonden met het in gebruik nemen van de koker Turnhoutse- en Herentalsebaan voor lijn 24.
- Tramlijn naar Linkeroever-Noord ten vroegste in 2015, oorspronkelijk 2004.
- Tramlijnverlenging lijn 24 vanaf Schoonselhof tot Hemiksem (grens met Antwerpen): 2013. De werken aan deze verlenging zouden al moeten bezig zijn, in aansluiting aan het in 2006 vernieuwde eerste gedeelte, in dienst oorspronkelijk voor 2010/2011.
- PEGASUS naar Malle/Wommelgem: hangt samen met de premetrokoker via de Turnhoutse- en Herentalsebaan, nog niets in uitvoering, er wordt wel gezocht naar de verschillende mogelijkheden om af te takken van de vermelde tramkoker in Deurne. In eerste instantie zou men al een tramlijn willen tot aan de omgeving van het beroemde rondpunt van Wommelgem.
- Ondertussen krijgen wel al enkele andere projecten concretere vormen en één is zelfs in uitvoering.
- Dascottelei: verlenging van lijn 8 via de Dascottelei en de Herentalsebaan tot Silsburg. In uitvoering, zowat het enige dat de planning respecteert. Deze werken zijn gestart op 16 juni 2008. De verbinding heeft een lengte van 900 m. Er komen twee haltes. Einde van de werken medio 2009.
- Tramverbinding via de Brusselstraat. Het betreft een verbinding van 470m voor lijn 24 tussen de Brederodestraat en de Bolivarplaats. Dit betekent wel dat de Bolivarplaats terug op de schop moet, alsof een aanzetpunt voor deze verbinding al niet direct aangelegd kon worden? Dit project moet te samen met de

indienststelling van de koker Turnhoutse- en Herentalsebaan in dienst komen. Dit project heeft een zekere voorrang (stadsontwikkeling).

- Tramlijnen naar en op het Eilandje/Kattendijkdok: één lijn van 580m op de Oostkaai, Londenstraat en in de Amsterdamstraat van 840m met aansluiting ter hoogte van de Noorderplaats. Een tweede lijn van 900m op de Orteliuskaai, Tavernierkaai en de Rijnkaai met aansluiting ter hoogte van de Sint-Pietersvliet. Deze twee lijnen zijn onderling verbonden via de (beweegbare) Londenbrug. Dit project heeft ook voorrang omwille van de stadsontwikkeling. Het zou best wel eens kunnen dat hier eerder sporen liggen dan de al veel vroeger geplande verlenging naar Ekeren.

De vertraging varieert nu al van 3 tot 9 jaar ten opzichte van de oorspronkelijke planning, daterend van 1997. Dit geeft (fijn) stof tot nadenken. Op 6 juni werd de offerte voor de uitvoering van de tramverlenging tot Boechout afgesloten, waarna er ten laatste in augustus van dit jaar de aannemer wordt gekozen. Diezelfde aannemer kan dan ook aan de slag voor de verlenging tot Wijnegem. Aanvang der werken nog dit najaar.

Toch nog even vermelden dat er het laatste jaar meer en meer gedacht wordt aan één (of twee) tramlijnen naar Wilrijk. Er zijn alvast twee strekkingen. Eén is een verlenging van lijn 6 via de Boomsesteenweg (A12) tot zelfs Aartselaar, een tweede mogelijkheid laat de tram door het centrum van Wilrijk naar het Universitair Ziekenhuis rijden. Hoopvol is de verklaring dat er bij de op stapel staande vernieuwing van dit centrum, er rekening zou gehouden worden met de inplanting van een tramlijn. Alvast toch een blijk van vooruitziendheid.

L.C.

Rooseveltplaats

De uitvoering van de tramplannen hiervoor hebben de bedoeling om een aantal (streek)buslijnen uit het centrum van Antwerpen te weren. In de eerste plaats komt natuurlijk de Rooseveltplaats in het vizier. Een aantal noordelijke lijnen (bundels 600 en 700) zouden beperkt worden tot omgeving Noorderplaats, de zuidelijke bundel 500 tot het Zuid / Bolivarplaats. Men is er zich bij de stedenbouwkundige plannemakers niet geheel van bewust dat men op die manier vele duizenden reizigers verplicht om minstens één keer over te stappen. Bovendien mogen dezen dan ook nog gebruik maken van de al met "stads mensen" gevulde trams. Wil dit concept goed werken dan dienen de tramlijnen én frequent, én voldoende ver naar de streek door te rijden, en niet tot aan de grens van het stedelijk gebied.

Wat nu de Rooseveltplaats zélf betreft: een Spaanse architect heeft een ontwerp uitgewerkt voor het Operaplein, de Teniersplaats (premetrostation Opera) en om de Rooseveltplaats te "ontbussen".

Op 2 juli stond de 7120 met gekeerde pantograaf op het Astridplein te wachten op sleephulp.

foto: Ronald Van Hée.



Het plein wordt heraangelegd op vier niveaus. Bovengronds krijgt de zwakke weggebruiker voorrang. Het bestaande groen wordt uitgebreid. Op niveau -1 komt een parking voor 400 auto's. Op niveau -2 komt de tram (lijn 24) en op niveau -3 de bestaande premetrolijnen 2, 3, 5 en 15. Het is ons en vele anderen niet duidelijk waarom lijn 24 als tram bestempeld wordt en de andere lijnen premetro heten. Een krant stelt zich nog de vraag of de (snel)tramlijn 24 eindigt op de Rooseveltplaats, of dat zij verder rijdt naar Zuid en Hoboken. We menen wel dat dáár reeds een beslissing over genomen was en dat er was afgestapt van het concept kopeindpunt aan Opera. Het definitieve (sic) voorontwerp moet in 2009 klaar zijn en dan moeten de werken al in augustus 2010 aanvatten met een oplevering ergens in 2013.



Oost - Vlaanderen

Dringend te fotograferen zijn de overblijvende Gentse trolleybussen. Hier een exemplaar dat nog rijdt in betere tijden. De GVA 227 (De Lijn 7410) aan het Willemsplein van het overigens florerende trolleybusbedrijf van Arnhem. Let ook even op de voorsorteerwissel in de bovenleiding.

foto: Luc Couscheir.



Trolleybuslijn 3

Een beetje in aansluiting met bovenstaande foto moeten we helaas melden dat het met de trolleylijn helemaal niet goed gaat. Al een groot gedeelte van de diensten wordt gereden met gelede dieselbussen. De Lijn Oost-Vlaanderen heeft nog slechts 11 van de oorspronkelijke reeks van 20 voertuigen rijvaardig voor lijn 3. Al in 2001 sneuvelde de 7404 en enige tijd later de 7418. In de lente van 2008 werden de 7402, 7407, 7409, 7412, 7414, 7416 en 7419 afgesteld. De 7412 en 7414 kregen enkele jaren terug nog een levensverlengende renovatie. Onder de blijvers zijn nog wel de vier exemplaren die tussen april 1996 en september 1999 reden in het Nederlandse Arnhem. Het is geen geheim dat De Lijn elke feest of gebeurtenis aangrijpt om dieselbussen op lijn 3 te "verantwoorden". In augustus waren er zelfs trolleyloze dagen te noteren, ook zonder enige aanleiding. L.C. / E.H.

Tramlijn in centrum

In mei maakte De Lijn haar plannen bekend om in het centrum van Gent een tramlijn aan te leggen van Sint-Jacobs tot Mariakerke langs het stadhuis en het Belfort. Hiermee komt zij ten dele tegemoet aan de vraag tot vertramming van de trolleybuslijn 3. De bedoeling is om in een verdere toekomst een tramlijn te creëren tussen het Sint-Pietersstation en het station Dampoort. In eerste instantie worden de Korenmarkt, de Cataloniëstraat, de Sint-Niklaasstraat en de Veldstraat in het centrum heraangelegd. Rond 2012 zouden er alvast tramsporen komen richting Sint-Jacobs om te voorkomen dat op een later tijdstip de Belfortstraat opnieuw

Autobuslijnen 17 en 31

Per 1 september werd buslijn 17 gekoppeld met lijn 31. Deze doorkoppeling gebeurt ter hoogte van het Centraal Station / Astridplein. De vrij drukke buslijn 17 Wilrijk UZA – Centraal Station rijdt nu verder via de Paardenmarkt tot de Brouwersvliet. Op die manier wordt ten behoeve van de studenten een overstapvrije verbinding gemaakt tussen de verschillende universitaire campussen. Voor lijn 31 betekent dit dat ze vanuit de haven (CMB) verder door rijdt naar het eindpunt in Wilrijk. De frequentie van lijn 17 tijdens de week wordt wel gehalveerd, maar wordt volledig onderhouden met de versterking door lijn 31 op het gemeenschappelijk traject. L.C.

moet opgebroken worden. De nieuwe tramsporen zouden ter hoogte van de Mageleinstraat afbuigen richting Belfortstraat, en via de Sint-Michielselling verder lopen richting Mariakerke. In de buurt Wissenhage komt er op vrij korte termijn een nieuwe stelplaats, waarvoor er nu al een nieuwe verbinding wordt aangelegd (Gaardeniersbrug). Een concrete timing voor de lijn naar Mariakerke is er momenteel niet (en daar zijn we niet over verwonderd). Na de verbinding van het bestaande tramnet met de nieuwe stelplaats, en daar is het eigenlijk in de eerste plaats om te doen, zou het daarna snel verder moeten met de vertramming van de trolleylijn via Steendam en de Brabantdam naar het Sint-Pietersstation. En hier wordt het kritiek: zowel de Steendam als de Brabantdam werden maar recentelijk hernieuwd. R.V.H.

Tramsporen Prinses Clementinalaan in dienst

Sinds 1 september 2008 is er terug tramverkeer in de Prinses Clementinalaan te Gent. De aanpassing kadert in de omvorming van de stationsomgeving Gent-Sint-Pieters, waarbij ook het tramverkeer flink wordt gewijzigd. De tramlijnen 21 en 22 rijden nu via dit nieuwe traject naar de Kortrijksesteenweg en laten de Sint-Denijslaan tramloos terzijde. Dat wil zeggen dat in de huidige tramtunnel nog enkel tramlijn 1 passeert, wat de veiligheid op de smalle perrons ten goede komt. Lijn 4 behoudt haar eindpunt voor de hoofdingang van het station maar het perron ligt nu wel aan de linkerzijde. Het oude perron is nu ingenomen door een nieuw spoor van lijn 21 / 22 richting Zwijnaarde. We verwijzen de lezers ook graag naar de situatieschets in vorig nummer RR 2/2008.

Spoorwerken lijnen 21 - 22

Wegens spoorvernieuwing in de Hubert Frère-Orbanstraat, de Clarissenstraat en de Brusselsepoortstraat werden de lijnen 21 en 22 tijdelijk omgelegd tussen het Zuid en Arsenaal. Hierbij reden de 21 en 22 samen met lijn 4 tot het Ledeburgplein, en vervolgens via de remisesporen van lijn 9 tot de Brusselse steenweg. Eind augustus reden lijnen 21 en 22 terug normaal. E.H.



Limburg

Spartacus

Op 30 juni 2008 hebben de Vlaamse en Nederlandse ministers en de beide provinciegouverneurs (Commissaris van de Koningin in Nederland) zich geëngageerd om de komende jaren werk te maken van een efficiënter openbaar vervoersnetwerk in de Euregio Maas-Rijn met onder meer de realisatie van een sneltramlijn (lightrail) tussen Hasselt en Maastricht. Er werden die dag in Maastricht niet minder dan twee intentieverklaringen ondertekend. Een eerste betreft de samenwerking tussen Nederland en België in een efficiënter vervoersnetwerk in de EMR (Euregio Maas-Rijn). De tweede kadert binnen het Spartacusplan, met de TVM (Tram Vlaanderen Maastricht), de lightrail (sneltram) verbinding van Hasselt via Diepenbeek en Lanaken naar Maastricht. Zij moet een oplossing bieden voor de huidige verkeersindigestie, het woon-werkverkeer en de uitbouw van de grensoverschrijdende Universiteit Limburg.

De financiering van het gehele project is nog niet helemaal rond. De trajecten liggen ondertussen wel grotendeels vast en de afwerking ervan wordt al voorzien medio 2012, op de drie hieronder beschreven lijnen, die samen in dienst komen:

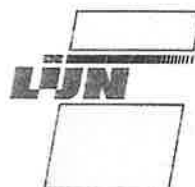
- lijn 1: Hasselt – Univ. Limburg – Maastricht, waarbij vanaf Diepenbeek de lijnen 34 en 20 worden gevolgd.
- lijn 2: Hasselt - Univ. Limburg – Maasmechelen, waarbij vanaf As een stukje spoorlijn 21a en volledig spoorlijn 21b wordt gevolgd. Een mogelijke aantakking As - Waterschei over spoorlijn 21a, is nog ter studie.
- lijn 3: Hasselt – Helchteren – Neerpelt – Overpelt – Lommel via spoorlijn 18 (nu fietspad) en via de N71 (Ringlaan). Ook hier is een aftakking nog ter studie vanaf Houthalen – Zolder – Beringen.

We hopen in volgend nummer U meer nieuws te brengen, maar het Spartacusplan zit duidelijk in een stroomversnelling. R.V.H / L.C. / E.H.

Eindelijk terug tramspooren in Limburg

Wie per trein het station Hasselt binnenrijdt, krijgt het beste overzicht op de nieuwste tramspooren van Limburg. Er is ondertussen al ongeveer 500 m dubbelspoor aangelegd. Voor de spoorbreedte is 1,435 m (normaalspoor) gekozen, waardoor de toekomstige sneltrams de bestaande spoorweginfrastructuur kunnen gebruiken, wat voorzien is in het Spartacusplan. Het nu reeds aangelegde spoorvak moet eigenlijk dienst doen als tram-busbaan. De bedding is tussen de spoorweg en achter de busstelplaats van Hasselt door ingepast. Het is mogelijk dat nog dit jaar een hybride sneltram van Kassel (Citadis) naar Hasselt op bezoek komt.

E.H.



West -
Vlaanderen

Hermelijnen aan de kust

Zoals dat nu al enkele jaren het geval is, wordt de tramvloot van 48 BN-trams (*) tijdens de zomermaanden versterkt met een aantal Hermelijnen uit Antwerpen en Gent. Was dit de voorbije twee jaren nog een eerder bescheiden aantal, dan zijn er dit jaar niet minder dan 13 trams uit Antwerpen en Gent actief aan de kust.

De 7270 en 6333 waren al sinds 2007 aan de kust.

De volgende trams vertrokken vanuit Antwerpen en Gent:

Antwerpen		Gent	
7267	ma. 16/06/2008	6332	ma. 23/06/2008
7246	di. 17/06/2008	6334	di. 24/06/2008
7268	do. 19/06/2008	6335	wo. 25/06/2008
7269	do. 26/06/2008	6336	di. 01/07/2008
7236	ma. 30/06/2008	6337	wo 02/07/2008
7266	do. 03/07/2008		

Het valt op dat dit dezelfde trams zijn als vorig jaar. Dit heeft wellicht te maken met het opnieuw monteren van de treeplanken aan deze trams. Zij moeten het verschil in breedte tussen tram en perron overbruggen. Een Hermelijn is immers 20 cm smaller dan een BN, en dan blijft er nog altijd 10 cm over. Men kan zich bij heel dat gejongleer met trams toch wel enkele bedenkingen maken. Hoeveel kosten deze 11 maal 2 transporten? Films en sleeplaten moeten verwisseld worden, bij de Antwerpse trams moeten de wielbanden aangepast worden enz.

Waarom nog al die trams vanuit Antwerpen? Niet dat we wat tegen de Genteren (de inwoners) hebben, maar werd er door de bevoegde minister en de directeur-generaal niet gesproken over de 10 "pooltrams" 6332-6341 die in de winter in Gent en in de zomer aan de kust zouden rijden? De trams werden na het inrukken van de ochtend-spitsdiensten geladen op de vrachtwagen. Vermits de panto in verzonken stand vergrendeld was werden de trams met de Unimog ter plaatse getrokken. Na het ineenpuzzelen van de oprit werd de tram met de tractor op de vrachtwagen getrokken. De transporten vertrokken in Antwerpen telkens rond 21 uur langs de achterdeur van PAL en reden vervolgens via lijn 31 naar de Noorderlaan, door de Tijsmans- en Liefkenshoek-tunnel en dan via de E34 naar Westkapelle en Zeebrugge naar Oostende. Het ongeveer 120 km lange traject werd op amper drie uur gereden. Een kleine berekening leert ons dat de gemiddelde snelheid om en rond de 40 km/uur ligt; dit is een snelheid die zelfs op een premetrolijn niet gehaald wordt. Bij het transport van de 7236 op maandag 30/06 bleek plotseling dat er van de Tijsmanstunnel één tunnelbuis gesloten was wegens onderhoudswerken. Noch de transporteur, noch de begeleidende wegpolitie van West-Vlaanderen bleken hiervan op de hoogte; uw reporter natuurlijk wel. Wellicht was het voor de West-Vlaamse wegpolitie te moeilijk om hun Antwerpse collega's hierover te contacteren (waren ze het plaatselijke dialect niet machtig, of is dit gewoon onkunde?). Ten slotte is de transporteur dan maar zelf op verkenning gegaan en zag dat het transport toch gewoon kon plaatshebben.

De 7269 verlaat de stelplaats PAL langs de achterdeur en gaat zijn dienst op lijn 31 aanvangen... 26 juni 2008, foto Luc Couscheir.



(*) trams voor reizigersdienst: 6000-6019; 6021-6023; 6025-6049. Al deze voertuigen kregen tussen 1994 en 2002 een lagevloer tussenbak ingebouwd. Misschien kunnen we, naar analogie met de Hermelijnen en de PCC's zonder koppeling, de "platsmoelekes", voor de BN-trams volgende bijnaam gebruiken: de "Hangbuikzwijntjes"?

Spoorvernieuwing in Oostende

Onder het motto "Koningstraat weer koninklijk" wordt na de zomervakantie van 2009 de Koningstraat in Oostende heraangelegd. Samen met De Lijn wil de stad orde scheppen in de chaos die er nu is. De plannen zijn momenteel in voorontwerp en moeten nog worden goedgekeurd. Voor de tram worden de tot de naad versleten en lawaaijige sporen vervangen door modernere, gedempte sporen, waardoor trams geruislozer en vlotter zullen rijden. De tram krijgt een eigen bedding en vanaf de Chaletstraat komen de sporen in een grastapijt, dat door de stad zal worden onderhouden. Het belangrijke kruispunt met de Van Iseghemlaan wordt veiliger en overzichtelijker.

R.V.H.



Herstructurering Brussels tramnet (2006 – 08)

Dat men in Brussel niet verlegen zit om eens flink te jongleren met de tramlijnen, bewijst de reconstructie van het tramnet waarvan op 30 juni de vijfde en voorlopig laatste fase werd afgerond. We overlopen het geheel. (n.v.d.r. lees ook de artikelenreeks over de belangrijke herstructurering in 1967-68, veertig jaar geleden).

De eerste fase van de omschakeling begon op 4 september 2006, toen meteen twee tramverlengingen in gebruik werden genomen. Enerzijds werd aan de zuidoostkant van Brussel lijn 94 met twee kilometer verlengd van de Wienerplaats naar het metrostation Herrmann-Debroux (eindpunt lijn 1A). Inmiddels zijn de werken gestart over de Vorstlaan richting trammuseum te Woluwe, waardoor een verbinding tot stand komt met de lijnen 39 en 44.

In het westen van het Brusselse gewest werd de enkele jaren voordien fel ingekorte lijn 56 met 0,8 km verlengd over de Marius Renardlaan in Anderlecht.

Zeven maanden later, op 16 april 2007, ging de veel omvangrijkere fase twee van start:

- Lijn 23, Heizel – Vanderkindere, werd tijdelijk met 3,6 km verlengd van Churchill naar het Zuidstation en kreeg de eerste 3000-en en daarna ook de 4000-en.
- Lijn 24 werd vanaf Buyl omgeleid naar Vanderkindere in plaats van het station van Boondaal.
- Er kwam opnieuw een lijn 25, ditmaal tussen Rogier en Boondaal Station.
- Het trammonument, lijn 90 (Rogier – buitenring – Zuidstation) werd afgeschaft en het traject verdeeld tussen lijnen 23 en 25. Lijn 25 moest kopmaken in de tunnel tussen Noord en Rogier.
- Lijn 93 (Schaarbeek – Louiza – Wiener) werd ingekort tot Legrand, aan het einde van de Louizalaan.

Een – niet geplande – derde fase vond plaats op 26 juni 2007: vermits het ondergrondse eindpunt Rogier voor een periode van twee jaar buiten dienst ging voor herstel- en aanpassingswerken, werd lijn 25 tijdelijk aan lijn 3 gekoppeld (Noord – Zuid – Churchill).

Deze toestand heeft nauwelijks één week bestaan, want al op 2 juli 2007 ging de vierde fase van start en werd lijn 3 opgeheven, zodat lijn 25 moest kop maken in de tunnel tussen Noord en Rogier. Er sneuvelden ook nog vijf andere lijnen, waarvan weer enkele oudgedienden, namelijk:

- Lijn 18 (Houba de Strooper – Ninoofsepoort – Zuidstation – Dieweg). Het eindpunt Dieweg bleef echter wel in gebruik voor versterkingsritten van lijn 92.

- Lijn 52 (Esplanade – Noordstation – Zuidstation – Drogenbos): het traject wordt vervangen tussen Zuidstation en Drogenbos door lijn 82 overdag en een nieuwe lijn 32 's avonds. Tussen Esplanade en Zuidstation rijdt lijn 4.
- Lijn 83 (Berchem Station – Slachthuizen – Zuidstation): deze lijn heeft slechts zeven jaar dienst gedaan. Hoewel haar opheffing eigenlijk eerst voorzien was bij de indienststelling van de verlenging van metrolijn 2 naar het Weststation (volgens planning in 2009), hebben rioleringswerken in de Ropsy-Chaudronstraat er anders over beslist...
- Lijn 91 (Louizaplein – Ukkel Stalle)
- Lijn 93 (Schaarbeek – Legrand)

In de plaats van deze laatste twee kwamen er drie nieuwe lijnen:

- Lijn 4 (Esplanade – Noordstation – Stalle) moest een paradepaardje worden en kreeg meteen 3000-en.
- Lijn 32 (Noordstation – Zuidstation – Drogenbos) was de aanzet tot een avondnet vanaf 20 uur.
- Lijn 97 verbindt, net zoals de afgeschafte lijn 91, het Louizaplein met Ukkel Stalle, maar buigt vanaf het Jansonplein af met lijn 81 en neemt vanaf de Bareel van Sint-Gillis het traject over van lijnen 18 en 52, om vanaf het kruispunt Stalle voor slechts één halte weer op de vroegere 91 te komen. Het eindpunt Legrand van lijn 93, aan het eindpunt van de Louizalaan, dat in dienst was gekomen op 16 april, sneuvelde alweer met de nieuwe dienstregeling.

Bij het begin van de zomervakantie 2008, op 30 juni, begon **fase vijf**.

Deze belangrijke fase staat helemaal in het teken van de herstructurering van de Noord-Zuidas. Dit is de drukste premetroverbinding van de hoofdstad. Omdat er in "betere tijden" op een bepaald ogenblik maar liefst zes tramlijnen passeerden, waren er regelmatig opstoppingen – vaak ten gevolge van problemen op de aansluitende bovengrondse trajecten – en bijgevolg lange wachttijden en files in de stations. Om hieraan te verhelpen, besliste de MIVB voortaan minder lijnen door de Noord-Zuidas te sturen: alleen nog de lijnen 3 en 4 die beide op het gehele traject op eigen bedding rijden. Lijn 3 die tijdelijk was opgeheven sinds 2 juli 2007, kwam terug, en maakt hier samen met lijn 4 de dienst uit. Beide lijnen worden gereden met de modernste voertuigen van de reeksen 3000 en 4000. Tegenover het nadeel voor de reizigers van één of twee verplichte overstappen, staat er een hogere frequentie van een tram om de drie minuten overdag.

Wat veranderde er precies met deze fase?

- Lijn 23 (Schaarbeek Station – grote ring – Zuid): lijn 23, komende van Schaarbeek, wordt beperkt tot het Vanderkindereplein, zijnde de toestand van voor 26 juni 2006. De bediening naar het stadscentrum wordt overgenomen door de lijnen 3 en 4: de MIVB raadt de reizigers aan om over te stappen op lijn 3 aan de halte Churchill, de halte voor het Vanderkindereplein, zodat zij het plein niet hoeven over te steken.
- Lijn 55 (Bordet – Stille): lijn 55 komende van Bordet wordt beperkt tot Rogier, waarbij ze zowat drie kwart van haar lengte verliest. Omdat zij niet langer door de flessenhals van de Alsebergsesteenweg rijdt, geniet ze een betere regelmaat. Van die bewuste flessenhals rijdt voortaan lijn 51 op het gedeelte Stille – Zuidstation.
- Lijn 56 (Schaarbeek – Marius Renard (Anderlecht)): lijn 56 wordt beperkt tot het traject Schaarbeek Station –

Noordstation. Het zuidelijk gedeelte tussen Zuidstation en Marius Renard wordt hernomen door de omgeleide lijn 81. Deze lijn rijdt niet 's avonds.

- Lijn 81 (Montgomery – Heizel): deze lijn reed al niet meer door de noord-zuidverbinding sinds de vorige herstructurering. Op het gedeelte Heizel – Zuidstation rijdt nu lijn 51, terwijl tussen Zuidstation en Marius Renard nu lijn 56 rijdt. Hiermee komt er dus een oost-westverbinding tussen Anderlecht en Elsene, met een betere frequentie tijdens de daluren.

Volgende tramlijnen zijn nieuw:

- Lijn 3: Noordstation – Zuidstation – Churchill. Deze lijn ziet over amper enkele honderden meter het daglicht. Enkel in de Vooruitgangstraat en tussen de uitgang van de tunnel in de Albertlaan en Churchill rijdt deze lijn aan de oppervlakte.
- Lijn 51: Heizel – Ninoofsepoort – Stille. Lijn 51 neemt het traject van de vroegere 55 over tussen Stille en het Zuidstation en vervolgens dat van lijn 81 tot de Heizel. Voorbij de eindhalte Stille zal deze lijn in de loop van september 2008 met één halte verlengd worden tot "Van Haelen", aan de grens van het Brusselse Gewest.

Vanaf **fase vier** (lijn 32) en **fase vijf** (lijnen 31, 33 en 83) introduceert de MIVB avondlijnen die vanaf 20 uur een aantal dagverbindingen vervangen:

- Lijn 31: Noordstation – Zuidstation – Marius Renard: deze lijn herneemt tussen het Zuidstation en Marius Renard het volledige traject van lijn 81.
- Lijn 32: Noordstation – Zuidstation – Drogenbos (zie fase vier)
- Lijn 33: Bordet Station – Noordstation – Zuidstation – Churchill: deze lijn herneemt het volledige traject van lijn 3, die 's avonds niet rijdt, plus de verkorte lijn 55.
- Lijn 83: Berchem Station – Montgomery.

Na 20 uur rijden de lijnen 3, 56, 81 en 82 dus niet meer.

Het ondergronds eindpunt Rogier werd opnieuw geopend voor lijn 55. In de nabije toekomst kunnen we daar ook de lijnen 25 en 56 bij verwachten, die nu kopmaken in de tunnel.

Alle veranderingen gingen uiteraard gepaard met de nodige kinderziekten. De eerste dagen bleek er niet veel te kloppen van de aangekondigde drie minutenfrequentie op de Noord-Zuidas en was er zelfs sprake van een verdwaalde 25. Bovendien zit lijn 4 nog steeds over enkele honderden meter gekneld tussen het autoverkeer op de Koninginnelaan tussen de De Troozbrug en de Thomasstraat nabij het Noordstation. De avondlijnen moeten het aantal overstappen beperken en het wegvallen van lijn 3 na 20 uur in de noord-zuidtunnel opvangen.

Nieuwe tramlijn 9

Op 3 juli heeft de Brusselse Gewestregering het tracé goedgekeurd voor de nieuwe tramlijn 9 tussen Simonis en de Heizel via de Jetselaan, de Wereldtentoonstellingslaan, de Dikke Beuklaan en de Houba de Strooperlaan. Met de goedkeuring van dit plan heeft de gemeente Ganshoren bakzeil gehaald in haar verzet tegen een tramlijn over de Jetselaan wegens te veel hinder voor de bewoners, lees het verdwijnen van parkeerplaatsen, het verplaatsen van de zondagsmarkt en het omhakken van 24 bomen. De zondagsmarkt wordt in overleg met de gemeenten Jette en Ganshoren verplaatst. De 24 om te hakken bomen, worden vervangen door andere exemplaren.

R.V.H.

BRUSSEL, de netwijzigingen 1967-68 (deel 3) (Vervolg van RR2/2008)**WAGENPARK**

Over welk wagenpark beschikte de MIVB op 4 april 1967?

1) MOTORWAGENS**7000-7155**

Enkelrichting-PCC's met twee draaistellen, bouwjaren 1951 tot 1958, afgeleverd in drie reeksen en gebouwd door La Brugeoise et Nivelles.

Deze trams te samen met de 7501 waren de betere trams in het wagenpark van die tijd. In 1970-71 zouden er nog 16 wagens volgen op tweedehandsdraaistellen (7156-7171), die reeds begin jaren zestig aanwezig waren bij de MIVB en oorspronkelijk voorzien waren voor de constructie van een tiental 7500-en.

7501

Enkelgelede, enkelrichting-PCC op drie draaistellen gebouwd in 1962 door La Brugeoise et Nivelles. Dit prototype was toen nog eigendom van La Brugeoise et Nivelles. Slechts het voorste en het achterste draaistel was aangedreven en dit gaf problemen op het heuvelachtige tramnet van Brussel. Pas in de jaren 1971-73 volgden er twee reeksen waarvan de drie draaistellen werden aangedreven. De reeks 7501-7598 waren enkelrichting-wagens, later verbouwd en vernummerd tot de 7701-7798 reeks. De 7801-7830 werden rechtstreeks als dubbelrichtingwagens geleverd. De afgebeelde 7501 werd in 1970 vernummerd in 7500 en werd in 1974-75 zodanig verbouwd dat het middelste draaistel aangedreven werd.

4001-4043

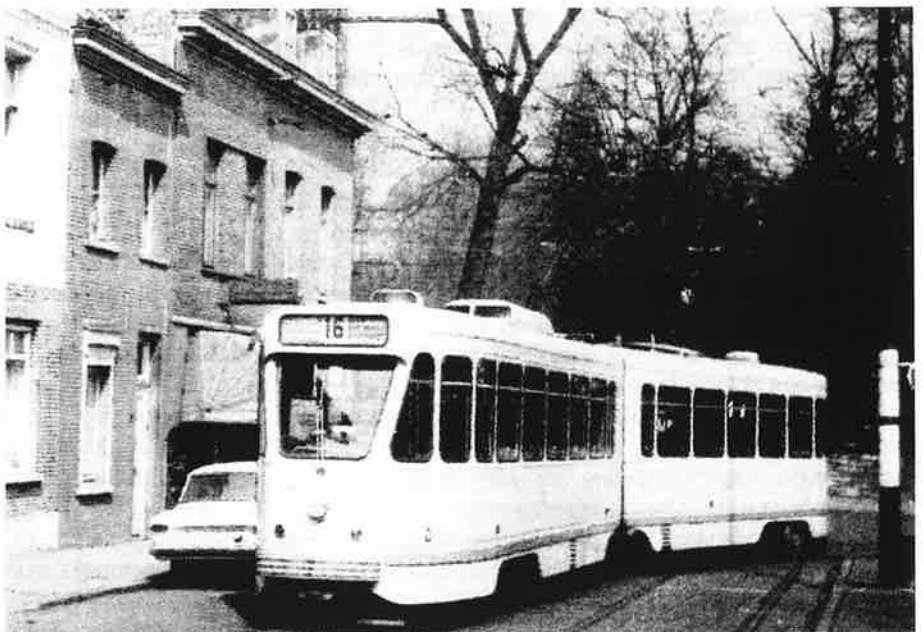
Dubbelgelede motorwagens gebouwd op twee 2-assige onderstellen afkomstig van standards en in de periode 1963-66 in eigen beheer verbouwd.

Men kan gerust stellen dat men met deze 43 krachtige wagens een noodoplossing zocht om met beperkte middelen de standaard-vloot te moderniseren. De rijeigenschappen bleven evenwel ondermaats en hierdoor was het fenomeen gelede tram voor de MIVB-gebruikers in de jaren '60 géén populair begrip. De laatste wagens zouden pas eind 1979 uit de lijndienst verdwijnen.



PCC 7017 op lijn 58 te Vilvoorde Markt op 22 juni 1962, foto J.C. De Jongh. Deze PCC uit de eerste reeks 7001-7050 in originele versie en met experimentele blauwe lijnfilms, die na protest opnieuw vervangen werden door kleurenfilms per lijn.

De enkelgelede 7501 op lijn 16 aan het Sint-Lambertusplein, op 6 april 1963 gefotografeerd door P.H. Kiers. De motorwagen bevond zich hier nog in zijn originele toestand; later in dat jaar werden er op het koetswerk dikke blauwe lijnen aangebracht, zoals dat al het geval was bij de 4000-en (zie ook de foto van de 4004 blz. 21).



9000-9100

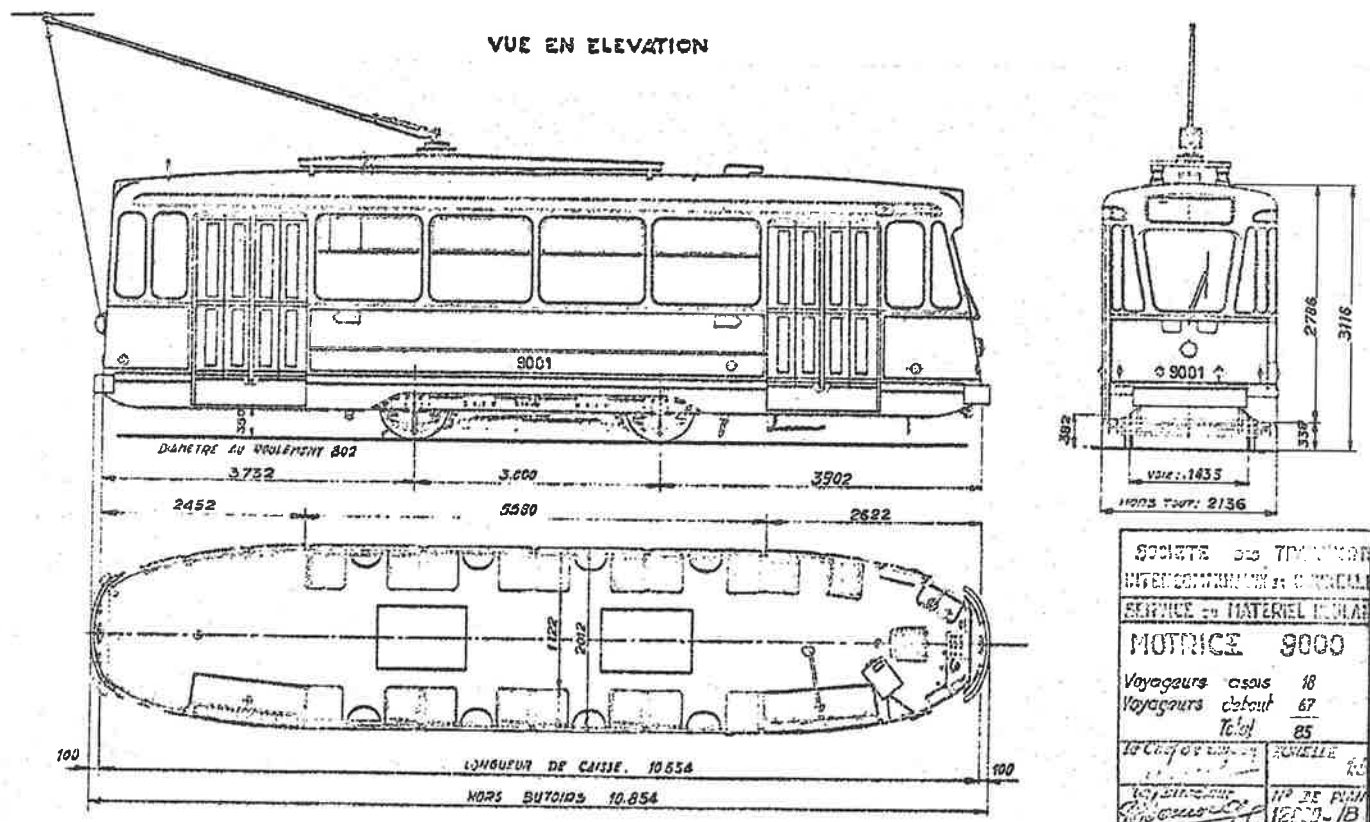
Tweeassers ontstaan door verbouwing bij de MIVB in 1960, nieuwe wagenkast met PCC uitzicht op onderstellen van motorwagens uit de periode 1929-32. Vanaf het najaar 1964 werden er stempelautomaten geplaatst voor de rittenkaarten. In de periode 1968-72 zouden de 9000-en op heel wat bijkomende lijnen in de daluren de éénmansdienst

verzorgen. Een uniek gegeven voor een modern westers bedrijf in deze periode, wanneer we Wenen hier buiten beschouwing laten. Dit minder populaire tramtype, maar met moderne kenmerken heeft ongetwijfeld in de zestiger jaren de tramexploitatie in de Koningsstraat gered. In september 1980 reed de laatste 9000 definitief de stelplaats binnen.

9000 op lijn 11, Koningsstraat 03 07 1962. Deze 101^e wagen uit de reeks 9000-9100 op basis van een oud onderstel is hier uitgerust met een plaatje "1 AGENT", wat er op wijst dat men vooraan moest instappen. Het merkwaardige was dat ook de rechtereulegel van de voordeur afzonderlijk kon geopend worden (in deze beginjaren werden alle betaalhandelingen afgehandeld door de trambestuurder). foto P.H. Kiers

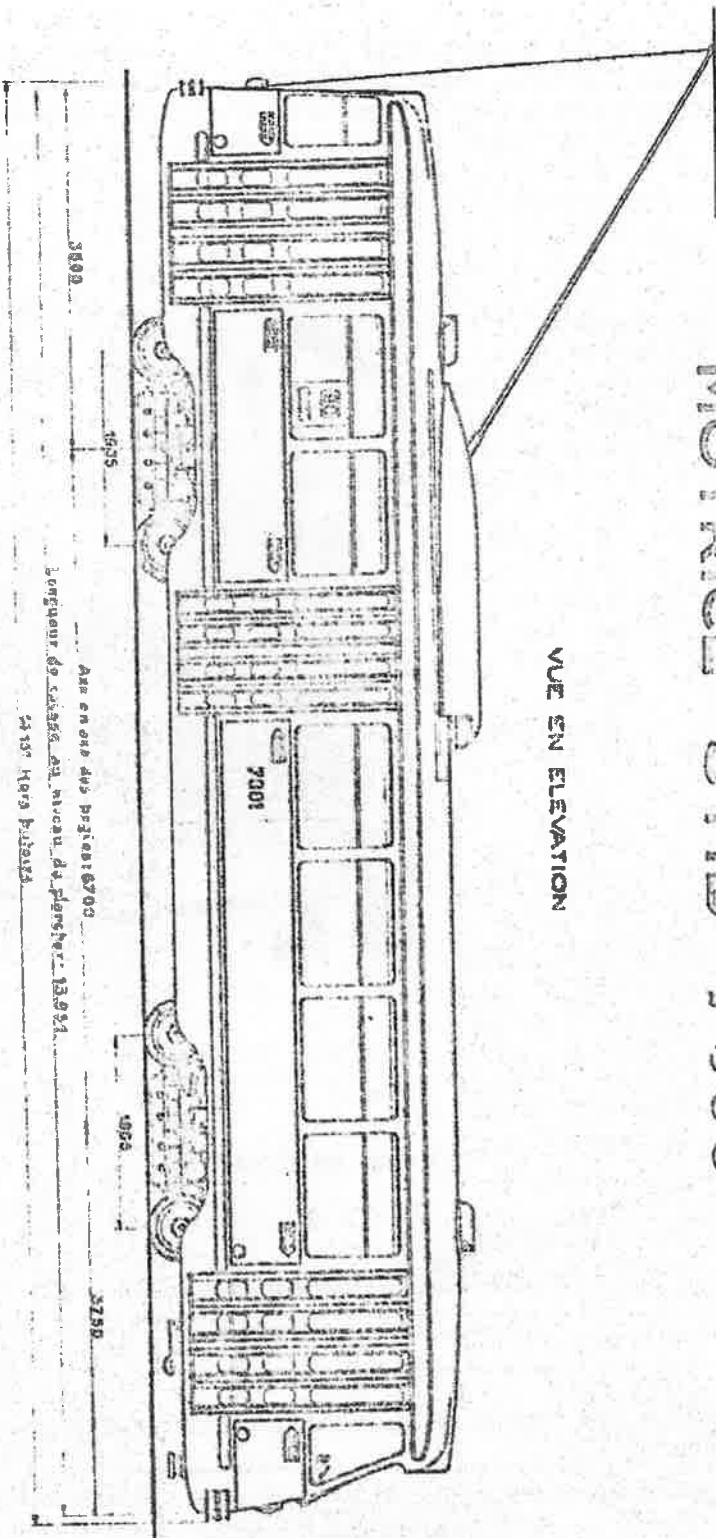


VUE EN ELEVATION

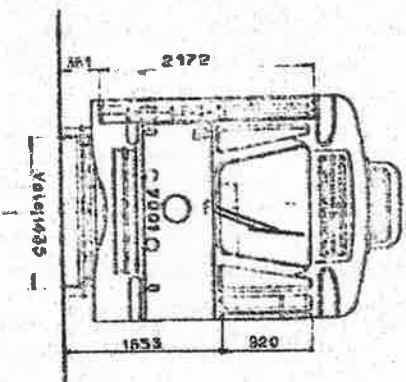


MOTRICE ST13 7000

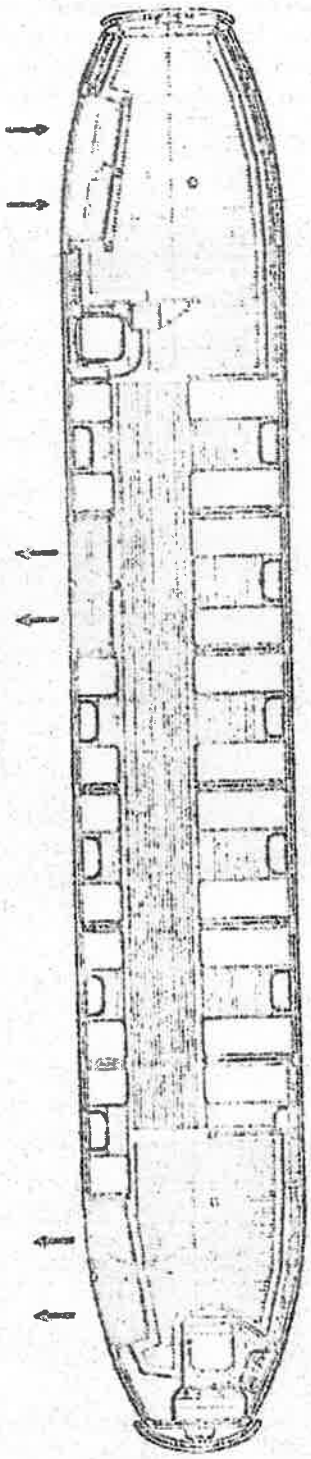
VUE EN ELEVATION



VUE PAR BOUT AVANT

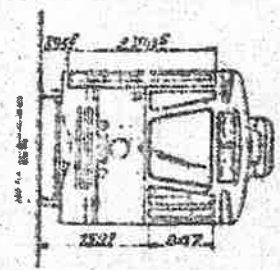
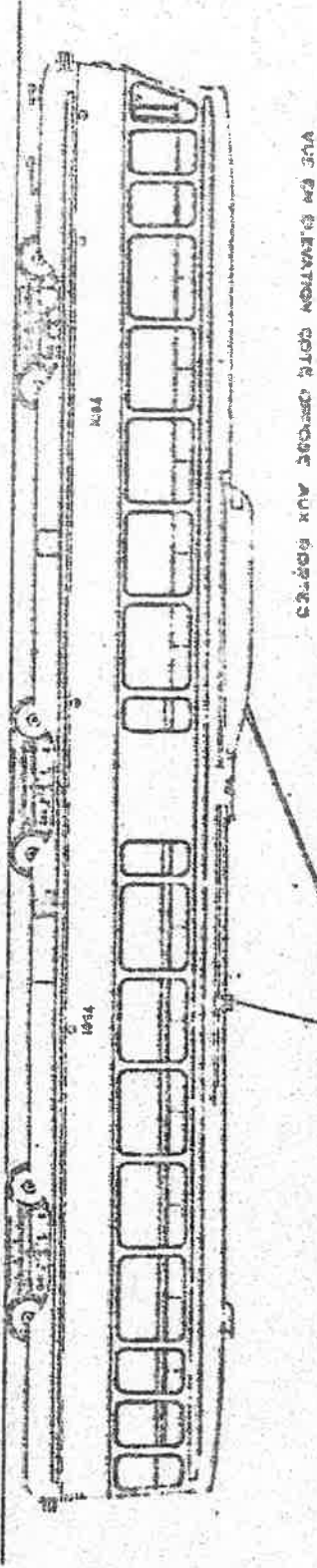
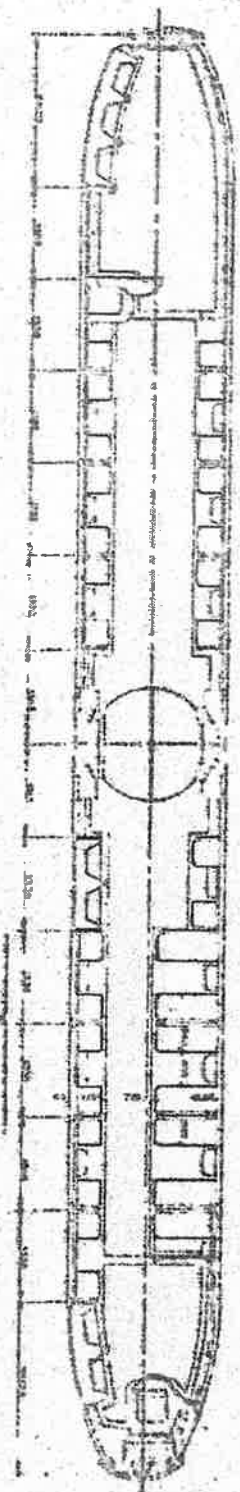
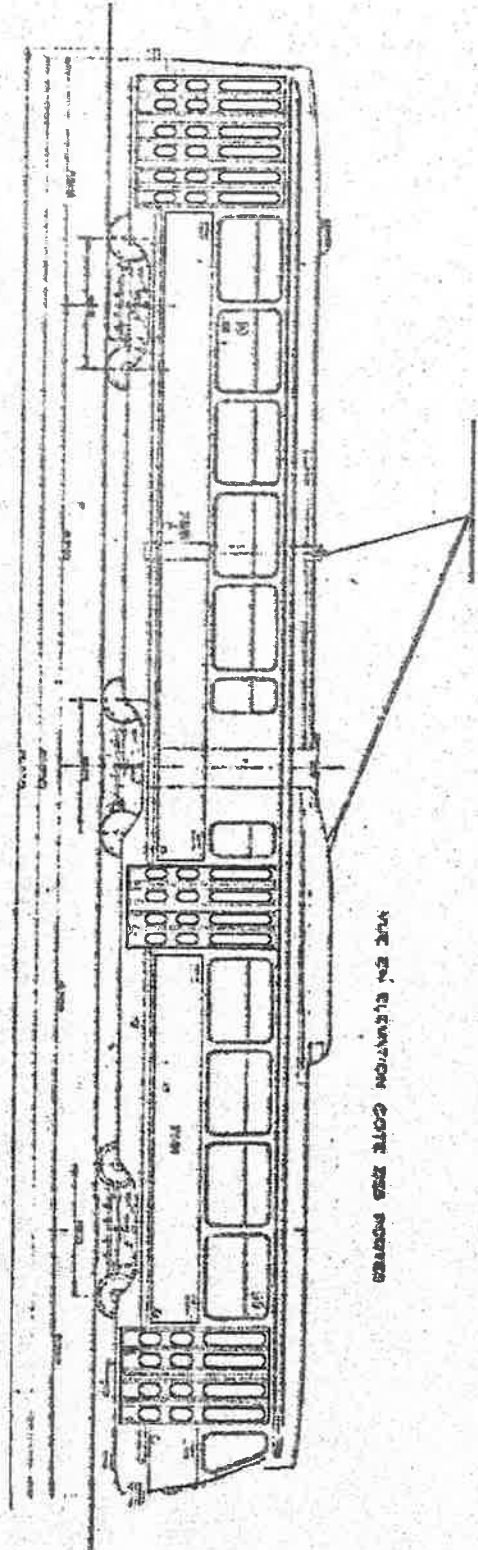


COUPE EN PLAN



N° D'ORDRE:
L'ingénieur Directeur:

**VOITURE ARTICULEE
LA BRUGEOISE - ACEC**

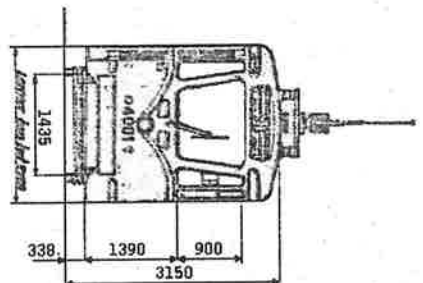
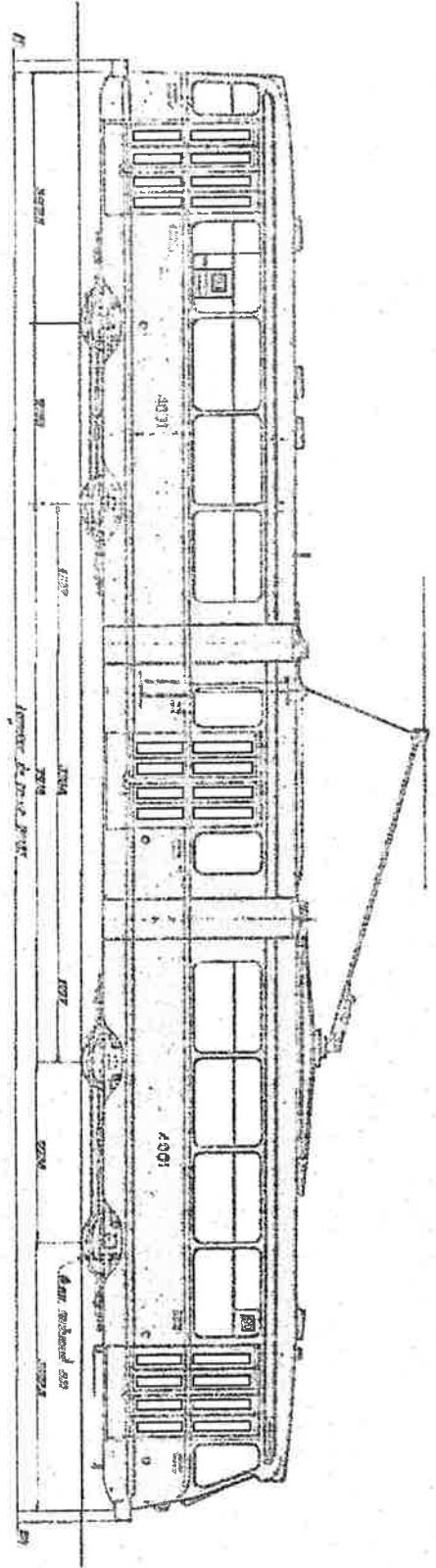
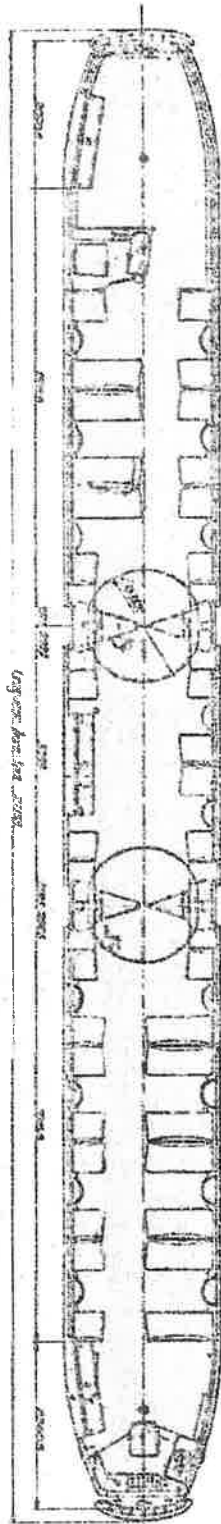
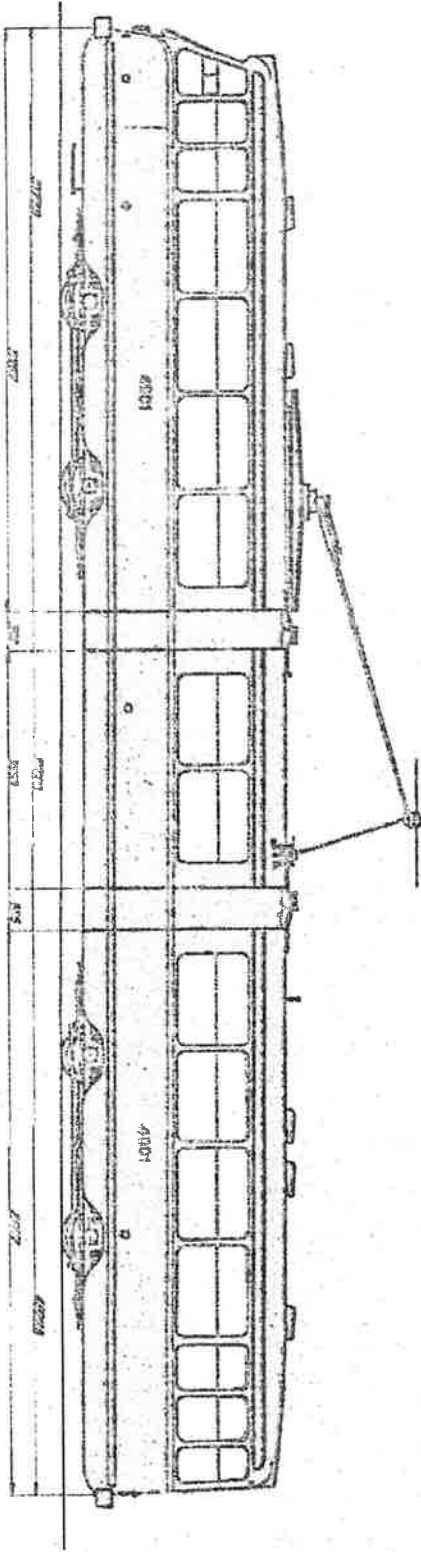


SOCIETE DES TRANSPORTS
INTERCOMMUNAUX
DE BRUXELLES

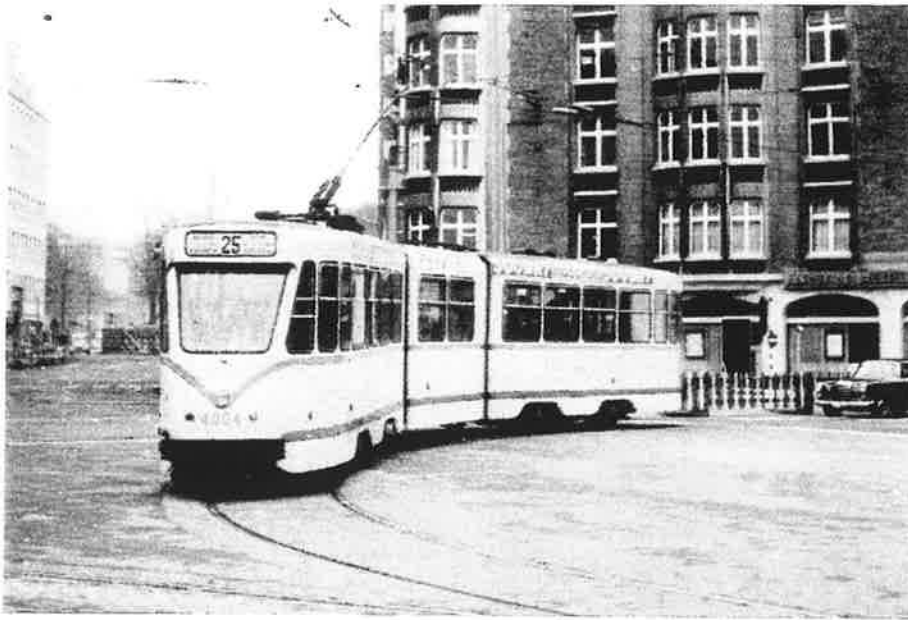
Service de Matériel roulant

**VOITURE ARTICULEE
A 3 BAGIES
ENSEMBLE**

REPRISE DE RAILS
Avec 32 bogies 177
Echelle 1/20
Niveau des rails
1000 mm
1500 mm



<p>SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE BRUXELLES</p> <p>SERVICE DU MATÉRIEL ROLLANT</p>	<p>VOITURE ARTICULÉE A 4 ESSEUX ENSEMBLE</p>
<p>NOMBRE DE PLACES Assis 69 Total 142</p>	<p>Tramway 3 Rochefort Avenue de la Université 1200 BRUXELLES</p>



Dubbelgelede motorwagen 4004 gebouwd op de onderstellen van de standaards 1044 en 3480 piept hier wellicht luidruchtig in een verbindingsocht aan het Schumanplein waar de sporenloop sedert 1966 gewijzigd is omwille van de premetrowerken. De foto werd genomen door P.H. Kiers op 17 maart 1967.

Tekst en illustraties: Raf Bonte

DIESELCLUB

Kortrijk A600

Onder impuls van enkele West-Vlaamse vrienden werd er op 19 april 2008 een geslaagde afscheidsrit gehouden met een A600 autobus van de tweede reeks. Een 25-tal autobusfanaten had afspraak om 10 uur aan het station van Kortrijk. Tijdens het wachten op de vrienden die per trein kwamen werd de tijd zeer nuttig doorgebracht met het fotograferen van de vele autobussen van De Lijn en de pachters. Het valt wel op dat er daar een groot overwicht is van de West-Vlaamse constructeur uit Roeselaere, Jonckheere. Voor de middag werd er gereden op de Kortrijkse stadslijnen en de lijn naar Mouscron (Moeskroen). In deze stad, dicht bij de Franse grens zijn naast De Lijn en de TEC ook de autobussen van Transpole (Lille) te gast. Vooral de chauffeur van de Franse bus naar

Roubaix was verbaasd over de aanwezigheid van onze bende fotografen. Met onze 2631 ging het verder richting Menen en Ieper waar de plaatselijke frituur aan het station die dag een piek in zijn omzet had. Ieper is zowat de start geweest van de belbus in Vlaanderen. In de plaatselijke stelplaats konden we de diverse autobusjes bewonderen. Er zijn daar niet minder dan zes reeksen in gebruik. We vervolgden via lijn 95 naar FLV (waarvan nog enkel de gedupeerde aandeelhouders weten wat dit betekent!), naar Dadizele en tenslotte terug richting Heule en Kortrijk. De dag werd besloten met nog een kort bezoek aan de stelplaats. Met dank aan de organisatoren voor deze prachtige rit.

L.C.



Deze gelede O405G 5102 van Transpole rijdt op de verbinding Mouscron (Moeskroen) en het in Frankrijk gelegen Roubaix, waar er kan overgestapt worden op de VAL richting Lille.

foto: Luc Couscheir



Verviers M.A.N.

Op 28 juni waren de freaks weer van de partij, deze keer in Verviers en omgeving. Onze vooral Waalse vrienden zijn dit jaar wel bijzonder actief in het organiseren van speciale autobusritten. Deze maal ging het om de busreeks 5 223 tot 5 225. Deze bijzonder kleine reeks werd enkele jaren terug tweedehands gekocht op de Duitse markt ter versterking van de lijnen in het Luikse. Het aantal autobussen A120 was al flink geslonken terwijl de nieuwe Citélis nog niet geleverd werden. Nu dit laatste wel goed op gang is gekomen werden deze drie autobussen ter versterking doorgeschoven naar Verviers. Daar doen zij nu ondermeer dagelijks dienst op het stadsnet. Voor de middag werden enkele trajecten op het stadsnet gereden en dan ging het richting Liège. Middagpauze werd genomen in het museum Natalis. Na een doorrit in de stelplaats van Robermont ging het via een landelijke route terug richting Verviers en de stelplaats van Stembert voor een kort bezoek. Tenslotte werden de deelnemers terug aan het station afgeleverd.

L.C.



Verviers M.A.N.

Naast de standaard autobussen beschikt de TEC Liège-Verviers ook over drie midibussen die rijden op lijn 704 tussen het centrum van Verviers en het Outlet Shopping Centre. 17 november 2007.



“Onze” 224 ter hoogte van het kerkhof te Verviers Ensival op 28 juni 2008.

Onze 2631 op de Ieperse lijn 95 voor één van de gebouwen van het eens zo beloftevolle Flanders Language Valley.

foto's: Luc Couscheir

VERENIGINGSNIEUWS

Statuten en Huishoudelijk Reglement

Te samen met deze Rail-Revue zenden we naar al onze leden een brochure met de "gecoördineerde" Statuten en het Huishoudelijk Reglement. Niet alleen drong er zich een modernisering op (zeg maar de aanpassing aan onze moderne samenleving), maar ook de wetgever legde dit aan ons op. Met tussenpozen zijn we daar als bestuur toch wel enige tijd mee zoet geweest, maar uiteindelijk werden deze teksten goedgekeurd in respectievelijk de bestuursvergadering van 18 april 2008 en in de algemene vergadering van 22 april 2008. Alhoewel het een ietwat saaie tekst is geworden, vragen we U toch om deze eens rustig door te nemen. Opmerkingen kan U nog steeds schriftelijk overmaken (we aanvaarden ook e-mail) aan ons secretariaat, met inachtneming van de regels die U in de brochure vindt. Alle conform gestelde brieven worden dan behandeld tijdens onze eerstvolgende algemene vergadering, tijdens het eerste kwartaal van 2009. Plaats en exacte datum daarvan zijn nog te bepalen.

Agenda

Jammer genoeg zijn er weer, op zijn zachtst gezegd, moeilijkheden opgetreden in verband met het vergaderlokaal in het Antwerpse. Deze zaak is namelijk failliet, zodat we opnieuw op zoek moeten naar onderdak.

Een lokaal werd gevonden in de Bacchuslaan nummer 67 te Berchem, zaal Paroza. Hier komen we alvast dit jaar nog bijeen op de volgende dagen: vrijdag 26 september, 24 oktober, 28 november en 19 december 2008. We trachten U op de hoogte te houden van verdere ontwikkelingen; raadpleeg hieromtrent ook onze website voor het laatste nieuws.

Omwille van de omstandigheden is er geen vast programma, maar er is alleszins een dia- of videopresentatie voorzien.

Voor 26 september 2008 krijgt U een videofilm over de tram in Freiburg en stoom op de Romney Hythe and Dymchurch Railway.

Op bladzijde 7 vindt U een plannetje waarop de nieuwe vergaderzaal PAROZA is aangeduid. Wie met de auto komt neemt afrit 3 vanaf de Ring en volgt de binnensingel richting Berchem en Zuid tot het eerstvolgend verkeerslicht. Sla daar links af over de brug van de Ring en 500 m verder, net voorbij de kerk, vindt U onze nieuwe vergaderzaal. Wie met openbaar vervoer komt kan best bus 20 nemen die voor de kerk stopt op 150 meter van de zaal. Ook tram 11 en 8 komen redelijk dichtbij en zijn 's avonds toch wat frequenter dan bus 20. De bus- en tramhaltes staan op de kaart aangeduid in een vierkantje.

Uitstap naar RANDSTADRAIL

We richten een uitstap in naar Rotterdam en Den Haag op zaterdag 1 november 2008. Hoofddoel die dag zijn de metro- en tramnetten van Rotterdam en Den Haag. We vertrekken met de "Benelux" om 07.59 in Antwerpen Centraal en komen aan te Rotterdam om 09.06. Na de middagpauze gaat het voor het tweede deel van ons bezoek via de "Hofpleinlijn" verder naar Den Haag. Het vertrek voor de terugreis is gepland om 19.36 met aankomst te Antwerpen om 21.01. De deelnameprijs voor VeBOV-leden is 40 € en omvat de treinreis heen en terug plus de verplaatsingen in

Rotterdam en Den Haag. Onze Nederlandse leden en personen werkzaam bij het (Belgische) spoor betalen 15 €. Niet-leden betalen 5 € extra.

Onze Nederlandse deelnemers kunnen uiteraard ook ter plaatse de groep vervoegen en de deelnameprijs betalen. Gelieve u echter wel aan te melden.

Ook wie korting of gratis vervoer geniet vragen we dit uitdrukkelijk bij inschrijving te vermelden zodat u een aangepaste deelnameprijs kan geboden worden.

Dit bedrag is te storten op rekening 000-0466768-04 ten name van VeBOV v.z.w, Archimedeslaan 1 bus 3 te 2650 Edegem. Deelnemers moeten zich ten laatste op 12 oktober aanmelden op volgend adres. Luc Couscheir, Gladiolusstraat 5, 2610 Antwerpen (Wilrijk) (BELGIË).

Afscheidsrit met autobus AG 700

Op zaterdag 18 oktober 2008 richten enkele autobusvrienden een afscheidsrit in met een autobus AG 700 in het Waasland. Plaats van het gebeuren, of althans het vertrekpunt, is het station van Sint-Niklaas. Het vertrek is voorzien omstreeks 9u45. De bus wacht op de treinen uit Antwerpen en Gent. Er wordt voldoende tijd voorzien voor een lunchpauze. 's Morgens wordt er met een bus van de eerste reeks gereden in het zuiden van het Waasland, via de lijnen 97, 91, 68, 36 en 82 en hun varianten. Vlak voor de lunchpauze wordt er in de stelplaats van bus gewisseld. Na de middag wordt er met een bus van de tweede reeks gereden via de lijnen 95, 82, 95K, 89, 83 en 31 en varianten. Aankomst is voorzien omstreeks 17u15 met aansluiting op de treinen naar Gent (17u27) en Antwerpen (17u35).

Inschrijven voor deze rit kan via e-mail:

maikel.kegels@gmail.com of per telefoon op 0497 / 029 410 (na 16 uur op schooldagen) en dit ten laatste tot 11 oktober 2008. Richtprijs, ter plaatse te betalen is 15 €.

Foto voorpagina:

Er werd eindelijk een aanvang gemaakt met de homologatieritten voor de TRAXX-locomotieven. De foto toont de E 186 120 op 11 augustus 2008 aan de kop van een trein ter hoogte van Antwerpen-Luchtbal.

foto Alain Janmart.

Foto achterpagina bovenaan:

Hermelijn gespot op een ongewone plaats: de 7268 is net de tolhuisjes van de Liefkenshoektunnel gepasseerd, en is op 19 juli 2008 op weg naar Oostende.

foto Luc Couscheir.

Foto achterpagina onderaan:

Twintig jaar is het leeftijdsverschil tussen de 1023 10 en de splinternieuwe 5206. De eerste is een A120 uit 1988 en heeft een goed gevulde loopbaan achter de rug. In 1988 werd hij in dienst gesteld bij pachter Robbrecht met de nummerplaat GUE-433 met contractnummer 2621 31 (NMVB) en werd bij De Lijn 2218 27. In maart 2004 begon hij een tweede leven bij Mattheesen met de nummerplaat SIH-743 en contractnummer 1027 27. Sedert mei 2006 werd hij daar nogmaals vernummerd tot 1023 10 en rijdt nog steeds zijn rondjes op de vrij succesvolle sneldienst tussen Antwerpen en Putte. Rooseveltplaats op 26 mei 2008.

foto Walter Ceulemans.

