



# RAIL-REVUE

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

Drieëntwintigste jaar – Nr. 2 April – Mei – Juni 2008

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor: Wilrijk 1

P208887



**COLOFON**

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

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

Overname van gegevens is toegestaan mits bronvermelding.

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

Inzenders blijven verantwoordelijk voor de door hen ingezonden artikels.

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

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

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

**Lidgeld:** België 19 €, andere landen 22 €

Bedrag over te maken op rekening van Bank van de Post 000-0466768-04 ten name van VeBOV v.z.w., Archimedeslaan 1, bus 3 te 2650 Edegem.

IBAN nummer: BE10 0000 4667 6804 BICcode: BPOTBEB1

**INHOUD VAN DIT NUMMER**

|                                                  |    |
|--------------------------------------------------|----|
| Colofon _____                                    | 2  |
| Weet u het nog (deel 2) _____                    | 3  |
| Rail-actueel - NMBS _____                        | 8  |
| Infrabel _____                                   | 12 |
| Toeristisch op weg met tram en trein _____       | 13 |
| De Lijn _____                                    | 14 |
| MIVB _____                                       | 17 |
| Brussel, de netwijzigingen 1967-'68 deel 2 _____ | 18 |
| Dieselclub - Autobusrit A 120 _____              | 22 |
| De Districtenlijn _____                          | 24 |
| Verenigingsnieuws _____                          | 25 |

**Werken mee aan dit nummer:**

Gunther Beckwee  
 Raf Bonte  
 Eddy Cassiers  
 Jacques Cohn  
 Luc Couscheir  
 Erik Heylen  
 Alain Janmart  
 Noël Suys

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

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



Eindelijk betaalbare kleurenprints

vanaf 0,125 € / A4

Afhankelijk van hoeveelheid en aangeleverd origineel

Ook alle afwerkingsvormen - Gigantische capaciteit

www.xpo.be - info@xpo.be - Vredebaan 5 - Mortsel (Parking en ingang Van Peborghlei 6) - T. 03 440 74 47 - F. 03 440 74 65

## WEET U HET NOG?

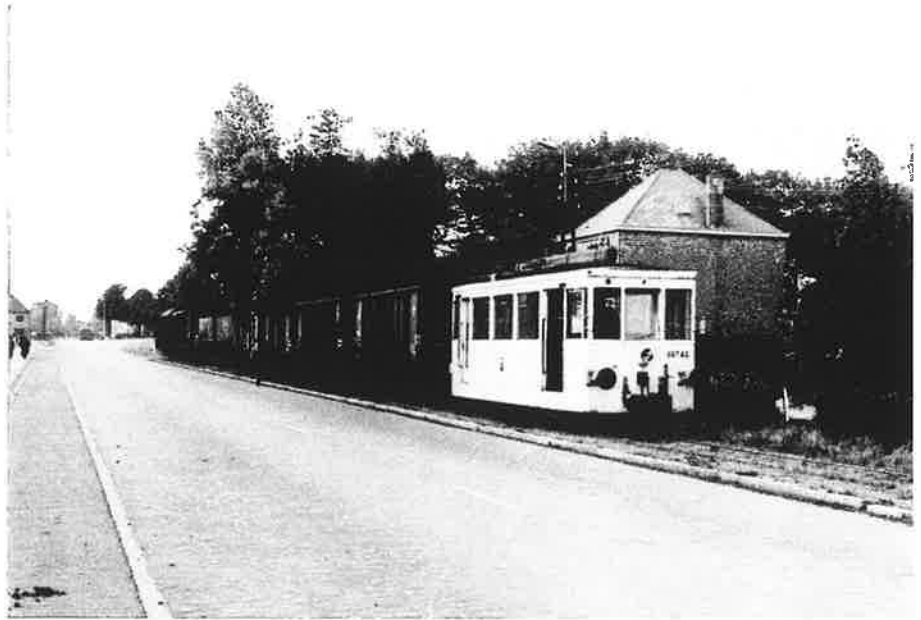
(deel II) (vervolg van RR 3/2007)

© Foto's en tekst: Jacques Cohn

### Foto 1 en 2 (50 jaar geleden):

Een halve eeuw in de tijd terugkerend werpen wij een blik op het goederenvervoer langs het baanvak Mol Station - Mol Kanaal, deel van de buurtspoorweglijn Mol - Dessel - Turnhout. Dit vierrailig lijngedeelte (normaalspoor met binnenliggend meterspoor) werd toen bereiden door de meterspoor-ART's 40 en 41, voorzien van zowel spoor- als trambuffers en -trekwerk. Ze namen soms lange treinen normaalsporige goederenwagens over in het station Mol-NMBS en sleepten die heen en weer naar de industriezone langs het Kempisch Kanaal, over een afstand van ca. 5 km.

Op foto 1 zien wij ART. 40, in september 1958, met een trein langs de berm van de rijksweg Mol - Turnhout. Op foto 2 is ART. 41, in oktober 1959, op weg naar het kanaal.



### Foto 3 (40 jaar geleden):

ART. 40 staat klaar voor vertrek vanuit het NMBS-goederenstation in Mol, februari 1968. Het werd één van zijn laatste ritten. (Samen met de ART's 40 en 41 in Mol verdween ook de allerlaatste NMVB-tram-activiteit in de provincie Antwerpen.

ART. 40 wordt bewaard in het VlaTAM, Berchem-Antwerpen.)





Foto's 4, 5 en 6 (42 jaar geleden):

In mei 1966 rangeert ART. 41 bij de inrit van het industriegebied (foto 3).

Op foto 4 zien wij ART. 40 bij het omrijden van een rij wagons. De vier rails van het spoor zijn duidelijk te zien.

Op foto 5 is de sleeplast gekoppeld en klaar voor vertrek naar Mol. Overal staan borden met "Streng verboden toegang" (schond ik toen één of ander staatsgeheim?), maar ook een "Tram"-bord (op foto 3), dat blijkbaar al eens met een zwaar rijdend voorwerp in onzachte aanraking was gekomen.





#### Foto's 7 en 8:

We zijn in het begin van de jaren '50, dus ongeveer 55 jaar terug in het verleden.

Laat ons daarbij even van thema wisselen en eens kijken naar de verbouwde bijwagens van de Antwerpse stadstram, reeks 901-1049, die onder meer een nieuwe wagenbak hadden gekregen.

Na de prototypes van deze verbouwingsreeks - met onder andere de 1011 met zeven(!) smalle ramen - kwamen de 984, 990 en 1028, die het iets hogere dak van hun oorspronkelijke wagenbak hadden behouden. Met de daarop volgende vernieuwde bakken begon de eigenlijke standaardisatie. Toch bleven er verschillen, waarvan ik hier de voornaamste in herinnering wil brengen.

In de éénrichtingsversie kregen de wagens meestal plooi-deuren, maar het kwam voor dat, zoals hier met de 1010 van foto 7, met open deuren werd gereden. Let ook op het "toestel" dat, in de eerste naoorlogse jaren, op sommige lijnen werd gebruikt teneinde te voorkomen dat onvoorzichtige en haastige voetgangers over de buffers en het trekwerk tussen de motorwagens en bijwagens zouden klimmen of springen.

Foto 8, met bijwagen 1022 op lijn 24 aan het eindpunt Schoonselhof in 1953 (toen nog zonder keerlus), laat zien hoe dit apparaat tijdens het omzetten van de motorwagen werd gehanteerd.

#### Foto 9:

Stel 487 + 1023 in 1952 op lijn 12: beide wagens hebben plooi-deuren. Let ook op de grote opschriften "Uitgang" aan de achterdeur en "Ingang" aan de voordeur van de bijwagen.

Foto 10:

Eénrichtingswagen 1045 langs zijn "blinde" zijde in april '58 op lijn 2. De wagen heeft hier vastgezette plooideuren van een smaller type, waardoor plaats ontstond voor de twee bijkomende smalle raampjes. Zie verder ook de foto's 12-14 van bijwagen 1036, die aan de blinde kant volledig gesloten was, dus zonder deuren.



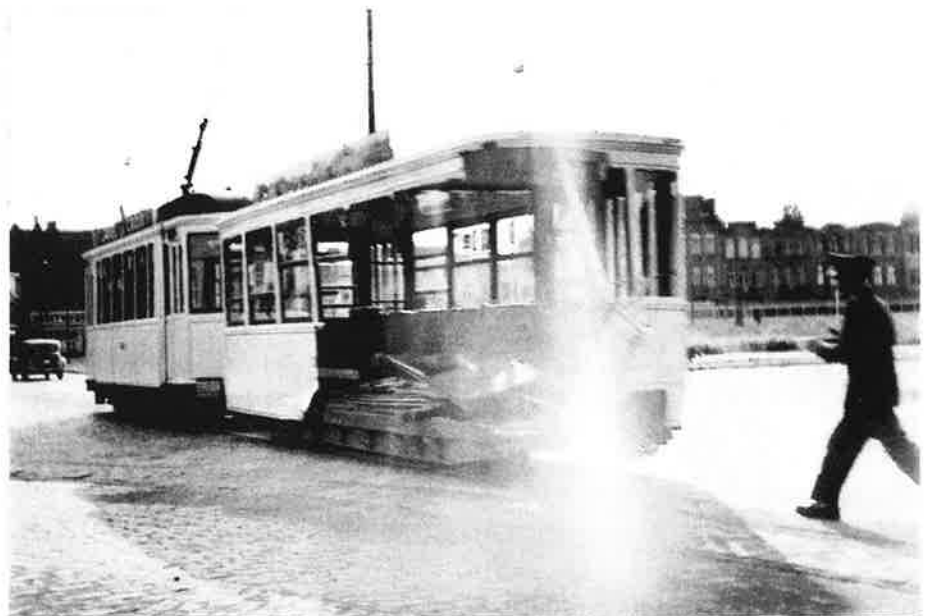
Foto 11:

Hier hebben wij een tweerichtingswagen. Dit type had schuifdeuren langs beide zijden. De foto toont bijwagen 906 achter mw 121 op lijn 7 in oktober 1959, aan het kruispunt Frankrijklei/Mechelsesteenweg. Met het begrip "veiligheid" werd nogal losjes omgesprongen: de voordeur van de bijwagen is niet gesloten, in tegenstelling tot de achterdeur.



Foto's 12, 13 en 14:

Bij toeval gefotografeerd in 1953 na een zware botsing tussen een stel van tram 2 op de Jan van Rijswijcklaan - richting Hoboken - en een vrachtwagen. De 1036 is waarschijnlijk reddeloos verloren en zal moeten worden afgeschreven. Ik heb deze bijwagens later nooit meer ontmoet...  
(Wordt vervolgd)



**Teksten en foto's ©:  
Jacques Cohn**

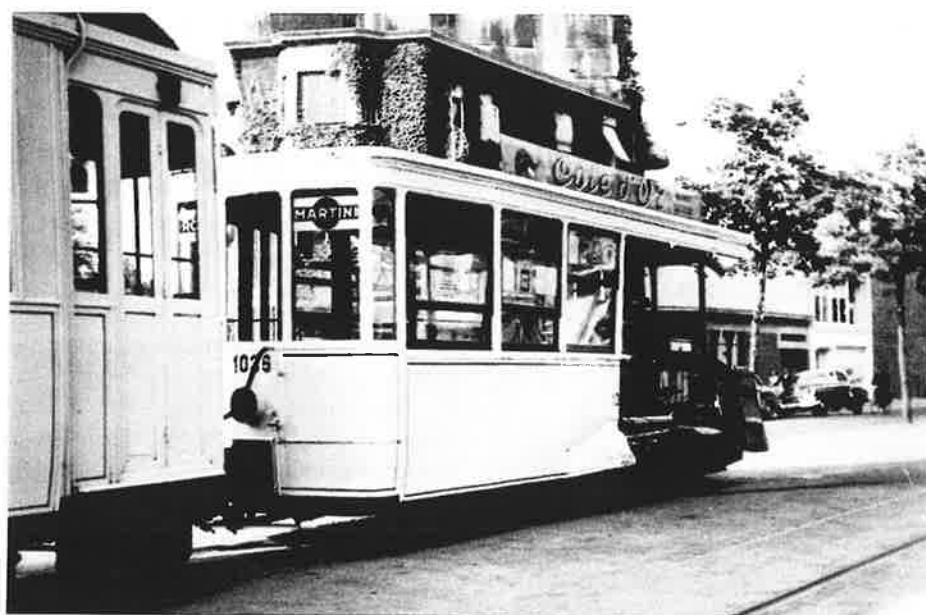
AANVULLING bij JACQUES COHNNota van de redactie:

In verband met de drie foto's van de door een vrachtwagen aangereden bijwagen 1036, nog een aanvulling.

Foto 12 (op blz. 6 onderaan) is gemaakt op de Jan Van Rijswijcklaan, op de plaats waar nu de nieuwe terminus van lijn 6 zich bevindt. De tram rijdt in de richting van Hoboken. Achter de lopende trambediende is op de achtergrond de huizenrij van de (oude) Boomssteenweg te zien en daarvoor staat er een buurtspoorwegstel van lijn 50 of 52 naar Boom of Mechelen.

Foto 13 (opstaande foto) is even verder genomen bij het begin van de VIIe Olympiadelaan. Van een drukke, brede Jan De Voslei was toen nog geen sprake. Op die plaats lag vroeger de spoorweg richting Kontich en Mechelen. Op de Jan Van Rijswijcklaan en de VIIe Olympiadelaan werden de transporen maar in de zestiger jaren naar de middenberm verplaatst.

Foto 14 (onder) tenslotte werd gemaakt aan de "Zwaantjes", het kruispunt van De Sint Bernardsteenweg en de De Bruynlaan.



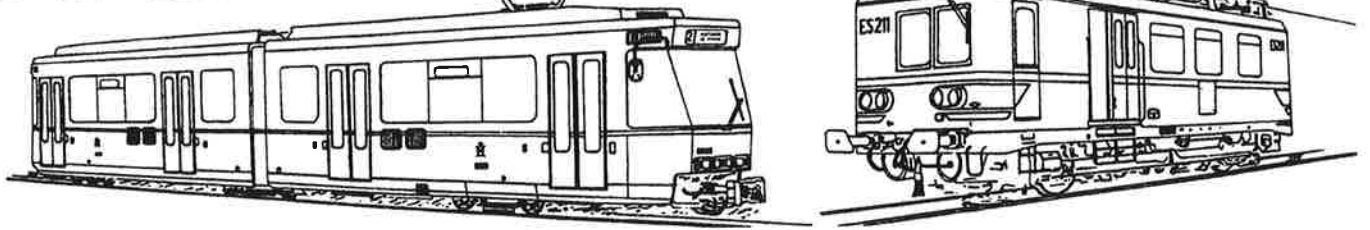
### Ten voordele van de restauratie van poldertram 9994

"Op zaterdag 30 augustus 2008 wordt in de stelplaats van Lochristi tussen 10 en 18h een brocante gehouden ten voordele van de restauratie van NMVB motorwagen 9994.

Er worden boeken, tijdschriften, lijnfilms, filmkasten, postkaarten, foto's, diareksen, tramattributen, koersborden en tal van curiosa aangeboden. Ook de fotoreksen van Hans de Herder en Roger Bastaens zullen te koop staan. Om 15h wordt een veilig gehouden van meer zeldzame curiosa zoals enkele Brusselse kopborden, lijnfilms en waardevolle objecten.

Een verrassing, alsook een bar en pannenkoeken zijn voorzien ! "

# RAIL-ACTUEEL



**materieel**

## ALBATROS-treinstellen

Voor de nieuwe Albatros-treinstellen van de Italiaanse treinbouwer Breda is het nog wachten tot het najaar van 2009 voordat deze de Beneluxtreinen gaan vervangen op de verbinding Brussel – Amsterdam. De levering van de nieuwe treinstellen heeft al een vertraging van twee jaar opgelopen. Ze moeten ook nog gehomologeerd worden tezamen met de beveiliging ETCS 2. Ondertussen loopt Infrabel al wel twee jaar de inkomsten mis voor het gebruik van de HSL 4.

## Breaks

De twee breakmotorstellen 325 en 326 die de CFL in 1994 had aangekocht als tegenprestatie voor het gebruik van materieel op de relatie Brussel – Luxemburg, zijn terug aan de NMBS verkocht.

Zij werden immers niet meer op de IC J relatie ingezet. Hier werden ze vervangen door de stellen AM 96 of door gesleepte treinen met dubbeldeksrijtuigen M6. Overigens verhuurt de CFL haar 3005 aan de NMBS.

## Nieuwe (GEN) stellen

De NMBS heeft bij Siemens 305 elektrische motorstellen van het type DESIRO ML gekocht. Het gaat hier over een totaalbedrag van 1,425 miljard euro. De vierdelige stellen zijn 79,9 meter lang en bieden plaats aan 280 reizigers. Er komen 32 plaatsen in eerste klasse en 232 in tweede klasse, aangevuld met nog 16 klapzitjes in het multifunctioneel rijtuig waar ook nog plaats is voor fietsen. De eerste 95 GEN-stellen zijn specifiek voor het Brusselse voorstadsnet bedoeld en worden geleverd vanaf het voorjaar 2011.

Een tweede reeks van 95 zijn conventionele treinstellen, geschikt voor 3000 en 25000 Volt en worden geleverd vanaf 2013.

Een derde reeks van 115 conventionele Desiro's zijn éénspannig 3000 Volt en komen uiterlijk einde 2016 in dienst. Elke maand moeten er tussen de vijf tot acht stellen geleverd worden. Naast de 95 GEN-stellen komen er dus ook nog 210 stellen ter vervanging van de klassieke met weerstanden uitgeruste tweetjes AM62, 63, 65, 66 en 70 met de nummers 151 – 250, 251 – 270, 595 – 600, 601 – 640 en 641 – 664.

Met deze vernieuwing komen in totaal 85400 zitplaatsen bij, terwijl er 21000 zitjes van de oude tweetjes verdwijnen.

In de running voor het contract waren Alstom (Coradia), CAF (Civia), Bombardier (AGC) en Siemens (Desiro). Het was deze laatste die het contract binnenrijfde met onmiddellijk gezeur van de arbeiders van Bombardier (Brugge) tot gevolg. Al spoedig kwam het bericht dat een gedeelte van de bouw in Brugge zou gebeuren in onderaanneming van Siemens. Mits enige aanpassing op gebied van design heeft de NMBS deze keer gekozen voor een technisch al beproefd concept.

## GF-koppelingen

Waar men ook nog steeds problemen mee heeft, zijn de GF-koppelingen van de M6 dubbeldeksstuurstandrijtuigen en de locomotieven van de reeks 27. Deze worden normaal ingezet op de IC E verbinding Knokke / Blankenberge – Genk / Liège (tijdens de week enkel naar Tongeren). Deze moeten in Brugge (en Landen tijdens het weekeinde) ontkoppeld of gekoppeld worden. Dit levert dikwijls problemen en dus vertragingen op. De GF-koppeling bevindt zich op een grote uitbouw van de kast van de locomotief reeks 27. Onder druk van het enorme gewicht van de koppeling is het frame van de locomotief dikwijls al 5 cm naar beneden geplooid met als gevolg dat twee koppelingen niet meer in elkaar kunnen pakken of niet uit elkaar geraken. Na talloze problemen met het ontkoppelen laat men dan maar de gehele trein vanaf Brugge verder naar Knokke rijden. De reizigers voor Blankenberge moeten in zulk geval overstappen op een reserve-trein. Hopelijk worden deze problemen spoedig verholpen, zoniet kan dit in het hoogseizoen voor grote onduidelijkheden zorgen bij de vele toeristen op weg naar de kuststeden.

## Bergland Express

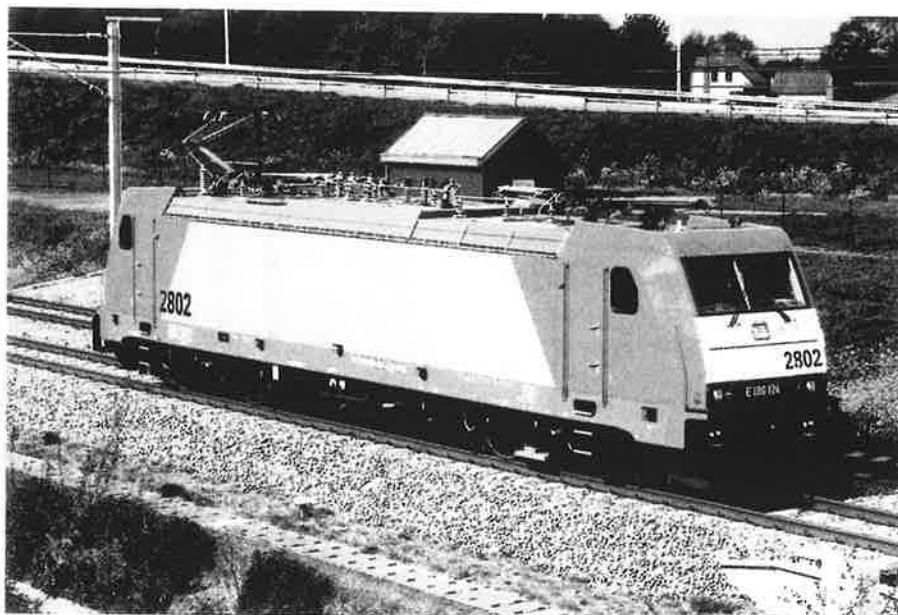
Ook deze winter reed de Bergland Express van de operator TTC van Rotterdam via Brussel naar Tirol (Oostenrijk) en terug. Dit jaar waren de ligrijtuigen niet meer de Belgische I5, maar Duitse ligrijtuigen van "Bahn Touristik Express" uit Nürnberg. Ook het barrijtuig was uit Duitsland afkomstig. De slaaprijtuigen daarentegen waren nog wel Belgisch en werden afzonderlijk van Vorst naar Rotterdam overgebracht en vice versa, telkenmale gesleept door een NMBS-locomotief van de reeks 25.5.

N.S.



NMBS 2802 alias E 186 124 op 29 april 2008 ter hoogte van kilometerpaal 69 op de HSL 4 Noorderkempen (Brecht)

foto Alain Janmart.



### Slaaprijtuig

Sinds de nieuwe dienstregeling van 9 december 2006<sup>?</sup> is er in België terug een slaaprijtuig naar Moskou. Het is opgenomen in de nachttreinen 242/243 Paris – Berlin/Hamburg, ingelegd door de DB. Twee maal per week in de winter, en drie maal per week in de zomer rijdt dit Russische (RZD) rijtuig mee. Vertrek is in Brussel-Zuid om 23.41 en aankomst om 6.15. Een voorwaarde voor de reiziger is dat hij niet al te hoge verwachtingen heeft in verband met de reistijd. Men arriveert pas op de derde dag na vertrek in Moskou, en het rijtuig staat zowel bij de heenreis als bij de terugreis ongeveer 10 uur stil in Berlin. Merkwaardig is dat men voor deze verbinding geen tickets in België kan aanschaffen. Wel kan men via Internet, via de website van de RZD, biljetten bestellen.

N.S.

### TRAXX-locomotieven

De drie "Belgische" TRAXX-locomotieven E 186 123, 124 en 125 kregen de NMBS-nummers 2801, 2802 en 2803. Ze worden inmiddels gebruikt voor het slepen van goederentreinen. Op 29 april werden er opnieuw korte proeffritten gehouden op de HSL 4.

### Diesellocomotieven reeks 51 voor SECORAIL – Algerije.

Begin 2008 werden twee diesellocomotieven van de reeks 51 vanuit Montzen naar de werkplaats Antwerpen-Noord overgebracht om er te worden gereviseerd alvorens ze over te dragen aan hun nieuwe Franse eigenaar SECORAIL. De 5101 en 5146 verbleven meerdere weken op Antwerpen-Noord. Na de schildering in het oranje en geel werden de beide locs overgebracht naar de wielendraaibank voor herprofilering van de wielbanden. Het werd hoofdzakelijk nachtwerk voor de technische ploeg van de wielendraaibank. Aanvankelijk rezen er enkele problemen, in het bijzonder met het juist afstellen van de draaibank, omdat het al lang geleden was dat er nog aan locomotieven reeks 51 werd gewerkt. Van vrijdagavond 14 maart tot maandagmorgen 17 maart verbleven de beide locs te Antwerpen-Schijnpoort. Op maandagmorgen zorgde de museumlocomotief 5166 voor het overbrengen van de beide locs naar de havensectie "IJsland". Daar werden ze aan boord van een schip gehesen met bestemming Algerije.

A.J.

Op 11 april denderen de RAILION DB Logistics 225 027-2 + 225 029-0 langs de perrons van Antwerpen-Berchem.

foto Alain Janmart.



### RAILION DB Logistics locomotieven

De Duitse locomotieven BR 215, die werden gebruikt voor het slepen van de "Huckepack"-treinen vanuit Roermond, Hamont, Neerpelt en Mol, werden herschilderd in de verkeersrode DB-huistijkleuren en vernummerd in de reeks 225. Deze locomotieven behielden hun uitrusting voor het registreren van de Belgische seininrichting, waardoor deze terug op het net mogen rijden en de goederentreinen slepen tussen Duitsland en Antwerpen-Noord.



### SNCF-FRET

Ook de Franse diesellocomotieven van de reeks 467000 zijn dagelijkse kost op het Belgische net.

### MRCE

DLC had tot voor kort het monopolie om in België met de Class 66 te rijden. Ondertussen is de vloot "vreemde" locomotieven fors uitgebreid.

A.J.



*Foto linksboven:*

*Te Antwerpen-Schijnpoort staan op 9 april 2008 de 467559 + 467538 van SNCF FRET.*

*foto Alain Janmart.*

*Foto midden:*

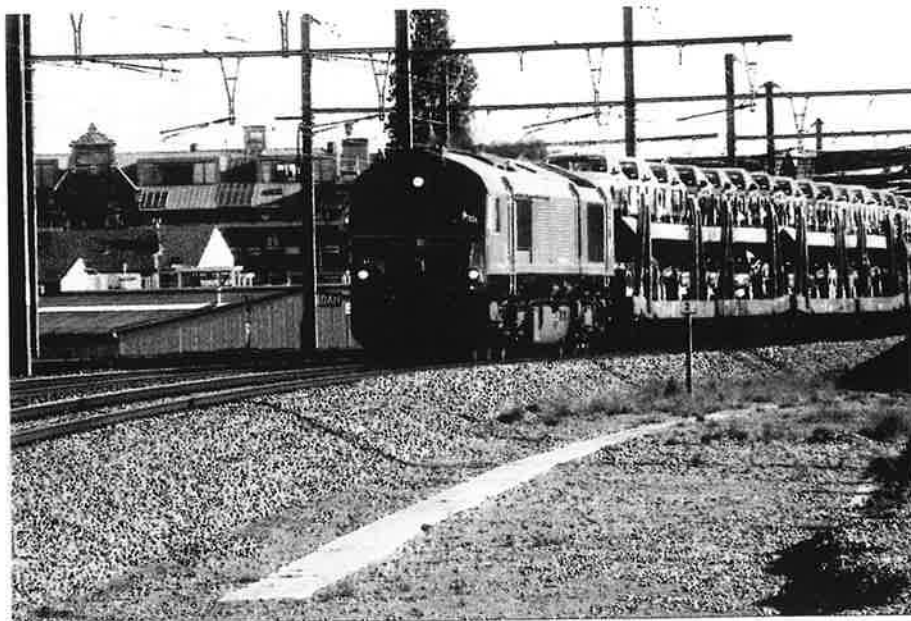
*De "zwarte" MRCE 653-03 passeert Antwerpen-Berchem.*

*foto Alain Janmart.*

*Foto linksonder:*

*De "rode" Class 66 266 107-2 ter hoogte van Antwerpen-Dam op 8 mei 2008.*

*foto Alain Janmart.*



**VEOLIA**

Veolia transport heeft nu ook een Belgische licentie op zak om op het Infrabel net te rijden. Men voorziet om tegen het einde van dit jaar te kunnen rijden wanneer voldoende tractievoertuigen aangepast en gehomologeerd zijn. Veolia heeft inmiddels de Duits-Zwitserse groep rail4chem overgenomen. Deze operator had al langere tijd een licentie voor het rijden van goederentreinen in België.

**CFL – MEMOR 2+**

Sinds december 2007 is het Luxemburgse net uitgerust voor het veiligheidssysteem MEMOR 2+. Als gevolg hiervan moeten ook alle buitenlandse tractievoertuigen die in Luxemburg komen hiermee uitgerust zijn. De NMBS heeft hiervoor ook een aantal van haar locomotieven en treinstellen mee uitgerust. Deze voertuigen zijn te herkennen aan een witte sticker "MEMOR 2+", gekleefd onder het bedrijfsnummer op de zijkanten. De volgende tractievoertuigen werden reeds van MEMOR 2+ en de bijhorende identificatie voorzien: 2001 – 2007 en de gehele reeks 13. Ook de Deense Neuzen (AM 96) 501 – 524 werden aangepast. De dieselstel-

len reeks 41 nochtans, die ook op het Luxemburgse net komen, m.n. in het grensstation Rodange, hebben deze voorzieningen niet gekregen. De verplichting voor het hebben van MEMOR 2+ geldt niet voor de grensstations. Nog even vermelden dat MEMOR 2+ overeenkomt met ETCS niveau 1; het systeem waarmee op termijn heel het Belgische net (met uitzondering van de HSL lijnen met ETCS 2) zal uitgerust worden. Volgens een Europese richtlijn moet er immers een eenvormig beveiligingssysteem komen om de spoorweggrenzen weg te werken en zo de concurrentiemogelijkheden te vergroten.

N.S.

**TSP / PFT**

Op zaterdag 26 april 2008 hield TSP / PFT een modeltreinen ruilbeurs in haar loods te Saint-Ghislain. Naast de kleintjes was er toch ook één echte museumlocomotief te bewonderen. Diesellocc 7005 (ex 270.005) reed er, gevuld met bezoekers in de krappe stuurpost, over enkele honderden meter.

A.J.



*Foto rechtsmidden:  
HLD 270.005 te Saint-Ghislain op  
26 april 2008. Deze vierasser droeg  
tot zijn buitendienststelling het num-  
mer 7005.*

*foto Alain Janmart.*



*Foto rechtsonder:  
Op deze plaats mondt de nieuwe  
tramkoker onder de sporen van  
Gent-Sint-Pieters uit in de Sint-  
Denijslaan. Toestand op 28 maart  
2008*

*foto Alain Janmart.*

Infrabel

spoor-  
infrastructuur

### Gent - Sint-Pieters, blok 6

Het stationsgebouw en de verschillende treinsporen van Gent Sint-Pieters ondergaan de volgende jaren een volledige gedaanteverwisseling. Hierdoor zal het werkingsgebied van de grote seinpost blok 6 gevoelig worden uitgebreid.

Naast de bestaande gebouwen wordt er een nieuw gedeelte bijgebouwd. Ook wordt er daar een nieuwe tramkoker gegraven, enkele tientallen meter naast de bestaande.



### Station Brugge

In Brugge wordt er nog steeds gewerkt aan de modernisering van het station. Momenteel wordt er gewerkt aan de perronsporen 1 en 2. Voor blok 52 vervangt een nieuw seinhuis het oude, dat ondertussen reeds buiten dienst werd gesteld.

### Zeebrugge

De brug over de oude sluis werd volledig gerenoveerd. De brug ligt even voorbij de perrons en vormt de toegang tot de havenbundels.

A.J.



*Foto linksboven:*

*Op 4 april 2008 waren de vernieuwingswerken aan de perrons te Brugge al een heel eind opgeschoten. Het oude seinhuis is te zien rechts op de foto, het nieuwe meer naar links.*

*foto Alain Janmart.*

*Foto midden:*

*HLD 7783 sleept een goederentrein over de vernieuwde brug over de oude sluis van Zeebrugge. 4 april 2008.*

*foto Alain Janmart.*

*Foto linksonder:*

*De HLE 2377 aan kop van een 600 meter lange containerrein met bestemming Gent en verder naar Zeebrugge, wacht in Zwijndrecht zijn vertrek af op 3 april 2008. De frituur is niet zichtbaar op deze foto van Alain Janmart.*



### HSL 3

Of men ook op de HSL 3 tussen Liège en Aachen op het vak Chenée – Walhorn nog tijdelijke lichtseinen gaat plaatsen is nog niet duidelijk. Ook deze lijn is al meer dan een jaar klaar, maar is in hetzelfde bedje ziek als de HSL 4. De ETCS 2 is nog niet gehomologeerd en dus niet in dienst, en de Duitse ICE en de Thalysen zijn er nog niet mee uitgerust. Inmiddels is men bij de Thalysen begonnen met de inbouw van de ETCS 2, maar dat moet natuurlijk nog uitgebreid getest en gehomologeerd worden. We kunnen dus veronderstellen dat het hier ook wellicht wachten is tot het einde van 2008 of het begin van 2009.

### HSL 4 – Opening station Noorderkempen

Er zou nu toch vanaf september 2008 een trein pendelen tussen Antwerpen - Centraal en de stopplaats Noorderkempen. De ingebruikname van dit gedeelte van de HSL 4 wordt losgekoppeld van het Europese beveiliging systeem ETCS 2. Men zou eindelijk, na ongeveer twee jaar, met tijdelijke lichtseinen rijden tot het moment dat ETCS gehomologeerd wordt en in dienst komt. Onder voorbehoud zou in het najaar ook de Thalys over de volledige HSL 4 naar Nederland rijden, maar al enkele dagen nadat dit bericht in België bekend geraakte, liet de Nederlandse minister van verkeer weten dat de ingebruikname pas voor het voorjaar van 2009 zal zijn omdat de beveiliging ETCS 2 in 2008 nog niet in orde is.

N.S.

### Gentboog

Sinds maandag 7 april kunnen de treinen vanuit de Waaslandhaven rechtstreeks op lijn 59 komen via de “Gentboog” en dan verder naar Gent of Zeebrugge rijden. Deze verbindingsoog takt aan op lijn 59 nabij de stopplaats Melsele. Aan de andere kant liggen de verbindingswissels met de al vele jaren in dienst zijnde boog naar Antwerpen ter hoogte van de overweg met de N70 (aan de terminus van de Antwerpse tramlijn 3). Met het in gebruik nemen van de Gentboog verdwijnt het uitwijken en rangeren te Zwijndrecht. Voorheen reed de trein tot op het uitwijkspoor, waarna er een andere locomotief de trein kwam ophalen en (terug) sleepte. Ondertussen gingen vele uren verloren alvorens de locomotief terug kon vertrekken met de retourvracht. Vele treinen reden zelfs verder door tot Antwerpen-Schijnpoort om daar te wisselen. Zij moesten dan twee keer door de Kennedytunnel. De treinbestuurders van de wachtende locomotieven in Zwijndrecht hadden meestal enkele uren gedwongen rust. Zij maakten van die gelegenheid gebruik om te gaan eten in een plaatselijke frituur, een paar honderd meter verder. Of er al een omzetvermindering of faling van de frituur te verwachten is, is ons nog niet bekend.

A.J.

## Toeristisch op weg met tram en trein

Met de zomer volop aanwezig geven we hieronder een beknopt overzicht van het toeristische trein- en trambaanbod in België.

Onze redacteur Noël Suys zocht een en ander voor onze leden uit.

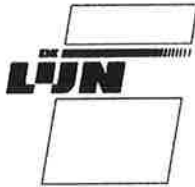
#### **Spoorwegen:**

- CFV3V rijdt vanaf het depot in Mariembourg over een gedeelte van lijn 132 naar Treignes, waar er ook een spoorwegmuseum is.
- Le Chemin de Fer du Bocq rijdt op lijn 128 van Ciney naar Yvoir, maar voorlopig beperkt tot Purnode. De uitbating gebeurt door TSP.
- Het Kolenspoor op lijn 21A As – Waterschei en op lijn 21B As – Eisden.
- Stoomcentrum Maldegem rijdt op lijn 58 van Maldegem tot Eeklo. Er is ook nog een kort stukje 60 cm-spoor richting Donk.
- SDP of Stoomtrein Dendermonde Puurs rijdt op lijn 52 enerzijds van Baasroede-Noord tot Dendermonde en anderzijds van Baasroede-Noord naar Puurs.
- TSP heeft in Saint-Ghislain een spoorwegmuseum in een oude NMBS-werkplaats. Het “Le Musée du Rail”, waar het materieel van TSP bewaard wordt, is een paar dagen per jaar open voor bezoek. TSP organiseert regelmatig rondritten op het net van Infrabel met het historisch materieel van de NMBS-holding of van henzelf.

#### **Tram:**

- VlaTAM baat het museum uit in de oude tramloods van Groenenhoek te Antwerpen (Berchem). Er zijn geen ritten volgens een vast patroon. Wel zijn er sporadisch ritten naar aanleiding van sommige evenementen of voor bijzondere gelegenheden.
- MSVB/MTUB baat het Brusselse trammuseum uit in een gedeelte van de tramloods te Woluwe. Er gebeuren ritten met historisch materieel zowel richting Tervuren als naar het Jubelpark. (wegens grootscheepse vernieuwingswerken is het museum dit seizoen slechts beperkt geopend).
- Het Luikse trammuseum in de voormalige stelplaats Natalis is gelegen in de Rue Richard-Heintz. Er zijn enkel ritten mogelijk met oude autobussen, niet volgens schema, wel voor gezelschappen.
- ASVi is gelegen te Thuin, aan het oude station van Thuin-Nord. Er werd de laatste jaren flink geïnvesteerd in een nieuwe museumloods en materiaal. Men kan er met de oude buurtspoorwegtrams rijden van Thuin tot Lobbes Ecole.
- T.T.A. rijdt met AR of ART motortrams vanaf Pont d’Erezée tot Amonines of Dochamps. Aan het vertrekpunt is een onthaalpaviljoen gebouwd.
- RRR Decauville of Rail-Rebecq-Rognon rijdt op 60 cm-spoor over enkele kilometer op de voormalige lijn 115 tussen Rebecq en Rognon.
- Chemin de Fer de Sprimont rijdt op een stuk van de voormalige normaalspoor buurtspoorweglijn van Poulseur naar Sprimont. In Sprimont heeft men een stuk 60 cm-spoor aangelegd waarop gereden wordt met kleine mijntreintjes.

N.S.



## Algemeen

### De Lijn in cijfers (2007)

Einde mei verkondigde De Lijn voor de zoveelste keer achter elkaar de jaarlijkse "hoera"cijfers. De belangrijkste mededeling is weer de groei ten opzichte van 2006 met 20,4 miljoen reizigers. Nog 16,7 miljoen meer en men is op de kaap van het half miljard.

Directeur-generaal Ingrid Lieten verwijst in verband met de telmethode, dat De Lijn deze al 17 jaar hanteert. Zij kondigt tevens aan dat er in 2011 wordt overgestapt op de chipkaart, waarbij de reizigers (ook de abonnees) dan elektronisch geregistreerd worden. Het geeft ook de mogelijkheid om de verschillende vervoerders onderling, hun rechtmatig deel van de koek te geven. Het is de bedoeling om dan zowel in Vlaanderen (De Lijn), Wallonië (TEC), Brussel (MIVB) en zelfs bij de spoorwegen (NMBS en/of andere?) een uniform vervoerbewijs te hanteren. Er wordt nu op gewezen dat De Lijn het slachtoffer is van haar eigen succes. Trams en autobussen zitten de laatste jaren overvol. Eigenaardig is wel de late reactie. Wetende dat deze trend al jaren gaande is en dat er bijna twee volle jaren liggen tussen de bestelling en de aflevering van autobussen, getuigt dit niet erg van vooruitziendheid. Weliswaar worden er nu veel gelede autobussen besteld ter vervanging van de standaardbussen, maar dit is blijkbaar onvoldoende. Voor nieuwe trams is de levertijd zelfs nog langer en begin 2008 was nog geen nieuwe bestelling geplaatst. Volgens geruchten zou er wel worden teruggegrepen op een bestaand ontwerp, maar dat behoeven niet noodzakelijk nog Hermelijnen te zijn.

Reizigersaantallen De Lijn in 2007 in miljoenen en het groeipercentage ten opzichte van 2006:

|                 |       |       |
|-----------------|-------|-------|
| Antwerpen       | 184,8 | + 3,6 |
| Oost Vlaanderen | 99,8  | + 4,5 |
| Vlaams Brabant  | 87,4  | + 8,5 |
| Limburg         | 46,2  | + 2,8 |
| West Vlaanderen | 65    | + 2,5 |
| samen           | 483,3 | + 4,4 |

Reizigersaantallen voor enkele specifieke regio's:

|                  |       |       |
|------------------|-------|-------|
| Antwerpen stad   | 125,7 | + 2,9 |
| Antwerpen streek | 14,6  | + 3,6 |
| Mechelen stad    | 9,2   | + 2,2 |
| Mechelen streek  | 17,6  | + 6,0 |
| Turnhout stad    | 1,9   | + 5,6 |
| Turnhout streek  | 15,8  | + 7,5 |
| Kust (tram)      | 12,0  | + 6,2 |

Afgerond lezen we dat heel de entiteit Antwerpen goed is voor meer dan één derde van de reizigers. De regio Antwerpen stad op zijn beurt is goed voor meer dan een kwart. De Antwerpse tramlijn 3 telt 25,3 miljoen reizigers, of tweemaal zoveel als de kusttram.

### Einde proef met biobrandstof

De Lijn had de voorbije jaren een behoorlijk aantal autobussen rijden waarbij er 3 % biodiesel werd gevoegd bij de brandstof. Met het stilaan schaarser worden van de olievoorraden in het vooruitzicht, deed men overal ter wereld inspanningen om alternatieve brandstoffen te vinden. Één ervan was het gebruik van voornamelijk uit koolzaad gewonnen biodiesel. De bestaande motoren konden ook rijden met een beperkte toevoeging ervan aan de normale diesel, zonder dat er grote aanpassingen nodig waren aan de motoren. Helaas steekt er een ander fenomeen de kop op. De landbouw schakelde massaal over op het telen van koolzaad in plaats van de andere (voedsel-)gewassen. Om een komende hongersnood te voorkomen (en de prijs van voedsel te drukken) werd er dan ook beslist om de toevoeging van biodiesel te stoppen. Overigens zijn de nieuwste autobussen voorzien op het gebruik van "AdBlue". De Lijn zal ook nog andere alternatieven uitproberen. Er werd reeds een bestelling geplaatst voor hybride autobussen en de proef met de waterstofbus loopt nog steeds, met wisselend succes.

### Investerings

De Lijn gaat nog dit jaar fors investeren in meer (bus)lijnen. Met een totaal budget van 15 miljoen euro wordt er gemikt op liefst vier miljoen bijkomende reizigers. Naast het school- en werkvervoer gaat De Lijn een aantal belbussen omvormen tot vaste lijndiensten en krijgen enkele provinciesteden hiermee een vast stadsnet. Het grootste deel van de koek gaat naar Antwerpen dat de onbetwiste koploper blijft. (n.v.d.r. ook op gebied van vandalisme). Een overzicht per provincie.

#### - Antwerpen:

Een bijkomend budget van maar liefst 3,9 miljoen euro met als doel een reizigerswinst van 1,2 miljoen. Het industrie-terrein van Geel met ongeveer 6000 arbeidsplaatsen (grotendeels in ploegendienst) krijgt vanaf september zes nieuwe buslijnen. Deze rijden tussen Geel-Industrie en Herentals, Turnhout, Retie-Mol, Wezel-Meerhout, Diest-Tessenderlo en Aarschot-Westerlo. Er is dus veel bijkomend werk voor De Lijn in de Kempen. Er komt een extra buslijn tussen Lier en Herentals. Extra schoolbussen komen er van Zoersel, Oelegem en 's Gravenwezel naar Malle. Specifiek voor in de Antwerpse stadsregio noteren we de verdere verdichting tot een 10 minuten frequentie op lijn 500 tussen Boom en Antwerpen vanaf september. Stadslijn 17 wordt dan ook verlengd vanaf de omgeving van het Centraal Station naar de stadscampus van de Universiteit Antwerpen. Studenten kunnen dan probleemloos zonder overstap hun lessen vervolgen op een andere campus. (n.v.d.r. men denkt er aan om lijnen 17 en 31 met elkaar te verbinden, de frequentie van lijn 17 is nu 10', terwijl lijn 31 alle 20' rijdt. Met het doorkoppelen verdwijnen er dan wel twee eindpunten in het centrum, en daar is het dit stadsbestuur ook om te doen!). Vanaf november zouden alle (?) tramlijnen op vrijdag en zaterdag later rijden. Dit zou ook gebeuren op enkele zware busassen naar Wilrijk en Ekeren-Berendrecht.

#### - Oost-Vlaanderen:

Budget van 3,5 miljoen euro met een objectief van 850.000 reizigers meer. Om een ontbrekende schakel in het spoorwegnet op te vullen gaat er vanaf december 2008 een snelbus rijden tussen Sint-Niklaas via Dendermonde naar Aalst. Tot nog toe moet men overstappen in Dendermonde.

Op weekdagen wordt er voorzien in een halfuurdienst tijdens de spits. Geeraardsbergen krijgt een heus stadsnet en de lijn van De Pinte naar Lokeren wordt verlengd langs het provinciaal domein Puyenbroeck tot Wachtebeke.

#### - Vlaams Brabant:

Hier een budget van slechts 2 miljoen euro en een objectief op 625.000 meer reizigers. Er komen meer snelbussen tussen Aalst en Brussel. Lijn 600, de ringlijn in Leuven, wordt bestendigd.

#### - Limburg:

Met een budget van 3,2 miljoen euro streeft men naar een groei met 770.000 reizigers. Ook hier worden succesvolle belbussen omgevormd tot vaste lijndiensten. Dit gebeurt in het noordelijk deel van de provincie in Beringen, Beverlo, Oostham, Balen en Mol. Het gebied Lommel-Overpelt krijgt ook een stadsnet en in Sint-Truiden komt er een avondlijn.

#### - West-Vlaanderen:

2,4 miljoen euro als budget en 820.000 reizigers als streefdoel. Alsof er geen einde kan komen aan het succes van de kusttram. Tijdens de zomermaanden rijdt er tussen 10u en 18.30u elke vijf minuten een tram tussen Oostende en De Haan. De vorig jaar ingestelde sneltram 's morgens krijgt nu toch ook 's avonds twee ritten. Het stadsnet van Brugge wordt verder uitgebreid.



Antwerpen

#### Reclames

|      |           |                                  |
|------|-----------|----------------------------------|
| 7006 | Newyorker | sinds juni 2008 ex zot van "A"   |
| 7040 | UMICORE   | sinds mei 2008 ex British Vision |
| 7049 | Naparijri | sinds april 2008 ex Moneytalk    |
| 7051 | Mango     | sinds maart 2008 ex Bee Movie    |

#### Dascottelei

De werkzaamheden voor de verlenging van tramlijn 8 naar Silsburg (terminus lijn 24) langs de Dascottelei in Deurne-Zuid zijn officieel op 19 mei gestart en gaan 300 kalenderdagen duren. Om de hinder voor de omwonenden zo klein mogelijk te houden wordt er gewerkt in drie fasen. De aansluitingen op de terminus Eksterlaar en het aantakken aan lijn 24 komen in de laatste fase aan bod. Aan de Herentalsebaan komt er een dubbele aansluiting naar lijn 24, zowel richting Silsburg als naar het centrum van Antwerpen. Een latere verlenging richting August Van de Wielelei naar lijn 10 en lijn 5 Wim Saerensplein plus de aansluiting naar de nieuwe stelplaats staat voor later gepland. (Aan die bewuste stelplaats steekt momenteel nog steeds geen spade in de grond.) Op het Eksterlaar wordt de terminus voor lijn 11 behouden en eerder minimaal aangepast.

#### Leien fase II / Rooseveltplaats

Hier is er helaas nog geen activiteit te bespeuren. Wel blijkt er al overeenstemming te bestaan over de aanleg van een tunnel voor het autoverkeer. Deze gaat geen gebruik maken van de verdieping -1 van het station Opera waarvan nu de voetgangers en reizigers gebruik maken. Het staat vrijwel vast dat ook de tramtunnel Turnhoutsebaan – Rooseveltplaats – Opera – Leien in gebruik komt met een open helling

op de Frankrijklei, aansluitend op het al vernieuwde gedeelte. Of ook lijn 10 deze koker gaat gebruiken laten we nu nog in het midden. Op een simulatietekening is ter hoogte van het operagebouw een vrijwel autoloos plein te zien, maar wel met een bovengrondse tramlijn (richting Noorderplaats?). Links van dat (pas gerestaureerde) operagebouw is een moderne hoogbouw te zien op de plaats waar nu de autobussen naar Boom, Lier, Kontich en nog enkele andere richtingen vertrekken. De stad verkoopt het "ontbussen" van die Rooseveltplaats als zijnde noodzakelijk om meer groen in het centrum te krijgen. Tenzij natuurlijk de nieuwbouw in het groen geschilderd, of met dito gekleurde materialen opgetrokken wordt. Inderdaad, Zot van "A".

#### Eilandje / Cadixwijk

Er is al vele jaren sprake van om het "Eilandje" met een of meer tramlijnen te ontsluiten. Voor de lezers die niet met de situatie bekend zijn: het Eilandje is het gebied gelegen tussen de Schelde en de omgeving van het Kattendijkdok. Door infrastructurele maatregelen die de voorgaande decennia getroffen werden met het opheffen van waterverbindingen is het nu wel eerder een schiereiland geworden. Er was oorspronkelijk gedacht om tramlijn 7 (die jarenlang beperkt was tot de Groenplaats) na de werken aan de nieuwbouw aan de Sint-Pietersvliet (voorheen Tolhuis) naar het Eilandje te verlengen. Later kwam er aan de Sint-Pietersvliet wel lijn 4 bij, maar de beloofde verlenging bleef uit. Nu het hele gebied een nieuwe bestemming krijgt waarbij havenbedrijvigheid wordt vervangen door pleziervaart en wonen, lijkt het er op dat de tram er uiteindelijk toch komt. De aanleg van de tramlijn start al in 2010. Er komt niet minder dan 2,4 km aan nieuw spoor op de assen Orteliuskaai, Tavernierkaai en Rijnkaai. Aan de andere zijde van het Kattendijkdok ligt de Cadixwijk (langs de kant van de Noorderplaats). Ook hier komt er trambediening langs het Kattendijkdok (Oostkaai), de Amsterdamstraat en Londenstraat. Het is nog onduidelijk of er ook een tramverbinding komt via de beweegbare Londenbrug. Dit zou een onderdeel kunnen zijn van de door het stadsbestuur gepromote "cirkellijn" omheen de oude stad, langs de Leien en de Scheldekaaien. Op sommige plannen is er zelfs een tramlijn te zien via de Mexicobrug richting Metropolis/Luchtbal.

#### Ekeren

Dat er een tramlijn naar Ekeren komt staat vast. Wanneer en tot wáár staat nog niet vast. Men is het er vrijwel over eens dat de tramlijn die via de Leien (noordelijk gedeelte - fase 2) en de Noorderlaan loopt, ook verder naar het noorden moet tot Ekeren en later zelfs tot Hoevenen. Een moeilijk gedeelte vormt wel de doortocht door het Ekerse centrum. De tram zou alvast in eerste instantie worden aangelegd tot aan de kerk. Om de Leugenberg (en verder) te bereiken zou het traject dan rond de wijk lopen in plaats van door de smalle centrumstraat. Op die manier wordt het centrum toch nog vrij goed bediend met niet al te grote loopafstanden voor de gebruikers. De laatst opgedoken plannen beperken de tramlijn echter tot juist aan de rand van Ekeren, en niet meer tot aan de kerk. Het lijkt er sterk op dat men in het Antwerpse wel tramlijnen verlengd, maar slechts tot enkele honderd meter vóór de bebouwing of tot waar men een plaats heeft gevonden om een keerlus aan te leggen. Soortgelijke situaties liggen ook in Boechout en Wijnegem in het verschiet; een groot aantal potentiële gebruikers nog voor enkele halten laten overstappen aan de rand van hun woonplaats lijkt toch niet erg vooruitziend.

*Stelplaats Tjalkstraat op 16 mei 2008, enkele dagen voor de verhuizing. Enkel de gebouwen voor de werkplaatsen en administratie die rechtstreeks aan de Tjalkstraat liggen en de autobussen langs de Noorderlaan blijven. In het midden staat binnen vier jaar een 150 m hoge brugpijler. De foto werd genomen vanaf de spoorwegberm aan de brug over het Albertkanaal.*

*foto Luc Couscheir.*



### Wijnegem

Nog voor het jaareinde starten eindelijk de werken aan de tramverlenging tot Wijnegem. Ergens in 2011 moet de tram rijden tot aan de terminus ter hoogte van het Fortveld (aan het Shopping Center), maar dus wel aan de rand van de Wijnegemse dorpskern. Natuurlijk komen er ook rails in de Ruggevelddlaan en op de August Van De Wielelei.

Tramlijn 5 (volgens Gazet Van Antwerpen nog altijd lijn 12) wordt verlengd vanaf het Wim Saerensplein. Over de verlenging van lijn 10 tot het nieuwe eindpunt en de nieuwe stelplaats wordt niet gesproken.

### Mortsel

De werken voor de verlenging van de tramlijn in Mortsel starten waarschijnlijk in het voorjaar van 2009.

### Zuid

Wat er wel op vrij korte termijn komt is de verbinding tussen de Bolivarplaats (terminus lijnen 8 en 12) en het Zuidstation via een nieuw tracé over een gedeelte van de Singel-Zuid. Deze moet vanaf de Kolonel Silvertopstraat verplaatst en rechtgetrokken worden tot aan de Schelde. Er komen dus opnieuw tramsporen in de Brusselstraat. Het is tramlijn 24 die langs hier gaat rijden en de status van snelle lijn zal krijgen, onder andere ook met het ondergronds brengen op de Herentalse- en Turnhoutsebaan.

De trajectwijziging op het Zuid betekent bovendien dat nog enkel tramlijn 4 in de Brederodestraat zal rijden.

### Verhuizing

De grote infrastructuurwerken in het noorden van Antwerpen liggen aan de basis van de verhuizing van een groot gedeelte van de stelplaats Tjalkstraat naar een terrein, een kilometer verder langs het Albertkanaal. Dit is gekend onder de naam "Belgasite", genoemd naar de gelijknamige sigarettenfabriek die daar tot voor enkele jaren gevestigd was. De technische diensten blijven nog wel in de gebouwen van de Tjalkstraat. Ook in dienst blijft de standplaats voor 30 gelede autobussen langs de kant van de Noorderlaan. Het terrein wordt nu een werfzone en in het midden komt er een 150 m hoge pijler voor de Lange Wapperbrug. De verhuizing op zich had plaats op maandag 19 mei.

's Morgens reden de bussen nog uit vanaf de Tjalkstraat en na het beëindigen van hun dienst reden ze naar de Belgasite.

L.C.

### De Schelde

Deze pachter, onderdeel van de groep De Decker – Van Riet nam nog vóór het verlof twee gelede autobussen in dienst voor lijnenbundel 290; zij kregen de nummers 738 en 739 als parknummers en 1118 38 en 1118 39 als contractnummers.

G.B.

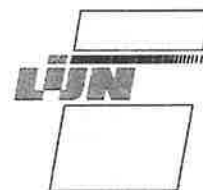
### Autobussen

Nog even terugkomen op de minireeks 5089 – 5091. De nummerplaat van de 5091 is 1106.P en afkomstig van dienst voertuig 7774.

Zéér toevallig is dat ook de nieuwe 5089, net als zijn voorganger uit de jaren zeventig, over een Cumminsmotor beschikt. Bovendien was 5090 voorheen het nummer dat in 1977 werd gegeven aan de allereerste A 120 van de NMVB. Of waarin een kleine reeks toch groot kan zijn!

In de Antwerpse regio werden een aantal gelede AG 300 autobussen geleverd. Van de reeks 5168 – 5275 rijden de 5194 – 5207 nu hun eerste kilometers. Zij worden vanuit de fabriek geleverd in de werkplaats PAL en daarna getransfereerd naar de "oude C.W." van Hoboken. Daar worden door een externe firma de beveiligingscamera's ingebouwd, waarna de autobussen naar de diverse stelplaatsen worden overgebracht.

L.C.



**West - Vlaanderen**

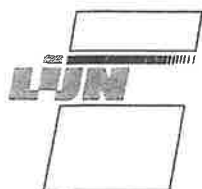
### Hermelijnen aan de kust

Dit jaar zullen er vermoedelijk niet minder dan 17 Hermelijnen gaan rijden tijdens de zomermaanden. Een intensieve versterkingsdienst zal waarschijnlijk rijden tussen Westende-bad (of zelfs Nieuwpoort) en De Haan.

A.J.



*Hermelijn 6341 van lijn 1 ter hoogte van zijn tijdelijk eindpunt in de Sint-Denijslaan aan de achterzijde van het Gentse Sint-Pietersstation op 28 maart 2008. foto Alain Janmart.*



Oost -  
Vlaanderen

#### Spoorwerken Voskenslaan

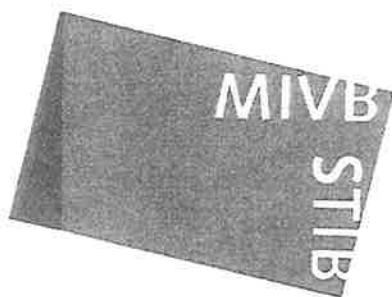
Van 27 tot 30 maart werden de trams van lijn 1 beperkt tot de achterzijde van het Sint-Pietersstation. In de Voskenslaan waren er onderhoudswerken, zodat het eindpunt Flanders Expo niet kon bereikt worden. Een autobuspensdel werd ingelegd ter vervanging.

#### Trolleybuslijn 3

Vermoedelijk vanaf maandagmorgen 12 mei rijden de trolleybussen terug over de gehele lengte van de lijn. Dat betekent ook het weghalen van de tijdelijke eindboog ter hoogte van de Dampoort. Inmiddels blijken er toch verdacht veel dieselbussen op lijn 3 te rijden. De vraag blijft hoelang de trolleyexploitatie nog blijft bestaan.

*Vanaf de Vooruitgangstraat wordt de aanduiding 56 (Zuidstation) gebruikt omdat de officiële terminus van lijn 25 Rogier is. Links onder de voorruit is er een aanduiding BCM, waarmee ondertussen alle 2000-en, een 68-tal 7700-en en alle 7900-en worden uitgerust.*

*foto Raf Bonte.*



#### Tramsporen Prinses Clementinalaan

De nieuwe tramsporen zijn nu volledig aangelegd in de Prinses Clementinalaan, inclusief de bocht onder de spoorwegbrug naar de Kortrijksesteenweg. Tijdens de maand september bestaat de kans dat de tramsporen al in gebruik zullen zijn voor de lijnen 21 en 22. Er wordt dan niet meer via de Sint-Denijslaan gereden.

A.J



#### 2000 - 2051

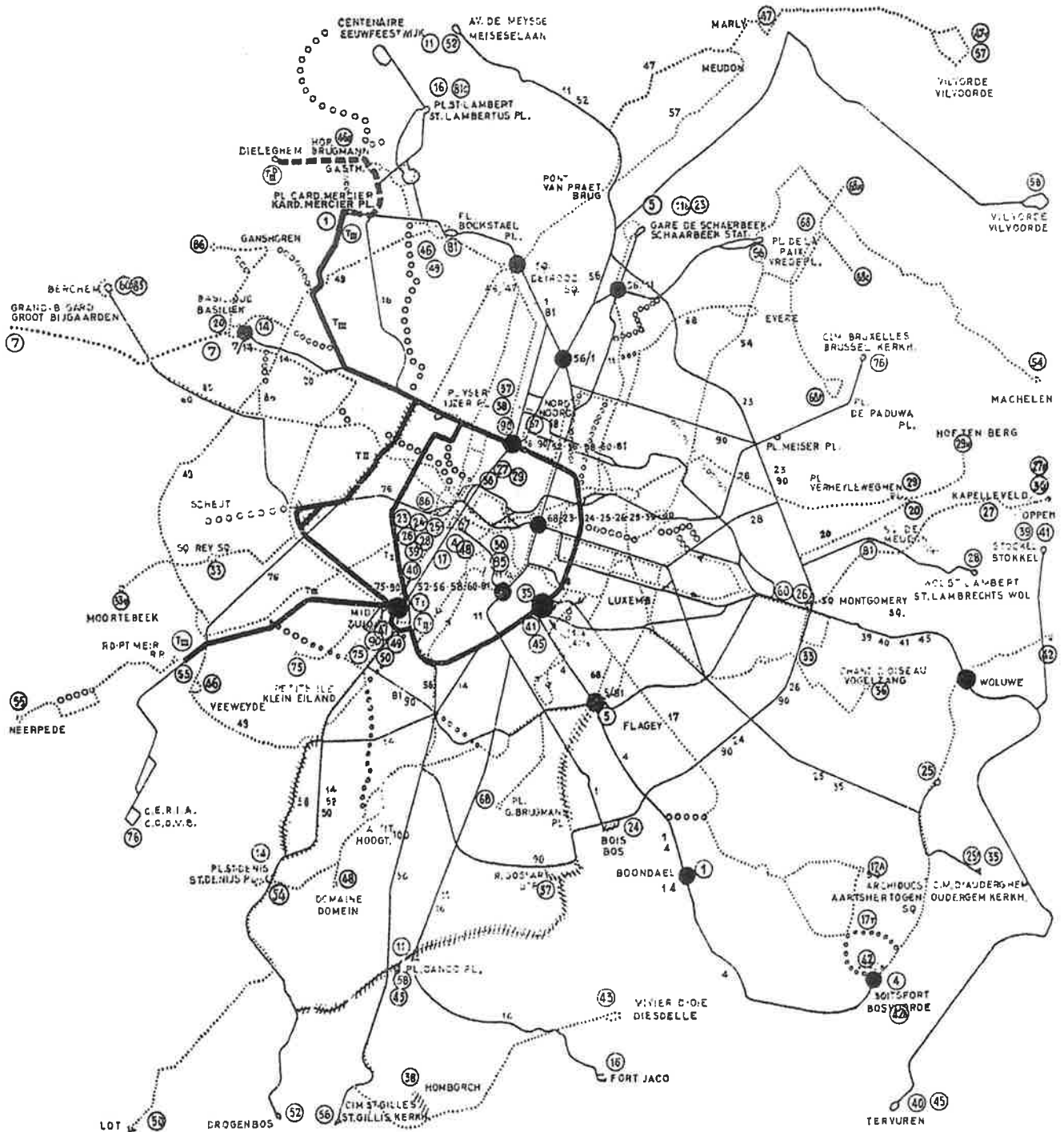
Deze eerste generatie lagevloertrams is van meet af aan een zorgenkind geweest, waardoor zij beperkt bleven tot de lijnen 91, 92 en 93. In de premetro waren zij niet inzetbaar wegens te breed en bovengronds zorgden zij voor ongewenste trillingen. Dit tramtype krijgt in aanloop tot het nieuwe tramnet 2006 - 2008 nieuwe kansen. Door de versmalling van de perrons in de premetro (ook nodig voor de 3000 en 4000-en) en het plaatsen van het automatisch remstelsel BCM worden deze trams sinds april 2007 ook ingezet op lijn 24 door de tramtunnel van de Grote Ring. Later kwamen ze ook in de noord-zuidtunnel tot aan het Zuidstation.

Helaas liep het op 22 augustus 2007 fout, toen een 2000 ont-

spoorde in de laagste tramtunnel tussen het Noordstation en Rogier. De railapparatuur bleek voor problemen te zorgen voor bepaalde wieluitrustingen van de 2000-en die onderhevig zijn aan een verregaande slijtage. Hierdoor werden de 2000-en volledig uit de premetro gebannen, een verbod dat al op 3 september werd opgeheven voor lijn 24 (tunnels zonder wissels). Tot dusver is de inzet op lijn 25 nog steeds verboden. In de week rijden hier voornamelijk 7700-en aangevuld met 3000-en, in de weekends enkel 3000-en. Afwachten of in september, wanneer lijn 25 beperkt wordt tot Rogier, de 2000-en hier opnieuw mogen rijden.

R.B.

# Dit zijn de nieuwe tram- en buslijnen



## Gewone lijnen:

- 1 Jette – Liedtsplein – Naamse Poort – Bos – Boondael
- 4 Beurs – Zavel – Naamse Poort – Flageyplein – Bosvoorde
- A5 Schaarbeek Station – Flageyplein (A 5 ingekort en niet meer uitgebaat na 20 uur en geheel niet op zondag)

- A7 Groot-Bijgaarden – Basiliek (deze pendellijn die in het westen de tramlijnen 7 en 10 zou vervangen, zou nooit het daglicht zien)
- 11 Meiselaan – Haachtsesteenweg – Koningsstraat – Poelaertplein – Dancoplein (de latere 92, zou niet uitgebaat worden 's avonds en op zondag)
- 14 Basiliek – Rogierplein – Naamse Poort – Bareel van Sint-Gillis – Sint-Denijsplein (de latere 19, maar deze zou tot Groot-Bijgaarden worden doorgetrokken)

- 16 Eeuwfeest – Rogierplein – Naamse Poort – Fort Jaco (de latere 18)
- A17 Beurs – Zavel – Luxemburgplein – Kroonlaan – Keymplein met vervolgens een lus afwisselend in beide richtingen bereiden via de Aartshertogensquare en Drie Linden (de latere A 95, zonder lusbediening in Bosvoorde, maar verlengd tot Bezemhoek en met behoud van de A 96)
- A20 Basiliek – Verheyleweghenplein (verlengd vanaf Verheyleweghenplein tot Pater Eudore Devroyestraat)
- A33 Moortebeek – Zuidstation – Pater Eudore Devroyestraat (Montgomerysquare). (de latere A 21, 's avonds en 's zondags beperkt tussen Moortebeek en het Zuidstation)
- 35 Naamse Poort – Transvaal (ingekort), ('s avonds en 's zondags niet uitgebaat)
- 40 Beurs – Tervuren (verlengd naar het Centrum i.p.v. naar het Bockstaelplein, de latere 44)
- 41 ongewijzigd traject, maar rijdt niet meer op zaterdagen
- A42 Mooi Bos – Bosvoorde – Bezemhoek (verlengd) (verlenging werd nooit doorgevoerd, omwille van nieuwe A 95)
- 45 Naamse Poort – Tervuren (ingekort)
- A47 Neder-over-Heembeek – Zuidstation (ingekort)
- A48 Beurs – Hoogetpunt 100 – Domeinlaan (verlengd)
- A49 Bockstaelplein – Dapperheidsplein – Zuidstation (verlegd) (rijdt nu via de Paepsemalaan)
- A55 Neerpede – Meirrondeplein (de MIVB meldt tevens dat zij hiervoor reeds een vergunning heeft, een project dat sedert eind 1965 de ronde doet) (wordt achteraf voorzien als A 75, maar in dienst gesteld als tram 75 en vervolgens kort nadien vervangen door pendellijn A 103)
- 56 Evere (Vredeplein) – Zuidstation – Kerkhof van Sint-Gillis (verlegd) (deze aanpassingen zouden in 2 etappes doorgevoerd worden, waarvan de 2<sup>e</sup> fase onder het nummer tram 55)
- 58 ongewijzigd wat de reisweg betreft, maar géén exploitatie tussen het Noordstation en het Dancoplein 's avonds, 's zondags en in juli en augustus, maatregel die niet werd doorgevoerd
- 60 Berchem station – Zuidstation – Noordstation – Tervurense Poort (verlegd) (de latere tram 62)
- 68 Maesstraat/Kerkhof van Schaarbeek – Rogierlaan – Koningsstraat – G. Brugmannplein (deze nieuwe lijn zou nooit het daglicht zien)
- A75 Zuidstation – Klein Eiland (deze pendellijn zou als A 78 in dienst komen)
- 81 reisweg ongewijzigd, het vak Eeuwfeestwijk – Bockstaelplein wordt voortaan enkel op drukke ogenblikken bediend
- A85 Berchem station – Beurs – Centraal station (ingekort)
- A86 Max Smallaan – Karreveld – Beurs (verlegd)
- 90 Rogierplein – Bos – Zuidstation (aangepaste 90/91)

### Afgeschafte lijnnummers:

2, 6, 8, 9, 10, 13, 15, A22, 63, 58/, A64, A65, A66, 74, 88, A89, 91, 93 en A96

- 13 voor het afgeschafte vak in Ganshoren was aanvankelijk enkel een omgelegde A86 voorzien; het definitieve plan voorzag een pendel A13
- 58/ de versterkingsdienst Schaarbeek station – Zuidstation
- 63 voor het vak Scheut – Hertoginplein was aanvankelijk géén MIVB-exploitatie meer voorzien. De aanwezige tram- en buslijnen van de NMVB moesten deze adering in het MIVB-net opvangen. A65-66 en tram 93 zouden voor een groot gedeelte vervangen worden door een nieuwe A68 met gratis overstap op de Wetstraatlijnen (kruispunt met de Koningsstraat). Aangezien het project A68 niet werd ingevoerd, bleven deze lijnen bestaan.
- A89 voor deze lijn was er aanvankelijk géén vervanging voorzien; de in de buurt samenlopende NMVB lijnen werden als voldoende geacht.
- A96 werd behouden

### Ongewijzigde lijnen:

23, 24, 25 en 28: men zou deze lijnen pas aanpassen bij de invoering van de premetroexploitatie omstreeks 1969. Wel werd aangestipt dat lijn 28 op dat ogenblik zou verbust worden.

A29, A30, A36, A37, A38, 39, 41, A43, A46, A50, 52, A54, A57 en 76 (zie verder)

Tram 76 zou aanvankelijk géén wijzigingen ondergaan, in 1967 zouden er evenwel twee aanpassingen op de lijn doorgevoerd worden:

- 1) het vak COOVI – Meirrondeplein zou overgenomen worden door de nieuwe tram 103.
- 2) aan de moderniseringswerken van het wegdek op de Leuvensesteenweg wou de MIVB niet meewerken, aangezien het oostelijk deel van de lijnen 63/73 in de nabije toekomst zou verbust worden. Vanaf 11 juli 1967 reed er een pendelbus A76 tussen het Meiserplein en het Kerkhof van Brussel. In fase 3 van de wijzigingen werd dit de A77. De gehele verbussing van trams 63/73 kon pas doorgaan na bestelling van nieuw busmaterieel.

### Wat uiteindelijk deze wijzigingen voorafging...

De MIVB werd op 01.01.1954 opgericht en er werden sedertdien diverse modernisering/aanpassingen/saneringen doorgevoerd, zowel aan de infrastructuur als aan het tram- en autobusmaterieel.

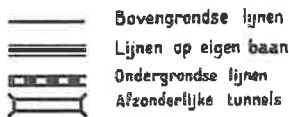
Uiteraard was de tijdsgeest 1954-66 verre van pro-openbaar vervoer. Het oprukkende autoverkeer, die de exploitatie van trams en bussen steeds meer hinderde, deed het reizigersaantal voortdurend dalen. Dit terwijl de exploitatiekosten in de hoogte gingen.

In 1956 werden er nieuwe buslijnen ingevoerd die zorgden voor nieuwe verbindingen. In de periode 1957-64 verdwenen er niet minder dan 22 tramlijnen, waarvan er 16 daadwerkelijk onder hetzelfde lijnnummer een autobus-exploitatie ondergingen.

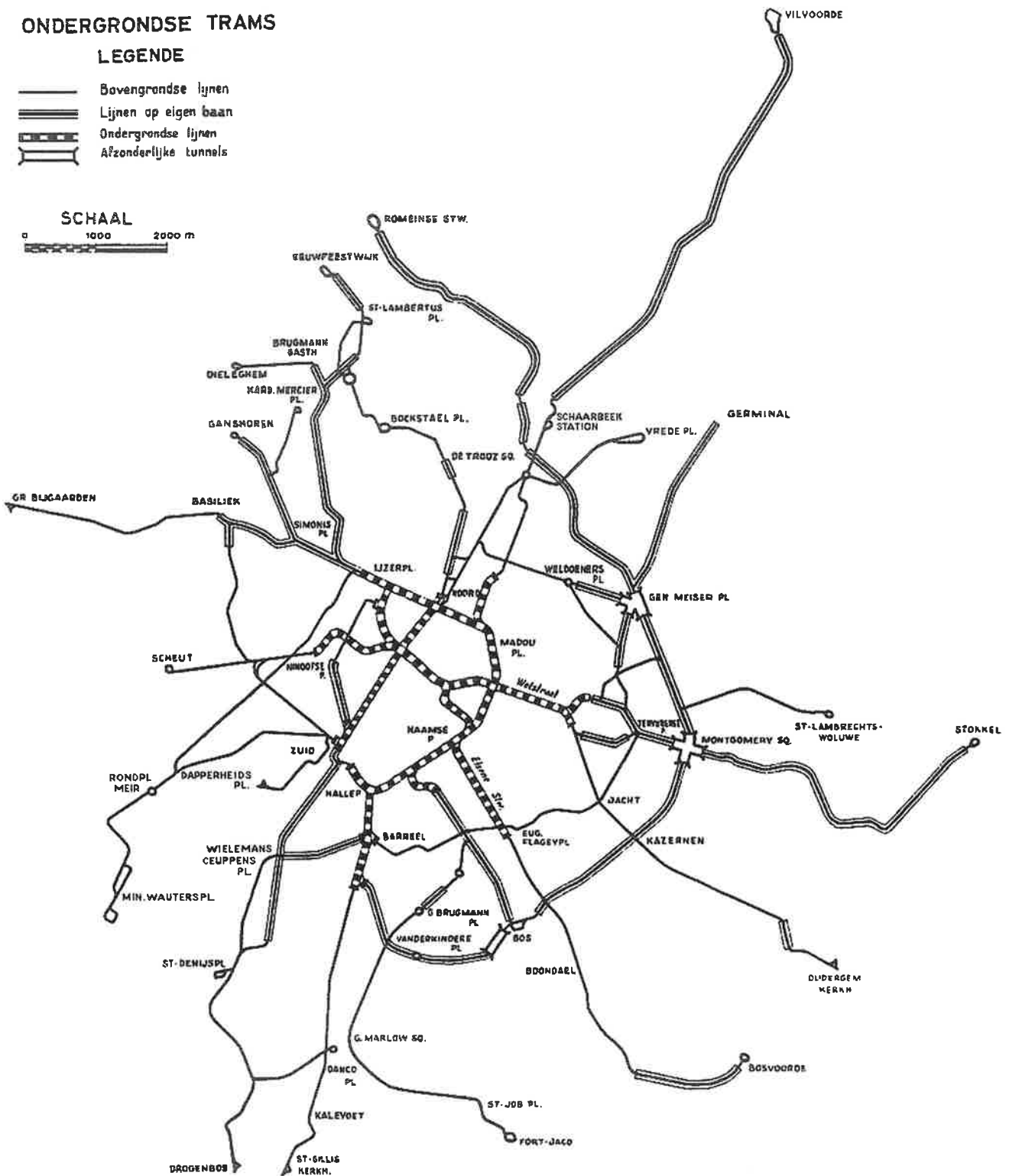
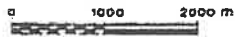
Met het oog op de wereldtentoonstelling die in 1958 gehouden werd op de Heizelvlakte, werden de tramlijnen op de kleine ring voor een groot gedeelte op eigen bedding gebracht. De lijnen in de buurt van het Zuidstation en De

## ONDERGRONDSE TRAMS

## LEGENDE



## SCHAAL



Wand werden via tunnels verlegd. Ook elders werden nieuwe eigen trambeddingen geschapen zoals onder meer in de Woestelaan, de Lambermontlaan, de Trooz square, de Van Praetbrug en op nog enkele andere plaatsen.

Naast de intensieve verbussingsrage van 1957-62 kwamen er in mei/juni 1963 ook al grondige aanpassingen van tramen buslijnen, waarbij steeds een aantal lijnen sneuvelen. Anderen werden dan 's avonds na 20 uur niet meer uitgebaat. Men kon wellicht deze tendens nog jaren verder toepassen, maar een meer doeltreffende aanpak kon niet uitgesteld worden, wat dus resulteerde in het nieuwe tramen busnet 1967-68.

De MIVB informeerde haar klanten o.a. met de volgende slagzinnen: *(n.v.d.r. let even op het taalgebruik, waarschijnlijk ten gevolge van het vertalen vanuit het Frans).*

**“Voor het nieuwe net van de MIVB werden de twee principes toegepast:**

- *communicatielijnen welke met hoge frequentie de voornaamste invalswegen van de stad bedienen en waarbij de reiziger het eerst aankomend rijtuig kunnen nemen. I.p.v. te wachten op een rijtuig van een bepaalde lijn, zoals thans het geval is.*

- *lijnen en plaatsen met "kosteloze transitobevoegdheid", waardoor de voornaamste verbindingen over het ganse net behouden blijven, tegen hetzelfde tarief".*

Opmerking: men voorzag oorspronkelijk 13 dergelijke plaatsen. Tussentijdse aanpassingen zou dit aantal verminderen tot 11, waarbij 2 plaatsen namelijk het Liedtsplein en het Bishopsheimplein bleef voorkomen op de informatieblaadjes voor de reizigers, maar nimmer werden toegepast. Zoals men verder kan vaststellen moesten er voor deze "kosteloze overstap" heel wat regels in acht genomen worden. Men kon deze overstap in de meeste gevallen niet in alle richtingen nemen en ook was er een beperking op het traject voor en na de overstap. Maatregelen die voor de reiziger en het personeel voor heel wat verwarring zouden zorgen tot in 1973 (tijdstip waarop de gratis overstap voor alle lijnen zou gelden en op alle plaatsen).

Tenslotte nog dit: voor de grote wijzigingen in 1967 werden de tramlijnen in de Tervurenlaan, de Grote ring (Montgomery-Sterren plein) en de Vorstlaan op eigen bedding gebracht (voor lijn 25 met een gewijzigd eindpunt). Door de premetrowerken werd in 1966 éénrichtingsverkeer ingesteld in de Wetstraat, terwijl de tegenovergestelde richting voortaan via de Belliardstraat met nieuwe sporen werd afgewikkeld.

Voor het openbaar vervoer in Brussel werd hier alvast een nieuwheid ingevoerd, namelijk een gemengde tram-busstrook afgescheiden op het wegdek door een toen gangbare geel geschilderde lijn ten opzichte van het andere wegverkeer. Ook in de omgeving van het Centraal Station werden in voorjaar 1967 ten behoeve van de premetro, tramtrajecten aangepast.

Voor de reizigers werden er geen netplannen meer gedrukt tussen 1963-64 en de 2<sup>e</sup> fase van 28 november 1967.

Het netplan 1963/64 werd later voorzien van een tussenblaadje met de wijzigingen die in 1964 werden doorgevoerd:

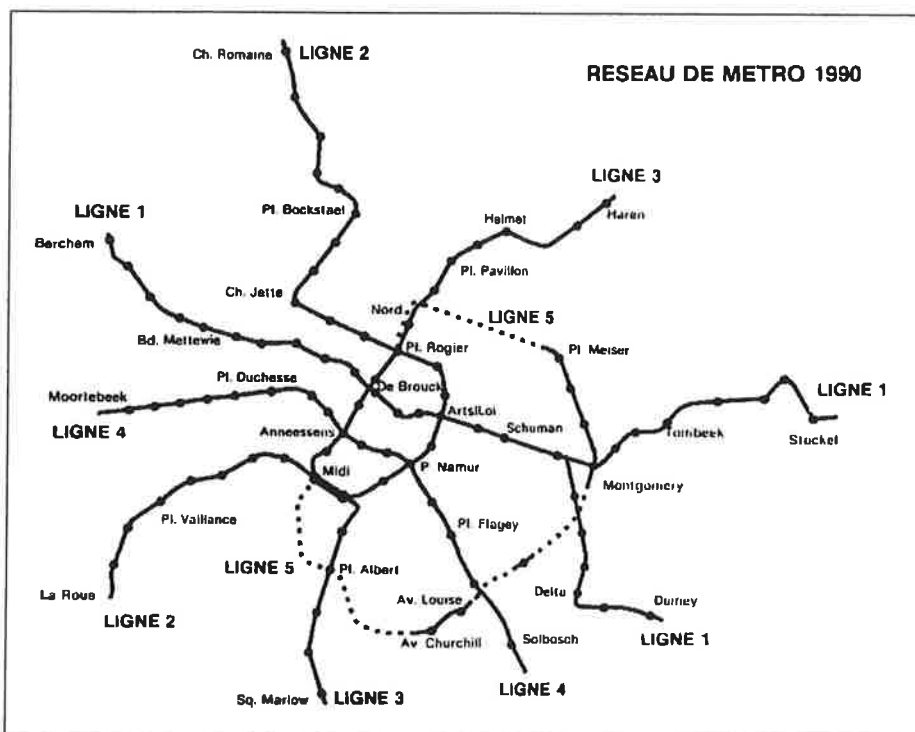
- tramlijn 20 werd verbust (Basiliek – Montgomery)
- tramlijn 23 werd verlengd van de Montgomery Square naar Schaarbeek station
- tramlijn 26 werd verlengd naar de Montgomery Square
- autobuslijn 33 onderging een verlenging naar Moortebek

Er werden evenwel nog aangepaste netplannen gedrukt voor in de wachthuisjes, die deze wijzigingen dus wel weergaven. Ze waren evenwel niet beschikbaar voor het grote publiek.

Deze constante afbraak van tramlijnen was een tendens waar toen geen enkel openbaar vervoerbedrijf in België aan ontsnapte. In 1962-63 werden er onder impuls van het MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN toekomstgericht plannen uitgewerkt, waardoor het openbaar vervoer in het centrum van Antwerpen, Brussel, Charleroi, Gent en Liège via een ondergrondse oplossing het tij zou moeten doen keren. De eerste spadenstreek te Brussel werd in 1965 gegeven en het zou een aantal jaren in beslag nemen vooraleer de eerste tram en later een volwaardige metro er zouden doorheen rijden. Bovendien werd in Brussel in 1964 even over een semi-metro gesproken. Dit is een langdurige tunneluitbating met trams, maar waarbij de stations in een later stadium toch konden verbouwd worden tot een volwaardige metro. Het roer werd spoedig omgegooid en semi-metro werd premetro, waarbij de overgang van tram naar zware metro op korte tijd zou worden gerealiseerd.

**LIJNENNET SEMI-METRO** (zie plan "ondergrondse trams", afkomstig uit het jaarverslag 1964)

We merken dat het accent niet alleen ligt op het creëren van eigen beddingen, maar later ook in het opheffen van diverse lijnen, zoals deze naar Tervuren. De Koningstraatlijnen zijn versmolten met andere assen. Wel is er sprake van een nieuw traject op de Leopold III-laan.



### LIJNENNET METRO

(zie plan daterend van 1990)

Het is een concept waarvan nu (2008) een groot gedeelte is gebouwd, maar waarbij de lijnen 1 en 2 in het westen van de stad andere bestemmingen zouden krijgen en lijn 4 nooit het daglicht te zien kreeg, behalve enkele ruwbouwvoorzieningen in de kruisingsstations.

(wordt vervolgd)

Tekst en illustraties: Raf Bonte

## DIESELCLUB

*TEC 5 237 aan de terminus van stadslijn 18 te Bressoux.  
10 november 2007*

*foto Luc Couscheir*



### **Liège, 10 november 2007**

Autobus van dienst: de 5 237 van de TEC Liège (ex STIL 237, gebouwd in 1981).

Van deze tweede reeks A 120 die door de STIL in de jaren 1981-82 in dienst werd gesteld, werden er na de oprichting van de TEC nog een gedeelte doorgesluisd naar een aantal depots rond Liège die ook enkele streeklijnen bedienden.

Plaats van afspraak was het museum Natalis, om met deze autobus een groot aantal stads- en streeklijnen te berijden. Omdat deze keer het weer aan de natte kant was, werd er veelvuldig gebruik gemaakt van de ruitenwissers. Eén liet het afweten, maar die werd in volle stadscentrum prompt gerepareerd door de controleur van dienst op de Place Saint Lambert.

's Morgens werden er een aantal lijnen in het noorden van de stad bereden, inclusief een bezoek aan de (buitenzijde)

van de Lantin gevangenis. Omdat er die dag geen ontsnapping georganiseerd was vervolgde ons gezelschap terug richting centrum en het museum voor de middagpauze. Eén van de Vlaamse deelnemers oogstte veel lof voor zijn modellen A 120. Deze zijn zo vernuftig gemaakt dat zelfs de lijnfilmen kunnen verdraaid worden. Na de middag ging het via de troosteloze, verlaten woonblokken van de wijk Bressoux naar de stelplaats van Bassenge. Daar stonden onder meer een A 508 ex ASEAG 9 en enkele uit Duitsland afkomstige MAN autobussen die de TEC ter versterking heeft aangekocht. De terugrit naar Natalis verliep nog langs Visé en Dalhem, lijn 67.

L.C.

*Een A120 in model. De juiste lijnfilm kan voorgedraaid worden. De grote lichten zijn ontstoken. Deze autobus staat in 2008 tentoongesteld in het Luikse trammuseum Natalis.*

*foto Luc Couscheir.*



*De 5 380 tijdens het keren te Stembert. De smalle achterdeur verbergt een flink aantal treden.*

*foto Luc Couscheir*



#### **Verviers, 17 november 2007**

Autobus van dienst: de 5 380 en 5 389 van de TEC Liège. Amper een week later hadden de dieselfreaks rendez-vous gegeven aan het station van Verviers. Die dag werd er afscheid genomen van de kleine reeks van de 10 driedeursbussen van het stadsnet. Dit waren de laatste bussen die nog door de STIV werden besteld en tussen 21 september 1989 en 14 februari 1990 in dienst werden genomen. Eén bus, de 384, werd tengevolge van een ongeval al op 4 september 1998 buiten dienst gesteld. De rest volgt, zoals met de nog resterende exemplaren van Liège, nog in 2008, wanneer de aflevering van de nieuwe Citelis bussen goed op gang komt. Over de afscheidsrit kunnen we kort zijn. Nagenoeg alle stadslijnen 701 tot 708 werden aangedaan, plus nog een uitstapje naar de stuwdam van Gileppe. Tijdens de middag-

pauze werden alle resterende exemplaren in de stelplaats opgesteld en konden de diverse bestemmingsbeelden gefotografeerd worden.

Autobussen stelplaats Stembert (Verviers) in november 2007; alle nummers hebben als eerste cijfer de 5 van de TEC Liège:

- MAN Nm 222 127 en 128
- MAN Nm 223 129
- Van Hool A 120/32 380-383, 385-389
- Renault R 312 571, 599, 602, 646-648, 665-669, 673-676 en 678-699

L.C.

*Alle bedrijfsklare bedrijfsklare A120 autobussen op één rij voor de familiefoto in de stelplaats.*

*17 november 2007.*

*foto Luc Couscheir*



## DE DISTRICTENLIJN

Voorafgaande nota: het hierna volgend artikel is geen VeBOV voorstel maar wel een ontwerp dat gemaakt is door enkele leden die ook lid zijn van BTTB. We vinden het dan ook erg nuttig om het aan de lezers van Rail-Revue mee te geven. Dit artikel geeft hierbij informatie uit de eerste hand en toelichting. District staat voor een randgemeente, nu deelgemeente van Antwerpen.

In januari 2008 kwam de BTTB met een plan naar buiten om een tramlijn aan te leggen door de rand van Antwerpen. De eerste aanleiding om een districtenlijn te overwegen was een reactie op het plan van bepaalde politici om een tramlijn aan te leggen op wat in het Antwerpse gekend is als de Singel. Voor niet ingewijden, dit is de brede weg die gelijkgronds en parallel met de autostrade ringweg rond de stad ligt. Op die manier kan er óók een verbinding gemaakt worden tussen alle districten, maar het grote verschil met het nieuwe voorstel is dat men dan al zeer dicht bij het centrum is gekomen en bijgevolg de tijdswinst heel miniem wordt.

Met andere woorden, het is dikwijls beter om toch via het centrum te rijden en daar dan pas over te stappen.

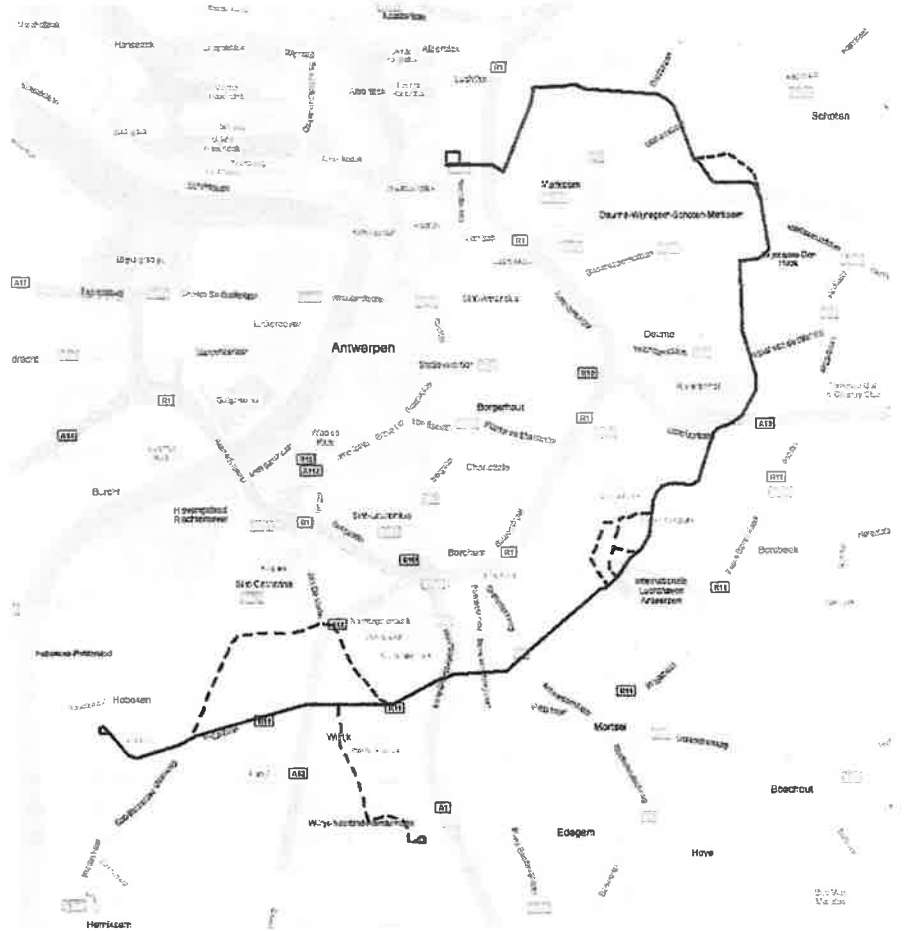
De districtenlijn die een heel pak verder van het centrum ligt maakt het ondanks een eventuele bijkomende overstap toch interessanter voor een reiziger. (De autobuslijn 33 heeft een soortgelijke functie maar is veel minder betrouwbaar omdat hij mee vast zit in de gebruikelijke files. Het zelfde is van toepassing op de Singel voor bus 38). Die Singel is trouwens maar aan één kant bebouwd, de andere kant is ingenomen door de autostrade. De districtenlijn ligt tussen de bebouwing en beschikt over een groot gedeelte over een eigen bedding.

### Het traject:

De kruisingen met andere tramlijnen zijn vermeld in vet. We vertrekken in het noorden van de agglomeratie bij Metropolis (Luchtbal), lijn 6. Via de Groenendaallaan (station Luchtbal) en de Lambrechtshoekenlaan komen we in Merksem. Daar volgen we de Maantjessteenweg, Ringlaan lijn 3 en Merksemheidelaan.

Daar bereiken wij Schoten via Winkelstap, Borgeind naar het Albertkanaal. In deze zone zijn er enkele knelpunten. Men kan ofwel zuidelijk door de wijk, of noordelijk eromheen. Aansluitend moet er hier wel een nieuwe brug over het kanaal komen voor de tram en de "zwakke weggebruikers". (Hier lag in vroegere tijden ook een brug, maar die verdween omwille van oorlogshandelingen).

Aan de andere kant van het kanaal gaat het dan via Kruijningen en Bremweide naar de Ruggeveldlaan en sluit hier



aan op de bestaande sporen van lijn 5. Deze wordt verder gevolgd, kruist de August Van de Wielelei lijn 10, en gaat dan over in de Florent Pauwelslei. De Herentalsebaan wordt gekruist, lijn 24 en dan gaat het via de (dan) bestaande sporen van de Dascottelei verder naar Eksterlaar lijnen 8 en 11. Deze lijnen worden even gevolgd en dan dient zich een knelpunt aan in de omgeving van de luchthaven. Een aantal varianten zijn hier mogelijk. Variante 1 gaat met een (enkelsporige) tunnel onder de startbaan door. Variante 2 passeert in uitgraving aan het einde van die startbaan. Variante 3 blijft nog verder van het einde van de startbaan en gaat er met een boog omheen. Variante 4 tenslotte maakt een ommetje via de Bikschotelaan. We volgen dan nog even het laatste stuk van de Diksmuidelaan en ontmoeten daar ons volgende knelpunt. Behalve het feit dat we daar enkele honderden meter op het grondgebied van het onafhankelijke Mortsel komen, moeten de spoorlijnen naar Brussel en Lier gekruist worden. Lijn 25 ligt daar al gedeeltelijk verzonken, dus ook hier is een brug noodzakelijk. Na de spoorweg komen we in Berchem en vervolgen via de Fruithoflaan en kruisen de Grotesteinweg lijnen 7 en 15. Via Ringlaan en Groenenborgerlaan rijden we verder naar Wilrijk.

Hier ook een aantal mogelijkheden. Langs de noordzijde van de R11 verder naar Schoonselhof lijn 24 en Hoboken. Mogelijkheid twee is om een omweg te maken via Olympiade en Zwaantjes naar Schoonselhof lijnen 2, 6, 4 en 24.



De derde mogelijkheid is om in het centrum van Wilrijk naar het Zuiden af te buigen richting UIA en UZA. (De laatste tijd duiken ook ideeën op om vanaf het eindpunt Olympiade van lijn 6, deze tramlijn te verlengen richting Wilrijk. Het centrum van Wilrijk wordt kortelings vernieuwd en er gaan nu ook stemmen op om toch maar ineens tramsporen aan te leggen. Ook de Zweedse meubelgigant, waarvan de naam ons momenteel ontgaat, is voorstander van een tramlijn, maar dan wel liefst via de A12, de Boomsesteenweg).

Bij de opening van de lijn 6 werd al geopperd dat deze zowel in het noorden (Luchtbal) als in het zuiden (Wilrijk) moet verlengd worden. De Districtenlijn maakt dus voor

een groot gedeelte gebruik van straten die beschikken over een brede middenberm. Op enkele gedeeltes wordt gebruik gemaakt van bestaande sporen. Ook voor de uitrij van uit de nieuwe stelplaats Wijnegem richting Eksterlaar en Silsburg is een verbinding via de Ruggveldlaan een goede oplossing.

In een eerste reactie van De Lijn laat deze weten dat het idee zeker waardevol is en het bestuderen waard.

Ook de lezers van Rail-Revue kunnen natuurlijk zoals steeds reageren. We zullen hun reacties dan overmaken aan de betrokkenen en er eventueel in een later nummer op terug komen.

L.C.

## VERENIGINGSNIEUWS

### **ALGEMENE LEDENVERGADERING 2008, ADINKERKE op zaterdag 22 maart 2008.**

Aanvang van de vergadering om 10u20.

De aanwezige leden en de volmachten worden gecontroleerd en genoteerd.

Aantal aanwezige deelnemers: 23, aantal volmachten: 8.

De aanwezige deelnemers ontvangen een kopie van de agenda, alsook van het verslag van de secretaris en van het kasverslag, het budget voor 2008 en een toelichting bij de uitstappen gehouden in 2007 ter info.

De voorzitter verwelkomt de aanwezigen en meldt dat we weet hebben van het overlijden van twee leden in 2008.

#### **1. Verslag van de vorige vergadering gehouden te Gent op zaterdag 24 maart 2007.**

Het verslag van de vorige vergadering gehouden te Gent op zaterdag 24 maart 2007 is verschenen in RR 2007/2.

Het wordt door de voltallige vergadering goedgekeurd.

#### **2. Verslag van de activiteiten in 2007.**

In 2007 hebben we met de vereniging 3 uitstappen gemaakt:

- op 22 maart was er de uitstap met de blauwe PCC 01 te Gent ter gelegenheid van de jaarvergadering;
- op 5 mei was er de busuitstap met een A120 te Brugge en omgeving;
- op 16 juni was er in samenwerking met de "dieselclub" de busuitstap met een City 041 te Kortrijk en omgeving.

#### **3. Jaarverslag van de secretaris.**

Raf geeft toelichting bij het ledenverloop in 2007.

Overzicht van ons ledenaantal:

|                    |            |                 |
|--------------------|------------|-----------------|
| Aantal leden 2007: | 252        | gewone leden    |
|                    | + 3        | verenigingen    |
|                    | Totaal 255 | leden eind 2007 |

Aantal leden 2008: (lidgeld ontvangen op 15 maart 2008).  
240 vanuit 2007 + nieuwe leden

Ledenverdeling:

|                           |     |        |
|---------------------------|-----|--------|
| adressen in België:       | 226 | (= -4) |
| adressen in Nederland:    | 11  | (= -4) |
| adressen in andere landen | 3   | (= -2) |
| overleden leden           | 2   | (= -2) |

We stellen hier een achteruitgang vast in het ledenbestand van 12 leden of 4,74%.

Economische redenen kunnen hierbij aan de basis liggen. We kregen opzeggingen binnen van een aantal leden, die

dit aanhaalden als reden om hun lidmaatschapsbijdrage niet meer te hernieuwen. De website bewijst in dit verband zijn nut en we worden regelmatig bezocht.

We bereiken hiermee nieuwe belangstellenden en verwelkomen hiermee ook nieuwe leden.

Regelmatig wordt er een nieuwsbrief verstuurd, nu al naar ongeveer 60 leden, dat is ¼ van ons ledenbestand.

#### **4. Kasverslag 2007.**

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

#### **5. Verslag van de kascommissie.**

De heren Leo Jacobs en Leo Van Driessen hebben de documenten, ter staving van de inkomsten en uitgaven, al in begin januari 2008 kunnen nakijken en geen onregelmatigheden vastgesteld. Zij verlenen dan ook kwijting aan het bestuur (ondertekend op 8 januari 2008 door de beide leden van de kascommissie).

#### **6. Verkiezing van de kascommissie voor 2008.**

De beide leden van de kascommissie 2007 geven te kennen dat zij deze functie ook in 2008 willen ter harte nemen. De vergadering is unaniem akkoord en de beide heren worden bevestigd in hun functie.

Het bestuur dankt hen alvast voor hun inzet voor de vereniging.

#### **7. Nieuwe bestuursleden zijn nodig.**

Er zijn geen schriftelijke kandidaturen binnengekomen bij het bestuur. Daarom wordt er ter plaatse nogmaals een oproep gedaan tot de aanwezigen van de vergadering om zich kandidaat als bestuurder te stellen. Luc stelt dat hij zich nog wel herkiesbaar stelt voor een volgende, maar wel laatste, termijn van twee jaar. Daarop stelt de Heer Ronald Van Hée zich kandidaat. Het bestuur is zeer verheugd met deze kandidaatstelling en versterking van het bestuur.

#### **8. Verkiezing van het nieuwe bestuur.**

De algemene vergadering heeft geen bezwaar en aanvaardt de Heer Ronald Van Hée unaniem als nieuwe bestuurder. Ook de Heer Luc Couscheir wordt unaniem bevestigd als bestuurder.

De andere bestuurders blijven hun mandaat uitoefenen. Alle huidige bestuurders behouden voor 2008 hun huidige functie, te weten:

- Alain Janmart: voorzitter
- Rafaël De Landtsheer: secretaris
- Eddy Cassiers: ondervoorzitter
- Lucas Couscheir: schatbewaarder
- Ronald Van Hée: bestuurder

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

Om de zogenaamde "deadlines" te halen wordt vanaf nu in iedere Rail Revue een afsluitdatum vermeld. Dit is de uiterste datum waarop artikels moeten binnen zijn op de redactie om te kunnen opgenomen worden in het volgend nummer.

Onder impuls van onze ondervoorzitter de Heer Eddy Cassiers wordt er een nieuwe lay-out gebruikt bij ons tijdschrift. Een drukproef werd aan de aanwezigen getoond en uit de eerste reacties blijkt dat deze nieuwe "look" geslaagd mag worden genoemd. Overigens wenst het bestuur ook een speciaal woord van dank te richten aan Erik Heylen die alle drie maanden heel wat tijd steekt in het samenstellen van het tijdschrift.

Luc dringt er nogmaals op aan dat de teksten en foto's tegen de nu in het tijdschrift gepubliceerde afsluitdatum op de redactie toekomen. Het blijft ten allen tijde een moeilijk punt.

### 10. Nieuwe wetgeving betreffende de VZW's.

Onder impuls van de schatbewaarder (Luc Couscheir) heeft het bestuur een boekhouder - fiscalist aangezocht om ons te helpen in deze moeilijke materie bij het opstellen van de nieuwe statuten, zodat zij conform de nieuwe wetgeving betreffende de vzw's zijn. Er komt nu eindelijk schot in deze zaak zodat hopelijk nu alles binnen enkele maanden in orde zal zijn.

### 11. Goedkeuring van de aangepaste statuten.

De aangepaste statuten worden ter goedkeuring voorgelegd aan deze algemene vergadering. De voltallige vergadering keurt deze vernieuwde statuten goed, zodat zij nu aan de overheid kunnen voorgelegd worden.

Het bestuur gaat in de komende maanden ook het oude (antieke) huishoudelijk reglement hieraan toetsen en een nieuwe versie opstellen. Het is de intentie van het bestuur om hierover een speciale brochure te publiceren en deze samen met de nieuwe statuten aan alle huidige en nieuwe leden te bezorgen.

### 12. Archief R. Bastaens (stand van zaken).

De Heer Stefaan Justens heeft een groot gedeelte van het dia- en fotoarchief onder zijn hoede gekregen. Hij wil er zorg voor dragen en het ten dienste van de vereniging stellen.

### 13. Budget voor 2008.

Het budget voor 2008 wordt unaniem goedgekeurd. Onze bron van inkomsten bestaat enkel uit de ledenbijdrage en de verkoop van het tijdschrift aan andere vzw's en enkele uitstappen. De kosten voor het tijdschrift, de zaal voor de bijeenkomsten en de uitstappen zijn de laatste jaren wel fel gestegen.

### 14. Vaststelling van de lidmaatschapsbijdrage voor 2009

De vergadering beslist unaniem om aan het bestuur, indien noodzakelijk, het lidgeld voor 2009 met 1 € te verhogen. Voor België wordt dit dan 20 € en 23 € voor de buitenlandse leden.

### 15. Ontwerp nieuwe lidkaarten.

Na rijp beraad heeft het bestuur beslist om over te stappen naar een nieuw type lidkaart. Dit nieuwe type zal het standaardformaat van een bankkaart hebben, en dus handiger zijn om op te bergen. Zij is uit duurzamer materiaal gemaakt en zal dus meerdere jaren bruikbaar zijn. Op de ene zijde komen alle gegevens van de vereniging. Op de andere zijde komen de persoonlijke gegevens onder de vorm van

een ieder jaar aan te brengen sticker. Raf werkt momenteel aan een definitief ontwerp. Er is inmiddels al prijs gevraagd voor de aanmaak 500 exemplaren bij het copy-center dat ook instaat voor het drukken van het tijdschrift.

Enkele aanwezige leden opperden het voorstel om de geldigheidsduur van de lidkaarten telkens op twee jaar te brengen. Hoe is dit op een eenvoudige manier te controleren? Moet je dan ook voor twee jaar lidgeld betalen? De conclusie is dat we ons huidige jaarlijkse systeem behouden.

### 16. Voorziene activiteiten voor 2008 en voorjaar 2009

- Voor vandaag 22 maart 2008 is er de fotorit met de S-wagen van De Panne naar Oostende en terug.
- Op nader te bepalen datum, afhankelijk van de ontwikkelingen te Gent, speciale rit met de Gentse trolleybus, mogelijk ter gelegenheid van de volgende algemene vergadering.
- Nog steeds denken we aan een bezoek aan het trambedrijf van Valenciennes. Moeilijk is het bepalen van een juiste datum (weekdag, zaterdag of feestdag in België), de vrij hoge kostprijs en de moeilijke verbinding met regulier openbaar vervoer van uit België.
- Mogelijk een bezoek aan Rotterdam en Den Haag (het hele randstadrailnet).

We denken er sterk aan om wegens de soms heel hoge kostprijs voor de speciale ritten, bij bezoeken gebruik te maken van de reguliere diensten en te rijden met een dagkaart of groepsticket(ten).

### 17. Rondvraag.

Brief van de Heer De Cleene (lidnummer 750)

Hierin stelt hij dat VeBOV een "rijke" vereniging is en dat het bestuur er moet over denken om de leden die zich de inspanning getroosten om aan de algemene vergadering deel te nemen aan de uitstap(pen) te laten meerijden aan een verminderd tarief. De penningmeester stelt evenwel dat we nu wel een reserve hebben (op de spaarrekening, onder andere opgebouwd uit giften gedurende jaren in het verleden) maar dat de normale inkomsten voor de werking nagenoeg uitsluitend afkomstig zijn uit de lidgelden. We moeten er derhalve naar streven om de inkomsten en uitgaven zoveel mogelijk in balans te houden. We willen evenwel zijn oproep wel honoreren en de deelnameprijs aan de namiddagrit voor de leden met 5 € verminderen.

### Toelichting:

Luc heeft samen met Raf de ledenlijst geactualiseerd en gedeeltelijk nieuwe nummers toegekend. Hierbij werd er op toe gezien dat de leden van de beginjaren hun nummer behouden. Enerzijds kwamen we na meer dan dertig jaar al dicht bij het getal 1000, anderzijds waren er een groot aantal nummers al vele jaren niet meer in gebruik wegens overlijden of andere omstandigheden. Voor veel leden betekend het dat zij in volgorde van het jaar van toetreding tot VeBOV een lager lidnummer krijgen. Meestal is dit een lager honderdtal en soms met behoud van de twee laatste cijfers, maar dit was niet altijd mogelijk. Van de gelegenheid werd ook gebruik gemaakt om de Belgische-, de buitenlandse leden, en de verenigingen in aparte, aaneengesloten reeksen in te delen.

Dit moet in de toekomst zorgen voor een vlottere administratieve afhandeling.

Einde van de vergadering omstreeks 12u30.

## Lidkaarten 2008

Allereerst bieden wij onze verontschuldigen aan omdat de lidkaarten dit jaar met een kwartaal verzonden zijn. Zoals te zien is er een nieuw ontwerp gekozen. We moeten meegaan met de onze tijd en een modernisering van de lidkaarten drong zich op. De kaarten zijn nu op bankkaartformaat en geplastificeerd. De voorzijde bevat de gegevens van onze vereniging. Op de achterzijde moet er jaarlijks een sticker gekleefd worden met Uw persoonlijke gegevens. Daarop staat Uw (nieuw) lidnummer, naam en adres en de geldigheidsduur. Deze omvat ook nog steeds het eerste kwartaal van volgende jaar.

Deze sticker zal jaarlijks vervangen worden en dient dan op de lidkaart gekleefd te worden. Eventueel kan U natuurlijk ook het oude etiket verwijderen.

Het is de bedoeling dat deze lidkaart enkele jaren meegaat. Volgend jaar, bij hernieuwing van Uw lidmaatschap, krijgt U dan een nieuw etiket met aangepaste gegevens. Dit etiket kan dan boven het oude gekleefd worden. Eventueel kan U natuurlijk ook het oude etiket verwijderen. Zijn er (schrijf)fouten in Uw naam of het adres, verwittig dan a.u.b. ons secretariaat (via [info@vebov.be](mailto:info@vebov.be)), of per post naar Raf De Landsheer, Gentweg 8 te 9940 Evergem.

Geef ook eens je mening over het ontwerp van de nieuwe lidkaart. Mochten jullie inspiratie hebben om een ander ontwerp op te stellen, dan mag je ons dat ook altijd toesturen, en wie weet wordt Uw ontwerp een van de volgende jaren gebruikt.

De nieuwe lidkaarten moeten nu in Uw bezit zijn. Zij zijn op het formaat van de bankkaarten en dus gemakkelijker op te bergen. Omdat zij van een duurzamer materiaal gemaakt zijn verwachten we dat ze ook enkele jaren meekunnen.

## Zoekertjes

Dimitri Schönborn zoekt volgende tijdschriften (eventueel als fotocopie):

- L.S.V. tijdschrift: nummers 1 – 49, 51 – 69
- Tram 2000/Propost: nummers 1 – 9, 32 – 37, 39 – 47
- Onze Buurtspoorwegen/Nos Vicinaux: nummers 6, 7, 88, 120 – 125, 210 – 221
- Présence du Tramway: nummers 1 – 7, 17 – 22, 24, 27, 28, 30, 31
- Tramleven: nummers 1, 3 – 6, 8
- Rail et Traction: nummers 1 – 5, 13, 37, 39 – 45, 47, 50
- Tram Magazine: nummers 34, 35, 41 – 55

Belangstellenden kunnen hem bereiken op volgend adres:

Pastoor Soeteweystraat 38 te 2640 Mortsel.

[dimitri.schoenborn@stad.antwerpen.be](mailto:dimitri.schoenborn@stad.antwerpen.be) of op de volgende nummers: 0496 948 919 of 03 820 53 02 (overdag op werkdagen)

## Agenda

Op zaterdag 30 augustus 2008 wordt in de stelplaats van Lochristi tussen 10 en 18 uur een brocante gehouden ten voordele van de restauratie van NMVB motorwaggen 9994, "de POLDERTRAM".

Er worden boeken, tijdschriften, lijnfilms, filmkasten, postkaarten, foto's, diareeksen, tramtributen, koersborden en tal van curiosa aangeboden. Ook de fotoreeksen van Hans de Herder en Roger Bastaens zullen te koop staan.

Om 15 uur wordt een veiling gehouden van meer zeldzame curiosa zoals enkele Brusselse kopborden, lijnfilms en waardevolle objecten. Een verrassing, alsook een bar en pannenkoeken zijn voorzien!

## Kalender TRAM 2000

TRAM 2000 geeft ook dit jaar een kalender uit. Hij bevat zoals steeds een mix van 15 oude en recente tramfoto's van Belgische trambedrijven. De prijs bedraagt 11,90 € indien U de kalender besteld voor 31 augustus. Voor latere bestellingen betaalt U 13,90 €. Voor bestellingen van uit het buitenland zijn deze bedragen respectievelijk 14,90 € of 16,90 €. U kan enkel bestellen door overmaken van het juiste bedrag op rekening 001-2779892-45 van TRAM 2000, Rue Abbé Jean Heymans, 15 te 1200 Brussel. IBAN-nummer: BE44 0012 7798 9245, BIC: GEBABEBB.

## Uitstap naar RANDSTADRAIL

In het najaar (medio oktober) staat er een uitstap naar Randstadrail op het programma. We bezoeken dan op een zaterdag de metro- en tramnetten van Rotterdam en Den Haag. De verplaatsing zal per trein gebeuren vanuit Antwerpen. In Nederland maken we gebruik van individuele tickets. Details volgen in het september nummer van Rail-Revue. Om ons toe te laten één en ander te plannen kan U zich nu al aanmelden via ons secretariaat of e-mail. Laat dan ook even weten of U eventueel kan genieten van gratis of vervoer aan gereduceerd tarief.

## Bijeenkomsten te Antwerpen

Er zijn spijtig genoeg terug moeilijkheden opgetreden in verband met ons nieuwe vergaderlokaal. In mei werden we zonder enige verwittiging geconfronteerd met een gesloten lokaal. Dank zij ons improvisatietalent en het warme weer hebben we van de nood een deugd gemaakt en de voorstelling dan maar in openlucht gehouden, tot grote verbazing van een aantal wandelaars. Natuurlijk kunnen we dit niet in de winter doen en is Uw bestuur nu op zoek naar een hopelijk definitieve oplossing. Raadpleeg in dit verband ook de website.

*Foto voorpagina:*

*Op 27 maart 2008 wou het voorste gedeelte van de 7233 naar een niet geplande bestemming.*

*foto Luc Couscheir.*

*Foto achterpagina bovenaan:*

*SECORAIL 5146 en 5101 worden op 17 maart 2008 door de 5166 over de Oosterweelbrug in de Antwerpse haven gesleept.*

*foto Alain Janmart.*

*Foto achterpagina onderaan:*

*Op zaterdag 17 mei was er weerom een afscheidsrit in Liège met een A 120. Er zit liefst 26 jaar verschil tussen onze 998 (ex 266) en de nieuwste 232. De foto werd genomen in de omgeving van het Guillemins station.*

*foto Luc Couscheir.*

