



RAIL-REVUE

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

Zevenentwintigste jaar – Nr. 1

Januari – Februari - Maart 2012

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor: Wilrijk 1

P208887



COLOFON

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

Verantwoordelijk uitgever: Luc Couscheir, Gladiolusstraat 5, 2610 Antwerpen (Wilrijk)

Secretariaat: Jan Vandecandelaere, Vredestraat 21, 8750 Wingene

Redactie, vaste medewerkers: Eddy Cassiers, Luc Couscheir, Erik Heylen

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 verantwoordelijk uitgever of per e-mail: info@vebov.be

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

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

Lidgeld 2012: België 23€, andere landen 27 €

Bedrag over te maken op rekening van de Bank van de Post ten name van VeBOV v.z.w., Gladiolusstraat 5, 2610 Antwerpen (Wilrijk).

IBAN nummer: **BE10 0000 4667 6804** BICcode: **BPOTBEB1**

INHOUD VAN DIT NUMMER

Colofon	2
Verenigingsnieuws	3
De tramwagens van de T.V.L. (deel 2)	4
Spoorwegen	8
MIVB	12
Stads- en Streekvervoer	13
Belgische spoorweggrenzen (deel 3)	18
Verslag Algemene Vergadering VeBOV	22

Werkten mee aan dit nummer:

Raf Bonte
Eddy Cassiers
Jacques Cohn
Luc Couscheir
Erik Heylen
Jacques Peeters
Noël Suys

Afsluitdatum voor redactionele bijdragen volgend nummer: **15 mei 2012**



MET OOG VOOR KWALITEIT

XPO

huisstijlen
affiches
folders en flyers
gepersonaliseerde briefwisseling
geboorte- & communiekaartjes
wens- & verjaardagskaarten
huwelijksuitnodigingen
naamkaartjes / visitekaartjes
postkaarten
rouwkaarten
menu- & bedankkaarten
boekjes & brochures
theses, cursussen en boeken
misboekjes
banners, foto en canvas prints
architectenplannen
t-shirts en andere textielbedrukking
stempels, buttons en plastic cards
plastificeren & lamineren
foliedruk (goud en chroom)
vele afwerk- & inbindmogelijkheden

www.xpo.be - info@xpo.be - T. 03 440 74 47 - F. 03 440 74 65

Vredebaan 5 - Mortsel (ingang Van Peborghlei 6) open ma-do 9 -18u, vr 9 -13u.

VERENIGINGSNIEUWS

Bedankt

Bedankt aan alle trouwe VeBOV-ers voor uw hernieuwd vertrouwen in de vereniging. Een speciale vermelding dit jaar verdienen onze schaarse buitenlandse leden. Zij hebben zich voor de volle 100% allen opnieuw aangemeld. Wie zei er ooit dat Nederlanders krenterig zijn? Bij deze is dit dus rechtgezet. Bedankt eveneens aan iedereen die bij betaling ook zijn lidmaatschapsnummer vermeldde. Dat maakt het voor ons heel wat eenvoudiger bij onze administratie.

We willen de gelegenheid te baat nemen om de leden "van het eerste uur" te herdenken die ons in 2011 ontvielen.

Een meer gedetailleerd verslag over de werking van VeBOV vindt u achteraan in deze Rail-Revue.

Een nieuwigheid vanaf dit nummer is het verdwijnen van de rubriek Rail-Actueel. De vlag dekte de lading niet meer. Bij de spoorwegen hebben we niet enkel onze NMBS, maar zijn er nu ook andere operatoren bedrijvig. Ook bij het stedelijk en streekvervoer rijden er niet enkel trams, maar ook autobussen. We maken nu een duidelijker onderscheid tussen Spoorwegen en het Stads- en Streekvervoer. Bovendien konden we de hoofdingen wat moderniseren. Een al 10 jaar geleden buiten dienst gestelde NMBS – Brossel is tenslotte niet erg "actueel" meer. Vanwege het hele VeBOV-bestuur.

En de winnaar is...

Voor de tweede maal koppelden we aan de betaling van de lidgelden een kleine wedstrijd. Eerlijk gezegd, een beetje uit eigenbelang om u een weinig aan te porren om de bijdrage vlug te betalen. Voor velen zelfs een beetje te vlug. We voelen ons een beetje schuldig omdat we u misschien wel vanachter de feestdis naar de PC lokten. Daar gaan we aan werken.

Veel geluk dit jaar voor de winnaar, de heer Philippe Pillet (136) uit Ottignies, overigens één van onze schaarse Waalse leden. Met de felicitaties vanwege het voltallige bestuur!

Maandelijks bijeenkomsten

27 april 2012 Erik Heylen toont ongewone De Lijn- en NMBS beelden, trein-tram-bus in Noorwegen, Hongarije, Engeland en Ierland.

25 mei 2012 Luc Couscheir neemt ons mee naar Dresden voor een kennismaking met het tramnet.

22 juni 2012 Leo Van Driessen presenteert een gevarieerd programma met beelden uit Polen, Utrecht en Duitsland (Köln).

In juli en augustus zijn er geen geplande voorstellingen. Dat mag u er niet van weerhouden om met de vrienden gezellig bij elkaar te komen in "Paroza".

Uitstappen Oberhausen

Als bijlage aan RR 2011-4 stak een formulier waarmee u zich kon aanmelden voor onze lenteuitstap op zaterdag 28 april 2012 richting Oberhausen. De deelnameprijs bedraagt 50 € per persoon. Er zijn momenteel nog enkele plaatsen vrij. Indien u nog mee wil, neem dan snel contact op met ons secretariaat.

Poldertram

Ter gelegenheid van de tramlijnverlenging naar Wijnegem en de opening van de nieuwe stelplaats Deurne hadden we de intentie om een (aantal) rit(ten) in te richten met de NMVB 9994, de Poldertram. Helaas bereiken er ons berichten dat men de bewuste tram niet zal (kan/wil) inzetten. We gaan wel trachten om in het najaar, ter gelegenheid van de verlenging van lijn 15, toch een extra rit te organiseren. Meer daarover in een volgend nummer.

Website

We doen nogmaals een oproep om uw e-mailadres aan ons kenbaar te maken. Op die manier ontvangt u bijkomende of last-minute informatie aangaande evenementen bij trein, tram of autobus. Omdat wij uw privacy respecteren wordt dit adres enkel gebruikt om u deze info te bezorgen. Het wordt in geen geval meegedeeld aan derden. Zend uw e-mailadres rechtstreeks naar ons secretariaat: info@vebov.be.

Adreswijzigingen

U verhuist? Stuur dan tijdig een seintje naar ons secretariaat met uw nieuw adres, met de juiste gegevens. Vermeld, indien noodzakelijk, ook het busnummer. (Een adreswijziging via uw betaling gaat helaas verloren.) Enkel op die manier valt de volgende Rail-Revue dan op tijd in de juiste gleuf. Helaas komt het toch nog sporadisch voor dat we een tijdschrift geretourneerd krijgen wegens "onbestelbaar", wat dat ook moge inhouden.

Foto voorpagina:

Historisch, avant la lettre! Op 19 januari 2012 werden de specialisten van Alpine aan de toekomstige terminus Krabbershoek (Wijnegem) geconfronteerd met een overbodige bovenleidingmast. Hun speciaal voor die taak geproduceerde Mercedes AXOR 1829 / Hilton heeft een breedte van 2,30m. Mits inklappen van de buitenspiegel kon men nog naast enkele palen. De volgende paal (links op de foto) stond wel in het profiel van de wagen. Enkele dagen later werd hij dan ook verwijderd en het ophangpunt hangt nu aan een draadverbinding. Let ook even op de (ingeklapte) meetpantograaf bovenop de cabine. Foto: Luc Couscheir.

Foto achterpagina bovenaan:

We hebben er lang naar uitgekeken maar zij zijn er: de nieuwe Desiro ML-stellen! We zien hier de 08005 in het station van Braine-l'Alleud op 1 maart 2012 als voorbode van het toekomstige GEN-net. Aanvankelijk vonden we deze stellen in de volgende treinen: 2161, 2165, 2180 en 2184. Foto: Jacques Peeters.

Foto achterpagina onderaan:

Een buitenbeentje in het autobuspark van De Lijn is deze Mercedes Integro (O 550) eigendom van pachter De Polder. De autobus is afkomstig van BBA-Connex, Nederland, later Veolia. Ondanks het feit dat zij vrijwel dagelijks in Antwerpen wordt ingezet voor speciale diensten, draagt deze bus een contractnummer voor Limburg 4651 37. In principe is het de reservewagen voor snelbuslijn 68 naar Limburg. Antwerpen, Slachthuislaan 13 december 2011. Foto: Luc Couscheir.

De tramwagens van de T.V.L.
(Tramways de la Ville de Luxembourg)
Deel 2

© foto's en tekst: Jacques Cohn

FOTO 13

Een opname van oktober 1959 aan het tijdelijke eindpunt "Gare" tijdens de grootschalige afbraakwerkzaamheden in die omgeving. Er staan twee stellen motorwagen + bijwagen van lijn 4 op het linkse spoor. Op het rechtse spoor staat de losse motorwagen 5 te wachten met de bestemming "Ville" (stadscentrum).



FOTO 14

Een afdruk vanaf een glasplaat uit mijn archief. Motorwagen 20 met kopbord, op het enkelsporige baanvak in Neudorf, kort na de oorlog, op de toen bestaande lijn 9, Station - Neudorf.

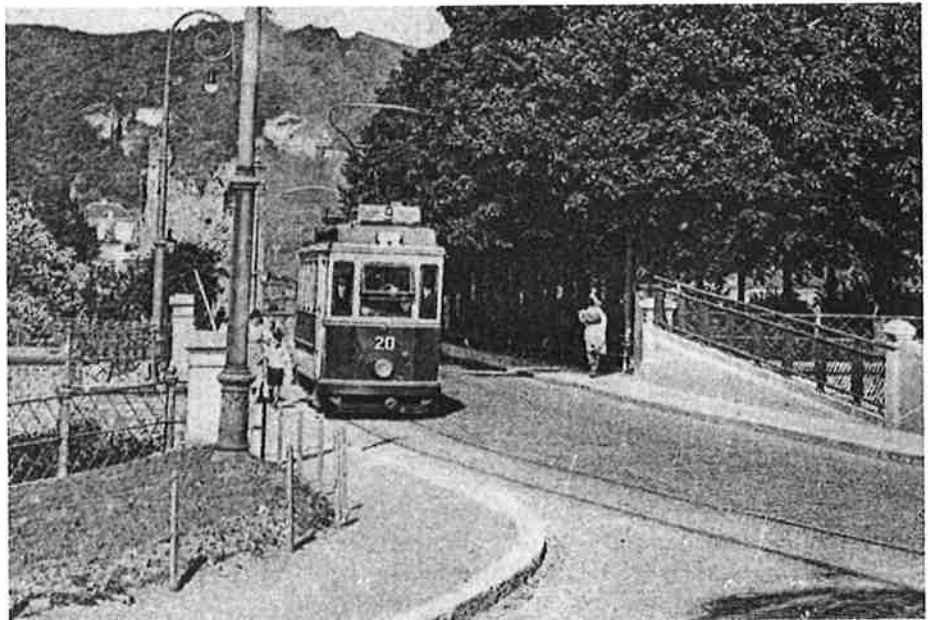
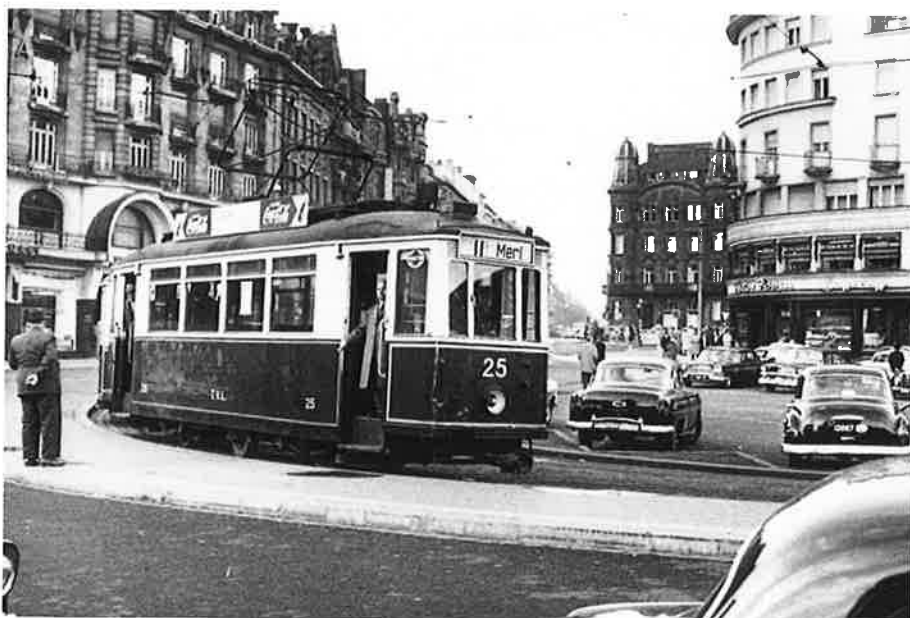


FOTO 15

Motorwagen 25, een 3-asser, met bijwagen 104 op lijn 11 berijdt dezelfde lus in 1959. De motorwagens 25-27 waren een eigenbouw van de T.V.L. Ze hadden ACEC-motoren en hadden vier grote zijramen. Ze hielden het nog tot in 1961 uit.

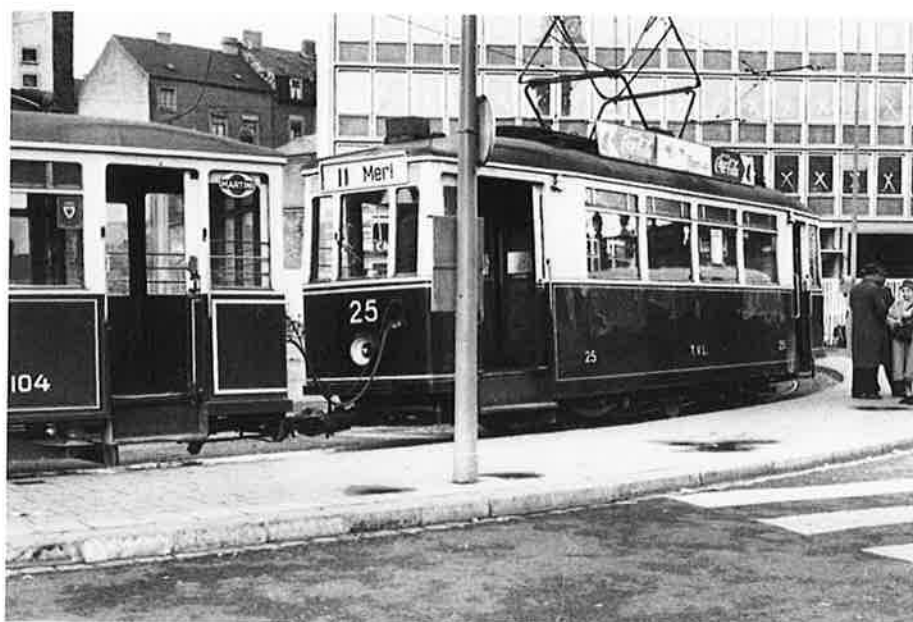




FOTO'S 16 en 17

Nogmaals motorwagen 25, ditmaal op de buitenlijn naar Merl. Op foto 17 (de middelste foto op deze bladzijde) zijn de verbindingskabels tussen de motorwagen 25 en bijwagen 104 duidelijk te zien.

De foto's dateren van oktober 1959.



Beste leden en lezers,

Zoals u achteraan in dit nummer kan lezen heeft het bestuur van VeBOV op voorstel van haar leden, de Heer Jacques Cohn voorgedragen om de titel van erelid VeBOV te verlenen. Jacques Cohn is niet enkel de auteur van deze rubriek, maar heeft al vele jaren VeBOV en RAIL-REVUE met raad en daad bijgestaan. Voor deze jarenlange samenwerking is het voor ons allen een groot genoegen om de Heer Jacques Cohn op te nemen in ons bescheiden lijstje van ereleden. Met de beste gelukwensen vanwege het VeBOV bestuur.

Jacques Cohn wenst langs deze weg alle vrienden en leden te bedanken die hierbij een rol hebben gespeeld.

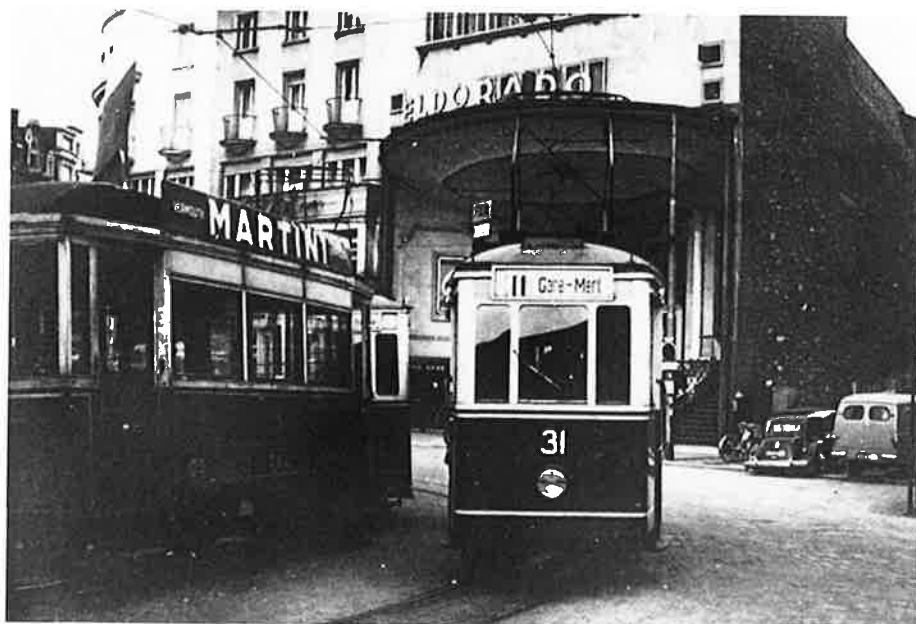


FOTO 18

We zien hier motorwagen 31 aan het station van Luxemburg, klaar voor vertrek richting Merl.

Motorwagen 31 was een 4-assige eigenbouw van de T.V.L. Hij was enkel op lijn 11 aan te treffen.

FOTO 19

We zien hier een tramstel met motorwagen 32 op lijn 10 naar Beggen en Walferdange. Deze lijn moest tussen het stadscentrum en Beggen een lange en steile helling nemen en had hiervoor de beschikking over de krachtige motorwagens 32-34, gebouwd door Uerdingen met een elektrische uitrusting van Siemens.



FOTO 20

Bijwagen 101 aan het Luxemburgse station in 1959. De vier bijwagens 101-104 waren ook een T.V.L. eigenbouw. Ze hielden het op de lijn naar Merl nog tot het bittere einde in 1964 uit.

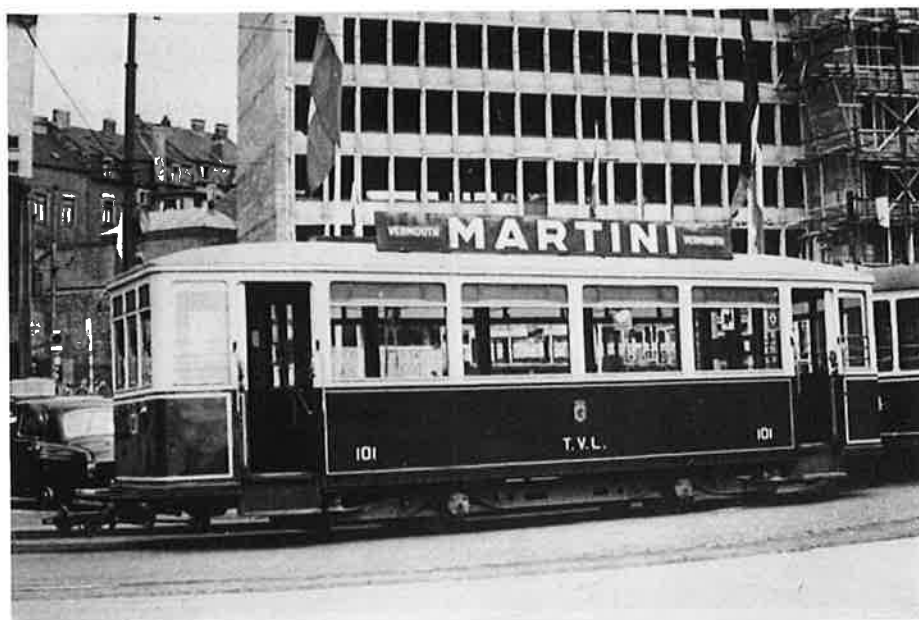


FOTO 21

Motorwagen 30 met bijwagen 102 tijdens de zomer van 1958. Zoals de 31 van foto 18 was de 30 eveneens een vierasser.

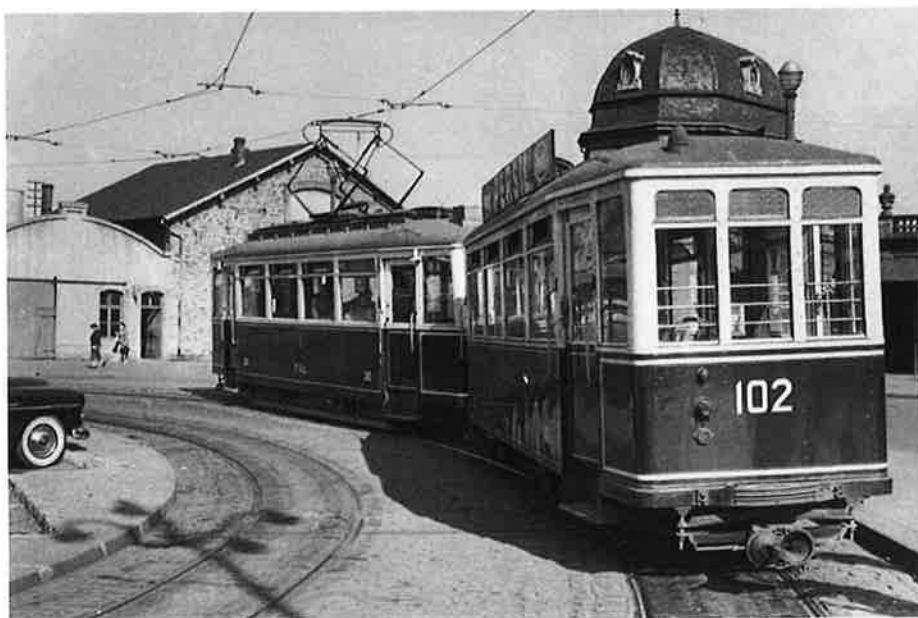




FOTO 22

Bijwagen 104 op lijn 11 in 1959. Het onderstel is voorzien van éénassige draaistellen of bissels. Ze zijn op deze foto duidelijk te herkennen.

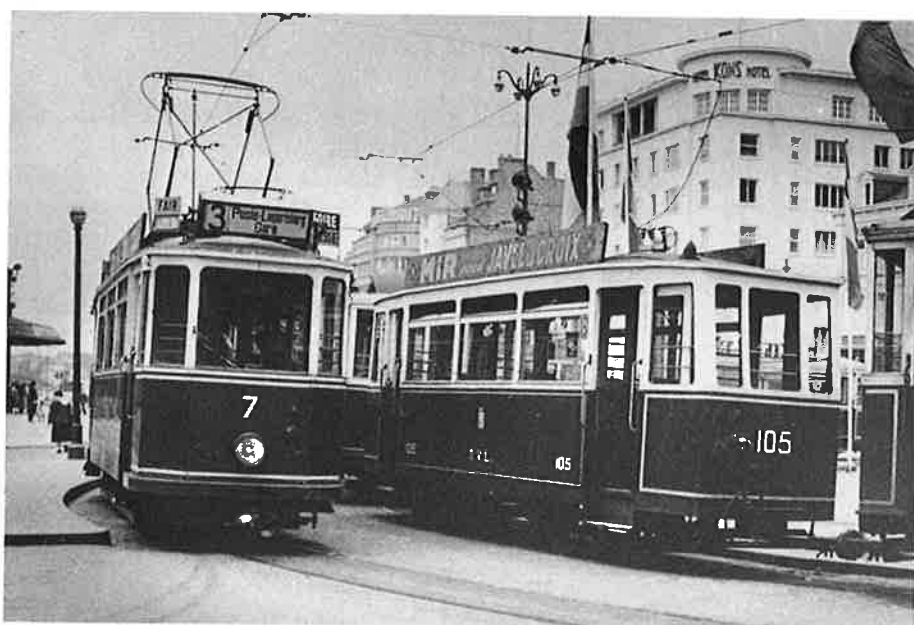


FOTO 23

Motorwagen 7 trekt bijwagen 105. De bijwagens 105-107 werden gebouwd bij Werdau. Het tramstel rijdt op lijn 3, een U-vormig traject Poste – Limpertsberg – Gare. Motorwagen 8 werd zoals de 7 gebouwd door Uerdingen en Siemens.



FOTO 24

Bijwagen 107, hier gekoppeld aan motorwagen 2, in januari 1960 op weg naar de "Ville". Ze reden toen stilaan hun einde tegemoet. In april 1960 gingen ze buiten dienst.

In deze reeks over de T.V.L. vervolgen we nog met motorwagen 34 en de bijwagens 108, 109, 114, 116 en 118. Ook enkele foto's en herinneringen aan het kleine, weinig gekende, en al lang vergeten lijntje van Hagondange, vlak over de grens van het Groot-hertogdom, in de Franse Elzas, komt nog aan bod.

(wordt vervolgd)

SPOORWEGEN

Rechtzetting

Laten we dit spoornieuws beginnen met twee kleine, maar toch belangrijke rechtzettingen. Tijdens de samenstelling van RR 2011/4, ging op 11 december 2011 ook de nieuwe dienstregeling van start. De aangekondigde afschaffing van 193 treinen gaat maar in met de nieuwe dienstregeling van december 2012. Hetzelfde is van toepassing voor de bovenste foto op blz. 9. Ook hier bedoelde de schrijver 2012 i.p.v. 2011.



NMBS-materieel

Reeks 12

De 12 relatief jonge loc's die door B-Logistics in de goederendienst naar Frankrijk werden ingezet zijn op reserve (mogelijk verkoop) gezet. Ze zijn gebouwd in 1986 en ontwikkelden een vermogen van 3310 KW en zijn geschikt voor 3000V gelijkspanning en 25000V wisselspanning. Na het massaal vrijkomen van locomotieven reeks 13 uit de reizigersdienst, komen de jongere en vooral sterkere trekkrachten op de voorgrond.

Reeks 13

Ten gevolge het buiten dienst zetten van de reeksen 12, 23 en 26 schuiven deze machines door van de reizigers- naar de goederendienst. Zelfs dan nog zou er een teveel van deze locomotieven zijn mede door de sterk terugvallen goederen-traffic. Ook is gebleken dat niet altijd in treinschakeling dient gereden te worden, wat tot hiertoe zeer veel voorkwam.

Reeks 18/19

Er zijn momenteel al meer dan 60 locomotieven van de 96 stuks tellende reeks 18 in dienst, meestal in de IC-diensten A, I, K, N en de IR-j en i. Een bijzonderheid op deze laatste verbinding is het gebruik van 2 locs wegens een tekort aan stuurstandrijtuigen M6. Er rijden ook nog enkele P-treinen met type 18+M4's.

Er loopt inmiddels al een testprogramma voor de 24 locs van de reeks 19. Deze hebben aan één kant een automatische GF-koppeling. Deze 24 loc's zijn in de eerste plaats bedoeld voor de IC-E Tongeren/Liège – Knokke/Blankenberge. Op deze lijn wordt er veelvuldig samengesteld en ontkoppeld. Het in dienst nemen van de 120 loc's reeksen 18 en 19 heeft grote gevolgen voor de oudere reeksen.

Reeks 20

Deze 24 overgebleven 6-assers zouden nog tot 2015 in dienst blijven. Hiervan hebben er 7 (2001-2007) het Luxemburgse

SPOORWEGEN

MEMOR-2 veiligheidssysteem. Het is niet geheel zeker dat deze zeven nog tot 2015 op lijn 162 blijven, aangezien er voorbereidingen aan gang zijn voor herelektrificatie naar 25000V 50 Hz. De andere locomotieven rijden nog altijd in goederendiensten bij B-Logistics.

Reeks 21

Deze reeks verzorgt meestal de trek-en duwtreinen met M4-stammen en deze met de M5-dubbeldekkersstellen.

Reeks 23

Sinds het ingaan van de dienstregeling op 11 december 2011 blijven er nog 26 loc's in dienst, voornamelijk in P-treinen. De 23 werd gebouwd in 1955 en heeft een vermogen van 1880 KW.

Reeks 26

Alhoewel 10 jaar jonger, en ook sterker dan de 23-ers, gaat deze reeks geheel buiten dienst. De 35 loc's werden gebouwd tussen 1964 en 1971 en hadden een vermogen van 2580 KW. Het waren de enige elektrische locs met een BB-asindeling (beide assen in hetzelfde draaistek door middel van tandwielen gekoppeld om het doorslippen te beperken).

Reeks 27

Deze reeks vervangt meer en meer de resterende loc's van de reeksen 23 en 26. Zij zijn afkomstig van de IC-diensten die nu op hun beurt door de nieuwe reeks 18 worden gereden.

M5-rijtuigen

Alle 130 dubbeldeksrijtuigen M5, gebouwd vanaf 1984, zijn gemoderniseerd en herschilderd. Dit programma werd opgestart in 2008. In de stuurstandrijtuigen M5 is tegelijk het beveiligingssysteem TBL1+ ingebouwd. Zij zijn grotendeels op werkdagen te vinden in P-treinen en ook op de IR-n tussen Antwerpen en Brussel.

Desiro

De Desiro's ontvingen een voorlopige toelating tot 30 november 2012 om het Infrabel-net te berijden. Het betreft enkel de 3000V gelijkspanningsstellen reeks 08000. Voorlopig rijden ze tussen Aalst en Eigenbrakel onder treinnummers 2161, 2165, 2180 en 2184. Ze zijn nu in het depot van Charleroi-Sud en zullen (waarschijnlijk) in de lente definitief in dienst komen.

FYRA

Waarschijnlijk bij het in voege gaan van de zomerdienst gaan deze stellen eindelijk echt rijden. Inmiddels werd al meege-deeld dat reservatie alleszins verplicht wordt bij het grensoverschrijdend verkeer en dat het duurder wordt dan wat we nu voor de "Benelux" neertellen. Die reservatie is nodig omdat gebleken is dat de reizigers een zitplaats willen, wat ook voor ons vrij logisch lijkt.

(n.v.d.r.: we zetten dit item maar bij materieel, we durven het nog niet vermelden bij exploitatie.)



Nu de inzet van de locomotiefrecks 18 goed op gang is gekomen krijgen we deze machines op verschillende treindiensten in heel het land te zien met aan de haak diverse reeksen rijtuigen. Op deze foto de 1803 als duwkracht aan de IC-A 512 in Liège-Guillemins. Foto: Noël Suys, 9 augustus 2011.



Op 15 augustus 2011 zien we de 2902 uitzonderlijk aan kop van een reizigerstrein, meer bepaald een speciale bedevaarttrein naar Lourdes, samengesteld uit 16 ligrijtuigen, in het station van Liège-Guillemins. Foto: Noël Suys.



Voor het vroegere station van Moerbeke-Waas werd een oude loc als monument opgesteld. Deze loc werd tot de sluiting van de suikerfabriek gebruikt. Niet alleen de loc, maar ook het stationsgebouw is gerestaureerd. Het is nu eigendom van de gemeente. Moerbeke-Waas was het splitsingspunt van de lijnen 77 en 77A. Lijn 77 vormde de verbinding tussen Zelzate en Sint-Gillis-Waas waar op zijn beurt werd aangesloten op lijn 54 naar Sint-Niklaas. Lijn 77A takte dus in Moerbeke-Waas af en liep verder naar Daknam en Lokeren (lijn 59). Foto: Noël Suys, 22 oktober 2011.

Winter 2011-2012

De NMBS en Infrabel hebben deze winterperiode vrij vlot doorstaan. Het hoeft niet altijd kommer en kwel te wezen. Er waren dit jaar preventief een aantal maatregelen getroffen om snel te kunnen ingrijpen. We kwamen er dit jaar vanaf met slechts lichte sneeuwval en een vorstperiode van 2 weken. Dit alles in tegenstelling tot bij onze Noorderburen waar het winteroffensief(je) een groot gedeelte van het treinverkeer stillegde. Met veel vertragingen en beperkingen werd getracht om toch een stoptreindienst op gang te houden. Ook de internationale treindiensten werden zo goed als mogelijk gereden.

Lijnen 12/27A

Binnenkort vangen in Antwerpen de werken voor de verhoging van de spoorbruggen ter hoogte van de IJzerlaan en het Albertkanaal aan. Doel is om meer containerlagen op de schepen toe te laten. Er dient tijdens de werken steeds één brug beschikbaar te blijven voor de goederendienst via het ringspoor. Goederentreinen mogen niet door de tunnel onder de stad. Wat er zou gebeuren wanneer de bruggen alle twee op hetzelfde ogenblik onbeschikbaar zouden zijn, durft men in de haven niet aan te denken.

Lijn 15

Al in april 2011 werden te Herentals vier nieuwe wissels geplaatst om vanuit Lier rechtstreeks naar lijn 207 (Zittaard) te kunnen. In juni 2011 heeft men aan de vertakking met lijn 29 een wisselverbinding geplaatst om vanuit Turnhout rechtstreeks naar perronspoor 1 in Herentals te kunnen rijden. Op beide plaatsen zijn wissels, seinen en bovenleiding nog niet aangepast. Begin februari 2012 was nog altijd de oude situatie in voege.

Lijnen 25/27

Na een werktijd van 3 jaar zijn nu alle wisselverbindingen tussen lijnen 25 en 27 op het vak Berchem – Mortsel vernieuwd. De verbindingen werden ongeveer 500m in de richting van Mortsel verplaatst. Het is nu mogelijk om tegelijkertijd twee treinen te versporen van lijn 25 naar lijn 27 in de richting van Brussel naar Antwerpen. Vroeger was dit net omgekeerd. De oude wissels moeten nog wel uitgebroken worden. Het vermelden waard is dat men ook twee wissels heeft geplaatst tussen het B-spoor van lijn 25 richting A-spoor lijn 27. Daar heeft nog ongeveer één jaar een oude bovenleidingpaal gestaan die maar pas tegen de voorbije winter werd verwijderd, waarna tenslotte de verbinding verder kon afgewerkt worden. Al deze werken liepen in feite over een periode van vijf jaar. Toen werd al gestart met het gieten over een afstand van ongeveer 700m van nieuwe voeten voor de bovenleidingmasten die met 6 grote bouten aan de voeten worden vastgezet.

Lijn 50A

Op deze eerste GEN-werf is men tussen Brussel-Zuid tot aan de vertakking Sint-Katherina-Lombeek (een afstand van 17,5 km) al ver gevorderd met de bouw van de nieuwe bruggen. Sommige zijn al vrijwel klaar, andere in afwerking of klaar om zijdelings ingeduwd te worden. Langs het bekende boogviaduct over de Pedevallei werd langs beide zijden een bijkomend viaduct gebouwd. Ook in de buurt van de bundels Vorst-rijtuigen (kant Klein-Eiland) is men druk bezig. Hier ging zelfs de verbindingsboog 28/3 tussen de vertakkingen

Kuregem en Vorst-Oost tijdelijk buiten dienst om de bouw van nieuwe bruggen toe te laten. Ook aan de vertakking van lijn 50A/1 worden de nodige aanpassingen gedaan. Deze lijn 50A/1 wordt gebruikt voor de treinen uit Gent om de bundels Vorst te bedienen en om naar lijn 28 te rijden. De ingebruikname is voorzien tegen 2015-2016.

Lijn 96

Er bestaan plannen om ook deze lijn tussen (Brussel) – Halle en Braine-le-Comte viersporig te maken. In de daluren rijden hier 5 reizigerstreinen per richting, aangevuld in de spits en daarbij nog enkele goederentreinen.

Lijn 124

Op het 21 km lange vak tussen Linkebeek en Nivelles is er bij het viersporig maken een administratief probleem opgedoken. De Raad Van State heeft de bouwvergunning die werd afgeleverd door de Vlaamse Regering vernietigd. In het beste geval gaat dit een vertraging van minstens twee jaar opleveren.

Lijn 161

Het verst gevorderd zijn de werken voor het viersporig maken van deze lijn tussen Brussel-Schuman en Ottignies (Louvain-la-Neuve). Op het 26 km lange baanvak is het baanlichaam al grotendeels gereed voor verdere afwerking en zijn de meeste bruggen geplaatst. De verbindingslijn 26/4 van Etterbeek naar Boondaal is dubbelsporig gemaakt, maar het B-spoor wacht nog op verdere afwerking en ophanging van de bovenleiding. De verbindingsboog 26/3 (Merode – 161 richting Ottignies) was een tijd buiten dienst wegens de brand in het seinhuis van Etterbeek, begin 2011. De nieuwe tunnel Schuman – Meiser is in ruwbouw afgewerkt. Hij takt af naast de bestaande tunnel naar Brussel-Noord en gaat vanaf hier richting Meiser (op lijn 26). De nieuwe stopplaats “Mouterij” tussen Brussel-Luxemburg en Etterbeek is afgewerkt. Ook de nieuwe stopplaats “Arcaden” op lijn 26 tegenover het station Watermaal is afgewerkt. Omdat men in Etterbeek de perrons verhoogde is spoor 1 nu buiten gebruik. In theorie kunnen de stopplaatsen en dit lijngedeelte in 2013 in dienst komen.

Verder op lijn 161, tussen Ottignies en Gembloux worden de bruggen geschikt gemaakt voor 4 sporen. In Gembloux werden alle wissels vernieuwd en ook de sporen naar lijn 144 (Jemeppe-sur-Sambre) worden aangepast. Het doel is om de lijnsnelheid van 130 naar 160 km/uur te verhogen.

In het station Namur zijn de sporaanpassingswerken inmiddels afgerond. Op de doorgaande sporen 9 en 10 voor de lijnen 161/162 en deze voor de Waalse-as, lijnen 125 en 130 kan er nu 80 km/uur gereden worden. De Luxemburglijn wordt nu middels een tunnel gekruist.

Lijn 125

Er bestaan plannen om op de 60 km lange lijn Namur – Liège de lijnsnelheid van 120 naar 140 km/uur te brengen.

Lijn 130

Op deze 36 km lange lijn, als enige lijn met een refertesnelheid van 100 km/uur, wordt er gewerkt om de lijnsnelheid te kunnen verhogen naar 140 km/uur. Er wordt gewerkt aan de doortocht van Ronet en Flawinne waarbij er een volledig nieuwe bedding komt dicht naar de oude vorming. Er zouden zelfs ideeën bestaan om de lijn tot Auvelais, waar de heraanlegde goederenlijn 147 naar Fleurus aftakt, driesporig te maken. Lijn 147 is nog enkelsporig maar met het oog op de stijging van het goederenverkeer moet ze dubbelsporig worden.



Reizigers

Naar jaarlijkse traditie ging op de tweede zondag van december de nieuwe dienstregeling van start. In 2011 dus op 12 december.

Lijn 12

Op deze lijn stoppen er geen L-treinen of P-treinen meer in Antwerpen-Oost en Antwerpen-Dam door de infrastructuurwerken aan de bruggen over het Albertkanaal. De stoptreinen rijden nu ook via de noord-zuidtunnel onder de stad en niet meer via het ringspoor. Er is geen enkele vervanging voorzien onder vorm van vervangbussen om de halteplaatsen Antwerpen-Dam en Antwerpen-Oost te bedienen. Omdat er onvoldoende ruimte was voor een rijpad via de tunnel, moest de P-trein 8251 sneuvelen. Omdat op het niveau -2 te Antwerpen-Centraal maar vier sporen beschikbaar zijn, keren zowel de L-trein uit Roosendaal, als de IR-trein uit Noorderkempen gelijktijdig op hetzelfde spoor, meestal spoor 24A en 24B.

Lijn 15

De IR-e treinen Antwerpen – Mol – Neerpelt/Hasselt worden op werkdagen tussen 9 en 15 uur niet meer ont- of gekoppeld in Mol. Omdat in theorie in 2012 de elektrificatiewerken tussen Herentals en Mol zouden beginnen kregen de treinen er uit voorzorgsmaatregel 3 minuten extra bij. De werken aan dit 21 km lange baanvak werden begroot op 22 miljoen €. Mogelijk wordt dit budget overgeheveld naar de werken voor het Brusselse GEN-net. Infrabel gaat nu toch bekijken of er budgettaire iets kan gebeuren om die werken toch sneller uit te voeren. Ook de elektrificatie van de nieuwe wisselverbinding tussen lijn 29 (vertakking richting Turnhout) en het perronspoor 1 te Herentals zit in dit pakket. B-Mobility had in haar nieuwe dienstregeling echter al rekening gehouden met de geplande werken. Ook de materieelomloop was hierop gebaseerd.

Lijn 40

DE IC-O Brussel – Liège – Maastricht is nu beperkt tot Visé. Tussen Liège en Maastricht rijdt er nu een L-treindienst in aansluiting op de IC-A (Eupen – Brussel – Oostende). In feite is dit ingegeven omdat de IC-O zeer vertraginggevoelig is waarbij hij al dikwijls beperkt werd tot Visé of zelfs Liège-Guillemins. Uiteraard was er op dat moment geen treinverbinding meer tussen Liège en Maastricht. Deze gang van zaken stoorde terecht nogal wat (Nederlandse) reizigers die hun trein en/of verbinding verloren zagen gaan. Mits enige bijkomende rijtijd en een dito overstap is deze rit toch veel betrouwbaarder gebleken. Deze regeling geldt enkel op werkdagen. Op zater- en zondagen blijft de oude regeling van kracht.

Lijn 50A/ IC A

Wat er terug rijdt, is de IC-A 545 tussen Leuven en Oostende maar zonder stop te Denderleeuw. Deze IC-A 545 is de laatste trein van de dag met vertrek in Eupen om 22.15 en komt slechts om 01.55 in Oostende aan. Omwille van de vele bijkomende stops én een omleiding tussen Brussel-Zuid en

Gent via lijnen 28, 60 en 53 (Westerring – Dendermonde en Wetteren) doet deze trein er liefst 37 minuten langer over. Dat deze trein vanaf 12 juni 2010 wegviel had ook te maken met de spoorwerken rond Jette. Op werkdagen konden de reizigers nog wel van de laatste IR-o van Leuven naar Brussel via de Luchthaven gebruik maken. Officieel was de IC-A 545 beperkt tot Leuven. In werkelijkheid reed hij dan wel ledig verder naar Oostende via de lijnen 53 en 50 tot Gent of ook via lijnen 28, 60 en 53. NMBS-uitleg: Er is dan geen treinbegeleider meer aan boord en de meeste reizigers hebben toch Brussel als (eind)bestemming.

Lijn 59

Op deze lijn vertrekt de IC-C nu 13 minuten vroeger vanuit Antwerpen. De IC-P vertrekt er 9 minuten later. Deze laatste stopt in Beervelde en Gentbrugge, maar niet meer in Beveren. Daar stopt nu wel ter compensatie de IC-G. De L-treinen worden beperkt tot Lokeren.

Lijn 73

Tussen Gent en De Panne doet de IR-i er 9 minuten langer over. In de tegenrichting doet hij er maar 3 minuten meer over. De treinen kruisen elkaar nu in het station van Veurne, vroeger gebeurde dit op het tweesporig gedeelte tussen Koksijde en De Panne.

Lijn 162

Ten gevolge van de moderniseringswerken en de her-elektrificatie van de Luxemburglijn stoppen sommige IC-J treinen nu in Neufchâteau. Sommige L-treinen tussen Arlon en Libramont werden beperkt tot Marbehan. Tussen Marbehan en Libramont is er op werkdagen maar één spoor beschikbaar.

Internationaal

De Eurocity 295/296 Brussel-Zuid – Basel (Zwitserland) is afgeschaft tussen Brussel en Luxembourg. In Luxembourg is er telkens aansluiting met de elk uur rijdende IC-J.

Wat de EC 91 tussen Brussel en Zwitserland betreft, deze heeft nog steeds Chur als bestemming. De tegentrein EC 96 vertrek nu om 13.36 vanuit Chur. Vroeger vertrok de trein in Zürich om 14.36. Nu is het vertrek hier om 15.00 stipt. De EC 91 heeft ook daarvoor naar Chur gereden. Het treingedeelte reed dan leeg terug tot Zürich waar hij om 14.36 als EC 96 terug richting Brussel vertrok.

De EC 91 vervangt op zijn doortocht de gewone IC-J naar Luxembourg en stopt daarbij in de bekende wereldsteden Marloie en Marbehan.

De EC 90/91 en 96/97 zijn thans nog de enig overgebleven klassieke lange afstandstreinen die er op de Belgische sporen rijden.

Biljetautomaten

B-Mobility gaat tegen eind 2012 in alle stations en stopplaatsen biljetautomaten plaatsen. De reizigers zijn verplicht om hier of daar waar er nog loketten zijn, hun biljetten aan te kopen. Zoniet moet men op de trein een toeslag van 7,5 € betalen als men niet in het bezit is van een geldig vervoerbewijs. Volgens de NMBS zal dit tot minder betwistingen en/of vechtpartijen leiden tussen het treinpersoneel en de reizigers. De reiziger wordt geacht altijd een geldig biljet te hebben alvorens hij/zij op de trein stapt. Of er nu echt minder betwistingen zullen zijn is nog af te wachten. Wat als er in een station of stopplaats de (alle) automaten defect of gevandaliseerd werden?



Op de foto van Raf Bonte zien we één van de laatste aanwinsten van de MIVB. De “korte” 3082 staat hier aan het tijdelijke eindpunt in de Stallestraat, juist voor de grens tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Vlaanderen. De opname dateert van 10 januari 2012.



De oude terminus wordt momenteel verbouwd. Het complex wordt verder uitgebreid waarbij het kopspoor nu voorbij de eindhalte komt. Hierdoor wordt de inzet van 4000-en op lijn 4 in de toekomst gemakkelijker. Nog tot april 2015 loopt de levering van nieuwe trams à rato van ongeveer twee per maand. Uiteindelijk zullen er dan 151 korte 3000-en zijn en 69 lange 4000-en.

De 3050 en 7927 aan de terminus “Drogenbos Kasteel”, eveneens op 10 januari 2012.



De generatiewissel is volop bezig op lijn 82. Ondanks de komst van steeds meer 3000-en rijden er ook nog 7900-en op lijn 82. Deze zijn afkomstig van stelplaats Koningslaan. In deze oude stelplaats kunnen wegens hun grotere breedte geen 3000-en binnen. Het wordt wachten op de nieuwe stelplaats “Marconi”, die in de buurt van de Stallestraat gebouwd wordt.

Onze vrienden van het Brusselse trammuseum profiteerden van de aanwezigheid van een Haags PCC-stel 1308+2104 om hiermee enkele ritten in te richten. Zij bieden onderdak aan het stel dat tot vorig jaar nog bij een Amsterdamse museumorganisatie reed. Jammer genoeg ontbrak op 22 januari 2012 de motoraanhangwagen 2104.

Hier poseert de 1308 voor het gerechtshof op het Poelaertplein.

Foto: Luc Couscheir.





Omdat lijn 6 al vanaf 5 december zijn oude eindlus niet meer kon gebruiken, moest hij verder tot Zwaantjes.

Oorspronkelijk was dit voorzien tot 18 december 2011, maar uiteindelijk werd het 2 januari 2012. Omdat in dezelfde periode, op 11 en 12 december 2011, de bomen op de VIIe Olympiadelaan gerooid werden, was er hier geen tramverkeer mogelijk. Lijn 2 reed die dagen tussen de lus Koninklijkelaan en Linkeroever, wat neerkwam op een versterking van lijn 15. Lijn 6 reed toen tussen Metropolis en Eksterlaar. De trambestuurders van lijn 6 kregen de goede raad mee om bij het verlaten van de Voetbalstraat (Zwaantjes) hun rechterbuitenspiegel in te klappen, wat gelet op een hoopje glas niet geheel overbodig was. Op de foto zien we PCC 7093 van lijn 6 op de VIIe Olympiadelaan op 12 december 2011, na de kaalslag.



Op 26 december 2011 rijdt Hermelijn 7239 over de nieuwe sporen richting Hoboken. De ploeg van de bovenleiding is dan nog druk bezig op de boog voor lijn 6, die een week later in dienst zou komen.



De foto's op deze bladzijde:
Luc Couscheir.

Sinds 2 januari 2012, omstreeks 9 uur, rijdt lijn 6 naar zijn nieuwe terminus. Op deze eerste dag zien we een PCC-stel aan de nieuwe eindhalte, exact op de districtsgrens tussen Antwerpen en Wilrijk.

STADSVERVOER – STREEKVERVOER TRAMS & AUTOBUSSEN

Antwerpen

Reclametrams

7007 Bompard sinds oktober 2011; ex Sportpaleis
 7007 Samsung sinds februari 2012; ex Bompard
 7026 Media Markt sinds november 2011; ex Ardennen
 7026 Samsung sinds februari 2012; ex Media Markt
 7042 MuKHA sinds januari 2012; ex Forever 21
 7043 Impact sinds januari 2012; ex Forever 21
 7053 Impact sinds januari 2012; ex Appmiral
 7201 IKEA

Kleine revisie PCC's

De 7038 en 7054, die we in RR 2011-3 in de werkplaats vermoedden, zijn sinds december 2011 terug in dienst. De 7040 volgde in februari 2012. De 7001, 7014, 7045 en 7055 ontbreken op het appèl. De 7021 en 7050 zijn definitief buiten dienst, terwijl het lot van de 7055 onzeker is.

Het lijstje gereviseerde trams ziet er in februari zo uit:

7002, 7004, 7005, 7008, 7009, 7010, 7017, 7018, 7019, 7022, 7038, 7040, 7041, 7050 en 7054. De 7001 en 7014 volgen spoedig. Het valt hierbij op dat het vooral de laagste nummers zijn die een behandeling krijgen. Buiten de 7050 (altijd al een buitenbeentje geweest) werden in de periode 2000-2001 eerst de 7026 en in eerste instantie de trams tussen 7040-7060 en 7001-7008 van een nieuwe tractie installatie voorzien. In 2002 volgden de 7029-7039, en tenslotte de toen nog resterende trams tussen 7009 en 7025 in 2004-2005, voor zover ze dan nog niet naar de schroothoop waren verdwenen. De trams die als laatste een nieuwe tractie installatie kregen, zullen het dus blijkbaar nog een aantal jaar moeten uithouden. Voor trams die het slachtoffer werden van een aanrijding wordt bekeken of ze nog in aanmerking komen voor deze revisie. Hier speelt natuurlijk de algemene toestand een rol. Verschoot werden al de 7011, 7012, 7013, 7020, 7023, 7025, 7028, 7031. De 7015 en 7024, waarvoor nog tractie installaties werden aangekocht, maar deze nooit ingebouwd kregen, gingen ook richting sloper. De 7021 en 7050 sluiten momenteel de rij af. Om volledig te zijn: de 7000 verhuisde naar het trammuseum.

Hermelijn met ledde

De 7212 kreeg een binnenverlichting met ledde. Ondanks het soms vrij "harde" licht bij het gebruik van ledde komt het in de tram niet storend over. Het licht wordt enigszins getemperd door de afscherming van het armatuur.

Hermelijnen 7229 en 7242

Deze twee trams die op 21 november 2011 het voorwerp vormden van een kop-staart aanrijding op Linkeroever (zie RR 2011/4 blz. 13) zijn in herstelling. Vooral de eerste bak van de 7242 is er het ergst aan toe. Naast de glas- en carrosserieschade is er ook grote schade aan de vloer. De specialisten van PAL hebben nu de achterste bak van de 7229 verwisseld met die van de 7242. De 7229 is sinds februari terug in dienst komen. Voor de 7229 is dit al de 2^e maal dat er een bakwisseling plaatsgrijpt. In juli 2003 kreeg de A-bak van de 7229 de vier andere bakken van de 7226 aangehaakt. De 7229 (nu de 3^e versie) bestaat dus uit:

7229 (I) A-bak + 7226 (I) B,C,D-bakken + 7242 (I) E-bak. Bij de herstelling van de 7242 zal dan waarschijnlijk de E-bak van de 7229 II (7226 I) gebruikt worden. Alvast voer voor historici wanneer de Hermelijnen buiten dienst gaan.

Schuilhuisjes

In ons vorig nummer hadden we het vrij uitgebreid over de vervanging van 596 schuilhuisjes. Dat er soms vrij recente exemplaren werden vervangen had alles te maken met het einde van het contract met Decaux dat zijn contract verloor aan Clear Channel. Het ging hier over een aantal districten in de Stad Antwerpen. Er was een planning opgemaakt om de operatie over een vrij korte periode tot een goed einde te brengen. Helaas, we weten het zelf goed genoeg, gaat afbreken nog altijd veel sneller dan opbouwen. Waar het in de eerste weken nog vrij vlot verliep, was dit ondanks de inzet van extra werkkrachten, toch niet vol te houden. Het gevolg was dat er met de eindejaarsperiode in zicht op heel wat plaatsen in de stad er vele haltes op een bouwverf geleken en de schuilhuisjes ontbraken. Waar de stad aanvankelijk enige clementie verleende, deelde ze daarna boetes uit voor elke halte die nog niet in orde was. Enkele haltes werden zelfs door de stad terug toegankelijk gemaakt. De (twee) reclamefirma's trokken er zich in feite niet veel van aan. De werken zijn blijkbaar stilgevallen. Wanneer we deze tekst schrijven ontbreken nog op vele plaatsen de nieuwe schuilhuisjes (bijv. lijn 2 "Provinciehuis" en "deSingel"). Ook op recentelijk verplaatste haltes moeten er nog geplaatst worden. We hebben bij de reeds vervangen exemplaren ook een technisch euvel ontdekt. De nieuwe exemplaren hebben niet dezelfde afmetingen zodat er nu op vele plaatsen één of twee gaten zijn ontstaan in de afsluiting. Tot groot genoegen overigens van vele reizigers die nu een kortere (ook veilige?) loopweg ontdekt hebben.

Bezuinigingen

Met het aantreden van een nieuwe regering kwam er een grote bezuinigingsronde op gang, ook voor het openbaar vervoer. Eind februari was al één en ander bekend.

- **Gent:**
 - snoeien in lijn 1 (de drukste tramlijn van Vlaanderen)
 - opdoeken nachtnet, vroeger beëindigen dagdiensten
- **Antwerpen:**
 - lijn 2 naar Keizershoek i.p.v. Linkeroever
 - lijnen 4 en 8 koppelen (lijncijfer 8 vervalt)
 - lijn 9 (nieuw) Eksterlaar – Linkeroever
 - lijn 11 ingekort tot lus Groenenhoek
 - lijn 12 vanaf Bolivarplaats verlengd naar Groenplaats als vervanging van lijn 8 (na de werken Nationalestraat).
 - buslijnen 9 en 14 worden geïntegreerd met de buslijnen uit Kontich en Lier en worden beperkt tot het station Berchem.
 - buslijnen 640 en 650 rijden grotendeels vanaf Keizershoek verder via de lijnen 28 en 123 naar de Rooseveltplaats en niet meer door Merksem.
 - buslijn 33 rijdt eenmaal per uur verder naar Ekeren en vervangt hierbij lijn 660.

Ook in andere provincies zijn er vrij grote ingrepen. We komen hier zeker op terug in een volgend nummer.

Spoorwerken

Wijnegem

Na de herstart gingen de diverse aannemers gezwind verder met de aanleg en afwerking van de tram-busbaan en de rest van de wegenis. Naast het plaatsen van de laatste bovenleidingmasten werden ook de haltes verder afgewerkt. Het grootste gedeelte was gelukkig nog voor het jaareinde klaar. Daarna gebeurde de ophanging van de rijdraad, dit gedurende een twee weken durende strenge vorstperiode. Aan de haltes wordt voor de tramlijnen 5 en 10 ook het "oude" infotram geïnstalleerd. Dit is ten opzichte van de nieuwere displays veel beter leesbaar en betrouwbaarder. Mits een eenvoudige berekening duiden ze eigenlijk ook in "real time" de wachttijd aan (nog X minuten tot deze halte). Een samenscholing van meerdere rode bolletjes of het niet verder opschuiven, wijst vrijwel steeds op een incident. Het nadeel is dat er per display maar twee lijnen kunnen gevisualiseerd worden. De sturing met inductielussen blijkt ook nog altijd zekerder dan met de GPS-gegevens van tram of bus. Aan enkele haltes zijn zelfs de twee systemen naast elkaar geplaatst (o.a. Cruyslei voor lijn 8, Nationale Bank voor de lijnen 7, 8, 12 en 24). Er duiken meer en meer geruchten op dat men naarstig op zoek is naar Hermelijnen voor de exploitatie van lijn 10 bij de verlenging.

Stelplaats Deurne

De nieuwe stelplaats "Deurne" is vrijwel klaar om in dienst te komen. De lijnen 5 en 10 komen in dienst bij het einde van de paasvakantie. Wordt het nu zaterdag 14 of maandag 16 april? Volgens planning zullen op vrijdag de 13^e (!) de trams vanuit hun vertrouwde stelplaats uitrukken, maar na hun dienst inrukken in Deurne.

De stelplaatsverdeling wordt dan:

- Hoboken 2, 4, 7 en 24 (+ enkele diensten van lijn 6)
- Punt aan de Lijn 3, 6, 12 en 15
- Deurne 5, 8, 10 en 11

Hoboken verliest lijn 10 aan Deurne en lijn 12 aan PAL. PAL verliest lijnen 5, 8 en 11 aan Deurne, maar krijgt er lijn 12 bij. De drie stelplaatsen hebben dus elk vier lijnen. Lijn 12 komt wat dichterbij zijn stelplaats. Logischerwijze komen de lijnen 5 en 10 naar Deurne. Ze passeren voorbij de nieuwe stelplaats. De lijnen 8 en 11 behouden hun toch vrij lange weg naar hun lijn. Bij het uitrukken rijden zij over lijn 10 tot Stenenbrug (lus Engelselei), vervolgens over lijn 24 richting Silsburg. Aan de Dascottelei bestaat er een verbindingsoog voor lijn 11 richting Eksterlaar. (Daar komt hij dan wel op het perron van lijn 8 terecht.) Een tweede mogelijkheid bestaat er in om via lijnen 10 en 24 verder naar het Centraal Station te rijden en dan Melkmarkt voor lijn 11 of verder via de Leien (en/of Groenplaats) naar de Bolivarplaats wat lijn 8 betreft. De verhuis van lijnen 10 en 12 vanuit Hoboken geeft deze oudste stelplaats terug wat meer ruimte. Of er ooit ter vervanging van deze stelplaats een nieuwe over het Kiepark (Armstrongweg) komt is nog af te wachten. Loods III krijgt meer en meer tegenkanting omdat ze nu midden in de bewoning ligt. Een verkoop en vrijgeven voor bebouwing zou een eventuele verhuis richting Kiepark financieel kunnen compenseren.

Mortsel

Nog voor het jaareinde 2011 was de tram-busbedding vrijwel klaar in het centrum van Mortsel. Ook werd er nu volop gewerkt aan de omgeving van de eindlus Capenberg. Zoals in

Wijnegem komt ook hier een dienstgebouw. In tegenstelling tot Wijnegem is deze lus wel vrij ruim en komt er een P+R faciliteit. De lus wordt kloksgewijs bereden, dus met een kruising van de tramsporen. Het wordt nu definitief lijn 15 die tot Boechout zal rijden, zoals reeds zichtbaar op infotram.

Deurne Turnhoutsebaan/Cogelsplein

Na het winterreces werden rijrichting en wissels omgekeerd. Er werd dan gereden op het spoor naar Schotensesteenweg. Telkens wordt het wegdek opgebroken, sporen en wissels opgebroken en herplaatst. Volgens ingewonnen inlichtingen zal deze operatie nog enkele malen plaatshebben. Eens naar de wisselwinkel rijden en enkele "vliegende of oplegwissels" kopen is er in Antwerpen nog niet bij. De verbinding langs de kant stad is heel kort en gaat nog net voor een koppelstel PCC's. Toch benieuwd hoe een Hermelijn hier doorkomt. In een verdere fase moet ook het belangrijke kruispunt van de Turnhoutsebaan met de Hoofvunderlei nog onder handen worden genomen.

Deurne Herentalsebaan/Stenenbrug

Deze werf behelst de verbinding te maken tussen de toekomstige tunnelingang en de bestaande lijn 24. De halte ter hoogte van de Muggenberglei is momenteel afgeschaft. Deze lag in een bocht, was nog altijd gelijkgronds en amper 1m breed. Hij verhuist zo'n 50 tal meter richting stad, wordt verhoogd en krijgt hierbij meer normale afmetingen. In eerste instantie worden de wissels nog niet geplaatst. Tot die tijd rijdt lijn 24 nu aan weerszijden van de toekomstige helling. Deze sporen blijven ook nadien liggen, niet enkel als dienstverbinding (zie stelplaats Deurne lijnen 8 en 11), maar tevens om ook een bovengrondse tramlijn 24-bis op de Turnhoutsebaan te behouden. De tunnel zal dan enkel dienen voor de snelle Pegasusstram, maar zover is het thans nog niet. De spoorwerken hadden moeten plaatsgrijpen in het weekeinde van 11 en 12 januari maar werden wegens Siberische toestanden uitgesteld. Bij die gelegenheid zouden ook de sporen op de brug over de Ring vernieuwd worden.

Olympiade

Met enig uitstel werd de nieuwe eindlus voor lijn 6 ingereden op 2 januari 2012. In de laatste week van 2011 fungeerde de 7052 als proefkonijn. Volgens berichten aan de nieuwe eindhalte ging lijn 6 "omstreeks" 9 uur hier rijden. Blijkbaar was er toch wat verwarring, enkele trams waagden zich daarna nog naar Zwaantjes. Ook onder de reizigers heerste er die eerste dagen enige verwarring. Voor een aantal onder hen reden ze nu al vier weken met lijn 6 naar Zwaantjes. Toen de tram dan plots naar Olympiade afboog kwamen ze op voor hen onbekend terrein. De meesten onder hen keerden dan maar terug tot de halte Volharding om dan daar met een tram van lijn 2 verder te reizen. Het duurde nog enkele weken voor ook de verbinding naar Hoboken onder draad kwam. De in ons vorig nummer aangekondigde verlenging van lijn 6 tot Zwaantjes van 5 tot 18 december werd met twee weken verlengd tot de ingebruikname op 2 januari 2012 een feit was.

De Bruynlaan

In het weekeinde van 10 en 11 december werden de bomen op de VIIe Olympiadelaan gerooid. Lijn 2 reed naar de lus Koninklijkelaan en lijn 6 reed toen naar de lus Groenenhoek. Tussen Harmonie en Hoboken reed er een buspendel.

Op 21 januari 2012 ging het grondig mis tijdens werken in de omgeving van spoorlijn 25 te Duffel. Er werd een gasleiding geraakt, waarop het hele treinverkeer tussen Mechelen en Antwerpen werd stilgelegd. Om de reizigers ter bestemming te brengen werd er een autobuspendeldienst opgezet. Hierop reden er onder andere voertuigen van De Schelde, stelplaats Zurenborg en ook nog een autobus van Cannaerts. De foto toont de drukte op het stationsplein van Kontich met rechts de 4106 van Zurenborg.



Ter gelegenheid van onze Algemene Ledenvergadering op 11 februari 2012 reden we een speciale rit op het Gentse tramnet. Omdat er wegens werken nogal wat wijzigingen zijn hadden we gekozen voor een PCC 2. Deze trams kregen recentelijk alle lijndisplays met gekleurde ledlen ingebouwd. Dat laat toe om op een eenvoudige manier de bestemmingen aan te passen. Hier onze 6213 op lijn 4 tijdens een korte foto-stop aan de Coupure. Met dank aan De Lijn Oost-Vlaanderen voor de vlotte medewerking en onze sympathieke trambestuurster Marleen.



Alle foto's: Luc Couscheir.

De vervanging van bijna 600 wachthuisjes verloopt niet altijd vlot. De oude van Decaux ruimen de plaats voor deze van Clear Channel. Blijkbaar loopt er een experiment op het drukke busstation Rooseveltplaats. Daar heeft men er toch enkele geplaatst met de glazen achterzijde naar de bussen toe. Toch niet erg praktisch, zoals de foto toont. In al lang vervlogen tijden werden enkele perrons gebruikt door de diensten naar het Waasland. Toen stonden de wachthuisjes wel degelijk in de juiste richting, maar dat is nu toch zo'n 10 jaar geleden. We zien de 1105 17 van Kruger, 24 januari 2012.



Oost-Vlaanderen

Rechtzetting

In RR 2011/4 blz. 15 hebben we enkele Gentse PCC's niet volledig correct opgelijst. We kregen hierover een aanvulling vanwege één van onze Gentse lezers, waarvoor onze dank.

PCC 1

6201: museumwagen Gent, in blauwe MIVG schildering.

6254: bestemd als museumwagen, bewaard in Weelde.

6224, 6225, 6226, 6244, 6246, 6247, 6248: deze trams ondergingen de voorbije jaren een kleine revisie. Ze kregen onder andere nieuwe belknoppen en een herschildering. Deze trams worden dagelijks ingezet.

6227, 6231, 6232, 6233, 6234, 6239, 6240, 6241, 6242, 6245, 6253: deze trams zijn alle nog beschikbaar en worden meestal enkel tijdens de spits of als reserve ingezet.

Na de komst van de eerste reeks Hermelijnen gingen er in 2007 al 11 PCC's 1 naar de sloper: 6228, 6230, 6235, 6236, 6237, 6238, 6243, 6249, 6250, 6251 en 6252. De 6229 werd in 2011 afgevoerd.

PCC 2 6202-6223: in 2001-2003 grondig gerenoveerd in Mittenwalde (Duitsland). Zij rijden dagelijks in de basisdiensten. Alles samen zijn er dus nog 40 PCC's beschikbaar voor de exploitatie.

PaGaS

Omdat de Papegaaistraat, Annonciadenstraat en Gebroeders Vandeveldestraat over langere tijd worden vernieuwd werden lijnen 21 en 22 vanaf 5 september 2011 ingekort tot de Kouter. Het gedeelte tussen Kouter en de Rozemarijnbrug (de bewuste straten) is nu tramloos. Om het leed voor de reizigers te verlichten kwam er een tijdelijke lijn 24 tussen Melle Leeuw en het Sint-Pietersstation via de Korenmarkt en Rabot, dus via de lijnen 1 en 4. Er blijft op die manier een rechtstreekse verbinding bestaan tussen Melle, Gentbrugge en het belangrijke Sint-Pietersstation. Lijn 4 wordt verlengd tot Zwijnaardebrug en neemt op dit gedeelte de lijnen 21 en 22 over. Bij al deze reiswegwijzigingen rezen er onder de gebruikers toch wat vragen. Waarom de lijnen 21/22 niet gewoon via Korenmarkt, Rabot en Sint-Pietersstation naar Zwijnaardebrug sturen (waarbij lijn 4 dan ongewijzigd blijft)? De halte Kouter is op amper enkele honderden meter van de Korenmarkt verwijderd. Een ander alternatief is een licht in frequentie versterkte lijn 21 en lijn 22 beperkt tot Kouter. De lijn 24 vergt immers ook de inzet van extra trams.

West-Vlaanderen

Stelplaats Brugge

Op 28 november 2011 werd er afscheid genomen van de oude, nog uit de tramtijd stammende, stelplaats Assebroek. De stelplaats was al sinds 1905 hier gevestigd en diende die eerste jaren de stoomtram. Vanaf 1913 kwam de elektrische stadstram naar Brugge. Een derde en laatste hoofdstuk begon in het midden van de vorige eeuw. De stadstram moest toen het veld ruimen voor de autobussen. Aanvankelijk slechts met 12 Chevrolet stadsbusjes, thans onderhoudt het werkhuis zo'n 130 autobussen, zowel midi-, standaard- en gelede bussen. Al in 2004 kwam er een noodoplossing onder de vorm van het overbrengen van de stadsdienst en het onderhoud naar de gebouwen van Van Biervliet aan het Waggelwater. Niet enkel de capaciteit stelde een probleem, de infrastructuur was sterk verouderd en voldeed niet meer aan de huidige milieu- en uitbatingsseisen. In de loop der

jaren was ook de omgeving van de stelplaats volgebouwd. Het stadsbestuur wenste het centrum van Assebroek op te waarden. Een nieuwbouw drong zich dan ook op.

De nieuwe stelplaats "Ten Briele" werd gebouwd op een terrein gelegen tussen het Brugse station, de fabriek van Bombardier en de jachthaven, een zijtak van het kanaal Gent – Brugge. Een kort overzicht. Veertien maanden na de start der werken werd de stelplaats opgeleverd. Ze biedt plaats aan 200 voertuigen. Door de ligging dicht bij het station en het centrum wordt er heel wat bespaard op de lege kilometers. Vanuit de nieuwe stelplaats vertrekken niet enkel de autobussen. Er is een modern werkhuis en ze huisvest ook de standplaats van de rijkschool die tot voor kort in Oostende gevestigd was. In het onderhoudscentrum zijn er acht werkposten.

Technische informatie:

Een opvallende nieuwigheid is de opstelling van de autobussen in lijn in de plaats van geschrinkt. Tussen deze opstelplaats en de parkeerplaatsen voor de autobussen in onderhoud van het werkhuis liggen het administratief gebouw, het onderhoudscentrum, een magazijn en werkhuis. Langs de Kanaalkant is er een loods voor de halteploeg, de wasstraat, de tankstraat en de brandstofopslag. Aan de andere kant (naast de NMBS-sporen), ligt de parking voor het personeel en bezoekers. Op de site ligt er ook een oefen- en examen-terrein, inclusief een rotonde, waarop de chauffeurs hun opleiding krijgen.

Via een Publiek Private Investering (P.P.I.) investeerde de Vlaamse overheid 21 miljoen euro in de nieuwe stelplaats.

De verantwoordelijke minister was fier te kunnen vermelden dat het Brugse stadsnet gedurende de eerste elf maanden van 2011, 10.067.834 reizigers vervoerde, een stijging van 2,6 % ten opzichte van vorig jaar. Terzijde werd ook gewezen op plannen om het stationsplein en de busperrons heraan te leggen, inclusief een nieuwe schuilgelegenheid en Lijnwinkel. Na de zomer 2012 komt er in Brugge een proefproject met 3 elektrische autobussen. Ook bijkomende hybride autobussen werden aangekondigd. De stelplaats is er op voorzien om in de toekomst ter plaatse ook de wettelijke technische controle te doen, door het bevoegd personeel. Het is de bedoeling om ook hier weer goedkoper en efficiënter te gaan werken.

Tramhuis Knokke-Heist

Het bekende gebouw aan de tramhalte Heldenplein in Heist moet plaats maken voor een groenzone. Het werd in de jaren '50 gebouwd op de plaats waar in vervlogen tijden ooit nog het treinstation gevestigd was. Het gebouw werd nog een tijd gebruikt door de RTT (telefoonmaatschappij) en door de dienst toerisme van de badstad. Ondanks de pogingen om het gebouw te bewaren, gaat het toch tegen de vlakte. Volgens de wegbeheerders zullen de weggebruikers een beter overzicht hebben op de aankomende trams en het andere verkeer en aldus zal de veiligheid verhogen.

Erfgoedprijs

Met haar initiatieven rond 125 jaar Kusttram werd De Lijn West-Vlaanderen de winnaar van de door de provincie verleende Eerste Erfgoedprijs en klopte liefst 30 andere kandidaten. Rond deze viering werden in de loop van 2010 diverse manifestaties gehouden. De gelukwensen van onze kant gaan niet enkel naar De Lijn, maar zeker ook naar de TTO die in 2010 een tandje bij stak.

Belgische spoorweggrenzen (deel 3)

Grensstation Quévy is nu het eindpunt van lijn 96 uit Brussel. We kennen deze lijn ook als IR-j: Quévy – Mons – Brussel – Nationale Luchthaven.

Een stam M6 dubbeldekkers met als duwkracht HLE 2728 wacht op 28 september 2011 op zijn vertrek richting hoofdstad.

Enkel goederentreinen steken hier de grens met Frankrijk nog over. De sporen 1, 2, 5 en 6 zijn omschakelbaar voor eventuele locwissel tussen het in België gebruikelijke 3000 volt gelijkspanning en het in dit gedeelte van Frankrijk gebruikte 25000 volt wisselspanning. Sporen 3 en 4 zijn voor de doorgaande treinen.



Alle foto's van de auteur, Noël Suys.

Een zicht op het stationsgebouw van Quévy. Op de gevel is de benaming nog altijd te zien in de originele "Nord Belge" kleuren. Het werd in 1912 gebouwd. Getuige hiervan is de grijskleurige steen halverwege de twee grote vensters.

Foto eveneens van 28 september 2011.



Op het buiten dienst gestelde grensbaanvak van lijn 97 herneemt de natuur stilaan haar rechten. We bevinden ons in Quiévrain en kijken in de richting van Valenciennes. Op deze foto zien we de signalisatie die de grens tussen de twee landen aangeeft. Mogelijk komt er ooit een nieuwe spoorverbinding tussen de twee landen onder vorm van een tramlijn.

De foto dateert van 20 september 2009.



Belgische spoorweggrenzen

Frankrijk

We vervolgen onze reis rond België, na Nederland, Duitsland en Luxemburg komt deze maal onze zuidelijke grens met Frankrijk aan de beurt. Dit land is zowat 18 maal groter dan België en we tellen er, zowel vroeger als nu, ook het grootste aantal grensovergangen. Terzijde even vermelden dat tussen de beide landen alleen, er meer grensovergangen zijn dan tussen Frankrijk en al zijn andere burens samen. Van Athus tot Adinkerke waren er niet minder dan 23 overgangen, waarvan er thans nog 7 in dienst zijn, plus nog 3 waarbij de treinsporen nog aanwezig zijn. We vertrekken aan het "drielandpunt" Athus en eindigen aan onze Kust.

Lijn 167 Athus–Mont-Saint-Martin(sinds 28/12/04 165/2)

Zoals al bij Luxemburg vermeld bij lijn 167 is er de verbinding met Rodange. Tot 26 september 1993 bestond er voor het goederenvervoer ook een rechtstreekse verbinding via het Franse Mont-Saint-Martin naar Longwy. De reizigersverbinding werd al op 27 september 1970 opgeheven. Athus werd op 13 januari 1862 aangesloten op de rest van het Belgische spoornet met een aftakking op de Luxemburglijn in Autelbas (5 km van Arlon). Deze lijn van 10,3 km werd aangelegd en uitgebaat door de Grande Compagnie du Luxembourg. De verbinding tussen Longwy en het Franse Mont-Saint-Martin werd op 10 januari 1863 geopend. Het Franse gedeelte was in handen van La Compagnie Française des Ardennes, later overgenomen door de Est Français. Ook deze lijn vormde een belangrijke grensovergang met veel goederenverkeer, vooral ten behoeve van de nabije metaalnijverheid. In 1987 werd er nog beslist om deze verbinding te elektrificeren. Het Belgisch gedeelte van 2250 m werd al spoedig op 13 juni 1988 geëlektrificeerd, en op 26 september 1993 gesloten... De verbinding werd gesloten, bovenleiding en rails afgebroken. Deze 1 miljoen € kostende werken hadden amper 5 jaar, 3 maanden en 13 dagen dienst gedaan. De officiële reden die werd opgegeven, was de crisis in de metaalnijverheid waarbij het treinverkeer enorm was gedaald. (*N.v.d.r.: over een visie gesproken?*)

Maar met de modernisering van de Athus-Meuselijn kwam er op 12 december 2004 terug een 1,1 km lange lijn vanaf de vertakking Aubange naar Mont-Saint-Martin grens. Via deze lijn 165/2 kan men nu rechtstreeks vanuit Virton, Bertrix en Namur via Longwy Longuyon-Coflans-Jarny de spoorlijn richting Zwitserland (Basel) bereiken.

In de Gaumestreek niet ver van Virton is er het kleine dorp Torgny, net aan de Franse grens. Net over de Franse grens, amper 1 km verder, ligt de Franse buurgemeente Vélosnes aan de lijn Lille (Rijsel) – Thionville. Hier lag ooit een bescheiden station met de dubbelnaam Vélosnes-Torgny dat nu al lang gesloten en afgebroken is. Enkel de lokale stop-treinen hielden er halt. Nu kan men er nog de autobus van Montmédy naar Longuyon nemen. Het was een unicum dat een Frans station eigenlijk een Belgisch dorp bediende.

Signeulx – Gorcy

Een speciale vermelding waard, is deze internationale industriële lijn naar Frankrijk. Vanaf de 18^e eeuw werd er een ijzerertsmin en een hoogoven geopend, dewelke in de 19^e eeuw nog uitbreidde. Om de producten af te voeren beschikte men rond 1860 in de buurt al over de oost-west spoorwegas Charleville – Thionville. Door het vrij sterke hoogteverschil was dat per trein evenwel niet zomaar mogelijk zonder de constructie van een dure tunnel. Omdat langs de Belgische

zijde van de grens inmiddels met de aanleg van de Athus-Meuselijn begonnen was, begonnen de Franse industriële onderhandelingen met de autoriteiten aan beide kanten van de grens. Dit resulteerde na goedkeuring door de twee landen in een 4 km lange lijn tussen het Franse industriegebied in Gorcy en het Belgische Signeulx. Van deze lijn lag er 797m op Belgisch grondgebied. De lijn opende op 13 juli 1877. In het Belgische station was ook de douane gevestigd. In de beginjaren had het Franse bedrijf een eigen stoomlocomotief. Sinds 1963 werd de tractie verzorgd door de stelplaats Latour, nabij Virton. Zoals in vele andere westerse landen sloeg ook hier de crisis in de metaalnijverheid in alle hevigheid toe en de meeste activiteiten van de "Fonderie de Gorcy" werden gestaakt met uitzondering van de draadtrekkerij. Op 27 juli 1989, rond 10.00 uur vertrok de laatste trein vanuit Gorcy naar Signeulx. Trekkraft was de NMBS 5304. Deze internationale industriële lijn werd gesloten.

Lijn 155 (Marbehan) – Virton – Lamorteau – Ecouvies – Montmédy

Deze op Belgisch grondgebied 6,7km lange lijn werd geopend op 15 maart 1881 en was eveneens bedoeld voor de metaalindustrie. Ze werd eind van de jaren vijftig gesloten voor reizigersverkeer. Met de crisis in de staalindustrie werd dit grenspunt gesloten in 1985 en de lijn werd uitbroken tot aan de papierfabriek van Harmoncourt. Tot de aansluiting op lijn 155 te Virton is er nu nog 2km in dienst.

Lijn 163A Bertrix – Muno – Carignan

Een lokaal grenslijntje, en dan nog beperkt in de tijd, was de verbinding Bertrix-Muno-Carignan. De lijn 163A is tussen Bertrix en Muno 28 km lang en werd in 1915 geopend. De Pruisische bezetter legde verder een spoorverbinding naar het Franse Carignon, gelegen op de as Lille – Thionville. Op die manier konden ze via deze bijkomende verbinding vanuit de Rijnvallei het oorlogsfront in Verdun bevoorraden via Remagen – Gerolstein – Sankt-Vith – Gouvy – Libramont – Bertrix – Muno en Carignan. Kort na de Eerste Wereldoorlog werd deze grensverbinding al snel terug opgebroken wegens niet rendabel meer. Tussen Bertrix en Muno bleven er nog tot in 1959 reizigerstreinen rijden. Daarna werd ook dit gedeelte opgebroken. In Herbeumont herinnert een groot viaduct nog steeds aan deze spoorlijn. Hierover loopt zoals op een groot gedeelte van de lijn 163A een RAVEL-fietspad.

Lijn 154 Namur – Dinant – Heer-Agimont – Givet

De Maaslijn werd aangelegd door de Nord-Belge, heeft een lengte van 46,5km op Belgisch grondgebied en werd geopend in 1863. Ze was belangrijk voor de metaalnijverheid met vooral het transport van het erts uit Lotharingen naar de hoogovens in het Luikse industriegebied. Samen met de teloorgang van deze industriële tak nam ook het belang van lijn 154 af. Dit gold zeker voor het gedeelte op het grensvak tussen Dinant en Givet. Het reizigersverkeer werd afgeschaft op 28 mei 1988, een paar jaar later volgde ook het schaarse goederenvervoer. De toeristische treinen, uitgebaat door de CFV3V reden tot 2001 nog enkele jaren tussen Dinant en Givet. Dit lijngedeelte ligt er nu verlaten bij en stilaan herneemt de natuur hier haar rechten. Van Franse kant bestaan er plannen om de lijn terug te activeren. Langs de Belgische kant is men minder enthousiast omdat men concurrentie vreest voor de Athus-Meuselijn. Liever zien ze hier een RAVEL-fietspad komen. Het eerste gedeelte van de lijn tussen Namur en Dinant is al jaren geëlektrificeerd (met 3000 volt gelijkspanning) en een onderdeel van de internationale goederenas Antwerpen – Basel (CH).

Lijn 138 Châtelineau – Florennes – Doische – Givet

Deze lijn werd in verschillende fases geopend in de periode 1855-1862 en was ook bedoeld om de ijzerertsmijnen in Morialme (Florennes) te bedienen. Het grensbaanvak vanaf Doische werd in 1950 buiten dienst gesteld en opgebroken.

Lijn 132 Charleroi – Treignes – Vireux – Molhain

Ook voor deze lijn was de hoofdreden van zijn bestaan de verbinding te maken tussen het Lotharingse ijzerertsbekken van Briey en de verwerkende industrie rond Charleroi. Het grenspunt werd geopend op 15 juni 1854, in eerste instantie te Vièrves, maar in 1900 werd het naar Treignes verplaatst.

In november 1971 werd het gesloten en de reizigerstreinen werden beperkt tot Mariembourg. In 1976 startte de CFV3V met een toeristische treindienst tussen Mariembourg en Treignes, tot op heden nog altijd een geslaagde attractie voor de toeristen en liefhebbers. Vanaf Treignes tot het Franse Vireux-Molhain werd de lijn opgebroken. Dit laatste station ligt op de as Namur – Dinant – Givet – Charleville-Mézières.

Lijn 156 Hastière – Mariembourg – Chimay – Momignies – Anor

Deze lijn werd tussen 1858 en 1868 aangelegd door de Compagnie du Chemin de Fer de Chimay op initiatief van de Prince de Chimay. Tot aan de Franse grens was ze 60,7 km lang. Ze liep vanaf Hastière nog over 2,6 km via lijn 154 (Namur – Givet) en bediende op die lijn nog het station van Hermeton-sur-Meuse. 500 m verder takte ze af en liep dan 5,6 km verder over de Franse grens tot Anor. Anor was een station op de belangrijke lijn Lille – Thionville, gelegen op 8 km van de Cantonhoofdplaats Hirson. Van daar vertrok ook de spoorlijn richting Paris-Nord via Laon. In afstand gezien was dit zelfs een kortere reisweg tussen Namur en Paris dan via Charleroi en Maubeuge. Buiten de hout- en ijzerertstrafiek voor de mijnen tussen Sambre en Maas en Frankrijk, is lijn 156 nooit belangrijk geweest. De Compagnie de Chimay behoorde samen met de Mechelen – Terneuzen wel tot de laatste privémaatschappijen die op 1 februari 1948 door de Belgische staat (NMBS) werden overgenomen. Stelselmatig werd de lijn ontmanteld. De CFV3V liet in de jaren 80 nog toeristische treinen van Mariembourg naar Chimay en Momignies rijden, maar gelet op de barslechte toestand van de sporen heeft men deze dienst moeten stopzetten. Enkel van in Momignies “Carrières de Wallers” naar Anor in Frankrijk reden nog tot de zomer van 2011 ballasttreinen van een Franse privéfirma. De rest van lijn 156 is volledig buiten dienst en volledig opgebroken tussen Hermeton-sur-Meuse en Mariembourg, verder tot Momignies ligt ze er nog, maar is onbruikbaar. Sinds 2011 ging ook het laatste gedeelte buiten gebruik (zie RR 2011-4 blz.8).

Lijn 130A Charleroi – Erquelines – Jeumont – Maubeuge – Hautmont – Aulnoye – Paris-Nord

Deze lijn is deel van de belangrijke internationale verbinding tussen Noord-Europa en Parijs. Dit zowel voor het reizigers- als voor het goederenverkeer. Ze werd aangelegd door de Nord Belge en op 6 november 1852 geopend. Ze werd door bekende luxetreinen zoals de “Nord-Express” Kopenhagen/Warschau – Berlijn – Parijs gebruikt. Ook de treinen tussen Parijs en Keulen via Liège gebruikten deze lijn. Sinds 28 december 1964 is het mogelijk om vanaf Namur elektrisch via deze route naar Paris-Nord te rijden. Met de komst van de HST Thalys Köln – Brussel – Paris-Nord in 1998 werden op één trein na, alle gewone internationale treinen op dit traject afgeschaft. Deze reed nog tot 2002. Sinds ook die voor de

bijl ging rijden er nu nog enkel de L-treinen met klassieke motorstellen tussen Charleroi-Sud en Erquelines. Enkel op werkdagen rijden er nog 8 naar het 2 km verder in Frankrijk gelegen Jeumont. Daar ligt ook de stroomscheiding via sassen, tussen het Belgische 3000 Volt gelijkspanning en het door de Fransen gebruikte 25000 Volt wisselspanning. Nu wordt deze verbinding grotendeels gebruikt voor het internationale goederenverkeer tussen Noord-Duitsland, via België naar Frankrijk. Het is een zogenaamde Europese “Open Acces Corridor” - lijn. Momenteel is Infrabel de 29,350km lange lijn aan het moderniseren. Tot 2015 worden alle bruggen over de Sambre vernieuwd en krijgen de tunnels een ruimer profiel zodat zij beter geschikt worden voor de zware goederentreinen. Het Belgische Erquelines is nu tot een gewone stoptreinhalte gedegradeerd, de loketten zijn er gesloten en de vroegere ruime goederenbundel is, net als in Essen, afgeslankt tot 3 wachtpalen. Voor de dorstige of hongerige onder ons: het buffet is nog geopend.

Lijn 96 Brussel – Mons – Quévy – Hautmont – Aulnoye – Paris-Nord

Een vergane glorie is Quévy, het Belgische grensstation op deze lijn. Het Franse grensstation was Feignes. Origineel werd het gedeelte van Mons via Quévy tot Hautmont aangelegd door de Compagnie du Chemin de Fer de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain. Het gedeelte tussen Mons en Quévy werd op 12 december 1857 geopend, het gedeelte tot Hautmont volgde in 1858. Hautmont is een plaats in Noord-Frankrijk op ongeveer 8 km van de Belgische grens waar deze lijn en die uit Charleroi (130A) samenkomen. Het station ligt 1 km verder na de vertakking van de twee lijnen. Van Quévy is het 11,2 km, vanuit Charleroi is het exact 45 km. Vanaf Hautmont is het nog 223,9 km naar Paris-Nord. Al op 4 juni 1858 kocht de Nord Belge de lijn over van de oorspronkelijke eigenaar. Op die manier verkreeg de Nord Belge het bezit over drie belangrijke grensovergangen met Frankrijk. De Nord Belge was eigendom van de Groep Rothschild, een belangrijke Franse financiële groep, ook nu nog, zij het niet meer op spoorweggebied. Zij was een groot aandeelhouder in de Chemin de Fer du Nord de la France, die alle belangrijke spoorlijnen in het noorden van Frankrijk in haar bezit had. Met de Belgische lijnen erbij bekam ze een belangrijk concurrentieel voordeel in het grensverkeer. Ook lijn 125 Liège – Namur was in haar bezit. Op 10 mei 1940 werd de Nord Belge via de Staat door de NMBS overgenomen. Na WO II werd dit de belangrijkste verbinding tussen de twee hoofdsteden. De Staatslijn via Quiévrain was nu nog enkel van lokaal belang. In de jaren '50 maakten de diesellocomotieven type 204 (later reeks 54) die 140 km/uur konden de dienst uit. In 1957 volgden de eerste TEE dieselmotorstellen, toen zowat het summum op internationale verbindingen. Met de elektrificatie begin jaren '60 van lijn 96 heeft men tussen Cuesmes en Frameries een 4,7 km lang nieuw baanvak aangelegd. Dit is slechts 388 m korter dan het oorspronkelijke via Cuesmes-Nord maar met een veel beter lijnprofiel. In 1963 volgde de elektrificatie. In Quévy zijn de eerste twee sporen voor reizigerstreinen en de sporen 5 en 6 voor goederen. Ze zijn omschakelbaar tussen de twee spanningen. De sporen 3 en 4 bezitten enkel een spanningscheiding en worden enkel voor de doorgaande treinen gebruikt. Met de indienststelling van de HSL 1 rijden er overdag geen grensoverschrijdende reizigerstreinen meer. Tot 1999 reden er nog wel 2 nachttreinen. De allerlaatste, tot einde 2008, was de DB-Nachtzug Hamburg/Berlin – Paris.

Lijn 90A Jurbise – St-Ghislain – Dour – Roisin-Autreppe – Bavay – Cambrai

Volgens het spoorboekje van 1935 staat lijnnummer 90A voor een samenraapsel van liefst zes lijnengedeeltes. Vanaf Jurbise ging het 2,5 km over lijn 96 tot de vertakking Erbisouel en dan lijn 90 via Baudour tot de vertakking met lijn 100 (uit Ath) naar Saint-Ghislain. Vervolgens over lijn 99 tot Warquignies. Daar werd er kop gemaakt en dan ging het verder over lijn 98 tot Dour. Tenslotte lijn 98A tot grensstation Roisin-Autreppe. Vandaar was het nog 8 km tot Bavay en 53 km tot Cambrai. Het gedeelte vanaf Dour naar Bavay werd geopend in 1882 en was vooral van belang voor het transport van suikerbieten. Er reden per dag maar 4 reizigerstreinen waarbij men in het grensstation steeds diende over te stappen. In 1939 werden op vraag van de Franse autoriteiten de dwarsliggers met een zware ijzeren pin stuk getrokken. Dit in een poging om de Duitse opmars te vertragen. Dat betekende meteen ook het einde voor lijn 98A. Het eindpunt werd Dour. Het resterende gedeelte tussen Saint-Ghislain en Dour werd bijgevoegd bij lijn 98 uit Mons.

Lijn 88 Antoing – Bléharies – Maulde – Mortagne – Saint-Amand-des-Eaux

Deze lijn werd in 1881 geopend en in september 1939 voor reizigersverkeer gesloten vanaf Bléharies richting Frankrijk. Op 19 juni 1950 verviel ook de reizigersdienst tussen Antoing en Bléharies. De lijn bleef nog open voor het goederenvervoer tot in 1979.

Lijn 88A Tournai – Rumes – Bachy – Orchies

Deze lijn takte in Tournai af van lijn 78. Ze was bedoeld om het koolmijnbekken rond Aniche met België te verbinden en werd geopend op 20 december 1883. In 1939 werd ten gevolge van WO II het grensoverschrijdend reizigersverkeer afgeschaft. Voor het resterende goederenverkeer was dit in 1950.

Lijn 97 Mons – Saint-Ghislain – Quiévrain – Valenciennes

Deze lijn is op Belgisch grondgebied 20,2 km lang en lag op de eerste verbinding tussen Brussel en Paris. Ze werd door de Belgische Staat aangelegd en geopend tot Quiévrain op 7 augustus 1842. Het gedeelte tot Valenciennes volgde op 14 november van hetzelfde jaar. Zo ontstond er een directe verbinding tussen de twee hoofdsteden via Valenciennes – Douai – Arras en Amiens. De reizigers moesten wel in Quiévrain van de trein, de twee douane- en politieposten passeren en dan de Franse trein op. In de beginperiode reden vanuit Brussel drie treinen per dag met aansluiting in Quiévrain met aansluiting naar Paris. Jaren later kwamen er directe treinen, zonder overstap, maar er was inmiddels al wel concurrentie gekomen vanwege de Nord Belge lijn via Mons en Quévy. Via Quévy bedroeg de afstand wel 309,2 km tegenover 342,6 km via Quiévrain wat neerkomt op een meerafstand van 33,4 km.

Voor het goederenverkeer was Quiévrain wel een redelijk belangrijke grensovergang daar er in de ruime omgeving van Valenciennes veel kolenmijnen en metaalindustrie was.

Hetzelfde gold toen ook voor de Belgische kant van de grens in de Borinagestreek. Het (internationaal) reizigersverkeer ging sterk achteruit met in 1935 nog slechts twee doorgaande treinen tot Valenciennes. WO II bracht de afschaffing van deze treinen met zich mee, ze zijn nooit meer teruggekomen. Op 3 oktober 1954 schafte de SNCF het reizigersverkeer af tussen Valenciennes en Blanc-Misseron, tot dan het Franse

grensstation. De NMBS bleef nog tot 26 maart 1976 tot die plaats rijden. De laatste jaren vooral met de Brossel dieselmotorwagens reeks 46 van de stelplaats Ath (Aat).

Wegens de Europese politiek om voor het goederenvervoer enkel nog de belangrijke overgangen te gebruiken werd het baanvak op 3 november 1988 gesloten voor alle verkeer. De NMBS heeft wel nog het baanvak tussen Saint-Ghislain en Quiévrain geëlektrificeerd in het kader van het IC-IR-plan. Het is nu vrijwel zeker dat er terug een railverbinding komt tussen Valenciennes en Quiévrain, maar dan wel onder de vorm van een echte tram. Het wordt de tweede lijn van het hernieuwde tramnet van Valenciennes. De lijn zal gebruik maken van het grensbaanvak tussen Blanc-Misseron en Quiévrain. Of de tram ook tot in België zal komen is nog even afwachten, de trams zijn wel al besteld.

Lijn 92 Péruwelz – Anzin – Somain

We kunnen deze lijn ook een beetje als speciaal bestempelen omdat ze geëxploiteerd werd door een privébedrijf, De “Compagnie des Mines et du Chemin de fer d’Anzin”. Ze werd gebruikt om de steenkool die in de streek gedolven werd naar België te vervoeren. Van de Belgische staat had dit bedrijf een concessie gekregen om op ons grondgebied een 1,913 km lange, enkelsporige lijn aan te leggen tot aan de grens. Ze werd geopend op 31 mei 1863, maar voor het Franse gedeelte was het nog wachten tot 18 maart 1870 tot de conventie in Paris ondertekend werd. (*N.v.d.r.: we waren eens één keertje als eerste klaar*). Tenslotte werd op 9 augustus 1874 deze 39 km lange lijn geopend voor het verkeer. In Péruwelz takte ze aan langs de Doornikse kant van het station op de lijn Tournai (Doornik) – Blaton – Saint-Ghislain. Omdat er ook veel Belgische mijnwerkers en bedienden in de streek werkten, werden tijdens de shifturen treinen ingelegd tussen Péruwelz en Somain. Voor de tractie en de rijtuigen werd gezorgd door de Chemin de Fer d’Anzin. In de stations van Péruwelz en Vieux-Condé werden er douaneposten ingericht. Het onderhoud en beveiliging op Belgisch grondgebied gebeurden onder de verantwoordelijkheid van de Belgische Staat. Wel moest de Chemin de Fer d’Anzin hiervoor een vergoeding betalen. Het Franse personeel was onderworpen aan de stationschef van Péruwelz. Een internationale conventie regelde de tarieven. In theorie konden ook niet mijnwerkers of bedienden met deze treinen mee. De uren van lijn 92 stonden in het Belgische spoorboekje vermeld zonder enige beperking.

Het koolmijnbekken in Nord – Pas-de-Calais zorgde in de jaren 1930 voor liefst 2/3^e van het Franse steenkolenverbruik en er werkten in de regio niet minder dan 146.000 mijnwerkers. Op 13 december 1944 nationaliseerde de Franse Staat de koolmijnen en daarbij ook de Chemin de Fer d’Anzin. Zij werd opgenomen in de “Houlières National du Nord et Pas-de-Calais”. Op 17 mei 1946 veranderde de Franse Staat de naam in “Houlières du Bassin du Nord – Pas-de-Calais”. Deze genationaliseerde maatschappij werd op die manier de uitbater van de spoorlijn, inclusief het korte Belgische NMBS-gedeelte. Zoals elders ging ook in deze regio de steenkoolproductie met rasse schreden achteruit en sloten één voor één de mijnen. Vanaf 16 april 1963 werden de reizigerstreinen op lijn 92 afgeschaft en kreeg ze het statuut van “vereenvoudigde exploitatie” tot ze tenslotte op 15 oktober 1975 definitief gesloten werd. In 1978 werd de lijn opgebroken.

(wordt vervolgd)

(tekst Noël Suys)

ALGEMENE LEDENVERGADERING VeBOV gehouden te Gent op 11 februari 2012.

Aanvang van de vergadering om 10u05.

De aanwezige leden en volmachten worden gecontroleerd en genoteerd.

Aantal aanwezigen: 25, volmachten: 2, alle correct.

De voorzitter verontschuldigt Eddy Cassiers, ondervoorzitter die wegens dringende onvoorziene omstandigheden niet aanwezig kan zijn. Ook de heer Igor Willems laat zich verontschuldigen.

De aanwezigen krijgen de agenda van de vergadering.

De voorzitter heet de aanwezigen welkom.

De vergadering houdt één minuut stilte ter nagedachtenis aan elkeen die in onze kring vorig jaar overleden is. Er wordt bij deze gelegenheid op gewezen dat er vorig jaar meerdere leden, die al van bij de oprichting van VeBOV in 1976 lid waren, ons nu jammer genoeg verlaten hebben.

1. Verslag van de vorige Algemene Vergadering.

Het verslag van de vorige vergadering, gehouden te Brussel op zaterdag 12 maart 2011, is verschenen in Rail-Revue 2011/2. Er werden geen opmerkingen geformuleerd en het verslag wordt dan ook unaniem goedgekeurd.

2. Verslag van de activiteiten in 2011.

12 maart 2011: De rit met een PCC tram op het Brusselse tramnet. De inkomsten bedroegen 312 € tegenover 182 € aan uitgaven.

2 april 2011: autobusrit in het Antwerpse. Dankzij de medewerking vanwege De Lijn en de exploitant had deze rit een winst van 312 €.

28 mei 2011: voor ons bezoek aan Utrecht hadden we slechts 26 deelnemers. Tegenover 1300 € inkomsten stonden 1341,50 € uitgaven, een klein verlies.

We hadden ook nog een bezoek met gebruikmaking van de ICE-trein, aan Frankfurt aangekondigd. Dit werd omwille van de te geringe belangstelling van de leden afgelast.

De voorzitter (in eigen naam) brengt hierover ook de opmerkingen van de ondervoorzitter ter sprake. Er was de voorbije jaren al de discussie "trein/OV versus privé autocar". De voorzitter wijst nogmaals op de factoren "tijd" en "prijs" die een uitstap bepalen. Voor Frankfurt hadden we een deelnameprijs van 100 € vooropgezet, met een mogelijkheid voor vermindering voor wie over reductietickets beschikt. De uitstap werd al in het decembernummer van Rail-Revue aangekondigd. Behalve 2 (twee) leden die interesse betoonden kwam er verder geen respons. We weten allen dat de prijzen nogal fluctueren, hoe vroeger aangekocht, hoe goedkoper. Maar dan moeten we wel over uw inschrijving beschikken. Er had bovendien geen enkel ander VeBOV-lid op enigerlei wijze bijkomende informatie gevraagd. Op deze manier is het voor het bestuur vrijwel onmogelijk om een dergelijke uitstap te organiseren. Na enig zoekwerk werd de dagtrip als een privéinitiatief gemaakt voor slechts 75 €. Waar zijn die treinmannen? De zaal reageerde hierop met een ijzige stilte.

3. Verslag van de secretaris over 2011.

De secretaris toont ons de evolutie van het ledenbestand (binnenlandse en buitenlandse leden en verenigingen die ons tijdschrift ontvangen):

jaar:	2008	2009	2010	2011	2012
binnenland	221	226	228	222	183
buitenland	14	15	14	14	13
verenigingen	3	3	3	2	2

De stand voor 2012 is wel die op 1 februari. Er is toch een zekere teruggang te bespeuren. We wezen al op een belangrijk aantal overleden leden. Ook MSVB (Woluwe) heeft te kennen gegeven om het aantal exemplaren van RR te verminderen.

4. Kasverslag 2011.

De schatbewaarder geeft ons toelichting over de financiële toestand van de vereniging.

INKOMSTEN		UITGAVEN	
lidgelden 2011	3453€	lidgelden terug	171,00€
lidgelden 2012	1837€	werking VeBOV	2249,14€
verkoop RR	361€	kosten RR	5128,67€
verkoop boeken	60€	aankoop boek	60,00€
<u>inkomsten uitstap 1982€</u>		<u>uitgaven uitstap</u>	<u>1523,50€</u>
TOTAAL	7693€		9132,31€

Dit geeft een belangrijk negatief saldo te zien van 1439,31€. Dat heeft twee oorzaken. Ten eerste is er de betaling in 2011 van 5 nummers Rail-Revue (2010/4). Ten tweede werd er een nieuwe PC met toebehoren aangekocht. (De vorige had de geest gegeven, en gelet op zijn leeftijd was herstelling niet meer mogelijk). Houden we hier mee rekening, dan hadden we een positief resultaat van ongeveer 800€.

5. Verslag van de kascommissie.

De heren Leo Jacobs en Leo Van Driessen hebben in de loop van januari 2012 de nodige documenten gekregen om de rekeningen over 2011 te kunnen nazien. Ook alle rekening-uittreksels van de zicht- en spaarrekening waren bijgevoegd. Er werden geen fouten gevonden en alle nodige facturen en tickets ter staving van de uitgaven waren beschikbaar. Zij geven bijgevolg een positief oordeel over de gehouden boekhouding en rekeningen over het jaar 2011 en verlenen ter zitting dan ook kwijting aan het bestuur.

Ter informatie van de leden: de boekhouding wordt ook nog verwerkt bij een accountant die alle nodige documenten en resultaten bij de FOD indient.

6. Verkiezing van de kascommissie.

Het bestuur dankt de leden van de kascommissie voor hun accurate en snelle inzet. De voorzitter wijst er wel op dat we statutair onze kascommissie moeten wisselen. Hij vraagt aan Leo Van Driessen om dit jaar als "reserve" te fungeren. Leo Jacobs behoudt zijn functie en Noël Suys stelt zich ter zitting kandidaat om Leo Van Driessen te vervangen. De voltallige vergadering gaat hiermee akkoord. De heer Cédric D'Hondt stelt zijn kandidatuur voor als reservelid voor 2013.

7. Verkiezing van het bestuur.

Er hebben zich geen nieuwe kandidaten aangediend. Het huidig bestuur blijft ongewijzigd in functie. Dit wordt door de vergadering goedgekeurd.

De voorzitter, nu 63 jaar, kondigt aan dat hij op zijn 65ste zeker zijn functie als bestuurslid zal opgeven. (Behoudens al vroeger te nemen beslissingen of onvoorziene omstandigheden). Hij belooft wel om dan de overgang te ondersteunen en nog in beperkte mate enige "technische bijstand" aan VeBOV te verlenen.

8. Stand van zaken van het tijdschrift Rail-Revue.

Er volgt een toelichting over de grote kosten voor de productie van Rail-Revue. Ter verduidelijking wordt hier ook nog de totale kostprijs voor het laatste nummer van 2010 vermeld (zie ook bij punt 4, kasverslag).

	2010/4	2011/1	2011/2	2011/3	2011/4
copycenter		601€	797€	892€	860€
fotowerk		172€	95€	95€	95€
verzending		140€	60€	61€	77€
<u>omslagen</u>	+	<u>52€</u>	<u>52€</u>	<u>52€</u>	<u>52€</u>
TOTAAL	970€	913€	952€	1048€	1032€

Dat is een totale uitgavepost van 4155 € voor 2011 plus 970€ voor 2010/4. De voorzitter geeft toelichting bij de cijfers. De foto's worden gegroepeerd in het tijdschrift geplaatst. Op die manier worden de kosten enigszins gedrukt. Het grote bedrag voor het fotowerk voor 2011/1 komt omdat toen ook al de bijdragen voor volgende nummers gedeeltelijk hierin werden opgenomen. Hetzelfde geldt voor de verzending. De zegels voor onze buitenlanders worden in één keer aangekocht.

In functie van het aantal leden zullen we onze oplage aanpassen. Het blijft wel belangrijk om een minimumoplage van 250 na te streven, anders vallen we in een andere (en duurdere) tariefformule.

De voorzitter dankt hierbij Erik Heylen voor de inzet bij de vormgeving en samenstelling van Rail-Revue.

Zoals vorig jaar al aangekondigd, is een nalevering onder copyvorm vrij eenvoudig omdat we sinds 2010 alle nummers op schijf hebben gearcheveerd. Dat is via het inscannen ook mogelijk voor oudere nummers, maar zal veel tijd vergen.

9. Budget 2012.

INKOMSTEN		UITGAVEN	
lidgeld 2011	3360€	verzendingkosten	350€
lidgeld 2012	1840€	fotowerk	380€
verkoop RR	270€	copycenter	4000€
uitstappen	2050€	uitgaven	1500€
<u>intresten</u>	<u>200€</u>	<u>werking VeBOV</u>	<u>1490€</u>
TOTAAL	7720€		7720€

Het budget voor 2012 wordt toegelicht. Behoudens een grote tegenslag voorzien we dit jaar geen uitzonderlijke administratieve kosten. De in 2011 aangekochte PC met randapparatuur wordt zoals gebruikelijk over vijf jaren afgeschreven (wat natuurlijk niet betekent dat hij dan moet worden vervangen). Daarom voorzien we voor 2012 een licht naar beneden gebracht totaal bedrag.

We streven er als een goede huisvader naar om ons budget in evenwicht te houden. Onze vrijwel enige bron van inkomsten zijn de lidgelden. Hiermee moeten in de eerste instantie de productie van het tijdschrift en onze werking bekostigd worden.

10. Vaststelling van de lidmaatschapsbijdrage voor 2013. Vorig jaar werden we door de aanwezigen gemachtigd om het lidgeld op te trekken naar 25€ voor het binnenland en tot 30€ voor de buitenlandse leden. We hebben hiervan slechts gedeeltelijk gebruik gemaakt en het lidgeld voor 2012 maar met 2€ verhoogd. Tenzij er toch onverwachte zaken zich voordoen, streven we ernaar om deze bedragen ook voor 2013 zo te houden. In geval van nood kunnen we nog altijd terugvallen op onze spaarrekening.

11. Voorziene activiteiten 2012-2013.

Op 11 februari 2012 hebben we een rit met een PCC op het Gentse tramnet.

In april 2012 zouden we een rit houden op de nieuwe tramlijnverlenging in Antwerpen met de "Poldertram". Helaas staat dit alles op de helling nu de inzet van de bewuste tram in Antwerpen om een aantal redenen zeer problematisch blijkt. (Of deze hierbij van technische dan wel administratieve aard zijn, laten we in het midden).

Op 28 april 2012 trekken we naar Oberhausen voor een gevarieerd programma. We bestendigen hierbij de goede samenwerking met MOBOV.

In het najaar (oktober?) houden we een rit met een nieuwe (?) Hermelijn op de tramlijnverlengingen in Antwerpen.

Voor 2013 plannen we alvast een rit bij AsVi en/of TEC Charleroi. De voorzitter zal hiervoor contact met AsVi opnemen.

Op suggestie van enkele aanwezigen mogelijk volgend jaar naar het noorden van Frankrijk: Valenciennes en/of Lille, te combineren met de museumlijn "Tram de la Dêule".

De voorzitter wijst op het dilemma trein of autobus, en op alle voor- en nadelen. We moeten er op letten dat ook leden buiten het Antwerpse aan uitstappen kunnen deelnemen. Dit wil zeggen: op een menselijk uur vertrekken en ook 's avonds terug thuis geraken. De noodzaak van rijprestaties van meer dan 15 uur vergt de inzet van 2 chauffeurs, wat natuurlijk ook zijn invloed heeft op de prijs.

Er is ook nog steeds het probleem van het inrichten van speciale evenementen op dezelfde dag. Dat blijkt ondanks de inspanning vanwege enkele verenigingen, waaronder VeBOV, nog altijd moeilijk. Er zijn nog steeds verenigingen of individuele initiatieven die zich hier niets van aantrekken.

12. Autobus Brossel NMVB 2975.

Eindelijk, slechts deze week, kwam er terug beweging in deze zaak. De voorzitter heeft zopas een voorstel tot overname van de AB ontvangen. Hierin ontbreken evenwel nog enkele elementen. We hebben er altijd op aangedrongen dat de AB naar Vlaanderen (Weelde) terugkomt. Een van de aanwezigen wijst er evenwel op dat "Weelde" wel eens problematisch zou kunnen worden wegens overdracht van de site door defensie aan andere instanties. De voorzitter gaat hierover spoedig contact opnemen met META / De Lijn.

13. Archief VeBOV.

We hebben dit behandeld bij punt 8, bij de stand van zaken van het tijdschrift. De digitalisering via scanning van oudere nummers of documenten op CD-ROM is mogelijk.

14. Rondvraag, varia.

Bij de bespreking van het budget 2012 (punt 9) merkte de voorzitter op dat de heer Jacques Cohn niet enkel al jaren een trouwe medewerker is aan Rail-Revue, maar VeBOV ook vele jaren heeft gesteund. Eén van de aanwezigen bracht het voorstel op tafel om de heer Jacques Cohn hiervoor te bedanken en hem de titel van erelid toe te kennen. De vergadering stemde daar volmondig mee in.

Er waren geen vooraf gestelde vragen.

Er waren eveneens geen vragen ter zitting.

De vergadering werd gesloten om 12 uur.

Verslag: Ronald Van Hée en Lucas Couscheir.

