

RAIL-REVUE

Kwartaalblad voor spoor-, tram- en bushobby
MET RECENTE AKTUALITEITEN, GESCHIEDENIS, TECHNIEK EN VERENIGINGSNIEUWS

Zestiende jaar - Nr. 2
Mei 2001
ISSN 0773-0713



De jaren '60

LAATSTE TWEEASSERS IN DIENST BIJ DE MIVA (DEEL III)

Foto's en tekst : Jacques Cohn

Wij waren in Rail-Revue 15/3 tot het wagennummer (4)407 gekomen. Hier het vervolg.

Foto 1 : Februari '67 : De (4)407 heeft een verbouwd balkon gekregen en rijdt hier met een eveneens verbouwde bw type 600 op lijn 4 in Hoboken (koersbord blauw/wit).



INHOUD VAN DIT NUMMER

De jaren '60 : Laatste tweeassers in dienst bij de MIVA (deel III) _____	2
De Kustlijn-bijwagens in de jaren '50 _____	6
Rail-Aktueel _____	9
Verenigingsnieuws _____	21
Lezersforum _____	23

Aan dit nummer van Rail-Revue werkten mee : Jacques Cohn, Luc Couscheir, Staf Cuyt, Raf De Landtsheer, Jan De leus, Mark De Schutter, Erik Heylen, Alain Janmart, Marc Schoeters, Hubert Van den Bergh, Rudy Van Iseghem, Theo Van Riet.

Elektrische locomotief 1309 wacht op het vertek om naar Oostende te rijden. Rechts worden er drie nieuwe sporen aangelegd. Antwerpen-Centraal 19 april 2001. Foto : Alain Janmart.

Rail-Revue is een uitgave van de v.z.w. VeBOV (Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer). **Verantwoordelijk uitgever :** Rudy Van Iseghem, Duffelshoek 52, 2550 Kontich. **Redactie :** Luc Couscheir, Mark De Schutter en Rudy Van Iseghem. **Secretariaat :** Hubert Van den Bergh, Kroonstraat 8, 3920 Lommel. **Lidgeld 2001 :** België 700 Bfr of 17,35 €, Nederland 820 Bfr of 20,33 € **België :** rekening Bank van De Post 000-0466768-04 van de v.z.w. VeBOV, Mechelen. **Andere Europese landen :** door middel van in Belgische franken uitgeschreven Eurocheques, te richten aan hoger vermeld secretariaat. **Overname van gegevens** is toegestaan mits bronvermelding. **Reproductie van artikels** (al dan niet in vertaling) en van **illustraties** slechts mits schriftelijke toestemming van de auteur en/of van de uitgever. **Inzenders** blijven verantwoordelijk voor de door hen ingezonden artikels.

Foto 2 : In de late namiddaguren van dezelfde regenachtige dag kwam ik een gelijkaardig stel tegen op lijn 7 (met eveneens blauw/wit koersbord) in de Lange Gasthuisstraat, ditmaal getrokken door mw (4)409. De rails lagen daar toen nog in het midden van de straat.



Foto 3 : Hier zien wij, in oktober 1959, de 410 op lijn 12 (rood/groen) met bw 944, net voorbij de kruising met lijn 7 tegenover de Nationale Bank. De wagenbak ex-159 (type 101) is onmiskenbaar : links vóór een hand-plooideur, rechts vóór en links achter een pneumatische plooideur en rechts achter een open balkon. De 410 is dan nog steeds een tweerichting-wagen met trolley-stang.



Foto 4 : Acht jaar later, in februari 1967, bedient hij nog trouw dezelfde lijn 12. De bws reeks 900 zijn intussen gesloopt en verbouwde 600'ers hebben hun plaats ingenomen. Onze (4)410 is een éénrichting-wagen met pantograaf geworden en zijn linkerdeuren werden verwijderd.



Foto's 5 en 6 : Dezelfde (4)410 in juli '68 op lijn 11 (rood), lijn die toen wegens rioleringswerken in de Lange Nieuwstraat vanaf het Astridplein via de De Keyserlei, de Leysstraat en de Meir werd omgeleid naar de Groenplaats. Op foto 5 kruist onze 11 de Frankrijklei, op foto 6 berijdt hij het begin van de De Keyserlei en ontmoet daarbij een "3", die nog steeds "Zuidstation" als eindbestemming op zijn film vermeldt.

Foto 7 : In februari '67 verlaat de (4)410 de stelplaats Groenenhoek, heden het Vlaams Tram- en Autobusmuseum.

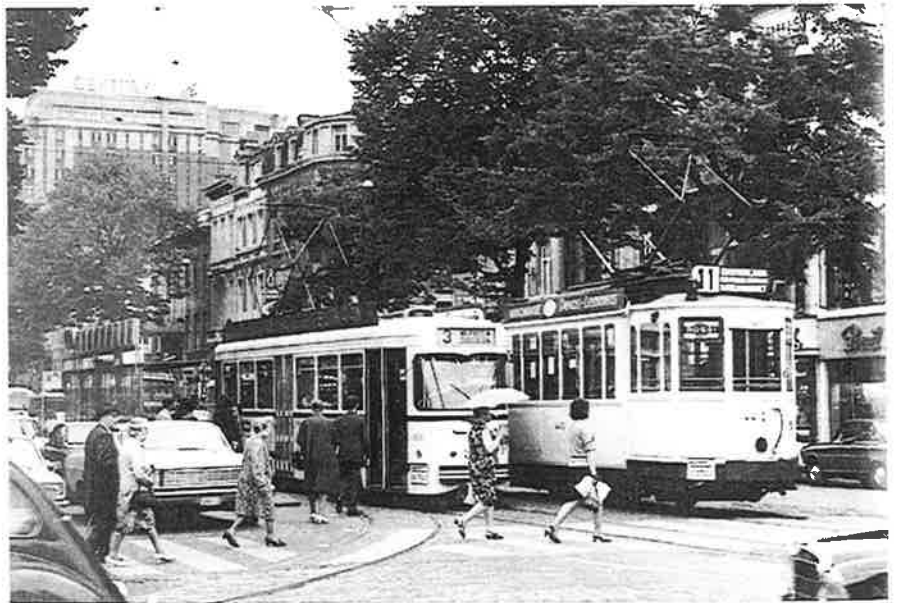
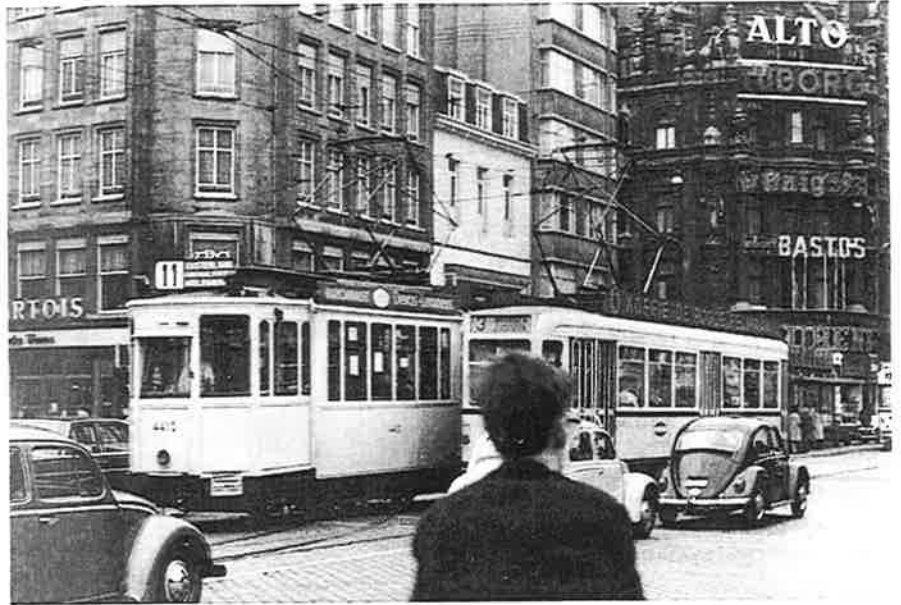
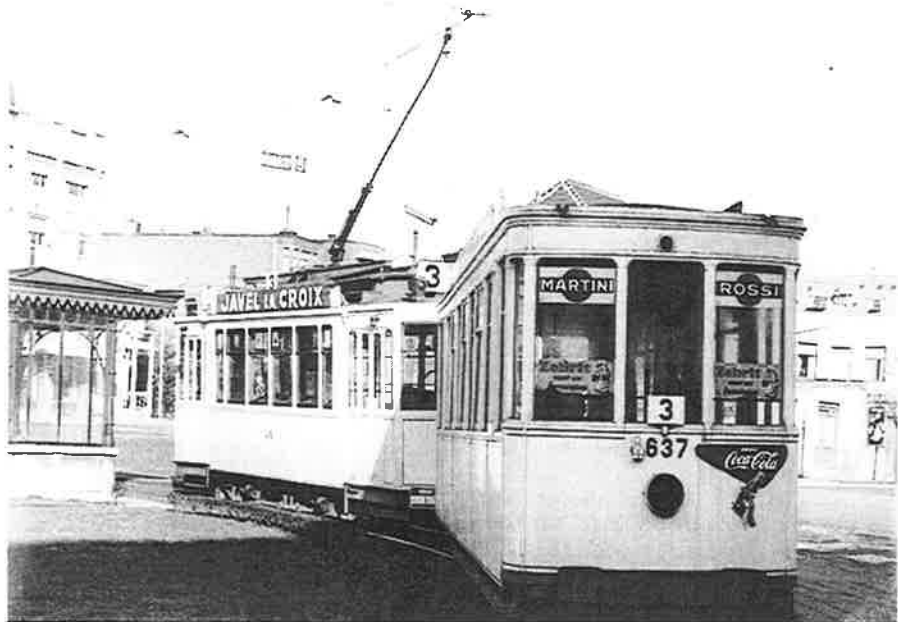


Foto 8 : De (4)413 op lijn 24 (blauw) in oktober 1965 in de voormalige keerlus "Grens Kiel" van lijn 12 (vanaf en terug naar de St.-Bernardse Steenweg langs de Julius de Geyterstraat, de J. Lambeaux- en de Van Halmalestraat). Het gaat hier om een ingekorte dienst, vermits het kopbord "Schoonselhof" als eindpunt vermeldt.



Foto 9 : Mw 416 (nog met trolley-stang) en bw 637 in januari 1959 in de eindlus op het Victor Roosensplein in Merksem. Lijnkleuren van lijn 3 : geel/wit. Let even op het leuke wachthuisje!

(Wordt voortgezet)



De Kustlijn-bijwagens in de jaren '50

Foto's en tekst : Jacques Cohn

Ik stel het op prijs de heer Vancraeynest te danken voor zijn lezersbrief in RR 1/2001, evenals voor het tonen van zijn vriendelijke belangstelling. Ik zou nochtans willen opmerken dat de reeks 8867-82, althans volgens de NVBS, door Franco-Belge zou zijn gebouwd. Ikzelf kan dit niet beoordelen. Hoe het ook moge (geweest) zijn, haal ik graag nog enkele foto's van de fascinerende bws van de Kustlijn uit de oude doos. Ze werden alle in de eerste helft van de jaren '50 opgenomen, dus vóór de komst van de vierassige standaard-bws, de ex-wagenbakken van de mws die tot type S werden verbouwd en de ex-Kortrijk of Hamme exemplaren. Ik voeg er geen technische beschrijving aan toe : het gaat hier gewoonweg om een "herinnering aan het verleden". De nummerlijsten steunen op toenmalige eigen waarnemingen.

Foto 1 : 8761 en 8760 te Oostende, volgens NVBS-gegevens behorend tot de reeks 8748-67. Ik heb in Namur nog een andere 8748 gekend.

Foto 2 : 8769 en 8771 te Oostende. Reeks 8768-71, volgens eigen waarnemingen.

Foto 3 : 8769 en 8873 te Knokke. Eigen waarnemingen : 8868-73, 8876, 8878, 8880-81, 8883-86, 8889, 8891-92.

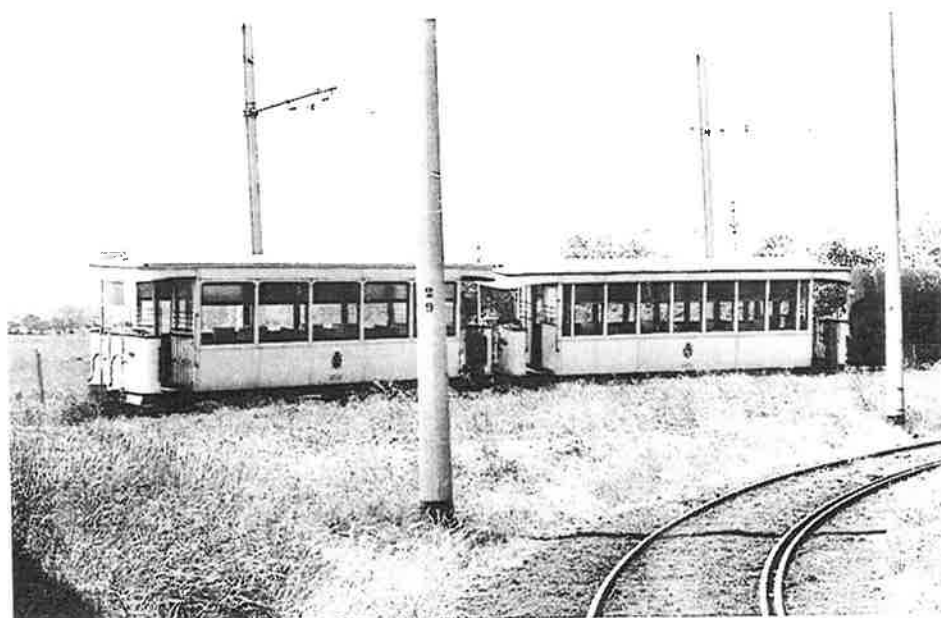
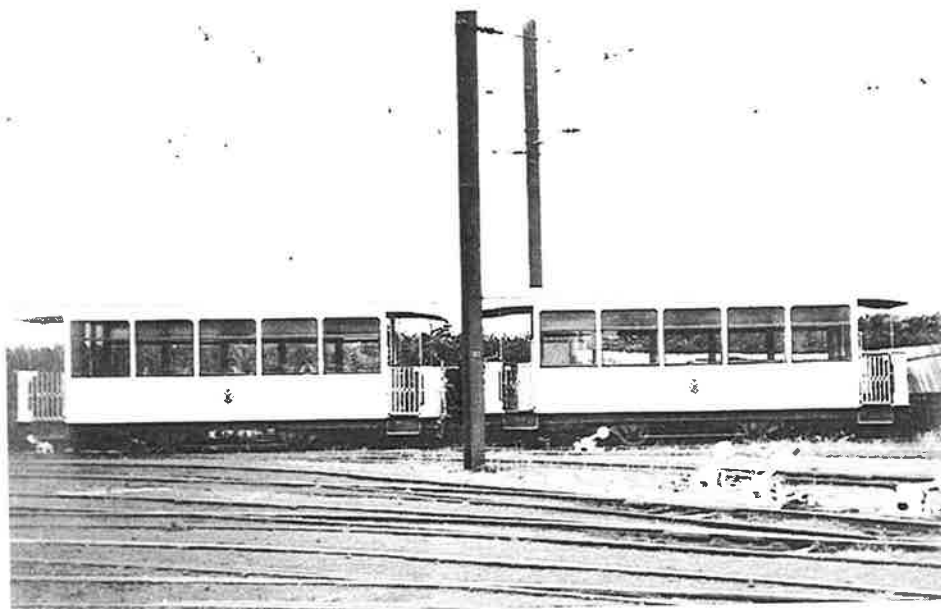
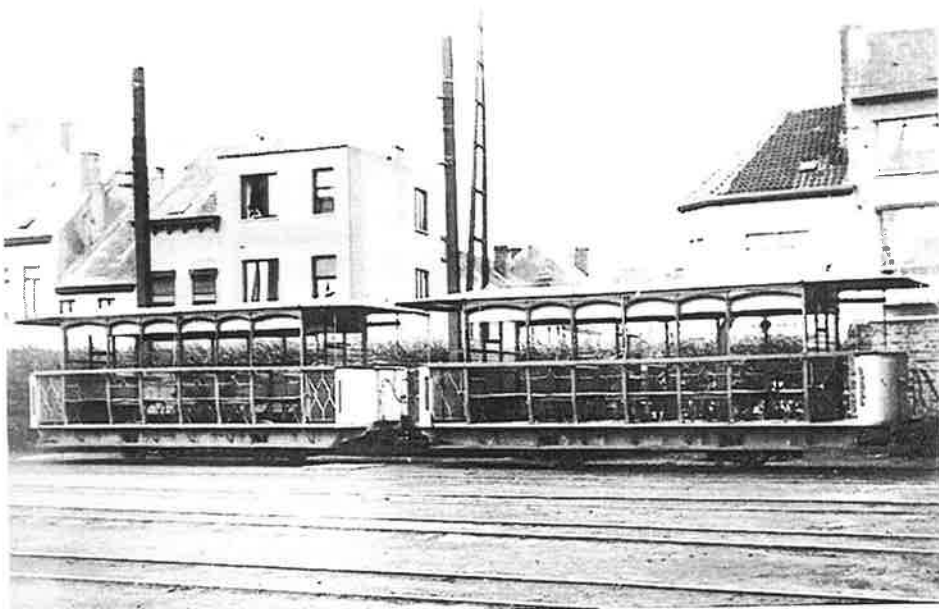


Foto 4 : 11579 te Knokke. Eigen waarnemingen : 11566-75, 11578-80, 11585-90. Een 11572 van een ander type heeft in Eupen bestaan.

Foto 5 : 10656 te Oostende. Eigen waarnemingen : 10656-60, 10662, 10668, 10669, 10718, 10719.

Foto 6 : 8960 te Knokke, vierasser type "Oran". Waargenomen : 8958-60, 8963.

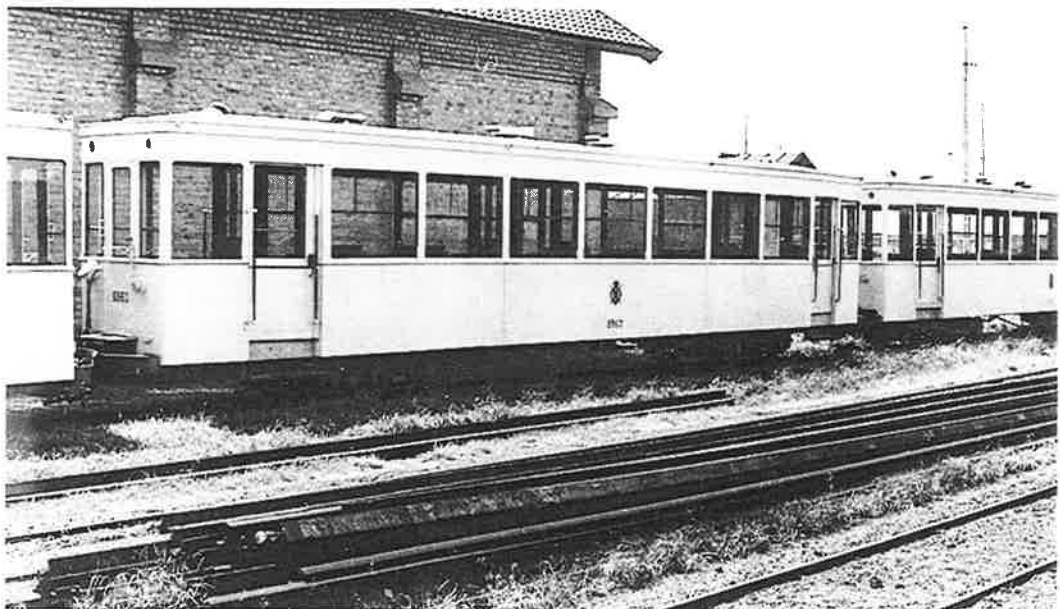
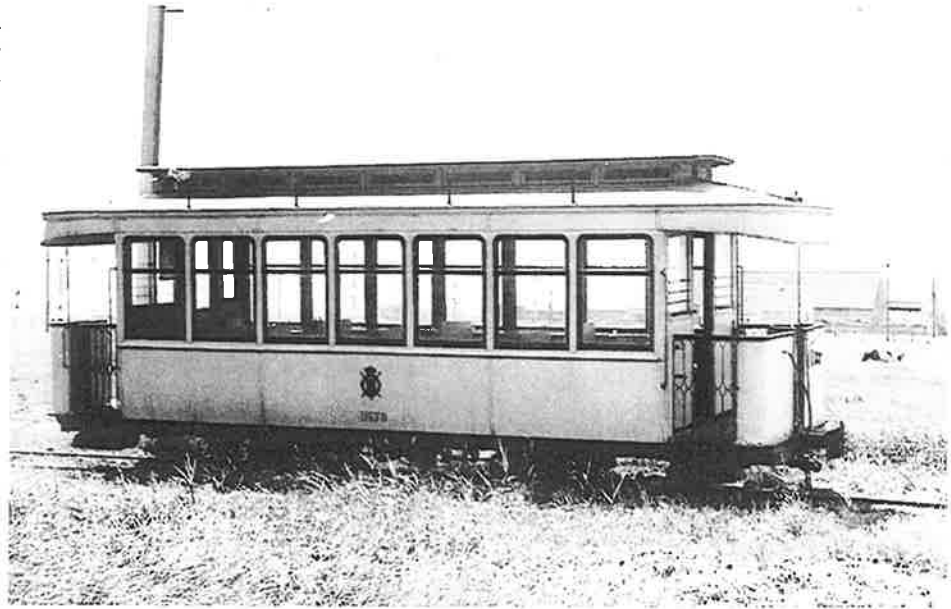
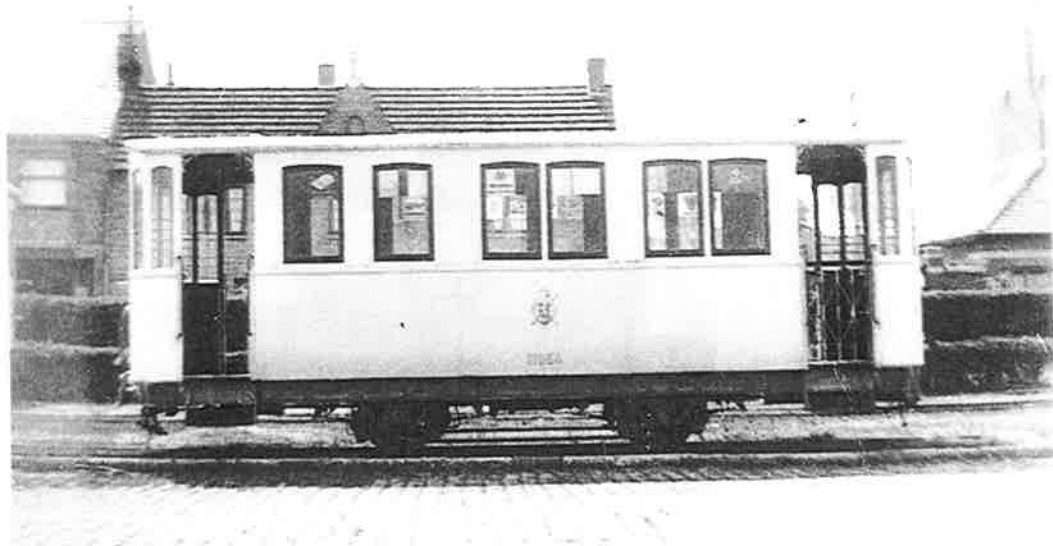
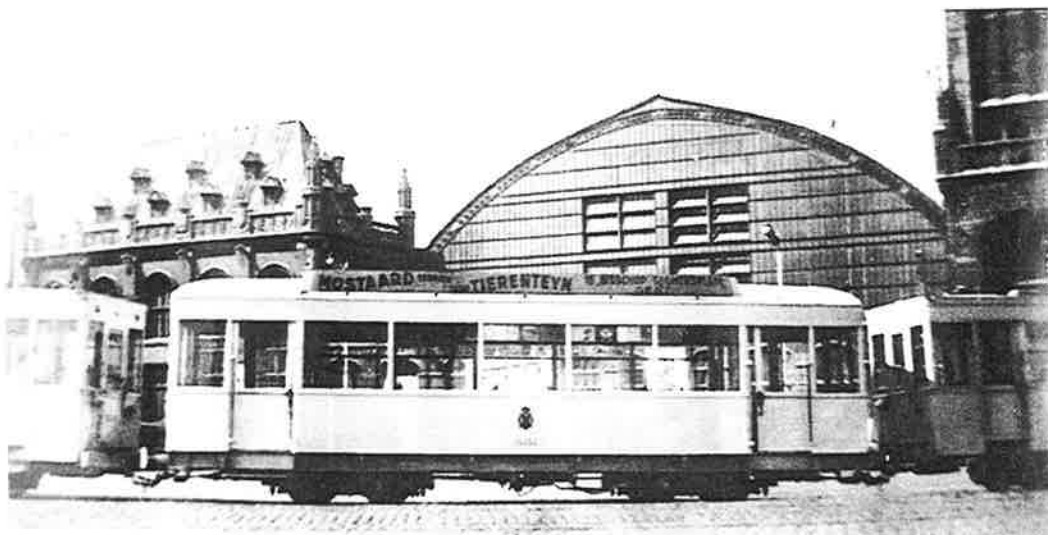
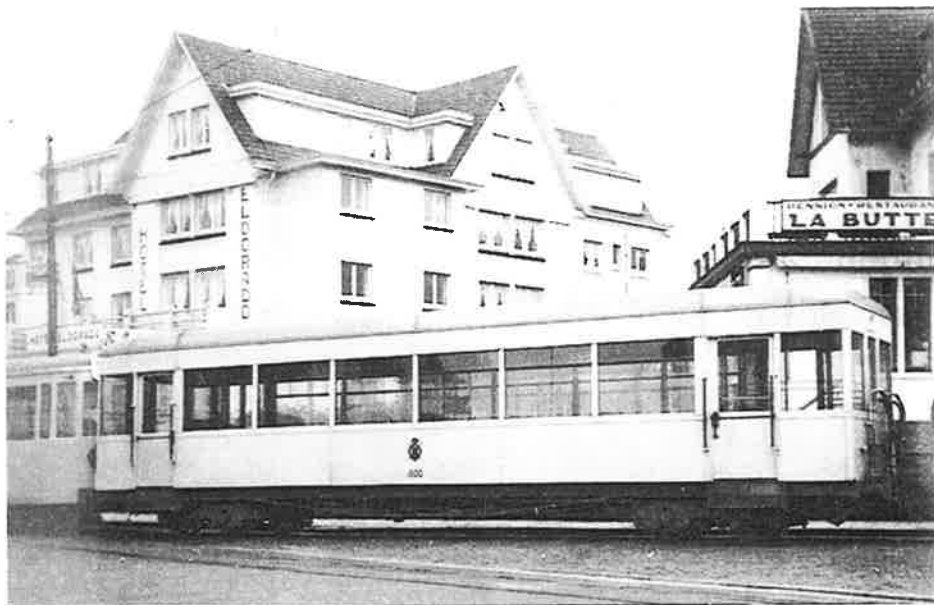


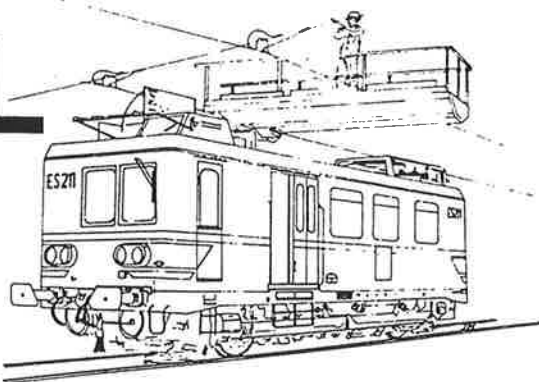
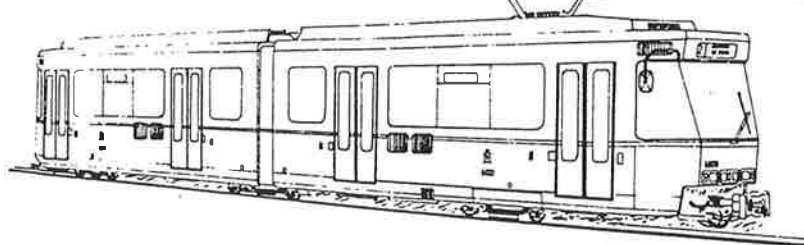
Foto 7 : 1800 te Knokke, vier-
asser. Waargenomen : 1800, 1801.
Er bestond ook nog een andere
1800 te Haacht.

Foto 8 : 19454 te Oostende, vier-
asser, ex-mw type "Bogota".
Waargenomen : 19450-55.

Foto 9 : 11654 te Veurne, ex-
stoomtramtype. Diverse nummers.
Deze bws reden meestal op de lijn-
tjes naar Veurne en Adinkerke.



RAIL-AKTUEEL



NMBS

• Jarige NMBS

Dit jaar herdenkt de NMBS het feit dat met de wet van 23 juli 1926 de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen werd opgericht. Deze wet stelde dat vanaf 1 september 1926 de Maatschappij het recht verkreeg tot exploitatie van het spoorweganet en dit voor een periode van 75 jaar. Dit exploitatierecht werd inmiddels met een koninklijk besluit verlengd.

Voor deze gelegenheid stelde de NMBS een speciaal programma samen om de bevolking te laten meevieren. Dit programma ging van start in het weekeinde van 5 en 6 mei te Brussel-Zuid met een tentoonstelling van oude en moderne treinen én de prestigetreinen van Leopold II en Leopold III. Tijdens dat weekeinde werden er ook hstdopen georganiseerd. Voor de prijs van 150 Bfr kon je met een hst van Brussel tot de Franse grens (en terug) meerijden. Verder stonden er op het programma een bezoek aan het seinhuis van Brussel-Zuid, de onderhoudswerkplaats van de hst's in Vorst en een aantal tentoonstellingen. Postzegelliefhebbers konden dit weekeinde de hand leggen op een speciale uitgifte van drie postzegels en verzamelaars van telekaarten konden hun gading vinden.

Op 26 en 27 mei was het de beurt aan Brugge en Oostende met onder andere een bezoek aan de tractiewerkplaats en stoomtreinritten.

Verder komen nog aan de beurt : Bergen (23 en 24 juni) met stoomtreinritten en een kijkje achter de schermen van het spoor; Luik (22 en 23 september) met de voorstelling van het nieuwe station Luik-Guillemins; Antwerpen (27 en 28 oktober) met een exclusieve wandeling onder de spoorwegkathedraal.

Verder zal er van 15 september 2001 tot 31 januari 2002 een grote tentoonstelling plaatsvinden in Passage 44 (te Brussel) over 175 jaar Belgische Spoorwegen.

Tevens werd een boek uitgegeven over de geschiedenis van de spoorwegen in België. Dit boek bevat 480 bladzijden en is te koop in de boekhandel én tijdens de hiervoor vermelde ontdekkingsweekends voor de prijs van 3025 Bfr (75 Euro).

Mark De Schutter

• Elektrische motorstellen

MS 96 (Deense neuzen) :

Ondertussen blijken deze driedelige stellingen redelijk te voldoen en worden de twee deelreeksen beter gescheiden ingezet.

De gelijkspanningsserie 501 - 570 vinden we op volgende assen :

- IC E : Knokke / Blankenberge - Brussel - Diest - Tongeren
- IC J : Brussel - Namen - Luxemburg
- IC K : Gent - Aalst - Brussel - Landen - Genk

De 50 tweespanningstellen 441 - 490 zijn, vanzelfsprekend, hoofdzakelijk op de Noord-Franse verbindingen te vinden :

- IC C : Antwerpen / Oostende - Kortrijk - Lille-Flandres
- IC D : Herstal - Charleroi -

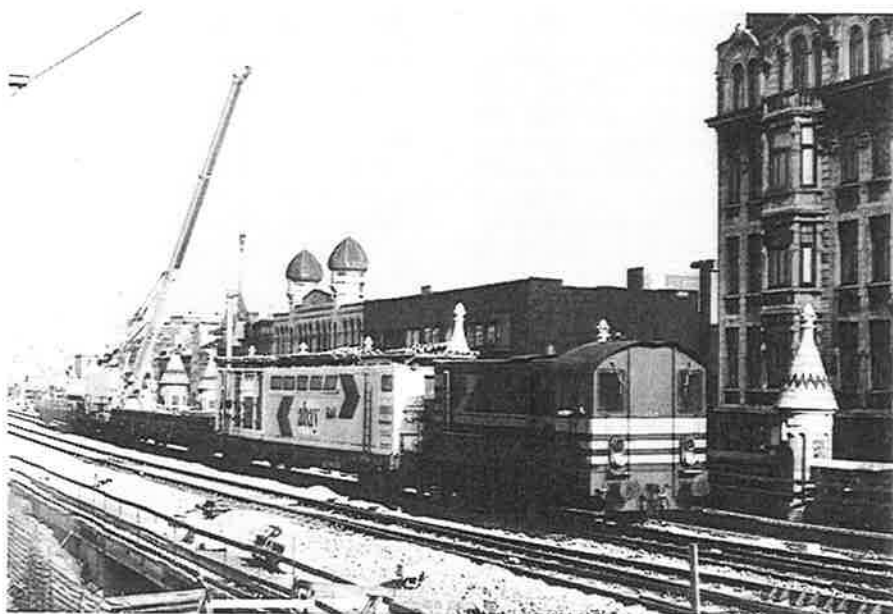
Lille-Flandres.

- IC I : Antwerpen - Brussel - Charleroi

Deze laatste dienst werd aanvankelijk met I11-rijtuigen en reeks 21/27 gereden met aan iedere zijde een locomotief. Opvallend is ook dat naar Luxemburg met gelijkspanningsstellen wordt gereden niettegenstaande de beperkte mogelijkheden in dit laatste station op 3000 Volt gelijkspanning. Tevens zijn er in het weekend 'Deense neuzen' op enkele stoptreindiensten te zien wegens voldoende materieel.

MS 80 (Braeks) :

De Braeks hebben stilaan de mindere diensten overgenomen. Toch zijn de IC L (Poperinge - Zottegem - Brussel - Dendermonde - St. Niklaas) en IC M (Brussel - Namen - Dinant / Liers) met dit materieel nog actief, vooral omdat DMT-materieel op enkele zijlijnen (nog) niet is toegelaten. Ook bij gebrek aan beschikbare M4-stammen springt dit materieel regelmatig bij, bv. op de IC F Quiévrain - Brussel - Verviers. Voor het overige nemen de Braeks de hoofd-



Dieselrangeerlocomotief 8516 duwt de Abay-bovenleidingstrein waarin een speciale kraan de nieuwe masten in de grond plant. Berchem-Antwerpen 6 maart 2001. Foto : Alain Janmart.

moot van de IR-diensten voor hun rekening :

- IR a : Leuven - Mechelen - St. Niklaas/Antwerpen C.
- IR g : Brussel - Lier - Turnhout
- IR h : Gent - Aalst - Brussel - Luchthaven
- IR i : De Panne - Gent - Brussel - Luchthaven
- IR j : Quévy - Bergen - Brussel - Luchthaven
- IR k : Charleroi - Bergen - Doornik

Ook op de IR c (Antwerpen - Hasselt - Luik) komen Braeks in actie, zij het dan hoofdzakelijk tijdens het weekend.

MS 75 (viertjes) :

Ook dit materieel is wat op de terugtocht en rijdt nu al meerdere stoptreindiensten. Daar op een aantal hoofdassen momenteel 160 km/h kan gereden worden (de MS 75 hebben slechts een top van 140 km/h) zijn deze treinstellen eerder geschikt voor minder snelle lijnen en stoptreindiensten, waar 140 km/h tussen twee stops toch bijna nooit gehaald wordt. Bovendien gedraagt dit materieel zich 'slip-arter' dan klassieke motorstellen en duikbrillen (MS 86). Toch blijven nog enkele IR-relaties dit materieel trouw namelijk :

- IR l : Binche - La Louvière - Brussel - Ottignies - Louvain-La-Neuve
- IR n : Jambes - Namen - Charleroi - Brussel - Antwerpen C. - Essen
- IR b : Brussel Z. - Mechelen - Antwerpen C., gekoppeld aan de L-trein Antwerpen C. - Boom - Puurs

Deze laatste dienst noemt officieel nog wel "IR", maar stopt bijna in alle tussenstations.

• **Rijtuigen**

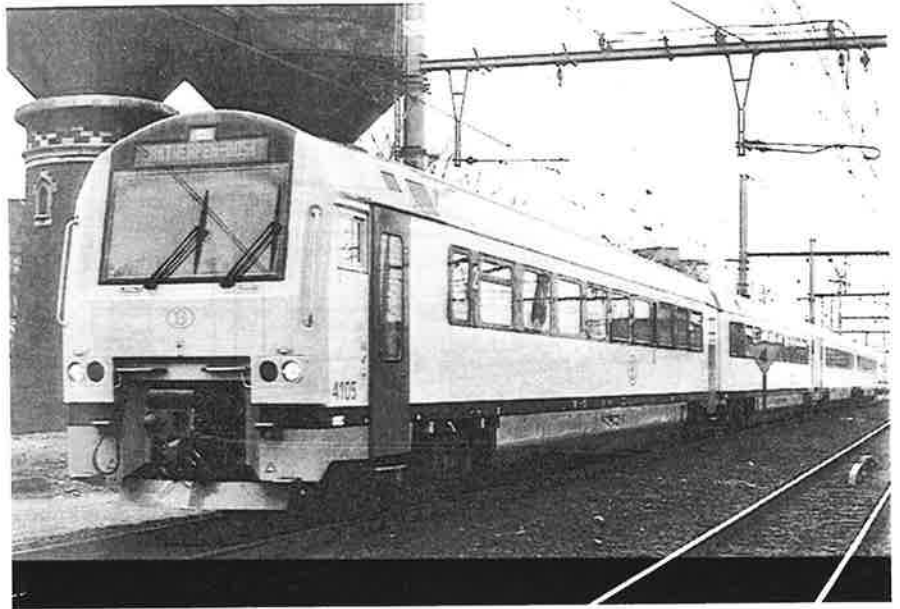
M2-rijtuigen :

Deze omvangrijke reeks rijtuigen — gebouwd tussen 1958 en 1960 — blijven nog in dienst tot de 340 nieuwe M6-dubbeldekrijtuigen zijn geleverd. Men vindt ze nog steeds op alle diesellijnen en op een groot aantal P-treinen. De volledige afvoer van het M2-materieel is in 2005 te verwachten. Vermoedelijk eindigen ze hun loopbaan achter tijdsgenoten van de reeksen 22 en 25.

M4-rijtuigen :

Deze rijtuigen vinden we nu bijna uitsluitend terug achter elektrische trekkrachten, omdat ze zonder 3000 Volt niet kunnen functioneren. Vele P-treinen worden met dit materieel gereden, vaak nog met een e-loc reeks 22 voorop. Nog slechts twee intercity's en één interregio rijden met dit materieel, en bijna uitsluitend in combinatie met reeksen 21 of 27 :

- IC F : Quiévrain - Bergen - Brus-



Twee gekoppelde dieselmotorwagens staan voor de toenmalige wassertorens. Antwerpen-Schijnpoort 5 maart 2001. Foto : Alain Janmart.

- sel - Luik - Verviers
- IC H : Moeskroen - Bergen - Brussel - Schaarbeek
- IR f : Kortrijk - Gent - Dendermonde - Mechelen

M5-rijtuigen :

Dagelijks rijden er drie vaste dubbeldekstammen type M5 voor de IC N Antwerpen Centraal - Brussel Zuid in trek- en duwformatie. In vergelijking met andere IC 's is het comfort beneden alle verhoudingen. De overige dubbeldekrijtuigen M5, waarvan in totaal 130 zijn gebouwd, doen slechts één slag naar en van Brussel per werkdag.

• **Elektrische locomotieven**

Reeks 11 :

Niemand weet wat er in 2005 gaat gebeuren met de huidige Benelux-diensten Amsterdam - Brussel, na het in dienst komen van de HSL tussen Rotterdam en Antwerpen. Daar de reeks 11 niet op 25 kV ~ kan rijden, is het weinig waarschijnlijk dat deze IC-verbinding parallel en concurrerend met een uitgebreide Thalys-dienst gehandhaafd blijft. In ieder geval is er in het goederenverkeer werk genoeg voor de reeks 11, als opvolger van de tweespanningslocs reeks 25.5.

Reeks 13 :

Van de 60 te leveren machines is einde april 2001 reeds de 1352 te Brugge waargenomen. Dit wil zeggen dat er veel locs werkloos aan de kant staan, want alleen de IC-diensten Oostende - Eupen en Oostende - Antwerpen zetten deze locs volgens plan in. Alleen al in Oostende kan men meer dan 10 locs (werkloos) aantreffen. De Luxemburgse spoorweg (CFL) zijn niet erg opgetogen met hun zusterreeks 30 (3001 tot 3020) welke

volgens hen niet voldoen aan de verwachtingen. Een belangrijk deel van de reeks 13 krijgen in Stockem hun nieuwe thuisbasis voor diensten tot over de landsgrens. Belangrijk is ook dat de SNCF deze e-loc heeft goedgekeurd voor het berijden van het Franse net. Als een soort van tegenprestatie is ook de Franse 36000-reeks, geschikt voor 25kV, 3000V en 1500V, goed bevonden voor het NMBS-net. Na het geschikt maken van de lijn 53 voor DMT-verkeer, moeten deze Franse 'driestromers' goederentreinen slepen tot Muizen-Dry Port nabij Mechelen.

Vanaf juni 2001 zouden de huidige diensten van de reeks 20 stilaan overgenomen worden door locs reeks 13 met als eerste enkele gesleepte internationale diensten over lijnen 161 en 162 naar Luxemburg.

Reeks 20 :

Voor de goederendienst in het zuiden komt de reeks 13 in de plaats van de reeks 20. Hierdoor heeft men een ander inzetgebied voor de reeks 20 moeten vinden, en gevonden, het slepen van zware goederentreinen vanuit de Antwerpse haven. Door het wegvallen van de diesellocs reeks 51 moeten daar andere trekkrachten de zaak draaiende houden.

Reeks 23 :

Op termijn moeten alle 23-ers Antwerpen Noord als onderhouds- en uitvalsbasis krijgen. Deze locreeks draagt voorlopig het predikaat "onmisbaar". De locs zijn in staat om in treinschakeling de zwaarste lasten te kunnen trekken. Ze blijken, niettegenstaande hun hoge ouderdom, redelijk bedrijfszeker en moeten nadrukkelijker het tekort aan trekkracht aanvullen na de af-

voer van de reeks 51.

Reeksen 22 en 25 :

Over de reeksen 22 en 25 doen geruchten de ronde over de geleidelijke afvoer van deze locomotieven, alleen weet men nog niet goed welke andere tractie-eenheden in vervanging kunnen komen. De nieuwe reeks 13 compenseert in eerste instantie de afvoer van diverse diesel- en sneltreinlocomotieven, terwijl tegelijk ook doorschuifoperaties (o.a. reeks 20) plaatsvinden. In ieder geval kunnen sommige van deze veteranen een stevige lik verf gebruiken.

• **Dieselmotorwagens**

Reeksen 44 en 45 :

Nog acht motorwagens van elke reeks doen hun laatste jaar dienst. Per 28/05/02 moeten ze allen vervangen zijn door de nieuwe tweedelige motorwagens reeks 41. Ook op de Ardeense zijlijnen, onder een volledige rijdraad, blijven dieselmotorwagens de dienst uitmaken.

• **Diesellocomotieven**

Reeksen 51 - 52 - 53 - 54 :

Op 1/1/01 waren er nog 65 lijndiesellocs reeks 51 actief. Volgens planning moet dit aantal tegen het jaareinde met 50 eenheden gedaald zijn. Hun activiteiten moeten door elektrisch materieel én door een deel van de nieuwe Siemenslocs reeks 77 overgenomen worden. Van de GM-locs 52 - 53 - 54 zijn er momenteel nog 29 in dienst maar hun taken zullen in 2004 overgenomen worden door e-locs reeks 13 en 30(CFL), waarna buitendienststelling van de 'ex-bolle-neuzen' volgt.

Reeks 55 :

Voor de 38 nog rijvaardige diesellocs is een geleidelijke vermindering van het effectief voorzien. Volgens planning zouden er 10 eenheden in 2005 overblijven. Waarschijnlijk dat dit de TVM-locs en enkele 'blauwe' 55-ers zullen zijn. Veel zal afhangen van de Europese concurrentie en het toegankelijk zijn van ons net voor vreemde locomotieven, toegankelijkheid die via Europese richtlijnen gepropageerd wordt. Indien een vervolgorde voor de reeks 77 niet wordt uitgevoerd, of er een tekort aan trekkracht te verwachten is, dan zouden meerdere 55-ers in dienst blijven. Het volledig buiten dienst stellen van deze reeks is voor 2011 niet te verwachten.

Reeks 59 :

Van deze onverwoestbare en stilaan legendarische machines zijn nog 8 exemplaren in dienst, in principe bestemd voor werfstreinen op de HSL-lijnen. In het begin van dit jaar gingen 2 machines verloren na een zware aanrijding op de HSL

2 met 2 collega's van de reeks 76.

Reeks 62/63 :

Ook voor deze GM-locs is er een geleidelijke vermindering te verwachten. Van de oorspronkelijk 136 eenheden doen er nu nog 85 dienst. Binnen vier jaar zouden dit er nog 40 kunnen zijn, waarna dit quotum bevroren blijft. Van die 40 overblijvers is het gros tewerkgesteld bij dienst Baan. Nochtans zijn er redenen om spaarzaam met deze machines om te springen, vermits 5 eenheden aan het Nederlandse ACTS zijn verkocht na revisie. Misschien is verkoop wel interessanter dan afbraak.

Reeksen 70 - 71 - 75 :

Zoals verwacht zijn de 7102 en 7103 als eerste buiten dienst gegaan na het verwerven van de nieuwe 77-ers. Onverwacht volgde het uit dienst nemen van de reeks 75, dit na onderhandelingen met Italiaanse kopers. De 7501 kan, als gevolg van een zware aanrijding, nog slechts dienen als onderdelenleverancier. Enkel de 5 overblijvers van de reeks 70 kunnen nog sporadisch waargenomen worden op lijn 52 of in de Waaslandhaven, maar waarschijnlijk niet lang meer.

Reeks 80 :

De helft van deze rangeermachines zijn buiten dienst gesteld, terwijl de andere helft tegen 28/05/02 eveneens aan de kant moet. Welke locomotieven het werk gaan overnemen is afhankelijk van de stelplaats van waaruit de diensten afhangen. Vermoedelijk zullen nieuwe 77-ers en overvloedige 73-ers vanuit Antwerpen het rangeerwerk moeten voortzetten.

Reeksen 84 - 85 :

Nog steeds zijn er rangeerlocs reeks 84 actief in verscheidene stations, al is hun aantal wel fel teruggelopen. Ook de dienst Baan heeft enkele 84-ers in gebruik en zal deze moeten omruilen tegen 62-ers. Voor de reeks 85 brandt het pitje ook steeds lager. 10 stuks zijn aan hun laatste rangeerwerk toe.

Reeks 91 :

Van de oorspronkelijk 60 locotraktoren zijn er nog 31 in dienst. Het is onduidelijk welke kant het met deze zwakke tweeassers opgaat. Er is geen planning voor dit loctype in het vooruitzicht gesteld. Waarschijnlijk zullen ze bij grotere defecten gewoon buiten dienst gezet worden.

• **Infrastructuur**

Verscheidene leden hebben gevraagd of er geen kaartje kon getekend worden van de aansluiting van de HSL 4 (Antwerpen - Nederlandse grens) met de lijn 12 te Antwerpen Luchtbal. In dit nummer wordt hun wens vervuld.

Erik Heylen



Plan : Erik Heylen

DE LIJN

ALGEMEEN

• CONNEX, een belangrijke vervoersmultinational.

Niet meer weg te denken op de openbaar-vervoermarkt in (West-) Europa in het algemeen en in België in het bijzonder is de Franse multinational Vivendi Universal. Dit is een fusie van Vivendi, Seagram en Canal+, dewelke een jaaromzet realiseert van om en bij de 2052 miljard Bfr of 51.3 miljard Euro. Het heeft naast een tak amusementsactiviteiten ook een milieutak. Daaronder valt onder meer de CGEA (Compagnie Générale d'Entreprises Automobiles). Deze laatste houdt zich op zijn beurt bezig met afvalverwerking (Onyx) en — waar het ons om gaat — openbaar vervoer, onder de naam Connex Group. Hieronder ressorteren volgende afdelingen: CGEA Connex (Frankrijk), Connex UK (Groot-Brittannië), Connex Deutschland (Duitsland), CTSA (Spanje en Portugal), Connex Asia Pacific (Australië en Fillipijnen) en tenslotte Connex Transport AB (Noord- en Oost-Europa). Dit laatste omvat naast Zweden, Finland, Denemarken, Noorwegen, Polen, Tjechië ook nog Nederland en België. Laten we even de Europese tak, Connex AB, wat van naderbij bekijken.

land	omzet	medewerkers
	(in milj Bfr)	
België	1746	630
Denemarken	1980	1080
Finland	1152	600
Nederland	3960	1300
Noorwegen	1152	400
Polen	252	200
Tjechië	990	1200
Zweden	8190	3440
	(Linjebuss)	
	8550	2830
	(metro Stockholm)	

Deze tak totaliseert ongeveer een elfduizend medewerkers met 3890 autobussen en 900 metrostellen en realiseert een omzet van 24,840 miljard Bfr.

De algemeen directeur is Jérôme Jeaffroy en zijn commercieel en operationeel directeur de Belg Frank Driessens van autobus De Polder.

In België is Connex zowel bij de TEC als bij De Lijn actief met de uitbating van verpachte lijnen. Zolang de overheid de touwtjes in handen houdt inzake exploitatie is er nog niet veel aan de hand; zij bepaalt nog steeds de frequenties en dienstregelingen. Maar bedrijven zoals Connex zijn prive-ondernemingen en die hebben de ge-



De Limburgse 5975 is tesamen met de 5973 en 5976 uitgeleend aan Connex. Op 1 april brande zowat het gehele autobuspark van Van Coillie uit. Torhout 2 mei 2001. Foto: Luc Couscheir.

woonte om winst na te streven. Het is dan ook niet denkbeeldig dat, wanneer zij eenmaal een machtspositie bekleden, er duchtig zal gesnoeid worden in de dienstverlening van vooral de zwakke lijnen. Connex belooft wel te investeren in kwaliteit (materieel), zonder de klant uit het oog te verliezen (bediening van zwakke lijnen). Wat wel vast staat is dat er in onrendabele ritten (de zgn. 'dode kilometers') duchtig zal gesnoeid worden. Ook zullen de autobussen minder stilstaan door een beter onderhoud en dus beter renderen.

In een interview met een Nederlandse krant naar aanleiding van de toen nakende overname van de

BBA, verklaarde Frank Driessens dat de door Connex overgenomen maatschappijen in hun vertrouwde kader mogen blijven.

• Bestelling van autobussen

In het najaar zal De Lijn opnieuw een bestelling plaatsen voor 160 autobussen. Dit vertegenwoordigt een waarde van ongeveer één miljard Bfr. De levering zal gebeuren in de periode 2002 – 2003. Een tabel met aantallen voorzien per type en per entiteit vindt u op de volgende pagina.



De 4001 35 van VBM op 4 mei 2001 aan het vernieuwde autobusstation van Hasselt. Deze Van Hool T915CL autocar doet dienst op de sneldienst. Foto: Luc Couscheir.

entiteit	AN	OV	VB	LB	WV	Totaal
microbussen (buurtbussen)	12				8	20
citybussen	8		1		15	24
streekbussen			20			20
gelede streekbussen			17			17
stadsbussen	31	19				50
gelede stadsbussen		8		15		23
totalen per entiteit	51	27	38	15	23	154

7009	Tommy Hilfiger	februari	ex Canal +
7010	Pharmaton	vanaf februari	ex Cappuccino
7014	Apollinaris	april	ex Esprit
7017	Cote d'Or	maart	ex Chantelle
7026	Monster.BE	februari	ex Canal +
7039	Cote d'Or	februari	ex Zuidrand

Deze tram reed gedurende enkele dagen in zijn "De Lijn" schildering.

ANTWERPEN

• Reclametrans

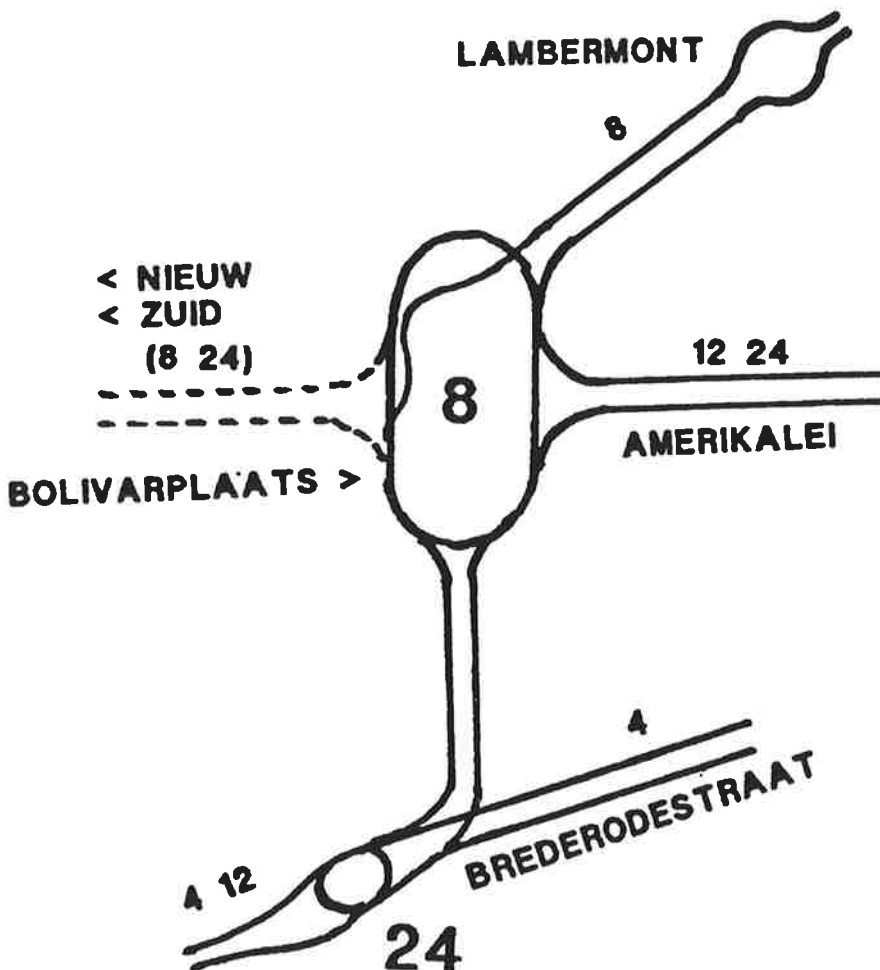
Hierbij een lijst met recente aanpassingen van de Antwerpse reclametrans.

• Spoorwerken

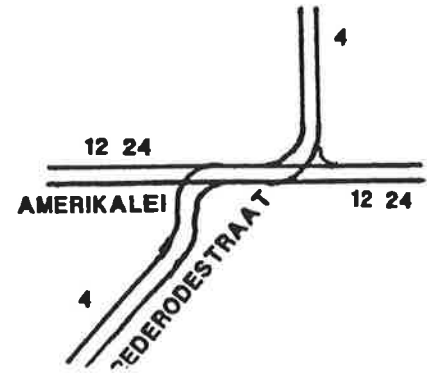
Lijnen 10 en 12

Vanaf vrijdag 23 tot en met zondag 25 maart waren er belangrijke spoorwerken aan de splitsing van

de lijnen 10 en 24. Ter gelegenheid van herprofilingswerken werd de sporensituatie enigszins aangepast. De "chicane" die zich net voor de splitsing bevond werd verplaatst naar het traject van lijn 10. Voor lijn 24 komt de halte richting Silsburg tegen het voetpad terwijl in de tegenrichting een perron wordt voorzien, allebei gemeenschappelijk met streeklijn 42.



Plan : Luc Couscheir



Plan : Luc Couscheir

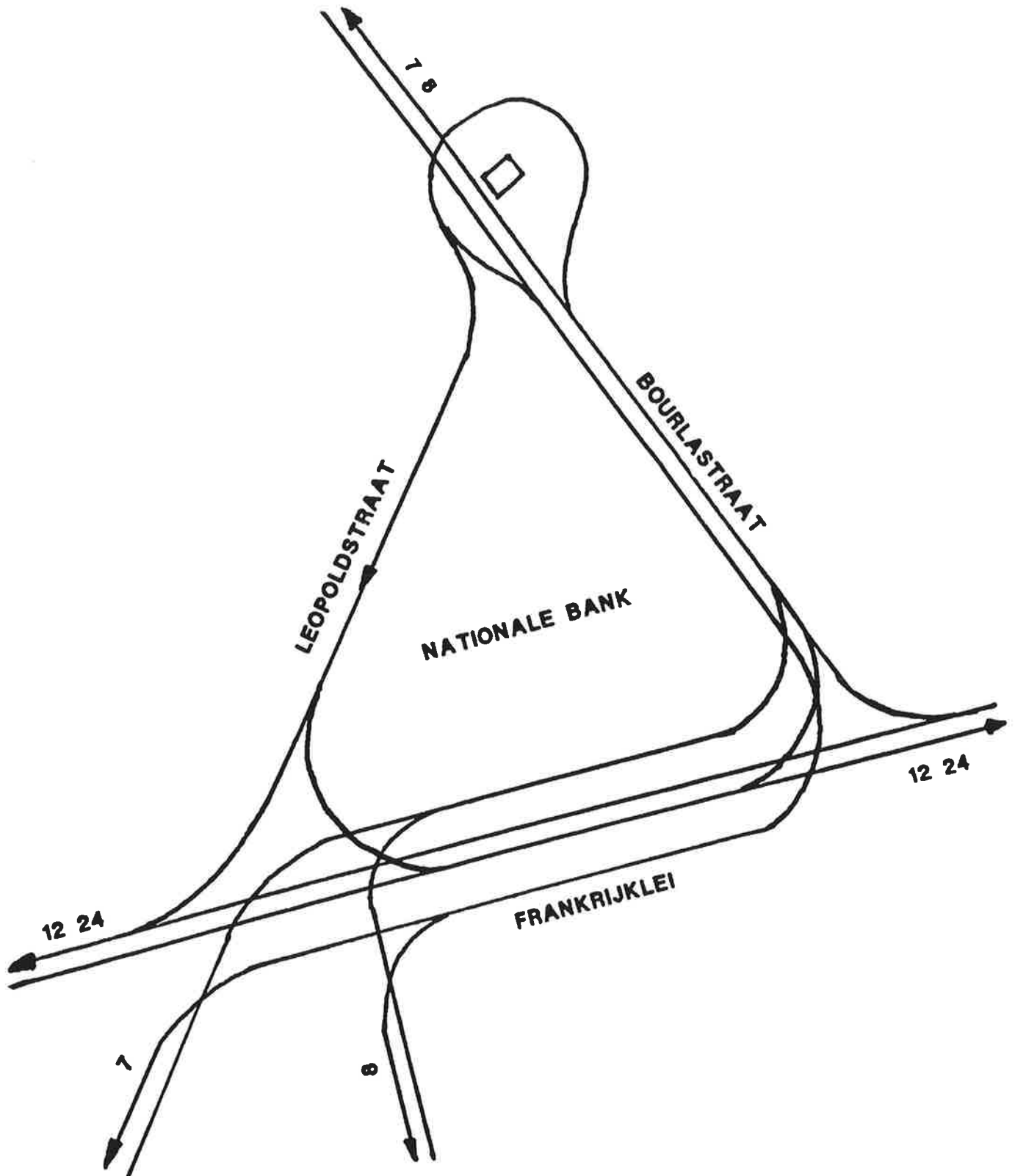
Reeds vanaf maandag 19 maart reed lijn 10 stadinwaarts via de Engelselei. Op vrijdag werd omstreeks 11 uur lijn 10 beperkt tot het traject Melkmarkt - Astridplein. Voor lijn 24 was dit het geval omstreeks 19:30 uur en dit tussen Zuidstation en eveneens Astridplein. Op de andere lijngedeelten reden autobuspendels.

Op zaterdag en zondag reed de pendeldienst van lijn 10 over het gehele traject. Vanaf maandag 26 maart reed lijn 24 op zijn beurt richting Silsburg nog gedurende enkele weken via de Engelselei.

Op zaterdag 21 en zondag 22 april werden nog spoorvernieuwingswerken uitgevoerd aan het Cogelsplein. Een buspendel reed hier ook tussen Stenenbrug en Deurne. De belangrijke streeklijn 41 en varianten gebruikt gemeenschappelijk met lijn 10 een eigen bedding stadinwaarts.

Spoorwerken Lijn 12

Deze werf waarvan reeds in vorige nummers werd bericht sleept zich langzaam maar zeker naar zijn einde. Nadat tijdens de eindejaarsperiode terug verkeer op dubbelspoor geschiedde werd vanaf 12 januari 2001 terug een enkelspoor-exploitatie ingericht op het nieuwe spoor richting Wim Saerensplein. Van 28 februari werd er dubbel gereden tussen de Viséstraat en het plein. Volgende episode ving aan op 9 maart met enkelspoor-exploitatie tussen de nijverheidsstraat en de kerk in de Van Kerckhovenstraat, ook op het spoor richting Wim Saerensplein. Ondertussen waren de stratenmakers druk doende om de nieuwe rioleringsbuizen onder het smalle gedeelte van de Van Kerckhovenstraat te persen. Dit gebeurde om de hinder die was ontstaan bij het opstarten van de werf te beperken. Daarvoor werd er zowaar een heuse bouwput gegraven waarin de persinstallatie werd geplaatst. Dit alles doet ons terug denken aan de techniek, destijds toegepast op het Astridplein waar alzo de dakplaat van het station "Astrid" werd gebouwd. Van vrijdag 6 tot zondag 8 april werd de nieuwe riolering dan



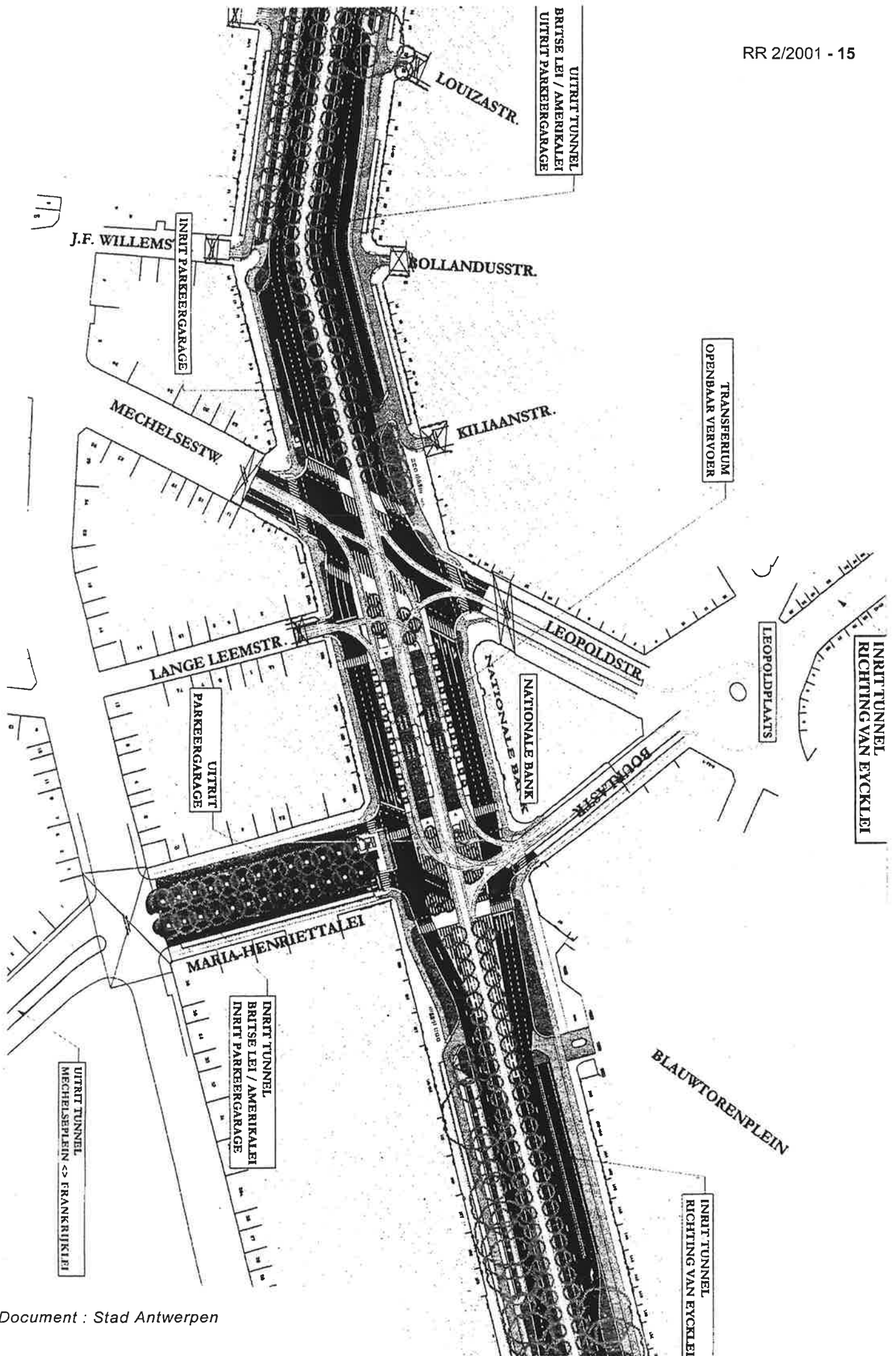
Plan : Luc Couscheir

aangesloten aan het kruispunt met de Dambruggestraat. Het tramverkeer was dan ook onmogelijk en de trams van Lijn 12 werden van Astridplein afgeleid via Lijn 24 naar Silsburg. Omdat de trams van Lijn 12 ook met film 24 naar Silsburg reden, lieten reizigers voor Lijn 12 alle trams passeren! Een buspendel reed vanaf de Rooseveltplaats via de Kerkstraat (Lijn 23) naar het sportpaleis en de

Bisschoppenhoflaan naar het Wim Saerensplein. In de Gryspeerstraat zijn momenteel ook vernieuwingswerken in uitvoering zodat de buspendel niet langs daar kon rijden. Was een gesplitste 12 tussen Schoonselhof en Astridplein enerzijds en Wim Saerensplein en Sportpaleis anderzijds niet eenvoudiger geweest? Op het tussenliggende gedeelte rijdt immers ook nog Lijn 3 via de premetro en de

reeds vermelde buslijn 23.
Luc Coucheir

• **spoorwerken op de lijnen 4, 12 en 24**
Vanaf 3 maart zijn er spoorvernieuwingswerken aan de gang in de Brederodestraat. Wegens het drukke tramverkeer was het de bedoeling om de sporen in de nachtelijke uren te vervangen, maar dat was buiten de plaatselijke bewo-



ners gerekend. Zoals we dat reeds enkele keren had ondervonden op andere plaatsen werden de werken na een klacht op last van de politie stilgelegd met natuurlijk een "gat" bij aanvang van de tramdienst. Gelukkig werd er gewerkt op het spoor richting Hoboken, zodat de tramwagens toch nog op hun respectievelijke lijnen konden komen. Buiten de lijnen 4, 12 en 24 rijden ook de in- en uitrukkende wagens van lijn 10 via deze straat. De trams werden tot het herstel van de sporen opgehouden aan de lus Zuidstation voor de lijnen 4 en 12 enerzijds en aan de Leopoldplaats voor lijnen 12 en 24 anderzijds.

In vorig nummer hebben we uitgebreid aandacht besteed aan de herinrichting van de leien. Wegens procedurefouten en een groot aantal bezwaren van bewoners en veiligheidsdiensten zal alles wat later van start gaan. Vooral de situatie voor het autoverkeer, met de verschillende tunnels die in de omgeving van de Nationale Bank voorzien zijn, oogste heel wat kritiek. Ook blijkt het viersporige transferium voor heel wat moeilijkheden te zorgen. Door het meermaals kruisen (lijn 8) dreigen de trams zichzelf "vast" te rijden. Om toch naar met het werk te kunnen starten — en de subsidie niet te mislopen — werd het gedeelte 'Nationale Bank' voorlopig uit het dossier gelicht.

Op pagina 19 in het vorige nummer vond u een overzichtsplan van de huidige situatie, samen met de voorziene aanpassingen. Hierna geven we in detail de sporenloop aan van de drie plaatsen die op dit plan in een kader werden geplaatst. Wat het kruispunt Nationale Bank betreft is dit de oorspronkelijk geplande situatie, maar die wordt dus wellicht nog aangepast. Krijgt ongetwijfeld nog een vervolg...

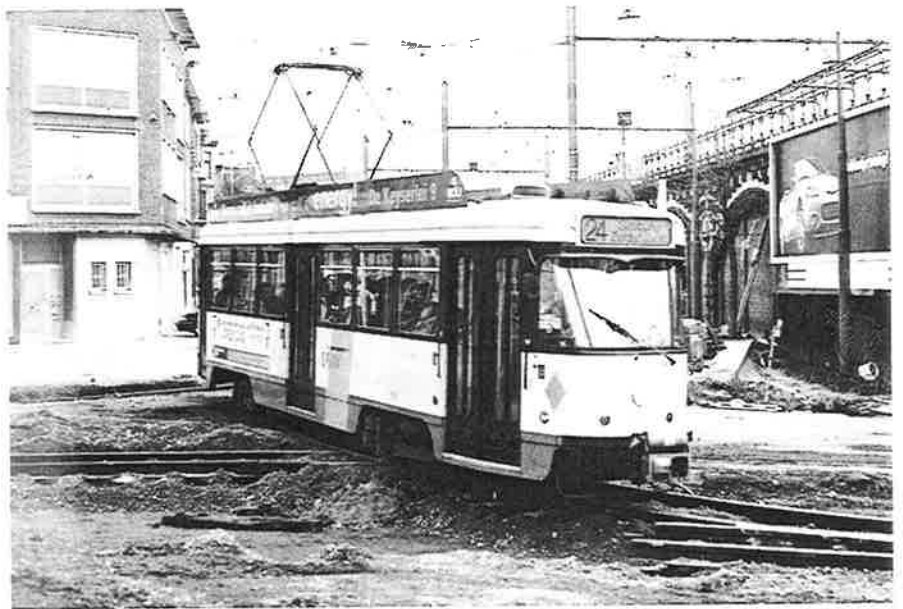
• Inzet trammaterieel

Met het hernemen van de leveringen van de hermelijnen komt er eindelijk wat meer armslag in het Antwerpse (en Gentse) tram-

De 7105 komt uit de Engelselei en vervolgt zijn weg richting Silsburg. Op de voorgrond ontbreken nog de rails. 26 maart 2001. Foto : Luc Couscheir.

Pcc 7024 rijdt naar de Melkmarkt over de nieuwe sporen. Ter hoogte van de tram de "chicane" die voorheen voor de splitsing lag. 26 maart 2001. Foto : Luc Couscheir.

Ook op lijn 10 werden rails vernieuwd aan het Cogelsplein. 21 april 2001. Foto : Luc Couscheir.



bestand. Vooral in de week rijden er nu in Antwerpen meer gekoppelde trams. Ontegensprekelijk is lijn 3 de grote winnaar. We zien hierop steeds ofwel hermelijnen ofwel gekoppelde PCC's rijden. Lijn 7 heeft gedurende de ochtendspits terug een gekoppeld PCC-stel en op zaterdag zelfs drie. Ook lijn 8 kreeg gekoppelde PCC's, al worden die nu meer en meer vervangen door hermelijnen. Deze maken hier ook tijdens de weekends de dienst uit.

De lijnen 10 en 24 krijgen, zowel in de ochtend- als in de avondspits, drie tot vier gekoppelde diensten, waarvan er enkelen ook tijdens de daluren blijven rijden. Daarnaast heeft lijn 11 eveneens enkele gekoppelde PCC's gekregen. Op lijn 12 rijden op zaterdag 6 van de 11 diensten gekoppeld. Lijn 15 tenslotte rijdt zoals lijn 3 met hermelijnen, aangevuld met gekoppelde PCC's.

Door het inzetten van de nieuwste trams op lijn 8, wil de directie deze wagens zoveel mogelijk bovengronds aan de reiziger aanbieden. Hierbij moet wel aan enkele voorwaarden voldaan worden: inzet mogelijk vanuit PAL en het op de lijn brengen via de pre-metro. Een dienst die bovengronds in- of uitrukt via lijn 12 komt (voorlopig) nog niet in aanmerking.

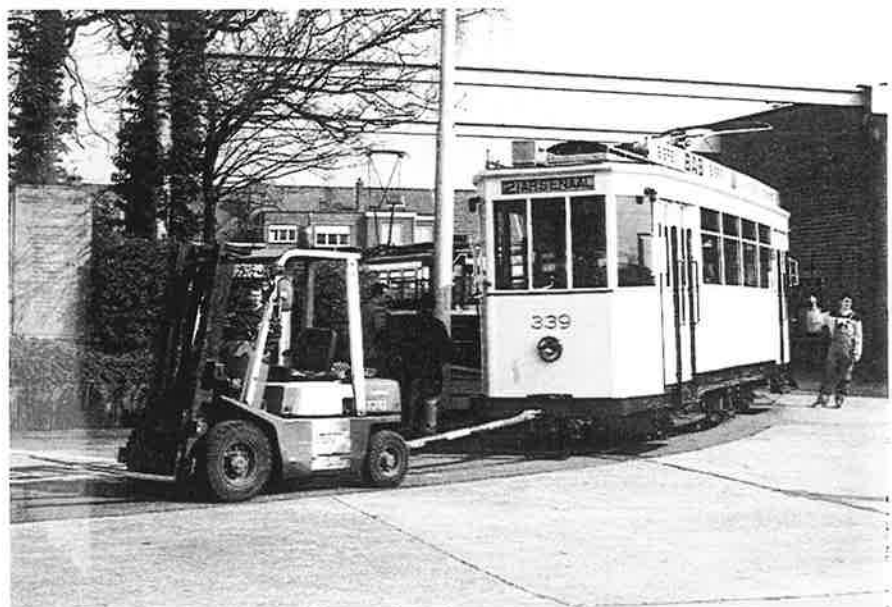
Gevolg van de instroom van de nieuwe trams is plaatsgebrek in de twee tramstelplaatsen. De vier toekomstige sporen in PAL zijn er nog niet, zodat tijdens de nacht ook de werkplaats gedeeltelijk als 'slaapplaats' fungeert. In Hoboken is ook de oude centrale werkplaats nog niet verbouwd tot volwaardige stelplaats.

Sinds eind april rijden de volgende PCC's niet meer in de normale dienst: PCC 7000 werd museumtram 2000, PCC's 7011, 12 en 13 staan afgesteld en PCC's 7028 en 30 zijn ontstaan van een aantal vitale onderdelen. De eerste echt af te breken tram is de 7023 (die het slachtoffer werd van een aanrijding

Pcc 7112 op lijn 24 rijdt op 26 maart 2001 via lijn 10 naar de Engelselei. Foto : Luc Couscheir.

Overdreven tramdrukke aan de terminus Silsburg van lijn 24. Ten gevolge van de onderbreking aan de Van Kerckhovenstraat. 6 april 2001. Foto : Luc Couscheir.

Op 22 april gooide de Vlaamse overheid haar deuren open. Hierbij oldtimer 339 "gekoppeld" met de 7741 in de stelplaats Gentbrugge. Foto : Luc Couscheir.





met de 7005, dewelke nog wel hersteld wordt).

• Nieuwe autobussen in dienst

Momenteel is de indienststelling van de 25 gelede Jonckheere-Volvo B10M-autobussen (nrs. 3986 – 4010) volop aan de gang. Later dit jaar komen nog 17 standaardstreekbussen het autobuspark vervoegen, waardoor ook in Antwerpen de A 120-ers zouden moeten verdwenen zijn. Het stijgende vervoer van de 65-plussers zal echter nog een tiental oude autobussen noodzakelijk maken, samen met de beste exemplaren uit de reeks 2100 – 2123.

WEST VLAANDEREN

• Kustlijn

De BN-kustrijtuigen 6000 - 6049 komen na 20 jaar dienst stilaan in aanmerking voor een 'mid-live' - vernieuwing. De vele wijzigingen aan de 'look' na diverse grotere of kleinere aanrijdingen zijn wel heel opvallend. Boze tongen beweren zelfs dat geen twee kustrijtuigen er nog gelijk uitzien. Bovendien heeft er zich in 2000 een reizigers-explosie voorgedaan (vooral door 65+ers) waaraan men moeilijk het hoofd kan bieden. Een aantal wijzigingen zijn dan ook te verwachten waaronder :

- Levering en tussenvoegen van tussenbakken voor al de resterende enkelgelede trams
- Inbouw van aircó boven de bestuurderspost
- Grondige revisie van het hele rijkpark, gespreid over enkele jaren
- Aanbrengen van een meer afgerond en verend front, dat zo de gevolgen van aanrijdingen moet verminderen

De reeds bestelde tussenbakken zullen langer zijn dan diegene die nu in dienst zijn (lengte 8 meter). Voor het tussenplaatsen van de nieuwe tussenbakken zijn er natuurlijk ook draaistellen nodig. Deze worden in eerste instantie genomen van de rijtuigen 6000 (prototype) en 6131 (dubbelrichting). Deze beide tramwagens gaan definitief buiten dienst wegens hun

Pas afgeleverd was het belbusje 4033. Gentbrugge, 22 april 2001. Foto : Luc Couscheir.

In het onderhoudscentrum Hasselt staat een belbus van de eerste generatie. 22 april 2001. Foto : Luc Couscheir.

In het vernieuwde onderhoudscentrum Turnhout staat de splinternieuwe 3988. Alle 25 autobussen zijn bestemd voor de entiteit Antwerpen. 22 april 2001. Foto : Luc Couscheir.

technische afwijkingen, zodat men meer standaardisatie in het rijtuigpark brengt.

Het is onnodig te zeggen dat ze verder leverancier zullen worden van wisselstukken, ten behoeve van de resterende rijvaardige tramvloot. Als enige vreemde blijft 'de Manilla' 6102 in dienst, voor speciale verkorte ritten en voor afsleping van defecte voertuigen op de lijn. Men heeft geopteerd voor het verlengen van de bestaande tramrijtuigen boven het meer frequenter rijden, aangezien de kans op de gevreesde tram-/trambotsingen dan ook gevoelig toeneemt. Aangezien men op de kustlijn moeilijk blokseinen kan installeren en de topsnelheid dikwijls de 80 km/h overschrijdt (remafstand al 150 meter) is dit misschien wel de juiste beslissing. Ook het inbouwen, of liever opbouwen van de airco boven op de bestuurderspost zal het uitzicht grondig veranderen. Als eerste gaat de 6042 de met een grotere gestalte in dienst komen. Naast de filmkasten zal men ook een brede zwarte schildering aanbrengen, waarvan men hoopt dat de richtingsfilm beter leesbaar wordt. Verder moet het hoekige (en lelijke) front aangepast worden met een verende materie, vergelijkbaar met de Hermelijntrams. Ze moeten dan, na lichtere aanrijdingen, in hun oorspronkelijke vorm terugplooiën. Bovendien zal het front meer afgerond worden. Wel moet er bijverteld worden dat aan de achterzijde niets verandert; de koppelingen blijven dus ook.

Erik Heylen

• Citybussen te Kortrijk

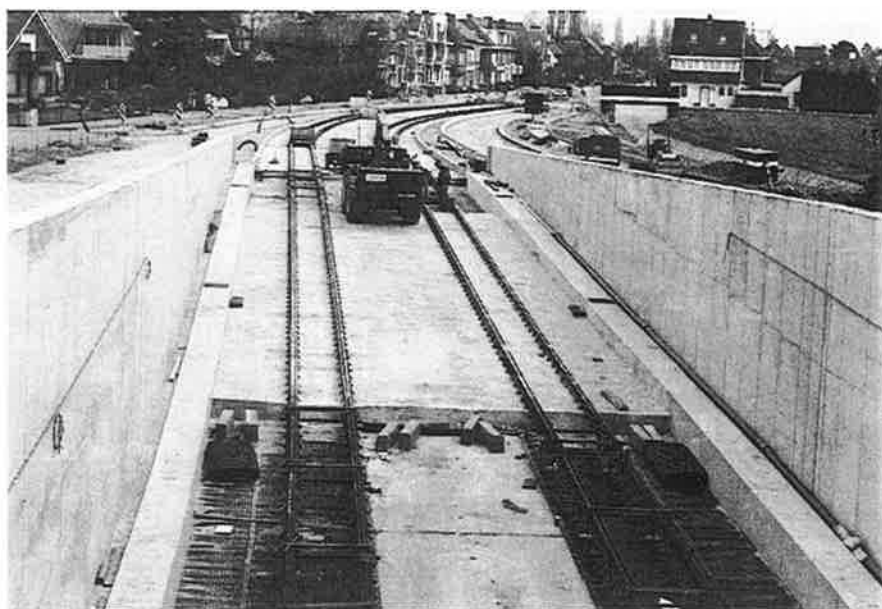
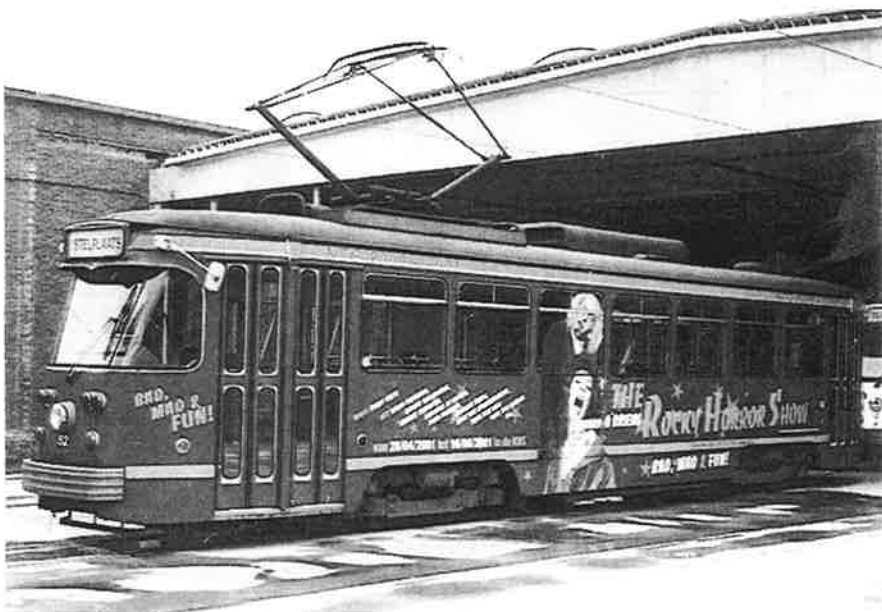
In Kortrijk heeft De Lijn drie citybussen van het type Cito van Daimler-Chrysler (Mercedes) in dienst gesteld op het stadsnet. Zij worden gehuurd bij Evobus en kregen de nummers 4165 - 4167. Ook het vernieuwde stadsnet van Roeselare kreeg 10 gelijkaardige

Nieuw in Kortrijk. Deze Mercedes CITO autobussen zijn hier in dienst op het stadsnet. 2 mei 2001. Foto : Luc Couscheir.

Lagevloertram 7202 of 7207 in de omgeving van het prachtige Museum voor Schone Kunsten. 28 april 2001. Foto : Alain Janmart.

Wondelgem-Industrieweg : Op deze maandag tussen twee zondagen in, wacht lagevloertram 6303 tot de vorige (lagevloertram) weg is van het doodspoor. 30 april 2001. Foto : Alain Janmart.





autobussen, maar de uitbating gebeurt hier door pachters.

LIMBURG

• Stelplaatsverdeling

De entiteit Limburg heeft als eerste zijn A 120-autobussen buiten dienst gesteld. Bij het verschijnen van RR 2/2000 waren er nog een groot aantal van deze bussen aanwezig. De komst van 53 nieuwe Jonckheere-autobussen met Volvo-aandrijving maakt evenwel een stevige verjonging van het wagenpark mogelijk. De oudste reeks is nu deze van 26 LAG AI 450-autobussen uit 1985. De reeks Mercedes-Evidencebusjes (3440 – 3449) is overgeheveld naar andere entiteiten. De in deze lijst vermelde 5973, 5975 en 5976 zijn uitgeleend aan Connex om bij pachter Van Coillie in Torhout te helpen om een vijftiental uitgebrande autobussen tijdelijk te vervangen.

Op de volgende bladzijde vindt u de nieuwe stelplaatsverdeling vanaf het voorjaar 2001. Op te merken valt dat Leopoldsburg, samen met Koersel en Tessenderlo, het onderhoudscentrum Beverlo vormen.

MUSEA

• Rijtuig 19391

Ex-NMVB rijtuig 19391 werd overgebracht naar de museumlijn van de RTM (N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij) in Oud-dorp (Nederland) op 7 april 2001. Dit aanhangrijtuig werd gebouwd in de jaren 1946-47 bij Franco Belge. Het is gelijk aan een rijtuig van de RTM-serie 1522-1524, die ook gebouwd is door Franco Belge. De oorspronkelijke wielen en assen zullen worden omgebouwd tot 1067 mm. spoorwijdte.

Het rijtuig stond afgesteld in de achterloods van het Trammuseum van Woluwe, na het tragisch ongeval op de toeristische lijn van "Li Trimbleu".

Na de nodige restauratie zal dit rijtuig opnieuw worden ingezet op de RTM-museumlijn.

Rudy Van Iseghem

Gentbrugge, stelplaats 30 april 2001. Foto : Alain Janmart.

Bovenzicht op de tramsporen richting Zwijndrecht-kerk. Zwijndrecht, tramtunnel 23 april 2001. Foto : Alain Janmart.

De heer Steve Stevaert knipt het lint door en verklaart het Vlaams Tram- en Autobusmuseum voor geopend. Groenenhoek 5 mei 2001. Foto : Alain Janmart.

Stelplaatsverdeling Limburg

**Onderhoudscentrum Hasselt
+ Bilzen**

Van Hool A 508	2703-2705 2724
Van Hool A 308	3470-3481 3486-3489
Mercedes Microbus	3242-3243
Peugeot Boxer	3491-3492 3579-3581
Pro City	3369
Van Hool A 600	2864-2875 3510 3513-3522
Van Hool A 500 (3-deurs)	2965-2970
Van Hool A 360	3729-3730
Jonckheere B 10 BLE	3851-3869
LAG AI 450	5971-5976 5991-5992
Van Hool AG 280	2238-2250 2252-2254

**Onderhoudscentrum Beverlo
+ Tessenderlo, Koersel en Leopoldsburg**

Van Hool A 600	2931-2933 3511-3512
Van Hool A 600 LA	3432-3434 3655-3664
Van Hool A 500 (3-deurs)	2963-2964
Van Hool A 500 (2-deurs)	3219-3231
Peugeot Boxer	3371
Van Hool AG 500	3774-3776

**Onderhoudscentrum Kinrooi
+ Lanaken**

Peugeot Boxer	3370
Pro City	3493-3494
Van Hool A 600	2404-2421 3523-3535
Van Hool A 500 (2-deurs)	3232-3236
Jonckheer B 10 BLE	3870-3881
LAG AI 450	5977-5984 5986-5987 5993-5996
Van Hool AG 280	2207-2208 2234-2237
Van Hool AG 500	3777-3780

**Onderhoudscentrum Genk
+ Meeuwen**

Peugeot Boxer	3368
Van Hool A 600	2600-2609
Van Hool A 500 (3-deurs)	2958-2962
Jonckheere B 10 BLE	3829-3850
LAG AI 450	5988-5990

Verenigingsnieuws**1. MAANDELIJKSE
PROJECTIEAVONDEN**

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

22 juni 2001 : **Uit het archief : de NMVB tussen 1975 en 1990** (Alain Janmart). Dia's van de kustlijn tot in de streek van Charleroi, zonder de lijnen in het Brusselse te vergeten, enkele maanden voor de afschaffing.

27 juli 2001 : **Praatavond.**

24 augustus 2001 : **Beelden uit het Donaurijk** (Raf de Landtsheer). Dia's over trein en tram in Tsjechië, Hongarije en Oostenrijk, aangevuld met een greep uit de dia-verkopen van de voorbije jaren.

28 september 2001 : **Videobeelden op scherm geprojecteerd** (Rudy Van Iseghem). Video's van de Vebov-uitstap in Charleroi (1993), motorwagen 181 op lijn 7, de museumlijn van ASVI, en de museumlijn van TTA.

Brussel (20.00 uur, vergaderzaal Anneessens, ingang Fontainasplein)

11 mei 2001 : **Henegouwen, auto-bussen: van NMVB tot TEC, 1980 - 2001** (Luc De Coster).

8 juni : **Fotokijkavond.**

juli en augustus : geen vergaderingen

14 september 2001 : **De laatste jaren van de buurtspoorwegen** (Wouter Janssens). De types S, SO en N in Brabant, Henegouwen en aan de kust.

Brugge (De Londres, 't Zand 15b, Brugge)

Elke eerste zaterdag van de maand om 14.00 uur bijeenkomst in gezamenlijk initiatief van TTO-Noordzee, NVBS/Vlaanderen en Vebov.

2. UITSTAPPEN

2.1 16 juni 2001 : Bezoek aan de werf Antwerpen CS

Bezoek aan de werken van de Noord-Zuidverbinding in Antwerpen, met inbegrip van het Centraal Station en de tunnel onder het Astridplein. Bijeenkomst om 10.00 uur in de grote lokettenhal. Einde omstreeks het middaguur.

Hierbij wordt het bezoek bevestigd; de inschrijving is reeds afgesloten.

2.2 21 juli 2001 : met de TGV naar Parijs en haar nieuwe tramlijnen

De eerder aangekondigde uitstap gaat door, we hebben goedkope tickets kunnen bemachtigen! Iedereen van de deelnemers krijgt nog een individuele brief met alle inlichtingen.

3. VERSLAG VAN DE ALGEMENE LEDENVERGADERING, 17 MAART 2001

Aantal deelnemers : 17

Aantal volmachten : 5

De deelnemers ontvingen voor het begin van de vergadering een kopie van de agenda, van het verslag van de secretaris, van het kasverslag en het budgetvoorstel.

1. Verslag van de vorige ledenvergadering

Het verslag van de algemene ledenvergadering van 18 maart 2000, dat werd gepubliceerd in Rail-Revue 00/2, wordt door de vergadering goedgekeurd.

2. Verslag van de activiteiten in 2000

Er wordt kort verslag uitgebracht van de uitstap op het tramnet van Gent op 18 maart en de uitstap naar het museumbedrijf van Mariembourg. De uitstap naar Parijs op 21 juli is uiteindelijk niet doorgegaan omdat geen goedkopere tickets meer ter beschikking waren, waardoor de uitstap zowat 5.000 Bfr zou gekost hebben; de deelnemers werden tijdig verwittigd.

De uitgave van 4 nummers van Rail-Revue werd toegelicht, alsook de maandelijkse vergaderingen in Antwerpen en Brussel. Onze leden hebben ook een stand opgehouden bij de opening van het nieuwe trammuseum, wat resulteerde in 14 nieuwe leden en de verkoop van een aantal tramgidsen en andere boeken.

3. Jaarverslag van de secretaris

De secretaris brengt verslag uit van de diverse activiteiten; doorlopend : briefwisseling, ledenlijst en nabestellingen; maandelijks : bestuursvergadering; driemaandelijks : agenda dia-avonden, verenigingsnieuws voor Rail-Revue en Febelrail, verzendetiketten en overzicht verzendingen, rekeningen voor de verenigingen; jaarlijks : lidkaarten, documenten en verslag jaarvergadering, ledenlijst voor de griffie. Ook de andere bestuursleden hebben belangrijke taken, in het bijzonder opmaak en verzending van het tijdschrift, kasbeheer en uitstappen. Hierover een volgende maal meer.

Eind 2000 had de vereniging 328 leden, te weten 310 hernieuwd vanuit 1999, 5 hernieuwde lidmaatschappen en 13 nieuwe. Het ledenaantal voor 2001 is, volgens de stand van de betalingen op 17 maart : 316 leden; hiervan 311 vanuit '00, 1 hernieuwd en 4 nieuw. De nationaliteitsverdeling is : 285 in België, 28 in Nederland, 3 in andere landen.

4. Kasverslag

Het kasverslag over het kalender-

jaar 2000 wordt voorgelezen en door de voorzitter toegelicht.

Er waren 100.060 Bfr inkomsten van lidgelden '00 en 166.720 Bfr voor '01; 8.387 Bfr van interest; 69.900 Bfr verkoop tramgids, 12.769 Bfr verkoop Rail-Revue en 23.660 Bfr van andere verkopen, 9.250 Bfr gift. De uitgaven voor tijdschrift, secretariaat en Febelrail waren 189.044 Bfr, 14.347 Bfr en 2.480 Bfr, voor boeken en drukwerk 106.881 Bfr, bankkosten 933 Bfr. De uitstappen gaven een tekort van 12.425 Bfr.

Op 31.12.00 was de stand van de rekeningen 584.891 Bfr en waren er nog te ontvangen rekeningen voor 11.031 Bfr, samen 595.922 Bfr. Dit bedrag wordt opgesplitst in: 166.720 Bfr reeds ontvangen lidgelden voor 2001 en 429.202 Bfr eigen vermogen van de vereniging.

5. Verslag van de kascommissie

De leden van de kascommissie hebben het kasverslag nagezien en keuren dit goed, rekening houdend met het feit dat nog enkele betalingen moeten toekomen.

6. Verkiezing van de kascommissie 2001

De huidige kascommissie bestaat uit de heren Jan Coddens (uittredend) en Alain Janmart. De heer Gustaaf Timmermans stelt zich kandidaat. Hij wordt door de vergadering unaniem verkozen.

7. Bespreking van het tijdschrift

Wat betreft de verzending wordt opgemerkt dat het werk flink verminderd is nu geen postzegels meer geplakt moeten worden, maar het blijft telkens toch minstens 8 uur, en meer indien toevoegingen nodig zijn : overschrijvingsformulier, lidkaart, volmacht...

Van een aantal oudere nummers is er geen reserve meer. Dit kan behoefte aan bijkomende kopies meebrengen.

De vraag wordt gesteld of het wenselijk is om foto's digitaal aan te leveren. Antwoord : nog niet, want ofwel wordt alles gerasterd ofwel niets. Er zal een test gedaan worden om met een postscript printer te werken, idem voor het inscannen van dia's.

Voor tekstverbetering melden zich aan : Theo Van Rieth en Raf De Landtsheer.

8. Verkiezing van het bestuur

Het Vebov-bestuur dient statutair elk jaar voor één derde hernieuwd te worden. Dit jaar zijn de heren R. De Landtsheer en H. Van den Bergh uittredend, beiden stellen zich herkiesbaar. De vergadering stelt unaniem dat een geheime stemming niet nodig is en herverkiest beiden met een applaus.

9. Voorziene activiteiten

De vergadering betreft dat het jaaroverzicht van het Railtheater

Voorburg wordt stopgezet. Het bestuur zal een dankbrief sturen aan de medewerkers voor de 8 jaar-overzichten die zij ons gebracht hebben, en tevens vragen of de Heer Frits van der Gracht geen voorstelling kan houden over de NMVB. Tevens wordt uitgezocht of een aantal leden die veel fotograferen zouden kunnen samenwerken om een jaaroverzicht samen te stellen.

Wat betreft de diaverkoop in november wordt na een discussie besloten om de dia's niet vooraf te selecteren; wel wordt gevraagd aan de verkopers om de nodige gegevens op het raampje te zetten.

De voorziene uitstappen : voorafgaand aan de ledenvergadering is er op 17 maart een bezoek aan de bundel Berendrecht geweest, aan de nieuwe tractiewerkplaats Antwerpen-Noord en aan het vormingsstation, inbegrepen het vormen van de bekende zaterdagse locomotieventrein, die uiteraard niet lang meer zal rijden! Op 16 juni is het bezoek aan de werken in Antwerpen-Centraal, en op 21 juli het bezoek aan Parijs. Voor beide wordt gevraagd de inschrijvingsprocedure stipt te volgen, enerzijds omwille van het beperkt aantal deelnemers, anderzijds omwille van de noodzaak goedkope tickets te bestellen van zodra de verkoop open gaat.

Een uitstap voor september is nog niet vastgelegd. In aanmerking komen Van Hool of BN, Gent (verbouwde PCC's), Antwerpen (oude PCC's). Vanwege Mobov komt een vraag om gezamenlijk een rit met een historische tram te organiseren in Antwerpen in oktober.

10. Budget 2001

De voorziene inkomsten (lidgelden + verkoop publicaties + rente + uitstappen) bedragen 262.000 Bfr. Het uitgavenbudget bedraagt 190.000 Bfr voor het tijdschrift, 25.000 Bfr voor secretariaatskosten, 3.000 Bfr voor Febelrail en Morop, 6.000 Bfr voor uitstappen, 6000 Bfr voor diversen, totaal 230.000 Bfr.

Het gebudgetteerde saldo is dus 32.000 Bfr, waarvan eventueel ± 20.000 Bfr mag besteed worden voor infrastructuur voor de redactie.

Het bestuur wordt ook gevraagd een inventaris op te maken van wat wij in voorraad hebben, zoals boeken en tijdschriften.

11. Vaststelling van de lidmaatschapsbijdrage 2002

Goedgekeurd wordt het maximum voor het lidgeld op 20 Euro te stellen, plus bijkomende porto voor het buitenland of bijkomende kosten voor laatbetalers.

12. Rondvraag:

- Of de kosten voor de zaal in Ant-

werpen door de vereniging betaald kunnen worden? Ja, mits niet-leden een bijdrage betalen, en mits eerst het beschikbare geld gebruikt wordt (inhoud spaarvarken en opbrengst dia-verkoop).

- Wordt het niet stilaan wenselijk dat Vebov een website heeft? Wat er op zou kunnen staan: het verenigingsnieuws, de frontpagina en de titels van Rail-Revue en een overzicht van vroegere artikels. De vergadering is positief voor deze suggestie maar

voorlopig zijn er nog enkele vragen: welke webruimte, wat zijn de kosten, een email-adres.

- Kunnen op de jaarlijkse dia-verkoop ook foto's worden verkocht? Nee, dit dient op de algemene verkoop (juni) te gebeuren. Dit jaar gaat de algemene verkoop evenwel niet door omdat er vorig jaar te weinig interesse was, vooral wat betreft aanbiedingen.
- In vorige vergadering werd een vraag van Mobov aangekondigd voor samenwerking. Wij hebben

hier evenwel niets meer van gehoord.

- Een bijzondere dank wordt namens de vergadering uitgesproken door Eric Heylen, voor al het werk dat het bestuur presteert voor de vereniging. Dank aanvaard..., en wederzijdse dank aan alle vrijwilligers die hebben bijgedragen bij het inrichten van de uitstappen en tentoonstellingen, en aan al diegenen die gratis vervoer laten integreren in het budget voor de uitstappen.

Lezersforum

Geachte heer,

Als geboren en getogen Menenaar, kan ik misschien helpen bij de wazige foto, in Rail-Revue nr. 4/2000, blz.11, foto 4.

De letters op het koersbord zijn hoogstwaarschijnlijk "KM".

Kortrijk-Menen over Bissegem en Wevelgem. Andere mogelijkheid is "MM" Menen-Moeskroen.

Tientallen malen, ben ik met deze krachtige motorwagens meegereisd. Met dat beetje licht in de duisternis verblijf ik,

Colman Erik, Deurne

P. S. : In de verte, op de foto, ziet men het "Belfort".

Geachte redactie,

Daar ik de mening toegedaan was dat anderen mij voor zouden zijn heb ik tot nu toe niet gereageerd, maar omdat dit uitblijft wil ik u graag een persoonlijke reactie sturen naar aanleiding van de verschijning van het artikel "Maiden-trip vanuit Oostende" in Rail-Revue nummer 3 van het jaar 2000, de foto van motorwagens S 10075 en de reacties gepubliceerd in het nummer 4 van november 2000.

Dit schrijven wil zeker geen polemiek scheppen of kritiek uitoefenen, het dient enkel om puntjes aan te vullen of op te helderen. Voor mezelf volstaat het immers om mijn reactie kenbaar te maken aan de redacteurs, de heren Tyssens en Morren, alsook aan de heren Eveleens Maarse en Walter Weyts, die dankzij hun commentaar hun steentje hebben bijgedragen aan dit stuk "NMVB geschiedenis"!

- 1) FILM. Graag een woordje uitleg over de "film" waarvan sprake in het hierboven vermelde artikel (en het boek van de heer Eveleens Maarse). Twee films, (hierbij een kopij van een foto van een van deze films — zwarte drukletters op een witte achtergrond) diende zowel voor de voor- als de achterzijde van het

rijtuig, ze zijn afkomstig van het motorrijtuig S 10075 en zijn in het bezit van Mupdofer (net zoals twee films (in dezelfde druk) voor de "zijkasten") en tonen sporen van gebruik.

Mogelijk niet tijdens hun volledige loopbaan aan de Kust maar dus wel zeker op S 10075 en ook — minstens — op de eerst geleverde motorwagen SO 10003. Inderdaad, een foto van deze laatste bewijst het duidelijk (zelfs wanneer dit document destijds verschenen in "La Libre Belgique" minder duidelijk is).

- 2) Datum. Wat betreft de vermelde datum, ik ben in het bezit van een kopij van het dagblad "De Zee-wacht" van 25 november 1955 met de (in Rail-Revue gepubliceerde) foto van de S 10075. Wie weet hebben de redacteurs wel de "echte" foto in hun bezit en komt er daarop 24 oktober als datum in voor? Maar, met de door de heer Eveleens Maarse gegeven informatie, lijkt het weinig realistisch.
- 3) Franstalig opschrift. Bij het bouwen en het verlaten van de werkplaatsen te Kuregem werd er op de "N" wagens voor Brussel langs beide zijden van de achterste deur rechtstreeks op het koetswerk een bruin/bordeaux pijltje geschilderd met als opschrift "Entrée" bovenaan en "Ingang" onderaan.

Op de Brusselse rijtuigen werd er, onder de voordeur en boven de opstaptrede, het opschrift "Entrée interdite - Ingang verboden" met verf aangebracht. Deze vermelding was in het algemeen "verstoppt" wanneer de deuren gesloten waren.

Na deze eerste toepassingsperiode werd een tijdje het pijltje alleen langs de wagenmiddenzijde van de deur geverfd. Wat later (in voege in 1955) werd een andere (vereenvoudigde) manier gebruikt: vooraan naast de deur (middenzijde van de wagen) werd er slechts het opschrift "Entrée à l'arrière" en naast de achterdeur (eveneens middenzijde van de wagen) "Ingang achterkant" vermeld. Alhoewel, volgens de gekende NMVB-traditie, bezaten enkele wa-

OOSTENDE · BLANKENBERGE
HEIST · KNOKKE · HET ZOUTE

OOSTENDE · WESTENDE
NIEUWPOORT · DE PANNE

KNOKKE · HET ZOUTE
WESTKAPELLE · BRUGGE

gens het nederlandstalige opschrift vooraan en het franstalige achteraan! Dit werd ook zo op de S wagens (bestemd voor het Brusselse net) en bij het (her)verven van de N wagens aangebracht. Aan de voorzijde, bovenaan de trede, bleef het opschrift "Entrée interdite-Verboden ingang" bestaan.

Later werden de opschriften alweer op een andere manier aangebracht. Daar de (Brusselse) S10075 — officieel — op 11/08/1955 afgewerkt kwam uit de Kuregemse NMVB werkhuizen en deze op 24/10/1955 voor proeven in bruikleen naar Oostende kwam, zullen de opschriften dus wel op de hierboven beschreven manier aangebracht geweest zijn (en aldus ook tweetalig). Binnenin de wagen waren alle platen immers tweetalig (en afwisselend eerst in het Frans of in het Nederlands). Trouwens op elk NMVB-rijtuig van het Brusselse net waren alle plaatjes en berichten in de beide landstalen. Op natuurlijk enkele uitzonderingen na waaronder bvb. rijtuigen die constant op ééntalige lijnen in dienst waren.

Ik heb veel belangstelling voor alles wat de NMVB aangaat en hoop dat u verder gaat om interessante informatie te publiceren, wat soms even interessante reacties van lezers meebrengt waardoor de informatie wordt vervolledigd (al dient ze dan soms rechtgezet te worden om de waarheid geen geweld aan te doen!).

Met heel vriendelijke groeten.

Paul De Backer, Brussel



De nieuwste museumautobus is de ex –MIVG 101 uit 1979. Borsbeekbrug 5 mei 2001. Foto : Luc Couscheir.



Het historisch opgeknapt tramstel met motorwagen 6451 en bijwagen 1660 staat klaar voor enkele ritjes tussen Berchem en het Eksterlaar. Keerlus Groenenhoek 5 mei 2001. Foto : Alain Janmart.