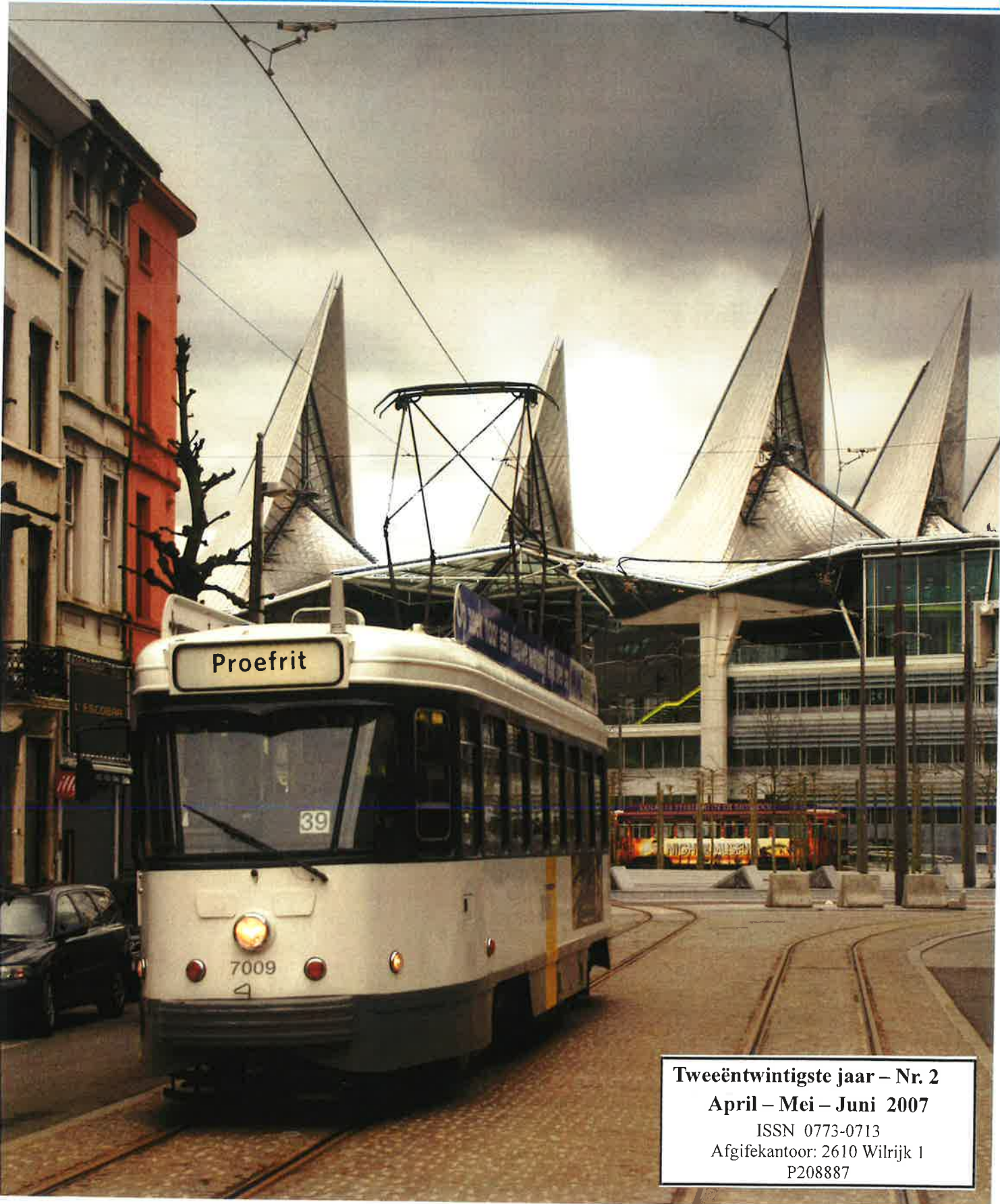




RAIL-REVUE

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



Tweëntwintigste jaar – Nr. 2

April – Mei – Juni 2007

ISSN 0773-0713

Afgifekantoor: 2610 Wilrijk 1

P208887

Wij ruimen op

Wij beschikken nog over een aantal oude nummers van Rail Revue en een aantal (VeBOV) publicaties die we voor een gunstprijs van de hand doen. Dit is een unieke gelegenheid om uw verzameling eventueel te vervolledigen, Uw boekenkast te vullen en onze opslagruimte leeg te maken. Alle publicaties gaan de deur uit aan minimumprijzen. Een aantal nummers van RailRevue is niet meer voorradig.

Boeken en fotoreeksen	auteur	aantal	prijs	bestelcode
Vebov brochure nummer 4, stoomloc's type 10,	Cassiers	9 stuks	5,00 €	ref 1
Vebov brochure nummer 5, stoomloc's type 95/96	Cassiers	31 stuks	5,00 €	ref 2
Vebov brochure nummer 6, diesellocc type 271	Cassiers	30 stuks	5,00 €	ref 3
Vebov tramgids België 1999	eigen uitgave	250 stuks	3,00 €	ref 4
Van Stroom tot Stroom (Nederlandse Spoorwegen)	NS	2 stuks	5,00 €	ref 5
De Buurtspoorwegen in Brabant	Jos Neyens	8 stuks	5,00 €	ref 6
Boek met prentbriefkaarten Brussel en Antwerpen		6 stuks	10,00 €	ref 7
Boek met prentbriefkaarten De Panne en Knokke		10 stuks	10,00 €	ref 8
Fotoboek NMVB Mons (Bergen)		6 stuks	5,00 €	ref 9
Omslag met diverse zichtkaarten en foto's		1 stuk	5,00 €	

jaargang RailRevue	nr.	aantal	prijs
8 / januari 1993	31	8	1,50 €
8 / april 1993	32	9	1,50 €
9 / juni 1993	33	-	-
9 / oktober 1993	34	1	1,50 €
9 / januari 1994	35	10	1,50 €
9 / april 1994	36	7	1,50 €
10 / juni 1994	37	21	1,50 €
10 / oktober 1994	38	25	1,50 €
10 / januari 1995	39	14	1,50 €
10 / april 1995	40	5	1,50 €
11 / augustus 1995	41	2	1,50 €
11 / oktober 1995	42	-	-
11 / maart 1996	43	-	-
11 / juni 1996	44	14	1,50 €
12 / september 96	45	27	1,50 €
12 / januari 1997	46	5	1,50 €

jaargang RailRevue	nr.	aantal	prijs
12 / mei 1997	47	5	1,50 €
12 / september 97	48	-	-
12 / oktober 1997	49	4	1,50 €
12 / december 97	50	15	1,50 €
13 / maart 1998	1	4	1,50 €
13 / juni 1998	2	3	1,50 €
13 / september 98	3	43	1,50 €
13 / december 98	4	33	1,50 €
14 / maart 1999	1	64	2,00 €
14 / juni 1999	2	80	2,00 €
14 / september 99	3	28	2,00 €
14 / december 99	4	22	2,00 €
15 / maart 2000	1	-	-
15 / juni 2000	2	-	-
15 / september 00	3	-	-
15 / december 00	4	6	2,00 €

jaargang RailRevue	nr.	aantal	prijs
16 / maart 2001	1	34	2,00 €
16 / juni 2001	2	42	2,00 €
16 / september 01	3	23	2,00 €
16 / december 01	4	20	2,00 €
17 / maart 2002	1	29	2,00 €
17 / juni 2002	2	26	2,00 €
17 / september 02	3	29	2,00 €
17 / december 02	4	21	2,00 €
18 / maart 2003	1	17	2,00 €
18 / juni 2003	2	19	2,00 €
18 / september 03	3	24	2,00 €
18 / december 03	4	21	2,00 €
19 / maart 2004	1	35	2,00 €
19 / juni 2004	2	17	2,00 €
19 / september 04	3	17	2,00 €
19 / december 04	4	12	2,00 €

BESTELPROCEDURE: Om iedereen een gelijke kans te geven aanvaarden wij enkel uw bestelling per brief. Wie eerst reageert maakt ook de meeste kans, we behandelen uw aanvraag in volgorde van binnenkomst, de afsluitingsdatum is 30 juli 2007. Vermeld duidelijk de gewenste titel (ref ...) en het gewenste aantal. Voor de nummers van RailRevue vermeldt U het gewenste nummer voor de jaargangen 8 tot en met 12, of de jaargang + nummer vanaf 1998 (bv: 1998 / 3). Alle vermelde bedragen zijn te verhogen met 1,00 € voor zendingen tot vier nummers van RailRevue en 2,00 € voor alle andere zendingen.

BELANGRIJK: U kan zich enkel schriftelijk richten tot volgend adres: Luc Couscheir, Gladiolusstraat 5, 2610 Antwerpen. In de loop van augustus 2007 ontvangt U van ons dan een stortingsformulier met het te betalen bedrag inclusief de verzendingskosten. Na ontvangst op onze rekening van het te betalen bedrag bezorgen wij dan ten spoedigste uw bestelling.

INHOUD VAN DIT NUMMER

Wij ruimen op	2
De jaren '60 – Laatste tweeassers in dienst bij MIVA (deel 6)	3
Lezersreactie	7
NMBS	8
De Lijn – Algemeen	13
De Lijn – Antwerpen	14
De Lijn - Vlaams Brabant	17
De Lijn - Oost Vlaanderen	17
De Lijn – Limburg	18
De Lijn – West Vlaanderen	19
MIVB	19
Tips voor trips	20
Autobusrit A 120	20
Verenigingsnieuws	22

Werkten mee aan dit nummer:

Eddy Cassiers
Walter Ceulemans
Jacques Cohn
Luc Couscheir
Luc De Coster
Raf De Landtsheer
Eddy Geuvelds
Eddy Goens
Erik Heylen
Alain Janmart
Noël Suys
Rudy Van Iseghem

De jaren '60 – Laatste tweeassers in dienst bij MIVA (deel VI, vervolg van RR 2004-2)

In deel V van deze reeks was ik tot bij het wagennummer (4)430 gekomen, en zet ze nu voort met 431. Met een korte terugblik naar de jaren '30 vertellen mijn notaboekjes van toen dat de motorwagens 404-405, 407-413, 415-425, 429-434 en 439-442 in die tijd steeds op de lijnen 7 en 15 te zien waren, versterkt met bijwagens 601-631 (waaronder de 601, die geen remslagen had gekregen en die maar zelden op straat verscheen). Deze wagens waren – tot bij haar ontruiming – in de stelplaats Driehoek gehuisvest. De doorstreepte 7 hoorde in loods Groenenhoek thuis en reed bij voorkeur met de ex-Rode Tram tweeassige motorwagens 374-378 en een bijwagen uit de reeks 900.

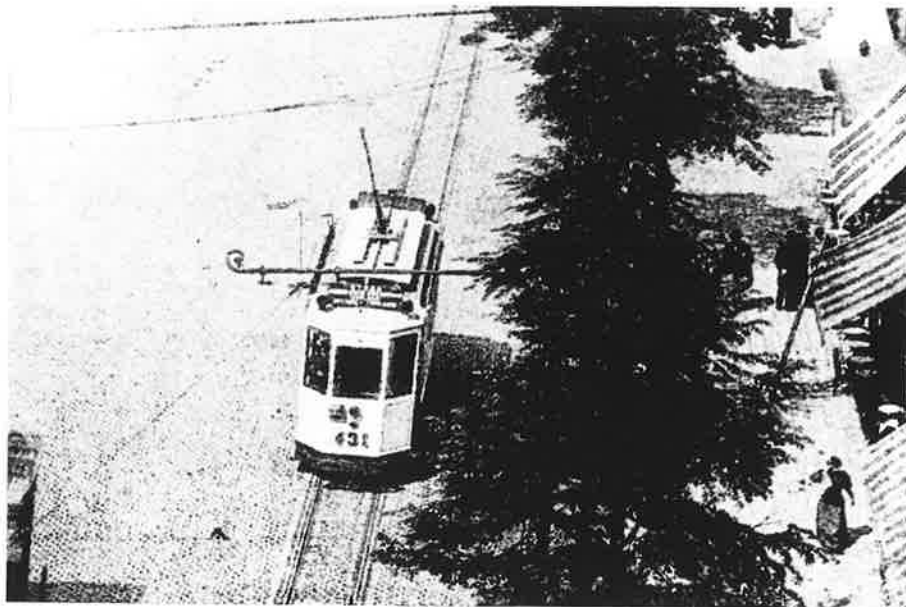


Foto 1:

Om te beginnen een glazen fotoplaatje uit mijn archief. Het gaat hier om een foto "in vogelvlucht" van de 431 op lijn 2, Steen-Driehoek, zo goed als zeker op de De Keyserlei, even vóór of kort na W.O. I. Let even op de brievenbus aan de achterzijde van de tram.



Foto 2:

Wij slaan enkele tientallen jaren over, om dezelfde wagen aan het einde van zijn loopbaan terug te zien. Hij heeft nog zijn oorspronkelijk ondersteel, maar de wagenkast werd begin jaren '50 van de ex-123 overgenomen (cfr. "100 jaar Tramexploitatie in Antwerpen" van E. Keutgens). De 4431 is hier, in februari 1967, op lijn 7 te zien op de Antwerpse Steenweg te Hoboken. Het bordje "Driehoek" wees de reiziger erop, dat deze naar de stelplaats rijdende wagen slechts tot de op het plaatje vermelde bestemming mocht worden gebruikt.



Foto 3:

Nogmaals onze 4431, één jaar later, in januari 1968 en weer op lijn 7, ditmaal met een bijwagen van de reeks 1600. Het stel kruist de Leien ter hoogte van de Nationale Bank, richting Mortsel. Het koersbord van lijn 7 was blauw/wit. Let ook op de autobus reeks 300 op lijn 23, toen eveneens uitgebaat door de MIVA.

Foto 4:

De volgende wagen uit de reeks biedt ons de gelegenheid de mooie Vlaamse Schouwburg terug te zien, aan het kruispunt van de huidige Italiëlei met de Kipdorpbrug, rond 1910. Het stel 432 + 818 rijdt op lijn 1, langs de linkerkant van de Lei, richting Noorderplaats. Aan de halte links een wagen van lijn 11 (koersbord rood), hoogstwaarschijnlijk de 336. Alle rijtuigen hebben nog open balkons en de 818 rijdt bovendien in zomeroutfit, met open zijwanden en een doorlopende treeplank. Let ook op de prachtige straatkandelaar op het voetpad rechts.



Foto 5:

Meer dan een halve eeuw later, in februari 1967, bestaat de 432 met zijn nieuw nummer 4432 nog steeds. Hij heeft intussen de wagenkast van de ex-125 (ex-267) gekregen. We zien hem hier, op lijn 12 en met bijwagen 1648, de stelplaats van Hoboken naderen. De 12 reed toen van het Antwerp Stadion naar Grens Kiel, koersbord rood/groen.

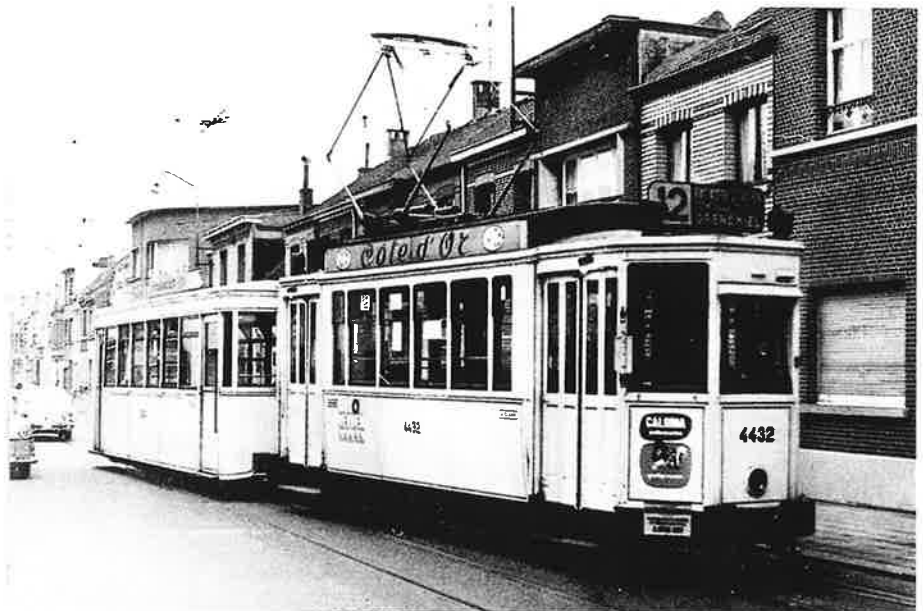
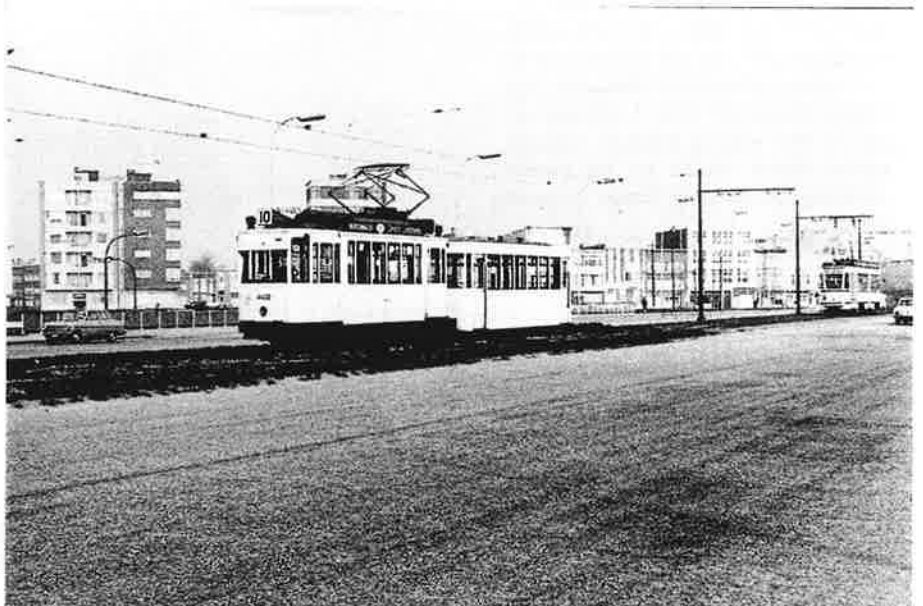


Foto 6:

Vier jaar later, in februari 1971, was de 4432 nog steeds in dienst als één van de allerlaatste tweeassers. Hij werd zelfs nog van een ruimer voorbalkon voorzien (cfr. foto 5!) en heeft hier, met een bijwagen reeks 1600, zopas de stelplaats Groenenhoek verlaten, op weg naar lijn 10 (koersbord groen/wit).



**Foto 7:**

De volgende wagen, de 4433, rijdt hier – in oktober 1965 – met een wagenkast van ex-211 (ex-356), nog steeds met een trolleyestang, op lijn 24 langs de St. Bernardse Steenweg. Het koersbord van lijn 24 was blauw.

**Foto 8:**

In februari 1967 had de 4433 een pantograaf gekregen, en rijdt om zijn dienst op lijn 3 aan te vangen onder een geel/wit koersbord langs de St. Bernardse Steenweg, gevolgd door een andere tweewasser op lijn 12, die een PCC op lijn 24 kruist.

**Foto 9:**

Nogmaals de 4433, in juli 1968 en zonder bijwagen, op een omleiding van lijn 11 (koersbord rood) langs de De Keyserlei, richting Groenplaats.

Foto 10:

Enkele maanden later – in oktober 1968 – opnieuw de 4433, nog steeds op lijn 11 en ditmaal in de Gemeentestraat, met rijrichting Melkmarkt.

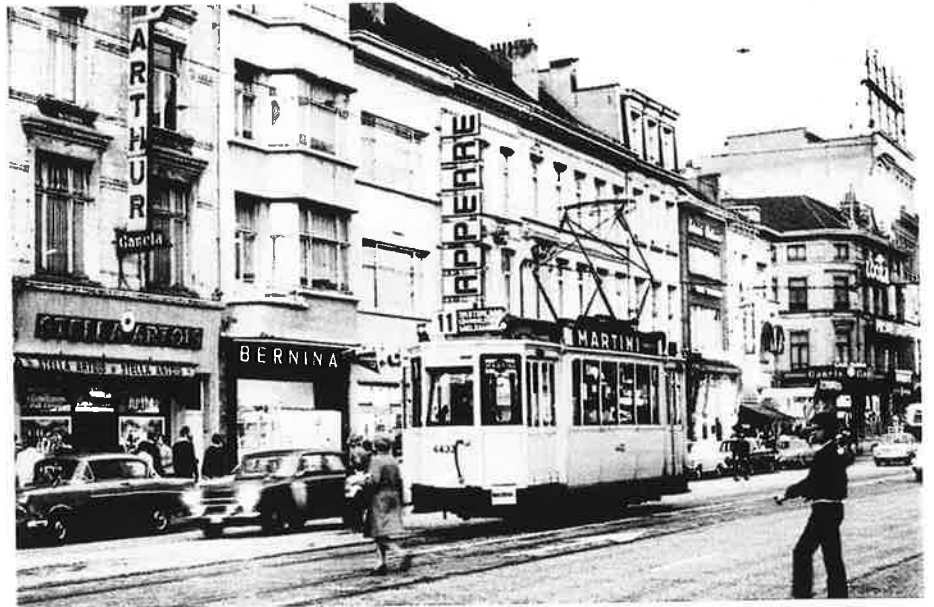


Foto 11:

Vervolgens de 434, langs de linkerkant van de Leien rijdend, vermoedelijk rond 1920. De bijwagen is een onverbouwde reeks 900. Lijn 1 had toen al het nieuwe koersbordtype gekregen, met als lijnkleur gebroken wit.

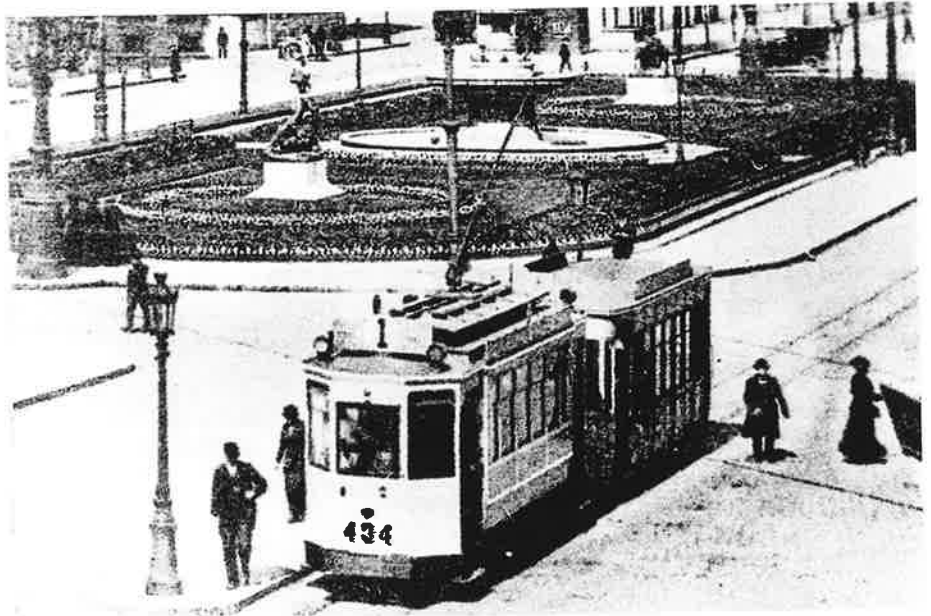


Foto 12:

In oktober 1959 verlaat de 434 met bijwagen 651 op lijn 3 het Victor Roosensplein in Merksem, richting Antwerpen. De 434 is nog niet vernummerd en heeft slechts een eerste verbouwing ondergaan: langs links gesloten balkons en dus éénrichtingswagen geworden. Hetzelfde geldt voor zijn bijwagen 651, de toekomstige 1651.

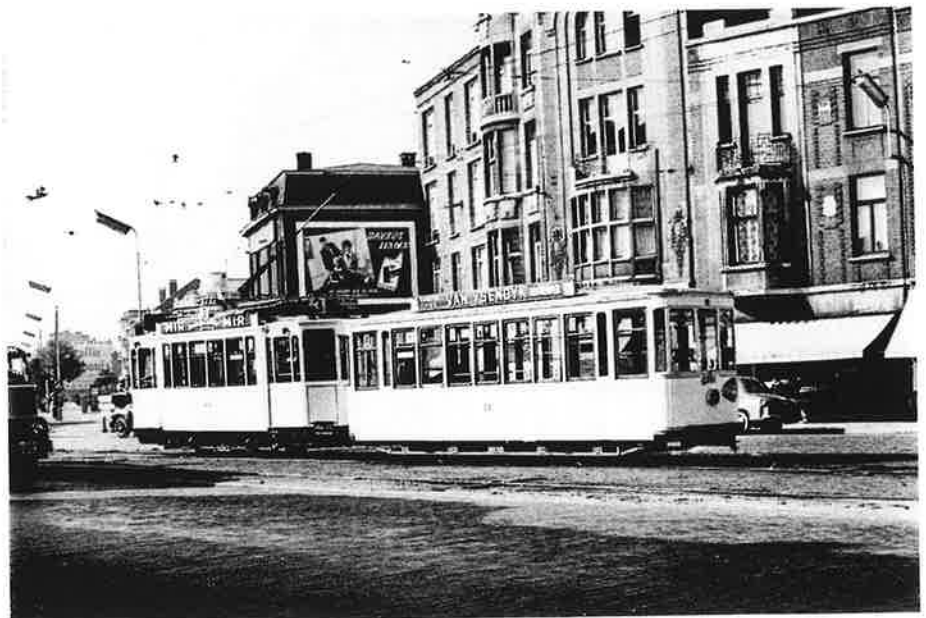
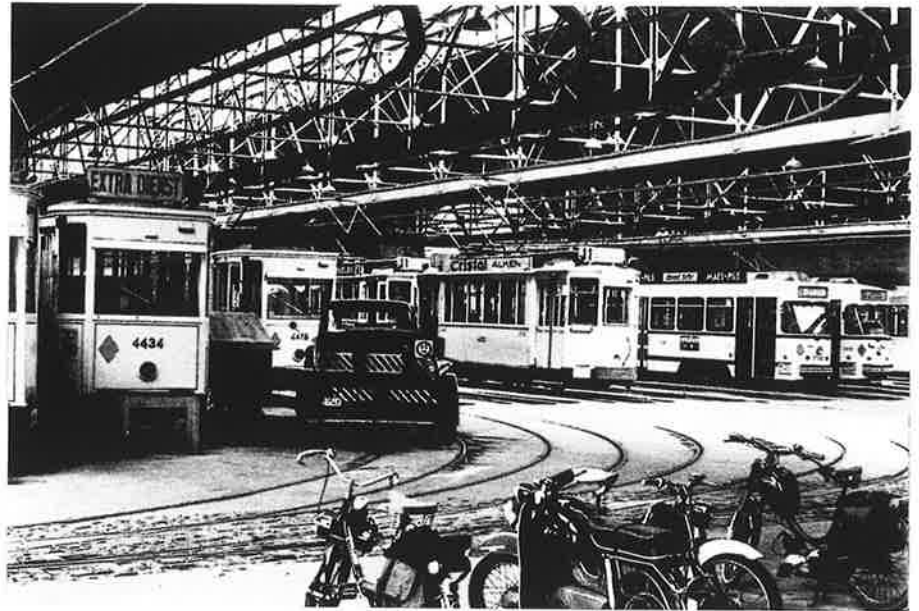


Foto 13:

In juli 1968 overleeft de 4434 nog steeds de talrijke veranderingen en omwentelingen van het Antwerpse net. Hij heeft nu wel het vierde cijfer vóór het nummer, evenals de – opnieuw verbouwde – wagenkast van de ex-120 (ex-269) gekregen. Zijn bestaan loopt stilaan ten einde en wij zien hem hier, na een “extra dienst” (zie koersbord) op een afstelspoortje van de stelplaats Groenenhoek van een verdiende rust-pauze genieten. Daarnaast de 4418 zonder koersbord en de nog onverbouwde 4433 op lijn 11. Tenslotte nog de onvermijdelijke PCC's van lijnen 15 en 10.

(wordt vervolgt)

Alle foto's: ©



Lezersreacties

Op de redactie kregen we nog enkele reacties op het artikel over Gentse trams in de jaren 1950 en 1960 (RR 2006/4) vanwege Dhr. Nerinckx Marc en een andere reactie op de merkwaardige foto's uit het verleden van de Antwerpse tram; deel 2 (RR 2006/3).

De Gentse tram in de jaren '50 - '60 (RR 2006/4)

Ons medelid Marc Nerinckx deelt ons het volgende mee:

De foto 3 in RR 2006/4 is het eindpunt Moscou en niet Van Beverenplein. De richtingsfilm werd reeds terug geplaatst voor het vertrek naar het andere eindpunt.

foto 8 in RR 2006/4 werd niet genomen aan het eindpunt Melle maar ergens onderweg langs de Brusselsesteenweg. De trambaan ligt op de foto zijdelings van de rijweg terwijl de terminus enigszins van de steenweg afweek.

foto 9 in RR 2006/4 is niet de Elisabethlaan maar wel de Vlaanderenstraat tussen de Zuid en het Rondpunt. (n.v.d.r. dit wordt bevestigd door een aantal Gentse medeleden).

De Antwerpse tram... (RR 2006/3)

Van ons (Antwerps) medelid, de heer B. van Appeven kregen we nog de volgende interessante reactie op het artikel van J. Cohn (foto 2) en de reactie van Eddy Cassiers hierop verschenen in nummer 2006/4 en verder nog de commentaar hierop verschenen in nummer 2007/1. Hij schrijft ons het volgende: “Dit is beslist de Turnhoutsebaan te Deurne. Hij voegt hierbij een schets met de (toen bestaande) sporentoestand.

Hierop zien we het volgende:

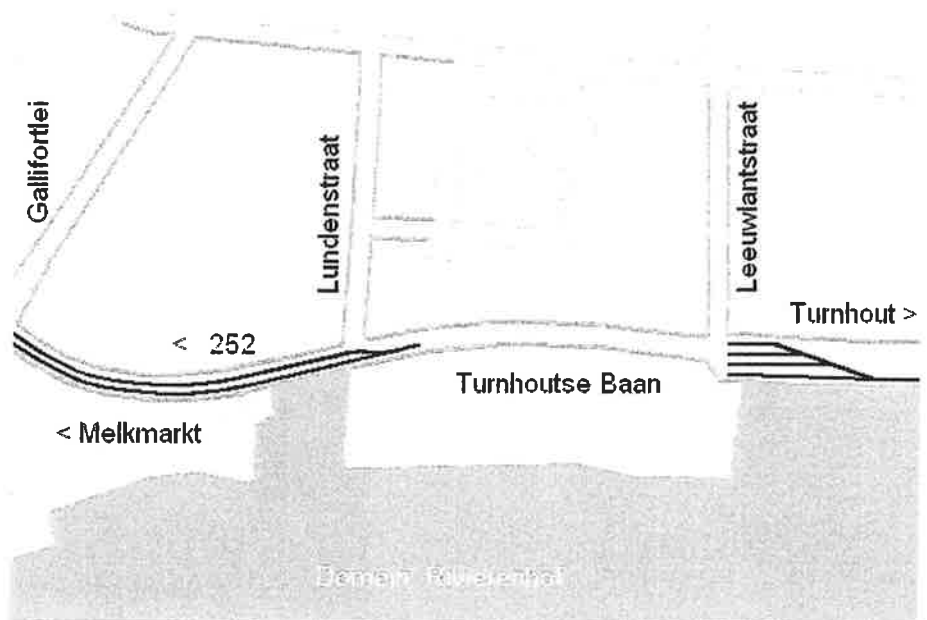
De stadslijn 10 heeft zijn kopeindpunt ter hoogte van de Lundenstraat aan een nog steeds bestaande toegang naar het

Rivierenhof.

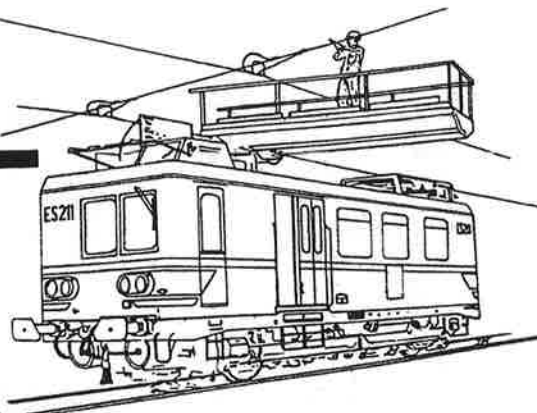
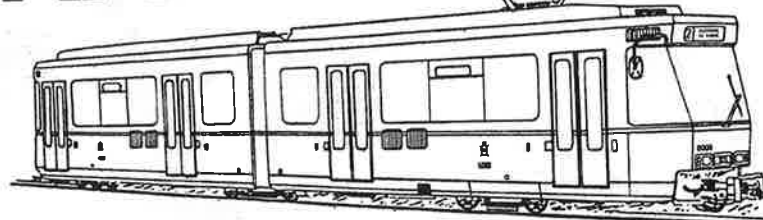
Tramwagen 252 rijdt richting Antwerpen centrum. Ter hoogte van het kruispunt Turnhoutsebaan en Leeuwlantstraat lagen toen vier kopsproen voor de buurtspoorweglijn naar Turnhout. Er bestaat op dat ogenblik geen spoorverbinding over dit amper tweehonderd meter lange gedeelte van de Turnhoutsebaan tussen de Lundenstraat en Leeuwlantstraat.

N.v.d.r.: Het is overigens bekend dat de buurtspoorweglijn toen niet rechtstreeks over de Turnhoutsebaan liep maar wel door het Rivierenhof (dus achter de bebouwing) op het gedeelte tussen de spoorlijn naar Nederland “Deurne Huiskens” en de omgeving Leeuwlant-

straat. Overigens verwijzen we hier ook naar de blz. 342/343 van het boek “De Antwerpse tram 1873 – 1979” van E. Keutgens. Chronologisch vinden we daar dat vanaf 12 juni 1906 lijn 10 zijn eindpunt had TUSSEN de ingang van het Rivierenhof (Lundenstraat) en de Leeuwlantstraat. Vanaf 7 juni 1926 gaat de elektrische tractie in dienst voor de N.M.V.B. via de Turnhoutsebaan, terwijl de stoomtractie dan nog altijd via het Rivierenhof rijdt. Slechts in juli 1931 komt er een tweede spoor in dienst voor de dan verlengde tramlijn 10 tot de Schotensesteenweg (huidig eindpunt) en de N.M.V.B. trams naar Turnhout. De bijgaande schets zal één en ander zeker verduidelijken.



RAIL-ACTUEEL



NMBS – materieel

Motorstellen 300 Break

Ook deze motorstellen zullen in de nabije toekomst een grondige gedaanteverwisseling ondergaan. Als eerste stel werd de 308 volledig uitgekleeft en ontdaan van zijn interieur. Hier komen er andere zetels, ongeveer zoals de al vernieuwde stellingen van de reeks 601 tot 782. Ondertussen krijgen deze stellingen een tussentijdse opfrisbeurt waarbij men tracht de opgelopen graffiti zoveel mogelijk te verwijderen. De stellingen worden hierbij herschilderd, waarbij men gebruik maakt van duurzamere (en natuurlijk) ook duurdere verf.

Vierties reeks 800

Ook aan de al wat oudere vierledige motorstellen van de reeks 800 wordt er gewerkt. Deze krijgen nieuwere, krachtigere koplampen. De stuurpost krijgt hierbij een andere look. De bordeaux-rode kleurstelling blijft evenwel behouden.



GEN-stellen reeks 961

Op de cover van ons vorig nummer kon U al het eerste gemoderniseerde stel 978 (ex-707) bekijken. Dit was toen het eerste stel voor het op stapel staande GEN-net voor Brussel (GEN staat voor Gewestelijk Express Net). Tijdens een werkbezoek aan de Centrale Werkplaats van Mechelen stonden daar niet minder dan acht motorstellen in diverse stadia van transformatie in de montagehallen. Er werd gewerkt aan



Foto links midden:

De vernieuwde kopbak (2^e klasse) van stel 833 met nieuwe koplampen, eveneens in de CW-Mechelen op 4 mei 2007.

Foto: Alain Janmart

Foto linksonder:

Zo zag MS 973 (ex-679) er uit in de montagehal van de CW-Mechelen op 4 mei 2007.

Foto: Alain Janmart

Foto rechtsboven:

Op het testspoor staan de reeds afgewerkte 975 (ex-681) en 977 (ex-683).

Foto: Alain Janmart

(vervolg van bladzijde 8)

volgende stellen: 975 (ex-681), 977 (ex-683), 996 (*) (ex-671), 986 (ex-771) en 973 (ex-679). Ook werd er reeds gewerkt aan het toekomstige stel 992. Buiten stonden de reeds grotendeels afgewerkte stellen 975 (ex-681) en 977 (ex-683). Hierin ontbraken nog een aantal klapstoelen. De 966 (ex-671) was zo goed als afgewerkt maar diende nog een reeks proefritten af te leggen. Voorts stond nog in één van de montagehallen de al van interieur en draaistellen ontdane 720.

(*) Hoeveel stellen worden het nu eigenlijk? Men spreekt in eerste instantie van 20 stellen, later opgetrokken tot 30. De nummerreeks 961-990 werd voorbehouden, dus dertig stellen. Nochtans staat hierboven reeds de 996 wat er op kan wijzen dat het er waarschijnlijk veertig worden, of anderzijds dat er geen aaneengesloten nummerreeks komt.

A.J.

Reeks 11

Mogelijk heeft U als tv-kijker in het nieuws van 10 maart, gezien dat de e-loc 1190 aan kop van de Beneluxtrein 609 naar Amsterdam enige rooksignalen vertoonde. De trein strandde in Wildert (Essen) met rokende/brandende motoren waardoor de brandweer moest ingrijpen. De treinbestuurder kon na het vaststellen van het euvel zijn trein nog tot stilstand brengen aan het perron te Wildert zodat de reizigers op een veilige manier de trein konden verlaten om te wachten op de vervangende trein. Het incident deed zich voor rond 11 uur en al rond 15u30 werd de trein afgesleept. Al die tijd moest er natuurlijk op het overblijvende spoor gereden worden tussen Essen en Kalmthout. Op maandag 12 en dinsdag 13 maart 2007 werden er door materieeltekort maar liefst 5 Beneluxtreinen afgeschaft! Hiervan werd wel melding gemaakt op de Nederlandse teletext, op de Vlaamse teletext was er blijkbaar niets aan de hand.

Reeksen 22 en 25

Alhoewel zij sinds de invoering van de nieuwe dienstregeling op 10 december 2006 niet meer in actieve dienst zijn rijden deze locomotieven nog steeds als reserve. Zo stond op 15 maart de 2510 in de bundel Antwerpen Noorderdokken aan kop van een sleep M4 wagens die een P-trein naar Aarschot moest rijden. (n.v.d.r.: deze P-trein wordt met de dienstregeling van december 2006 normaal getrokken door een locomotief reeks 23). Er blijken nog een vijftal 22-ers en een drietal 25-ers in de reserve te zijn opgenomen.

**Brandje in een 20-er**

(van onze verslaggever ter plaatse)
Hoelang duurt het om een defecte loc te vervangen? (zie ook hierboven). Op een dag ben ik omstreeks 14u15 in het station van Lier. Daar staat op spoor 3 een Infra-bel diesellocc reeks 62 met daarachter de 2010 aan kop van een goederentrein vanuit Antwerpen. De 62 wordt er afgekoppeld en gaat terug naar de bundel van Lier. Ik hoor de bestuurder tegen een collega zeggen dat er een brand(je) in de machinekamer is geweest, een euvel dat ik ter plaatse nog kon vaststellen. Ik neem mijn trein en ben omstreeks 17u30 terug in Lier. Op spoor 3 staat er nog steeds dezelfde trein met de defecte 2010, maar daarvoor staat er ook de vervangloc 2021. Na de remproef vertrok de trein uiteindelijk omstreeks 17u40 verder richting Aarschot; dus meer dan drie en een halfuur later. Het was dan ook nog een geluk dat er in het Lierse station voldoende sporen en een kleine bundel waren zodat er voor het overige verkeer slechts weinig hinder was.

N.S.

Nieuwe Dienstregeling

* Algemeen kan gesteld worden dat er minder toeristentreinen op de (spoor)baan worden gezet dan vorig jaar. Ook het aantal P-treinen wordt waar kan verminderd. Naar verluidt zou dit ingegeven zijn door een gebrek aan treinpersoneel.

* De Benelux-trein, met reeks 11 en Nederlandse ICR-rijtuigen, blijft nog tot oktober 2008 via Roosendaal rijden, daarna komt er - als het aan de NMBS ligt - een IR op Roosendaal. Waarschijnlijk vervalt dan de stoptrein Antwerpen Centraal - Roosendaal ten voordele van die nieuwe snellere IR-trein. De Nederlandse Spoorwegen (NS) hebben al te kennen gegeven

dat ze geheel van de oude Benelux-dienst af wil. Wel start op 9 december 2007 vermoedelijk de Benelux-'plus' met Traxx-locomotieven en de Nederlandse herschilderde ICR-rijtuigen. Deze treinen rijden wegens afwerkingsproblemen op de Nederlandse HSL-Zuid, nog voorlopig over de klassieke route via lijn 12, met stop te Roosendaal, maar niet meer te Antwerpen-Berchem.

* L 4: De 3 Traxx-locomotieven, die gehuurd worden van Angeltrains, zullen niet tijding (1 september 2007) gehomologeerd zijn voor de shuttledienst Antwerpen Centraal - Noorderkempen. De dienst zou nu pas op 9 december 2007 starten met één stam van drie I 11-rijtuigen tussen 2 TRAXX-locs. Een weekenddienst is zelfs pas vanaf juni 2008 geprojecteerd. De scheiding van infrastructuurbeheer en uitvoerende spoormaatschappij(en) heeft dus eigenaardige gevolgen. Men kan zich nu wel de vraag stellen wie verantwoordelijk is voor de kapitaalsderving van de HSL 4, die reeds van eind maart 2007 klaar is en ongebruikt erbij ligt ... !

* L 12: De L-trein Antwerpen Centraal - Roosendaal zou met de nieuwe dienstregeling van december 2007 niet meer langs het ringspoor rijden, maar direct via lijn 25 door de tunnel. De stopplaatsen Antwerpen-Dam en Antwerpen-Oost zullen bediend blijven met een aantal P-treinen.

* L 15/19: De IR-treinen Neerpelt - Mol - Antwerpen C. en Hasselt - Mol - Antwerpen C. blijven voorlopig koppelen in Mol. In de nabije toekomst zou een gescheiden dienst mogelijk kunnen worden met twee aparte IR-treinen per uur tussen Mol en Herentals. De IR uit Hasselt zou dan te Herentals aansluiten op de P-trein naar Brussel. Voorlopig blijven dit dus nog plannen.

* L 25: Er komen 2 IC-treinen op precies een half uur van elkaar. We keren dus voor een stukje terug naar de dienstregeling van vóór IC-IR 84. In december 2008 moet de hele dienst omgegooid worden om enkel plaats te laten voor de snelle treinen. De L-treinen gaan dan via de parallelle lijn 27.

* L 26: Op deze voorstadslijn, met een 20-minutendienst, gaat er één treinserie minder naar Etterbeek.

* L 27/53a: Er zijn nu 2 P-treinparen die Leuven via Haacht en Vilvoorde met Brussel gaan verbinden.

* L 29: De IR-treinen Antwerpen – Turnhout neemt in het weekend terug de dienstregeling aan van voor de werken. Te Tielen komt er schot in het kruisingstation in wording. Het nieuwe wijkspoor wordt begin juli al bereiden, wat toelaat om het oude spoor en perron gedeeltelijk uit te breken. Ook staan er nog treinloze weekends op het menu met vervangingsbussen, om grotere werken toe te laten.

* L 35: Tijdens de vakantieperiode gaan 3 toeristentreinparen Hasselt – Blankenberge gebruik gaan maken van de boog van Leuven, met een 20 minuten snellere reistijd. Diest en Aarschot profiteren mee van deze snelle verbinding

* L 37: De IR q, die nu om de twee uur Liège Guillemins met Aachen Hbf verbindt, zou vanaf december 2008 om het uur gaan rijden. Of er ook een betere aansluiting komt te Luik met de rest van het land is nog niet geweten.

* L 50A: normaal gezien komt er in Gent aansluiting tussen de IC-A uit Oostende op de L-trein naar Dendermonde.

* L 52: De al langer aangekondigde halfuurdienst Boom – Antwerpen is voor

december 2008 gepland, waarvan slechts één ervan doorgaat tot Puurs.

* L 53a: IR a Leuven - Antwerpen krijgt een stop in Nekkerspoel, maar wordt met 45 minuten rijtijd ongelofelijk traag. De IR f (Kortrijk – Mechelen) rijdt helaas als L verder naar Leuven. De IR uit Sint-Niklaas rijdt wel met tussenstop in Haacht verder naar Leuven.

* L 59: Een derde snelle IR-trein Antwerpen - Gent komt er waarschijnlijk in december 2008, enkel op weekdagen. In het weekend blijft een minder aantrekkelijke 20/40-kadans echter behouden. De weekendbediening van Sinaai en Belsele is ondertussen aangepast omdat een verlengde bediening met de IR a (Leuven – Mechelen – St. Niklaas) tot Lokeren problemen gaf te wijten aan de te krappe keertijd in Lokeren. Voorlopig wordt de L-trein Antwerpen - Sint-Niklaas (1 x per 2 uur) doorgetrokken tot Lokeren, maar vanaf 15 september zou dit een uurdienst worden.

* L 60: De treindienst van voor december 2006 wordt globaal gezien hersteld.

* L 66: Er rijden terug 2 snelle treinen Oostende - Brugge - Lille, met enkel een tussenstop te Brugge. Deze treinen overbruggen de afstand in slechts 1u15. In het Franse Lille is er een overvloed aan snelle (TGV-)verbindingen naar het zuiden.

* L 97: Er bestaat terug een kans dat Valenciennes met Quiévrain per trein verbonden wordt. De lokale tramplannen rond Valenciennes zouden wat te optimistisch voorgesteld zijn geweest.

* L 124: De werken zijn gestart om deze lijn viersporig te maken tussen Brussel-Zuid en Nivelles, mede in het kader van de nakende GEN-treindienst.

* L 161: Ook hier is begonnen met het viersporig maken in functie van het Brusselse GEN.

* L 161/162: In tegenstelling tot eerdere geruchten is de internationale trein 'Jean Monet' (Brussel – Basel) toch blijven rijden. Wel is dit treinpaar nog langzamer, vooral door een aantal ongunstige maatregelen in Frankrijk.

E.H.

Spoorinfrastructuur

Spoorwerken lijnen 54 en 59

Ook op deze lijnen waren er gedurende vier weekends in maart belangrijke spoorwerken die een totale onderbreking van het treinverkeer noodzakelijk maakten. Op lijn 54 was er te Willebroek de vervanging van het bedieningsmechanisme van de brug over het Zeekanaal naar Brussel. Op lijn 59 werden spoor en ballast vernieuwd in de Kennedytunnel onder de Schelde.

Om de uitvoering van deze beide werken mogelijk te maken werd er een aangepaste treindienst gereden met inbegrip van vervangende autobusdiensten. Op lijn 54 reden er autobussen tussen Puurs en Mechelen ter vervanging van de IR-a (Lokeren - Sint Niklaas – Mechelen – Leuven). Tussen Mechelen en Leuven reed de "normale" IR-a vanuit Antwerpen.

Moeilijker werd het op lijn 59. De IC-E vanuit Lille werd beperkt tot Sint Niklaas. De reizigers richting Antwerpen konden van daaruit verder met een pendeltrein met stilstanden in Temse, Bornem en Puurs en dan verder nonstop tot Berchem via de lijnen 54 en 52. Deze trein had Lokeren als herkomst of bestemming (met ook stilstanden te Sinaai en Belsele). De IC-G (Oostende-Gent-Antwerpen) werd die dagen beperkt tot Beveren. Vanaf daar konden de reizigers verder met de bus naar Berchem, reisduur ongeveer 30 minuten. De volledige stoptreindienst tussen Sint Niklaas en Berchem werd ook vervangen door een busdienst die alle tussenliggende stations aandeed. De extra pendeltreinen tussen Lokeren en Antwerpen werden verzekerd met drie treinen. Twee treinen bestonden meestal uit 2 stellingen 800, terwijl de derde trein was samengesteld uit drie Breaks.

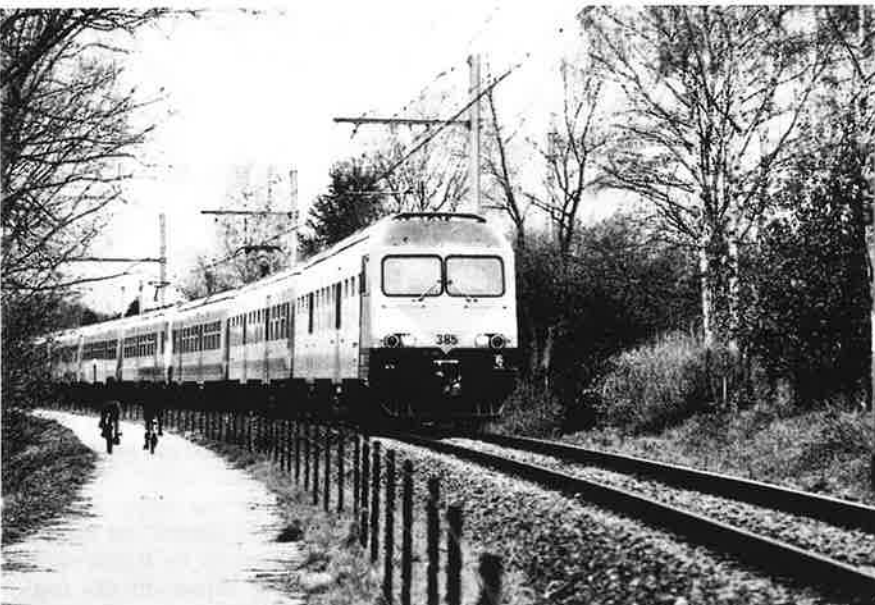


Foto linksonder:

Drie breaks AM 385 + 408 + 379 vormen één van de pendeltreinen tussen Puurs en Sauvagarde tijdens de spoorwerken op lijn 59. 4 maart 2007.

foto: Alain Janmart

Spoorwerken lijn 50A

De eerste drie weekends van februari gebeurden er in Gent op lijn 50A richting Brugge spoorwerken. Daar werden de voorlopige sporen aangesloten op de nieuwe (buitenste) bruggen over de Ringvaart. Het totale treinverkeer was onderbroken en er waren omleidingen voorzien voor de IC-A (Eupen - Oostende) en de IC-E (Genk/Liège - Knokke/Blankenberge). Deze treinen werden omgeleid via de lijnen 75, 73 en 66, dus via Deinze, Lichtervelde en Torhout met een aangepaste dienstregeling. De IC-G (Antwerpen-Oostende) werd beperkt tot Gent en de IC-C (Lille-Oostende) kreeg die weekends Blankenberge als eindbestemming. Tussen Brugge en Knokke reed er een aansluitende pendeltrein. De L-treinen tussen Gent en Brugge werden vervangen door een autobusdienst met een reisduur van bijna twee uur (met de trein slechts 38 min.).



Spoortunnel Antwerpen

Vanaf maandag 26 werd de nieuwe Noord-Zuidtunnel in dienst genomen voor de normale treindienst. Er rijden momenteel nog maar twee diensten door de volledige tunnel en vijf diensten die beperkt zijn tot Antwerpen Centraal vanuit Berchem. Enkel de IC-B (Benelux-dienst) en de IR-n (Essen-Brussel-Charleroi-Jambes) benutten de volledige tunnallengte. De IC-I (Charleroi), IC-N (Brussel - Zuid), IR-a (Leuven), IR-d (Aat/Geeraardsbergen), en tenslotte de L-trein vanuit Leuven, hebben Antwerpen Centraal als eindpunt. Ook de eerste Thalys naar Paris en de laatste vanuit Paris komen aan in de Antwerpse tunnel. Al deze treinen komen in Berchem via de sporen 9 of 10 omdat deze rechtstreeks op de tunnel aansluiten.

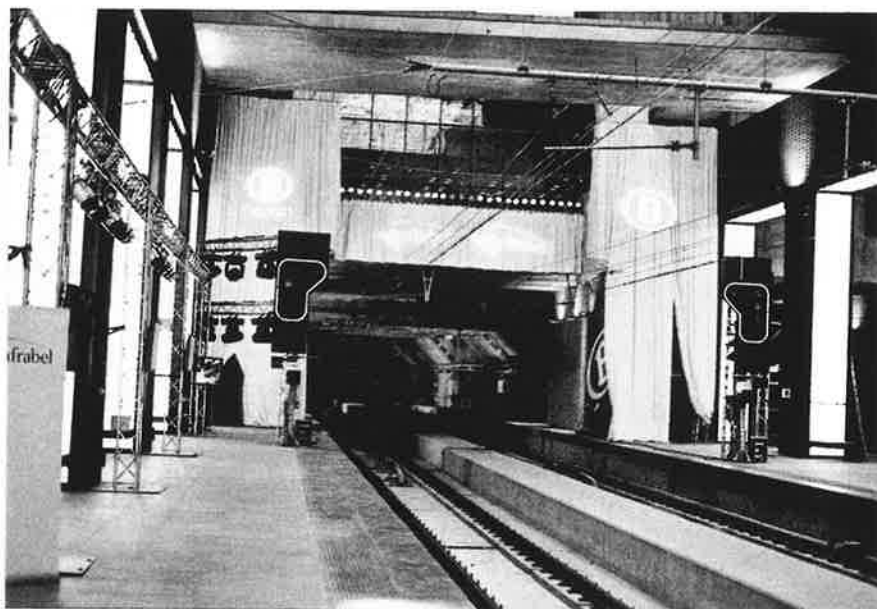


Foto rechtsboven:

De beide diesellocomotieven 7868 en 7858 op 20 maart 2007, voorzien voor instructieritten op het niveau -2 te Antwerpen Centraal.

foto: Alain Janmart

Foto rechtsmidden:

Zo ziet de tunnelingang in de richting Luchtbal er uit op 24 maart 2007, de dag na de opening.

foto: Alain Janmart

Foto rechtsonder:

De beide DMT stellen 442 + 460 werden ook gebruikt voor het vervoeren van de winnaars van de N.M.B.S.-wedstrijd. Antwerpen Centraal, 24 maart 2007.

foto: Alain Janmart



De officiële opening van de spoortunnel onder Antwerpen vond al op vrijdag 23 maart 2007 plaats. Voor deze gelegenheid werden de twee DMT-stellen 442 + 460 gebruikt. (Deze openingstrein werd gereden door niemand minder dan onze voorzitter himself). Alvorens de tunnel in gebruik werd genomen werden er een aantal kennismakings- en instructieritten georganiseerd voor het treinpersoneel. Zo konden de treinbestuurders op dinsdag 20 maart 2007 vanaf 20u30, tijdens of na hun werkprestatie, de tunnel verkennen door mee te rijden in de stuurpost van twee aan elkaar gekoppelde diesellocomotieven van de reeksen 77/78. Voor deze ritten tussen Berchem en Luchtbal gebruikte men de 7858 + 7868. Beide sporen werden gebruikt en er werd gereden met verschillende (beperkte) snelheden. (n.v.d.r. door de omvormingswerken kant Berchem kwamen er tijdens het indienststellingsweekend, nog tijdelijke snelheidsbeperkingen bovenop, die het de treinbestuurders niet eenvoudiger maakte)

N.S. en A.J.

Proefritten op de HSL-Noord

Tussen 2 en 5 april 2007 werden er verscheidene proefritten gehouden op de nieuwe hogesnelheidslijn 4. Een gehuurde Traxx-locomotief met een meetrijtuig en een stam I-11 rytuigen reed tussen de tunnel "Peerdsbos" en de grens met Nederland voor verschillende uithoudingsproeven. De hoogst toegelaten snelheid bedroeg telkens 160 km/u.

IJzeren Rijn

Op donderdag 15 maart is er terug een stukje van de IJzeren Rijn tussen Budel en Weert heropend. PRO-RAIL, de Nederlandse netbeheerder, heeft dit stuk volledig vernieuwd en DLC-Cargo heeft een vergunning op zak om er met acht goederentreinen per week over te rijden tot grote ergernis van de plaatselijke dierenpopulatie.

N.S.

Foto rechts midden:

Op zondag 25 maart werd de 6260 van Infrabel gebruikt bij belangrijke spoorwerken te Berchem. Daar werden de perronsporen 9 en 10 (lijn 25) op het definitieve tracé verbonden met de nieuwe tunnel.

Foto rechtsonder:

Op 5 april 2007 zien we hier de in ietwat moeilijke omstandigheden gefotografeerde Traxx-locomotief 186.112-9 te Brecht op de IISL 4.

Foto linksboven:

De nieuwe vertakking te Melsele tijdens de aansluitingswerken op 23 maart 2007. We kijken rechtuit op lijn 59 richting Antwerpen.

alle foto's: Alain Janmart



Gentboog lijnen 10 / 59

Tijdens drie weekends werd er gewerkt aan de aansluiting van de Gentboog tussen lijnen 10 en 59. Daar werden er twee wissels plus een kruising met beweegbare tongen geplaatst. Deze nieuwe vertakking heeft tot doel om het tijdverlies en de vele onnodige kilometers van en naar de Waaslandhavens drastisch te verminderen. Hierdoor kan er rechtstreeks gereden worden tussen de haven op Linkeroever en Gent / Zeebrugge, zonder eerst tweemaal via de Kennedytunnel tot Antwerpen-Schijnpoort te moeten rijden of met kopmaken op de wijksporen te Zwijndrecht. Ter hoogte van overweg 4 op lijn 10, met de N70 (tevens terminus van tramlijn 3) sluiten deze sporen aan op de reeds vernieuwde en geëlektrificeerde sporen naar de Waaslandhaven.

A.J.

Spoornieuws van over de grens

Bergland Express

De Bergland Express van The Train Company (TTC) werd op een aantal weekends vanuit Rotterdam C.S. ingelegd en werd daarbij door een 25.5 van de NMBS gesleept tot Brussel Zuid en dan verder tot

Aachen Hbf. met een type 27 met GSM-R aan boord voor het DB-net. Dat er nog een locomotief 25.5 aan kop van een internationale reizigerstrein komt is wel uitzonderlijk sinds het wegvallen van de treinen Amsterdam – Paris in 1997 en de al zeven jaar afgeschafte nachttreinpaaar 288 / 289 (beter bekend met de bijnaam Heroïne Express). Sindsdien werden de machines 25.5 nog enkel in de goedereendienst ingezet naar of van Kijfhoekvorming of vanuit Liège naar Sittard. Voor het slepen van de Bergland Express wordt er op vrijdagmiddag eerst los vanuit Antwerpen naar Vorst-rijtuigen gereden om de sleep (Belgische rijtuigen) op te halen en dan zonder reizigers naar Rotterdam te rijden. Vervolgens is er in de vooravond de eigenlijke rit met vertrek uit Rotterdam en een stop te Berchem, naar Brussel Zuid.

Daar wordt de loc 25.5 afgekoppeld en komt er een 27-er aan de andere kant van de trein en vertrekt deze richting Duitsland en Oostenrijk. Op zondagmorgen hebben we dit scenario in tegengestelde volgorde (nochtans konden we het zelf meemaken dat bij de terugrit de 27 voor de trein bleef en de trein via het westelijk ringspoor richting Nederland spoorde).

N.S.

Schiphol – Rotterdam in 26 minuten

Vanaf 9 december 2007 wil NS Hispeed (nieuwe roepnaam voor HSA) een stuk van de HSL-Zuid in gebruik nemen met op werkdagen één trein per uur, tussen Amsterdam en Rotterdam. De reistijd tussen beide steden zakt dan tot 40 minuten. Het gebruikte materieel is samengesteld uit aangepaste ICR-rijtuigen met geleasde TRAXX-locs als tractie. De maximale snelheid is voorlopig nog 160 km/u. Dat de hele HSL-Zuid tot Antwerpen niet in één keer in gebruik genomen wordt, heeft te maken met een vertraagde voortgang van het beveiligingssysteem ERTMS (ETCS 2 + GSM-R). Het in dienst nemen van de hele HSL-Zuid verwacht men nu tegen 1 oktober 2008. Tot zolang zal zeker de Beneluxtrein blijven rijden via lijn 12 en Roosendaal, met NMBS-reeks 11 (volledig over oude lijn) in trekduwformatie of met geleasde TRAXX-locs (enkel gesleepte treinen). Vanaf oktober 2008 zou eindelijk het eerste echte hogesnelheidstreinstel geleverd worden (max. snelheid 250 km/u). Men verwacht verder dat in het voorjaar 2009 alle HST's in gebruik genomen zullen zijn, met een uurdienst Amsterdam – Brussel over de volledige HSL. NS Hispeed verwacht tegen 2010 24 miljoen reizigers te vervoeren waarvan 8 miljoen naar Belgische bestemmingen en verder.

E.H

De Lijn Algemeen**Bestelling nieuwe autobussen**

Volgende reeksen autobussen werden recent afgeleverd of zijn in (bijkomende) bestelling.

Nummer reeks	aantal	Constructeur / type	Bestelling / levering
4838 - 4879	42	VDL Jonckheere Transit 2000 / Volvo standaard	2005 / reeds in dienst
4880 - 4901	22	Van Hool New A330K / MAN driedeurs stadsbus	2005 / reeds in dienst
4902 - 4963	62	VDL Jonckheere Transit 2000 / Volvo geleed	2005 / reeds in dienst
4964 - 4979	16	Van Hool New A309 / Man midibus	2005 / reeds in dienst
4980 - 5015	36	VDL Jonckheere Transit 2000 / Volvo standaard	2006 / levering 2007
5016 - 5029	14	Van Hool New A330K / MAN driedeurs stadsbus	2006 / levering 2007
5030 - 5063	34	Van Hool New AG300 / DAF geleed	2006 / levering 2007
5064 - 5078	15	VDL Jonckheere / Procity belbus	2006 / levering 2007
5079 - 5083	5	VDL Jonckheere Transit 2000 / Volvo standaard	2006 / in aflevering 2007
5084 - 5088	5	Van Hool New A330K / MAN driedeurs stadsbus	2006 / in aflevering 2007
5089 - 5091	3	Van Hool New A330K / MAN driedeurs stadsbus	2006 / in aflevering 2007
5092	1	Mercedes Sprinter belbus (tweedehands)	2006 / in aflevering 2007
5093 - 5094	2	VDL Jonckheere / Procity belbus	2006 / in aflevering 2007
5095 - 5167	73	VDL Jonckheere transit 2000 / Volvo standaard	2007 / levering vanaf 2008
5168 - 5275	108	Van Hool New AG300 DAF geleed	2007 / levering vanaf 2008
5276 - 5306	31	Van Hool New A309 / MAN midibus	2007 / levering vanaf 2008
5307 - 5308	2	VDL Jonckheere / Procity belbus	2007 / levering vanaf 2008

Reizigerscode

Omwille van het veranderen van sommige maatschappelijke toestanden in onze samenleving ziet De Lijn (en andere instanties) zich genoodzaakt om hierop te reageren. Zij herziet op een vrij drastische manier haar boetestelsel. Hier over verspreidt zij een nieuwe folder "Reizigerscode". Hiermee wil De Lijn paal en perk stellen aan het asociaal gedrag van sommige mensen uit onze samenleving in de hoop hiermee de weldenkende reiziger te beschermen. Wie bewust de medereizigers, medewerkers of materiaal hindert, beschadigt of in gevaar brengt, zal daarvan de gevolgen moeten dragen. De boetes voor asociaal gedrag variëren tussen 75 en 500 euro. De overlastboetes zijn verdeelt in twee categoriën.

overlastboetes – type I:

- Geen geldig vervoerbewijs, bewijsstuk voor vervoer of verminderingkaart kunnen voorleggen.
- Niet betalen van de ritprijs (en de administratiekosten) binnen de veertien dagen bij de procedure 'reiziger zonder (gepast) geld'.
- Bevuilen van de voertuigen. Werpen of achterlaten van een voorwerp of stof op de voertuigen, aan de haltes, op de sporen of in de openbare ruimtes.
- Belemmeren van de dienst.
- Bevuilen of oneigenlijk gebruik maken van installaties, infrastructuur of apparatuur.
- De openbare orde of rust van de aanwezigen ernstig verstoren door dronkenschap, verdovende middelen, onzindelijkheid, ongewenste fysieke contacten, beledigende uitlatingen of handelingen.
- In het bezit zijn van een voorwerp of stof die personen kan hinderen, bevuilen of ongemak bezorgen.
- De deuren van een voertuig blokkeren of ertegen leunen.
- Niet naleven van regels over het exclusief gebruik van deuren van voertuigen.
- De chauffeur of een ander personeelslid van De Lijn in dwaling brengen tijdens de rit.
- Zich buigen of begeven over veiligheidsafsluitingen of markeringen.
- Zich zonder toestemming toegang verschaffen tot de dienstloketten en doorgangen die voor het publiek verboden zijn.
- Roken in voertuigen, schuilhuisjes en andere overdekte ruimtes van De Lijn.
- Aanwijzingen van de chauffeur of het controlepersoneel niet opvolgen.
- Misbruik maken van de reservatiemogelijkheden bij de Belbuscentrale.

Een eerste overtreding kost 75 euro, een tweede overtreding binnen de 12 maanden kost 200 euro. Voor een derde en elke volgende overtreding binnen de 12 maanden bedraagt de boete 400 euro.

Overlastboetes van het type 2 zijn:

- Gebruik maken van een vervalst vervoerbewijs, vervalst bewijsstuk voor gratis vervoer of een vervalste verminderingkaart.
- Gebruik maken van een gepersonaliseerd vervoersbewijs of verminderingkaart zonder er titularis van te zijn.
- Beschadigen, hinderen of vertragen van een voertuig.
- Beschadigen of ontregelen van een installatie, infrastructuur of apparatuur.
- In het bezit zijn van een voorwerp of stof die personen kan kwetsen of aan een gevaar kan blootstellen.
- De noodbediening van een deur gebruiken of ze op een andere manier openen. In of uit een voertuig stappen tijdens het manoeuvreren voordat het volledig stilstaat.
- Misbruik maken van het noodsein.
- Aanraken van een elektrische leiding of installatie, aanraken van een sein of de zichtbaarheid ervan belemmeren.

Een eerste overtreding kost 150 euro, een tweede overtreding binnen de 12 maanden kost 400 euro. Voor een derde en elke volgende overtreding binnen de 12 maanden bedraagt de boete 500 euro.

Met deze gedragsregels wil De Lijn haar reizigers, medewerkers en eigendom beschermen tegen asociaal gedrag.

Overigens was er reeds een besluit van de Vlaamse Regering van 14 mei 2004 betreffende de exploitatie en de tarieven van de VVM (Belgisch Staatsblad van 20 juli 2004), zoals gewijzigd door het besluit van de Vlaamse Regering van 26 januari 2007 (Belgisch Staatsblad van 1 maart 2007). L.C.

Foto linksonder:

Op woensdag 2 mei 2007, om 4u15 verliet PCC 7001 met volgnummer 1 de tramloods van PAL om de eerste dienst vanuit Eksterlaar te verzekeren op lijn 8 en naar de Bolivarplaats te rijden. Deze voor de gelegenheid versierde tram is de opvolger van de laatste tram 3 aldaar, 42 jaar geleden.

foto: Alain Janmart

**De Lijn Antwerpen****Verlenging tramlijn 8**

Nadat op donderdag 22 maart 2007 de nieuwe tramsporen werden beproefd en ingereeden met PCC 7009, kon iedereen vermoeden dat de ingebruikname snel ging volgen. Jammer genoeg moesten de reizigers nog meer dan een maand geduld oefenen. De nieuwe dienst ging slechts in voege op 2 mei 2007, samen met nog een aantal wijzigingen bij andere lijnen. Dat het 2 mei en niet 1 mei werd had natuurlijk ook te maken met de traditionele optocht die het tramverkeer die dag dan duchtig omleefde met de gebruikelijke omleidingen en onderbrekingen. Nog even herinneren dat tramlijn 3 op 22 juni 1965 werd ingekort tot de Lambertmontplaats, waarbij er in de Emiel Banningstraat nog een spoor overbleef waar de volgende jaren nog de laatste PCC's werden op afgeleverd en afgeladen. Nu, bijna 42 jaar later, rijdt er dus terug een tram langs deze heraanlegde straat. Als toemaatje geven we alvast nog het volgende mee. Met het in voege gaan van de nieuwe diensten zijn er een aantal uitritten van lijn 8 die via lijn 12 vanuit PAL naar de Bolivarplaats rijden. Voorheen kwamen deze wagens op hun lijn ter hoogte van de Nationale Bank (Leopoldplaats). Nu rijden deze trams gewoon verder over de Leien tot hun nieuwe eindpunt. Daar kunnen ze evenwel NIET rechtstreeks op het hun toegewezen spoor van lijn 8 komen. Zij maken dan maar een extra ommetje via de noordelijke boog op de Leopold Dewaelplaats.

Reclametrams

7003 TMF sinds april 2007
 7004 Originals sinds mei 2007
 7006 Clinic sinds mei 2007
 7055 Nivea sinds april 2007
 7060 Octave Landuyt sinds april 2007

Hermelijnen

Er werd ten titel van proef een intercom geplaatst aan het loket van Hermelijn 7241. De geplaatste intercom moet de verstaanbaarheid tussen klant en trambestuurder bevorderen. Deze tram van de tweede reeks heeft zoals zijn soortgenoten een volledig afgesloten cabine over de gehele breedte van het rijtuig. Hermelijn 7271 verdween na zijn aflevering te Antwerpen al snel van de lijndienst. Hij verbleef daarna vele maanden in de stelplaats Hoboken, maar sinds april draait hij eindelijk zijn normale tramrondjes mee. Om beschadigingen te voorkomen aan de voorziening ten behoeve van de rijopleiding wordt bij de Hermelijnen één en ander hulpstuk herschikt. De zogenaamde T-inbussleutel dienstig voor manipulatie van de bumper wordt nu opgeborgen in de kast van de brandblusser. Alle trams van de twee reeksen worden aangepast.

Doorstroming

Op een aantal kruispunten is / komt er een "versnelde" (sic) doorstroming aan de verkeerslichten. Deze versnelde doorgangsfase kan door de trambestuurder aangevraagd worden door op het dashboard van de tram een opaalkeurige knop in te drukken. Op het dashboard licht deze knop op wanneer de tram aan een welbepaalde plaats is gekomen. Wanneer de knop wordt ingedrukt, wordt de normale verkeerslichtencyclus doorbroken en krijgt de tram een versnelde doorgangsfase. Wanneer de knop niet gebruikt wordt krijgt de tram zijn normale doorgangsfase in de gehele cyclus. Dergelijke voorzieningen zijn reeds enige tijd in gebruik voor lijn 2 aan de Harmonie in de richting Hoboken, lijn 3 aan de halte Zwijndrecht Dorp in de richting Merksem en voor lijn 5 aan het eindpunt Wim Saerensplein. Sinds kort is er ook een dergelijke installatie bijgekomen aan de eindhalte van de lijnen 7 en 15 te Mortsel. Een tram die daar vóórheen bij vertrek zijn doorgangsfase had gemist, zou al vlug een achterstand van enkele minuten hebben opgelopen op het voorziene vertrekuur.

Elektronische wissels

Nog steeds zijn er op het Antwerpse tramnet enkele weinig gebruikte wissels die enkel met het wisselijzer kunnen worden omgelegd. Stilaan wordt dit type wissel een rareiteit. Korte tijd geleden werden er weer enkele elektronische wissels in dienst gesteld. De wissel van lijn 12 op het kruispunt Van Wezenbekestraat – Koningin Astridplein – Gemeen-

testraat die het mogelijk moet maken om terug te keren aan het Koningin Astridplein, is er zo één. Op datzelfde plein wordt nu ook de toegangswissel tot het manoeuvreerspoor elektronisch aangestuurd. Ten slotte kunnen we nog de wissel op lijn 2 richting Hoboken die toegang geeft naar de keerlus Voetbalstraat (Zwaantjes) aan dit lijstje toevoegen. We nemen hierbij de gelegenheid te baat om even in te gaan op de werking van deze elektronische wissels. Het systeem werkt via een identificatielus tussen het spoor en een signaal dat door het tramvoertuig wordt uitgezonden. Het aansturen van de gewenste wisselstand gebeurt normaal automatisch door het lezen van het ingestelde ritorder via Prodata. De lus detecteert deze ritorder en legt de wissel in de juiste stand. Hierbij staat de bijbehorende keuzeknop op het dashboard ingesteld in de stand "automatisch" en licht groen op. De maximum snelheid bij het naderen van een wissel bedraagt 15 km/uur. Wanneer de tram ter hoogte van de drie in het spoor geplaatste nagels is wordt de identificatielus aangestuurd en verspringen de wisseltongen in de gevraagde stand. Op het dashboard zal dan een opaalkeurige lamp oplichten. Een elektronische wissel kan bovendien steeds "manueel" bediend worden hetzij elektrisch via een schakelaar op het dashboard; hetzij mechanisch met het wisselijzer. Om een wissel "niet automatisch" (elektrisch) om te leggen staat de eerder genoemde keuzeschakelaar "links of rechts". Deze stand wordt meestal gebruikt bij in- en uitritten, omleidingen, verkorte ritten enz., kortom alle niet normale ritten op de voorziene lijn. Een bezette wissel door een voorgaande tram kan reeds door een volgende tram bevolen worden waarbij minstens 10 meter tussenafstand dient gehouden, zoniet wordt uit veiligheidsoverwegingen het bevel genegeerd. Een aanduiding "10" op de grond geeft deze veiligheidsafstand aan. Bij een gekoppeld PCC-stel is het systeem voor de wisselbediening in de tweede wagen automatisch uitgeschakeld. De werkwijze voor het omleggen van een wissel met het wisselijzer mag voor zich spreken.

Spoorwerken

Er gebeurden nogal wat spoorvernieuwingswerken op een aantal lijnen. Op lijn 11 is dit in de Kleine Beerstraat, Dageraadplaats en -straat. De lijnen 4 en 7 krijgen nieuwe sporen in de Kateljnevest, de Minderbroedersrui en St-Paulusstraat. Lijn 10 tenslotte krijgt nieuwe sporen tussen de Leeuwlantstraat en de terminus Schotensesteenweg. Op al die trajecten worden de twee rijrichtingen verder uit elkaar gelegd zodat er ter hoogte van de aansluitingen aan de niet vernieuwde stukken verkeersremmers voor trams ontstaan in de vorm van

chicanes. De lijnen 4 en 7 werden begin mei beperkt onderbroken (het eindpunt werd Groenplaats), voor lijn 10 was er een buspendel van 15 tot en met 22 mei tussen de keerlus Engelselei en de Schotensesteenweg. Zoals sinds enkele jaren gebruikelijk werd deze pendel niet enkel door De Lijn in eigen regie gereden maar waren ook De Polder en De Schelde ingeschakeld. De terminus zelf werd al enkele jaren geleden aangepakt. Of de keerlus behouden blijft na de verlenging van lijn 10 tot Wijnegem is nu niet geweten.

Reisweg buslijnen 1 en 13

Onlangs hernamen de buslijnen 1 en 13 hun vertrouwde reisweg langs de Singel, de Bolivarplaats en de Amerikalei. Zij waren hiervan verdwenen omwille van de heraanleg van de Leien en gebruikten toen de Montignystraat. Het inrijden van de eigen tram- en busbedding is moeilijk, zeker wanneer er al een tramrijtuig van lijn 12 voor het verkeerslicht staat te wachten om de Bolivarplaats op te rijden.

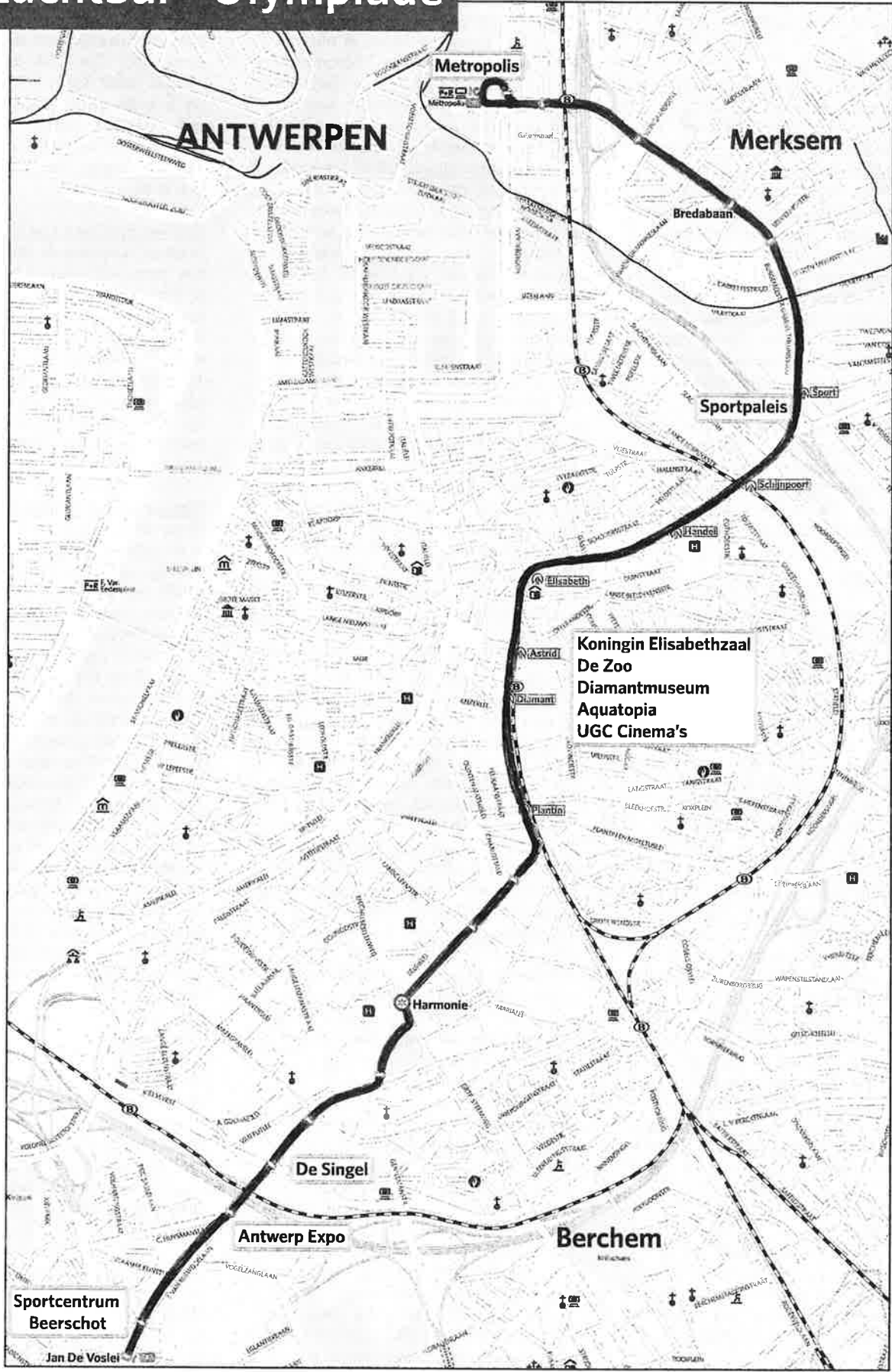
Nieuwe reisweg buslijn 23

Mede ten gevolge van de ontstane chaos in de omgeving Rooseveltplaats werd de reisweg van buslijn 23 gewijzigd. Eerst maakt men een eigen bedding voor bus en tram, daarna moeten de bussen er noodgedwongen af. In de richting Zuid blijft lijn 23 voortaan terug meerijden (of stilstaan) met het andere verkeer. Aan de Rooseveltplaats draait zij dan links de Van Erbtornstraat in en neemt vervolgens de Quellinstraat, Rubenslei, Van Breestraat, Justitiestraat, Paleisstraat tot het Francis Wellensplein. Vervolgens rijdt zij via de Bresstraat, kruist de Amerikalei, De Verbondstraat, Marnixplaats en Scheldestraat en komt dan op de Waalse kaai op zijn oude reisweg. In de richting Luchtbal gaat het vanaf de Vlaamse kaai via de Kronenburgstraat en de Geuzenstraat naar de Marnixplaats en gaat dan via de voormelde straten verder naar het centrum en Luchtbal. De buslijn komt dus niet meer aan het Museum voor Schone Kunsten aan de Leopold De Waelplaats, maar er rijdt wel terug een buslijn parallel aan de Leien. Het probleem bij het verlaten van de eigen bedding Amerikalei rechtsaf aan de hoek met de Graaf Van Hoornestraat kan men nu bewonderen in de richting Luchtbal aan de Rooseveltplaats bij het oprijden van de eigen bedding, zeker wanneer het daar vol staat met trams in de richting Melkmarkt of Zuid.

Tracé nieuwe tramlijn 6

In vorig nummer werd reeds uitvoerig gesproken over de nieuwe tramlijn 6, die de wijk Luchtbal via Centraal Station met 'Olympiade' verbindt. Op de site van De Lijn vindt men het lijnschema, maar ook op de volgende bladzijde.

6 Luchtbal - Olympiade

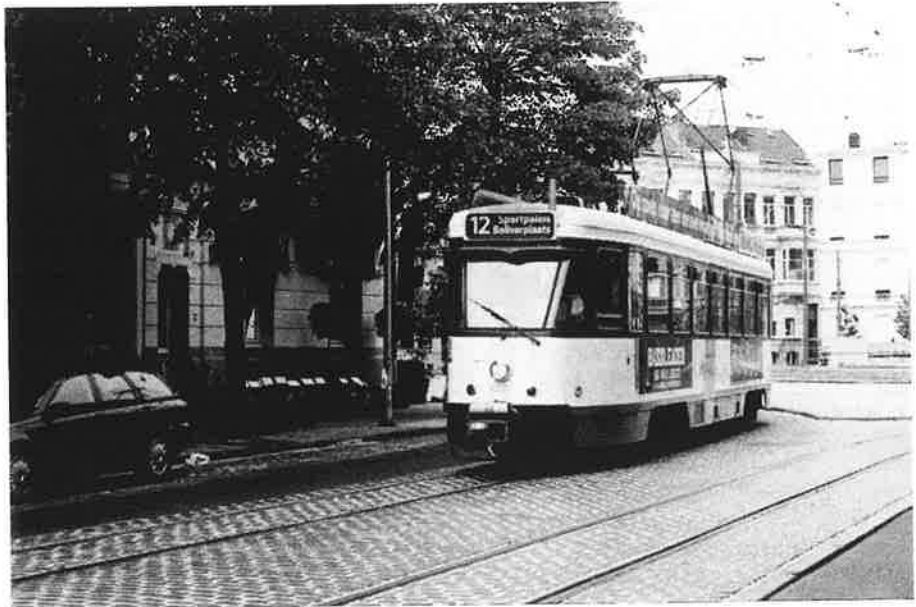


Nieuwe netplannen

Vanaf mei verschenen mondjesmaat nieuwe netplannen in de wachthuisjes aan de haltes. Deze vermelden naast de maand van uitgave (april 2007) enkele belangrijke nieuwigheden. De komst van tramlijn 6 wordt hierop aangekondigd in de lijnenlijst en op de kaart met de vermelding "vanaf najaar 2007". De kleur is roze. De buslijn 6 krijgt al vanaf de zomer het nummer 30 met licht blauwe kleur. In de tegenrichting van deze ringlijn behoudt zij het nummer 34. Ook buslijn lijn 23 (lichtgroen) staat hierop met zijn nieuwe reisweg. L.C.

Foto rechtsboven:

Een PCC-stel in de Emiel Banningstraat. Dit is dienst 2 van lijn 8 die vanuit PAL via lijn 12 aan de Bolivarplaats op zijn lijn komt. Hij doet dit uitrijtraject met de voorfilm op lijn 12 geplaatst. 4 mei 2007
foto: Luc Couscheir



De Lijn Vlaams Brabant

Ringbus Leuven

Vanaf 2 april rijdt er in Leuven om de 10 minuten een bus langs de stadsring. Deze lijn berijdt de "Vesten" tegen de klok in en heeft een uitloper voor de bediening van het UZ Gasthuisberg. Het is de bedoeling om met deze lijn de bedrijven die de laatste jaren aan de buitenrand van de stad zijn gekomen een snelle verbinding aan te bieden. Wie de buslijn gebruikt hoeft niet meer door het drukke stadscentrum. Op 7 minuten bent U nu van het station aan het UZ Gasthuisberg. De bus rijdt op wekdagen elke 10 minuten tussen 6 en 20 uur. Op de andere dagen kan U natuurlijk nog steeds via de lijnen van het centrum naar uw bestemming. Er zijn op deze lijn slechts 9 haltes. De belangrijkste is natuurlijk aan het station waar alle stads en streeklijnen passeren. Vervolgens hebben we haltes aan de stelplaats, het UZ Gasthuisberg overstap met de lijnen 16, 307, 333, 334, 335, 370 tot 374 en 380), de Tervuurse Poort (overstap op de lijnen 315, 316, 317 en 395), de IJzermolenstraat (overstap met de lijnen 7, 8 en 9), het Sportcentrum, de Naamse Poort (overstap met de lijnen 1, 2, 337 en 18 van de TEC), de Parkpoort (overstap met de lijnen 4, 5 en 6) en het Vlaams Brabantse Provinciehuis. Daarna komt de bus terug aan het station met overstap op ongeveer alle lijnen (35 stuks). Aanvankelijk werd deze lijn nog gereden met de oudjes A600 die echter spoedig werden afgelost door een reeks van 5 splinternieuwe, bijkomend bestelde Van Hool New A330 (reeks 5084-5088). L.C.

De Lijn Oost Vlaanderen

Vlaanderendag

Op zondag 22 april 2007 kon het ruime publiek een blik werpen achter de coulissen van tal van Vlaamse overheidsgebouwen en instellingen. Een interessante trekpleister was de werk- en stelplaats van De Lijn te Gentbrugge. Veel aandacht werd besteed aan de voorstelling van tramonderhoud en herstelling. Het oplassen en afdraaien van wielbanden of een opengelegd dak van een Hermelijntje kon men aldaar bewonderen. Doorheen de tramloods waren twee sporen vrijgehouden voor trambestuurders in spee van 2 tot 99 jaar, die met twee hermelijntjes heen en weer reden in de nieuwe tramloods. Verder waren ook de drieasser 339 en de blauwe PCC 01 van de partij.

Acht PCC 1 op non-actief

De niet gerenoveerde PCC 1-trams van Gent komen nog slechts in hoofdzaak tijdens de spitsuren buiten. De reden ligt wat voor de hand. Het vele onderhoudswerk dwingt tot matigheid, want gemiddeld rijden de PCC 1 slechts 1500 km, om dan terug een grondig onderhoud te krijgen, vooral aan de nog steeds aanwezige accelerator. Ook het hoge stroomverbruik (geen recuperatiemogelijkheid tijdens het remmen) zijn redenen om ze zo weinig mogelijk in te zetten. We noteerden de nummers (62)28, 30, 36, 37, 38, 43, 50 en 52 als slooprijtuig achteraan in de tramloods, waarvan een aantal met botsschade. Door het uitblijven van nieuwe lijnverlengingen en het in dienst zetten van 31 dubbelrichtingshermelijntjes, was de inzet van een aantal

Correctie

Er is een fout geslopen in het artikel over de Antwerpse nachtlijnen. Er werd tweemaal melding gemaakt van nachtlijn 24. Deze wordt wel degelijk gereden door Oostmalle Cars met contract 1043. Het contract 1046 van De Schelde behelst daarentegen de nachtlijn N2 en niet N24. Gelieve ons hiervoor te veronschuldigen.

PCC 1-trams niet echt meer noodzakelijk. De voorkeur tot inzet wordt nu gegeven aan de gerenoveerde PCC 2, die tijdens de dag tramlijn 4 volledig van materieel voorzien. Op lijnen 21/22 komen ze ook voor in combinatie met hermelijntjes en PCC 1-trams. Het einde van de niet verbouwde PCC 1 komt nu wel zeer dicht bij, na het aankomen van de eerste 'pooltrams' aan de Kust. 10 Hermelijntjes doen er enkel tijdens de zomer dienst en komen dan tijdens het schooljaar terug naar het Gentse tramnet.

Aankomst 'Tour de France' te Gent

Op maandag 9 juli 2007 wordt het Gentse tram- en busnet grondig aangepast ten behoeve van de aankomst van de 'Tour de France'. Die dag wordt het zuidelijk deel van de stad een soort 'sperrgebied', met een verboden zone die verder doorloopt naar Drongen toe. De gevolgen voor het openbaar vervoer laten zich natuurlijk al raden. Toch is er werk gemaakt om toch (zo goed als kan) de bussen en trams hun werk te laten doen, wat niet gemakkelijk is als de zone tussen Sint Pietersstation en de Korenmarkt en volledig 'uit' ligt. Vele buslijnen zijn dan ook opgehouden tot dicht tegen de 'verboden zone' of afgeleid langs de ringweg Brugse Poort - Korenmarkt - Zuid - St. Lievenspoort - A. Heyndrickxlaan - Burgravenlaan - St. Pieters-

station. Langs die route rijden ook 3 pendelbussen, terwijl trolleylijn 3 nipt ontsnapt aan omleidingen. Tram 21 is die dag enkel tussen de tramtunnel en Zwijnaardebrug te vinden op een soort eilandbedrijf, terwijl tram 22 eindigt op de Korenmarkt en via de sporen van extramlijn 9 rijdt. Tramlijn 1 rijdt eveneens slechts tussen Korenmarkt en Evergem.

Forse investeringen in Gent

Vlaams minister van Mobiliteit Kathleen Van Brempt heeft een aantal investeringen aankondigt voor het Gentse. De avondritten van alle stadslijnen gaan later veel rijden tot 01u00, zowel in de week als in het weekend. Het weekend-nachtnet wordt verlengd tot 4u45 's morgens. Aangezien de eerste stadslijnen vanaf 5 uur 's ochtends beginnen rijden betekent dit dat er op vrijdag en zaterdag een continu aanbod openbaar vervoer is op stedelijk niveau. Er wordt jaarlijks 5,2 miljoen euro geïnvesteerd in een frequentieverhoging van alle tram- en trolleylijnen en de nieuwe avondlijnen. Doelstelling is om door dit nieuwe aanbod 3 miljoen extra reizigers op het openbaar vervoer te krijgen. Daarnaast investeert men de komende jaren voor 150 miljoen euro in de stelplaats Wissenhage, de stationsomgeving Gent-Sint Pieters, de verlenging van lijn 2 richting Zwijnaarde en een aantal doorstromingsprojecten

Het nieuwe aanbod van De Lijn kadert in netmanagement, waarvoor tot en met 2009 42 miljoen euro in Vlaanderen wordt uitgetrokken. Netmanagement moet de missing links in het openbaar vervoer wegwerken, capaciteitsproblemen oplossen, een duurzaam alternatief voor woon-werkverkeer bieden, laat-avond- en nachtlijnen voorzien.

Avondritten tot 01.00u en de klok rond tijdens het weekend

Momenteel rijden de stadslijnen in de week en in het weekend tot 23u10. Eind 2007 zullen alle stadslijnen (zowel bussen als trams en de trolley) dagelijks rijden tot 01u10. Tegelijkertijd zal de bedieningsperiode van het bestaande nachtnet met ruim 2 uren opgeschoven worden, namelijk van 01u45 tot 04u45 (heden van 23u30 tot 02u30). Vrijdag en zaterdag zullen de Gentenaars dus bijna 24 uur op 24 uur openbaar vervoer hebben. Hiermee poogt men het aantal weekendongevallen en slachtoffers mee te beperken.

Extra frequentie op tram en trolleylijn

Vandaag is er op de 4 tramlijnen en trolleylijn 3 nog steeds nood aan meer capaciteit, vooral tijdens de spits. Deze lijnen vervoerden in 2006 40 miljoen reizigers. De frequenties van de lijnen zullen vanaf 1 december 2007, zowel in de spits als de dal, verhoogd worden en kosten 5,2 miljoen euro op jaarbasis.

LIJN	Huidige frequentie		Nieuwe situatie	
	SPITS	DAL	SPITS	DAL
1	4'	7,5'	3,5'	6'
21/22	6'	7,5'	5,5'	6'
4	6'	7,5'	5,5'	6'
3	7'	7,5'	5,5'	6'

150 miljoen euro aan investeringen

In de komende jaren wordt 11,6 miljoen euro geïnvesteerd voor de verlenging van tramlijn 2 naar Zwijnaarde dorp, 87 miljoen euro voor de bouw van een nieuwe stelplaats in Wissenhage en 48 miljoen euro voor de vernieuwing van de stationsomgeving Gent-Sint-Pieters. In Gent zullen dit jaar nog doorstromingsprojecten worden aangevat waaronder:

- N414 Studie verleggen sporen kruispunt R40
- N9 Heraanleg tussen Schooldreef en Hovenierstraat (excl. Spooraanleg)
- N9 Studie N9 – Brusselsesteenweg
- N414 Toeritdosering op de as Kortrijksepoortstraat-Nederkouter-Schouwburgstraat: studie en uitvoering

E.H.

De Lijn Limburg

Verdeling autobussen per regio / stelplaats (1 januari 2007)

We geven telkens het type autobus (standaard, gelede, midibus of belbus) en dit telkens volgens ouderdom. Nummers verbonden met een “-“ duiden een aaneengesloten reeks aan; de individuele autobussen staan tussen twee komma's.

Hasselt en Bilzen	
Van Hool A600	2405, 06, 09-12
Van Hool A600	2864-75
Van Hool A500	2958, 59, 61, 62, 64, 68
Van Hool A500	3219, 20, 21, 30
Van Hool A600	3510
Van Hool A360	3729, 30
Jonckheere Transit 2000	3855-3875
Van Hool A360	4072-4093
Van Hool New A360	4356-4360
Van Hool AG280	2207, 2234-36, 45, 46, 52-54
Van Hool AG300	4299
Jonckheere Transit 2000	4918-21, 32-42
Van Hool A308	3470-77, 3483-89
Van Hool New A309	4681-90
Peugeot Boxer	3368, 70
Peugeot Pro City	3492
Peugeot Pro City	4319, 21
Mercedes 411 CDI	4502-06, 4520,21

Lanaken	
Van Hool A500	3231-36
Van Hool A600	3515-35
Van Hool AG280	2238
Jonckheer Transit 2000	4912-17
Peugeot Pro City	4318
Mercedes 411CDI	4508, 09

St Truiden en Tongeren	
Van Hool A600	2612-2622
Van Hool A600	2876-2881
Van Hool A600	3437-39
Van Hool AG280	2243
Van Hool AG300	4300-02
Van Hool A308	3478-82
Jonckheere Transit 2000	4464-4476
Peugeot Pro City	3579
Mercedes 411CDI	4511-13

Kinrooi	
Van Hool A600	2418-21
Van Hool A600	3432-36
Jonckheere Transit 2000	3876-81
Jonckheere Transit 2000	4564-78
Van Hool AG280	2240
Van Hool AG500	3774-80
Van Hool AG300	4296
Peugeot Pro City	4322
Mercedes 411CDI	4510

Beverlo	
Van Hool A600	2413-15
Van Hool A600	2931-33
Van Hool A500	3222-29
Van Hool A600	3511-14
Van Hool A600	3655-64
Van Hool AG280	2248, 49
Van Hool AG300	4297, 98, 4303-09
Peugeot Pro City	4320
Mercedes 411CDI	4507, 14, 22

Winterslag	
Van Hool A600	2600-11
Jonckheere Transit 2000	3829-54
Van Hool AG300	4295
Van Hool New AG300	4653-56
Peugeot Pro City	3371

In de bovenstaande lijst zijn ook de op reserve staande autobussen opgenomen, te weten de 2958, 2959, 2961, 2962, 2964, 2968, 3368, 3370, 3371, 3492 en 3579. Opmerkelijk is het hardnekkige bestaan van de gelede autobussen AG280 van de reeks 2207-2254 waarvan er nog altijd 15 stuks actief zijn. Ten behoeve van de rijkschool zijn de 2864, 2865 en 3510 voorbehouden. De entiteit Limburg beschikte op 1 januari 2007 (reserve en rijkschool inclusief) over in totaal 353 autobussen.

W.C.

De Lijn West Vlaanderen

- Veolia Transport Nederland (voorheen Connex) wordt de opvolger van Connexion op de autobuslijn Brugge-Breskens. Deze lijn wordt met hogervermelde vervoerder in pool met De Lijn uitgebaat. Alles blijft voorts hetzelfde, enkel zullen de combo-ontwaardingstoestellen wegvallen en de communicatie met Nederland zal via radio gebeuren.
- De stelplaats van Knokke zal gerenoveerd worden over een periode van twee jaar. In een eerste fase in 2007 zal men het dak en het zinkwerk vernieuwen, muren herstellen en de schouwputten verstevigen (er wordt terug door een extern bedrijf aan de trams gewerkt). In een tweede fase in 2008 wordt de binnenkant van de loods aangepakt, de elektrische inrichting, sanitair, poorten, ramen, enz. Met deze werken wordt de toekomst van deze site opnieuw verzekerd. Eerder werd al het onderhoud van de autobussen overgebracht naar Assebroek.
- De Raad van Bestuur van de VVMA /De Lijn heeft de verbetering van het tramtracé van de kusttram tussen de Vandamme- en de Visartsluis in Zeebrugge goedgekeurd. Het tracé op het plan volgt in hoofdzaak de bestaande verbinding. De haltes worden verbreed en de perrons worden toegankelijk gemaakt voor mindervalide reizigers. Oversteekplaatsen en kruispunten, alsook gevaarlijke punten worden eveneens aangepast. Aan deze werken hangt een prijskaartje van een kleine 7 miljoen euro.
- Vlaams Minister van Mobiliteit Van Brempt trekt de komende jaren (tot eind 2009), 42 miljoen Euro uit voor meer en beter openbaar vervoer in Vlaanderen. Daarvan gaan 2 miljoen Euro naar de Kust, waar de frequentie zal verhoogd worden van de Kusttram, (o.a tijdens de zomer Westende-De Haan/Zwarte Kiezel), laatavondtrams ten behoeve van Kinopolisklanten van Oostende naar De Panne en Knokke en een sneltram tussen Nieuwpoort en Oostende. Met het inleggen van 2 sneltrams (zeg maar de 'directen' van weleer), en dit ten behoeve van de pendelaars welke zich naar Oostende Station begeven, hoopt men een tijdswinst te boeken van om en bij de twaalf minuten op dit traject, waar enkel aan de hoofdhaltes zal gestopt worden.
- In het kader van de 'veiligheidsmonitor' welke een soort draaiboek is waarin de probleempunten staan aan-

gestipt, wordt dit jaar nog in alle kusttrams camera's aangebracht. Verder zal op 10% van het totale autobuspark eveneens camera's aangebracht zijn of worden. Ook wordt er een vorming voorzien voor het personeel van De Lijn in samenwerking met de West Vlaamse politieschool.

- De nieuwe busstelplaats op de site van Bombardier moet de huidige stelplaats vervangen in Assebroek, waarvoor De Lijn geen nieuwe milieuvergunning kreeg. In de nieuwe stelplaats zal plaats zijn voor 130 bussen, een onderhoudscentrum voor de regio Brugge en een werkhuis voor De Lijn West-Vlaanderen.
- De totale kostprijs van het project wordt geraamd op 24,2 miljoen euro. De Lijn onderzoekt of de stelplaats in Brugge kan worden gefinancierd via onroerende leasing of via een publiek-private samenwerking (pps). Als daarover duidelijkheid is, kan de bouw beginnen. In de tweede helft van 2008 moet de stelplaats dan in gebruik genomen worden. Het voorontwerp is ondertussen afgerond, het definitief ontwerp is in opmaak. De bouwvoorvraag en de aanvraag milieuvergunning worden nog deze maand opge maakt. De Lijn investeert dit jaar 83.000 euro in het project, nadat de vervoersmaatschappij de vorige jaren al meer dan 1,4 miljoen euro investeerde.

E.G.

MIVB

Wijzigingen op 16 april 2007

Ter herinnering vermelden we nog dat op 16/4/2007 de **tramlijn 90** werd opgeheven. Het traject wordt overgenomen door een nieuwe **tramlijn 25** (Boondaal - Rogier) die als **lijn 3** verlengd wordt tot Churchill. **Tramlijn 23** wordt verlengd (Heizel - Zuid) en **tramlijn 24**, die enkel op weekdagen tijdens ochtend en avondspits, wordt Schaarbeek Station - Montgomery - Buyl - Vanderkindere-plein. **Tramlijn 93** (Schaarbeek station - Marie-José) wordt beperkt tot Legrand, met nieuw kopeindpunt in het verlengde van de Louizalaan. Op zaterdag 30 juni zal deze tramlijn voor het laatst rijden. Het traject Houba - De strooper - Bockstaal - Koningsplein - Louizalaan - Wiener - Herman Debroux wordt vanaf 2 juli 2007 als **lijn 94** uitgebaat.

Wijzigingen op 2 juli 2007

Tramlijnen:

Afgeschafte lijnnummers:

Lijn 3 (voorlopig), **18, 52, 83, 91, 93.**

Het vak vanaf Edingenstraat, dus langs de Doyen, Delacroix, Ropsy Chaudronstraten en Clemenceaulaan tot het Bara-

plein (huidige **lijn 83**) zal wegens wegwerkzaamheden buiten dienst gesteld worden. Fototip: Ingang slachthuizen met tram (richting zuid rond 10.00) Laatste ritdag is zaterdag 30/06/2007.

Nieuwe lijnnummers

Lijn 4: (vroeger als lijn 51 gepland): Esplanade - Werkhuizenkaai - Noord - Zuid - VDKindere - Marlowsq - Stalle Parking; vervangt lijnen 52 en 91.

Lijn 97: Louizaplein - Charleroisesteenweg - Bareel St Gillis - Wielemans - St Denijs - Stalle Parking.

Gewijzigde lijnen:

Lijn 25 rijdt vanaf Noord door naar Zuid als **56 doorstrept**.

Lijn 81 rijdt van Heizel naar Zuid via Woestelaan en Ninoofsepoort (**ex-lijn 18**) naar Montgomery

Lijn 82 rijdt komende van Berchem naar Drogenbos (**ex-lijn 52**) in plaats van Montgomery

's Avonds komt er een **avondlijn 32** Drogenbos-Zuid - Noord.

Lijn 94 wordt behalve 's avonds in twee delen uitgebaat nl. Houba - Legrand en Louiza - H. Debroux.

Buslijnen:

Nieuwe lijnen

Lijn 64 Naamse Poort - Machelen (ex-54)

Lijn 79 Kraainem - Schuman

Lijn 88 Heizel - Machtens

Aangepaste lijnen

Lijn 27 Andromeda - Zuidstation

Lijn 28 Dailly - Konkel

Lijn 38 De Brouckère - Helden

Lijn 43 Heldenpl - Kawwberg

Lijn 54 Vorst - Luxemburgstation

Lijn 60 Ambiorixplantsoen - Kalevoet

Lijn 63 Kerkhof Brussel - De Brouckère

Lijn 66 De Brouckère - Barelstraat

(grens St Lambrechts en St. Stevens Woluwe en Evere.)

Lijn 80 Maes - Naamsepoort

Lijn 89 wordt gesplitst in lijn 88 Heizel - Machtenslaan (vroeger lijn 63) en lijn 89 Pannenhuis - Westland Shopping

Lijn 65 verandert niet en ook de 47 (voorlopig) niet.

Er volgen nog wijzigingen voor de zomer 2008.

L.D.C.

Nachtnet "NOCTIS"

Brussel beschikt sinds kort over een volwaardig autobussen nachtnet. Elke vrijdag- en zaterdagavond, van 0u20 tot 3u00 's ochtends brengen 20 autobuslijnen U veilig thuis. Een ticket voor 1 rit kost 3 euro, een ticket van 21 euro is geldig voor 10 ritten. Voor 7 euro per maand, of 70 euro per jaar meer kan het (dag) abonnement ook 's nachts gebruikt worden. Er rijden autobussen op de volgende lijnen:

N01 De Brouckère – Peter Benoit
 N02 De Brouckère – Sint-Vincentius
 N03 De Brouckère – Bordet station
 N04 De Brouckère – Begraafplaats van Brussel
 N05 De Brouckère – Marcel Thiry
 N06 De Brouckère – Trammuseum
 N07 De Brouckère – Herrmann-Debroux
 N08 De Brouckère – Wiener
 N09 De Brouckère – Boondaal
 N10 De Brouckère – Fort-Jaco
 N11 De Brouckère – Ukkel Kalevoet
 N12 De Brouckère – Kruispunt Stalle
 N13 De Brouckère – Frans Hals
 N14 De Brouckère – Machtens
 N15 De Brouckère – Hunderenveld
 N16 De Brouckère – Berchem station
 N17 De Brouckère – Dielegem
 N18 De Brouckère – Heizel
 N30 Rogier – Zuidstation
 N66 Zuidstation (ringlijn buitenom)
 N99 Zuidstation (ringlijn binnenom)
 N71 De Brouckère – Delta
 Deze laatste lijn rijdt alleen tijdens de nacht van donderdag op vrijdag.

L.C.

Tips voor Trips

Nu het verlof weer voor de deur staat bent U - zeker als openbaarvervoerliefhebber - alvast bezig plannen uit te broeden in verband met Uw hobby. Hieronder vindt U enkele dagtrips om even de grens over te steken. Met de autobus naar Zeeuws-Vlaanderen. Vertrekplaats is het station van Sint-Niklaas dat aan de drukke spoorlijn van Antwerpen naar Gent ligt en ook vanuit Mechelen en Brussel vlot bereikbaar is. Daar nemen we de bus naar Hulst met een rijtijd van ongeveer 45 minuten. Vanaf Sint-Gillis-Waas tot De Klinge volgt deze de oude spoorlijn 54 Mechelen – Terneuzen, waarvan de bedding

vanaf Sint Niklaas grotendeels werd omgevormd tot fietspad. In De Klinge staan er ter hoogte van het voormalige station nog enkele overgebleven spoorwegattributen. In het mooie vestingstadje Hulst, dat zich de meest Vlaamse stad van Nederland noemt, kan U ook nog het oude station vinden en er eventueel de inwendige mens versterken. In Hulst neemt U dan bus 22 voor de terugrit. Vooral in het weekend is het aanbevolen om wel eerst de dienstregeling op te vragen om niet voor verrassingen te komen staan. Voor de sportievelingen onder U kunt U natuurlijk ook de fiets nemen en een tiental kilometer over de voormalige bedding rijden.

Vanuit Turnhout kan U met de lijnbus onder andere richting Baarle-Hertog/Nassau. Het Belgische Baarle-Hertog vormt een aantal enclaves in het Nederlandse Baarle-Nassau. U kan het grondgebied herkennen aan de huisnummers die ofwel een Nederlands of Belgisch vlaggetje voeren. Vanuit Turnhout gebruikt U lijn 460 met ongeveer 30 minuten rijtijd. De terminus is aan het oude stationsgebouw van Baarle-Nassau (dus op Nederlands grondgebied) dat, net zoals in Hulst, nu een horeca functie heeft. Ook hier bestaat de mogelijkheid om de route met de fiets af te leggen op de bedding van de oude lijn 29. Vanaf Turnhout Kanaal tot Baarle-Hertog heet deze route het "Bels lijntje" en op de grens vindt U nog steeds de restanten van het station. Het centrum van Baarle is zeer in trek langs beide zijden van de grens omwille van de "speciale" prijzen die er gehanteerd worden. In vroegere jaren heette dat smokkelwaar. Ook in Wallonië zijn dergelijke trips mogelijk. Zeer de moeite waard is de TEC lijn 154 vanaf Dinant naar Heer-Agimont (laatste Belgische gemeente) of verder naar Givet in Frankrijk. Onderweg ziet U nog de restanten van de

spoorlijn tussen Hastière en Heer-Agimont. Buslijn 154 rijdt (bijna) elk uur en sluit aan op de IC trein Brussel-Dinant. De rit tot Givet duurt ongeveer 45 minuten. De terminus is aan het station van Givet. Overigens is de hele spoorlijn nog over de gehele lengte intact maar desondanks niet in gebruik.

In ons Duitstalig landsgedeelte is er TEC lijn 396. Deze vertrekt in Eupen Bushof, heeft een halte aan het station van Eupen en rijdt dan verder naar Gemmenich en Vaals. Deze lijn passeert in de onmiddellijke omgeving van het bekende spoorwegviaduct van Moresnet op de lijnen naar Aachen-West. Vroeger was hier de vertakking van lijn 24A naar Aachen Süd en Aachen Hbf. In de verte kunt U daar ook de "Hammerbrücke" van lijn 37 zien. Het sympathieke Nederlandse stadje Vaals is natuurlijk ook bekend vanwege zijn drielandenpunt met zijn uitkijktoren met zicht op lijn 24.

Terug naar Vlaanderen, maar dan langs onze zogenaamde westkust. Vanuit het station De Panne kan U verder richting Dunkerque in Frankrijk. Het traject is ongeveer twintig km en wordt uitgebaat door het stadsbedrijf van Dunkerque: DKbus Littoral. In 2006 kostte een enkele rit 2,10 euro. Vanaf de grens tot in "Rosendaël" rijdt U langs de buiten dienst zijnde stations van Bray-Dunes en Leffrinckhoucke van de spoorbaan Adinkerke naar Duinkerke. Let op: de bus rijdt nog verder naar Coudekerque. Van maandag tot zaterdag neemt U in De Panne lijn 2, op zondag rijdt lijn 3. Er wordt elk uur gereden in aansluiting op de treinen van en naar Gent en Brussel. Dunkerque (bij ons beter gekend als Duinkerke) is een interessante stad waar er zowel diesel als elektrisch materieel te zien is.

Noël Suys.

Autobusrit A 120

Op 5 mei 2007 hielden een 30-tal autobusliefhebbers een afscheidsrit met enkele autobussen uit de reeks 2255-2274. Dit was de laatste reeks A120 autobussen die in 1989 nog door de NMVB besteld werden. De nummers 2275 tot 2294 rijden nu bij de TEC ook hun laatste kilometers. In Brugge (stelplaats Assebroek) zijn zij nog volop nodig in afwachting van een volgende levering van nieuwe autobussen. Het was zelfs zo dat we bij wijze van spreken nog naar een autobus voor onze "Speciale Dienst" hebben moeten zoeken; nagenoeg alle rijvaardige autobussen waren die zaterdag in dienst. De ochtendrit maakten we met de 2274 op enkele stukken stads- en streeklijnen. Nadien werd er van bus gewisseld en was het de 2258 die veelvuldig het foto-onderwerp



van dienst was. De rit bracht ons ondermeer langs de stelplaats Zwevezele en de tijdelijke garage in het Brugse industriegebied. De plannen zijn klaar om een nieuwe stel- en werkplaats te bouwen aan het station naast de vestiging van Bombardier.

In de stelplaats konden we nog enkele Antwerpse "minder-hinderbussen" bewonderen die nog tijdelijk dienst doen te Brugge. (deze bussen werden na de Ringwerken te Antwerpen nog doorgeschoven naar andere entiteiten). Als toemaatje was er ook de enige (ex-)belbus 4028 op basis van een Ford Transit, die al vrij snel werkwagen voor de Technische Dienst is geworden.

Met oprechte dank aan onze Lijnchauffeur Marc Frans en Stefan Justens voor de prima organisatie van deze uitstap.

L.C.



Foto rechtsboven:

In de stelplaats Assebroek stond "minder-hinderbus" 2596 klaar om zijn volgende dienst aan te vatten. 5 mei 2007

Foto rechtsmidden:

Ex Belbus 4028 is in gebruik bij de Technische Dienst. 5 mei 2007



Foto linksonder:

Op de Grote Markt van Brugge poseert de 2274 als stadslinje 15. 5 mei 2007

alle foto's: Luc Couscheir

VERSLAG VAN DE ALGEMENE LEDENVERGADERING TE GENT 24 MAART 2007

Aantal deelnemers: 21

Aantal volmachten: 14

De deelnemers ontvangen een kopie van de agenda alsook van het verslag van de secretaris en van het kasverslag.

Woord vooraf:

Omdat de voorzitter Alain Janmart verhindert is omwille van beroeps werkzaamheden kan hij niet aanwezig zijn en wordt de vergadering geleid door het oudste aanwezige bestuurslid Luc Couscheir. Deze verontschuldigt de voorzitter van de vereniging en doet integrale voorlezing van een brief hieromtrent vanwege Alain. Luc en Raf betreuren de afwezigheid van de voorzitter van VeBOV op de vergadering. De deelne-

mers aan de vergadering en de volmachten worden gecontroleerd en genoteerd. De vergadering gaat met enkele minuten vertraging goed en wel van start.

1. Verslag van vorige vergadering te Antwerpen op zaterdag 25 maart '06.

Het verslag van de vorige vergadering te Antwerpen op zaterdag 25 maart 2006 is verschenen in RR 2006/02. Het wordt door de voltallige vergadering goedgekeurd.

2. Verslag van de activiteiten in 2006.

In 2006 hebben we met de vereniging 3 uitstappen gedaan. Zo was er op 25 maart de uitstap met de rode PCC 7000 in Antwerpen t.g.v. de jaarvergadering. Op 16 september was er een busuitstap in Luik. En tenslotte was er op 23 september de zeer mooie avondronde met de 2 museumwagens in Antwerpen t.g.v. 30 jaar VeBOV.

3. Jaarverslag van de secretaris

Raf heeft zo stilaan maar zeker zijn draai als secretaris gevonden. Hij is ondertussen aan zijn tweede verslag toe en begint al aan zijn derde jaar als secretaris. Wat gaat het toch allemaal snel hé. Hij geeft toelichting bij het ledenverloop in 2006. De ingebruikname van de website bewijst zijn nut. Wij kunnen hiermee nieuwe mensen bereiken en nieuwe leden verwelkomen. Volgende vraag wordt op regelmatige tijdstippen aan het secretariaat gesteld: "Zijn er nog oude nummers van Rail-Revue verkrijgbaar?" Raf stelt daarom voor eens een stockoverzicht op de website te plaatsen. Ook in Rail-Revue zelf zou een dergelijk stockoverzicht kunnen verschijnen.

Aantal leden 2006: 247 gewone leden + 3 verenigingen = 250 leden eind 2006

Leden 2007 (lidgeld betaald op 22 maart 2007: 249 vanuit 2006 + nieuwe leden

Ledenverdeling:

Adressen in België: 230 = + 4

Adressen in Nederland: 14

Adressen uit ander landen: 5 = + 2

4. Kasverslag 2005

Luc Couscheir geeft als penningmeester toelichting bij de financiële toestand. (zie tabel hiernaast).

5. Verslag van de kascommissie

De heren Eddy Goens (verontschuldigt) en Leo Van Driessen hebben de kastoestand en het kasverslag nagezien en geen onregelmatigheden vastgesteld. Zij hebben het kasverslag unaniem goedgekeurd.

6. Verkiezing van de kascommissie voor 2006

De heer Eddy Goens (verontschuldigt) had op voorhand te verstaan gegeven dat hij de fakkel wou doorgeven aan een opvolger. Leo Van Driessen wil de taak van kascommissaris ook in 2007 op zich nemen. De vergadering vraagt of er iemand kandidaat is om Leo Van Driessen bij te staan. Dhr. Leo Jacobs stelt zich kandidaat en wordt door de vergadering unaniem verkozen. Het bestuur dankt hen alvast voor hun inzet voor de vereniging.

7. Stand van zaken van het tijdschrift RAIL REVUE

- Het ligt moeilijk om de zogenaamde 'deadlines' te halen.
- Luc stelt voor om activiteiten en vooral uitstappen iets vroeger aan te kondigen.
- Het nummer 01 van de nieuwe jaargang zou iets vroeger moeten in de bus vallen, dit vooral voor het meezen van de volmachtförmulieren. Een andere oplossing is de volmachten met het nummer 4 van de lopende jaargang mee-sturen.
- Bob Morren stelt voor om de actualiteitsitems niet meer 'a-la-limite' te publiceren om zo de stress wat te verminderen. Hij wil ook helpen met de tekstcorrecties.
- Luc dringt er op aan dat teksten en foto's op tijd zouden worden binnengebracht.

8. Nieuwe wetgeving VZW's

Raf heeft alle teksten betreffende de nieuwe wetgeving van het internet gehaald. Deze teksten zijn aan de voorzitter overhandigd met de vraag om ze eens grondig door te nemen. Daarna zullen de nieuwe statuten worden opgemaakt en ingediend.

9. Archief R. Bastaens

VeBOV heeft interesse in het archief van Roger Bastaens. De grote meerderheid van de vergadering stemt vóór. Het bestuur zal contact opnemen met Vlatam

<u>Inkomsten</u>		<u>Uitgaven</u>		SALDO
Lidgelden voor 2006	3.898,00 €	Scanning voor RR		207,55 €
Lidgelden voor 2007	1.465,00 €	Verzenden van RR		290,14 €
Verkoop Rail Revue	533,52 €	Kopieerwerk voor RR		1.373,91 €
Uitstappen	764,00 €	Uitstappen		739,95 €
Diversen	722,14 €	Administratie (werking)		1.868,78 €
		Diversen		722,14 €
		Transfert naar spaarrekening	+	
Totaal inkomsten 2006	7.382,66 €	Totaal uitgaven 2006		5.202,47 €
Intresten (na kosten)	176,10 €			
Zichtrekening op 01/01/2006	1.752,90 €	Zichtrekening op 31/12/2006		3.933,09 €
Spaarrekening op 01/01/2006	12.243,64 €	Spaarrekening op 31/12/2006		12.419,74 €
TOTAAL per 31/12/2006	21.555,30 €	TOTAAL op 31/12/2006		21.555,30 €

Transacties over 2006, nog uit te voeren in 2007				
<u>Inkomsten</u>		<u>Uitgaven</u>		SALDO
				429,78
Factuur BVS 2006/4	ontv. 33,75 €	Factuur XPO 2006/4	bet. €	92,00
		Factuur Schelfhout 2006/4	bet. €	109,77
Factuur MSVB 2006/4	ontv. 50,63 €	Verzending 2006/4	bet. €	
		Lidgelden 2007 (schatting)		3.800,00 €
		Totaal	bet.	4.431,55 €
Totaal te ontvangen	ontv. 84,38 €			
stand zichtrek. op 01/01/2007	3.933,09 €			
stand spaarek. op 01/01/2007	12.419,74 €			
TOTAAL:	16.437,21 €			4.431,55 €
Eigen vermogen op 01/01/2007:				12.005,66 €

BUDGET voor 2007			
<u>Inkomsten</u>		<u>Uitgaven</u>	
Lidgelden 2007 (schatting)	3.800,00 €	Scanning voor RR	300,00 €
Verkoop RR (schatting)	300,00 €	Verzenden van RR	400,00 €
Intrest (schatting)	200,00 €	Kopieerwerk voor RR	2.100,00 €
Uitstappen (schatting)	500,00 €	Omslagen voor RR	230,00 €
		Administratie (werking)	1.000,00 €
		Uitstappen	770,00 €
Totaal:	4.800,00 €	Totaal:	5.202,47 €

en Stefaan Justens om eens samen rond de tafel te gaan zitten om een strategie te bepalen voor het verwerven van het archief. Luc waarschuwt voor de praktische gevolgen bij het eventuele verwerven van dat archief. Dit kan enkel maar na de juridische afwikkeling van de nalatenschap en na sluitende (schriftelijke) afspraken. Verder moet er wel eens ernstig over nagedacht worden over bijvoorbeeld het opslaan en beheer. En vooral wat we ermee gaan doen. De vergadering is het er wel mee eens dat het jammer zou zijn dat het archief versnipperd of verloren zou gaan. (*)

10. Nieuwe bestuursleden zijn nodig.

Luc Couscheir heeft vooraf Eddy Cassiers gecontacteerd en stelt hem voor aan de vergadering als nieuw bestuurslid.

11. Verkiezing van het nieuwe bestuur voor 2006

Alain Janmart wordt herkozen tot voorzitter. Raf De Landtsheer wordt even-

eens herkozen tot secretaris. Luc Couscheir blijft onze penningmeester. Eddy Cassiers wordt door de vergadering unaniem verkozen en verwelkomt in het bestuur. Er volgt een warm applaus.

12. Budget voor 2007

Het budget voor 2007, zoals aangekondigd in het kasverslag hierboven, wordt unaniem goedgekeurd.

13. Voorziene activiteiten voor 2007 & 2008

- * 24 maart 2007: Tramrondrit met blauwe PCC 01 in Gent (tgv. de jaarvergadering)
- * 05 mei 2007: Busrondrit in Brugge.
- * Najaar 2007: Uitstap naar het tramnet van Valenciennes (Frankrijk)
- * Maart 2008: Tramrondrit met een Siemenstram aan de kust. (tgv. de jaarvergadering)
- * Johan Tijssens stelt voor om samen met Vlatam eens een avondrit in Antwerpen te organiseren.

14. Vaststelling van de lidmaatschapsbijdrage voor 2007

De vergadering beslist unaniem om de lidmaatschapsbijdrage voor 2008 op 19 € te brengen. De bijdrage voor de buitenlanders zou eveneens met 1 € verhoogd worden en zo 22 € bedragen.

15. Rondvraag

Luc stelt voor om na te denken over een nieuw model van lidkaarten. Luc vraagt of we de lidnummers niet zouden kunnen hernummeren. Raf zal de overschrijvingen voor volgend jaar opmaken in combinatie met de volmachtformulieren.

(*) Inmiddels werd het archief op last van justitie geveild en kwam zo terecht bij diverse personen. Het fotoarchief werd nochtans als één geheel aan één persoon toegewezen en is dus momenteel in goede handen.

R.D.L.

BOEKBESPREKING

Enkele jaren geleden heeft de Heer Georges Henrard uit Verviers, een fotoboek uitgegeven over het ter ziele gegane trambedrijf daar. Na dit eerste deel over het ontstaan van de trammaatschappij, komt er nu een tweede deel handelend over de periode 1919-1969 met de titel "De Renoupré à Pepinster 1919-1969". Dit rijkelijk geïllustreerde boek beschrijft uitsluitend de tramlijnen 1 en 1 doorstreep van de toenmalige Société des Transports Intercommunaux de Verviers (STIV) en zijn voorgangers. Zij die de periode van de jaren zestig nog gekend hebben, mogen dit boek zeker niet uit hun verzameling weren. Jammer genoeg is het boek enkel in de Franse taal beschikbaar maar de talrijke zwart-witfoto's en kleurenafbelingen geven een uitstekend beeld over hoe de tram er

toen heeft gereden in de vallei van de Vesdre en omstreken. Het boek werd gedrukt op slechts 800 exemplaren en is onder meer te verkrijgen in de Retro-Shop van het trammuseum te Woluwe of bij BVS te Baasrode aan de prijs van 35 euro. En gezien de unieke en zeldzame foto's uit het tramverleden van dit kleine stadje is de prijs/kwaliteitsverhouding van dit boek zeker gerechtvaardigd.

**Foto voorpagina:**

Op de foto zien we PCC 7009, die een proefrit uitvoert in de Emiel Banningstraat op 22 maart 2007

foto Eddy Goens

Foto achterpagina bovenaan:

Op 4 april 2007 liet HLD 6256 van Infrabel zich fotograferen op de HSL 4 ter hoogte van het station Noorderkempem.

foto: Alain Janmart.

Foto achterpagina onderaan:

Op 22 maart 2007 passeerden er enkele nieuwe autobussen op weg naar Algerije de Bolivarplaats. Aan de Scheldekaaien worden deze dan verscheept naar hun bestemming.

foto: Alain Janmart

TIP:

Breng eens een geïnteresseerd persoon mee naar de vergadering. Misschien wordt hij lid en heb je altijd een metgezel!

VERENIGINGSNIEUWS**Maandelijks projectie avonden**

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

17 juli 2007:
Praatavond

23 augustus 2007:
Praatavond

28 september 2007:
Tram en bus in België tijdens de jaren 60 en 70 door Mon Poot

26 oktober 2007:
Tram en trein in binnen- en buitenland tijdens de jaren 90 door Herman Suys

23 november 2007:
Videopresentatie door Ivo Van Steenwinkel en Paul Jacops.

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

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

21 december 2007:
Diapresentatie MIVB, NMVB en NMBS in de jaren 60 en 70 door Alain Janmart

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

Rail-Revue is een uitgave van de v.z.w. VeBOV (**V**ereniging voor **B**elangstellenden in het **O**penbaar **V**ervoer).

Verantwoordelijke uitgever: Alain Janmart, Archimedeslaan 1 bus 3, 2650 Edegem.

Redactie: Luc Couscheir, Erik Heylen en Rudy Van Iseghem. **Secretariaat:** Raf De Landtsheer, Gentweg 8 te 9940 Evergem.

Lidgeld 2007: België 18 Euro, Buitenland 21 Euro.

België: Rekening Bank van de Post 000-0466768-04 van de v.z.w. VeBOV, Edegem.

Andere Europese landen: door middel van in Euro uitgeschreven Eurocheques, te richten aan hoger vermeld secretariaat.

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

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

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

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

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

