



RAIL-REVUE

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

Vierentwintigste jaar – Nr. 2

April – Mei - Juni 2009

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 Landsheer, 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 2009: België 20 €, andere landen 23 €

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
Editoriaal - Verenigingsnieuws	3
De Gentse tram in de jaren '50 - '60 (deel 3)	4
Rail-actueel - NMBS	9
De Lijn algemeen	12
De Lijn Antwerpen	12
Brussel, de netwijzigingen 1967 - 68 (deel 5)	19
Verslag Algemene Vergadering	22

Werken mee aan dit nummer:

Gunter Beckwee
Raf Bonte
Eddy Cassiers
Walter Ceulemans
Jacques Cohn
Luc Couscheir
Eddy Goens
Erik Heylen
Alain Janmart
Jacques Peeters
Noël Suys

Afsluitdatum voor redactionele bijdragen volgend nummer: **15 augustus 2009**

Zaterdag 12 september: Uitstap Amsterdam

uw complete printservice

kleur & zwart/wit prints
laser & inkjet
foliedruk (metaal)
grootformaat
naamkaartjes
boekjes
enveloppen
planafdruk
stempels
inbinden
lay-out
buttons
snijden & biegen
plastificeren
textielbedrukking
nieten en plooiën
enz.

XPO

EDITORIAAL

Beste VeBOV-leden en Rail-Revue lezers

Het is al geruime tijd geleden dat we ons als bestuur tot u hebben gericht. Zoals u verder in deze Rail-Revue kan lezen heeft er ter gelegenheid van de algemene ledenvergadering van 28 maart 2009 te Gent, benevens een uitbreiding van het bestuur, ook een bestuurswissel plaatsgevonden. Alain, die de laatste zes jaar onze voorzitter was, had te kennen gegeven om zich om persoonlijke redenen terug te trekken uit die functie en voortaan als bestuurder-verantwoordelijk uitgever te fungeren. Het bestuur heeft vervolgens in onderling overleg, zoals statutair voorzien, besloten om de mandaten te herverdelen.

Luc Couscheir neemt vanaf nu het voorzitterschap van VeBOV waar. Omdat de schatbewaarder nu voorzitter wordt neemt Ronald "Ronny" Vanhée voortaan deze taak over van Luc Couscheir. Ronny is al lid van VeBOV sinds 1976 en versterkt sinds vorig jaar ons bestuur. Ondervoorzitter blijft Eddy Cassiers en Raf De Landtsheer blijft secretaris. Jan Vandecandelaere komt dit jaar onze ploeg versterken en wordt zoals Alain bestuurslid.

VERENIGINGSNIEUWS

Overlijden van de Heer Rens

Opnieuw dienen we het droevige nieuws van een overlijden meedelen. De Heer Rens uit Schoten was lid van onze vereniging sinds de oprichting. We betuigen hierbij onze deelneming aan zijn familie en vrienden.

Agenda

Zaal Paroza, Bacchuslaan 67 te 2600 Berchem, aanvang telkens 20 uur.

- 25 september 2009 gevarieerde dia-avond door Mon Poot
- 23 oktober 2009 Roger Stouthuysen brengt ons een aantal NMBS onderwerpen. Staan onder andere op het programma: filmbeelden simulator basis Tuc-rail, dvd meetrijtuig GSM-R en cd-rom met en bovenleiding op de HSL-4.
- 27 november 2009 dia-avond door Eddy Cassiers
- 18 december 2009 Diaverkoop

Er zijn geen voordrachten of presentaties tijdens de vakantie maanden juli en augustus, maar niets mag u er van weerhouden om op vrijdag 24 juli of 28 augustus gezellig bij elkaar te komen met de vrienden.

Uitstap Amsterdam op zaterdag 12 september

In het najaar organiseren we een daguitstap per autocar naar Amsterdam en dit op zaterdag 12 september. We verkennen er het tramnet en dan vooral de nieuwe realisaties van de voorbije jaren. Prijs 40€ pp, te storten op de VeBOV rekening (BE10)000-0466768-04. Inwonende partners betalen hetzelfde bedrag. Om ons toe te laten de uitstap te organiseren is de inschrijving verplicht, ten laatste op 31 juli. Vermeld in het vak mededeling trein indien u naar en van Berchem met de trein komt.

Vertrek Antwerpen-Berchem (Singel Postgebouw) om 8u15. We wachten op de treinen uit Brussel 8u00, Oostende/Gent 8u09 en Neerpelt 7u39

Terugrit omstreeks 17u00, aankomst omstreeks 20u30. Vertrekkende treinen in Berchem naar Brussel 20u44, Oostende/Gent 20u53 en Neerpelt 20u21 of 21u21.

Woordje van de voorzitter

Allereerst wens ik Alain Janmart en ook alle voorgaande voorzitters en bestuurders te bedanken voor de inzet, gedurende inmiddels al meer dan 30 jaar, in onze vereniging. Zonder hun noeste arbeid en talent was er misschien geen VeBOV meer. Overigens is hier ook een woord van dank op zijn plaats naar de andere medewerkers en in het bijzonder Gustaaf Cuyt die met "zijn" Rail-Revue ook VeBOV gedurende tien jaar op de sporen heeft gehouden.

Ikzelf ben lid geworden in 1982 en heb via VeBOV mijn kennis en belangstelling voor het openbaar vervoer mogen opkrikken. Al vele jaren terug werd ik door het toenmalige bestuur aangezocht om voortaan de verzending van het tijdschrift op mij te nemen. Enkele jaren later werd ik gevraagd, ter gelegenheid van een nakende bestuurswissel, om mijn kandidatuur in te dienen als bestuurslid en werd dan verkozen als schatbewaarder, taak die ik tot nu toe heb uitgeoefend. De laatste jaren werd het bestuur, dat inmiddels tot het minimum van drie leden was gereduceerd, terug opgekrikt tot vier, vijf en dan nu zes leden en geeft Erik Heylen ons de nodige logistieke steun.

De voorbije jaren werd de vereniging terug in orde gesteld aan de nieuwe wetgeving op de VZW's. Onze boekhouding wordt sindsdien streng gecontroleerd. Van de gelegenheid werd tevens gebruik gemaakt om onze administratie en ledenbestand up-to-date te brengen. Ondertussen moest ook nog het "gewone" werk aan Rail-Revue verder gaan.

Sinds enige tijd heb ik de (pre-)pensioengerechtigde leeftijd bereikt en had ik mij voorgenomen om wat meer van mijn vrije tijd te genieten en mijn werk voor VeBOV stilaan af te bouwen. Mede door de recente beslissing van Alain en de daardoor ontstane impasse, heb ik mij dan toch kandidaat gesteld om VeBOV nog gedurende enkele jaren te leiden. Tegenover de andere bestuurders ben ik er van overtuigd dat dit moet lukken. Eén van mijn doelstellingen is om de productie van ons tijdschrift volledig te digitaliseren. Ons ledenaantal is vrij stabiel, maar het valt me op dat er, naast de nieuwkomers, nog een zeer grote groep bestaat uit mensen van het eerste uur. Jammer genoeg ontvallen ons juist daarvan de laatste jaren nogal wat leden. Traditioneel is VeBOV nogal "Antwerps" georiënteerd en daarom moeten we ons, benevens meer treinnieuws, ook meer toeleggen op het openbaar vervoer in de andere steden en gewesten.

Het aantal uitstappen was de laatste jaren nogal aan de magere kant en daar moet dan ook aan gewerkt worden. Ik maak me echter hierbij wel de bedenking dat er nogal wat (jongere) mensen vrijwel gratis hun toevlucht zoeken via het internet. Bovendien zijn er de laatste jaren bepaalde categorieën van mensen gekomen die aan een kleine prijs kunnen toeren, de prijs voor "speciale ritten" daarentegen is echter de andere kant opgegaan. Bedenk daar tevens bij dat een zinvolle uitstap inrichten niet altijd eenvoudig is.

Financieel is VeBOV een gezonde vereniging, maar een verdere modernisering aan de noden van de tijd, dringt zich op. Een vereniging staat of valt niet enkel met een bestuur, maar ook met zijn leden. Ik hoop om gedurende enkele jaren alles verder in goede banen te mogen leiden en daarna een gezonde VeBOV aan mijn opvolger(s) over te dragen. Alvast bedankt voor het vertrouwen in VeBOV en Rail-Revue.

Luc Couscheir.

De Gentse tram in de jaren '50 – '60 (deel III)

vervolg RR 2006/4 en RR 2007/1

Foto 1

Een naar het Sint-Pietersstation doorgetrokken 20 (Arsenaal – Melle) met motorwagen 317 op het toenmalige opstelspoor in de Koningin Fabiola-laan, in augustus 1962. Let op de verbindingsslangen waarmee enkele motorwagens in de "lage 300-en" waren uitgerust voor het slepen van één of twee bijwagens tijdens het spitsuur.



Foto 2

Een 20 met twee bijwagens heeft zojuist de sporen van de "grote broer" aan het station van Gentbrugge voorzichtig en hobbelend gekruist en maakt zich op om naar Melle te vertrekken. De tweede bijwagen is de 56, die een afwijkende raamindeling had en meestal op lijn M (Zuid – Merelbeke) was aan te treffen, achter één van de buurtspoorweg drieassers 9874-9879. We zijn in mei 1966, en zien dat de dame in het midden van het beeld, nog warm gekleed is. De echte lente liet toen, zoals nu, soms op zich wachten.



Foto 3

December 1966, opnieuw motorwagen 317 op lijn 20 met twee bijwagens. Op dezelfde plaats maar ditmaal met een blik richting Gent. Het stel zal naar Melle vertrekken en wacht hoogstwaarschijnlijk op de tegenligger van lijn 20. Er is sneeuw gevallen maar die is duidelijk aan het dooien. In de verte nadert nog een motorwagen van lijn 2. Misschien wacht de 317 ook even op de overstappers richting Melle.





Foto 4

Nogmaals december 1966, maar duidelijk op een andere dag, want het weer is warmer en droger. Deze 20 rijdt vanuit Melle in de richting van Gent. De bijwagens zijn de 67 en 60. Let op de verschillende raamindeling van de twee bijwagens.

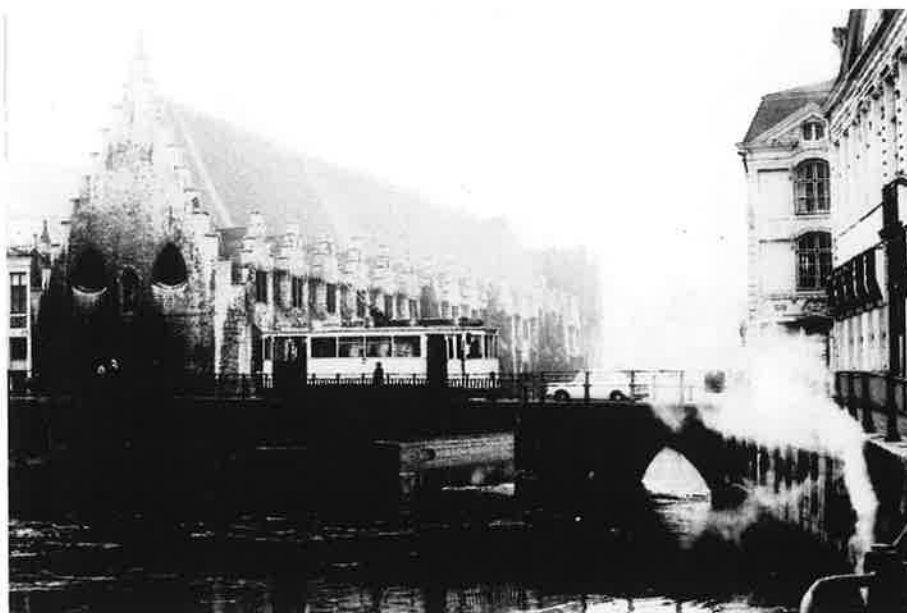


Foto 5

In januari 1966 is de 348 van de toenmalige lijn 1 op weg van de Korenmarkt naar Zuid en kruist hier op het L. Bouwensplein de Leie met op de achtergrond het Duivelsteen. Het weer is mistig en de koude echt voelbaar. De trambestuurder heeft dan ook de voordeur voor de helft dichtgeklapt.

(op sommige stadsplattegronden staat Muinschelde i.p.v. Leie)

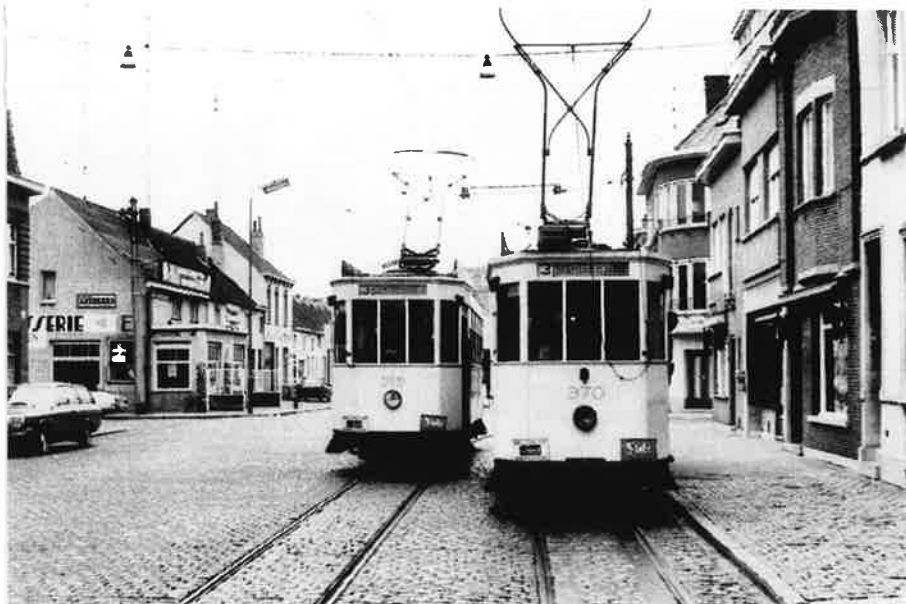


Foto 6

Het beroemde "Gentse beugeldraaien", hier aan het eindpunt Gentbrugge van de toenmalige lijn 3 Mariakerke – Gentbrugge (lijnkleur geel). De motorwagen is de 378 en we zijn hier in oktober 1967.

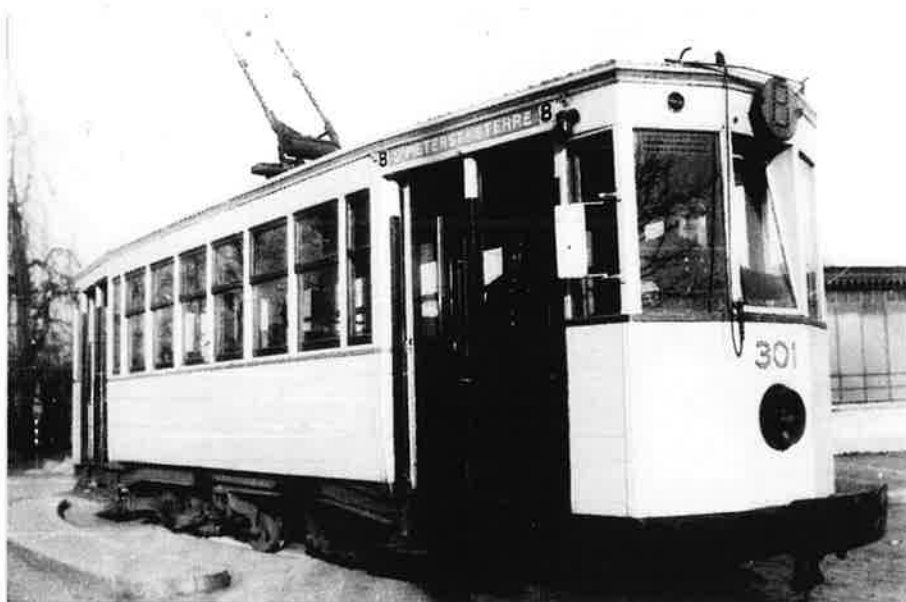
Foto 7

Eveneens in oktober 1967 zien we een mooie kruising van twee motorwagens op lijn 3, de 315 rijdt naar Gentbrugge brug en de 370 richting Mariakerke. Met uitzondering van mijn eigen auto (even vlug aan de kant zetten voor het maken van de foto kon toen gelukkig nog), is het ander verkeer nihil.

Foto 8

Even terug naar 1950, toen lijn 8 (Sint-Pieterstation – Sterre) nog met een lus aan de Sterre mocht terugkeren. We zien hier het prototype van alle Gentse drieassers. Motorwagen 301, die steeds een éénling is gebleven en bovendien zover ikzelf in de jaren '50 kon vaststellen, enkel en alleen op lijn 8 was te zien. Als ik me niet vergis, want deze herinneringen liggen nu ook voor mij bijna zestig jaar terug, hadden de lijnen 1 en 8 een blauwe, 2 en 20 witte en 3 en 7 gele lijnkleuren. Mogelijk was ook de 6 geel, daar heb ik geen zekerheid over, want die lijn reed als het ware “aan het einde van de wereld” tussen de Muidebrug en Meulestede, en werd ook al spoedig verbust. De lijn 4 was rood, de lijnen 5 en 9 waren groen en de 10 was tweekleurig groen/rood.

Tenslotte kan ik me ook nog de kortlevende lijn 37 herinneren, die begin van de jaren '50 tijdens het spitsuur de 3 vanuit Mariakerke met de 7 in de richting van Sint-Amandsberg verbond. Is er onder de lezers iemand die nog meer weet van deze lijn 37? Tot mijn spijt is het mij destijds niet gelukt om een foto van een 37 te maken.

Foto 9

Dezelfde 301 in mei 1962, opgeknaapt en inmiddels van de onvermijdelijke reclameborden voorzien. Wij zijn hier aan het vernieuwde eindpunt Sterre en 12 jaar verder. We stellen vast dat er geen lus meer bestaat. Deze was een zogenaamde “hinder voor het autoverkeer” en bijgevolg wordt er nu kopgemaakt op de Kortrijksesteenweg.

Nota: ook dit kopmaken werd al vlug als hinderlijk ervaren. De oplossing was vanzelfsprekend het afschaffen van de storende tram. Zie ook nog de andere foto's van lijn 8 in RR 2006/4.



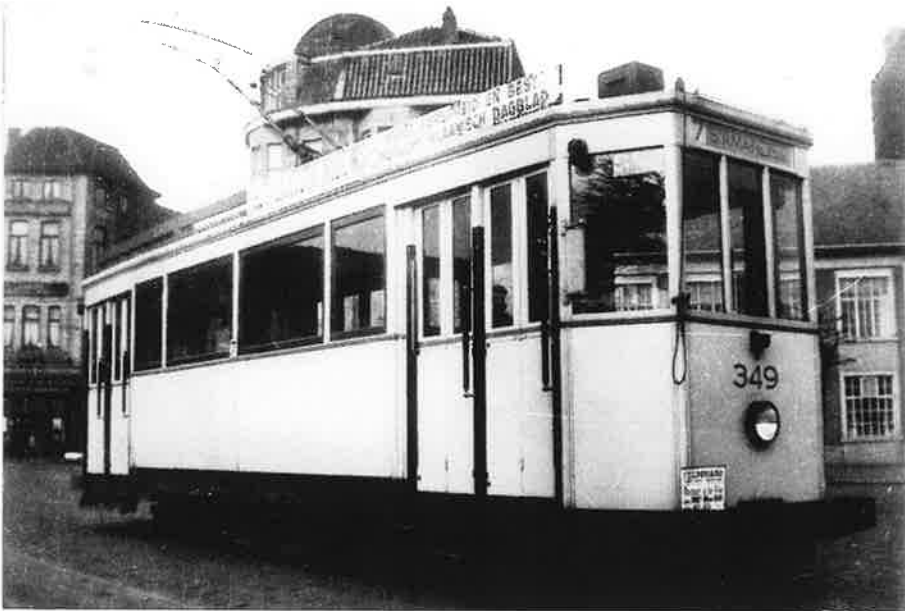


Foto 10

Terug naar 1950 met de nog niet verbouwde motorwagen 349. Let op de afwijkende raamindeling. De tram rijdt op het verkorte traject naar Sint-Amandsberg van de toenmalige lijn 7 (Sint-Pietersstation - Dampoort - Darsen).

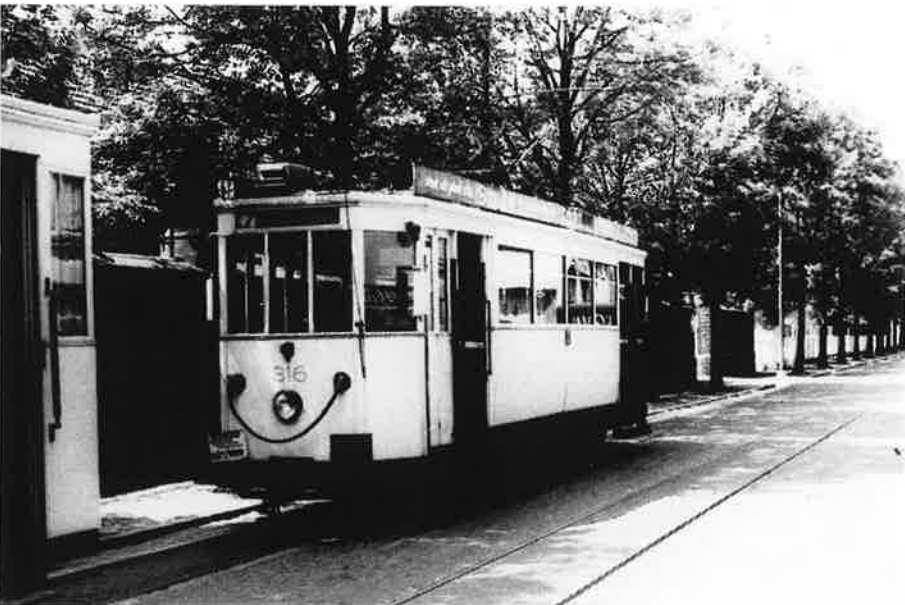


Foto 11

We zijn in juni 1959 en zien motorwagen 316 op een zijspoor van de Koningin Fabiolalaan. De tram wacht op het spitsuur voor een inzet op lijn 7.

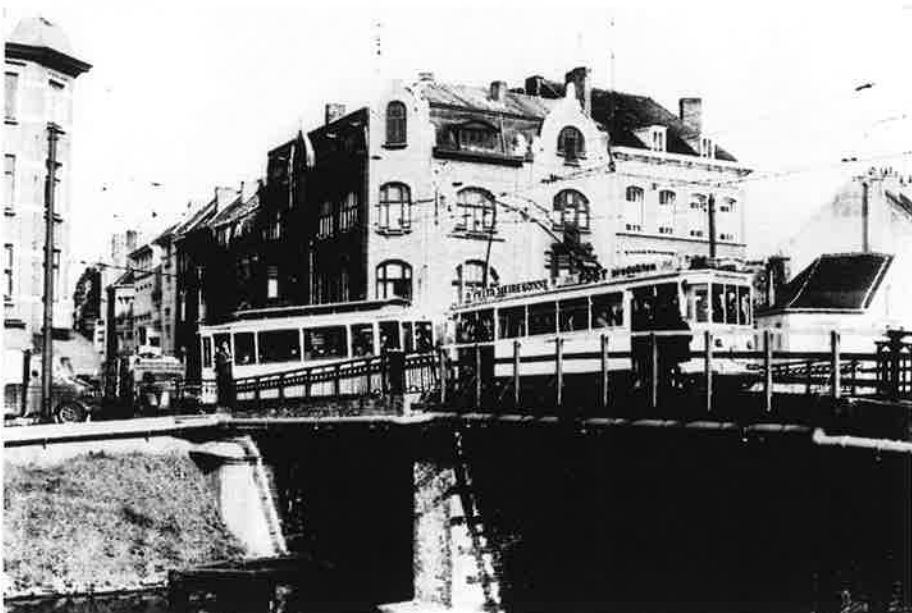


Foto 12

Een volbezette motorwagen met bijwagen op lijn 2 in mei 1966 draait vanaf de Coupure-Rechts de Roze-marijnbrug op in de richting van de B. Spaelaan en het Sint-Pietersstation.

Foto 13

November 1966; we zien hier het bekende kruispunt Vlaanderenstraat en Brabantdam, nu ook gekend als het H. Lippensplein, in de Gentse binnenstad. Links rijdt motorwagen 316 op lijn 2 in de richting Arsenaal (Gentbrugge), rechts zien we de 328 van de toenmalige lijn 1 naar het Eggermontplein. Het hoekhuis tussen de beide straten herbergt een antieke Delhaize winkel, zoals deze in die (goeie oude) tijd overal waren aan te treffen.



Foto 14

In juni 1968 kruisen twee motorwagens elkaar op de Koornmarkt of Korenmarkt (*). Links de 329 naar het Eggermontplein, rechts de 363 in de richting naar Medo.

(*): de beide benamingen worden gebruikt, dus altijd juist !

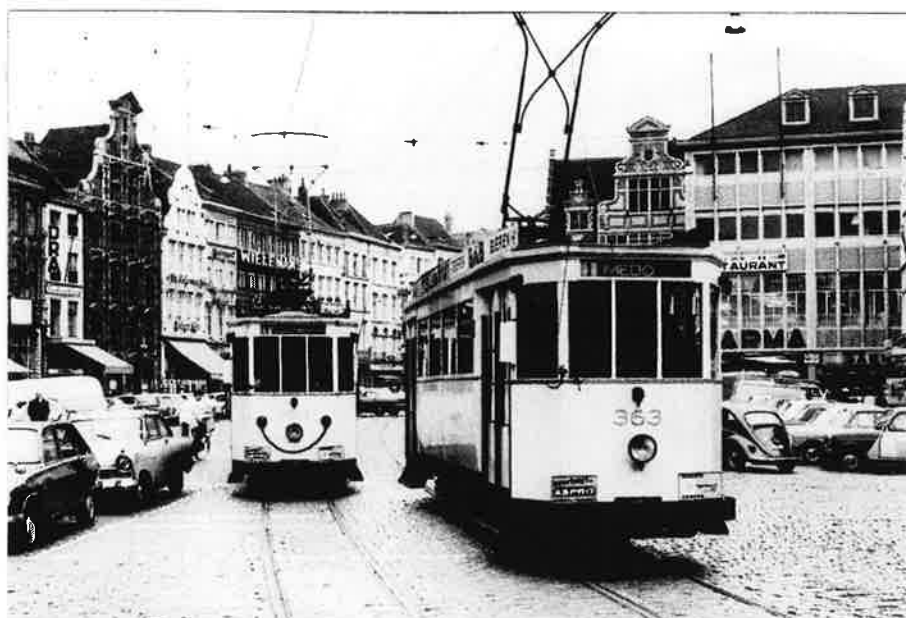


Foto 15

Tenslotte, in juni 1966 een klein stukje verder aan het Sint-Veerleplein, een mooi zicht van motorwagen 310 op lijn 1 langzij het prachtige kasteel van de Graven van Vlaanderen.

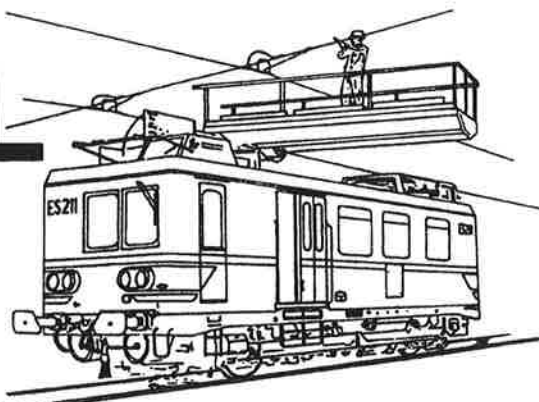
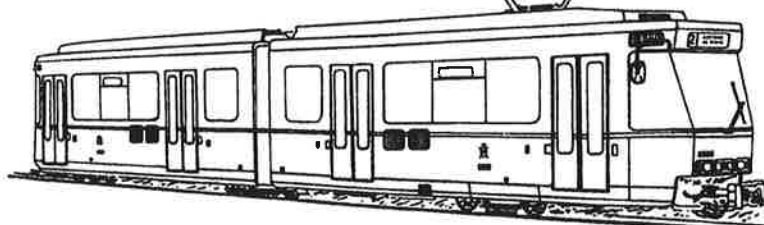
Het doet mij onwillekeurig denken aan de schooloefeningen in de dertiger jaren met betrekking op de (toen) nieuwe spelling, die meestal met de woorden "de kantelen der kastelen" begonnen. Moest er een enkele of een dubbele "e" gebruikt worden?

© foto's en tekst: Jacques Cohn

Nota: Lezers die informatie of aanvullingen hebben kunnen via e-mail of schriftelijk terecht bij de redactie.



RAIL-ACTUEEL



materieel

Reeksen 22 en 23

In Liège-Guillemins worden de opdrukdiensden voor de zware treinen op het hellend vlak naar Ans op lijn 36 voortaan uitgevoerd met de 2381, 2382 en 2383 (de hoogste nummers van de reeks 23). Zij vervangen de tot nu toe gebruikte locs van de reeks 22 die nu zo goed als volledig buiten dienst zijn. De vereniging T.S.P. heeft overigens de 2201 gekocht en toegevoegd aan haar verzameling van Belgische locomotieven.

Reeks 55

Na de elektrificatie van het grensbaanvak Montzen – Aachen van lijn 24 komen er een groot aantal diesellocomotieven vrij van de reeks 55 voor TUC-RAIL (de railbouwdochter van de NMBS). Zij gaan daar de diesels van de reeksen 52, 53 en 54 opvolgen die inmiddels bijna 55 jaar oud zijn.

Van de reeks 55 zijn er inmiddels drie aan Congo-Brazaville verkocht, namelijk de 5508, 5537 en 5538. Nadat de NMBS werkplaats van Kinkempois deze van een nieuwe schildering had voorzien werden de locs vervolgens bij RAILS ET TRACTION in Raeren verbouwd voor gebruik op smalspoor.



exploitant

Toeristisch zomeraanbod NMBS voor 2009

Ook dit jaar voorziet de NMBS tijdens de zomerperiode in extra treinen naar de kust of de Ardennen. Ten opzichte van vorig jaar is er een stijging van liefst 63% wat het aantal zitplaatsen betreft. De NMBS wijst er in haar persmededeling op dat zij haar dagjesklanten wil verwennen tijdens het toeristisch seizoen. Met het verhogen van het aanbod tijdens de zomer worden files en parkeerproblemen vermeden. Het aanbod van toeristische treinen werd bijgestuurd

op basis van de reizigersvraag en de opgedane ervaring. Globaal beschouwd betekent het nieuwe aanbod, in vergelijking met vorig seizoen, een verhoging met 20% van het aantal trein-kilometer voor de toeristische treinen. In totaal zullen tussen zaterdag 27 juni en 30 augustus 63 ICT's rijden naar Blankenberge, Knokke, Oostende en Zeebrugge-Strand. In de weekends en op feestdagen rijden er zelfs 89 ICT's. Terloops wordt er op gewezen dat er normaal tijdens de week al 213 treinen rijden vanuit de belangrijkste steden naar de kust, in het weekend 183. De aflevering van de M6-dubbeldekkers versterken het (basis) aanbod en het comfort. Dit jaar is er een rechtstreekse verbinding vanuit Wallonië met de Kust. Voor wat de verbindingen met overstap betreft zal de NMBS het maximum doen om deze zo vlot mogelijk te organiseren. Er komen nog meer gewone treinen naar Oostende en Blankenberge aan de kust.

Ook nieuw, zowel in de week als tijdens het weekend, zijn twee IC H-treinen Moeskroen – Schaarbeek die via Kortrijk en Brugge (lijn 66) naar Oostende rijden. Er komen eveneens bijkomende rechtstreekse treinen tussen Brussel en De Panne. De bijkomende ICT-treinen komen er onder meer vanuit Antwerpen. Deze treinen zullen een goede aansluiting hebben met de treinen naar de omliggende steden.

Ook andere bestemmingen krijgen een groter aanbod met ICT-treinen. Dit dankzij de versterking van het basisaanbod van de bestaande IC-, IR- en L-treinen. De belangrijkste bestemmingen zijn het pretpark Walibi, Houyet en Jemelle. Meer details zijn te vinden in de NMBS brochure "Toeristische treinen 2009", verkrijgbaar in de stations, of op de website www.nmbs.be. Tijdens de maanden juli en augustus zijn de weekendbiljetten geldig van vrijdagochtend tot en met maandagavond.

Bergland express

In tegenstelling met het voorgaande ging het steil bergaf met de Bergland Express van The Train Company (TCC). Deze Nederlandse privé-spooroperator ging gedurende het laatste krokus verlof op de fles. Ten gevolge hiervan stranden de reizigers ergens in één of ander Oostenrijks skigebied. De reizigers die nog op vrijdag 20 februari o.a. in Aachen vertrokken waren kregen tijdens hun verblijf te horen dat TCC failliet werd verklaard. De gelukkigen die hun reis geboekt hadden via een toeroperator geraakten nog met ingelegde autocars terug thuis. Erger was het voor diegene die rechtstreeks bij TCC hadden geboekt. Deze reizigers moesten zelf voor vervoer zorgen en ook voor de gemaakte kosten opdraaien.

Tot de winter 2007-08 reed de Bergland Express nog vanuit Rotterdam via Antwerpen-Berchem, Brussel, Liège en Duitsland naar zijn bestemming. Officieel omwille van zakelijke geschillen, maar waarschijnlijker schijnen ons financiële redenen, reed daarna deze trein niet meer door België. Hij vertrok dan ook vanuit Utrecht en reed vervolgens via Venlo, Monchengladbach en Aachen naar zijn bestemming. De stop in Aachen was duidelijk bedoeld om daar aan Belgische reizigers de mogelijkheid te geven op te stappen

Internationaal

In 2008 heeft de NMBS Internationaal 10,6 miljoen reizigers vervoerd. Op alle verbindingen was er een stijging te noteren. Thalys (naar Amsterdam, Paris en Köln) en Eurostar naar London waren elk goed voor een winst van 6%. De TGV-diensten naar Zuid-Frankrijk kenden een stijging van 14% terwijl de "klassieke treinen" (Beneluxdienst en naar Zwitserland) er liefst met 19,7% op vooruit gingen.



B
Cargo

Terugval goederenverkeer

Tengevolge van de economische crisis is er een sterke daling van het goederenverkeer. De grootste achteruitgang is merkbaar in alles wat met metaal te maken heeft. Dit zowel in de aanvoer van erts, als de afvoer van de afgewerkte producten zoals auto's. In België is het vervoer van ijzererts praktisch stilgevallen. Ook het zinkerts verwerkend bedrijf Nystar in Balen ligt voor zes maanden stil. Dit bedrijf had elke werkdag een trein. De zinkfabriek in het Nederlandse Budel ziet zijn ertstreinen ingekort van 22 tot 15 wagons. In eerste instantie rekende B-Cargo op een verlies van ongeveer 10% maar uit de vervoerscijfers van het eerste kwartaal 2009 blijkt dat er een veel grotere terugval is. Het Duitse DB Schenker Rail (het vroegere Raillion Deutschland) had volgens een eigen mededeling in het eerste kwartaal een terugval van liefst 28%. We kunnen er van uit gaan dat de cijfers van B-Cargo ongeveer even groot zijn.



Infrabel
spoor-
infrastructuur

HSL 3

Goed nieuws in verband met de ingebruikname van de HSL lijnen 3 en 4. Sinds zondag 14 juni 2009 rijden de drie ICE's Brussel - Frankfurt via de HSL 3. In februari en maart heeft men met een ICE stel proefgereden voor het testen van het ETCS 2 signalatiesysteem. De DB heeft bij vier ICE 3 treinstellen deze beveiliging ingebouwd. Na deze proefritten en het bekomen van de bijhorende homologatie is de HSL 3 effectief vanaf 14 juni 2009 in gebruik genomen. Op wat testritten na zal de lijn er dan twee jaar ongebruikt

hebben bijgelegen.... De Thalystreinen zullen maar vanaf december, bij het ingaan van de nieuwe treindienst, via de HSL 3 rijden.

HSL 4

Omdat er evenwicht moet zijn in België kan de HSL 4 niet achterblijven. Hier is er nog steeds geen internationale treindienst maar slechts een pendeltrein tussen Antwerpen Centraal en het station Noorderkempen (Brecht). Sinds 15 juni 2009 rijdt deze pendeltrein elk uur en enkel op werkdagen. In Noorderkempen vertrekken de treinen vanaf 6u06 tot 19u08, aankomst in Antwerpen Centraal om ..u23. Terug vertrekken de treinen vanaf 6u37 tot 19u37 met aankomst in Noorderkempen om ..u52. Er is één tussenstop in Antwerpen Luchtbal.

Deze treinen rijden met M6-dubbeldekrijtuigen met een locomotief van de reeks 13 in het midden. De trein heeft benevens de loc twee stuurstandrijtuigen, een eerste klasse rijtuig en mogelijk ook een multi-functioneel rijtuig voor fietsen. De M6-rijtuigen zijn voorzien van ECTS 1 (geschikt voor maximum 160 km/uur) en kunnen dus op de HSL 4 ingezet worden. De locs reeks 13 hebben geen ECTS 1 of 2, maar dat heeft geen belang. De nodige apparatuur bevindt zich in de stuurstandrijtuigen. Dat men nu afziet van de daarvoor gehuurde TRAXX-locomotieven 2801 - 2803 heeft te maken met de mededeling door fabrikant Bombardier dat zij niet in staat was om het ETCS-systeem tijdig in te bouwen. Deze drie locomotieven rijden overigens nu gewoon mee met de andere locs van de reeks 28 met goederentreinen naar Montzen, Aachen en verder.

Waarschijnlijk zal met het ingaan van de nieuwe treindienst in december ook de Thalys via de HSL 4 naar Nederland rijden. De levering van de nieuwe treinstellen voor de verbinding Brussel - Amsterdam heeft inmiddels drie jaar vertraging opgelopen. Het Italiaanse Ansaldo-Breda is de leverancier van deze stellen. Eén stel werd reeds uitgetest in het testcentrum van Wildenrath, effectief is nu maar een eerste (onafgewerkt) stel ter beschikking van NS-HIGH-SPEED of de NMBS. Dit treinstel ondergaat nu de nodige testritten en wacht op de nodige vergunningen voor de beide spoorlijnen. Het zal dus wellicht 2010 worden voor deze treinstellen de dienst van de Beneluxtreinen overnemen.

Wat alles nog wat ingewikkelder maakt is dat de twee spoorbedrijven de ETCS-apparatuur ook bij twee verschillende leveranciers hebben gekocht. Voor België is dit Alstom, Nederland koos voor Siemens. Ondanks dat het hier allebei ETCS 2 betreft geeft dit (taal?) problemen aan de grens. De HSL 4 is in theorie al bijna drie jaar in dienst....

Bediening Antwerpse Metalen

In tegenstelling tot ons bericht in het vorig nummer over dit bedrijf gelegen langs het Albertkanaal te Merksem, dat de afschaffing van de bediening via het spoor aankondigde, moeten we dit bericht herroepen. Bij een recente verkenning in mei van de nieuwe Noorderlaanbrug merkten we op de spoorberm langs het kanaal enkele spoorbeambten voorzien van toeters en rode vlaggen. Een eerste gedachte van onzenuw ging direct naar een mini-vakbondsactie. Navraag bij deze mensen leerde ons evenwel dat zij daar waren om een minitreintje te begeleiden door de werf van (als ze er ooit komt) de nieuwe Lange Wapperbrug.

IJZEREN RIJN

Het zal zeker niet de laatste keer zijn dat er één of andere groep zijn mening te kennen geeft over deze spoorverbinding. Na de moeizame onderhandelingen met o.a. natuurliefhebbers was er hoop op een “spoedige” activering.

Helaas bestaan er ook economische wetten. Een commissie van vier onafhankelijke deskundigen kwam onlangs tot de conclusie dat in het huidige economische klimaat de kosten hoger uit zullen vallen dan de baten. Deze commissie werd in 2005 opgezet door de toenmalige Belgische staatssecretaris voor Overheidsbedrijven en had als opdracht om het dossier verder te onderzoeken op drie vlakken. Een eerste behelste een tweede opinie over de door Prorail (Nederland) gemaakte kostenraming. Ten tweede een tweede opinie over de vervoersprognose en de daaraan gekoppelde maatschappelijke kosten en baten. Ten slotte moest de commissie een advies uitbrengen over de kostenverdeling tussen de twee landen.

De conclusies / aanbevelingen van de commissie zijn inmiddels gekend. Hieruit blijkt dat er weinig of niets aan te merken valt op de studies van Prorail.

Een heropening in 2015 is optimistisch, ze vinden 2018 realistischer. De kostenraming bedraagt 536 miljoen euro, dewelke met 15% kan oplopen door onverwachte uitgaven. Op basis van de 536 miljoen wordt dit als volgt verdeeld: 338 voor België en 197 voor Nederland. Als alles goed zit (met de economie) zouden er in 2030 dagelijks 72 treinen rijden. Een belang-rijke conclusie stelt dat de maatschappelijke kosten nu belangrijk groter zijn dan de te verwachten baten. Hiervoor heeft de commissie een aantal verklaringen. Er is maar een beperkte vervoerswaarde.



Op 27 mei 2009 reed de 29.013 voor filmopnamen enkele malen het gerenoveerde Antwerpen Centraal binnen. Onnodig te zeggen dat er hele scharen fotografen opdoken om het evenement mee vast te leggen op foto. Foto Erik Heylen

Op de huidige “Montzenroute” is er ook op langere termijn nog voldoende capaciteit. Het knelpunt Aarschot kan met een gerichte investering gemakkelijk (sic) worden weg-gewerkt. Op de IJzeren Rijn kan nu enkel met dieseltractie gereden worden, wat nadelig is voor het milieu. Er is op Nederlands grondgebied de dure investeringskost voor de te bouwen Meinwegtunnel.

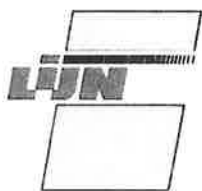
De voornaamste conclusies van de commissie zijn een uitsstel met minstens vijf jaar voor de beslissing tot heropening en de elektrificatie van het traject ten behoeve van het milieu. Ook moet men het wegvervoer ontmoedigen, maar dat weet naast de commissie ook ieder kind.

N.S.

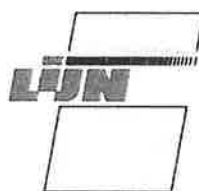


De 1802 is gefotografeerd bij testritten op 8 maart 2009 op lijn 94 juist voorbij de “base de coucou” op het grondgebied van Attré.

Foto Eddy Goens



Algemeen



Antwerpen

Toekomstplan 2020:

813 km extra tramsporen

De Lijn pakte onlangs uit met een mobiliteitsvisie voor 2020. Het hele dossier is een behoorlijk dikke bundel papier waar we als redactie nog niet zijn doorgeworsteld, maar waarvan we alvast enkele belangrijke items meegeven.

Het is de bedoeling om met dit plan de files te bestrijden en dus nog meer reizigers aan te trekken. Zo komen er buiten Antwerpen, Gent en de kust terug tramsporen in de rest van Vlaanderen. Een groot gedeelte hiervan was al bekend als Pegasus voor Antwerpen en Gent, Spartacus voor Limburg en Neptunusplan voor West-Vlaanderen. In het vorig nummer hadden we het al uitgebreid over Mechelen en de spoorverbinding naar Willebroek, Boom en Antwerpen met light-rail. Vanuit Antwerpen moet het dan verder naar Essen en zelfs Roosendaal in Nederland. Spoorverbindingen zijn er ook voorzien tussen Aalst, Dendermonde en Sint-Niklaas.

Opvallend is dat er naast light-rail ook gesproken wordt over light-train. Vanuit Gent zijn 7 light-trainverbindingen voorzien o.a. naar Maldegem en Zelzate, terwijl men in de agglomeratie een zevental doorgaande tramlijnen voorziet.

De meest verrassende en grootste (sneltram)projecten zijn in Vlaams Brabant voorzien, waar vanuit de Brusselse rand een waaiert van sneltramlijnen naar de rand van de provincie zijn bedacht.

Er komen niet minder dan 33 nieuwe tramlijnen en 41 buslijnen bij in Vlaanderen, waarvan 13 snelbussen.

We komen hier wellicht uitgebreid op terug in een volgend nummer.

Reclame-trams

7002	Electrabel	sinds april 2009; ex Studio Brussel
7004	De Lijn (gekleefd)	laatste reclame was Decathlon
7007	Tunesië	sinds april 2009; ex Ricoh
7026	KLM	sinds mei 2009, totaal vernieuwd
7043	Terre Bleue	sinds februari 2009; ex Grobet
7049	De Lijn (gekleefd)	sinds mei 2009; ex Napapijri had tussenin éénmalig reclame voor TMF
7051	Electrabel	sinds april 2009; ex Mango
7054		heeft in januari 2009 zijn reclame verloren
7202	Electrabel	sinds april 2009; ex Fortis

21 nieuwe trams

In het kader van de ingebruikname van de tramsporen op de Dascottelei op 15 mei bracht de bevoegde minister heuglijk nieuws. De bewindsvoerders zijn er uiteindelijk toch in geslaagd om 21 nieuwe trams aan te kopen. Er is hier sprake van "Hermelijntoestellen" of "aanverwante types" van deze lagevloertram. Al een hele tijd gonst het van de geruchten dat het terug trams met draaistellen moeten worden. Van de Hermelijnen is bekend dat dit type tram zelfs niet meer geproduceerd wordt door de fabrikant. Ook is het op zijn minst eigenaardig dat er al gekocht is zonder te weten welk type. De aanbesteding bedraagt 48 miljoen euro.

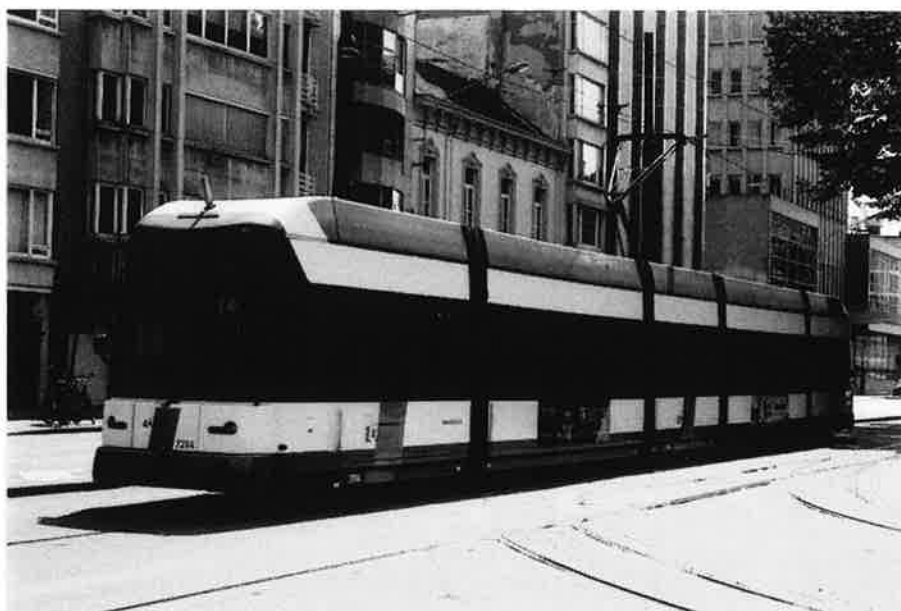
Aanpassing huisstijl

Sinds begin mei duiken er op tram en bus "nieuwe" cijfers op. Waren het tot nog toe grijze cijfers op een witte achtergrond, dan zijn dit nu witte cijfers die naast het gele logo in de grijze schorten is geplaatst. Bij de bussen verhuist voor en achter het nummer naar de bestemmingsaanduiding. Omwille van de buffers of de koppelingen bij de PCC's blijven de oude nummers voor en achter behouden. Bij enkele Hermelijnen (7204 en 7214) werden eveneens voor en achter een groter cijfertype gebruikt.

Tunnelevent

Op zaterdag 4 en zondag 5 april 2009 kon het grote publiek kennis maken met de premetro tunnel die al meer dan dertig jaar ongebruikt onder de Turnhoutsebaan ligt. De belangstellenden konden de ondergrond induiken via de schacht naast de Ring, ter hoogte van de Stenenbrug. Deze put is ongeveer

Ter illustratie van de nieuwe cijfers deze Hermelijn 7214, ter hoogte van de Harmonie. 1 juni 2009 foto Luc Couscheir



25 meter diep en heeft een diameter van 22 meter. De tunnel verlaten gebeurde aan het Koningin Astridplein. Om de toevloed van belangstellenden op te vangen was er een gratis trampendel tussen het Centraal Station en Silsburg. Bovendien was er een buspendel vanaf de parking aan het Sportpaleis naar de Stenenbrug. In het totaal lokte het evenement ongeveer 15.000 belangstellenden.

Een beetje geschiedenis:

In 1970 wordt er gestart met de werken aan een eerste vak tussen het Centraal-Station en de Groenplaats. Dit stuk was amper 1,3 km lang en werd in 1975 in gebruik genomen. Ondertussen was al gestart met de verlenging van deze koker vanaf het station tot de Belgiëlei (met bijkomende in- en uitgang in de Mercatorstraat). Een belangrijke stap was in 1990 de ingebruikname van de tunnels naar Linkeroever. Al in 1976 werd er gestart met de aanleg van kokers tussen Centraal Station en Sportpaleis met een aftakking vanaf Schijnpoort naar de Ten Eeckhovelei. De oplevering gebeurde pas in 1996, twintig jaar later. Aanvankelijk voor lijn 3, later voor lijn 5 en recentelijk ook lijn 6. Eén van de tunnels tussen het centrum en de Schijnpoort (onder de Kerkstraat) ligt er nog steeds onafgewerkt en ongebruikt bij. Er werden inmiddels ook nog tunnels geboord onder de Turnhoutsebaan (met uitgang op het Cogelsplein) en de Stenenbrug met uitgang ter hoogte van de Plantin en Moretuslei. Het is dit laatste stuk dat nu geactiveerd gaat worden.

Een beetje toekomst:

Als alles goed gaat komt het 3,5 km lange stuk vanaf de Leien (Frankrijklei) tot Stenenbrug in 2015 in dienst. Lange tijd leefde het idee om de bewuste koker voor de Pegasuslijnen naar Malle en Ranst maar in gebruik te nemen tot station Opera. Dit impliceerde wel dat hier een kopstation moest komen en er dubbelrichtingtrams nodig zijn. Er doken ook plannen op om het nog ongebruikte tunnelgedeelte te gebruiken als autotunnel en/of parking. Hier kwam er recentelijk een doorbraak. De trams kunnen bovenkomen op de Leien (en verder rijden in zuidelijke richting). Langs de kant Stenenbrug is men er nog niet uit langs waar de trams verder moeten richting Wijnegem (en verder naar Schilde en Malle). Laten we Pegasus nog maar even voor wat het ooit

wordt, in eerste instantie zou lijn 24 in 2015 door de koker moeten rijden. Er is beslist om maar een beperkt aantal stations in gebruik te nemen. Komen niet in dienst: Collegelaan, Drink, en Carnot. Komt wel in dienst: Zegel, dit wordt een belangrijk overstappunt tussen boven- en ondergrondse lijnen. Over Opera en/of Astrid is men er blijkbaar nog niet uit, wordt het één van beide of alle twee. Het is niet erg zinvol om reizigers snel (daarom weinig tussenstations) naar het centrum te brengen en ze dan geen mogelijkheid bieden om in hetzelfde centrum uit te stappen. De beslissing om (enkel) Zegel in dienst te nemen wil ook zeggen dat een reiziger daar een keuze moet maken tussen bovengronds traag met tram of bus, of snel via de ondergrond. Het betekent ook dat De Lijn voor keuzes staat. Gebruiken ze voor Pegasus ook meterspoor of gebruiken ze 1435mm met een derde spoor. Vakantiebezoeken aan Zwitserland hebben ons er alvast van overtuigd dat hoge snelheden (100km/uur) best mogelijk zijn op een degelijk uitgeruste spoorbedding. In de wetenschap dat lijn 24 en Pegasus ondergronds gaan en er ooit een stelplaats komt in Wijnegem blijft er een bovengrondse verbinding nodig. Dit kan nu via de bestaande lus van de Engelselei waarbij er dan ook nog steeds bovengrondse sporen nodig blijven richting Silsburg. Een andere mogelijkheid is om de verbinding te maken via de Ruggeveltlaan en zo aan te takken op lijnen 8 en 24 en verder met de lijnen 5 en 10. Bovendien blijft het afwachten of naast lijn 24, ook de Pegasuslijnen in het centrum de ondergrond verlaten. In een brochure uitgegeven door een Antwerpse krant ter gelegenheid van het tunnel-event wordt overigens met geen woord over dit laatste gegeven gerept.

Reuzenpijp

Ter gelegenheid van de open tunneldagen werd aan de bevolking gevraagd om een passende naam te bedenken voor de metrokoker. Twee personen bedachten onafhankelijk van elkaar de naam "Reuzenpijp". Zij werden door de minister en De Lijn bedacht met de nodige bloemen en een abonnement voor het leven. Voor de niet ingewijden: deze koker loopt onder Borgerhout, een district van Antwerpen waar telkens een Reuzenstoet door de straten trekt.

L.C.



Een extra stel PCC 2 ter gelegenheid van het tunnelevent aan de eindhalte Silsburg. De tram staat correct aan "zijn nagel", de achterdeur komt ter hoogte van de perronhelling. Silsburg 4 april 2009, foto Luc Couscheir.

Dascottelei

We schreven het al in ons vorig nummer: de laatsten zullen de eersten zijn. Op 15 mei werd de verlenging van tramlijn 8 via de Dascottelei naar Silsburg ingereken. Deze verlenging is het eerste tramproject uit het Masterplan Mobiliteit dat is afgewerkt. Zoals gebruikelijk werd de officiële handeling verricht door de minister-trambestuurster aan het commando van de 7262. Het lint werd doorgereden omstreeks 15u15. De tramdienst was wel al gestart van 's morgens en voor de gelegenheid reden er 9 Hermelijnen en 1 PCC1 in de basisdienst. Vier van deze trams werden gevonden op lijn 15. Daar werden zij op hun beurt vervangen door PCC2 stellen. Na de inhuuldingsrit was er nog een gezellige receptie in het trammuseum en kon de goednieuwsshow verder gaan. Geld voor 21 nieuwe trams en voor Brabo I (zie elders). Al dat Hermelijngeweld was blijkbaar teveel voor de tractievoorziening. Na de receptie zagen we op infotram dat de "rode lichtjes" van de lijnen 8 en 11 verzamelen hadden geblazen. De tramdienst was ongeveer 40 minuten verstoord. Met de verlenging van tramlijn 8 krijgen dichtbevolkte wijken een betere ontsluiting met het openbaar vervoer. Mede dankzij de aanleg van de vrije tram- en busbaan rijdt je met de tram op 12 minuten naar Berchem station en ben je na 25 minuten aan de Nationale Bank. Na 30 minuten sta je op de Groenplaats. Het zijn vooral de eerste en de laatste bestemming die gesmaakt worden door de reizigers. De Nationale Bank kon je met lijn 24 al via het stadscentrum bereiken. Voor de Groenplaats moesten de reizigers van Silsburg tot voor kort een overstap maken wat nog steeds als een nadeel werd ervaren.

Ter promotie van lijn 8 werden onder de bewoners rond het nieuwe traject en deze van Borsbeek en Wommelgem zo'n 24.000 probeerpassen ter kennismaking bedeed. Op de Dascottelei werd een vrije tram- en busbaan aangelegd op de middenberm. Langs beide zijden daarvan werd één rijstrook omgetoverd tot parkeerstrook zodat het totaal aantal parkeerplaatsen nagenoeg behouden bleef. Naast een totaal nieuwe halte ter hoogte van de Van den Hautelei werden ook de haltes aan de Herentalsebaan, ook deze aan het kerkhof, de terminussen Silsburg en Eksterlaar grondig vernieuwd. Terloops vermelden dat ook buslijn 19 gebruik maakt van de bedding. Over de spoorligging en inrichting van die terminussen hadden we in ons vorig nummer toch wel enkele bedenkingen gemaakt. Jammer genoeg zijn deze bewaarheid. In Silsburg werd er door De Lijn wel naar gestreefd om met een zo groot mogelijke draaistraal te werken en toch voldoende "rechte lijn" te bekomen voor de perrons. De oprijwissel die vroeger bij het begin van de eindboog lag, verhuisde halverwege de boog. Het resultaat is een te krap perron op het binnenste spoor (lijn 24). Daar kan amper één gekoppeld PCC-stel staan waarvan de achterste deur zich zelfs ter hoogte van de helling situeert. Een tweede tram staat dan met de voorzijde over een toegangsweg terwijl de achterkant nog op de nieuw

geplaatste oprijwissel staat. Komen de trams van de twee lijnen niet netjes om en om aan de eindhalte, dan zitten ze letterlijk elkaar in de weg. De eerlijkheid dwingt ons ertoe hier het volgende aan toe te voegen. Deze terminus was en blijft een moeilijk geval. Het situeert zich over drie gemeenten: Deurne (Antwerpen), Borsbeek en Wommelgem. Blijkbaar is het anno 2009 nog steeds niet mogelijk om tot een gezond compromis te komen en blijft dorpspolitiek de regel. Elke burgemeester verdedigt ten allen prijs zijn territorium, en daar kan zelfs een minister-trambestuurster niet tegenop. In ons vorig nummer (blz. 16) voorspelden we enig te verwachten rangeerwerk aan de terminus Eksterlaar wegens het ontbreken van overloopwissels. Dat is helaas waarheid gebleken. We waren al enkele maal getuige van het op juiste volgorde zetten van een spitstram van lijn 11. Als het echt tegenzit wordt daarmee ook nog eens een tram van lijn 8 opgehouden, maar we hebben toch twee wissels uitgespaard.

Toekomst; zie ook hiervoor bij Tunnelevent.

Wanneer in 2015 de werken aan de Reuzenpijp en de bovengrondse tramverlenging richting Wijnegem gerealiseerd zal zijn, zal het ook mogelijk zijn om rechtstreeks met de tram van Deurne Noord naar Zuid te reizen. De verschillende tracés voor deze nieuwe tramlijn (en Pegasus) werden onlangs door De Lijn voorgesteld. We sommen de mogelijkheden nog even op.

De grootste kanshebber is (na ingebruikname van de metrokoker Turnhoutsebaan in 2015) om gewoon de Herentalsebaan (lijn 24) te blijven volgen tot de Dascottelei en dan via de Florent Pauwelslei en de Rugeveltlaan tot De August Van De Wielelei. Daar zouden dan al enkele jaren lijn 5 en 10 richting Wijnegem moeten rijden. Een variëteit daarop is om niet de Herentalsebaan te volgen maar de daaraan parallel lopende Boterlaarbaan. Deze straat wordt nu al grotendeels gebruikt om de Herentalsebaan te ontlasten. Er moeten dan ook meer dan twee kilometer extra sporen geplaatst worden. In beide gevallen is er een afakking voorzien van juist noordelijk langs de snelweg E313 tot het rondpunt van Wommelgem met daar een grote P+R. Er waren hiervoor nog andere alternatieven in de running. Het meest drastische was om vanaf de terminus Silsburg via de Autolei (R 11) naar het rondpunt te rijden. Wat het ook niet haalde is een tramlijn achter de huizen naar datzelfde rondpunt. Een derde variëteit bestond uit een verbinding vanaf de nieuwe stelplaats.

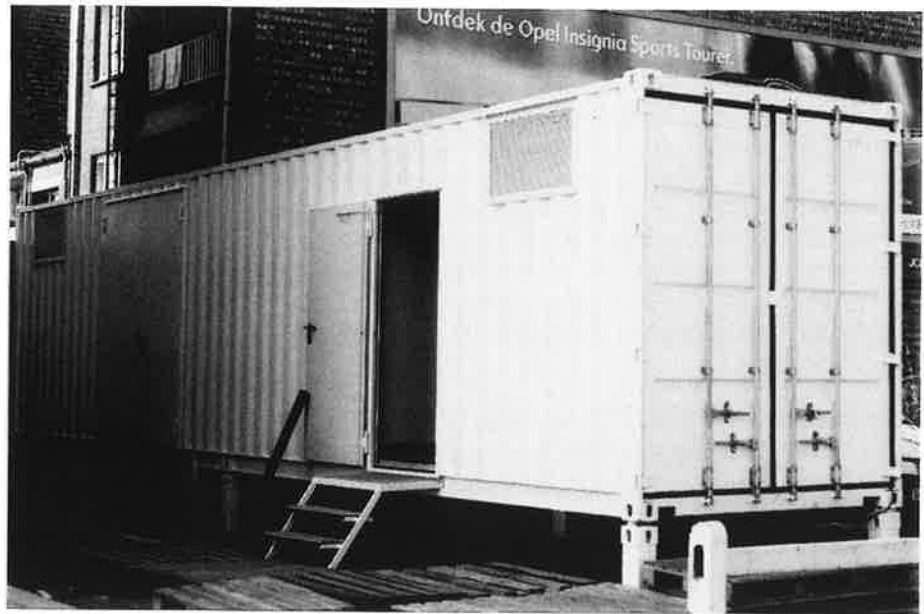


Proefrit met PCC 7126 in de Dascottelei op 24 april 2009.

Foto Alain Janmart

Het "voorlopig" tractiestation op de hoek van de Dascottelei en de Herentalsebaan. Een definitief tractieonderstation wordt gebouwd op de Herentalsebaan ter hoogte van het "Mestputteke". Dascottelei, 20/4/09

foto Luc Couscheir



lijnenbundel 420

Deze buslijnen richting Herentals en Lier blijven rijden via de Boterlaarbaan i.p.v. de Herentalsebaan. Zij werden sinds einde 2008 via deze straat omgeleid omwille van de spoorwerken aan de Dascottelei en de hernieuwing van de terminus Silsburg. Een recent bericht (mei 2009) aan de haltepalen brengt het volgende: "wegens de spoorwerken blijven de buslijnen 242 en bundel 420 rijden via de Boterlaarbaan". Nochtans zijn deze spoorwerken (en de bijbehorende wegwerken al gedaan sinds einde maart. Lijn 244 heeft wel zijn normale reisweg hernomen.

Incident bovenleiding

Tengevolge van een losgekomen bovenleidingsrail in de premetro tunnel tussen Linkeroever en Groenplaats sneuvelden er twee panto's en was het tramverkeer onderbroken op de lijnen 2, 3, 5 en 15 tussen 8 en 11u30. Op het ogenblik van het incident waren er zeven trams in de bewuste tunnel. In volle spits moesten ongeveer duizend reizigers via de gangpaden geëvacueerd worden. Er werd eveneens een buspendel ingesteld.

Infotram 10/04/2009

Een eerste nieuwe aankondiger voor de doortochten aan de halten werd in gebruik genomen op de Frankrijklei aan de halte stadspark (richting buiten stad). Het groot verschil met het in Antwerpen gebruikte "Infotram" is de aankondiging in real-time i.p.v. de wachttijd in minuten. Op de display verschijnen de eerstvolgende doortochten van meerdere tram- en buslijnen. Via een drukknop kunnen ook anderszins informatie bekomen over de doortochttijden. Dit display is nog in een testfase. Het is de bedoeling dat een groot aantal belangrijke halten in Vlaanderen er mee worden uitgerust.

De nieuwe display twee dagen voor de officiële ingebruikname. 8 april 2009.

Foto Luc Couscheir

Hardenvoortbrug

Deze brug, bij Antwerpenaren beter gekend als "den bocht van de Noorderlaan" gaat tegen de vlakke. Op dit gedeelte van de Noorderlaan dat aansluit op de Noorderplaats en de Italiëlei passeerden vele jaren terug de buurtspoorwegtrams richting Schoten, Brasschaat, Kapellen en Zandvliet. De brug die over de toegangssporen tot de douanegebouwen (entrepot) en de haven leidt, werd een aantal jaren terug met de nodige heibel hernieuwd. Eénmaal dit achter de rug verdween de entrepot tegen de vlakke en daarbij de toegangssporen naar de haven. Dus een maat voor niets. Nu waren er anno 2009 toch enkele politici die één helder moment hadden en met het oog op de verwachte herstelling van de tramverbinding richting Luchtbal en Ekeren, met het idee kwamen om deze nutteloze brug dan maar te laten verdwijnen. Op enkele plannen van de BAM is te zien dat de brug behouden bleef en dat de trambaan die ook op de Italiëlei in het midden ligt, ter hoogte van het kruispunt van de Noorderlaan en IJzerlaan met een s-bocht naar de zijkant komt te liggen.



Brabo I

Op vrijdag 30 april besliste de Vlaamse regering om het Masterplanproject Brabo I te gunnen aan de THV Silvius. Hiervan maken DG Infra+, Heijmans Infra, Frateur-de Pourcq Etn., Franki NV en een aantal banken deel uit. Hierdoor kunnen (eindelijk) een aantal tramverlengingen gerealiseerd worden. De werken kunnen nu in het najaar starten. Het omvat de tramverlengingen naar Boecheout, Wijnegem en de bouw van een nieuwe stelplaats. Concreet betekent dat THV Silvius de werken uitvoert, prefinanciert en onderhoudt voor minstens 25 jaar. De bouwkost bedraagt 124 miljoen euro.

Lijnen 130, 131, 132, 135 en 140, 141

Vanaf 4 mei kwamen er enkele bijkomende buslijnen in dienst in de zuid-oostelijke rand van Antwerpen.

Bundel 130:

Een nieuwe lijn 135 ontdubbeld en versterkt de bestaande 130 tussen Wilrijk (Universiteitsplein) en Lier (Veemarkt). In Lier rijdt deze lijn via een variatie tussen de Oudstrijderslaan en het station. De nieuwe lijn rijdt van maandag tot zaterdag, en geeft op die manier een dertig minutendienst tussen Wilrijk en Lier. Op zondag rijdt enkel lijn 130. In de week zijn er ook nog de versterkingsritten naar Boom (132) en Wilrijk centrum (131). Tussen Kontich en Schelle rijdt de specifieke schoollijn 133.

Bundel 140:

Een soortgelijke operatie gebeurde met lijn 140 die er een broertje bij krijgt met het nummer 141. De lijnen 140 en 141 rijden voortaan op de verbinding tussen Hoboken (Polderstad) en Wijnegem (Shopping). De lijn 140 rijdt tussen Hoboken Sporthal Sorghvliet en Wilrijk Universiteitsplein via het Wilrijkse industriepark en de 141 via de Krijgsbaan (R11). Zij kwam er op vraag van de bezoekers (gebruikers?) van het Crematorium. Eén van onze leden (die het genoeg heeft als chauffeur van de autobus te fungeren) en ook uw dienaar (inwoner van Wilrijk) vragen zich af waarom lijn 141 niet via de Valkstraat en de Kleine Steenweg naar De Bist rijdt. Het minste wat er van de reisweg via de Krijgsbaan kan gezegd worden is dat er daar veel minder klanten wonen. Er is trouwens geen halte op dit trajectgedeelte. Bovendien is het traject via de Krijgsbaan meer filegevoelig.

7387 terug in Antwerpen

Na meer dan 32 jaar is VA 7387 terug in Antwerpen. Deze tram werd na buitendienststelling in 1974 twee jaar later overgedragen aan de Franse museumvereniging AMITRAM uit Lille (Rijsel). Het was de bedoeling om deze vierasser daar in te zetten. Dit eveneens metersporige trambedrijf beschikte toen over eindpuntlussen. Enkele jaren later begon de modernisatie van de tramlijn, kwamen er kopeindpunten en werden er tweedehands trams uit ondermeer Bochum ingezet. In tegenstelling tot Gent, hebben deze trams daar nog vele jaren gereden tot ieders tevredenheid gereden. AMITRAM had inmiddels een eigen museumlijntje ingericht naast de Deule. Omdat de constructie van lussen daar niet kon gerealiseerd worden, was gebruik eenrichtingswagens niet praktisch. De 7387 stond al die jaren ongebruikt maar wel beschermd in een hangar veilig opgeslagen. De daar overbodige tram werd teruggekocht en naar Antwerpen overgebracht 16 april. Tijdens het openingsweekend van het trammuseum stond de tram tentoongesteld en kon door de vele belangstellenden bewonderd en gekeurd worden. 32 jaar hebben natuurlijk sporen nagelaten, maar uiterlijk

kwam hij nog redelijk goed voor de dag. Hopelijk is dit eveneens van toepassing op het technisch gedeelte. In afwachting op restauratie werd de tram op 20 april overgebracht naar de bewaarplaats in Weelde waar hij nu door onze krijgsmacht bewaakt wordt. Het is de bedoeling om de tram terug volledig in orde te brengen en hem samen met andere museumtrams in te zetten. Met andere museumtrams bedoelen we niet de PCC 1 die dagelijks nog rondrijden. We wensen VlaTAM veel succes toe met zijn nieuwste aanwinst.

Bestemmingsaanduiding in de displays

Sinds enkele weken werden een aantal eindbestemmingen van enkele buslijnen aangepast.

Lijn 23 rijdt nu tussen Montrealstraat-Luchtbal i.p.v. Luchtbal en de Waalse Kaai i.p.v. Zuid.

De lijnen 1 en 13 geven nu Eilandje i.p.v. Rijnkaai als terminus. Deze lijnen volgen ook een andere reisweg. Naar het Eilandje blijft de reisweg onveranderd, maar na de doortocht aan de Rijnkaai rijden de autobussen na het passeren van de Londenbrug linksaf naar het Kattendijkdok Oostkaai. Ze wachten daar hun vertrekkur af ter hoogte van het douanegebouw en rijden vervolgens via de Binnenvaartstraat (lijn 31) naar de Noorderplaats en de Italiëlei. Op die manier omzeilen zij eveneens een ernstige verkeershinder wegens bouwactiviteiten aan de Londenstraat en Noorderplaats.

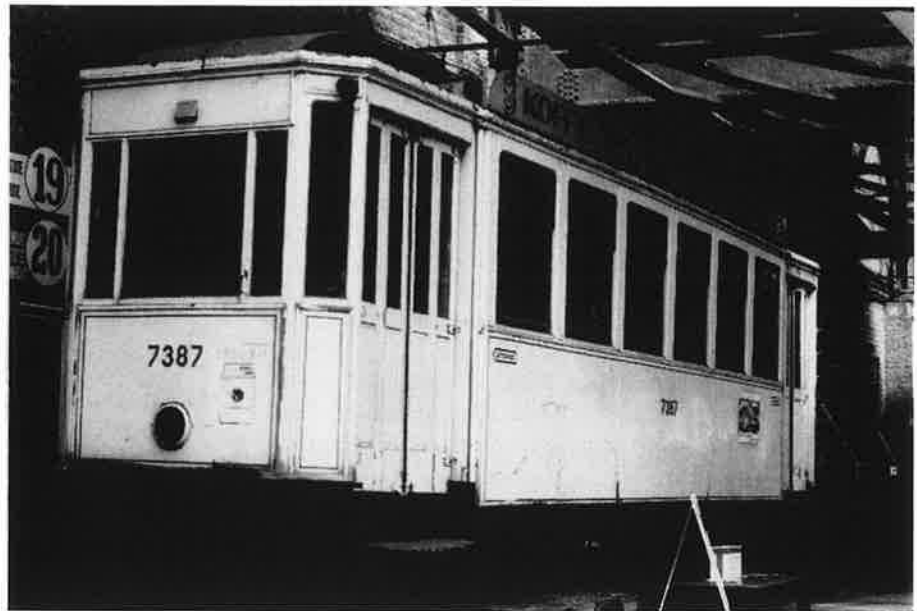
Noorderkempen

Tezamen met de pendeltreinen tussen Noorderkempen en Antwerpen-Centraal worden vanaf 15 juni 2009 ook de dienstregelingen van de buslijnen naar en van Noorderkempen aangepast. Van lijn 440 (Herentals – Malle – Brecht – Essen) zijn de doortochtijden in de beide richtingen afgestemd op de vertrek- en aankomsturen van de treinen. In de basisdienst tijdens de week is er nagenoeg een uurdienst tussen 6 en 20 uur. Geen treinen tijdens het weekeind, dus ook geen autobussen in Noorderkempen.

Vanaf 1 september wordt het aanbod verder uitgebreid. Lijn 602 rijdt dan vanaf Meer, Minderhout, Hoogstraten, Sint-Lenaarts en Sint-Job (Kruispunt), lijn 432 vanuit Turnhout, Vorselaar, Beerse, Merksplas, Rijkevorsel en Sint-Lenaarts. laatste lijn. De bundel 600 wordt ingrijpend veranderd om betere aansluitingen te maken:

- 600 Antwerpen – Schoten – Brecht – Rijkevorsel – Hoogstraten
- 601 Antwerpen – Schoten – Sint-Job Kristus Koning
- 602 Meer – Minderhout – Hoogstraten – Sint-Lenaarts – Brecht (centrum, station) – Sint-Job – Schoten (via ring) – Merksem – Antwerpen
- 605 Antwerpen – E19 – Brecht – Rijkevorsel – Hoogstraten. Deze sneldienst wordt drastisch ingeperkt omdat de trein sneller is. Reizigers worden verwezen naar lijn 602 en kunnen ofwel overstappen op de snelle trein of blijven zitten op de trage autobus.
- 610 Antwerpen – Schoten – Schilde – Oelegem
- 620 Antwerpen – Schoten – Brecht – Rijkevorsel – Hoogstraten
- 621 Antwerpen – Schoten – Sint-Job Kristus Koning

Aan Noorderkempen zijn er niet alleen goede aansluitingen van en naar de trein maar ook tussen de buslijnen 432, 440 en 602 onderling. De aankomst- en vertrekuren van de autobussen situeren zich tussen .57 en .02. Zij moeten dus een vlotte overstap op de trein (A=.52 en V= 08) mogelijk maken.



*De 7387 zoals hij op 18 april 2009
gepresenteerd werd in het VlaTAM.
Foto Luc Couscheir*



*Een nieuw type autobus is verschenen
op de Vlaamse wegen. Deze 2203 39 is
een Volvo 7700 integraalwagen. Deze
foto van Jacques Peeters werd op 2
mei 2009 genomen aan het oude
station van Maldegem.*



*Op 24 april 2009 zorgde een te hoge
vrachtwagen voor deze chaos op de
Rooseveltplaats. De 4124 van lijn 14
liep vertraging op en de bestemming-
aanduiding werd afgevoerd.
Foto Gunther Beckwee.*

BRUSSEL, de netwijzigingen 1967-68 (deel 5) (vervolg van RR 4/2008)

Trams die voor de éénmansdienst konden worden aangewend.

1501-1515 Enkel in dienst op lijn 88 en op sommige momenten 1 AGENT.

9000-9100 Reeds 28 motorwagens waren vanaf 1965 tot op 4 april 1967 verbouwd tot zuivere éénmanswagens, het is te zeggen dat de ontvangerspost verwijderd werd. Deze verbouwing liep nog verder door tot in 1968, waarbij er uiteindelijk 20 motorwagens nooit verbouwd werden. (1 AGENT op tramlijnen 1, 2, 4, 6, 8, 11, 15, 25, 35, 56 en 93).

7138 Deze PCC van de stelplaats Renbaanlaan werd ontdaan van zijn ontvangerspost en uit-sluitend gebruikt op de lijnen 1, 2, 4, 6 of 25.

7092, 7118, 7122, 7133, 7135 en 7139 Deze wagens verdeeld over de stelplaatsen Renbaanlaan (steeds 1 AGENT op lijnen 1 en 2, op sommige ogenblikken ook lijnen 4, 6, 25) en Woluwe (1 AGENT, sommige ogenblikken op lijn 28).

5006, 5023 Vierassers van stelplaats Woluwe: op sommige ogenblikken 1 AGENT op lijn 28, vanaf 9 januari 1968 vanuit deze stelplaats ook op lijn 25.

De éénmansbediening bij de MIVB stond nog in zijn kinderschoenen en was eerder weggelegd tot de minder drukke lijnen of beperkt tot de minder drukke ogenblikken, wat het voor de reiziger niet altijd even duidelijk maakte. Bovendien konden de automatische ontwaardingsapparaten voor de rittenkaarten niet gebruikt worden om het gratis transitobiljet in ontvangst te nemen, zodat hiermee de bestuurder nog extra belast werd. Pas in de zomer van 1971 werd er voor de lijnen 101, 102 en 103 een specifieke transitomaat bijgeplaatst.

Volgende lijnen reden uitsluitend in 1 AGENT: 1, 2, 8, 11 en 93; de zogenaamde Koningsstraatlijnen.

Op werkdagen na 20 uur: 4, 6, 15, 28, 25, 35, 56 en 88.

Op zaterdagen gedurende de ganse dag: 4, 6 en 15.

Op zondagen: 4, 6, 15, 25 en 88.

In de periode 1964-65 werd een tijdlang op de weekavonden ook op de lijnen 63 en 76 de éénmansbediening tijdelijk toegepast maar daarna terug afgeschaft. De éénmansbediening werd in de periode tussen 1 september 1967 en 16 april 1968 verder uitgebreid op volgende lijnen:

Op lijn 88 op zaterdagen, de hele dag vanaf 16 september 1967 en vervolgens volledig vanaf 4 december 1967 tot de afschaffing op 9 januari 1968.

Op lijn 75 vanaf zijn indienststelling op 16 december 1967.

Op lijn 101 op zondagen vanaf 4 februari 1968 en 's avonds vanaf 5 maart 1968.

Op lijn 23 's avonds van maandag tot zaterdag en de hele zondag vanaf 19 maart 1968.

Op lijn 32 's avonds van maandag tot vrijdag vanaf 19 maart 1968.

Op lijn 92 en 94 non stop vanaf de indienststelling op 19 maart 1968.

AUTOBUSSEN

Bestemd voor de lijndiensten en diverse extra diensten, afgeleverd in de periode 1956 tot 1965, uitsluitend éénmansbediening.

Nummers	merk	bouwjaar	stelplaats
8001-8015	Bussing-Ragheno	1956	400
8016-8045	Brossel-Ragheno	1956	500
8046-8060	Mack-Famillereux (ABR)	1957	200
8061-8120	Brossel-Van Hool	1957-58	200
8121-8150	Brossel-Van Hool	1957-58	400
8151-8220	Brossel-Jonckheere	1959-60	400
8221-8280	Brossel-Van Hool	1960	200/400/500
8281-8340	Brossel-Van Hool	1961	300/500
8901-8903	Bussing	1961	800
8911-8913	Magirus	1961	800
8921-8922	Mercedes	1961	500
8341-8356	Brossel-Jonckheere	1962-63	800
8357-8366	Fiat-Van Hool	1963	800
8367-8420	Fiat-Van Hool	1964-65	800

Stelplaatsen:

200	Brogniezstraat lijnen 36, 46, 47, 48, 49, 50, 54 en 57
300	Leuvensesteenweg lijnen 20, 29 (zat- en zon), 54 en 76 pendel
400	Renbaanlaan lijnen 17, 22, 27, 30, 33, 36, 42, 43, 96
500	Vandermeerenstraatlijnen 20, 22, 33, 64, 66 en 85
800	Frontispiesstraat lijnen 5, 29 (week), 37, 38, 65, 86 en 89

Inzet autobussen bij het ingaan van de winterdienst tijdens de week (4 september 1967)

Lijn	avondspits	avond	stelplaats
5	12	2*	800
17	12	2	400
20	15	3	300/500
22	20	3	400/500
27	11	3	400
29	13	X	800/300**
30	12	X	400
33	17	3	400/500
36	10	2	200
37 / 38	12	X	800
42	5	2	400
43	1	1	400
46	14	2	200
47 / 57	17	2	200
48	5	2	200
49	8	X	200
50	6	X	200
54	23	1***	200/300
65	10	2	800
64 / 66	19	4	500
76 pendel	4	2	300
85	21	2****	500
86	8	2	800
89	9	2	800
96	13	2	400
totaal	297	44	

* 5d Flagey – Schaarbeek station

** 300 enkel op zaterdag of zondag

*** 54b Machelen – Luxemburgplaats

**** 85d Beurs – Berchem

X geen uitbating

FASE 1 31 oktober 1967 (geen netplan beschikbaar)

Afgeschaft: tram ROOD 74 GEEL
tram BLAUW 91 ROOD

Ook de gecombineerde diensten 90/91 en 91/90 komen te vervallen

Uitbreidingen: tram ROOD 90 GEEL
i.p.v. ROOD 90 BLAUW

Rogierplein – Zuidstation (tussen het Bos en het Zuidstation via de oude lijn 91, met nieuw eindpunt op de Jamarlaan nabij het Zuidstation).

Nieuw: autobus ROOD 78 GEEL
Zuidstation – Klein Eiland

In het begin reed deze lijn dagelijks en 's avonds, vanaf 3 december 1967 echter niet meer 's avonds en op zondagen.

Nieuw lokaal transitopunt:

Noordstation tussen lijn 90 (reizigers opgestapt vanaf het Meiserplein en de lijnen 52, 56, 58, 58/, 60 en 81 tot aan het Zuidstation en omgekeerd).

Zuidstation tussen lijn 90 (reizigers opgestapt vanaf de Terkamerenlaan en de lijnen 52, 56, 58, 58/, 60 en 81 en omgekeerd).

Buiten dienst gestelde tramtrajecten:

Tram 74 Weldoenersplein – Milcampsiaan en

Tram 74 Baraplein – Klein Eiland (de lus met rijrichting Baraplein-Barastraat-Frankrijkstraat-Baraplein kan nog steeds bereden worden door lijn 58/).

Nieuwe traminfrastructuur:

Om het doorgaande tramverkeer van de lijnen 45 en 102 niet te verstoren op de Jamarhelling werd een bijkomend overloopspoor geplaatst om de stilstaande trams van lijn 90 te kunnen passeren.

Materiaalsveranderingen:

Op lijn 90 werden van maandag tot zondag de 4000-en aangevuld met een beperkt aantal standaardstellen tijdens de spits in de week en één stel op zaterdagochtend. (Om de trambestuurders van de stelplaats Woluwe vertrouwd te maken met de gelede 4000-en, werden reeds op 19 september 1967 de vier motorwagens waarover de stelplaats Leuvensesteenweg beschikte overgebracht naar Woluwe. De stelplaats zette voorheen enkele standaardstellen in op de 90/91 in de ochtendspits op wekdagen). De stelplaats Leuvensesteenweg beschikte voortaan enkel nog over standaardtramstellen.

Tramlijn 60 (versterkt) kreeg van maandag tot zaterdag uitsluitend standards + bijwagens, 's avonds van maandag tot zaterdag losse standards en werd op de zaterdagavond ook aangevuld met 9000-en. Op zondagen reden er naast de gebruikelijke 9000-en ook nog een aantal losse standards.

De tramlijnen 35 (deels) en lijn 9 (volledig) verloren hun 4000-en van maandag tot vrijdag. Zij werden omgeruild met standaardmotorstellen afkomstig van de afgeschafte 90/91.

Lijn 28 tot dan uitsluitend met losse standards op zaterdagen, behalve 's avonds met 7000-en en de lijnen 63 en 76 zagen hun 7000-en verminderen ten voordele van standaardstellen. Op zondagen (meer) losse standards, aangevuld met enkele 7000-en.

Opmerkingen:

Deze eerste voorzichtige aanpassingen waren het startschot waarbij reeds een aantal samenlopende tramtrajecten voor goed werden buiten dienst gesteld. Enkele lijnen ondergingen reeds materieelwijzigingen waarvan sommige enkel op bepaalde tijdstippen. Men merkt op dat om van de lokale transitopunten te kunnen genieten (die gratis waren met

gebruik van het transitobiljet) er enige kennis van zaken nodig was. De MIVB wilde in zekere zin de geest van de afgeschafte lijnen laten doorlopen zonder rekening te houden met reizigers die van verder kwamen of "tegenovergestelde" overstappen wilden maken en hierdoor het gewone overstapticket (dus met een duurder tarief) moesten betalen.

FASE 2 28 november 1967 (zie netplan FASE 2)

Afgeschaft: tram BLAUW 15 BLAUW
tram BLAUW 64 GROEN

Uitbreidingen: autobus GROEN 66 BLAUW
Munt – Paduwaplein

Tussen De Boeckstraat en het Paduwaplein (voorheen een uitbreiding op sommige tijdstippen van autobuslijn 64)

Nieuw: tram BLAUW 101 BLAUW
ringlijn Zuidstation – Zuidstation

Traject zoals voorheen lijn 15, maar met bediening van het Zuidstation via de tramtunnel en de Overdektestraat.

tram ROOD 102 ROOD

Bijkomende ringlijn, enkel met bediening van maandag tot zaterdag, tot omstreeks 20 uur. Zoals lijn 101 maar met een uitbreiding in het westen doorheen Sint-Jans-Molenbeek.

Nieuwe lokale transitopunten: nihil

Buiten dienst gestelde tramtrajecten:

Tramlijn 15 (gewone reizigersdienst): bovengrondse verbinding Hallepoortlaan tussen Fonsnylaan en de Ruslandstraat. Vanaf 30 april 1968 zullen er op dit vak opnieuw enkele uitrukkende trams van lijn 102 rijden, toegankelijk voor reizigers.

Nieuwe traminfrastructuur:

Nihil, maar herinvoering van regelmatig tramverkeer op het vak Hertogin Van Brabantplein en het Sint-Jan Baptist voorplein, zijnde de tramsporen van ex lijn 64, sedert 1959 dienstsporen, alsook in de Edingenstraat t.o.v. de stelplaats.

Materiaalswijzigingen, gewijzigde diensten

Tramlijnen 63 en 76 en autobuslijn 66 kregen een verhoogde frequentie van maandag tot vrijdag.

Opmerkingen:

Door het afschaffen van autobuslijn 64 is het Verdiplein sedert 1959 niet meer door openbaar vervoer bediend. Door het in dienst stellen van de tramlijnen 101 en 102 werd er een grote nieuwigheid ingevoerd, namelijk twee lijnen waarnaar je gratis kon overstappen en ook omgekeerd, voor zover je geen heen- en terugrit uitvoerde. Tramlijn 103 een derde dergelijke lijn en uiteraard de belangrijkste van de drie zou spoedig volgen.

FASE 3 12 december 1967 (zie netplan FASE 3)

Afgeschaft: autobus GEEL 22 WIT
autobus BLAUW 76 GEEL (pendel)

Uitbreiding: autobus ROOD 20 WIT
Basiliek – Verheyleweghen

Verlengd tussen de Montgomerysquare (Pater E. Doyenstraat) en het Verheyleweghenplein.

Ingekort: tram GROEN 45 GROEN

Naamsepoort – Tervuren

tram GEEL 56/ ROOD

Evere – Zuidstation

(enkel de trams in de richting Zuidstation gebruikten de aanduiding 56/

tram BLAUW 76 GEEL
Meiserplein – Meirondpunt

Nieuwe lokale transitopunten:

Herbevestiging Meiserplein in dienst sedert 11 juli 1967 voor tramlijnen 63 en 76 en autobuslijn 77. Herbevestiging stelplaats Woluwe in dienst sedert 23 juni 1963 tussen tramlijnen 39, 40 en 41 en autobuslijnen 42 en 45 onderling. Tramlijn 41 rijdt voortaan niet meer op zaterdagen, terwijl nu enkele diensten van tramlijn 39 eindigen vanuit Stokkel aan de Kunstlaan.

Nieuw: autobus ROOD 20/ WIT

Zuidstation – Montgomerysquare

Deze autobuslijn is een tijdelijke versterkingslijn in afwachting van de invoering van fase 6 op 16 april 1968.

autobus BLAUW 77 GEEL

Meiserplein – Kerkhof van Brussel

Deze autobuslijn vervangt de autobuspendel 76 (zie hiervoor bij ingekort)

tram GEEL 103/ GEEL

IJzerplein – COOVI

Tijdelijk ingekorte lijn in afwachting van fase 3, in de rijrichting COOVI wordt de film 103 gebruikt.

tram GEEL 75 ROOD

Meirrondeplein – Neerpede

Zie ook bij fase 3 bis, hierna.

Buiten dienst gestelde tramtrajecten: Nihil.

Nieuwe traminfrastructuur:

Verbindingsboog Wetstraat – Hertogstraat ten behoeve van de lijnen 23/, 24/, 25/, 26/ en 39/.

Materiaalswijzigingen, versterkte diensten:

Door het in dienst stellen van tramlijn 103 met overwegend 7000-en, wordt tramlijn 52 vanaf nu van maandag tot vrijdag overdag gereden met standaardstellen en 's avonds met 9000-en. Op zaterdagen rijden op tramlijn 52 naast de gebruikelijke 7000-en ook een aantal standaardstellen, de zondagen bleven ongewijzigd. Tramlijn 75 kreeg 9000-en in éénmansbediening.

Autobuslijn 20/; zie bij nieuw.

Opmerking: autobuslijn 75 werd voorlopig nog niet in dienst gesteld wegens wegwerkzaamheden in Neerpede. In afwachting werd er nog een tramlijn 75 in dienst gesteld. Bijna alle autobussen van de stelplaats Vandermeerenstraat werden voorzien van een nieuwe lijnfilm met onder andere lijn 75, terwijl dit bij de tram slechts op enkele 9000-en van de stelplaats Koningslaan het geval was. Het tijdelijk karakter werd eveneens onderstreept door het feit dat de oude halteborden van tramlijn 56 overplakt werden met klevers voor lijn 75, terwijl de andere nieuwe lijnen steeds nieuwe borden kregen tijdens deze wijzigingen in 1967-68.

Zoals reeds eerder beschreven bestond er sedert eind 1965 voor dit project al een autobuslijn 55.

FASE 3 bis 4 januari 1968 (geen netplan)

Afgeschaffd tram GEEL 75 ROOD

Meirrondeplein – Neerpede

Nieuw: autobus GROEN 103 GROEN

Meirrondeplein – Neerpede

Met aangepast traject, omweg via de Marius Renardlaan.

Onder druk van lokale politieke tussenkomsten werd tram 75 niet door de aanvankelijk voorziene autobuslijn 75 vervangen, maar wel door een autobuslijn 103 vervangen, tevens met een gedeeltelijke verlegging via de Marius Renardlaan. Door deze toepassing was deze autobuslijn 103 dus een bijkomende antenne van tramlijn 103 te Anderlecht geworden, waarbij de overstap tussen autobus en tram 103

als niet bestaand werd beschouwd en waardoor en waardoor eer een derde overstap kon gemaakt worden zonder extra bijbetaling. Een latere reactie van de gemeente Ganshoren (zie verder bij fase 4) om ook haar korte autobuslijn 13 op deze wijze te exploiteren kreeg echter geen gunstig gevolg.

Buiten dienst gestelde tramvakken:

Tramlijn 75 Koning Soldaatlaan – Neerpede

FASE 4 09 januari 1968 (zie netplan FASE 4)

Afgeschaffd: tram GEEL 7 GROEN

tram GEEL 9 BLAUW

tram BLAUW 13 ROOD

tram BLAUW 14 GEEL

tram GEEL 56/ ROOD

tram ROOD 60 GROEN

Versterkingslijn: tram GROEN 58/ ROOD

tram GEEL 88 ROOD

tram GROEN 86 WIT

Uitbreiding: tram GEEL 103 GEEL

Tramlijn 103 wordt geheel in dienst genomen, de exploitatievorm bestaat echter uit 3 delen: Dieleghem – Meirrondeplein, Jette – COOIVB en Jette – Meirrondeplein.

Ingekort: tram BLAUW 13 ROOD

Lijn 13 wordt autobuslijn 13 tussen De Rivierenlaan en de Lakenlaan (pendellijn).

tram WIT 35 GEEL

Tramlijn 35 wordt beperkt tussen de Naamse Poort en Transvaal, rijdt niet meer na 20 uur en op zondagen. Op deze lijn komt hierdoor ook geen éénmansbediening meer voor. De diensten in transvaal worden op die ogenblikken overgenomen door een dan verlengde tramlijn 25.

WIT 25 WIT

Nieuwe lokale transitopunten:

Het reeds bestaande transitopunt aan het Rogierplein wordt nu ook uitgebreid tussen de tramlijnen 16 enerzijds en 52, 55, 58, 62 en 81 anderzijds, en omgekeerd (bedoeld voor de vroegere gebruikers van tramlijnen 9, 88 en autobuslijn 86).

Nieuw: autobus BLAUW 13 ROOD

De Rivierenlaan – Lakenlaan

tram BLAUW 19 GEEL

Groot Bijgaarden – Sint Denijsplein

tram GEEL 103 GEEL

Dieleghem – COOVI

tram GEEL 55 ROOD

Vredeplein – Kerkhof van Sint-Gillis

tram ROOD 62 GROEN

Berchem station – Terveurensespoort

autobus GROEN 87 WIT

Max Smallaan – Beurs

Buiten dienst gestelde tramtrajecten:

Tramlijn 9 Heilig Hartlaan

Tramlijn 9 Toekomststraat – Brandhoutkaai (enkelsporige vakken in diverse straten)

Tramlijn 9 Arteveldestraat

Tramlijn 35 Londenplein (enkel richting)

Tramlijn 60 Karreveld – Vredelaan

Tramlijn 88 Brandhoutkaai en omgeving (enkelsporige vakken in diverse straten)

Tramlijn 88 Beurs (Ortstraat)

Tramlijnen 56/ en 58/ eindlus Barastraat / Frankrijkstraat wordt voorlopig niet meer gebruikt voor de gewone dienst.

Nieuwe traminfrastructuur:

Ten behoeve van tramlijn 103 is er een nieuwe spoorbocht

Lahayestraat / Desmet de Nayerlaan tussen lijnen 11 en 16. Eveneens voor de ingekorte diensten van tramlijn 103/ kwam er een aangepast inhaalspoor ter hoogte van de Secrétinlaan met onmiddellijke wisselverwijdering bij de spoorbochten naar de Heilig Hartlaan van de ex lijn 9.

Materiaalswijzigingen, versterkte diensten:

Tramlijnen 10, 16, 19, 55 en 103 rijdt maandag tot vrijdag met 7000-en, aangevuld met standaardstellen in de spits.

Tramlijn 62 rijdt steeds met standaardstellen overdag, 's avonds en op zondagen met losse standaards, op zaterdag overdag ook met enkele 4000-en.

Tramlijn 52 krijgt op zaterdagen 4000-en ter vervanging van de standaardstellen en enkele 7000-en.

Tramlijn 55 heeft op zaterdag en zondag 7000-en, enkele standaardstellen op zaterdag en na de middag enkele losse standaards.

FASE 5 19 maart 1968 (zie netplan FASE 5)

Afgeschaft:	tram	WIT	1	BLAUW
	tram	ROOD	2	ROOD
	tram	BLAUW	4	GEEL
	tram	GROEN	6	WIT
	tram	WIT	8	ROOD
	tram	GROEN	10	GEEL
	tram	GROEN	11	GROEN
	tram	ROOD	16	GEEL

Uitbreiding: nihil

Ingekort: tram GEEL 93 GEEL wordt
WIT 93 GEEL

Schaarbeek station – G. Brugmannplein

De tramlijn wordt verlegd van het Vredeplein naar Schaarbeek station via het Verboekhovenplein.

tram ROOD 85 ROOD

Autobuslijn 85 wordt ingekort tussen Berchem station en het Centraal station.

Nieuwe lokale transitopunten:

Verboekhovenplein: tussen de tramlijnen 55, 92 en 93 (ten behoeve van de oude tramlijn 93)

Zavel: tussen de tramlijnen 32 en 94 (ten behoeve van de oude tramlijnen 4 en 6)

Marie-Joséplein: tussen de tramlijnen 32 en 94 (ten behoeve van de oude tramlijn 4)

Naamse Poort: tussen de tramlijnen 18 en 32 (ten behoeve van de oude tramlijn 6)

Voorzien maar niet uitgevoerd is het Liedsplein tussen de tramlijnen 55 en 94.

Nieuw:	tram	ROOD	18	GEEL
				Eeuwfeest – Fort Jaco
	tram	GROEN	32	BLAUW
				Beurs – Bosvoorde
	tram	WIT	92	ROOD
				Meiselaan – Dancoplein
	tram	WIT	94	BLAUW
				Jette – Boondaal

Buiten dienst gestelde trajecten:

Tramlijn 10 kruispunt Keizer Karellaan / Landsroemlaan met de Jettelaan, het vak blijft wel behouden voor de metersporige NMVB lijnen A1/ en B.

Tramlijn 93 Eenenstraat – Laudestraat.

Nieuwe traminfrastructuur: nihil

Materiaal en versterkte diensten:

Tramlijn 18 met 7000-en, aangevuld met standaardstellen tijdens de spitsuren van maandag tot vrijdag.

Tramlijn 32 met 7000-en, aangevuld met een bescheiden aantal standaardstellen van maandag tot vrijdag. 's Avonds éénmansbediening met 9000-en en enkele 7000-en. Op zaterdag en zondag steeds 7000-en zonder éénmansbediening. Op 19 maart 1968 was de gelede PCC 7501 voor het eerst in lijndienst te zien op deze lijn in het centrum van Brussel.

Tramlijnen 92, 93, 94 en tijdens de spitsuren ook 92/ en 94/ rijden steeds met 9000-en in éénmansbediening. Van maandag tot zaterdag (behalve 's avonds) rijden er ook enkele 7000-en op lijn 94.

Tramlijn 55 vervangt op zaterdag de losse standaards door 9000-en.

FASE 6 16 april 1968 (zie netplan FASE 6)

Afgeschaft:	tram	BLAUW	17	BLAUW
	tram	BLAUW	33	ROOD
	tram	GEEL	40	ROOD

Uitbreiding: nihil

Ingekort: autobus BLAUW 5 ROOD

Beperkt tot het vak Schaarbeek station – Flageyplein en wordt na 20 uur niet meer uitgebaat. De reizigers moeten dan de autobuslijnen 47 en 54 gebruiken, ook op zondag.

autobus ROOD 47 BLAUW

Het vak Zuidstation – Domeinlaan wordt niet meer bediend.

tram GROEN 81 WIT

Tijdens de daluren beperkt tussen Bockstaelplein en Meudonplein.

Nieuwe lokale transitopunten:

Flageyplein: tussen de tramlijn 81 en autobuslijn 5 (ten behoeve van het ingekorte vak van tramlijn 5).

De Troozsquare: autobuslijnen 46 en 47 voor de gebruikers van de afgeschafte tramlijn 40.

Verlegd, verlengd: autobus GROEN 48 ROOD

Beurs – Hoogtepunt 100 – Domeinlaan

autobus WIT 96 BLAUW

Bedient voortaan niet meer de Naamse poort.

Nieuw: tram GEEL 44 ROOD

Beurs – Tervuren

autobus BLAUW 21 ROOD

Moortebeek – Montgomerysquare

autobus BLAUW 95 BLAUW

Beurs – Bezemhoek

opmerking: door de ingekorte autobuslijn 47 wordt de Koningslaan niet meer door openbaar vervoer bediend. De autobuslijn 95 is in feite de herinvoer van de verbinding die tram 98 tot op 8 november 1960 verzorgde tussen Bosvoorde en de Beurs. Deze lijn 95 werd echter in tegenstelling van zijn voorganger in Bosvoorde op sommige tijdstippen verlengd tot de wijk Bezemhoek.

Nieuwe traminfrastructuur: nihil

Materiaal en versterkte diensten:

Autobuslijn 20/ verliest zijn versterkingsritten omwille van de nieuwe autobuslijn 21.

Aangezien de lijnfilms van de 5000-en voor de ingekorte tramlijn 81 niet aangepast werden, verscheen dit tramtype tot in de zomer van 1968 niet meer op deze lijn.

Buiten dienst gestelde trajecten:

Tramlijn 40 Bockstaelplein – Saintelettesquare (definitief)

Tramlijn 40 Kortenberglaan – Kunstlaan via de Jozef II straat (werd behouden voor mogelijke omleidingen tijdens de premetrowerken). (wordt vervolgt)

Raf Bonte

VERENIGINGSNIEUWS ALGEMENE LEDENVERGADERING 2009

Gent op zaterdag 28 maart 2009

Aanvang van de vergadering om 10u.

De aanwezige leden en de volmachten worden gecontroleerd en genoteerd.

Aantal aanwezige deelnemers: 24, aantal volmachten 8. Eén volmacht werd geweigerd omdat zij niet correct was.

De aanwezige deelnemers ontvangen een kopie van de agenda, alsook het verslag van de secretaris en van het kasverslag, het budget oor 2009 en een toelichting bij de uitstappen gehouden in 2008 ter info.

De voorzitter verwelkomt alle aanwezigen en meldt ons het recente overlijden van de leden René Stevens en André Rens in februari 2009. We beginnen de vergadering met één minuut stilte ter nagedachtenis van onze vrienden. We wensen de familie veel sterkte bij het verlies van hun dierbaren.

1. Verslag van de vorige algemene vergadering

gehouden te Adinkerke (De Panne) op zaterdag 22 maart 2008.

Het verslag van de vorige vergadering gehouden te Adinkerke op zaterdag 22 maart 2008 is verschenen in RR 2008/2. Het wordt door de voltallige vergadering unaniem goedgekeurd.

2. Verslag van de activiteiten in 2008.

- De tramrit gehouden ter gelegenheid van de algemene vergadering kan niet echt een succes genoemd worden. Dit was vooral te wijten aan de overdreven ijver van de begeleider van De Lijn.

- Op 1 november was er onze uitstap naar Nederland, meer bepaald naar de stadsnetten van Rotterdam, Den Haag en de tussenliggende verbinding Randstadrail. Deze uitstap kende een groot succes.

Wat het kostenplaatje van deze uitstappen betreft heeft de tramrit van 22 maart 625 € gekost en 425 € opgebracht, wat een malus van 200 € is. De uitstap naar Randstadrail op 1 november was met zijn kost en inkomsten van 670 € een break-even.

- Er zijn problemen geweest met de locatie voor onze maandelijkse bijeenkomsten te Antwerpen. Toen (einde 2007) bleek dat de huur van de zaal in Zurenborg drastisch ging verhogen (maal 4 + een toeslag voor de verwarming) moesten we op zoek naar een nieuw onderkomen. Dankzij de hulp en tips van enkele leden vonden we dan een locatie die zeer mooi gelegen was tussen het groen, namelijk het "Hof van Nauwelaerts", en dit aan een aanvaardbare prijs. Misschien was dit te mooi om waar te zijn. Wel geteld hebben we daar één maal "legaal" kunnen vergaderen en toen bleek dat de zaak daar failliet gegaan was. Onze komst heeft daar uiteraard niets mee te maken. We moesten dan terug op zoek naar een nieuwe locatie. Uiteindelijk vonden we dan de parochiezaal PAROZA in de Bachuslaan 67 te 2600 Berchem, op een tiental minuten wandelafstand van het station Berchem-Antwerpen. We hopen daar nu voor geruime tijd te kunnen vergaderen.

Zo kunnen we besluiten met eind goed – al goed.

3. Jaarverslag van de secretaris

Raf geeft toelichting bij het ledenverloop in 2008.

Overzicht van ons ledenaantal:

Aantal leden 2008: 252 gewone leden (-10 t.o.v. 2007)
+ 3 verenigingen

Totaal 245 leden eind 2008

Aantal leden 2009: (lidgeld ontvangen op 15 maart 2009)
234 vanuit 2008 + nieuwe leden

Ledenverdeling:	adressen in België:	222 = -6
	adressen in het buitenland:	12 = -2
	verenigingen (vzw's):	+ 3
	Totaal aantal leden:	237

De website bewijst zijn nut en is al meer dan 10000 keren bezocht. Wij kunnen hiermee nieuwe mensen bereiken en nieuwe leden verwelkomen. Regelmatig wordt er een nieuwsbrief verstuurd, nu al naar 80 leden, dat is een stijging met 20 t.o.v. 2007.

Tenslotte meld de secretaris dat er in 2009 een nieuw ontwerp van website zal komen met een frissere en modernere look.

4. Kasverslag over 2008.

Luc Couscheir geeft als schatbewaarder toelichting bij de financiële toestand van de vereniging.

Kasverslag werkingsjaar 2008:

INKOMSTEN	UITGAVEN
6883,82	6421,54
BONUS = 462,28	

5. Verslag van de kascommissie.

De heren Leo Jacobs en Leo Van Driessen hebben de documenten, ter staving van de inkomsten en uitgaven, in de loop van januari kunnen nakijken en geen onregelmatigheden vastgesteld. Zij verlenen dan ook ter zitting kwijting aan het bestuur.

6. Verkiezing van de kascommissie.

Om in overeenstemming te zijn met de Statuten en het Huishoudelijk Reglement, wordt er een derde, reserve kandidaat gezocht. De Heer Eddy Goens stelt zich hiervoor kandidaat. De vergadering is unaniem akkoord en hij wordt in deze functie aanvaard.

Het bestuur dankt de leden van de kascommissie voor hun inzet in de vereniging.

7. Nieuwe bestuursleden zijn nodig.

Toelichting: het is noodzakelijk om in de continuïteit van de werking van VeBOV, met voldoende bestuurders te zijn.

Op de voorafgaande oproep in het tijdschrift kwamen geen kandidaturen binnen. Bij de oproep tijdens de algemene vergadering stelt de Heer Jan Vandecandelaere zich kandidaat om bestuurslid te worden. Het bestuur is zeer verheugd met deze versterking en vraagt aan de algemene vergadering om de kandidatuur van de heer Jan Vandecandelaere te aanvaarden. De algemene vergadering heeft geen bezwaar en aanvaardt de heer Jan Vandecandelaere unaniem als bestuurder.

8. Verkiezing van het nieuw bestuur en verdeling van de mandaten.

Alle andere bestuursleden, zijnde Alain Janmart, Rafaël De Landtsheer, Eddy Cassiers, Lucas Couscheir en Ronald Van Hée handhaven hun kandidatuur om opnieuw bestuurslid te zijn in 2009. De algemene vergadering gaat hiermee akkoord. Er gebeuren evenwel enkele verschuivingen in het bestuur wat de mandaten betreft. De heer Alain Janmart maakt bekend dat hij om persoonlijke redenen een stap opzij zet als voorzitter maar wel in het bestuur wil blijven als bestuurder. Hij blijft verder fungeren als verantwoordelijk uitgever van het tijdschrift "Rail-Revue". De heer Luc Couscheir stelt zich kandidaat om de functie van voorzitter op zich te nemen. Omdat deze functie niet combineerbaar is met de functie van schatbewaarder neemt de heer Ronald van Hée voortaan deze functie op zich. De heren Eddy Cassiers en Rafaël De Landtsheer behouden hun huidige functie in het bestuur. De vergadering gaat akkoord met deze wijzigingen in het bestuur van VeBOV.

Belangrijk: het adres van de vereniging blijft onveranderd.

9. Stand van zaken van het tijdschrift RAIL-REVUE.

- Er wordt nogmaals gevraagd om meer 'treinnieuws' op te nemen. Kandidaten-redacteurs hieromtrent zijn dus van harte welkom.

- Om de zogenaamde 'deadlines' te halen wordt sinds een jaar in iedere Rail-Revue een afsluitdatum vermeld. Dit is de uiterste datum waartegen artikels binnen moeten zijn om te kunnen opgenomen worden in het volgend nummer. Er wordt nogmaals op gewezen dat deze datum strikt moet nageleefd worden.

- Er zal worden onderzocht of het mogelijk is om het tijdschrift volledig elektronisch samen te stellen (in Word of Publisher) en er meer kleur in kan voor een aanvaardbare prijs. De voorzitter reserveert hier alvast een budget voor.

10. Toelichting en vragenronde aangaande de nieuwe Statuten en het Huishoudelijk Reglement.

Ieder lid heeft in de loop van 2008 een exemplaar van de nieuwe Statuten en het Huishoudelijk Reglement ontvangen. Dit was zoals voorzien in de algemene vergadering van 2008 punt 11. Dit was tevens een wettelijke verplichting.

11. Budget voor 2009.

De schatbewaarder wijst er op dat het laatste jaar vooral de verzendingskosten enorm zijn opgelopen. Het budget voor 2009, zoals hier bijgevoegd, wordt unaniem goedgekeurd.

INKOMSTEN		UITGAVEN	
lidgelden 2009	4500	scanning RR	300
verkoop RR (schatting)	420	verzending	600
intresten (schatting)	280	kopieerwerk	1900
uitstappen (schatting)	1000	uitstappen	1500
TOTALEN	6200	administratie	1700
		omslagen RR	200
		TOTALEN	6200

12. Vaststelling van de lidmaatschapsbijdrage voor 2010.

Op voorstel van het bestuur wordt unaniem beslist om, ondanks de gestegen kosten, de lidmaatschapsbijdrage voor 2010 ongewijzigd op 20 € te houden. Voor het buitenland blijft deze eveneens behouden op 23 €.

13. Voorziene activiteiten voor 2009 en 2010.

- Trolleybusrit op 28 maart 2009 te Gent in aansluiting op de algemene vergadering.

- Ronald Van Hée stelt voor om in september een uitstap naar Amsterdam te maken (onder voorbehoud zat. 12 sept.)

- Eddy Cassiers stelt voor om de uitstappen zo te organiseren, waarbij er gebruik gemaakt wordt van het gewone reguliere openbaar vervoer. Eventueel ook naar het buitenland. Randstadrail was in elk geval een positieve ervaring.

- Eddy Goens stelt voor om in groep aan te sluiten bij activiteiten van andere verenigingen (of instanties), bvb. bij Stoomcentrum Maldegem, S.D.P., de NMBS of De Lijn bij opendeurdagen.

- Hij stelt eveneens voor om een rit te maken met een museumtram over nieuw aangelegde trajecten.

- Raf De Landtsheer speelt ook al een tijd met het idee om een meerdaagse reis te organiseren naar bvb. Polen of Slowakije. Er zal worden nagegaan of dat mogelijk is in 2011 ter gelegenheid van het 35-jarig bestaan van VeBOV.

- Voor de volgende jaarvergadering zal worden uitgekeken om iets te organiseren rond het 175-jarig bestaan van de spoorwegen in België.

14. Rondvraag en varia (open brief van de heer De Cleene).

Alain Janmart leest als gevolmachtigde van de heer De Cleene, zijn aan de vereniging gerichte "open brief". De vergadering betreurd het ten zeerste dat de heer De Cleene niet aanwezig is om zijn standpunten zelf te komen verdedigen. De algemene teneur van de vergadering is, dat staan roepen vanaf de zijlijn vrij gemakkelijk is, maar dat als je graag bepaalde dingen wil verandert zien, een toetreding tot het bestuur en/of een constructieve medewerking, betere middelen zijn.

Einde van de vergadering omstreeks 12 uur.

Verslag opgemaakt door de secretaris van VeBOV, Rafaël De Landsheer.

Foto voorpagina:

Het zal U zeker niet verwonderen dat op onze voorpagina de tram staat die op 15 mei 2009, met de minister op de bestuurderszetel (van deze zetel was zij toen zeker) de verlenging van lijn 8 via de Dascottelei inreed. De foto is van Alain Janmart.

Foto achterpagina bovenaan:

Dit beeld van Alain Janmart een pendelstel op de HSL 4 tijdens een proefrit in de nabijheid van het station Noorderkempen (Brecht). Trek- en duwkracht is de 1333.

Foto achterpagina onderaan:

Het lukte Walter Ceulemans op 17 maart 2009, om deze voor De Lijn unieke wagen vast te leggen op foto. Deze oorspronkelijk Duitse wagen werd gebouwd in 1995 en was daar in dienst als RAB 9591. Het is een Setra SG 219 SL en na enkel omzwervingen bij enkele Limburgse Veolia pachters is hij nu in dienst bij De Valk.

