



RAIL-REVUE

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

Drieëntwintigste jaar – Nr. 1 Januari – Februari – Maart 2008

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor: Wilrijk 1

P208887



COLOFON

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

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

Overname van gegevens is toegestaan mits bronvermelding.

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

Inzenders blijven verantwoordelijk voor de door hen ingezonden artikels.

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

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

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

Lidgeld: België 19 €, andere landen 22 €

Bedrag over te maken op rekening van Bank van de Post 000-0466768-04 ten name van VeBOV v.z.w.,

Archimedeslaan 1, bus 3 te 2650 Edegem.

IBAN nummer: BE10 0000 4667 6804 BICcode: BPOTBEB1

INHOUD VAN DIT NUMMER

Colofon	2
De jaren '60 – Laatste tweeassers in dienst bij MIVA (deel 7)	3
Uitzonderlijk beeld	7
NMVB-bijwagen	7
NMBS	8
De Lijn – Algemeen	13
De Lijn – Antwerpen	13
De Lijn - Oost Vlaanderen	17
MIVB	19
Brussel, de netwijzigingen 1967-'68	20
Dieselclub - Autobusrit A 120	22
Verenigingsnieuws	22

Werken mee aan dit nummer:

Raf Bonte
 Eddy Cassiers
 Jacques Cohn
 Luc Couscheir
 Erik Heylen
 Alain Janmart
 Noël Suys
 B. Van Appeven
 Rudy Van Iseghem

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

Het vorig nummer was wel degelijk RR 2007/4; een aantal bladzijden droeg een verkeerde aanduiding.
 Lees de belangrijke mededeling in het verenigingsnieuws in verband met de bijeenkomsten te Antwerpen.

Plannen?

kleurenprints
 vanaf
0,125
 €/A4

XPO print ze aan € 2,75/m. Klaar terwijl u wacht (indien mogelijk)

- van visitekaartje tot poster
- uw of ons ontwerp
- alle afwerkingsvormen
- scannen en archiveren
- gigantische capaciteit
- branden en bedrukken van CD-roms
- textieldruk
- aanmaak van stempels

XPO

Vredebaan 5 - Mortsel - (Parking en ingang Van Peborghlei) - www.xpo.be - info@xpo.be
 T. 03 440 74 47 - F. 03 440 74 65 - Open maandag tot donderdag 9 tot 18u, vrijdag 9 tot 13u

De jaren '60

Laatste tweessers in dienst bij de MIVA (deel VII)

(vervolg van RR 2007-2)

Wij waren met deel VI tot bij mw (4)434 gekomen en gaan nu voort met mw 435.

Foto 1:

Dit mooie glasplaatje uit ca. 1925/1930 toont motorwagen 435 (lijn 17) in Wilrijk op het voormalige kopeindpunt langs de J. Kenneslei. Twee bijwagens van het nog niet verbouwde type 900 wachten iets verder op het spitsuur. Zopas is een stel van lijn 5 met bijwagen 984 vanaf de Dikke Mee aangekomen en zal de 17 laten vertrekken. Mijn notaboekjes vertellen dat de motorwagens 435 tot 439 ca. 1935 aan de Merksemse stelplaats werden toegewezen, die ze op de doorstreepte 3 en op de 23 (Lakbors-Suikerrui) inzette, doch soms ook op lijn 21 (St. Michielskaai-Merksem), de toenmalige 12 (St. Michielskaai-Schijnpoort-Damstation) en op de verlengde 5 (Antwerp Stadion-Wilrijk). De 435 werd in 1941 verbouwd en vernummerd in 213. Bijwagen 984 werd in 1935 de vierde verbouwde wagen uit de reeks 900/1000, ontving een nieuw éénrichting-koetswerk met plooideuren en bleef lange jaren een vaste verschijning op lijn 2. Beide rijtuigen overleefden tot na de aankomst van de eerste PCC's.

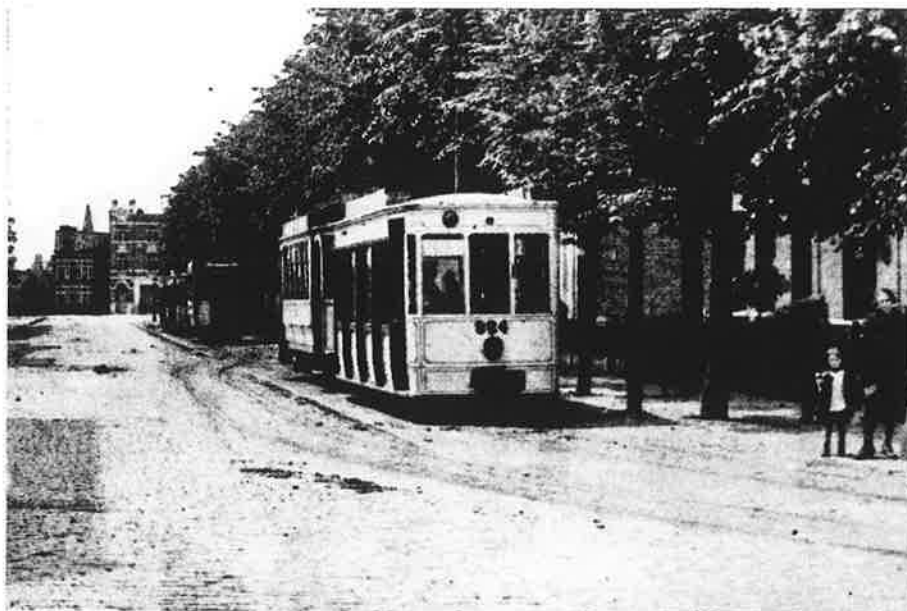


Foto 2:

We zien hier de 4436 (ex-436) met een bijwagen reeks 600 op lijn 8 in februari 1967, komende van Eksterlaar en rijdend richting stad langs de Borsbeekse Poort (heden, iets naar rechts verschoven, de Borsbeekbrug). Lijnkleuren: rood/geel. Beide wagens werden in de jaren '50-'60 grondig verbouwd en kwamen tenslotte in de stelplaats Groenenhoek terecht, voor diensten op de lijnen 8, 10 en 24. Ze werden begin van de jaren '70 gesloopt. Links een MIVA-bus reeks 500 op lijn 16. Het onbebouwd terrein naast bus en tram wacht op het startsein voor de brug- en wegenwerken aan de ring-autoweg R1.

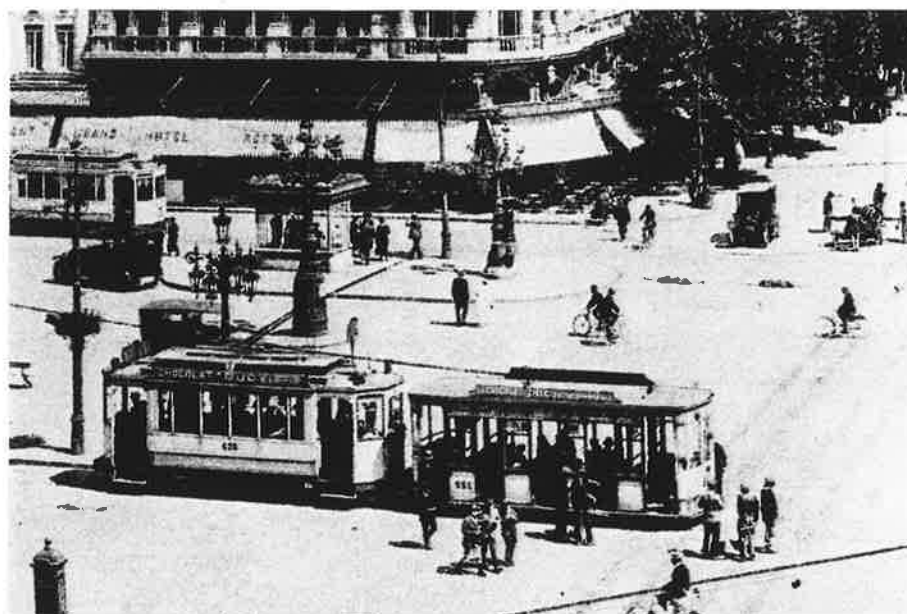
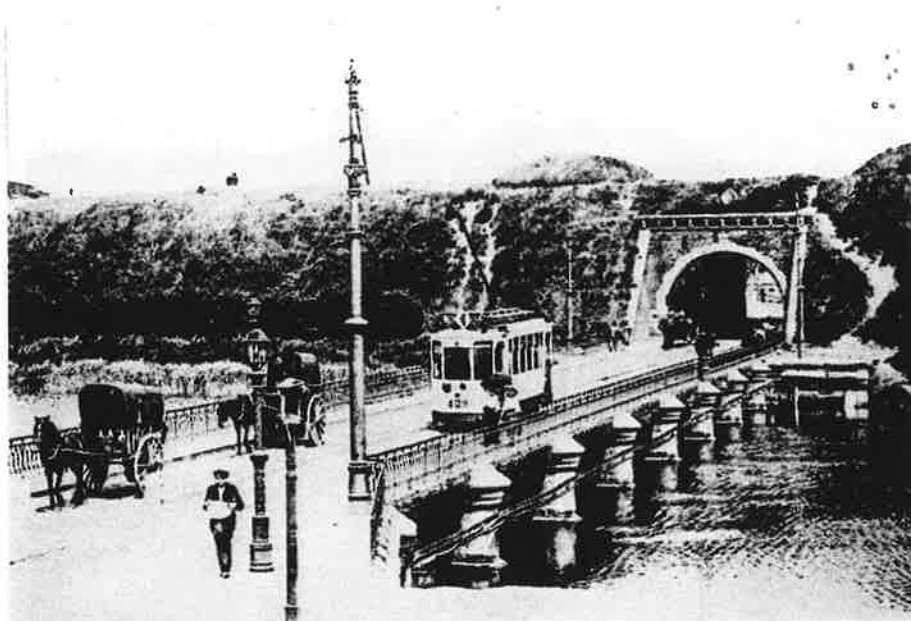


Foto 3:

Weer enkele jaren terug, met motorwagen 438. Dit glasplaatje is vermoedelijk kort na W.O.I gemaakt en toont een stel van tram 1, motorwagen 438 + bijwagen 961, toen nog links langs de Leien rijdend, aan het kruispunt De Keyserlei/Frankrijklei (vlak bij de plaatsen waar einde 1944 in totaal 695 mensen op slag werden gedood door de inslag van twee Duitse V-wapens). Beide wagens tonen publiciteit voor "Duc



chocolade", een heden onbekend geworden merk. De bijwagen rijdt in zijn "zomer-out-fit", met drie weggenomen zijpanelen. De voetgangers blijken bij het oversteken niet bijzonder gehaast of gestresst te zijn. Let ook op het mooie wachthuisje aan de overkant en op de prachtige straatlantaarns achter de tram. Motorwagen 438 bediende in de jaren vóór W.O.2 de Merksemse lijnen en werd in 1941 met het nummer 197 aan de reeks 100 toegevoegd. De 197 kwam langs de stelplaats Groenenhoek op de lijnen 9 en 16 terecht tot na de oorlog. De sloop volgde rond het einde van de jaren '60.

Foto 4:

Nogmaals een glasplaatje uit de roemruchte oude tijd, even vóór of juist na W.O.1. De 439 op lijn 4 kruist de Kielse vestinggracht om even verder langs een tunneltje door de eigenlijke vestinggordel te rijden. Hoe leuk zijn toch de twee paardenwagens en de dame met haar zonnescherm rechts van de tram!

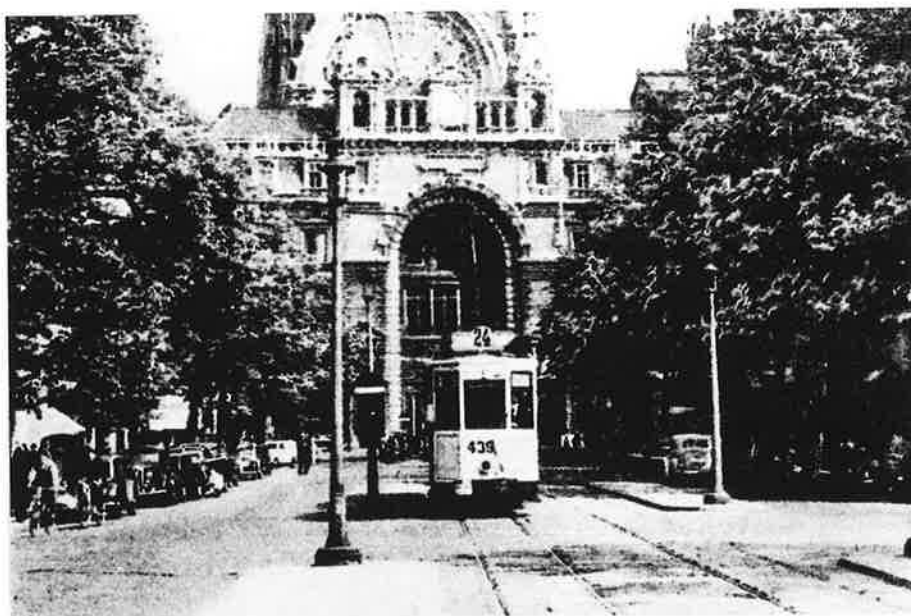


Foto 5:

Laat ons even bij de 439 blijven, met een negatief van begin 1940. Lijn 24 rijdt weer langs de Middenstatie op zijn oude route Silsburg-Schoonselhof (na samensmelting met lijn 20), en de De Keyserlei is kalm en rustig. De bestuurder van de 24 is wel vergeten de rode schijf vóór het frontlicht weg te nemen!

Foto 6: (linksonder)

Een sprong van 29 jaar naar februari 1969. De 439, inmiddels 4439, is reeds voor de tweede maal verbouwd, mits gebruik te maken van de wagenbak van ex-134 (cfr. "De Antwerpse Tram", E. Keutgens). Het is een éénrichtingswagen met breed voorbalkon en pantograaf geworden. De 4439 met bijwagen verlaat de loods van stelplaats Groenenhoek om zijn dienst op lijn 24 aan te vangen. Hij werd reeds één jaar later afgevoerd en gesloopt.

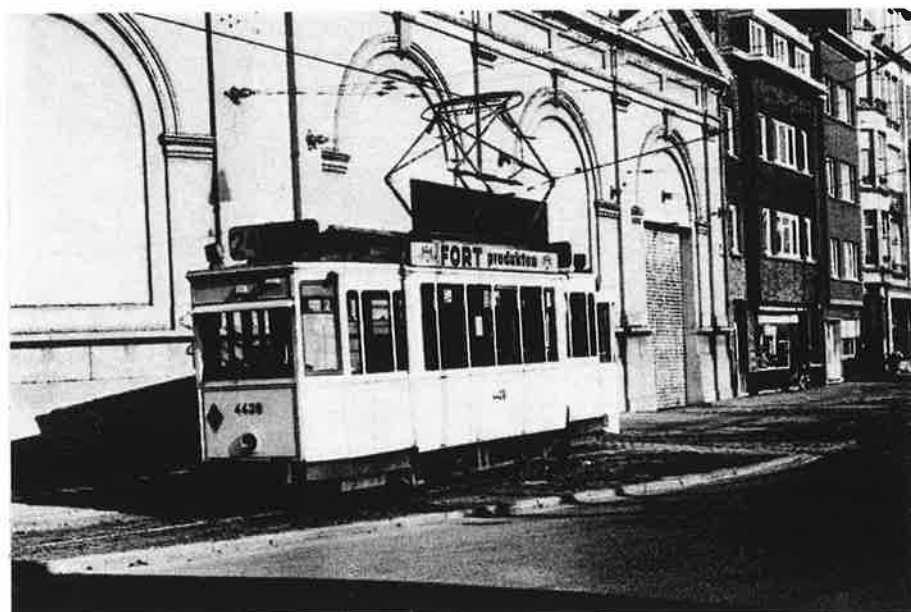


Foto 8: (rechtsonder blz.5)

Nog even plaats ruimen voor een laatste foto van de 439, in januari 1959 op een 3 aan de eindlus Victor Roosensplein in Merksem (Oude Bareel). Onze 439 is netjes geschilderd en trekt een bijwagen type 600 uit de eerste verbouwing, dus nog met een middeninstap. Let ook even op de aan de andere zijde van het plein afgestelde NMVB-bijwagen.

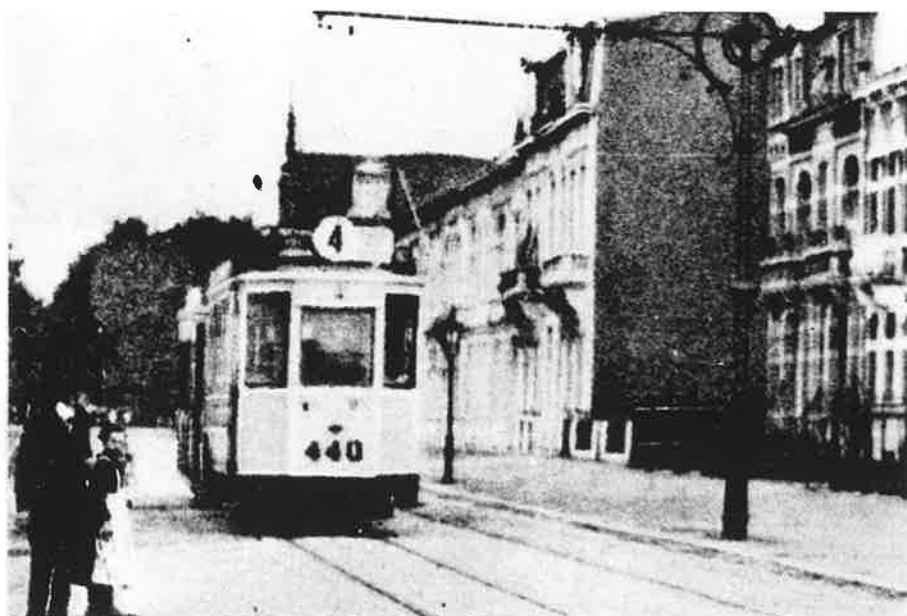


Foto 7:

De volgende wagen van de reeks was de 440, die hier op een glasplaatje werd vastgelegd, op lijn 4 onderweg naar Hoboken. Het cijfertype van het koersbord duidt op de jaren rond 1910. Let ook op de "Jugendstil"-huisgevels (rechts) en op de smeedijzeren bovenleidingmast.

Foto 9: (onder)

Terug naar de 440, ditmaal op lijn 15, met een onverbouwde bijwagen reeks 600, op het Astridplein tijdens de Duitse bezetting. Opvallend is hier het reuzenopschrift "Deutsches Soldaten Kino" en voorts de reisweg van lijn 15: "Mortsel-Berchem-Centraal Station". De vierde regel met het echte eindpunt, namelijk Victorieplaats, was overkleefd en de 15 moest toen, samen met de 17, genoeg nemen met een rondje Astridplein. Ik behoorde in 1944-45 tot een eenheid van het Amerikaanse leger, eerst aan het Franse front en later in Duitsland, en heb ik dit negatief, samen met enkele andere, met een Duitse gevangene kunnen ruilen.



Foto 10:

Na de 440 is nu motorwagen 441 aan de beurt, met een prachtig glasplaatje uit de late jaren '20, toen de 473 en volgende nog niet op lijn 2 waren verschenen. De 441 heeft open balkondeuren en sleept bijwagen 1016. De motorwagen draagt het interessante koersbord met opschrift "Werf - Middenstatie - Driehoek - J. v. Rijswijcklaan". Het stel bevindt zich op de Meir, aan de hoek met de St. Katerijnevest. Ook deze bijwagen toont zijn zomerse versie (vgl. met foto 3), ofschoon de burgers blijkbaar nog warm gekleed rondlopen. Opmerkelijk is ook dat de 441 zonder koplamp rijdt.

Motorwagen 441 werd pas in de jaren '60 gesloopt.

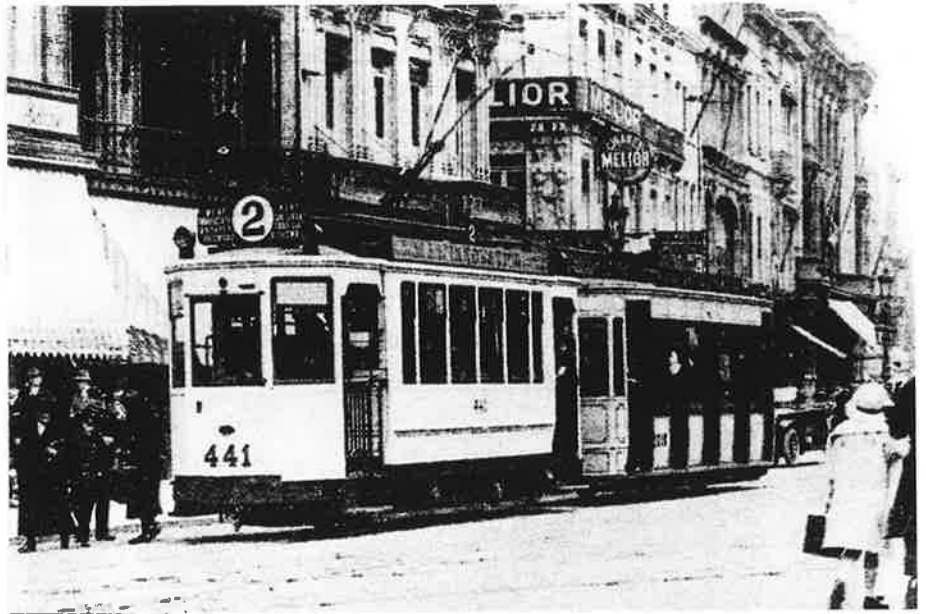


Foto 11:

In januari 1953 staat de 442, met verlengde balkons en t.o.v. de rijtuigkast diagonaal geplaatste plooiendeuren, in de lus rond het oude gemeentehuis van Mortsel, op lijn 7. Dit is één van de motorwagens die reeds in de jaren '30, vanuit stelplaats Driehoek, vast aan de lijnen 7 en 15 waren toegewezen.



Foto 12:

14 jaar later, in februari 1967, berijdt dezelfde wagen - met zijn nieuw nummer 4442 - de toenmalige eindlus van lijn 8 rond de Groenplaats. Ook deze wagen heeft intussen een pantograaf en bredere balkons gekregen. Hij werd tot éénrichtingswagen verbouwd door overname van de wagenkast van ex-220. Begin van de jaren '70 werd ook de 4442 uit de dienst genomen en gesloopt.

(wordt vervolgd)

**Teksten en foto's 2, 6, 8, 9, 11, 12:
Jacques Cohn; ©**

**glasplaatjes 1, 3, 4, 5, 7, 10:
archief J. Cohn**



Het uitzonderlijke beeld

Dankzij onze goede relaties kunnen wij U reeds nu het prototype voorstellen van het splinternieuw Belgisch tramproject, dat binnenkort in grote aantallen aan alle binnenlandse trambedrijven zal worden geleverd. Het concept is zeer modern: een korte stevige tweeasser met middeninstap, die krappe bogen kan nemen en geen lange halteplaatsen nodig heeft. Hij is voorzien van een grote dubbele voorruit voor de bestuurder, heeft geen onnodige buffers maar wel opnieuw de handige trolleyestang. De verrassendste innovatie is nochtans de verwarming van de wagen met een kolenkachel (de kachelpijp is boven het dak duidelijk te zien), die het mogelijk zal maken één of twee Brusselse koolmijnen opnieuw te openen en zodoende honderden werkloze mijnwerkers aan een job te helpen. De nieuwe wagen is nog niet geschilderd en wordt volgens de wensen van ieder bedrijf afgewerkt. Hij zal op 1 april a.s. officieel aan de pers worden voorgesteld.



RECHTZETTING

In de vorige bijdrage was wel een erg storende fout geslopen. Foto 3 van de "Poldertram" 9994 werd niet genomen in mei 1966, maar wel in 1955. In 1966 reden er overigens geen trams meer op lijn 72. Bij de foto's 6 en 7 dient te worden vermeld dat de werkwagen 44601 de ex-9714 is.

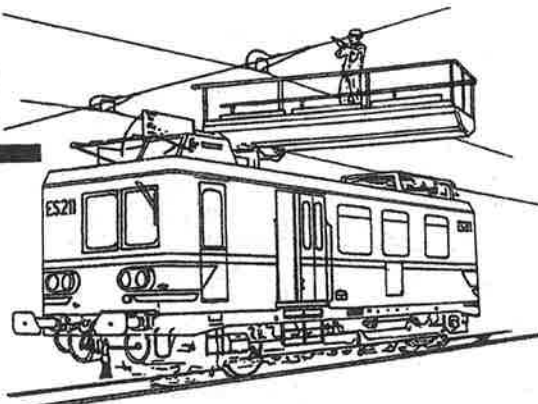
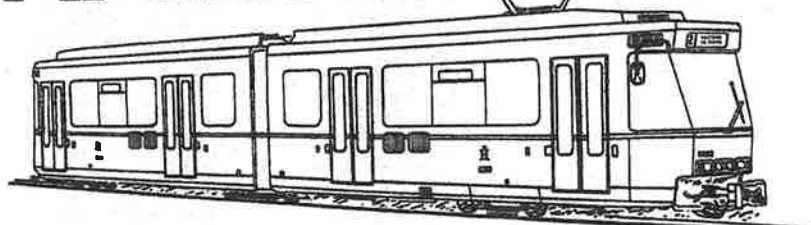
NMVB bijwagens

Ons lid de Heer Van Appeven uit Ranst bezorgde ons enkele vrij recente foto's van een tweeassige (bagage)wagen van de NMVB. In september 2007 fotografeerde hij ergens langs de Nete op het grondgebied van de gemeente Emblem dit tot tuinhuisje / opslagplaats omgetoverd vehikel. Welk nummer dit rijtuig voerde is ons niet bekend; wie weet er meer over?



Een algemeen zicht op de N.M.V.B.- bijwagen, verborgen in het groen te Emblem. foto september 2007, B. Van Appeven.

RAIL-ACTUEEL



dienstregeling

Antwerpen - Centraal

Het belangrijkste nieuws bij het ingaan van de nieuwe treindienst op 9 december 2007 is de ingebruikname van het niveau -1 van het station Antwerpen-Centraal. Deze sporen kregen de nummers 11 tot 14. De toegangssporen tot het niveau -1 behoren officieel bij lijn 27. Nu alle sporen tussen Antwerpen-Centraal en Antwerpen-Berchem in gebruik zijn is er een vlotter treinverkeer mogelijk.

De flessenhals te Berchem werd grotendeels weggewerkt. Voorheen kon er maar één trein van de sporen 7 of 8 vertrekken naar Antwerpen-Centraal en tegelijkertijd van daar aankomen op de sporen 5 of 6. Nu, met de verdubbeling van de sporen kunnen er steeds twee treinen vertrekken of aankomen. Een voorbeeld om het voorgaande te illustreren. Een trein uit Lier en één uit Puurs kunnen op het zelfde ogenblik vertrekken richting Antwerpen-Centraal. De trein uit Lier vertrekt op spoor 8 en rijdt via lijn 27 naar het niveau -1; de trein uit Puurs met vertrek op spoor 7 zal via lijn 59/1 naar het bovenste niveau richting Antwerpen rijden, dit zijn de sporen 1 tot en met 6. Deze treimbewegingen zijn natuurlijk ook mogelijk in de omgekeerde richting.

In Antwerpen-Berchem zijn dankzij de nodige wissels alle bewegingen mogelijk. Zo wisselt bvb. de IR trein vanuit Neerpelt na Berchem van spoor en rijdt verder naar het bovenste niveau. De IC vanuit Gent wisselt na Berchem en gaat verder naar het niveau -1. Vanaf -2 kan men nu ook rechtstreeks naar de sporen 5 tot 8 te Berchem. Ongeveer ter hoogte van de Belgiëlei, waar de sporen van de lijnen 25 en 27 samenkomen (niveau's -1 en -2), werden er ondergrondse wisselverbindingen aangelegd. Zo wisselt bvb. de IR Essen - Brussel-Zuid van niveau -2 (spoor 23) naar Berchem spoor 5. Er zijn dan ook P-treinen die vanaf Berchem via het niveau -2 verder rijden richting Luchtbal en Noorderdokken.

Bij elk niveau heeft Antwerpen Centraal zijn te bedienen lijnen. Het hoogste niveau bedient de lijnen 12, 52 en 59 op de sporen 1 tot 6. Het niveau -1 is theoretisch bedoeld voor lijn 27, maar wordt in de praktijk gebruikt voor de lijnen 15 en 16 met de sporen 11 tot 14. Niveau -2 bedient lijnen 12 en 25 met de doorgaande treinen vanuit Essen / Nederland richting Mechelen en Brussel. Ook de treinen tussen Antwerpen-Centraal en Brussel / Charleroi gebruiken de doorgaande sporen 21 tot 24.

In theorie heeft ook elk spoor in Antwerpen-Berchem zijn specifieke lijn. Voor de sporen 1 en 4 betreft dit lijn 27A naar en van Antwerpen-Schijnpoort en Noord. De sporen 2 en 3 zijn voor lijn 59 (Gent) en gaan in de bocht naar het Ooststation over naar lijn 27A (n.v.d.r.: de sporen 1 t/m 4 zijn worden bijna uitsluitend door goederentreinen bereden). De sporen 5 en 8 zijn voor lijn 27 naar of van Antwerpen-Centraal, niveau -1. Deze bedienen nu feitelijk de lijnen 15 en 16 naar of van Lier. De sporen 6 en 7 zijn voor lijn 59/1 en verbinden Berchem met het niveau -1. Zij worden gebruikt door de treinen van lijn 52 (Puurs) en 59 (Gent) voor de verbinding met het niveau +1. De sporen 9 en 10 te Berchem worden gebruikt voor de treinen op lijn 25 en geven verbinding met de doorgaande sporen onder de stad, niveau -2 en de noord-zuid spoorwegtunnel. Ook de hogesnelheidstreinen gaan ooit van deze verbinding gebruik maken. Wat vertrekt waar te Antwerpen-Centraal, bij normale dienstuitvoering?

Niveau +1, kopsporen 1 tot 6

IC C	Gent en Lille(Rijsel)
IC G	Gent en Oostende
IR e	Neerpelt en Hasselt
L	Mol (niet ZA+ZO)
L	Essen en Roosendaal via Antwerpen-Oost
L	Puurs (niet ZA+ZO)
L	Lokeren

Niveau -1, kopsporen 11 tot 14

IC P	Gent (niet ZA+ZO)
IR a	Mechelen en Leuven (niet ZA+ZO)
IR c	Hasselt en Liège (enkel ZA+ZO)
IR d	Brussel, Ath en Geraardsbergen (niet ZA+ZO)
IR g	Lier en Turnhout
L	Lier, Aarschot en Leuven

Niveau -2, doorgaande sporen 21 tot 24

Thalys	Amsterdam - Brussel - Paris
IC B	Amsterdam - Brussel (Beneluxdienst)
IC I	Brussel en Charleroi (niet ZA+ZO)
IC N	Brussel (enkel ZA+ZO) en Charleroi (week)
IR a	Mechelen en Leuven (enkel ZA+ZO)
IR c	Hasselt en Liège (niet ZA+ZO)
IR d	Brussel (enkel ZA+ZO)
IR n	Essen - Antwerpen - Brussel (niet ZA+ZO)
L	Mechelen en Brussel (niet ZA+ZO)
P	diverse P-treinen gedurende de spits (Via Antwerpen-Oost rijden er maar enkele P-treinen van en naar Antwerpen-Berchem.)

Nieuwe dienstregeling

Ter gelegenheid van de nieuwe dienstregeling die inging op 9 december 2007 verscheen er ook een nieuw spoorboekje. De nieuwe uitgave is er wat leesbaarheid betreft zeker niet op vooruitgegaan. Men moet al een treinfanaatexpert zijn om er aan uit te kunnen. Waar er vroeger bij veel lijnen, bij de voornaamste aansluitstations het aankomst- en vertrekkur plus de betreffende lijnen werden vermeld, staat nu niets meer. Enkel de eindbestemming wordt nog meegegeven. Een voorbeeld: bij P-trein 8250 Antwerpen-Haven – Sint-Niklaas via Antwerpen-Centraal en verder Boom en Puurs staat er op lijn 12 enkel Sint-Niklaas vermeld. Dat deze trein rijdt via de lijnen 52 en 54 is niet te vinden bij de informatie van lijn 12. Vroeger zou er bijgestaan hebben “zie verder lijnen 52 en 54” met nog op lijn 54 een aparte vermelding van het aankomstuur te Sint-Niklaas, in hoofdletters. Bij de andere treinen die gewoon het station Puurs als eindbestemming hadden stond er dan cursief het aankomstuur van de aansluitende trein naar Sint-Niklaas bij.

Op die manier was direct te zien dat U in Puurs moest overstappen, met het aankomstuur van Uw eindbestemming. Een ander voorbeeld: bij de treinen van lijn 15 staan niet de treinen van lijn 16 op het gemeenschappelijk gedeelte tussen Antwerpen en Lier.

U kan in het spoorboekje bij lijn 15 niet zien wanneer de IR treinen naar Hasselt en Liège, en de L treinen naar Aarschot en Leuven vertrekken of aankomen. Bij lijn 16 staat enkel Antwerpen Centraal vermeld als bestemming of herkomst. Vroeger stonden alle treinen voor de lijn 16 ook bij de lijn 15 vermeld, te samen met de vertrek- of aankomsturen in alle stations tussen Lier en Antwerpen-Centraal. Bovendien stond daar dan “zie verder lijnen 16 en 35”.

Bij lijn 25 staan er vier “spooktreinen” vermeld. In de ochtend zouden er 2 treinen uit Lier vertrekken die als IR f rijden naar Mechelen, met stilstanden in Duffel, Sint-Katelijne-Waver en Nekkerspoel. Die treinen rijden vervolgens verder als gewone IR f naar Gent en Kortrijk. Met de avondspits hebben we bij twee treinen de omgekeerde beweging, maar deze treinen zouden niet in Sint-Katelijne-Waver stoppen. In werkelijkheid rijden deze treinen niet. Zij staan niet vermeld op de tabellen in de stations Duffel en Lier. Zij werden dan ook niet gezien. Opletten dat je nooit onder een onzichtbare trein terecht komt!

Bij lijn 36 vindt men nergens de vier spitstreinen vanuit Hasselt die 's ochtends via de nieuwe Leuvenboog (35/2) naar Brussel-Zuid rijden en 's avonds in de andere richting. In de dienstregeling van lijn 36 is bovendien niet terug te vinden waar en wanneer deze treinen in Brussel aankomen of vertrekken. Op de tabellen van lijn 35 staan ze daarentegen wel, maar met enkel het aankomst- of vertrekstation Brussel-Zuid vermeld en niet Centraal of Noord. De geoefende gebruiker moet zelf proefondervindelijk zijn aankomst- of vertrekkur berekenen.

Verder nog bij lijn 36 staan er 's ochtends twee non-stop P-treinen vanuit Leuven naar Brussel-Noord en Zuid. Tijdens de avondspits het omgekeerde. Als P-trein gaat het vanaf Brussel-Noord non-stop richting Leuven, maar deze treinen blijken er 35 tot 40 minuten over te doen om de amper 29 kilometer te overbruggen. Een reguliere IC heeft hier maar 18 of 19 minuten voor nodig.

In werkelijkheid rijden deze P-treinen evenwel via lijnen 25 en 53A, over Vilvoorde en Haacht, sommige zelfs als stop-trein. Andere rijden via lijn 27B via Hofstade. Voor de occasionele reiziger is dit alles heel verwarrend. In het

spoorboekje staan ze als non-stop, maar in werkelijkheid zijn het stop- of halfdoorgaande treinen die via een andere reisweg rijden. Om misverstanden te vermijden had men er beter aan gedaan om deze treinen niet bij lijn 36 te vermelden.

Een soortgelijk geval is terug te vinden in de tabellen van lijn 162. Zo staan er treinen vermeld die non-stop van Arlon naar Libramont rijden en vice versa. Wanneer men daar de rijtijd beter bekijkt, bemerkt men dat er voor 46 km liefst 1 uur en 32 minuten nodig zijn, en dat het bovendien stoptreinen betreft. De gewone L-trein heeft er met stops in vijf tussenstations amper 34 minuten voor nodig. In werkelijkheid zijn het L-treinen, gereden met dieselmotorstellen reeks 41, van Arlon naar Libramont via Athus, Rodange, Virton en Bertrix. Deze treinen doen er inderdaad 1 uur en 32 min over om de 100 km en de nodige stops te overbruggen. Zo klopt het plaatje natuurlijk wel, maar men had deze treinen beter niet op de tabellen van lijn 162 mogen vermelden (tenzij met een bijkomende vermelding). Een argeloze reiziger wordt op deze manier wel erg misleid.

Tenslotte nog wat op taalkundig gebied bij de verkenning van het nieuwe spoorboekje. Bij de tabellen van lijn 117 (Charleroi – Luttre – Manage – La Louvière) op blz. 326, is er een uurdienst gereden als L-trein. Bovenaan de tabel staat dat deze treinen uit Braine-Le-Comte komen en naar Charleroi-Sud rijden, behalve één trein (4381), die niet uit Braine-Le-Comte komt, maar wel uit 's Gravenbrakel. Een gevolg van onze taalperikelen? Tot zover een bloemlezing van opmerkingen, weglatingen en vergissingen, om alles te vermelden zou deze Rail Revue te klein zijn.

Aangepaste treindiensten

Na een aantal felle protesten, reeds aangekondigd van voor het ingaan van de nieuwe treindiensten op 9 december 2007, heeft de NMBS al vlug voor aanpassingen gezorgd. Er werd rekening gehouden met opmerkingen en klachten van de klanten. Op enkele lijnen hadden deze klanten zich verenigd in reizigerscomités. De voornaamste wijzigingen op een aantal Vlaamse lijnen vanaf 7 januari 2008:

Lijn 12: Eén P-trein 's morgens en één P-trein 's avonds wordt met 2 rijtuigen verlengd.

Lijn 15: Verlenging van enkele IC, IR en P treinen met bijkomende rijtuigen plus het gebruik van dubbeldekkers. Een aantal treinen krijgt een bijkomende stop te Berchem om de aansluiting te verbeteren.

Lijn 25: verlengen van een aantal IR- of IC-treinen van 7 naar 8 dubbeldekrijtuigen, in enkele gevallen zelfs tot 10 rijtuigen. Er komt een bijkomende P-trein met vertrek te Antwerpen-Berchem om 7.38 en aankomst te Brussel-Zuid om 8.27. De IR 3276 krijgt bijkomende stilstanden.

Lijn 36: De P-trein 8255 (avondspits) wordt twee rijtuigen langer.

Lijn 50: De CR 2254 vanuit Denderleeuw heeft een bijkomende stop te Liedekerke. CR 2166 met vertrek vanuit Braine-l'Alleud om 16.14 wordt met 2 rijtuigen verlengd.

Lijn 53A: De IR met vertrek om 16.17 vanuit Mechelen naar Leuven krijgt er drie bijkomende rijtuigen bij.

Lijn 58: 's Morgens een extra P trein met vertrek om 8.01 uit Gent naar Eeklo. Een L-trein vanuit Eeklo krijgt een aangepaste dienstregeling. Er komen bijkomende stops te Gent-bruge (zie ook lijn 59).

Lijn 59: Een aantal IC-treinen krijgt bijkomende stops vanuit Oostende 's morgens te Antwerpen Zuid, 's avonds in de andere richting. Eenzelfde regeling is er voor de IC-treinen vanuit Gent. Deze krijgen een bijkomende stop in Gentbrugge.

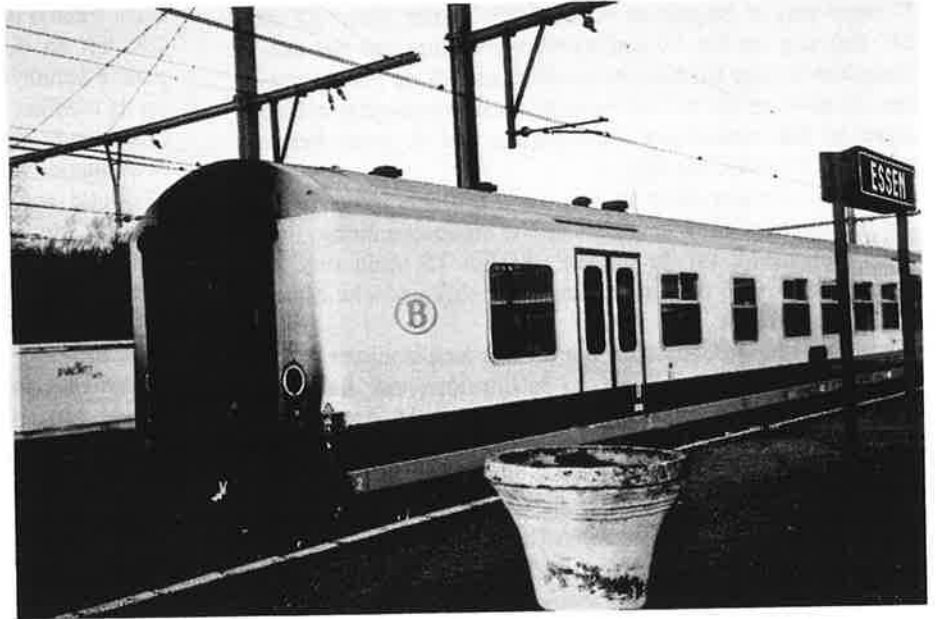
Lijn 60: De Cityrail trein 's avonds vanuit Brussel Zuid (17.25) naar Dendermonde wordt verlengd met 2 rijkuiten.

Lijn 89: De P-trein vanuit Zottegem rijdt met een aangepaste dienstregeling en geeft voortaan aansluiting te Kortrijk om 8.33. Eén P-trein 's morgens wordt verlengd met een rijkuit.

L.C.

Zicht op het BD M4-rijtuig aan het einde van de trein bij aankomst te Essen op 14 januari 2008. Na het omlopen van de loc zal de trein als IR n terug naar Brussel vertrekken.

foto N. Stuyts



materieel

Gesleepte treinen op lijn 12

Sinds de invoering van de nieuwe dienstregeling van 9 december 2007 is er op lijn 12 (Antwerpen – Essen) op werkdagen opnieuw een gesleepte trein heen en terug van en naar Essen. Sinds de elektrificatie in 1957 van deze lijn reden er enkel de TEE-treinen, de Beneluxdienst en enkele omnibus- of halfdirecte treinen tussen Antwerpen Centraal en Roosendaal (NL). Deze bestonden uit M1-rijtuigen gesleept door een type 101 (de latere reeks 29), maar dit was geen lang leven beschoren. Nu is er dus terug een gesleepte IR trein van Brussel Zuid naar Essen en terug. Deze trein is de P 7574 met vertrek om 7.21 uit Geraardsbergen via Edingen en Halle (lijnen 123 en 94). Deze trein komt aan te Brussel Zuid om 8.04 en wordt vervolgens de IR 3308 naar Essen. In Brussel Zuid vertrekt de trein om 8.07 en komt aan te Essen om 9.32. Daar wordt de loc omgezet en vertrekt terug naar Brussel met IR 3331 om 10.28. Deze trein is normaal samengesteld uit 9 M4-rijtuigen en wordt gesleept door een loc van de reeks 27. Er is geen rijkuit met stuurstand, maar wel een gewoon BD M4-rijtuig aanwezig. Tussen Berchem en Mechelen-Nekkerspoel wordt er gereden over de trage goederenlijn (lijn 27), overigens zoals de IR n treinen. Voor de fotografen is dit een unieke gelegenheid om op lijn 12 een binnenlandse gesleepte trein te vereeuwigen.

N.S.

Regionale spoorboekjes

Naast de gewone "dikke" spoorboek verschenen er dit jaar 13 regionale boekjes (14 indien men de brochure in de andere landstaal voor Brussel apart rekt). Er zijn boekjes voor volgende regio's, met opname van alle daar passerende lijnen: Antwerpen, Arlon, Brugge, Brussel/Bruxelles, Charleroi, Denderleeuw, Gent, Hasselt, Kortrijk, Leuven, Liège, Mons en Namur. Koploper is de regio Denderleeuw met niet minder dan 14 spoorlijnen! Verder valt het op dat de NMBS spoorlijn 36C vermeldt in alle boekjes, in alle hoeken van het land (wordt deze lijn misschien gesponsord door de luchthaven in Zaventem?)

L.C.

Reeksen 22 – 23 – 25 - 26

Door het bijsturen van de gewijzigde dienstregeling kwam er voor een aantal oldtimers een onverwachte levensloopverlenging. Het nog steeds inzetten van de nog net niet buitendienst gestelde reeksen 22 en 25, bewijst dat er zeker geen materieeloverschot heerst in de reizigersdienst. Steeds meer is ook een 23-er voor een P-trein aan te treffen, die soms door een 26-er is afgelost. De reeksen 23 en 26 zijn tot nog toe onmisbaar in de goederdienst. Deze laatsten komen, door de toename van treinlengte en treingewicht steeds meer in treinschakeling voor. In principe moeten ze in 2013 zijn afgelost door nieuwe trekkrachten, die geschikt zijn voor ETCS-beveiliging, dat op de goederenassen Antwerpen – Athus-Meuse en Antwerpen – Montzen prioritair in dienst wordt gesteld met Europese steun.

Exit reeks 55

Samen met de afbouw van de zwakkere reeks 62/63 komt de aflossing van de reeks 55 onverwacht snel om de hoek kijken. De komst van de reeks 77 verdrong dit loctype al op een aantal diensten; de komst van 40 gehuurde E-locs (zie verder) doet waarschijnlijk de 55-ers helemaal de das om. Een aantal problemen eigen aan de combinatie ouderdom/wisselstukken waren al langer zichtbaar en ook de emissie van deze diesels waren al lang niet meer volgens de nu geldende normen. Waarschijnlijk moeten een aantal 77-ers de speciale koppelingen overnemen voor het afslepen van defect HST-materieel op lijn 1.

40 nieuwe E-locs voor B-Cargo

Met de firma Angel Trains werd onlangs een contract afgesloten voor de huur van 40 vierspanningslocomotieven van het type TRAXX. De huur is afgesloten voor een periode van 10 jaar. Ze zijn specifiek bedoeld voor de as Antwerpen – Montzen – Aachen-West, waarvan het laatste deel eind 2008 volledig onder draad komt met de Duitse 15000V wisselspanning. Deze locomotieven kunnen 140 km/u halen en een trein van 2000 Ton over deze route slepen. Ze zijn gehomologeerd en voorzien van de nodige veiligheidsapparatuur om in België, Duitsland en op de Betuwelijn te rijden. Het rijden elders in Nederland is zo goed als uitgesloten door het hoge vermogen (en stroomafname). Ze vervangen de reeks 55 op het grenstraject en de 20-ers tussen Antwerpen-Noord en Montzen. Wat er met de vrijgekomen 20-ers gaat gebeuren is nog een vraag, want dit loctype kent nogal wat beperkingen op een aantal lijnen. Het onderhoud van de gehuurde locs zal wel in NMBS-werkplaatsen gebeuren.

E.H.



Cargo

Het is gedaan met de traditionele suikerbietentreinen van Poperinge naar Moerbeke-Waas. Deze fabriek sluit zijn deuren en was nog de enige die tijdens de bietencampagne speciale goederentreinen inlegde. Uitzondering was al het seizoen 2005. In 2004 sloot al de fabriek in Genappe (Brabant Wallon). Buiten de aanvoer van de bieten, vertrokken er vandaar ook afgewerkte suikertreinen richting Antwerpse haven. In 2008 gaat ook de suikerfabriek van Bruggelette (lijn 92) dicht. Hier werd het afgewerkt product met ketelwagens vervoerd naar de Antwerpse haven. De nog in dienst zijnde Belgische suikerfabrieken bezitten geen spoor aansluiting (meer). Als men nu nog een suikertrein in België ziet, dan is die afkomstig uit het buitenland. (Het verdwijnen van de suikerraffinage in België is een gevolg van het EU landbouwbeleid.)

N.S.



De rangeerloc van de suikerfabriek van Moerbeke-Waas sleept op 25 oktober 2007 enkele geladen wagens vanuit de spoorbundel van Moerbeke richting fabriek. De wagens waren afkomstig uit Poperinge.

foto N. Suys



Op 6 november 2007 staat SBB TRAXX loc 482-008-0 in het station Aachen Hbf. Deze loc is verhuurd aan DLC, nu gefusioneerd met Crossrail. Van dit type heeft B-Cargo er 40 gehuurd bij ANGEL TRAINS voor een periode van 10 jaar.

foto N. Suys

DLC

Als aanvulling vermelden we dat DLC sinds 1 januari 2008 gefusioneerd is met de Wit-Russische spoorwegoperator "Crossrail". Alle locomotieven die DLC tot nog toe huurde, komen nu in het locpark van Crossrail terecht. Crossrail heeft ook vergunningen om in Zwitserland, Duitsland en Italië te rijden. DLC had vergunningen voor België, Nederland en Duitsland.

SBB Cargo

SBB Cargo zou een vergunning aangevraagd hebben om eind 2008 zijn locs te mogen stallen te Antwerpen Noord, van zodra de elektrificatie van het grensvak Montzen – Aachen-West rond is. Er kan dan rechtstreeks en elektrisch gereden worden tussen Zwitserland en België via Duitsland. De elektrificatie van het 7,5 km lange grensvak werd in november 2007 aangevat. De rest van de lijn 24 (Montzen – Visé – Tongeren) werd al in 1984 geëlektrificeerd; het Duitse gedeelte al sinds het begin van de jaren zeventig. De zware goederentreinen worden vanuit Aachen opgedrukt tot aan de Gemmenichtunnel, de grens met België. Van Montzen tot net vóór het viaduct van Moresnet wordt het 3000 Volt gelijkstroom, verder door is er het Duitse 15000V/16,7 Hz. Op bepaalde weekends van maart tot mei wordt het treinverkeer onderbroken om in de tunnel de vloer te verdiepen en alzo een groter vrije ruimteprofiel te bekomen. De goederentreinen rijden dan om via lijn 39. In december van 2008 moet alles klaar zijn. Er moeten dan natuurlijk wel meerspanningslocomotieven gebruikt worden.



spoor-
infrastructuur

Nieuwe stopplaatsen

Op lijn 37 werd met één jaar vertraging de stopplaats Hergenrath geopend. De IR q Liège – Aachen houdt er halt. Op lijn 26 Vilvoorde – Halle werd de stopplaats Disedelle, gelegen tussen Boondaal en Sint-Job, geopend. De L-treinen stoppen er en er is aansluiting met het MIVB-net.

Wachten op trein

Het wordt stilaan een vervolgverhaal. De ingebruikname van een treindienst op de HST lijn tussen Antwerpen en Noorderkempen (Brecht) laat nog maar eens op zich wachten. De stationsinfrastructuur is nagenoeg klaar en De Lijn heeft voorzien in bijkomende autobuslijnen, alleen de treinen ontbreken. Enkele plaatselijke drukingsgroepen klagen dit aan. De actievoerders vragen naast de ingebruikname van de treindienst een verdere uitbouw van de stationsuitrusting met sanitair en enige horecavoorzieningen. De NMBS schermt nogmaals met het verhaal dat men niet over het geschikte materieel beschikt. Suggestie van onze kant: waarom niet enkele bi-courante stellen op deze lijn gebruiken, uitrusten met de nodige beveiligingsapparatuur of eventueel met

SNCF FRET

Nu er concurrentie mogelijk is op het Belgische spoorwegnet hebben er al verschillende operatoren een vergunning bekomen om goederendiensten in te richten. In het kader van het EU "Open Access" beleid rijdt SNCF FRET, de goederenpoot van de Franse spoorwegen in eigen beheer al vier goederendiensten. De eerste trein die zij van begin tot eindpunt verzekeren is een chemietrein van Bully-Grenay (ten noorden van Lille) naar Tessengerlo (lijn 17). Een diesellocc 467400 sleept deze trein vijf maal per week.

Een tweede dienst is de container trein van Perpignan naar Kalishoek-Deurganckdok. Ook deze trein rijdt vijf maal per week.

Drie maal per week is er op dinsdag, donderdag en zaterdag eveneens een container trein van Vénissieux (Lyon) naar de Rotterdam – Pernis-Container-Terminal. Tot Antwerpen-Schijnpoort wordt de trein gesleept door een Franse 36000. Verder gaat het met een gehuurde G2000-3 van Angel Trains naar Nederland, inclusief ingehuurde treinbestuurders en rangeerders van het Duitse MEV.

De vierde trein is een glucosetrein vanuit de omgeving Cambrai naar Aalst (het vroegere Amylum, nu Tate&Lyle). Deze dienst rijdt vier keer per week.

N.S.

Op 3 oktober 2007 passeert een chemietrein Schaffen met aan kop de 467543 van SNCF FRET.

foto N. Suys



bepaalde snelheid inzetten. Eén enkel treinstel in dienst kan moeilijk op zichzelf botsen.

L.C.

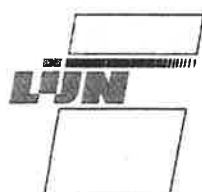
Kruisingsstation Tienen

Om het verhogen van de frequentie mogelijk te maken tussen Herentals en Turnhout (lijn 29), werd te Tienen een uitwijkspoor aangelegd. Hierdoor kunnen de treinen er nu kruisen en kan de regelmaat gehandhaafd blijven. De IR Brussel - Turnhout wordt nu aangeduid met de IC-status en rijdt in de week. De IR-trein Antwerpen – Turnhout die oorspronkelijk alleen in het weekend reed, rijdt voortaan alle dagen.

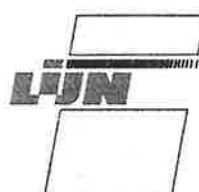
A.J. en E.H.



De foto toont een trein met motorstellen 342+316 in de richting van Turnhout op 10 december 2007 te Tienen
foto Alain Janmart



Algemeen



Antwerpen

Voornaamste tarieven 2008

Per 1 februari 2008 gingen een aantal tariefwijzigingen in. Biljet aangekocht op het voertuig:
- Voor één rit: 1 of 2 zones 1,60€; 3 zones of meer 2,70 €.
- In voorverkoop is dit respectievelijk 1,20 € en 2,00 €.

De prijs van het SMS-ticket blijft onveranderd op 1,20 €. Een dagpas (volwassenen) kost in voorverkoop 5,00 € voor één dag, 10,00 € voor drie dagen en 15,00 € voor vijf dagen. Aangekocht op bus of tram is dit respectievelijk 6,00 €, 12,00 € en 18,00 €.

Een Lijnkaart (volle prijs) aangekocht op het voertuig kost voortaan 11,00 €.

Ook de prijzen van de diverse abonnementen worden ietwat aangepast.

Supplement Buzzy Pazz + schooltreinkaart NMBS:

1 week: 4,90 €, 1 maand: 16,20 €, 3 maanden: 44,00 €, 12 maanden 106,00 €.

Gecombineerde abonnementen met de MIVB:

periode	Buzzy Pazz	Omnipas	Omnipas 60+
1 maand	48,90€	68,50€	53,50€
3 maanden	136,00€	190,10€	148,50€
1 jaar	442,00€	626,00€	482,00€

Ook de tarieven van de gecombineerde vervoerbewijzen in Brussel, Liège en Mouscron (Moeskroen) wijzigen. Meer info is te vinden op de websites van de MIVB of van de TEC.

Terugbetaling abonnementen:

De administratieve kost wordt opgetrokken van 2,50 € naar 5,00 €. Ook het minimaal terug te betalen bedrag wordt met de nieuwe tarieven opgetrokken van 2,50 € naar 5,00 €.

Reclametrams

7006	Zot van "A"	sinds januari 2008
7008	SUEZ	sinds november 2007
7026	KLM	sinds januari 2008
7041	Terre Bleue	sinds februari 2008
7042	Radio Donna	sinds februari 2008
	(hernieuwde versie)	
7045	Decathlon	sinds november 2007
7051	Bee Movie	sinds december 2007
7054	SN Brussels	sinds februari 2008

Lijnfilmkleuren

Op blz. 14 van ons vorig nummer hadden we het over de vanaf 27 oktober 2007 te gebruiken filmbeelden op de lijnen 11 en 15.

We hadden daarbij nogal negatieve commentaar over de toegepaste kleuren waarbij nogal wat verwarring optrad bij de reizigers bij het samen rijden van verschillende lijnen. Sinds februari 2008 moet men op lijn 15 terug het oude filmbeeld voordraaien, zodat alvast op de premetrolijnen het ontstane probleem is opgelost. (Waarom voor lijn 11 niet opteren voor een licht- of donkerblauwe kleur? Buiten het kruisen met de lijnen 4 en 7 in het stadscentrum is er nergens anders een gelijklopend traject met een tramlijn die deze kleur heeft. De nu gebruikte kleur voor lijn 11 leunt dicht aan bij het groen van lijn 10.)

Uitrij Hoboken

In ons vorig nummer haalden we al aan dat er een aantal diensten van de lijnen 8 en 11 gereden wordt vanuit Hoboken, in de plaats van Punt aan de Lijn, dit is een gevolg van het in dienst nemen van de nieuwe lijn 6.

De onderstaande voertuigen verzorgen een aantal ochtendlijke en namiddagse spitsuurritten. Opgegeven zijn telkens

het volgnummer, de uitrijtijd, de reisweg tussen de loods en de resp. lijn en vv. en de inrijtijd in de stelplaats Hoboken. Een aantal volgnummers dienen van rijtuig te wisselen op de aangegeven terminus aangegeven in de kolom "opmerking". Het volgnummer, zichtbaar achter de voorruit van de tram is dit vóór de streep, het getal erna heeft betrekking op de tweede wagen en is steeds dertig hoger dan het volgnummer van de eerste wagen, dit zijn dus in principe PCC2-stellen.

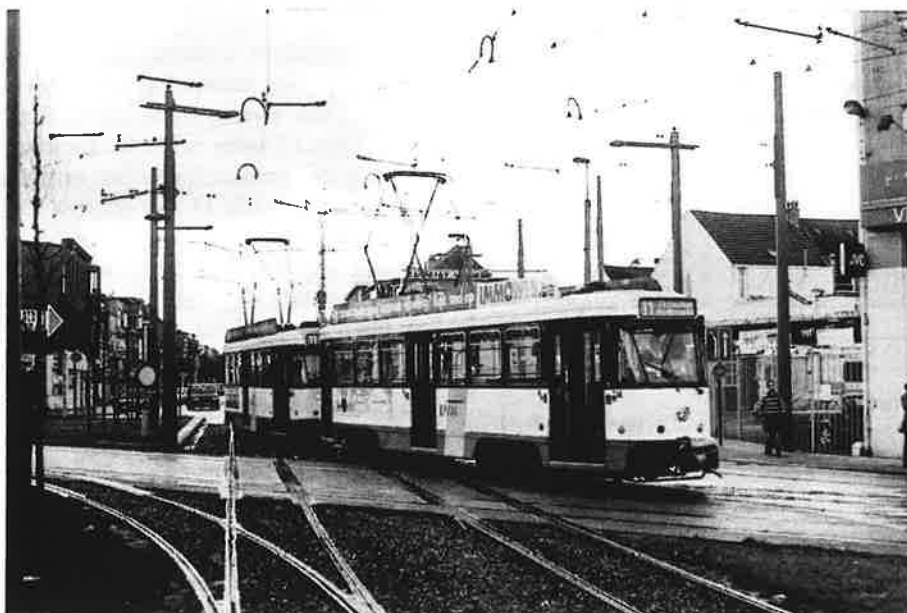
Er valt nog op te merken dat de inrijritten, komende van Eksterlaar via Lange Leemstraat, sinds 6 november 2007 en dit tot nader bericht, dienen te gebeuren via de lus Nationale Bank-Harmonie-lijn 2. Volgens geruchten is dit het gevolg van een aanslepende verzekeringskwestie aangaande een defect aan de wissel Lange Leemstraat richting Belgiëlei-Harmonie. Of het bewuste wissel thans nog defect is of al gerepareerd werd, kon niet worden bevestigd.

Tramlijn 8 – vanuit stelplaats Hoboken

volgnummers	uitrij	reisweg	inrij	opmerking
12 / 42	6u19	uitrij via lijn 2 – Belgiëlei – Lange Leemstraat inrit via Bolivarplaats - lus Marnixplaats - lijn 4	9u34	wisselt om met volgnummer 11 te Bolivarplaats
14 / 44	6u33	uitrij via lijn 2 – Belgiëlei - Lange Leemstraat inrit via Lange Leemstraat – Belgiëlei - lijn 2	9u17	
5 / 35	6u56	uitrij via lijn 2 – Belgiëlei - Lange Leemstraat inrit via Lange Leemstraat – Belgiëlei - lijn 2	9u45	wisselt om met volgnummer 4 te Eksterlaar
9 / 39	14u47	uitrij via lijn 2 – Belgiëlei - Lange Leemstraat inrit via Lange Leemstraat – Belgiëlei - lijn 2	19u14	
2 / 32	15u01	uitrij via lijn 4 - lus Marnixplaats - Bolivarplaats inrit via Lange Leemstraat – Belgiëlei - lijn 2	18u34	
15 / 45	15u17	uitrij via lijn 2 – Belgiëlei – Lange Leemstraat inrit via Bolivarplaats - lus Marnixplaats - lijn 4	18u47	

Tramlijn 11 – vanuit stelplaats Hoboken

volgnummers	uitrij	reisweg	inrij	opmerking
3 / 33	6u23	uitrij via lijn 2 – Belgiëlei – Lange Leemstraat – lijn 8 inrit via lijn 8 - Lange Leemstraat – Belgiëlei - lijn 2	9u50	
1	7u01	uitrij via lijn 2 – Belgiëlei – Lange Leemstraat – lijn 8 inrit via lijn 8 - Lange Leemstraat – Belgiëlei - lijn 2	9u41	Wisselt om met volgnummer 11 te Eksterlaar
9 / 39	14u52	uitrij via lijn 2 – Belgiëlei – Lange Leemstraat – lijn 8 inrit via Melkmarkt – lus Centr. Stat. – lijn 24 - lijn 4	19u03	
4 / 34	14u56	uitrit via lijn 4 – lijn 24 – lus Centr. Stat. – Melkmarkt inrit via lijn 8 - Lange Leemstraat – Belgiëlei - lijn 2	19u04	



Volgnummer 4/34 van lijn 11 zet koers naar de Melkmarkt via lijn 4, lijn 24 en de lus aan het Centaal Station. Zwaantjes, 12 november 2007

foto Luc Couscheir

Ongeval met Scharfenbergkoppeling

Op zondagmorgen 3 februari 2008 gebeurde op lijn 8 een wel erg tragisch ongeval. Een blijkbaar gehaaste man van 28 klauwterde ter hoogte van de halte Groenplaats op de Scharfenbergkoppeling van een halterend tramstel van lijn 8. Op datzelfde ogenblik zette het tramstel zich terug in beweging, met fatale gevolgen voor de man. De trambestuurder kon onmogelijk zien wat er zich tussen of achter zijn tram gebeurde en reed dus nietsvermoedend verder. Een voorbijrijdende taxi-voerder probeerde nog de trambestuurder er op attent te maken dat er iets mis was. Ook het controlepersoneel dat aan de bewuste halte net was afgestapt deed nog pogingen om de aandacht te trekken en verwittigde ogenblikkelijk de dispatching van De Lijn. Het ergste was helaas al gebeurd toen de tram aan de Meirbrug tot stilstand kwam. Door het ongeval bleef het tramverkeer tot ongeveer 10 uur onderbroken.

Dat er ernstige ongevallen gebeuren waarbij er een tram betrokken is, is natuurlijk te betreuren. Laten we wel wezen, elk ongeval is er één teveel, en VeBOV wil hier zeker geen be- of veroordeling naar voor brengen. Wat ons wel stoort, ook persoonlijk, is de steeds negatieve houding van de pers. In kranten of op televisie maakt men van de gelegenheid gebruik om die tram toch maar negatief voor te stellen en een opsomming te geven van recente ongevallen. Nergens vernemen we hoe het komt dat er iemand onder een tram terecht komt. Is die tram dan toch zo klein dat hij voor een voetganger blijkbaar niet zichtbaar is? Die voetganger of fietser dient zich niets aan te trekken van de kleur van de verkeerslichten, of creëert zijn eigen route naast of over hekken. Overigens gaat ook de wegbeheerder niet steeds vrijuit, met als voorbeeld de chaos aan de Rooseveltplaats en Astridplein.

In het bovenstaande geval vond het slachtoffer het niet nodig om even te wachten of 15 meter rond te gaan, met het gekende gevolg. Jammer, maar helaas. Laat dit voorval het laatste zijn, en zelf als VeBOVer het goede voorbeeld geven.

Noorderlaanbrug

Vanaf 25 februari 2008 starten de werken om een aantal bruggen over het Albertkanaal te vervangen. Dit behelst naast het verbreden van de vaargeul ook het verhogen van de bruggen en alzo het kanaal aan te passen aan nieuwe verkeersnormen. Misschien niets voor in Rail-Revue, ware het niet dat

er over deze bruggen een groot aantal buslijnen en twee tramlijnen passeert.

In deze eerste fase wordt de bestaande brug van de Noorderlaan gehalveerd in de breedte. Voor de meeste buslijnen komt er een omleiding richting randgemeenten. De totale duur van deze werken is 24 maanden. Als alles meezit komen er op de nieuwe brug wel tramsporen te liggen (in aansluiting op de nog te leggen tramsporen op de Italiëlei).

Lijnen 31, 35 en 37 gaan in de twee richtingen rijden via de Binnenvaartstraat, de Indiëstraat, Kattendijkdok (Oostkaai), de Mexicobrug, de Mexicostraat, de Siberiastraat en de Vosseschijnstraat. Daar (achterzijde Metropolis) sluit lijn 31 terug aan op de normale reisweg. Lijn 28 en de bundel 600 volgen vanaf de Noorderplaats de Kempenstraat, Hardenvoort en Bredastraat, en sluiten dan terug aan op de normale reisweg via de IJzerlaan. Lijn 123 en de lijnenbundel 700 volgen dezelfde omleiding, dan links de IJzerlaan en sluit dan terug aan op de normale route.

In latere fases verliest de IJzerlaan wel zijn openbaar vervoer en gaan de bussen ook via de Noorderlaan en de Groenendaallaan rijden. Aan de voorlopige halte Bredastraat / Viaductdam passeren de volgende lijnen: 28, 600, 601, 605, 610, 620, 621, 629, 640, 641, 642, 643, 650, 660, 661, 670, 123, N77, 720, 730, 760, 761, 770, 771, 772, 775 en 776.

Is dit een record? Eén haltepaal volstaat niet. Amper enkele dagen later, op 29 februari, was er al protest vanwege de chauffeurs en werd de oude reisweg hernomen.

Ook de Burgemeester Gabriel Theunisbrug, beter gekend als "de brug van het Sportpaleis", wordt dan onder handen genomen. Hier rijden buslijn 23 en de tramlijnen 3 en 6 en loopt de verbindingroute naar Punt aan de Lijn. Hopelijk ligt de eerst genoemde verbinding er dan al wel kant en klaar bij. De stelplaats Tjalkstraat wordt de komende jaren "tijdelijk" verplaatst naar een site, één kilometer verder richting Merksem, langs het Albertkanaal. Wordt de komende jaren zeker vervolgd.

Afgesloten achtercontroller

Op de Hermelijnen 7232, 7233 en 7237 werd er voorzien in een extra (beveiligde) afgesloten achtercontroller. Deze is voortaan elektrisch vergrendeld wanneer de chauffeurspost vooraan wordt gebruikt. De achtercontroller kan nog steeds



Antwerp, Northernplace, linksverkeer op de omleidingroute. De autobus links op de foto is de 2397 van De Lijn en rijdt nog bij Mattheesen als 1023 12.

Noorderplaats 25 februari 2008,

foto Luc Couscheir

ook op mechanische manier met de bekende driehoeksleutel worden afgesloten. Het is de bedoeling om in de toekomst nog meer (alle?) Hermelijnen aan te passen aan de nu heersende normen in onze samenleving.

Lijnverlengingen

Nog voor het zomerverlof zou er gestart worden met de werken tussen Mortsel en Boechout. Er wordt gewerkt vanuit Boechout naar Mortsel toe. Dit geeft wellicht meer tijd aan de "stad" Mortsel om iets beter te bedenken dan wat er enkele jaren geleden werd gepresteerd op de Antwerpsestraat. Het resultaat van deze herinrichting roept nu vele bedenkingen op bij alle categorieën weggebruikers (zowel voetgangers, fietsers, motorvoertuigen en tram en bus). Naar aanleiding van een dodelijk ongeval is er al enkele maanden een snelheidsbeperking van 30 km per uur ingesteld op de tram- en busbaan, en dat was zeker niet de oorspronkelijke bedoeling. De gevaarlijke situatie is door de ontwerpers (en politici) zelf ontstaan. Er staan nu langs de vrije tram- en busbaan bovenleiding / verlichtingsmasten aangevuld met een massa bomen die het wederzijdse oogcontact of zicht belemmeren tussen de verschillende weggebruikers en vooral op de vrije baan een tunneleffect te weeg brengen. Vóór de herinrichting was de bovenleiding opgehangen aan de huizen of aan masten opgesteld langs de gevels.

De werken in de Dascottelei voor de verbinding tussen de terminus Eksterlaar (lijnen 8 en 11) en de Herentalsebaan (lijn 24) zouden starten in het voorjaar. Wellicht is het lijn 8 die verlengd wordt naar Silsburg en blijft de eindhalte van lijn 11 voorlopig op Eksterlaar.

Autobussen New A330

Er is een nieuwe reeks stadsbussen in dienst gekomen. Deze vervangen de nog resterende A300 autobussen van de reeks 3081 – 3110 uit 1993 en 3187 – 3200 uit 1995. In december 2007 waren nog de 3081, 3083, 3084, 3086, 3087, 3093, 3097, 3100, 3105, 3107, 3110 en 3188 in dienst. In januari 2008 werden nog enkel de 3083, 3084, 3097, 3100, 3105, 3107 en 3188 opgemerkt.

Van deze reeksen krijgen er nog wel enkele een tweede leven: 3081 werd 1024 03; 3086 werd 1024 01 en 3087 werd 1024 02 bij Van Rompaye ter vervanging van de 2591, 2592 en 2593. Met deze driedeursbussen wordt er nu de sneldienst

nieuw rijtuignr.	nummerplaat	oud rijtuignr.
5016	380P8	ex 2317
5017	1345P	ex 2319
5018	0140P	ex 2155
5019	ABB073	ex 2157
5020	1089P	ex 2158
5021	464P1	ex 2159
5022	464P5	ex 2160
5023	0150P	ex 2161
5024	ABB027	ex 2163
5025	ABB078	ex 2164
5026	ABB079	ex 2165
5027	ABB099	ex 2168
5028	1560P	ex 2169
5029	1918P	ex 2170
5089	0218P	ex dienstwagen
5090	0523P	ex 9861
5091		

naar Rumst gereden via de autoweg! De 3192 en 3193 doen nog steeds dienst bij Kruger-Mattheesen. Al deze autobussen worden door De Lijn ter beschikking gesteld en behouden hun originele nummerplaat. De 3083 werd ook gezien op lijn 771 (sneldienst naar Zandvliet).

De 33 exemplaren van Zurenborg werden vervangen door niet minder dan drie reeksen nieuwe A330 autobussen. In 2006 waren er 16 stuks 4880 – 4895, eind 2007 gevolgd door de 5016 – 5029 en de drie nakomertjes 5089 – 5091. Grote nieuwigheid bij de twee laatste reeksen is het gebruik van leds in de bestemmingsdisplay, waarbij het lijncijfer gekleurd is. Binnen in de bus zijn er tegenover de middendeur LCD-schermen voorzien waarop in de toekomst allerhande (reclame)boodschappen kunnen weergegeven worden. Het leuke is dat de recent afgeleverde reeks nog "echte" autobusnummerplaten heeft gekregen met een "P" of "ABB". Deze nieuwe Van Hool New A 330 autobussen hebben een Cummins motor ingebouwd gekregen.

Het grootste deel van de nummerplaten stond daarvoor op de gelede Volvo's van Antwerpen.



Nieuwkomer 5019 in de Populierenlaan (Olympiade) op 11 december 2007.

foto Luc Couscheir

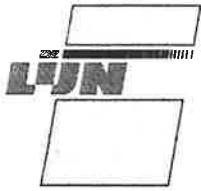
Stelplaats Oostmalle

In een nabije toekomst wil De Lijn de stelplaats volledig hernieuwen. Deze werken passen ook in het kader van de heraanleg van de gewestweg (Antwerpsesteenweg) ter hoogte van de stelplaats. Dit gebeurt in samenwerking met het Vlaamse Gewest. Er komen nieuwe haltes. De werken starten vermoedelijk nog dit jaar.



Lagevloertram 6318 op lijn 4 op het Maria-Hendrikaplein op 19 januari 2008.

foto Alain Janmart



**Oost -
Vlaanderen**

Trolleybus

De enige trolleybuslijn is wegens werken in de Dendermondsesteenweg ingekort tot het gedeelte Mariakerke – Dampoort. Aan de Dampoort werd er een keerlus aangelegd. Er wordt een gemengde dienst gereden, waarbij dieselbussen de gehele lijn rijden (via een omleiding) en de trolleybussen enkel op het hiervoor vermeld gedeelte. Er steken steeds hardnekkiger wordende geruchten de kop op over het stopzetten van de

Nog in volle actie is deze trolleybus tussen Mariakerke en de Dampoort. De (74)09 in het stadscentrum, 13 februari 2008,

foto Luc Couscheir



Groep De Decker-Van Riet

AB 2647 van Vlaams-Brabant werd onder andere tijdelijk gebruikt in de garage van De Schelde te Aartselaar. De bus werd ondermeer ingezet op lijn 294 (voor Boom Scholen).

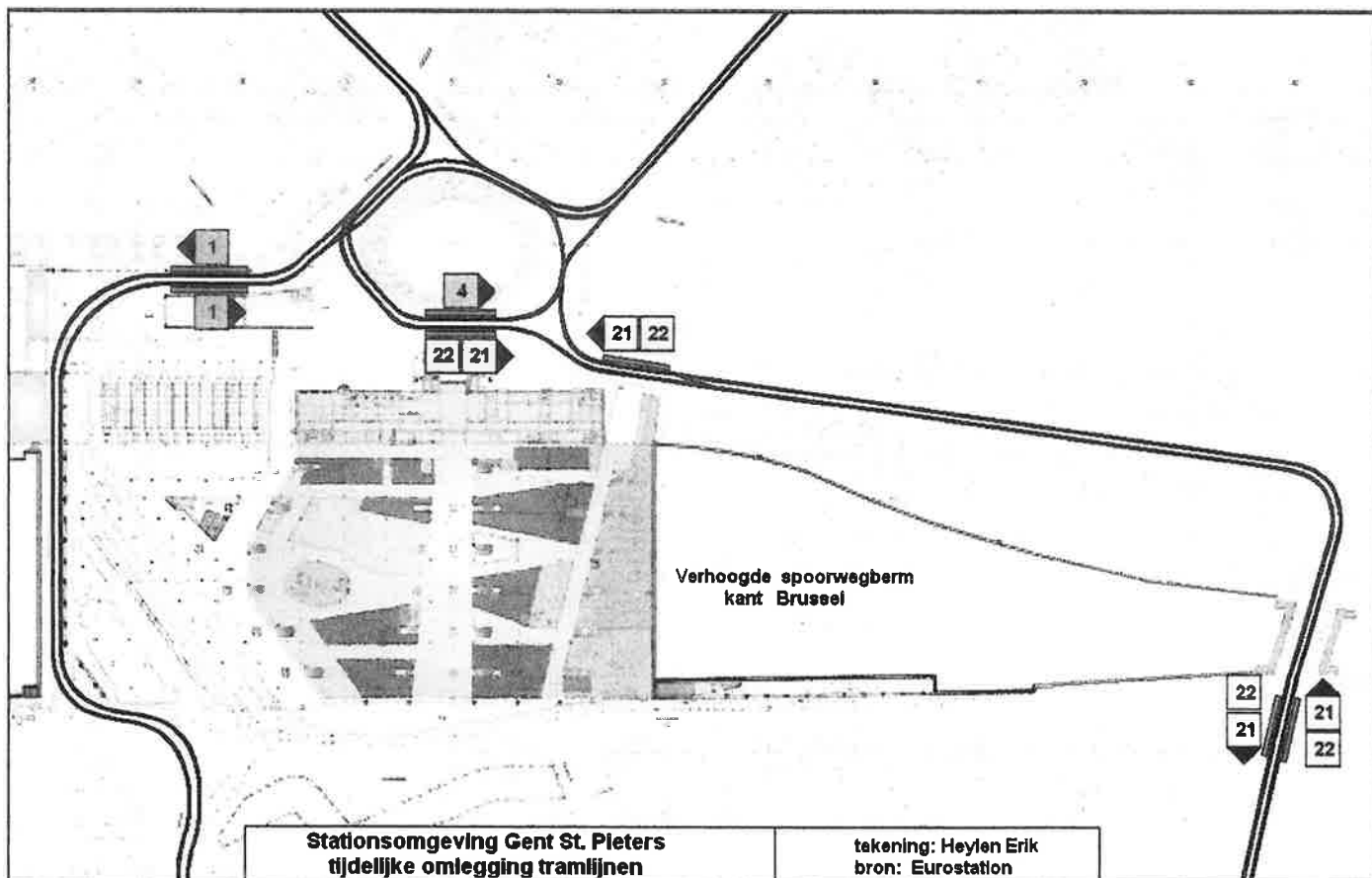
L.C.

zetten trolleyexploitatie in de nabije toekomst. De trolleybussen zelf zijn zowat aan vervanging toe. In 2007 werden er wel met enkele trolleybussen demonstratieritten gehouden. Dit heeft (nog) niet tot een bestelling geleid. Ingeval van opheffing van de trolleyexploitatie zullen we als VeBOV toch nog trachten om een afscheidsrit te organiseren. Kijk in verband hiermee in de (gespecialiseerde) pers en op onze website.

Tramlijn 4

Tramlijn 4 wordt meer en meer met lagevloertrams gereden, dit tot grote tevredenheid van de reizigers. Zo wordt de capaciteit vergroot. Ook de frequentie op de Gentse tramlijnen werd opgetrokken tot zo'n 6 à 7 minuten tijdens de spits.

L.C.



Spoorwerken Prinses Clementinalaan

De trams in de Gentse Prinses Clementinalaan zullen over enkele maanden trillings- en geluidsvrij rijden. Op 5 februari 2008 begint de aanleg van de tramsporen. Er wordt gewerkt met geprefabriceerde spoormodules die op een bed van rubberen matten rusten. Na de Voskenslaan is het de tweede keer dat De Lijn voor die aanpak kiest. Het gaat om een extra investering van 580.000 euro. Een vlottende vloer met de rails erin verwerkt, zal de trillingen en de bijbehorende geluidslast tot een minimum beperken. Dat is ook nodig, want in de statige Prinses Clementinalaan staan heel wat art nouveau-huizen. Het grootste deel is beschermd als stadsgezicht. In vier

dagen zullen de 350 meter dubbele tramsporen zijn aangelegd. De eerste tram in de Prinses Clementinalaan kan mogelijk al in september 2008 rijden.

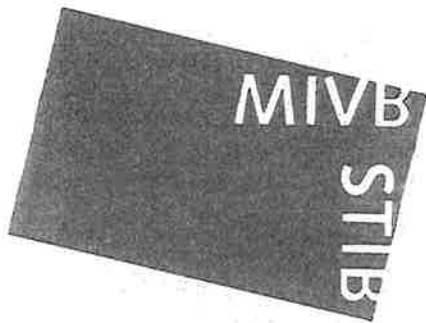
Tevens worden er voorbereidingen getroffen om voor tramlijn 1 een nieuwe tijdelijke tramtunnel te bouwen, waarbij de tramhaltes van lijn 1 naar de hoek Koningin Fabiolalaan / Koning Boudewijnstraat worden verschoven. De halte richting Zwijnaardebrug voor de lijnen 21 / 22 komt voorlopig terug voor de stationsingang te liggen met ernaast het halteperron van lijn 4, waar men links zal moeten in- en uitstappen. Het traject St. Denijslaan wordt tijdelijk verlaten.

L.C. en E.H.



In de Gentse Prinses Clementinalaan waren op 13 februari 2008 al een groot gedeelte van de prefabelementen geplaatst.

foto Luc Couscheir.



Nieuwe trams

De Brusselse vervoersmaatschappij MIVB gaat 102 Flexity-trams bijbestellen bij de Canadese constructeur Bombardier. Deze trams worden gebouwd in de Belgische vestiging (het vroegere BN te Brugge). Deze 102 trams zijn de concretisering van de optie van enkele jaren terug. De bestelling vertegenwoordigt een bedrag van 250 miljoen euro. Zij wordt gespreid over een periode van vijf jaar en garandeert een honderdtal arbeiders werk in die periode. De nieuwe trams zijn nodig om tegen 2010 het streefcijfer van 320 miljoen reizigers te bereiken. De eerste trams worden al verwacht in de loop van 2009. De 102 trams zijn bedoeld om de uitbreiding van het net op te vangen en bovendien vervangen zij de laatste kleine PCC's uit de 7000 reeksen en al een gedeelte van de 7700-en.

Snelheid metro

De MIVB gaat op een gedeelte van het metronet de snelheid verlagen. Zij wil hiermee helpen om de opwarming van de aarde te voorkomen. Tussen enkele stations wordt de snelheid van 70 km/u naar 50 km/u teruggeschroefd. In een mededeling stelt de MIVB dat er op die manier een bijkomend stel kan worden ingezet. Is het dan rekenkundig niet zo dat er tengevolge van een snelheidsvermindering, een strakke uurrooster en zonder frequentieverlaging er een bijkomend stel moet worden ingezet?

Exit lijn 83

De tramlijn 83 ontstond op 21 maart 2000 en werd op 2 juli 2007 afgeschaft, dit tengevolge van de metroverlenging van lijn 2. In de Ropsy Chaudronstraat en de Clemenceaulaan te Anderlecht, aan de slachthuizen, verdween de tram definitief. Reeds op 13 april 2007 verdwenen hier de laatste 7000-en in het westen van de stad. Zij zijn nu vrijwel enkel nog te zien op de lijnen 39 en 44. Uit de eerste reeks 7000-7050 uit 1951-53 worden voorlopig nog 4 wagens behouden. Te samen met de vierde reeks 7156-7171, met de tweedehands draaistellen uit Johnstown (1946), blijven zij hier nog enkele jaren de dienst uitmaken.

R.B.



Het uitzonderlijke beeld (blz. 7)

nota:

Het gaat in werkelijkheid om een foto van Jacques Cohn, genomen in april 1959 op een afstelspoor van de centrale NMVB-werkplaats in de Brusselse Eloystraat. Fotograferen was vanzelfsprekend niet toegelaten. De kleine tractor, die van het uitzonderlijke nummer 44308 was voorzien - alléén met krijt en slechts aan één zijde - stond op normaalspoor en zou, in een duister verleden, goederenwagens van de "grote spoorweg" van een fabriek in de naburige Barastraat langs de Eloystraat naar een spooraansluiting van het Zuidstation (aan de verlengde Frankrijkstraat) hebben getrokken en geduwd. Opnieuw een bewijs, dat echt niets bestaat dat bij de N.M.V.B. al niet bestond.

De 7003 en de 7067 kruisen elkaar op 4 april 2007 in de Ropsy Chaudronstraat te Anderlecht.

foto Raf Bonte

J.C.

BRUSSEL, de netwijzigingen 1967-68 (deel 1)

Voorwoord

Het openbaar vervoer in Brussel heeft mij sinds mijn eerste jeugdige waarnemingen steeds gefascineerd. Het feit dat ik als kind in een straat woonde waar tram- en buslijnen reden, zal hier zeker niet vreemd aan zijn. Dit waren met name tramlijn 39 en buslijn 19 in Laken. Gelukkig waren mijn ouders in die eerste jaren ook nog exclusieve gebruikers van het openbaar vervoer en werd mijn belangstelling wel ondersteund om ook eens ongebruikelijke trajecten af te leggen in minder bekende stadsdelen. Daarbij kwamen door mij nooit eerder geziene lijnummers in het vizier. Lijnen, die ik enkel kende van mijn door JAVEL LA CROIX gesponsorde MIVB-lijnnetplan- netje...

Dat dit labyrint aan tram- en buslijnen onder druk stond om te verdwijnen paste perfect in de toenmalige tijdsgeschiedenis van de zestiger jaren. Graag had ik dan ook de gewijzigde exploitatie van wellicht de grootste, op nauwelijks 6 maand doorgevoerde, veranderingen toegelicht, aangelicht met bijzonderheden. Het accent zal vooral toegespitst worden op de materieelinzet en de lijnenloop.

Ik draag deze reeks op aan alle belangstellenden van het openbaar stadsvervoer.

n.v.d.r.: om de verstaanbaarheid te vergemakkelijken publiceren we in deze eerste bijdrage alvast een eerste netplan. Hiernaar zal meermaals in de tekst worden verwezen.

Nieuw vervoersnet MIVB 1967/68

Deze tram- en autobusrevolutie was de meest ingrijpende in zijn soort sedert het ontstaan van de MIVB in 1954. De huidige aan de gang zijnde wijzigingen 2006/2008 zullen beslist de tweede grootste worden. Er zijn evenwel weinig raakpunten met de toenmalige wijzigingen en met de doelstellingen van de aanpassingen die in 2006/2008 plaatsvinden. In 1967/68 was het nieuwe net vooral bedoeld om flinke besparingen door te voeren. (Men wou toen de jaarlijkse staats-toelage flink terugschroeven, met name 50 miljoen Belgische frank). Bovendien wou men met minder middelen ook de dalende tendens van het aantal reizigers een halt toeroepen.

In tegenstelling tot nu (2006-08) kwam toen (1967-68) nieuw tram- en busmaterieel pas later aan de orde, tenzij nog enkele moderniseringswerken aan het op dat ogenblik bejaard twe-assig trammaterieel. Er stonden geen nieuwe trambaanvakken op het programma, uitgezonderd de aanleg van enkele pre-metrotunnels waarvan er toen twee in uitvoering waren. Dit waren de vakken Madou – Naamse Poort (Kleine Ring) en Sint-Katelijne – Schumann (oost-westas).

Bovendien zouden door deze hervormingen heel wat samenlopende tramtrajecten voorgoed verdwijnen. De MIVB vond dat de structuur van haar net verouderd was en behalve een nieuwere aanpak (lees: rationalisering van lijnen) moest het ook worden aangepast aan de nakende indienststelling van de eerste premetrolijnen.

Vooraf op de Kleine Ring zouden een aantal lijnen door deze tunnel niet meer kunnen afbuigen naar het oosten van de stad. Een nieuw fenomeen werd ingevoerd dat voor heel wat reizigers als een hinderpaal zou worden ervaren, namelijk het overstappen.

Alhoewel dit in de meeste gevallen zonder extra kosten zou gebeuren (het zogenaamde gratis transitobiljet). Ook het busnet ontsnapte niet aan de wijzigingen: enkele buslijnen die langdurige trajecten hadden met tramlijnen, werden afge-

schaft. In één geval is er zelfs sprake van vertramming via bestaande dienstsporen. Zuivere metro-uitbating was toen nog niet aan de orde en de enige ooit bestaande trolleybuslijn 54 was reeds in 1964 verbust. Zoals bij de huidige wijzigingen, kwamen er toen ook enkele voorontwerpen en tussentijdse aanpassingen op de proppen.

Om de leesbaarheid niet in het gedrang te brengen, beperken we ons tot het voorontwerp waarmee op 15 november 1966 de pers op de hoogte werd gebracht, later gevolgd door de definitieve versie(s), per datum van invoering.

Voorontwerp Persmap 15 november 1966

Nieuwe opbouw van het net.

Nieuwe lijnen (indien niet uitdrukkelijk vermeld als "A" auto-buslijn, gaat het altijd over een tramlijn)

Plaatsnamen op de nieuwe netplannen werden juister dan voorheen aangestipt zoals: Park van Anderlecht wordt Meirrondeplein, Vorst wordt Sint-Denijsplein, Ukkel Centrum wordt Dancoplein, Noord (voor de Kleine Ringlijnen) wordt Rogier, Evere wordt Vredeplein, enz...

Lijnen waarop gratis kan worden overgestapt en omgekeerd:

(definitieve nummers nog niet bepaald, aanvankelijk dacht men aan 100, 101 en 102; uiteindelijk koos men voor 101, 102 en 103). Hierna in de toelichting aangeduid als transitolijnen I, II en III.

- I De bestaande 15 verlegd via de tramtunnel en de Overdektestraat aan het Zuidstation, de latere 101.
- II Ringlijn zoals de 15 tussen het IJzerplein en het Zuidstation via de Naamse Poort, maar in het westen uitgebreid via de Ribeaucourtstraat – Hertogin van Brabantplein – Slachthuizen van Anderlecht, de latere 102. Rijdt niet 's avonds na 20 uur, niet op zondagen en niet gedurende de grote vakantie. Opmerking: dit laatste werd nooit toegepast.
- III Dielegem – Kardinaal Mercierplein – Simonisplein – Naamse Poort – Zuidstation – Meirrondeplein, de latere 103. Opmerking: de definitieve 103 zou ook het vak Meirrondeplein – COOVI berijden. Bovendien zouden niet alle diensten de gehele reisweg bedienen. De lijn zou om praktische redenen in twee gedeelten in dienst komen. Men voorspelde tevens dat in een nabije toekomst de 103 in Jette zou verlegd worden via de De Smet de Nayerlaan, tussen de Lakenlaan en de Secrétinlaan. Dit laatste is nooit uitgevoerd, maar staat voor de huidige lijn 19 nog steeds op het programma.

Het netplan van die nieuwe lijnen vindt U ons volgend nummer. (wordt vervolgd)

Raf Bonte

Op de volgende bladzijde is het oorspronkelijk MIVB-netplan bijgewerkt om de herkenning van de eindpunten toch enigszins zichtbaar te maken voor de lezer. Het document is echter van zeer grote waarde, nu zoveel jaren na datum. De kleuren zijn echter niet zichtbaar, maar de stippellijn van de buslijnen en de volle lijnen van de tram zijn echter wel te herkennen.

pour tous récurages
voor alle schuurwerk

BREF à base de MiR

bereid met

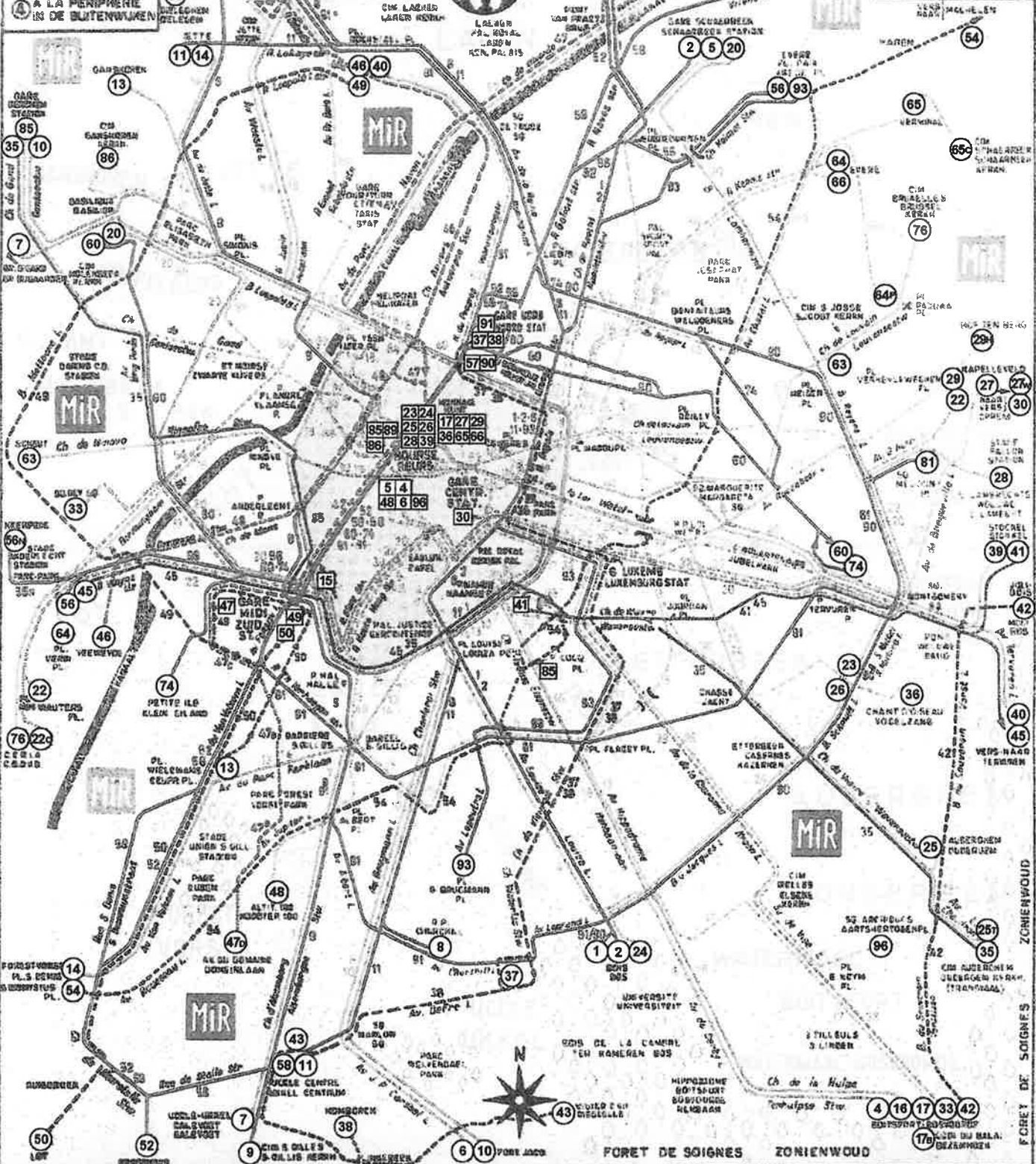
MiR

N° ET TERMINUS DES LIGNES

LIJNEN EN EINDEPUNTEN

EN VILLE IN DE STAD

A LA PÉRIPHÉRIE IN DE BUITENWIJKEN



JAVEL LA CROIX | MiR nettoie tout
reinigt alles



Onze 4 508 aan het voormalige station Florennes

foto Luc Couscheir



Op de hoofdweg naar Namur, ter hoogte van Malonne staat de BUS EXPRESS op het punt om onze bus in te halen. De 4 327 is van het type Irisbus Arway

foto Luc Couscheir

DIESELCLUB

Florennes, 25 augustus 2007

Autobus van dienst was de 4 508 van de TEC Namur (SNCV 5871 gebouwd in 1981) Voor een eerste rit werd er afspraak gemaakt aan het autobusstation van Florennes. Daar staat er nog steeds een immense luifel aan het ex-NMBS station zoals we die in diverse Belgische steden kenden. Het overdekte gedeelte was gewoonlijk bestemd voor de vervangings- en aanvullende diensten van de spoorwegen, daarnaast nog enkele perrons voor de echte NMVB-lijnen. In Florennes staat ook nog steeds een stationsgebouw, de treinen komen er al veltientallen jaren niet meer. Als je de uurroosters op de perrons even bekijkt lijkt het er op, dat niet alleen elke lijn er zijn perron heeft, maar eerder elke bus of chauffeur er zijn vaste stek heeft. Een eerste mistig gedeelte van de rondrit voerde ons via Acoz en Gerpennes richting Charleroi-Sud. Daar, en te Chatelineau voorzien de TEC Charleroi en Namur in diverse aansluitingen. Via de hoofdweg ging het vervolgens richting Floreffe, Salzennes en Namur. Onderweg ontmoetten we verschillende keren de "BUS EXPRESS", een druk bezette dienst gereden met semi-toerwagens. Het is zeker in de weekends zowat de enige volwaardige dienst tussen Namur en het gebied tussen Samber en Maas. Na de middagpauze ging het langs de boorden van de Maas richting Profondeville en tot voor Dinant. Langs diverse nagenoeg uitgestorven dorpjes ging het verder via lijn 31, Dinant – Falaën. Hier wordt het duidelijk dat de TEC Namur het niet gemakkelijk heeft om een degelijke bediening van de diverse lokaliteiten te verzekeren. Het is voor de toevallige reiziger geen sinecure om een reisweg samen te stellen om zijn bestemming te bereiken (en eventueel nog dezelfde dag terug te reizen).

L.C.

VERENIGINGSNIEUWS

Zoekertjes

Wij stellen ten titel van proef aan onze leden gratis ruimte ter beschikking voor het kopen of verkopen van alles wat met onze hobby te maken heeft. Dat kunnen dus zowel foto's, dia's, video's, dvd's, boeken of voorwerpen zijn. Let op: aanbiedingen van commerciële of illegale aard, onder welke vorm ook, zijn uitgesloten. De redactie zal niet conforme aanbiedingen of zoekertjes dan ook weigeren en dus niet publiceren. Met het plaatsen van een aanbieding of zoekertje verleent U ons het recht om Uw adresgegevens, e-mail of telefoonnummer te publiceren. Belangstellenden nemen vervolgens direct contact op met diegene die de aanbieding of zoekertje heeft geplaatst. VeBOV fungeert in geen geval als

tussenpersoon, maar stelt enkel gratis ruimte ter beschikking in het verenigingsblad.

Deze rubriek staat enkel open voor VeBOV leden in orde met hun lidmaatschapsbijdrage voor het lopende jaar.

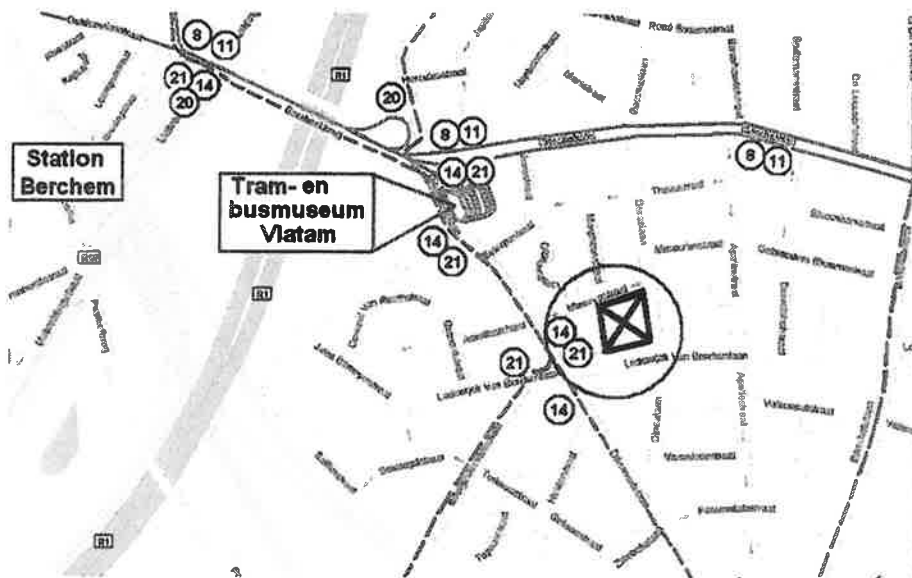
Als voorbeeld, maar wel degelijk als dusdanig bedoeld, laten we de eer aan onze voorzitter om deze rubriek te openen.

te koop aangeboden: losse nummers van VeBOV-koerier: 1, 5, 7-10, 16-18, 21-23, 25-46, 48-56, 58-67, 85-87 à 0,40€/stuk.

samengebonden nummers van VeBOV-koerier: 15-26, 27-36, 37-46, 47-57, 58-67, 68-74, 75-81 à 4 €; 82-87 à 3€.

contact: Alain Janmart, Archimedeslaan 1 bus 3, 2650 Edegem of 0473 / 962 117

Zoekertjes voor volgend nummer moeten ons bereiken voor 15 mei 2008.



*foto voorpagina Dieselmotorstel 4153 ter gelegenheid van een benefietrondrit in het "Kamp van Brasschaat".
foto Alain Janmart, 16 december 2007*

*foto achterpagina boven TRAXX-loc E186 125 te Sint-Katelijne-Waver op weg naar Antwerpen-Noord na een testrit
foto Alain Janmart, 1 februari 2008*

*foto achterpagina onder Zoals te zien op deze foto gebeuren er nog steeds testritten met de Waterstofbus, hier in intense samenwerking met de 7952. Zurenborg, 9 februari 2008
foto Luc Couscheir.*

NIEUW VERGADERLOKAAL (vanaf april 2008)

Na Brussel zijn er nu ook moeilijkheden opgetreden in verband met de zaal te Antwerpen (Zurenborg). Naast een gevoelige aanpassing van de huurprijs van de zaal (in de hoogte wel te verstaan), wenst de uitbater de ruimte op vrijdagavond te gebruiken voor andere evenementen. Bovendien wenst men daar geen gebruik te maken van langlopende huurcontracten. Met andere woorden: wij hebben geen garantie op het gebruik van de zaal.

Dit maakt het bovendien moeilijk voor ons om de agenda op te maken ter publicatie in Rail-Revue.

Voor VeBOV betekent dit dat we ofwel moeten bijeenkomen op een andere avond dan de traditionele vrijdag, ofwel op zoek moeten naar een andere locatie. Bovendien moet een andere zaal voldoende groot zijn, liefst goed bereikbaar voor onze leden en natuurlijk ook zeker en betaalbaar. Bij een eerste kleine bevraging bij de aanwezigen in december werden er al direct enkele voorstellen geformuleerd. Naast enkele zalen waar het bestuur in de komende weken poolshoogte gaat nemen, bleek men niet geheel afkerig van het idee om in de toekomst de bijeenkomsten te houden op een andere avond.

Het bestuur heeft een (definitieve) oplossing gevonden in verband met de bijeenkomsten te Antwerpen. Alvast tot het einde van 2008, maar wellicht verlengbaar de komende jaren, vergaderen we in het HOF VAN NAUWELAERTS, gelegen in de Lodewijk Van Berckenlaan 146, te 2600 Antwerpen-Berchem. Het is goed bereikbaar met het openbaar vervoer: de tramlijnen 8 en 11, buslijnen 14, 20 en 21 en op een tiental minuten te voet van het station van Berchem. We hopen U hier, zoals vroeger, op interessante presentaties, te mogen verwelkomen. Hierboven vindt U een plannetje.

Brievenbussen

Enkele keren per jaar krijgt de voorzitter of ons secretariaat een klacht dat een Rail-Revue gemolesteerd in een brievenbus zat. In zo verre dat in onze mogelijkheden ligt, voorzien we dan ook in een vervangexemplaar. We stellen evenwel vast dat dit nogal dikwijls bij dezelfde personen gebeurt. We willen er op wijzen dat de (Belgische) Postdienst al enige tijd minimumafmetingen voorziet voor de brievenbussen. Ook VeBOV moest de enveloppen aanpassen aan de nieuwe normen. In het geval dat Uw Rail-Revue beschadigd is vragen wij om dat exemplaar dan terug aan ons te bezorgen. Graag even nakijken of de brievenbus bij U thuis in orde is. Ter

informatie: de opening moet minstens 23 cm breed en 3 cm hoog zijn, de vrije ruimte erachter (diepte) minstens 35 cm. Behalve voor mindervaliden en in flatgebouwen moet de reikhoogte zich tussen 70 en 170 cm bevinden.

Adreswijzigingen

Bij het ontvangen van de lidgelden voor 2008 hebben we vastgesteld dat er enkele leden een nieuw adres op hun stortingsformulier vermelden. Om alle misverstanden te vermijden vragen wij nogmaals elke adreswijziging bij voorkeur schriftelijk te melden aan ons secretariaat. Beste dank vanwege het bestuur.

Afscheidsrit A600

Op 19 april houdt de Dieselclub een fotorit met een Van Hool A600-autobus van de eerste generatie (met de ronde koplampen).

De bus van dienst is die dag de 2626. Er wordt gereden op de lijnen 16, 84, 42, 62, 61 en ... Deelnameprijs is 10 €, te plaatse te betalen. Het vertrek is om 9u30 aan het busstation van Kortrijk. Terug omstreeks 18u00. Een middagpauze wordt voorzien. Om de inrichters een inzicht te geven van het aantal deelnemers is de inschrijving verplicht. Stuur hiervoor een e-mail naar jan.vandecandelaere@gmail.com met onderwerp "sortie A600" of telefoneer naar 0494 / 739 420.

Lidkaarten

Ten gevolge van een technisch probleem worden de lidkaarten voor 2008 later opgestuurd.

Bijeenkomsten Antwerpen

HOF VAN NAUWELAERTS – Lodewijk Van Berckenlaan 146 te Antwerpen – Berchem (nieuwe lokatie!)

vrijdag 25 april Herhaling van de door technische problemen geplaagde presentatie door Paul Jacobs en Ivo Van Steenwinkel over Portugal. Overzicht van de C.P. en de tram van Lissabon en Porto.

vrijdag 23 mei Steven Wuyts en Ludwig Bontinck presenteren een treinreis door Frankrijk en Zuid-Duitsland

vrijdag 27 juni Luc Couscheir: De moderne Franse tram, een overzicht van de vele nieuwe Franse tramsteden.

