



RAIL-REVUE

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

Tweëntwintigste jaar – Nr. 4

Okt. – Nov. - Dec. 2007

ISSN 0773-0713

Afgifekantoor: 2610 Wilrijk 1

P208887



EDITORIAAL

De Rail Revue die U nu in handen heeft is alweer het laatste nummer van deze jaargang 2007.

Traditiegetrouw wensen we U allen hierbij het beste toe voor Uzelf en Uw bekenden in het komende jaar. Een even grote traditie is onze oproep om ook deze keer Uw financiële bijdrage te leveren, zodat we volgend jaar op deze manier kunnen voortdoen met het berichten van wat er zoal gebeurt op het openbaar vervoer gebied in België. In 2007 hebben we Rail Revue al een beetje in een nieuw kleedje gestoken; een project dat we ook nog in 2008 zullen voortzetten. Het voorbije jaar was echter op administratief vlak geen gemakkelijk jaar voor VeBOV en ook het komende jaar zal dit zo zijn. De vzw's zijn thans immers onderworpen aan een strengere wetgeving. Omdat we een "kleine" vzw zijn heeft dit niet direct financiële gevolgen voor onze vereniging maar wordt er meer administratieve inzet gevraagd van onze bestuursleden. Ook de statuten moesten aangepast worden aan de nu geldende normen. Tenslotte zijn we al meer dan 30 jaar actief en was enige modernisering dringend nodig. Dit maar om U te zeggen dat we onze vrije tijd niet enkel in het samenstellen van Uw favoriete tijdschrift steken! Wat het lidmaatschap van VeBOV en het tijdschrift Rail Revue betreft, zijn we genoodzaakt na vele jaren een kleine verhoging van het lidgeld te vragen. Hiertoe waren we al gemachtigd door de Algemene Ledenvergadering van 2006, maar we hebben dit vorig jaar niet toegepast. Dat we dit nu wel doen heeft vooral te maken met de stijging van de verzendingskosten die ondertussen wél regelmatig in de hoogte aangepast werden. Voor 2008 bedraagt de bijdrage 19 € voor onze Belgische leden en 22 € voor onze buitenlandse.

In dit nummer zit een stortingsformulier dat U kunt gebruiken om Uw bijdrage over te maken voor **einde januari van volgend jaar**. Omdat nazendingen onwezenlijk veel meer kosten, vragen we daar voortaan een toeslag van 3 € voor. Houdt U daar a.u.b. rekening mee. Mogen we toch nog maar eens vragen om dit stortingsformulier correct in te vullen met de juiste persoon - en adresgegevens evenals Uw lidnummer? Een kleine moeite voor U die ons heel wat opzoekwerk bespaart! Betalen met zo'n formulier kost bij de post 0,75 € en bij gewone banken kan dat oplopen tot meer dan 2 €. Gelieve best en het voordeligst dus te betalen via een eigen overschrijvingsformulier of via PC-banking.

Omdat de Algemene Ledenvergadering in 2008 wegens de paasvakantie vroeger gehouden wordt, vindt U nu eveneens in bijlage, het volmachtformulier. Mogen hierbij dan ook onze oproep lanceren om U kandidaat te stellen voor ons bestuurs - en redactieteam? Leden die volgend jaar geen lid wensen te blijven vragen we toch beleefd om ons secretariaat hiervan op de hoogte te brengen. Alle praktische inlichtingen vindt U op de voorlaatste pagina van deze Rail revue in de rubriek verenigingsnieuws.

Het voltallige bestuur en de redactie van VeBOV – Rail Revue, wensen U en Uw bekenden nogmaals een aangenaam en voorspoedig jaar 2008 toe!

FOTO VOORPAGINA

Inhoudingstram lijn 6, Hermelijn 7246 terug van de kust, wacht aan de terminus Metropolis op zijn genodigden.
27 oktober 2007, Foto: Luc Couscheir.

INHOUD VAN DIT NUMMER

Editoriaal	2
Tramlijn 65	3
Weet U het nog (deel 1)	4
NMBS	8
De Lijn – Algemeen	13
De Lijn – Antwerpen	13
De Lijn - Oost Vlaanderen	15
De Lijn – West Vlaanderen	16
ASVi	16
Valenciennes	16
Autobussalon Kortrijk	17
Dieselclub	18
Verenigingsnieuws	19

Werkten mee aan dit nummer:

Eddy Cassiers
Jacques Cohn
Luc Couscheir
Raf De Landtsheer
Erik Heylen
Alain Janmart
Noël Suys
Rudy Van Iseghem

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

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

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

Lidgeld 2008: België 19 Euro, Buitenland 22 Euro.

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

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

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

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

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

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

Voor de toevallige lezer van deze Rail Revue: Indien U belangstelling betoont voor VeBOV en RAIL REVUE in de toekomst thuis wil ontvangen, volstaat het om Uw persoons- en adresgegevens aan ons mee te delen. Na betaling van het lidgeld (zie hierboven) ontvangt U vervolgens vier nummers van Rail Revue en kan U deelnemen aan onze uitstappen of bijeenkomsten.

TRAMLIJN 65

Tramlijn 65: Antwerpen (Rooseveltplaats) – Merksem – St. Mariaburg – Ekeren-Donk – Kapellen (Overweg).

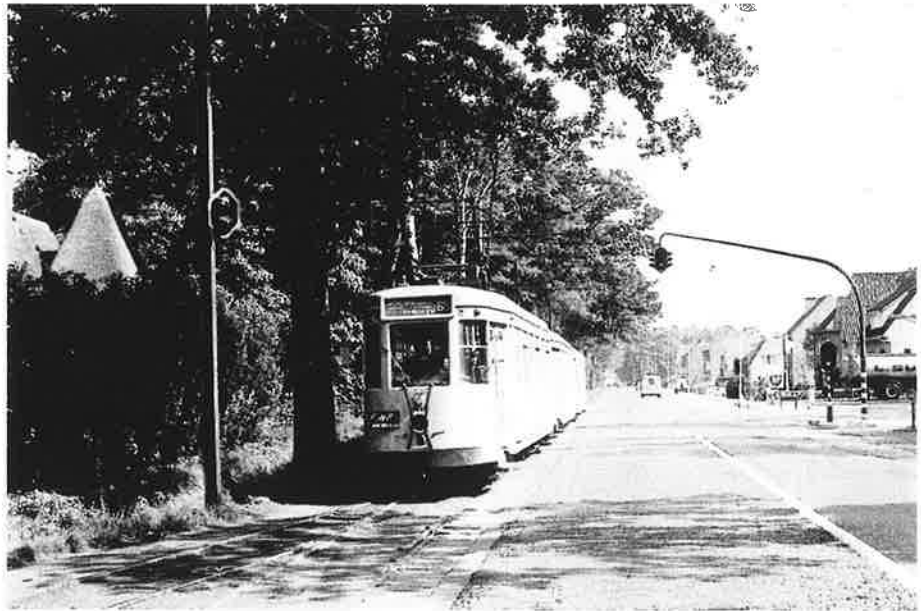
Deze tramlijn maakte deel uit van de "Tramway d'Anvers" en kon worden aangelegd na het bekomen van een vergunning bij Koninklijk Besluit van 10 februari 1910. Vanaf 5 augustus 1911 werd de dienst meteen door elektrische trams bereiden. De tramlijn reed in het begin maar tot St. Mariaburg (Hoogboom Kruis). Vanaf 31 juli 1927 werd de tramlijn verlengd tot Kapellen en nadien – op 1 december 1928 – doorgetrokken naar Putte-Grens.

Trams reden met de letter "P". Maar de spoorlijn Antwerpen – Kapellen – Essen – Roosendaal vormde een hinderpaal voor de tramlijn. De overweg stond dikwijls in gesloten stand, wat voor vertraging zorgde bij het normale tramverkeer. Hierdoor werd een andere reisweg aangelegd over de dorpen Hoevenen en Kapellen-Dorp naar Putte-Grens. Dat werd tramlijn 72. Hierdoor werd tramlijn 65 beperkt tot de overweg 25 in Kapellen.

Deze toestand zou blijven bestaan tot de vervanging van de tramlijn door autobussen op 25 mei 1967. Enkele foto's tonen deze toch vrij belangrijke tramlijn langsheen een vrij residentiële woonwijk, langs de grote baan tussen Merksem (Kleine Bareel) en Kapellen Overweg. (Bronvermelding: Jos Neyens; Buurtspoorwegen Provincie Antwerpen).

Beide foto's tonen een tram met twee bijwagens. Deze samenstelling kon enkel tijdens de werkdagen, in de namiddag, worden gefotografeerd. De S-motorwagen pikte de twee bijwagens aan op het wijkspoor aan het Victor Roosensplein en reed verder naar Kapellen. Daar werden de bijwagens ontkoppeld en dezelfde tram nam er één mee terug naar Antwerpen. De tweede bijwagen werd door de daaropvolgende tram ook meegenomen. Andere trams namen dan een bijwagen op het wijkspoor te Merksem.

Alain Janmart



De beide foto's werden genomen op 30 juni 1966 ter hoogte van de wisselplaats aan de Veltwijcklaan. Tevens de laatste werk- of schooldag voor de grote vakantie. Het stel bestaat uit de S 9655 + 19578 en 19569.

Archief Alain Janmart.



Algemene ledenvergadering op zaterdag 22 maart 2008 te Adinkerke-De Panne

Hou deze datum vrij en geniet in de namiddag van een tramexcursie aan de Kust

Weet U het nog (deel 1)

Foto's 1 en 2 (70 jaar geleden):

Slechts weinigen onder ons hebben de eerste Antwerpse tramlijn 6 persoonlijk gekend. Het was de toenmalige havenlijn, die van 1903 tot in 1938 de talrijke haven- en exportbedrijven langs de Scheldekaaien bediende. De lijnkleur was rood/rood en het koersbord vermelde "Pothoek - Werf - Zuidstatie" (foto 1). Met de opening van de voetgangerstunnel onder de Schelde, midden de jaren '30, werd dit "Pothoek - Haven - Tunnel - Zuidstatie" (foto 2). In 1938 namen trolleybussen tramlijn 6 over.

Tram 6 werd vanuit de toenmalige stelplaatsen Brusselstraat en Pothoek met motorwagens van de "lage" 200'en bediend (het prototype 200 en de reeks 201-230), evenals met de zogenaamde "Raabkens" gebouwd in de stad Raab - het huidige Győr -, Hongarije) van de reeks 231-250. De Raabkens waren in de stelplaats Pothoek aanwezig - van waaruit ze soms ook op de lijnen 10 (met bijwagen) en 20 reden - en in de Brusselstraat, die ze in 1934 ook op lijn 18 doorstreept of 24 doorstreept inzette. Men kon toen op de 18 doorstreept de kortste wagens van de TAO zien rijden, samen met de langste (de ex-Vicinaux Anversois vierassers 379-387, toen nog met koersbord!)

Tijdens mijn "verkenningstochten" langs het Antwerpse net op de schoolvrije donderdagnamiddagen heb ik lijn 6 voor het eerst in 1934 ontmoet (ik was toen zeven jaar oud), en deze ontmoeting vond plaats op haar zomerse verlenging naar het zwembad aan de Brederodestraat. Ik was toen al met tramspottingslijsten begonnen, waarvan een deel de oorlogsjaren heeft overleefd. Voor de nummerliefhebbers geef ik hierna de lijst van de "zessen" die in de jaren 1934 tot 1938 op één van deze donderdagen heb kunnen noteren:

1934: 211, 230, 272, 278, 247, 217, 226, 210, 223, 218, 250, 219, 225, 216.

1935: 214, 228, 220, 227, 236, 232, 245, 216, 243, 241, 227, 200, 234, 231, 246.

1936: 250, 215, 216, 246, 233, 245, 222, 223, 225, 227, 217, 235, 249.

1937: 242, 235, 208, 219, 334, 220, 238, 221, 241, 236, 233, 232, 218, 224, 240.

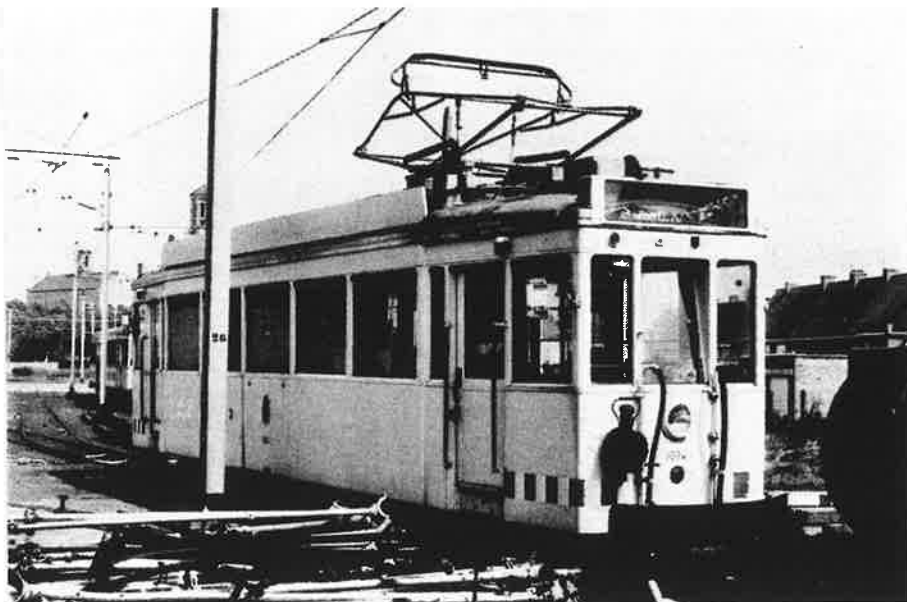
1938: 249, 211, 234, 227, 242, 231, 210, 243, 219, 250, 229, 233, 200.

De 6 reed toen steeds "solo" (op oudere prentkaarten is er soms wel een bijwagen te zien). Een enkele maal reed er ook een motorwagen uit een andere reeks mee (272, 278, 334).

Foto 3 (52 jaar geleden):

De "Poldertram" 9994 (heden voor restauratie in Lochristi) in mei 1966 op lijn 72 Antwerpen - Putte langs de Ant-





werpse Noorderplaats, rijdend richting Noorderlaan, even vóór de scherpe bocht naar rechts. Ik heb de 9994, toen nog met houten koersborden en zichtbare langsliggers (dus als “zuivere houten standaard”), voor het eerst in 1934 aan zijn toenmalig eindpunt “Zwembad” ontmoet. Hij bediende de lijnen vanuit Rumst en Boom, samen met de gelijkaardige 9988-93, 9996 en 10000. Allen waren tot motorwagens verbouwde bijwagens, wat ik toen natuurlijk nog niet wist. Twee of drie jaren later waren de 9988 en 9989 naar lijn 42 verhuisd en de 9990, 9992 en 9994 naar de Polderlijnen. Deze drie reden soms ook op lijn 63. Ik heb de 9994 in 1937 te Ekeren op de 70 zien rijden, met de vierassige bijwagens 1403 en 1851; een andere keer, in 1938 – ook in Ekeren op de 70 – met bijwagens 1355 en 593. De 1355 had een middeninstap-balkon en teakhouten bekleding. De 593 reed normaal op lijn 40 en hoorde in Zurenborg thuis.



Foto 4 (40 jaar geleden):

(Foto rechtsboven)

Opnieuw de 9994, nu in juni 1968, in de stelplaats Knokke, na zijn overbrenging van Antwerpen naar de kustlijn.



Foto 5 (50 jaar geleden):

Een 65 rijdt in september 1958 richting Kapellen, tijdens de verbredingswerken aan de Bredabaan (tussen Merksem en Kleine Bareel)

Foto's 6 en 7:

Dezelfde bouwplaats, eveneens in september 1958, ter hoogte van Kleine Bareel, met werkwagen 44601.

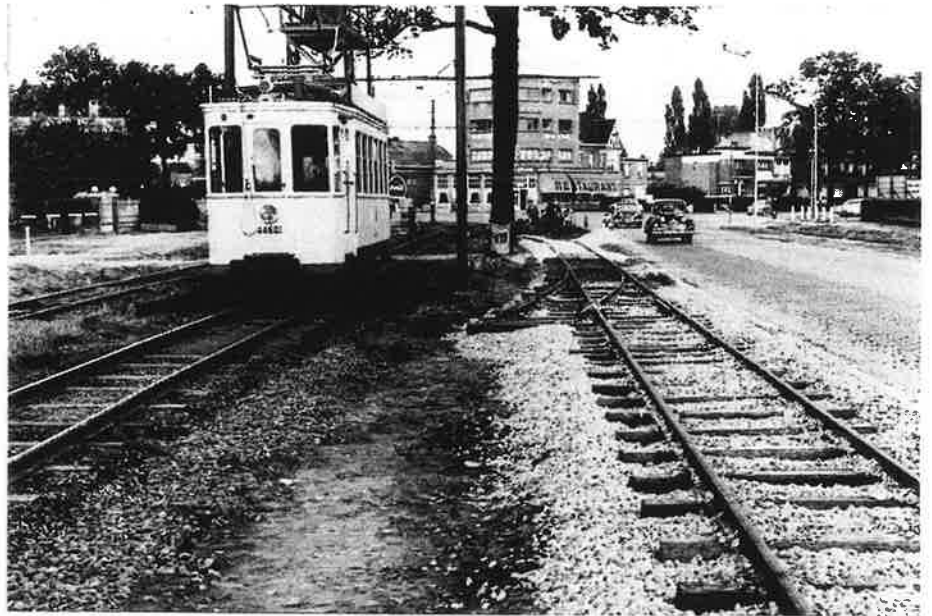


Foto 8: (foto links midden)
Montage-werkwagen 44602 (ex-9704)
aan het werk in Brasschaat, januari
1965.

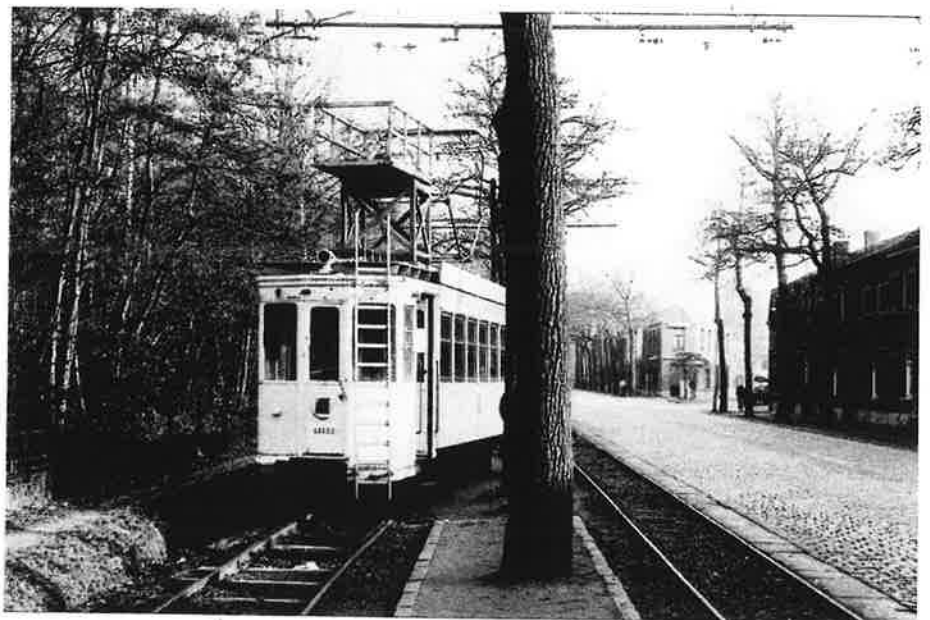


Foto 9 (40 jaar geleden):

(foto linksonder)

Juni 1967. Langs de oude Antwerpse vestingsgordel wordt alles met de grond gelijk gemaakt om ruimte te scheppen voor de aanleg van de ringautoweg rond de stad.

Hier zien wij PCC 2074 op lijn 10, rijdend richting stad.

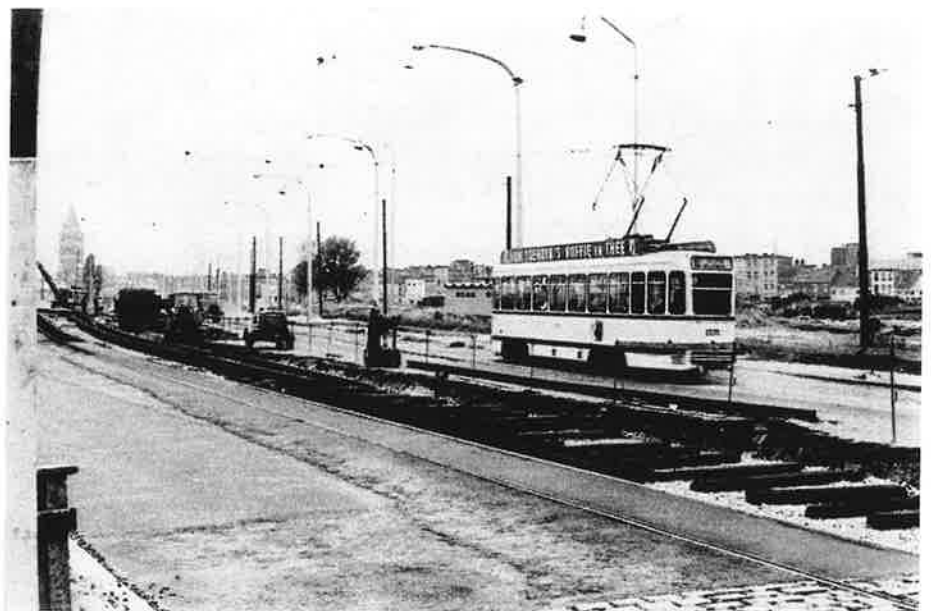
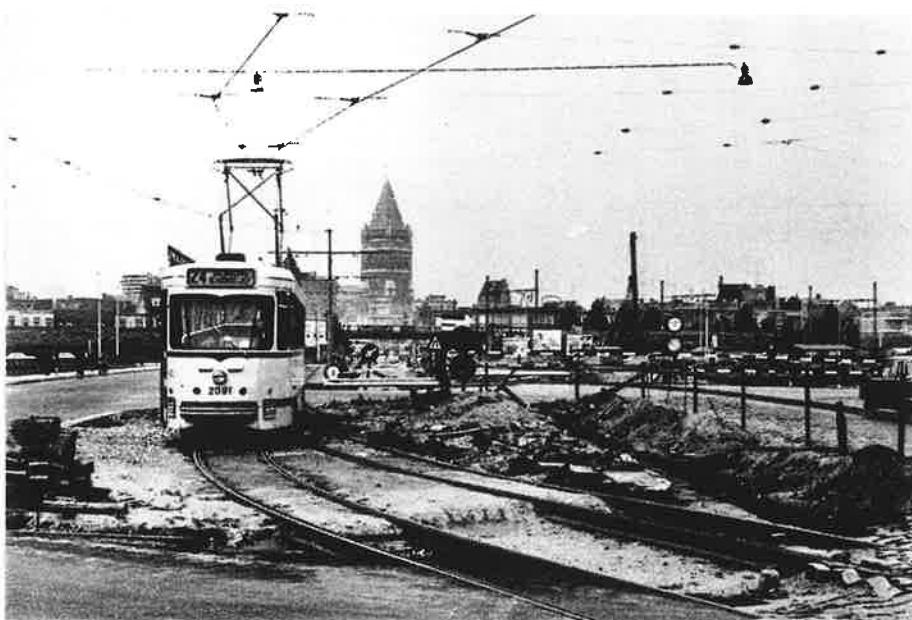
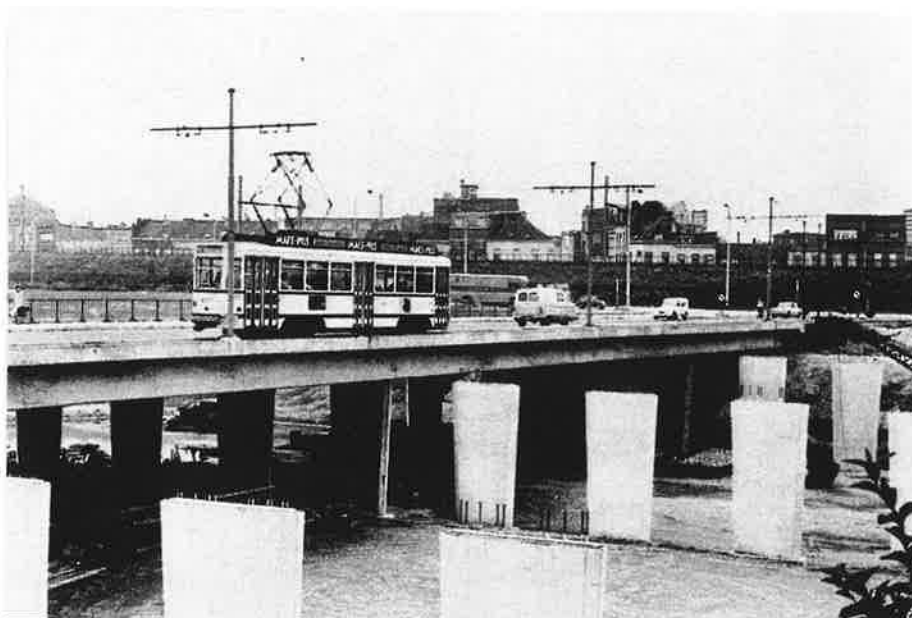




Foto 10:
Idem, met PCC 2074 op lijn 8, juli 1968, op voorlopige rails richting Antwerpen.



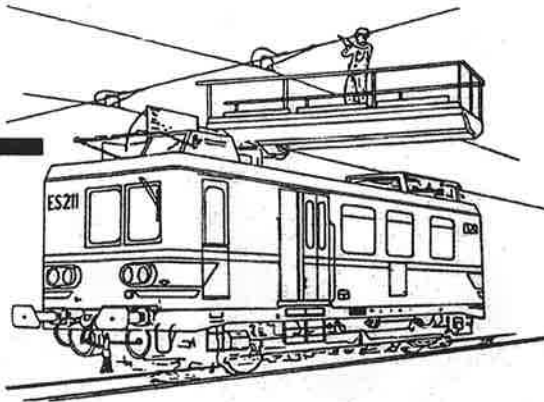
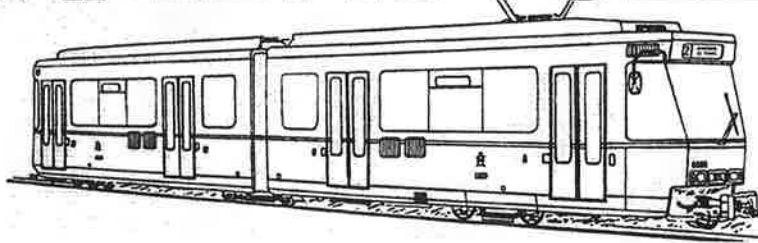
Foto's 11 en 12:
PCC's 2091 en 2057 op lijn 24 langs de Stenenbrug, juli 1968.
(wordt vervolgd)



Foto's 1 en 2:
glasplaten uit het archief J. Cohn,
fotografen onbekend.

Tekst en foto's 3 tot 12: ©
Jacques Cohn.

RAIL-ACTUEEL



materieel

Reeks 11

Er is sprake van om de Benelux-trein Brussel – Amsterdam, IC B als INT te laten rijden. Waarschijnlijk komen er minder ritten, mede door de onbetrouwbaarheid van de E-locs reeks 11. Geruchten zijn er al over het afschaffen van de huidige laatste IC richting Amsterdam.

N.S.

Reeks 13

Voor het slepen van binnenlandse reizigerstreinen op de assen naar Oostende, Eupen en Antwerpen Centraal zijn enkel de locomotieven tussen 1341 en 1360 toegelaten. De andere locomotieven van 1301 tot 1340 worden thans uitsluitend gebruikt voor het slepen van zware goederentreinen over de Athus – Meuselijn vanuit Antwerpen Noord of Muizen goederen.

Reeks 26

De locomotieven van de reeks 26 worden voor het grootste deel gebruikt om – al dan niet in dubbeltractie – zware goederentreinen te slepen. Soms gebeurt het dat een locomotief ergens wordt achtergelaten omdat de prestatie van de bestuurder boven de negen uur komt. Die achtergelaten locomotief wordt dan s' anderendaags gebruikt voor het slepen van een piekurtrein tussen (Hasselt), Aarschot, Lier, Antwerpen-Berchem en (Antwerpen Noorderdokken). s' Morgens kunnen ze met wat geluk voor de P-trein 7215 (Hasselt – Antwerpen-Berchem) of P-trein 7283 (Aarschot – Antwerpen Noorderdokken) aangetroffen worden, maar meestal staat er wel een 23-er aan kop.

Reeks 55 ATB en INDUSI

Deze locomotieven komen toch nog tot in Nederland. Door ouderdomsverschijnselen bij deze reeks zal hun inzet niet zo lang meer duren en zullen ze vervangen worden door gekoppelde locomotieven van de reeksen 77/78.

A.J.



Foto boven:

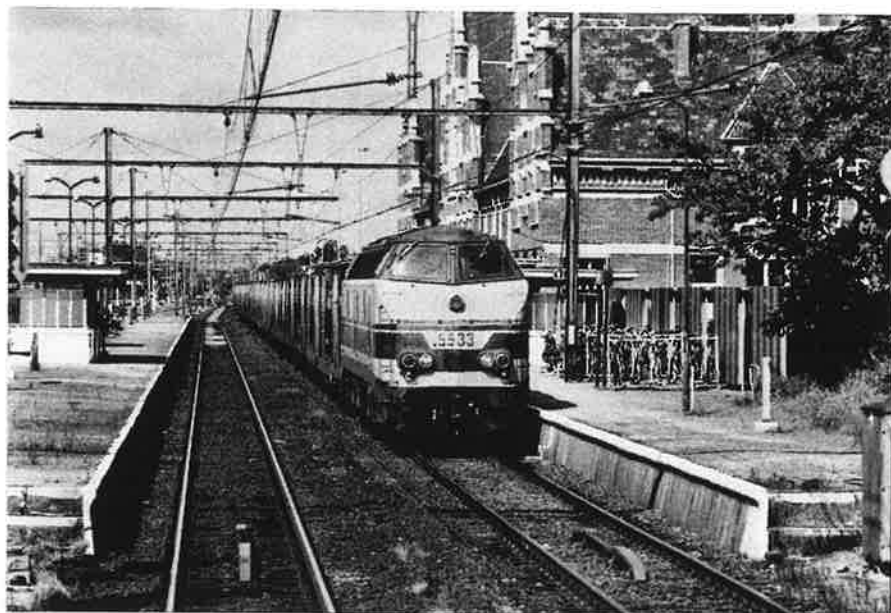
Eerder zeldzaam is een locomotief reeks 26 aan kop van een passagierstrein. Hier sleept de 2620 een aantal M4-rijtuigen voort. Berchem, 24 augustus 2007.

foto: Alain Janmart

Foto onder:

De 5533 aan kop van een goederentrein komende vanuit Nederland passeert op 13 september 2007 het station van Essen.

foto: Alain Janmart



M6-stuurstandrijtuigen:

De eerste M6 dubbeldekstuurstandrijtuigen zijn vanaf oktober op de IC I-verbinding Antwerpen – Brussel – Charleroi en IC N Antwerpen – Brussel Zuid in dienst, voorlopig één per relatie en in combinatie met een HLE reeks 27 met MUX sturing.

Graffitispuitsers hebben alvast meerdere rijtuigen van een bijkomende gepersonaliseerde schildering voorzien.

Sinds woensdag 19 september begonnen de gloednieuwe M6-stuurstandrijtuigen (dubbeldek, 2^e klasse) treinen te verzekeren tussen Antwerpen, Mechelen en Brussel.

Ook op de intercityverbinding van Antwerpen naar Gent en Oostende werd één stam met een nieuw M6-stuurstandrijtuig ingelegd.

Zoals gewoonlijk bij de ingebruikname van een nieuw type rijtuig of locomotief bleven de kleine defecten niet lang uit. Ook de opleiding van de treinbestuurders bleef achterwege, waardoor soms een reservebestuurder moest worden opgeroepen. Ook de locomotieven van de reeks 27 zorgden soms voor enkele problemen. Wanneer het gebeurde dat er een locomotief defect geraakte en vervangen moest worden, ontstond er een bijkomend probleem wanneer de locomotief aan één zijde een automatische GF – koppeling had. Hierdoor diende de locomotief eerst te worden gedraaid (bv. door te driehoeken via Antwerpen Oost) om daarna terug met de rijtuigen te worden gekoppeld.

Sommige M6-stuurstandrijtuigen bezitten eveneens de GF – koppeling, waardoor het soms moeilijkheden oplevert om een stel weg te slepen bij gebrek aan tractie bij de locomotief.

Begin november waren er zeker zes homogene stammen met nieuwe stuurstandrijtuigen en MUX – locomotieven aan het rijden tussen Antwerpen en Brussel en zelfs tot Charleroi Sud.

Wanneer de treinbestuurder nog niet de nodige opleiding heeft genoten, moet de locomotief vóór de rijtuigen worden geplaatst, wat dan voor de nodige vertraging zorgt.

Door het inzetten van de nieuwe M6-stuurstandrijtuigen komen er locomotieven reeks 27 vrij. Deze rijden dan in reenschakeling aan elk uiteinde van een stam dubbeldekrijtuigen M6 zonder stuurstandrijtuig.

De automatische koppelingen doen ondertussen al echt dienst op de IC-E verbinding Tongeren – Brussel – Knokke/Blankenberge, waarbij de treinhelft voor of van Knokke, te Brugge wordt gescheiden, respectievelijk gekoppeld met het treindeel van of voor Blankenberge. Zoals altijd was zoiets nieuws niet zonder problemen, zodat de eerste dagen er nogal wat vertraging werd gemaakt met de nieuwe GF-koppeling.

N.S./A.J./E.H.



nieuwe
dienstregeling

EUROSTAR:

Op donderdag 20 september 2007 is er een demonstratierit geweest met een Eurostar treinstel van Brussel Zuid naar de nieuwe te openen terminal in het Londonse Saint-Pancras station via het tweede gedeelte van de hogesnelheidslijn, de C.T.R.L.2. Het eerste gedeelte van de C.T.R.L. begint op 8 km van de Eurotunnel en gaat tot de vertakking Southfleet en werd op 28 september 2003 in gebruik genomen. (C.T.R.L. staat voor Channel-Tunnel-RailLink). De C.T.R.L. vormt wel degelijk één lijn maar bestaat uit twee delen. De demonstratierit tussen Brussel Zuid en London over 373 km, waarvan 108 km op de C.T.R.L. werd afgelegd in 1 uur en 43 minuten. De normale dienst naar Saint-Pancras is inmiddels begonnen op maandag 13 november 2007. De normale Eurostardienst zal de afstand in 1 uur en 51 minuten afleggen bij de non-stop ritten. In London komt er nog een nieuw station in Stratford, op 10 km van Saint-Pancras. Ashford International krijgt ook een aparte aansluiting op de C.T.R.L. Voor een ticket vanuit België naar Ashford of London hanteert Eurostar een forfaitaire prijs, ook al liggen de beide plaatsen 90 km van elkaar.

Foto rechtsonder:

Twee Franse FRET locomotieven slepen op 27 september 2007 een trein met ketelwagens door het station Kortrijk.

foto: Alain Janmart.

**Internationale treinen:**

Vanaf de nieuwe dienstregeling is er sprake van om van de drie treinenparen Brussel – Zwitserland er twee te beperken als IC tot Luxembourg. Verder naar Basel zou het dan gaan als EC of INT. Doel is om de verliezen te beperken. De huidige IC J uurverbinding is feitelijk een IR met 13 stilstanden over een afstand van 230 km. Deze IC trein heeft zo maar eventjes 4 stilstanden te Brussel en stopt in “wereldsteden” zoals Marloie en Marbehan. Men kan dan gerust stellen dat de rijtijd van de EC of INT met een kwartier zal toenemen.

N.S.

Opleidingsritten lijn 27

Vanaf maandag 19 november waren er opleidingsritten voor de treinbestuurders tussen Berchem en het niveau -1 van Antwerpen Centraal. De op die dag gebruikte stellen waren de 944 s`morgens en de 909 in de namiddag.

A.J.



Cargo

FRET-locomotieven:

De Franse diesel- en elektrische locomotieven zijn haast niet meer weg te denken uit het Belgische spoorweglandschap. Regelmatige treinen worden gesleept door de reeks 36000 van de SNCF. De groene “FRET” – diesellocomotieven reeks 67000 hebben ook hun vaste reizen en treinen. Meestal rijden deze van uit Tessenderlo naar Antwerpen Schijnpoort, waar de locomotieven van front wisselen om daarna verder te rijden naar Lille-Délivrance langs Mechelen, Dendermonde, Gent en Kortrijk. Onlangs werd er zelfs een blauwe diesellocomotief opgemerkt.

A.J.



spoor-
infrastructuur

Koperdiefstallen

Een ware plaag zijn tegenwoordig de koperdiefstallen bij vooral de spoorwegen. Meestal heeft dit als gevolg dat er grote vertragingen, omleidingen en zelfs het volledig afschaffen van treinverbindingen voorkomen. Het totaal aantal verdwenen koperdraad loopt op jaarbasis op tot ongeveer 250 km. Buiten het ongemak voor de reizigers, is er ook de enorme kostprijs voor de herstellingen voor de Belgische netwerk-beheerder Infrabel.

Als voorbeeld geven we een overzicht van één week koperdiefstal in België: Tengevolge van de diefstal op maandag 15 oktober tussen Boom en Puurs en een dag later in Puurs zelf was er gedurende een week geen treinverkeer mogelijk tussen de beide genoemde plaatsen. Op deze sectie reden er pendelbussen. De zwaarste schadepost was de diefstal in de nacht van 15 op 16 oktober te Puurs. Daar knipten de dieven behalve de bovenleiding ook de terugstroomkabels door. De bovenleiding viel hierbij op de rails. Dit veroorzaakte een enorme kortsluiting gevolgd door een brand in het seinhuis van Puurs, ontstaan ten gevolge van de overspanning op de seinkringen. Het gehele technisch lokaal - de relaiskamer - brandde uit waardoor alle seinen en overwegen in de buurt van Puurs buiten dienst vielen. Het is echt spijtig dat de dieven hier niet als zekering fungeerden. Ook de al de dag voordien getroffen spoorsecties deelden in de klappen zodat er geen treinverkeer mogelijk was tussen Puurs en Boom op lijn 52 en tussen Willebroek en Temse op lijn 54. Op deze lijngedeelten reden er pendelbussen. Op lijn 54 kon er reeds vanaf woensdagavond terug treinverkeer mogelijk aan beperkte snelheid. Op lijn 52 betreft was er de rest van de week geen treinverkeer mogelijk.

In de nacht van 18 op 19 oktober was er een koperdiefstal op lijn 50A te Anderlecht op de directe lijn tussen Brussel-Zuid en Gent-Sint Pieters. Het gevolg hiervan was dat de treinen vanuit Kortrijk en Gent vanaf Denderleeuw werden omgeleid via lijnen 50 en 28 (Ternat en het Westelijk Ringspoor). Gelukkig was de schade hier beperkter en duurde de onderbreking van het treinverkeer maar ongeveer een halve dag.

Ook op 15 oktober gebeurde een diefstal tussen Ath en Edingen op lijn 94. Daar was er maar een halve dag geen treinverkeer mogelijk. De treinen werden hier omgeleid vanaf Ath via lijn 94 en de verbindingslijn van Jurbise en Braine-le-Comte (lijn 96). De NMBS gaat nu meer eigen beveiligingspersoneel inzetten. Ook

de politiediensten gaan hun controles intensifiëren.

HSL 3

Infrabel is op de HSL 3 Chenée – Walhorn op 19 oktober gestart met testritten op deze 36 km lange verbinding. Deze duren twee weken. De lijn zal normaal bereden worden tegen 260 km per uur. Bij enkele testritten heen en weer werd zelfs 280 km per uur gereden. Alhoewel testritten gewoonlijk een voorbode zijn van een spoedige ingebruikname, zal het ten vroegste einde 2008 worden voor er ook normale reizigerstreinen van de lijn kunnen gebruik maken. Pas in 2008 staan de test en homologatieritten voor de ETCS 2 op het programma. In de Thalysstellen moet deze ETCS 2 nog ingebouwd worden. Deze 830 miljoen kostende lijn zal er dus nog een jaar onbenut bij liggen.

HSL 4

De pendeltreindienst van Antwerpen Centraal naar het nieuwe station (stopplaats) Noorderkempen is nog maar eens uitgesteld. Nu word er als openingsdatum 1 april 2008 vooropgesteld (of is dit een grap?). De reden is nog steeds dezelfde. (n.v.d.r: ook 8 juni 2008 is als openingsdatum genoemd)

De bij Angel Trains Cargo gehuurde locomotieven zijn nog bij Bombardier om de nodige software te installeren zodat het Europese beveiligingssysteem ETCS 2 kan gebruikt worden. Na inbouw moeten de locs dan nog getest en gehomologeerd worden. De Thalys zou waarschijnlijk maar in oktober 2008 over de HSL 4 naar Nederland rijden. De 35 km lange HSL heeft ongeveer 800 miljoen euro gekost en ligt er nu al een hele tijd werkloos bij en dat zal nog wel een tijdje zo blijven. Ondertussen wel opletten dat de rijdraad en andere kabels niet gestolen worden (n.v.d.r.). Had men hier niet kunnen voorzien in een tijdelijke signalisatie (hoewel dit natuurlijk ook geld kost) zodat de zeer dure infrastructuur toch bruikbaar zou zijn, eventueel aan een beperkte snelheid. Nu ontloopt Infrabel immers veel inkomsten aan de verhuur van de rijpaden.

LJN 20

Men is aan de heraanleg begonnen van de in 1990 gesloten lijn 20 Hasselt – Lanaken – Maastricht. Ten behoeve van het goederenvervoer wordt er 6 km vernieuwd, zodat er vanaf 2009 terug (goederen)treinverkeer mogelijk zal zijn. Zowel de Nederlandse als de Vlaamse regering cofinancieren het project met steun van Europa. Van deze heraanleg zal vooral de papierfabriek "Sappi" gebruik maken, maar ook het industrieterrein van Lanaken krijgt aansluitingen. Om de fauna en flora te beschermen naast de spoorweg – er leven daar enkele erg zeldzame soorten hagedis – gaat men een scherm plaatsen, zodat er de arme diertjes

niets kan overkomen. Bij de officiële start van de werken sprak de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat de hoop uit dat er ook reizigersverkeer naar Hasselt zou komen na de realisatie van het goederenspoor. Hoop doet alleszins leven. Denken we in dit verband ook aan het Spartacusplan van De Lijn Limburg met een sneltram / Light-Rail van Hasselt via Lanaken naar Maastricht. Het één sluit evenwel het andere niet uit.

LJN 35

In Leuven is op lijn 35 het originele tracé naar Aarschot en Hasselt eind augustus terug in dienst gekomen, en dit na amper 26 jaar tijdelijke omleiding via de goederenbundel van Leuven. Ten tijde van de elektrificatie was er voorzien in een brug over de spoor aansluiting tussen de lijnen 36 en 53 en de goederenbundel om zo een vrije kruising te hebben zonder hinder voor de reizigerstreinen en eventueel kruisende goederentreinen. Waarschijnlijk wegens geldgebrek (of gebrek aan visie?) is het al die jaren bij plannen gebleven. Het spoor was al wel uitgebroken van aan de inrit van de bundel kant Aarschot tot aan de kruising van de lijnen 36 en 53 naar de goederenbundel. Vanaf dat punt lag het spoor nog. Nu men definitief heeft afgezien van de bouw van de brug heeft men in de zomer het oorspronkelijke spoor terug aangelegd en terug in dienst gesteld. Zo kunnen de reizigerstreinen van Leuven naar Aarschot na uitrit van het station aan een hogere snelheid rijden (80 km per uur), tot aan de spoorkruising met de goederenspoorlijn en vanaf daar de referentiesnelheid van 120 km per uur tot Aarschot. Voordien moesten de reizigerstreinen de goederenbundel passeren aan maximum 40 km per uur. Theoretisch levert dit een winst op van 2 minuten.

Een gelijkaardige situatie is er aan het andere eindpunt van de lijn 35 te Hasselt. Daar heeft men ten tijde van de elektrificatie van de lijn in 1982 een tijdelijke omlegging voorzien vanaf de vertakking richting Genk tot aan de inrit van het station van Hasselt. Ook hier was het de bedoeling om een brug aan te leggen voor de lijnen naar Mol en Genk naar de goederenbundel van Hasselt en dus kruisingvrij verkeer te verkrijgen. Deze omleiding werd zelfs al eens gewijzigd en een gedeelte van het oude tracé werd opgebroken. Ter hoogte van de stelplaats liggen er nog steeds enkele meter doorgeroest spoor. Het oude tracé kan men nog steeds onderscheiden. Ook op deze plaats is er echter nooit een brug gekomen en zijn er momenteel zelfs geen plannen voor realisatie. De treinen moeten nog steeds over ongeveer 2 km aan een verlaagde snelheid van 70 en zelfs 40 km per uur voortsukkelen, tegenover de geplande 120 km per uur tot aan de stationsinrit van Hasselt. Bovendien zou men dan ook rechtstreeks op de sporen 3 en 4 in

TREINEN IN KLEUR

H.L.E. 2703 aan kop van de Orient Express
Oostende T.W., 18 oktober 2007
Foto Alain Janmart



50 JAAR T.E.E.
H.L.E. 1601
Brussel-Noord, 4 november 2007
Foto Alain Janmart



50 jaar T.E.E.
H.L.E. 1805
Brussel Noord, 4 november 2007
Foto Alain Janmart



DE LIJN AAN DE KUST

BN 6102 heeft hier de 6012 aan de haak.
Oostende Watertoren, 27 augustus 2007
Foto Alain Janmart



Antwerpenaar 7246 op 27 augustus 2007
ter hoogte van Oostende Thermen
Foto Alain Janmart



Gentenaar 6332 op 27 augustus 2007
in Westende
Foto Alain Janmart



MUSEUMTRAMS

Klaar voor de dienst:
VA 7386 en motorwagens 4408 en 4417
keerlus Zuidstation, 22 september 2007
Foto Alain Janmart



Motorwagen 4408 aan "Den TIR"
Sint Bernardsesteenweg, 22 sept. 2007
Foto Alain Janmart



VA 7386 en motorwagen 4417 kruisen
elkaar aan de Zwaantjes (keerlus Voet-
balstraat), 22 september 2007
Foto Alain Janmart



AUTOBUSSEN ANDERS

De 2334 doet nu dienst als MOBIBUZZ,
Wilrijk Letterkundestraat, 14 mei 2007
Foto Luc Couscheir



Ex-3194 doet dienst als FITbus,
Jan Van Rijswijklaan, 16 mei 2007
Foto Luc Couscheir



WREED ACCIDENT

Ten gevolge van een promotiecampagne
werd de 3195 voorzien van een heuse
auto. Ekeren Markt, 6 juni 2007
Foto Luc Couscheir



Hasselt aankomen. Deze sporen gaan vervolgens rechtstreeks over op de lijn 34 richting Tongeren en Liège. In Hasselt bestaat deze toestand ondertussen al 25 jaar en is er nog geen uitzicht op herstel van de originele toestand of een realisatie van de vrije kruising.

Nieuw station

Er is sprake van om op lijn 15 tussen Mol en Hasselt te Beringen centrum een bijkomend station of stopplaats aan te leggen. Dit moet een centraal knooppunt worden voor de regio. Er zouden negen busperrons worden aangelegd. Als locatie wordt de Koerselsesteenweg genoemd, ongeveer daar waar tot de invoering van het IC-IR plan van 1984 het oude station van Beringen lag. Nu heeft Beringen ook een stopplaats maar deze ligt wel ver van het centrum (in Beverlo). Afwachten of deze plannen realiteit worden, er is nog geen datum voor realisatie gekend.

IJzeren Rijn

Voor het gedeelte van de IJzeren Rijn, voornamelijk op Nederlands grondgebied, boven Roermond en richting Mönchengladbach door het zogenaamde stiltegebied, zijn de vooruitzichten eerder slecht. Men spreekt er van om pas ergens tussen 2015 en 2030 terug treinen te laten rijden, afhankelijk van de gekozen variant.

Liefkenshoek spoortunnel

Dat hij er komt is zeker. Hij maakt deel uit van het pakket maatregelen in het Masterplan Mobiliteit Antwerpen. Er is alvast een vertraging in de uitvoering van een jaar omdat er moeilijkheden zijn opgetreden in verband met de financiering. Dit wordt zoals overigens het Diaboloproject een PPS of Privaat Publieke Samenwerking.

DIABOLO

Er is een toewijzing gebeurd om de zogenaamde diablo aan te leggen. Dit is ondermeer de snelle verbinding tussen Brussel, Mechelen en Antwerpen via de Luchthaven van Zaventem. Deze loopt tussen Vilvoorde en Zemst over de brede middenberm van de E 19 autoweg. Er komen vier belangrijke werven. Een eerste is het verlengen met 1080 meter van de bestaande tunnel onder de luchthaven. Dit wordt een geboorde tunnel. Een tweede is een gesloten tunnel van 550 meter. Als derde komt er een driehoeksverbinding ter hoogte van de E 19 in de richtingen Zaventem, Mechelen en Brussel. Het vierde gedeelte is het aanpassen van het ondergrondse station van de luchthaven. Het werk is toegewezen aan de tijdelijke bouwvereniging DIALINK. Het gaat om een project van meer dan 540 miljoen euro. Tegen juni 2012 zou de eerste trein moeten rijden.

Benieuwd of dat gaat lukken, de perikelen

met de HSL 3 en 4 indachtig. Nieuw is dat de reiziger die op- of afstapt in de luchthaven een supplement zal moeten betalen. Infrabel wordt geacht om een jaarlijks te indexerende bijdrage te storten van 9 miljoen euro + 0,50 % van de ontvangsten op het binnenlands treinverkeer. De financiering van het project gebeurt via een lening bij twee private banken. Inmiddels zijn er al voorbereidende werken gestart op de middenberm van de E 19. Het slechts enkele jaren geleden aangeplante "Witte Kinderbos" werd al terug verwijderd.

N.S.



Speciaal

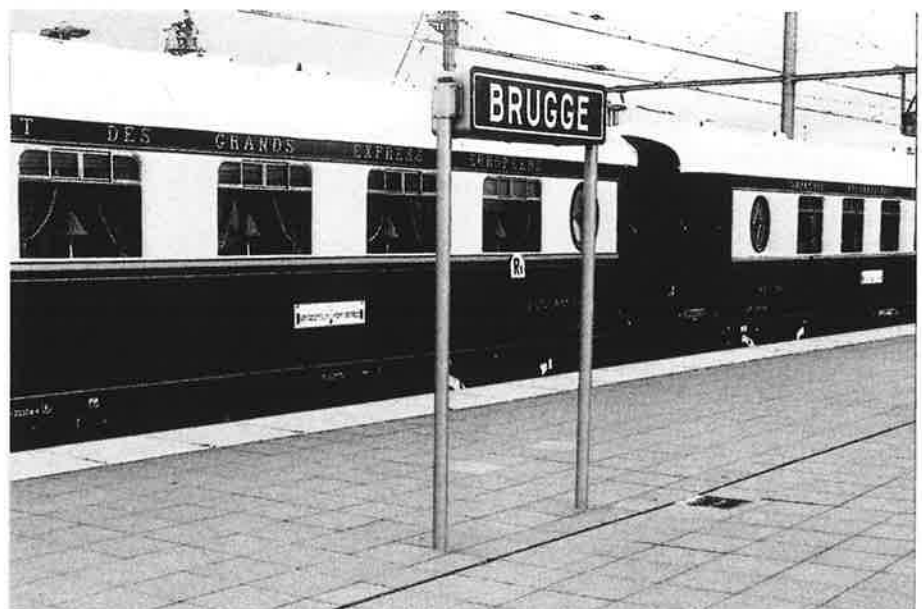
Orient Express

Op donderdag 18 oktober heeft deze fraaie luxetrein door België gereden. Deze legendarische trein was zo maar eventjes samengesteld uit niet minder dan 17 rijtuigen en kwam uit Zürich.

Omdat de Franse spoor mannen het werk hadden neergelegd, diende deze trein om te rijden langs Basel, Köln en Aachen. Vanaf Aachen werd de trein gesleept door één enkele locomotief (2703) tot in de uitwijkbundel van Oostende. Door de lengte (of was het misschien het gewicht) kon deze trein niet langs het vernieuwde station van Liège Guillemins rijden. Er werd even gestopt te Angleur voor het wisselen van treinbestuurders, waarna de trein vervolgens langs de goederenlijn werd omgeleid. Het betreft het lijngedeelte vanuit Kinkempois over Tilleur en Voroux en dan verder langs lijn 36 richting Brussel. In Brussel werd er gestopt om enkele reizigers te laten uitstappen. Vervolgens reed de trein richting Brugge. Omdat de trein een uitzonderlijke lengte had kon deze enkel aan het voldoende lange perron 12 halteren. Daar stapten de overige reizigers uit voor een bezoek aan de stad. Na deze lange stilstand reed de trein zonder reizigers verder naar de wijkbundel van Oostende. Daar werd de trein schoongemaakt en rijklaar gemaakt om in de late namiddag terug naar Brugge te rijden. Daar zouden de reizigers opnieuw opstappen voor het vervolg van hun luxueuze rit richting Venetië.

Foto rechtsonder:

De Orient-Express houdt ook even halt in Brugge, het Venetië van het noorden. 18 oktober 2007, foto Alain Janmart.



Pensioentrein

Ten behoeve van het NMBS personeel (en andere gepensioneerden) werd er een speciale "Pensioentrein" ingelegd. Daar kon men gratis advies inwinnen betreffende zijn pensioenregeling. De trein was samengesteld uit K - rijtuigen, behorende aan de museumvereniging TSP/PFT en werd gesleept door locomotief 2313. Achter deze loc werd de museumlocomotief 5166 mee op sleep genomen.

LEVE de TREIN - WEEKEND

Op 15 en 16 september waren er verschillende activiteiten in stations, werkplaatsen, seinhuizen en vormingsstations verspreid over het ganse land. Wat Antwerpen betreft was onder andere open huis te Antwerpen Noord. Om het halfuur reden er pendeltreinen, samengesteld uit M6-dubbeldekrijtuigen, met aan elke zijde een locomotief reeks 21 of 27. De bezoekers kregen een niet toevallige demonstratie van het sorteren van goederenwagens over de rangeerheuvel. Omdat de aankomstbundel ook op zaterdag of zondag vol goederentreinen staat, wordt er ook dan gewerkt. In de werkplaats konden de bezoekers dan weer kennis maken met het onderhoud en revisiewerk aan de diverse tractievoertuigen.

50 jaar T.E.E.-treinen

Tussen 3 en 11 november werd er een kleine tentoonstelling gehouden in de lokalen van het voormalig spoorwegmuseum te Brussel Noord. Alhoewel het museum al maanden gesloten is, werd er gevraagd om er uitzonderlijk affiches, modeltreinen, herinneringen en souvenirs van de glorierijke T.E.E. periode gedurende een week te mogen uitstellen. Op zaterdag 3 en zondag 4 november werden er bovendien enkele locomotieven en rijtuigen uit die periode tentoongesteld op het spoor 1, vlak naast het museum. Ook werd er een speciale spoorwegpostzegel uitgegeven voor de filatelisten en andere verzamelaars. De T.E.E.-treinen werden met zowel diesel- als elektrische locomotieven gesleept. Vanuit Brussel reden er T.E.E.-treinen naar Amsterdam en Paris Nord of Köln. Ook vanuit Liège reden er T.E.E.'s naar Paris Nord.

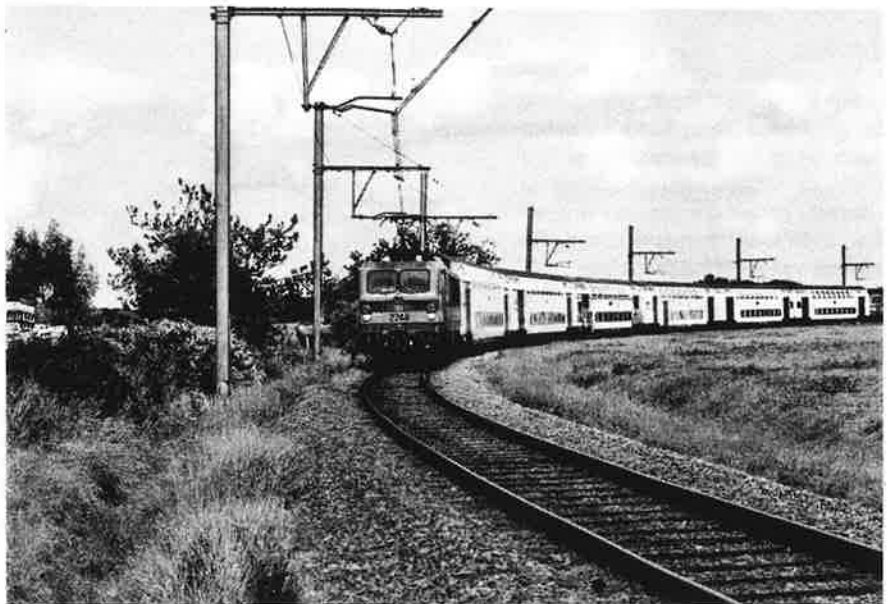
A.J.

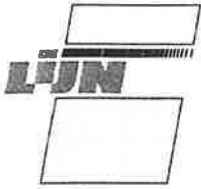
Foto linksboven: De "Pensioentrein" langs het perron op wat we nu maar het bovendeck van Antwerpen Centraal zullen noemen. 20 september 2007.

Foto rechtsonder: Aan kop van een stam M6 dubbeldekrijtuigen zien we de 2746 in de verbingsboog van Luchtbal naar Antwerpen-Noord, helemaal achteraan hangt nog een soortgenoot. 15-9-07.

Foto linksonder: HLD 5404 aan kop van enkele inox TEE-rijtuigen in het station Brussel-Noord. 4 november 2007

Alle foto's: Alain Janmart.





Algemeen

Website

Onder het motto "Van A naar B in één klik" pakt De Lijn dit najaar uit met een volledig vernieuwde website. Daarop vindt u volgende rubrieken: reisinformatie, online aankoop van abonnementen, verkooppunten van De Lijn, info over De Lijn, nieuws, specifieke informatie op maat en tenslotte de contactgegevens van De Lijn. Dit alles is te vinden op www.delijn.be.

Lijnrecht naar uw bestemming: De site van De Lijn is de referentie om vlot van A naar B te geraken. U vindt er niet alleen een overzicht van alle lijnen, maar ook de dienstregelingen en -vooral- een uiterst handige routepanner. Intikken, klikken en U bent vertrokken! (alleszins toch thuis aan Uw PC).

Hoe gebruiken: Op basis van uw bestemming, vertrekplaats en tijdstip zoekt de routepanner voor u de dichtstbijzijnde halte en berekent hij de duur van uw traject. U hoeft niet eens te weten waar u juist moet opstappen, de zoekrobot helpt u daarbij!

Overzichtelijke reisinformatie:

De routepanner stippelt het beste traject uit van, A naar B met bus, tram of trein. U kunt ook een rit vroeger of later bekijken. Alles netjes gepresenteerd. En voor de trajecten te voet, is er een overzichtelijk plannetje.

De Lijn heeft een folder uitgegeven met daarop alle contactgegevens zoals adres, telefoon en e-mail gegevens.

(N.v.d.r.: We zijn wel benieuwd of de website op de hoogte is van specifieke marktreiswegen op bepaalde dagen, wegenwerken of van plaatselijke gebruiken in bepaalde entiteiten. Als voorbeeld vermelden we dat er op vrijdag 2 november op de Antwerpse stadslijnen gereden werd als op een zaterdag, voor de streeklijnen was dit volgens de gewone weekdienstregeling.)



Antwerpen

Tram 6, een tram vol attracties

Uit de officiële persmededelingen van De Lijn, die we zelf wat hebben aangevuld, het volgende:

Op 1 oktober had De Lijn Antwerpen de pers opgetrommeld om de nakende start van tramlijn 6 bekend te maken. Op die dag stelden de Vlaamse minister van Mobiliteit, De Burgemeester en De Directeur van De Lijn Antwerpen de nieuwe tramlijn voor. De nieuwe lijn passeert op haar traject heel wat culturele attracties en Antwerpse evenementen. Ter dier gelegenheid trakteren de attractiepolen, de stad en De Lijn, op kortingsbonnen en andere leuke geschenken.

Tram 6, een tram vol attracties:

Tramlijn 6 brengt de reizigers waar ze moeten zijn. De nieuwe tram rijdt van attractie naar attractie, 11 in totaal: Metropolis, Sportpaleis, Lotto Arena, Aquatopia, Diamantmuseum, Elisabethzaal, De Zoo, UGC, Vlaamse Opera, deSingel en Antwerp Expo.

(n.v.d.r.: Het valt ons wel op dat nergens een verwijzing naar het belangrijke 'Centraal Station' wordt gemaakt, noch naar zijn winkelcentrum, noch naar zijn belangrijke stationsfunctie)

De attractiepolen langs het traject trakteren:

Ter gelegenheid van de komst van de tram trakteren de attractiepolen op geschenken en kortingsbonnen. Ook de stad en De Lijn dragen hun steentje bij. Op vertoon van de tram-6 bons, die bij de evenementengids zitten, kunnen reizigers genieten van allerlei leuke aanbiedingen.

Communicatiecampagne tram 6:

De communicatiecampagne start midden oktober. Er wordt een speciale evenementengids uitgewerkt. Deze gids is gevuld met praktische info over tram 6, het jaarprogramma van de attracties en de data van de leukste evenementen. De gids wordt onder andere verspreid via "Den Antwerpenaar", en komt dus in de bus van alle Antwerpenaren.

Praktische informatie over tramlijn 6:

Op 27 oktober rijdt tramlijn 6 voor het eerst buiten. Deze tramlijn verbindt het noorden met het zuiden van de stad: ze rijdt tussen Luchtbal (Metropolis) en Olympiade (Jan Van Rijswijcklaan). Het wordt een vlotte lijn: Quasi over het ganse traject rijdt de tram op eigen bedding. Met de komst van tram 6 telt Antwerpen opnieuw sinds lang 12 tramlijnen. Leuk is dat tramlijn 6 tussen haar eindpunt aan Metropolis en de Minister Delbekelaan een onbenut stuk spoor in gebruik neemt. Hierdoor kunnen reizigers uit de omgeving van de Lambrechtshoekenlaan voortaan rechtstreeks met de tram naar de stad. (N.v.d.r. Bedoeld worden de sporen op de Groenendaallaan die tot nu toe enkel gebruikt werden voor de verbinding met de stel- en werkplaats Punt aan de Lijn.) Deze reizigers krijgen met tram 6 een

vlotte en rechtstreekse tramverbinding met het centrum van Antwerpen en het Kiel. (n.v.d.r.: Ook hier is een kilo zout niet misplaatst. Het eindpunt Olympiade ligt juist aan de rand van de Kielwijk. Deze wijk wordt wel en beter bediend met de tramlijnen 4 en 24 en de autobusbundel 290.) Reizigers op het Kiel kunnen met de nieuwe tram 6 voortaan zonder overstap naar het centrum en het noorden van Antwerpen; met de nieuwe lijn geraken zij op een half uur aan de andere kant van de stad. Nu kunnen ze dat enkel via een overstap in het metrostation Opera (of Astrid n.v.d.r.) en zijn ze 10 minuten langer onderweg. Op de drukke trajecten tussen Schijnpoort en Antwerpen centrum, waar nu de tramlijnen 3 en 5 rijden, biedt tram 6 extra capaciteit. Ook de inwoners uit de omgeving van de Jan Van Rijswijcklaan krijgen met tram 6 een verdubbeling van de capaciteit. Zij kunnen voortaan elke 5 minuten een tram nemen.

Minder-Hinderlijn:

In het kader van het Masterplan zijn er heel wat infrastructuurwerken gepland in het noorden van Antwerpen. Dit najaar zijn de werken al gestart aan de Noorderlaanbrug. Die zullen heel wat verkeershinder veroorzaken. Voor al deze werken vormt tram 6 een belangrijke Minder-Hindermaatregel. Voor het woon-werkverkeer vanuit het noorden van Antwerpen biedt de nieuwe tram een vlot en comfortabel alternatief om in het centrum van Antwerpen te geraken. Automobilisten parkeren hun auto op de parking van Metropolis en rijden met tram 6 naar de stad. Zo wordt de beschikbare ruimte op de parking ook overdag optimaal benut.

Tram 6 in cijfers:

39 extra chauffeurs, 9 Hermelijntrams en 9,7 km lang
frequentie: 10' op werkdagen, 12' op zaterdag, 15' op zondag en 20' s'avonds
Op werkdagen rijden er heel de dag 9 trams (geen bijkomende spitsdiensten), op zaterdag zijn het er 7, 6 op zondag en 4 tijdens de avonduren (n.v.d.r.)
Prognose aantal reizigers per jaar: vier miljoen reizigers

Nieuwe halte-infrastructuur:

Voor de tramlijn werden twee nieuwe halten (heraangelegd). In het noorden, op de Groenendaallaan, werd de halte "station Luchtbal" aangelegd, ter hoogte van de Klipperstraat. Ook aan het eindpunt Olympiade, in het zuiden, werd nieuwe halte-infrastructuur gebouwd. Bovendien werd daar de keerlus vernieuwd. De infotram-apparatuur die de reizigers aan de halte real-time-informatie verschaft over de doortocht van de tram, is klaar tegen midden december.

De inhuldiging:

(van onze reporters ter plaatse)

De personaliteiten hadden rendez-vous gegeven omstreeks half tien in het bioscoopcomplex Metropolis. Naast de minister (zij was de chauffeur van dienst voor de inhuldigingstram), namen Antwerps schepen van Mobiliteit Ludo Van Campenhout, en Saskia Schatterman directeur Marketing & Communicatie van De Lijn, de honneurs waar. In de "walk of fame" werd door de minister de ster van tram 6 onthuld. Zij werd daar vakkundig bijgestaan door een "cloon" van Marilyn Monroe. Het gezelschap verplaatste zich vervolgens met twee Hermelijns-trams (7246 en 7236 vers terug van de kustlijn!) naar het station Astrid voor het vervolg van de festiviteiten. Het dezelfde morgen al gestarte reguliere tramverkeer van lijn 6 (en ook van de lijnen 3 en 5) werd maar even verstoord. Op de receptie waren er natuurlijk ook de afgevaardigden van de andere attracties. We onthouden alvast het volgende citaat: "We maken plaats in de lage lijnnummers en reserveren die alvast voor toekomstige tramlijnen of vertramming van de desbetreffende buslijnen. Het hoogste lijnnummer dat momenteel in dienst is, is 24, we zijn dus in de helft en op de goede weg!" Met twee nieuwe lijnen op amper 18 maanden tijd, maar wel met nagenoeg geen nieuwe infrastructuur, gaan we aan dat tempo de volgende jaren nog veel leuke dagen tegemoet. Hopelijk volgt de bouw van nieuwe stelplaatsen en trams op hetzelfde tempo. We geven alvast mee dat er zeer hoopvolle berichten circuleren in verband met tot nog toe ongebruikte premetro tunnels; wellicht meer daarover volgend jaar?

Voor de officiële inhuldiging werden de 7236 en 7246 gebruikt die enkele weken tevoren van de kustlijn waren teruggebracht en waarop de graffiti nog ontbrak.

Tenslotte nog dit: op deze inhuldigingsdag waren volgende trams in dienst: 7264, 7269, 7255, 7253, 7251, 7256 en 7243 en was meerijsen met de nieuwe tramlijn gratis.

Proefrit lijn 6

Geen nieuwe lijn zonder proefrit(ten). Vanzelfsprekend moest de hernieuwde lus aan de Jan De Voslei getest worden. Op 26 oktober had onze voorzitter het voorrecht om met hoofd van de rijksschool tram, dhr. Roland Hermans een proefrit af te leggen over de gehele lengte van de nieuwe lijn. Zie de foto op de achterpagina.

Eerste indrukken

In tegenstelling met de vorig jaar ingestelde lijn 5 is de bezetting voor deze nieuwe lijn eerder aan de magere kant, zelfs gedurende de Boekenbeurs. Het is

natuurlijk wel zo dat de 5 als enige lijn over een groot gedeelte lijn 12 in de plaats kwam te Deurne. De 6 daarentegen kwam over een groot gedeelte van zijn traject als een bijkomende lijn in dienst. Op het gedeelte tussen het Centraal Station en Metropolis is er wel een grotere bezetting dan op het stuk tussen het Centraal Station en Olympiade. Hopelijk zal de 6 meer reizigers aantrekken wanneer er ooit werk wordt gemaakt van een verlenging in het noorden naar Luchtbal Kazerne, waar ook een Park & Ride is voorzien, en verder naar Ekeren; evenals in het zuiden naar Wilrijk (centrum en UZA). In het noorden gaat dan wellicht gesleuteld worden aan de buslijn 23, in het zuiden aan het hele buskluwen dat nu het district Wilrijk bedient.

Een ander fenomeen dat werd vastgesteld tijdens deze eerste exploitatie-weeken was die van de verdwaalde reiziger die plots op een totaal andere dan voorziene plaats terug aan de oppervlakte kwam. Dit overkwam vooral de reizigers die blindelings lijn 2 namen - als enige daar rijdende lijn - tussen Olympiade en de Harmonie en geconfronteerd werden met het Sportpaleis in plaats van de kathedraaltoren. Uw redacteur heeft al meermaals "madammetjes" terug in de goede richting geholpen.

Trams terug van de Kust

Met mondjesmaat komen de Hermelijns-trams (terug) naar Antwerpen. Naast de 7236 en 7246 was eind oktober ook de 7269 terug. De 7267 en 7268 werden half november al terug in dienst gezien. Deze trams dragen aan de bestuurderskabine, langs de niet deurzijde, op een afsluitklepje het opschrift "WATER". Of dit nu zoet of zout water moet zijn is ons niet bekend maar is waarschijnlijk afhankelijk van het inzetgebied van de tram. De BN-trams hebben overigens op ongeveer dezelfde plaats een vulopening voor het remzand...

Reclametrans

- 7004 Decathlon sinds november 2007
- 7007 Stadsfeestzaal sinds oktober 2007
- 7040 British Vision sinds oktober 2007
- 7041 SUEZ sinds november 2007
- 7043 Closed sinds oktober 2007
- 7044 Stadsfeestzaal sinds oktober 2007
- 7045 Het Computer Winkelkje sinds oktober 2007
- 7047 ALVIN sinds november 2007
- 7049 Moneytalk sinds oktober 2007
- 7053 Smash Box/De Cliënt sinds oktober 2007
- 7055 SUEZ sinds november 2007
- 7202 De Lijn website sinds oktober 2007
- 7203 De Lijn website sinds oktober 2007
- 7203 Decathlon sinds november 2007

In- en uitritten trams

Met het in dienst nemen van lijn 6 werden er een aantal in- en uitritten van een aantal tramdiensten gewijzigd. De grootste verandering is het verplaatsen van spitsdiensten van de lijnen 8 en 11 van Punt aan de Lijn naar Hoboken. We hebben deze nog niet alle in detail maar we kunnen alvast meedelen dat er voor de geïnteresseerde veel te zien is aan de Zwaantjes. Daar passeren liefst 8 van de 12 tramlijnen die Antwerpen nu rijk is. Naast de 2, 4 en 24 die er normaal passeren zijn er ook nog de 7, 8, 10, 11 en 12. Er gebeuren in- en uitritten zowel over lijn 2, als over lijn 24. Enkel de lijnen 3, 5, 6 en 15 die het terrein zijn van de Hermelijns rijden exclusief van uit Punt aan de Lijn. Wellicht méér, te samen met een overzicht van de gewijzigde en de nieuwe diensten in ons volgend nummer.

Nieuwe lijnfilmkleuren

Op dezelfde dag als de ingebruikname van tramlijn 6, namelijk op 27 oktober, moet men voortaan de nieuwe en al enkele jaren geleden geplaatste filmbeelden gebruiken voor de lijnen 11 en 15. Vanaf dan is het verboden om nog de klassieke (leesbare) witte lijnfilmbeelden 11K en 15K te gebruiken. Voor lijn 11 is dit wit op een soort groen, wat wel goed leesbaar is, maar wel voor verwarring zorgt met de gedeeltelijk gelijk lopende lijn 10. Ook en vooral met lijn 2 is de verwarring uiterst groot tijdens de in- en uitrit van de 'groene' lijn 11. Lijn 15 heeft nu een wat we zouden kunnen omschrijven als een "grauwe" of vuil witte achtergrond. Waar dit bij daglicht nog vrij goed leesbaar is, geeft dit met belichting verwarring met lijn 3, bijvoorbeeld in de premetro. Lijn 6 kreeg magenta als filmkleur. Aanvankelijk waren er ernstige moeilijkheden met de leesbaarheid van de bestemming en zag je enkel een roze gekleurd vlak! Ondertussen worden, althans toch de voorfilms, aangepast om de leesbaarheid te verhogen. Door deze aanpassing is echter het onderscheid tussen een lijn 5 en een lijn 6 op het gemeenschappelijk traject moeilijker geworden... . Doel van dit specifiek kleurgebruik is om éénduidig over te komen in publicaties zoals bijvoorbeeld de netplannen waarbij een witte lijnkleur niet kan worden gereproduceerd. Jammer genoeg draait de praktijk wel even anders uit dan wat het theoretisch had moeten worden.

Spoorwerken lijnen 4, 7, 10 en 11

De vernieuwingswerken in de Sint Katelijnevest en de Minderbroedersrui (lijnen 4 en 7), vorderen langzaam in de richting van de Schelde. Eind oktober was het kruispunt aan de Wijngaardbrug (Wolstraat en Kipdorp) aan de beurt. Zoals dat enkele maanden terug al ge-

beurde op het kruispunt met de Korte en Lange Nieuwstraat werden hier nu ook de spookkruisingen met de lijnen 10 en 11 vernieuwd. Gedurende enkele avonden keerden vanaf 22 uur de lijnen 4 en 7 aan de Groenplaats in plaats van de Sint Pietersvliet.

Haltebenamingen

Te samen met de ingebruikname van de nieuwe lijn 6 moest ook de infotram aan de haltes aangepast worden. Hiervan maakte De Lijn Antwerpen gebruik om een aantal haltebenamingen te wijzigen. Naast het bijvoegen van lijn 6 had dit ook invloed op een aantal gemeenschappelijke haltes met de lijnen 2, 4 en 15. De haltes hebben voortaan in de beide richtingen eenzelfde benaming. De terminushalte van lijn 6 heet Olympiade. De halte van lijn 2 krijgt dezelfde naam, dit was vroeger Jan De Voslei in de ene richting en Populierenlaan in de andere. Oudestraat vervalt en wordt nu Steynstraat, Windmolenstraat wordt J.V.D. Wouwerstraat, Boomssteenweg wordt De Bosschaertstraat, Jasmijnstraat wordt Volhardingstraat, Korte Lozanastraat wordt Markgravelei, Nervierstraat wordt Charlottalei en Smedenstraat ten slotte wordt Sportstraat. (dit is de enige tramhalte op het grondgebied van het district Wilrijk). De halte Conservatorium gaat nu door het leven als "De Singel". Ook op andere lijnen zijn er haltes die van naam veranderen.

Autobussen

Vanaf 1 september rijden de autobuslijnen 17, 27, 32, 501, 502 en 503 terug langs het Centraal Station. De eindhalte is er wel verdwenen. Vanaf 10 september wordt de Pelikaanstraat ook gebruikt richting voorsteden.

De recente wijzigingen samengevat:

Lijn 14 rijdt vanaf het rondpunt België via het stadspark en de Frankrijklei naar de Rooseveltplaats. De terugrit gaat via de Quellinstraat. Deze lijn komt dus niet meer aan het Centraal Station.

Lijn 17 rijdt via de Pelikaanstraat en het Centraal Station en neemt nog steeds zijn eindhalte in de Quellinstraat. Het is de bedoeling om later (wanneer?) deze lijn te verlengen in noordelijke richting, mogelijk te koppelen met de 31.

Lijnen 27 en 32 rijden voortaan langs de De Keyserlei en de Frankrijklei naar de Rooseveltplaats en hebben daar nu hun eindpunt. Lijn 27 deelt hier zijn terminus met de 32 naast het dienstgebouw / Lijnwinkel op de rijbaan, naast de tramlijnen. In de richting Edegem passeert lijn 32 nu ook langs het Centraal Station.

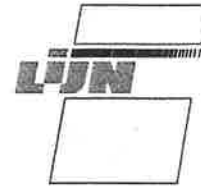
Lijn 14 heeft zijn terminus op het perron dat ervoor door lijn 19 gebruikt werd. De rijrichting werd hier wel omgekeerd, de wachthuisjes daarentegen

niet. Tezamen met het ingaan van de nieuwe dienstregeling van de NMBS op 9 december, wisselden er op de Rooseveltplaats nog enkele buslijnen van perron. Perron 36 wordt voortaan gedeeld door lijn 28 en 19. Lijnen 660 en 661 verhuizen van perron 36 naar 33, hetzelfde perron als lijnen 641, 642 en 643. De lijnen 501, 502 en 503 rijden nu in de beide richtingen langs het Centraal Station, voor de rest zijn deze ongewijzigd. Ten behoeve van de lijnen 14, 27, 32, 501, 502 en 503 werd er in de Van Ertbornstraat een mini busstrook voorzien en mogen de autobussen aan het kruispunt met de De Keyserlei hier links afslaan en hun reisweg naar het station vervolgen.

Bedenking: Het is op zijn minst gezegd heel merkwaardig dat er nu nog drie lijnen meer op de Rooseveltplaats komen. De "stad" heeft zelf enkele jaren geleden aangekondigd dat de bewuste plaats moet en zal "ontbust" worden. Op lange termijn kan dit wel mogelijk worden maar dan zullen er wel heel veel meer trams moeten rijden, boven of onder de grond.

Boekenbeurs

Ter gelegenheid van deze beurs in Antwerp Expo (voorheen Bouwcentrum) reed er opnieuw alle 20 minuten een buspendel tussen het station te Berchem en de P+R Antwerpen Zuid. Op deze pendellijn werden meestal de gelede 4953 - 4963 van de Tjalkstraat gebruikt. De filmbeelden waren niet steeds dezelfde. We merkten zo een "Versterkingsrit", een "Pendel" enz. op meestal alternerend met "Boekenbeurs". Soms was er in de ene richting een lijn '21 Berchem station' te zien. In de andere richting was er dan weer een '38 Zuidstation' of een '1 Zuidstation'. De Lijn maakte van de gelegenheid gebruik om de nieuwe tramlijn 6 te promoten. De bijkomende trams op lijn 2 zijn met de komst van lijn 6 vervallen.



Oost - Vlaanderen

Afbraak PCC's

De al enige tijd buiten dienst gestelde PCC's werden na het zomerverlof verschroot. Op 21 en 22 augustus werden er 11 trams afgevoerd naar de firma Van Heygen in het Gentse havengebied. De volgende trams werden vakkundig afgebroken: 6228, 6230, 6235, 6236, 6237, 6238, 6243, 6249, 6250, 6251 en 6252.

Levering Hermelijnen

Eind november moet de laatste tram van de reeks 6332 - 6341 te Gentbrugge worden afgeleverd. Deze worden zoals geweten via de weg getransporteerd via een weliswaar opgelegde, maar voor de gewone leek veeleer een onlogische reisweg, die de trams ondermeer langs de Jan De Voslei in Antwerpen stuurt. En zo kan het voorkomen dat men daar op een nachtelijk uur tegelijkertijd zowel een Gentse als een Antwerpse Hermelijn kan zien.

Reclame trams

In Gent is er de 6301 met reclame voor BASE 3 en is het de 6302 die de website van De Lijn aan de man of vrouw brengt. L.C.

Foto rechtsonder:

Een rariteit is een autobus op lijn 38 met reizigers. De boekenbeurs maakte het zelfs noodzakelijk om met gelede exemplaren te rijden. AB 4961 laadt op 7 november zijn reizigers op ter hoogte van Berchem station.

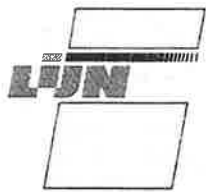
foto: Luc Couscheir



Inzet Hermelijntrams

Sinds einde november komen ook regelmatig hermelijntrams op tramlijn 4 Moscou – Sint-Pietersstation tot inzet. Dit kon na het afleveren van de nieuwste serie 6332 – 6341, waarvan de 6332 en 6333 eerst op vakantie waren aan de Kustlijn en nu ook naar het Gentse net zijn overgebracht. De 6334 blijft voorlopig aan de Kust voor opleiding. Begin december werd zelfs de volledige zondagdienst enkel met Hermelijntrams gereden, maar na een ontsporing draaiden men de inzet weer wat terug en beperkte men de snelheid op de minder goede spoordelen van lijn 4. Er zijn op zondag 25 trams nodig voor alle tramlijnen.

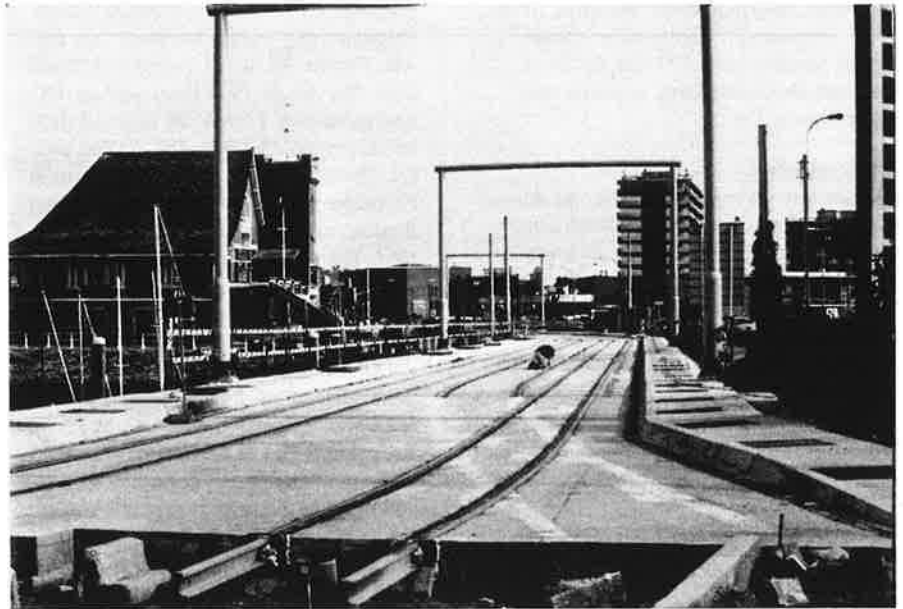
R.D.L./E.H.



West - Vlaanderen

Spoorvernieuwing

Er kwam een nieuwe spoorbedding in dienst tussen Oostende en Bredene. Dit gebeurde in twee fasen. Het spoor vanuit Knokke naar Oostende kwam in dienst gedurende de laatste week van september. In de andere richting was dit op 5 oktober 2007. Deze bedding werd met graszaden ingezaaid. Dit heeft niet alleen een dempende werking, maar beperkt tevens het opwaaien van het fijne steenslagstof bij wind of bij doortocht van een tram. Overigens gebruikt men aan de kust nog altijd veldspoor, althans waar de plaatsgesteldheid dit toelaat.



Hermelijntrams verlaten de kust

Tijdens de zomermaanden waren er niet minder dan acht lagevloertrams in dienst tussen Oostende en Westende-Bad, als versterking op dat drukke lijngedeelte. Hier had men dan een 5-minutendienst in combinatie met de "normale" tramdienst.

De volgende trams waren regelmatig in dienst: de dubbelrichtingwagens 6332, 6333 en 6334 van Gent en de enkelrichtingtrams 7236, 7246, 7267, 7268, 7269 en 7270 van Antwerpen.

Ook op zondag 14 oktober waren er wegens het mooie en warme zomer-

Foto linksboven:

Te Oostende ter hoogte van de Spuikom werd een nieuwe brug gebouwd. Duidelijk zichtbaar tussen de twee tramsporen is het treinspoor zichtbaar. 27 augustus 2007, foto: Alain Janmart.

weer nog drie Hermelijnen in dienst. Dit waren de 6334, 7268 en 7270. Vermoedelijk blijven er voor opleiding twee trams aan de kust, 6334 en 7270, één van elk type.

L.C.

ASVi Lobbes-Thuin

Niet alleen de spoorwegen, maar ook deze museumvereniging heeft jammer genoeg het ongewenste bezoek gekregen van koperdieven. Op een nacht werd op een afgelegen gedeelte van de lijn over een afstand van een paar honderd meter de bovenleidingsdraad gestolen. Tussen de bevestigingspunten aan de masten werd telkens de rijdraad afgeknipt zodanig dat aan de masten nog slechts een kort stukje draad bleef hangen. Het gevolg hiervan was dat men tijdens het jaarlijkse tramfestival rond 15 augustus maar op een gedeelte van de lijn kon rijden. De ASVi hoopt - indien zij over voldoende financiële middelen beschikt - om de schade zo spoedig mogelijk te herstellen. Voor een museumvereniging is zulke diefstal dubbel zo erg omwille van de beperkte budgetten waarover ze kan beschikken.

N.S.

Valenciennes

Volgens Franstalige bronnen zou er terug een tramlijn komen in Quévrain. Het gaat hier dan niet over een geïsoleerd lijntje van de TEC maar eerder over een eindpunt van een tramlijn vanuit het Franse Valenciennes. Het vervoerbedrijf "Transvilles" zou haar nieuwe te construeren lijn verlengen tot in Quévrain. Vanuit de Franse stad volgt men de hoofdweg nummer 30 richting Mons (Bergen) tot Quévrain via het oude station van Blanc-Misseron. Daar vlakbij - te Crespin - is er ook een fabriek van Bombardier gevestigd. Via een ongebruikte spoorlijn wordt alzo het station van het Belgische Quévrain bereikt, waar er, zoals te De Panne, voorzien wordt in een trein-tram overstap op hetzelfde Perron. De doorlopen afstand op Belgisch grondgebied bedraagt slechts één km. Omdat "Transvilles" gebruikt maakt van dubbelrich-

tingtrams (en normaalspoor) is er tevens geen keerlus nodig. Een gedeelte van de lijn wordt enkelsporig met kruissingsmogelijkheden aan de wisselplaatsen. De werken aan de 13,5 km lange lijn zouden reeds in 2009 aanvatten (vanuit Valenciennes ?), en al in 2011 klaar moeten zijn.

(N.v.d.r. Uit ondervinding weten dat de aanleg van een geheel nieuwe tramlijn in Frankrijk dikwijls veel vlotter verloopt dan in België; maar een bouwtijd van amper drie jaar voor een traject van 13,5 km lijkt ons toch zeer optimistisch. Zeker wanneer nog niet alle vergunningen verleend zijn.)

De kostprijs is momenteel begroot op 153 miljoen €. Heel belangrijk is dat België zelfs helemaal niets zou moeten betalen.

N.S.

AUTOBUSSALON KORTRIJK

Van 19 tot 24 oktober 2007 liep al voor de 19^e keer in Kortrijk Expo het tweejaarlijkse autocar en autobussalon. Op een uitzondering na was er deze keer geen nieuwe evolutie te melden op het gebied van de algemene inrichting van de autobussen. Een lage vloerbus kan gewoonweg niet nog lager gemaakt worden. Op allerhande verkeersremmers is de vrije ruimte al erg krap zodat het al meermaals gebeurd is dat een bus over het wegdek schuurt. Bovendien is dit verre van comfortabel, zowel voor de reiziger als voor de chauffeur. Bovendien wordt een lage instap bij de voordeur dikwijls teniet gedaan door een aantal treden of podesten verder in de bus, en wordt het aantal zitplaatsen bovendien erg klein in aantal.

De industrie zoekt het nu in langere en schonere voertuigen. Dat kunnen zowel dubbel gelede (trolley)bussen zijn of zoals bij het Zwitserse HESS het aanprijzen van de lage vloer aanhangwagens. Deden de trammaatschappijen dat al honderd jaar geleden niet? Een voordeel van een aanhangwagen is wel dat er vrijwel geen mechanische componenten zijn ingebouwd, zodat men enkel dient rekening te houden met de wieloverkappingen. Voor de exploitant is er bovendien het economische voordeel dat men de aanhangwagen enkel in bvb. de spits moet inzetten. Het af- of aanhaken kan dan wellicht gebeuren aan de terminus, voor of na de spitsuren. Als voorbeeld haalt deze leverancier volgende "winst"cijfers aan ten opzichte van de klassieke autobus: zitplaatsen 195%, kostprijs per reiziger 86%, personeelskost per passagier 51%, wat een totale besparing van 29% per passagier zou moeten opbrengen. We geven deze cijfers mee voor wat ze waard zijn.

Op ecologisch gebied zijn er de hybride autobussen. In ons vorig nummer hadden we het al uitvoerig over de waterstofbus.

Naast de (dubbel) gelede trolleybus is er nu ook de (dubbel) gelede autobus met volwaardige elektrische aandrijving. De hiervoor genoemde Zwitserse firma promoot zulke voertuigen onder de naam LIGH TRAM ® Hybrid.

Foto rechtsboven: Irisbus met de Citelis, de toekomstige TEC Liège 5 231, een drie-deurs standaardbus.

Foto rechtmidden: Irisbus stelde ook de kleine GX127 voor, bestemd voor de TEC Hainaut 3 983 tentoon.

Foto rechtsonder: Van Hool was op het buitenterrein aanwezig met een voor Italië bestemde trolleybus.

alle foto's: Kortrijk 19 oktober 2008, Luc Couscheir.



Op zuiver ecologisch gebied zijn we ondertussen al bij de EURO 6 norm aangeland en zijn er firma's die zich specialiseren in het updaten van de bestaande motoren. Zo was er op het buitenterrein de 4063 van De Lijn die in samenwerking met de firma EminoX een motor van EURO 3 naar EURO 5 norm opwaardeert.

Een ander item bij de diverse construc-

teurs is het aanpraten bij de overheid van de "Bus Rapid Transit" (BRT). Dit is in feite niets meer of minder dan de, gescheiden van het overige wegverkeer, vrije busbaan. We kennen nog wel het experiment van geleide (trolley) bussen in onder andere het Duitse Essen. De door de autobusconstructeurs gepromote systemen vergen enkel een asfaltstrook zonder enige mechanische, mag-

netische of optische geleiding. Hoe goed, slecht of zelfs niet, deze systemen werken, hebben we helaas al kunnen ondervinden. Een BRT kan wellicht wel gebruikt worden in nieuwe te ontwikkelen woongebieden. Een noodzaak is natuurlijk dat er voldoende ruimte beschikbaar is, en dat is er in onze historische steden dikwijls niet.

L.C.

DIESELCLUB

A 500 NAMUR

Op 8 september 2007 hadden een dertigtal autobusliefhebbers rendez-vous aan het station van Namur. Onze Waalse vrienden hielden die dag een afscheidsrit op het stadsnet met autobussen type A 500 van de reeks 4 650-4 659. Deze reeks werd in 1989 nog door de Buurtspoorwegen in dienst gesteld. Zij volgde al snel op de eerste reeks A 500 die te zwak was om de hellingen in Namur te overwinnen. Deze reeks (2295-2304) werd dan ook al snel naar het Vlaamse Aalst verzonden. Inmiddels is deze reeks ook al enkele jaren geleden buiten dienst gesteld en vertrokken richting Afrika. De tien Naamse bussen kregen de chassisnummers YE250000N22M 17841 tot 17850 maar vermelden nog steeds het oorspronkelijke type A 280. Zij verlieten destijds de fabriek in de witte kleur bovenaan met oranje schortplaten en getooid met de blauwe strepen. Al enige tijd was de 4 653 buiten dienst wegens schade, de rest volgt binnenkort na aflevering van een reeks van 14 Citelis bussen.

s' Morgens werd er gereden met de 4 650, na de middagpauze in de stelplaats van Mallonne-Bauce was de 4 659 de autobus van dienst. Deze recente in dienst genomen stelplaats vervangt niet alleen het oude stelplaatsje van Malonne maar herbergt ook al een groot aantal van autobussen van Salzinnes. Uitbreiding is voorzien en dan gaat de oude stelplaats van Salzinnes geheel buiten dienst. De organisatoren hadden gezorgd voor een aantal extra's. Een eerste verrassing was een "toevallige" ontmoeting met de 4 076 (ex 2008, A 120, in vroegere tijden nog te bewonderen in Antwerpen), de scholingsbus van Namur. Met deze bus werd tijdens de middagpauze, gretig door de deelnemers rondjes gereden op het stelplaats-terrein. Ondertussen werden alle nog in dienst zijnde A 500 bussen verzameld voor een line-up. Alle mogelijke filmbeelden konden ook naar hartelust gefotografeerd worden. Er werd natuurlijk ook van de gelegenheid gebruik gemaakt om ander zeldzaam te spotten busmaterieel te bekijken.

Zo staan daar ook een aantal tweedehands Mercedesbussen O 405 en nog enkele midibussen A 508 ex Aachen. In



Malonne stonden verder ook nog vier uit Charleroi geïmporteerde A 120 bussen. Al deze bussen gaan in een niet zo verre toekomst definitief buiten dienst.

Na de middag werden er nog een aantal stadslijnen, inclusief enkele zeldzame bereiden varianten, afgereden. Meermaals kwamen we de van dienst zijnde controleurs tegen, die zich na enkele ontmoetingen niet meer ongerust maakten in het doen en laten van de deelnemers. Met dank aan de verantwoordelijken en de initiatiefnemers voor de prima organisatie.

L.C.

Foto linksboven: Scholingsbus (4) 076 of ex 2008 van de NMVB, later de 4 556 bij de TEC Namur te Flawinne.

Foto onder: A 500 autobus 4 650 poseert naast de Sambre te Salzinnes Balences.

Foto rechtsboven: A 508 midibus 4 255 of in een vorig leven ASEAG 1, moest toen nog enkele maanden rijden.

Alle foto's: 8 september 2007, Luc Couscheir





Foto achterzijde bovenaan:

Eén dag voor de officiële opening maakt instructeur de heer Roland Hermans met de 7255 een ultieme proefrit. Hier poseren tram en bestuurder in het station Diamant voor de lens van het fototoestel van onze voorzitter. 26 oktober 2007 foto: Alain Janmart

Foto achterzijde onderaan:

De vereniging van Bus & Car te Casteau hielden begin september hun jaarlijkse opendeurdagen. Blikvanger dit jaar was de toen al uiterlijk hernieuwde Brossel NMVB 3135. Deze bus had nog een tweede leven bij de Antwerpse scheepshersteller "Mercantile".

foto: Luc Couscheir

Afscheidsrit A600

De "Dieselclub" plant op 19 april een afscheid met een Van Hool A600-autobus met de ronde koplampen in het Kortrijkse. De bus van dienst zal de 2626 zijn. De lijnen 16, 84, 42, 62, 61 en ... staan op het programma. De deelnemersprijs is 10€, ter plaatse te betalen. Het vertrek gebeurt aan het busstation van Kortrijk om 9u30. De aankomst is voorzien tegen 18u00 ten laatste. **Om de inrichters een inzicht te geven in het aantal deelnemers is de inschrijving wel verplicht.**

Inschrijving: Stuur een e-mail naar jan.vandecandelaere@gmail.com met onderwerp 'inschrijving sortie A600'. Indien U niet over internet beschikt kunt U bellen naar het speciaal geopende nummer 0494 739 420, bij afwezigheid spreek een hoodschap in, U zal worden gecontacteerd. Voor eventuele verdere informatie om in Kortrijk te geraken, mail ons. Wij zullen U helpen. Deze uitstap zal bevestigd worden en U krijgt enkele dagen voordien nog een herinnering. Voor de organisatie tekennen Johan Casier, Jan Vandecandelaere en André Vlieghe.

Lidgelden 2008

Voor volgend jaar bedraagt het lidgeld 19 € voor België en 22 € voor onze buitenlandse leden. Mogen we vriendelijk vragen om Uw geldelijke bijdrage te leveren in de loop van januari. Voor de laatkomers zijn we helaas genoodzaakt om vanaf nu 3 € meer te vragen, omwille van de door ons gemaakte meerosten. Leden die ondanks alles geen lid meer wensen te blijven verzoenen we toch om ons secretariaat hiervan op de hoogte te brengen. Alle inlichtingen aangaande VeBOV kan U op blz. 2 in de colofon terugvinden.

Algemene ledenvergadering

Omdat we volgend jaar geplaagd worden met een vroege paasvakantie doen we nu reeds deze oproep.

In 2008 gaat de Algemene Ledenvergadering door te De Panne (stelplaats De Lijn) op zaterdag 22 maart. U bent hierop allen uitgenodigd om massaal aanwezig te zijn. Leden in orde met hun bijdrage voor 2008 kunnen nu al hun kandidatuur opgeven als bestuurslid. De agenda voor de vergadering is als volgt:

- 1 Verslag van de vorige vergadering
- 2 Verslag van de activiteiten in 2007
- 3 Verslag van de secretaris
- 4 Kasverslag 2007 met toelichting
- 5 Verslag van de kascommissie
- 6 Verkiezing van de nieuwe kascommissie voor 2008
- 7 Nieuwe bestuursleden zijn nodig
- 8 Verkiezing van het nieuwe bestuur. Luc Couscheir is uittredend.
- 9 Stand van zaken van het tijdschrift Rail Revue
- 10 Nieuwe wetgeving betreffende de VZW's; toelichting
- 11 Goedkeuring aangepaste statuten.
- 12 Archief R. Bastaens; stand van zaken
- 13 Budget voor 2008
- 14 Vaststelling van de lidmaatschapsbijdrage voor 2009
- 15 Voorziene activiteiten 2008
- 16 Rondvraag, varia

Leden die een agendapunt wensen toe te voegen wordt gevraagd om het bestuur ervan voor 1 februari 2008 schriftelijk in kennis te stellen.

In deze Rail Revue is in bijlage een uitnodiging en volmacht bijgevoegd. Naar goede traditie wordt de vergadering in de namiddag gevolgd door een extra rit.

Bijeenkomsten te ANTWERPEN

Data van de bijeenkomsten te Antwerpen in de "Zurenborger" voor 2008. In principe is dit steeds de vierde vrijdag van de maand, telkens met aanvang omstreeks 20 uur. Let op, hier wordt omwille van de paasvakantie en de eindejaarsperiode van afgeweken. In juli en augustus zijn er enkel vrije bijeenkomsten.

Data voor 2008: 26 januari, 22 februari, 21 maart (wegens paasvakantie), 25 april, 23 mei, 27 juni, 26 september, 24 oktober, 24 november en 19 december (wegens de eindejaarsperiode).

AGENDA Antwerpen

26 januari 2008: Rony Vanhee toont beelden van tram en trein uit België en Frankrijk uit de periode 2005 – 2007.

22 februari 2008: Eddy Goens presenteert het jaaroverzicht tram en trein in 2007.

21 maart 2008: Stefan Justens brengt een bloemlezing uit het rijke archief van onze stichter, Roger Bastaens. **LET OP DE DATUM**, dit is wegens de paasvakantie uitzonderlijk de 3^e vrijdag van de maand.

25 april 2008 (onder voorbehoud) Herhaling van de door technische problemen geplaagde presentatie door Paul Jacobs en Ivo Van Steenwinkel over Portugal. Overzicht van de C.P. (Portugal) en de tram in Lissabon en Porto.



