



# RAIL-REVUE

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

Drieëntwintigste jaar – Nr. 4

Oktober – November - December 2008

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor: Wilrijk 1

P208887



## COLOFON

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

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

Overname van gegevens is toegestaan mits bronvermelding.

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

Inzenders blijven verantwoordelijk voor de door hen ingezonden artikels.

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

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

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

**Lidgeld 2009:** België 20 €, andere landen 23 €

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

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

### INHOUD VAN DIT NUMMER

Colofon _____	2
Weet u het nog (deel 4) _____	3
Rail-actueel - NMBS _____	7
De Lijn algemeen _____	11
De Lijn Antwerpen _____	12
De Lijn Oost-Vlaanderen _____	15
De Lijn Limburg _____	15
MIVB _____	16
Brussel, de netwijzigingen 1967-'68 deel 4 _____	17
Dieselclub - Autobusrit AG 280 en AG 700 _____	21
Verenigingsnieuws _____	22

Werken mee aan dit nummer:

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

Afsluitdatum voor redactionele bijdragen volgend nummer: **15 februari 2009**

**ALGEMENE LEDENVERGADERING te Gent op zaterdag 28 maart 2009, met aansluitend een rondrit**



**kleur & zwart/wit prints  
 laser & inkjet  
 foliedruk (metaal)  
 grootformaat  
 naamkaartjes  
 boekjes  
 enveloppen  
 planafdruk  
 stempels  
 inbinden  
 lay-out  
 buttons  
 snijden & biegen  
 plastificeren  
 textielbedrukking  
 nieten en plooiën  
 enz.**

# XPO

www.xpo.be - info@xpo.be - T. 03 440 74 47 - F. 03 440 74 65  
 Vredebaan 5 - Mortsel (ingang Van Peborghlei 6) open ma-do 9-18u, vr 9-13u

## WEET U HET NOG?

(deel IV) (vervolg van RR 3/2008)

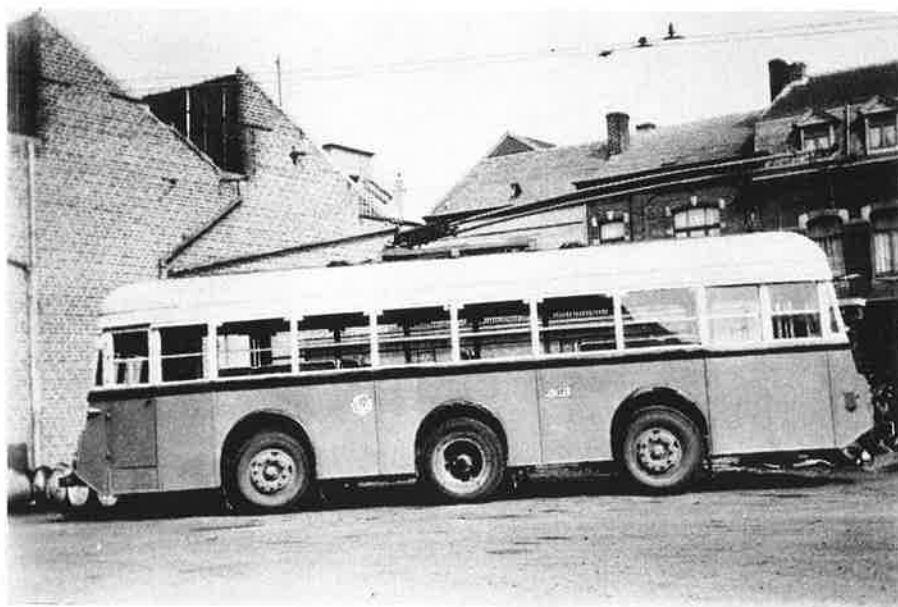
© Foto's en tekst: Jacques Cohn

### Foto's 1, 2 en 3 (mei 1956)

Talrijke tramvrienden zullen zich nog het uitgebreide Luikse trolleybusnet herinneren, met zijn talrijke lijnen, die meestal de opgeheven tramlijnen vervangen. Een minderheid heeft ook nog de twee trolleylijnen vanuit Seraing gekend, die evenwel niet met het Luikse trolleybusnet verbonden waren, omdat de exploitatie onafhankelijk was van het Luikse bedrijf. Het ging hier om de RELSE (Railways Electriques de Liège-Seraing et Extensions). De ongenummerde lijnen verbonden Seraing-Banque met Chatqueue en via Ivoz-Ramet met Mallieue. Op deze lijnen reden de in twee groentonen geschilderde trolleybussen 401 - 404, 501 - 502 en 601 - 602, in 1947 aangevuld met de 701 - 702, ex Brussel TB 6023 en 24.

De drie foto's laten respectievelijk de 401, 502 en 602 zien en werden 52 jaar geleden opgenomen, in 1956, in de stelplaats Seraing van de RELSE.

Terwijl de 602 een klassieke constructie was, hadden de reeksen 400 en 500 een sensationele innovatie. Het waren namelijk twee-richtingswagens! Voor zover mij bekend is, heeft de RELSE als enig bedrijf ter wereld dit toegepast. Aan het (kop)eindpunt werden gewoonweg de trolley'stangen gekeerd, precies zoals dit toen ook bij de trams gebruikelijk was. Deze twee trolleylijnen werden in 1963 verbust. In één van de volgende nummers zullen we u ook nog de oude RELSE trams voorstellen, die op de lijnen tussen Liège - Seraing en Liège Flémalle reden.





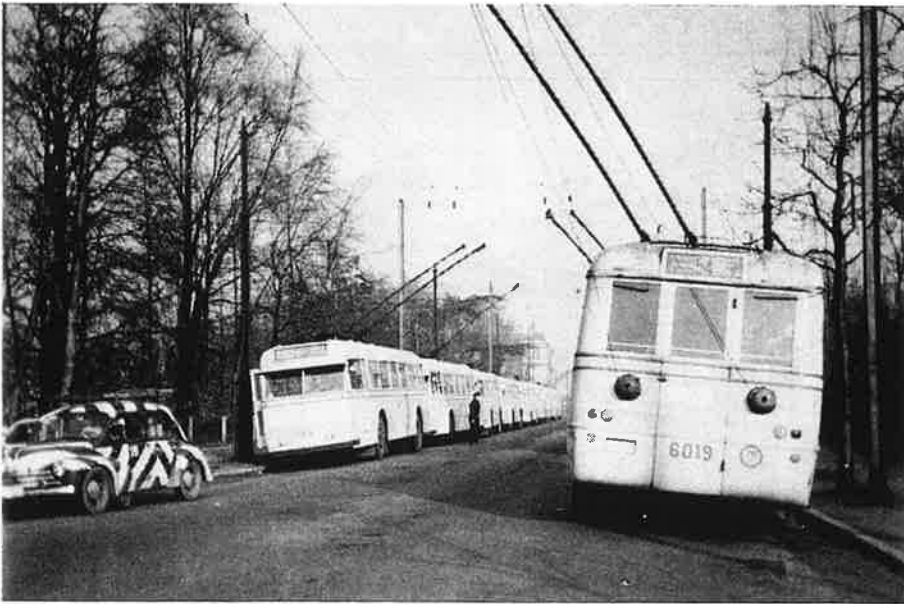


Foto 4 (november 1957)

Laat ons even naar de enige trolleybuslijn van de TB (Brussel) overschakelen, de lijn 54 en inmiddels ook al weer 45 jaar verbust. Door zuiver toeval (en met veel geluk) ben ik een aanzienlijke verzameling van 11 trolleybussen tegengekomen op de 22 die de TB toen bezat. Dit was in de Chazallaan (in de omgeving van het Josaphatpark). De reden van de indrukwekkende rijen gestrande trolleybussen is mij niet bekend. Wel was er een kleine Renault 4 CV van de technische dienst ter plaatse, maar zelf werd ik nogal onvriendelijk afgewezen.



Foto's 5 en 6

Nog een toevallige ontmoeting, zo'n 50 jaar geleden. Op de terugweg van Duitsland langs Liège in maart 1959. Toen bestonden er immers nog geen autowegen op dit traject. Op de Luikse Place Saint-Lambert zag ik daar tot mijn grote verbazing vast een totaal onbekende trolleybus. Zij droeg geen nummer of kenmerk en was in het lichtgrijs geschilderd en had een donkergroene streep onder de ramen. De wagenbak was dezelfde als de toenmalige NMVB standaard-autobussen. Het rijtuig reed op lijn 12 (Saint-Lambert – Ans – Loncin ) van de STIL en was blijkbaar in de normale lijndienst ingezet. Later kwam ik te weten dat het om een korte proefging met de tot trolleybus verbouwde NMVB AB 2255. Doel was het "vertrolleybussen" (oef) van de Luikse tramlijn Liège – Sint-Truiden. Dit project werd niet geconcretiseerd, en alle Luikse (buurt) tramlijnen werden verbust.



**Foto 7**

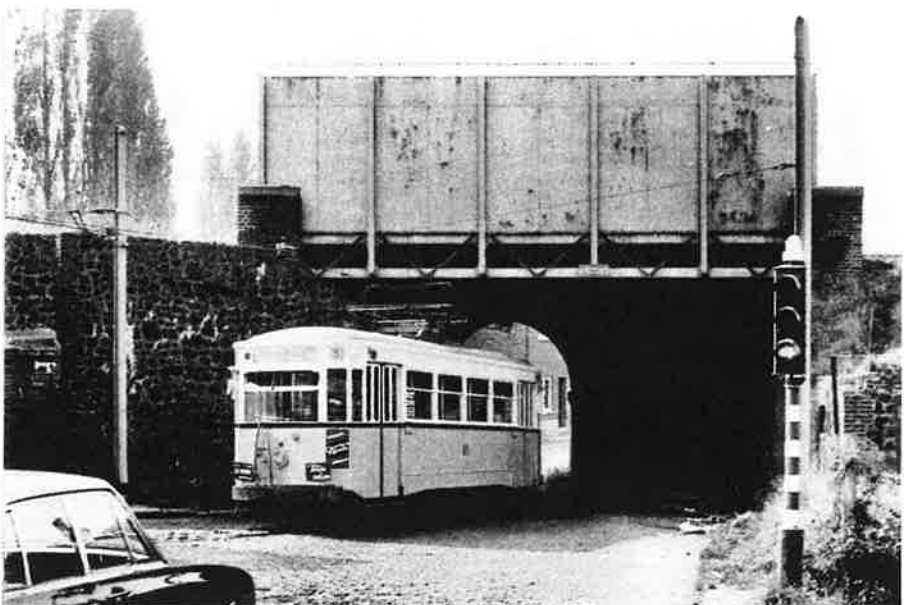
Nu even een kijkje op Charleroi, met een bijzonder lelijk landschap, in november 1964, 44 jaar geleden. Motorwagen 308 op lijn 15 (Chatelaineau-Place – Montignies-sur-Sambre) op een enkelsporig baanvak in een afschuwelijke industriële omgeving, die men zich als kader voor “Germinal” van Emile Zola zou kunnen voorstellen.

**Foto 8**

Drie jaar later, in september 1967 en enkele kilometer verder op diezelfde lijn 15, doemt er een probleem op. Wie zal er achteruit rijden om de tegenstander door te laten? De verkeerstekens met een vertikaal zwart en een omgekeerd rood pijltje was toen blijkbaar nog niet uitgevonden. De foto toont motorwagen 303 op lijn 15 te Montignies-sur-Sambre.

**Foto 9**

Dezelfde dag ter hoogte van een andere “mooie” brug te Montignies, ditmaal met motorwagen 302 op lijn 5 Montignies – Charleroi-Sud. Hier stond al wel een verkeerslicht dat over “doorrijden” of “afwachten” mocht beslissen.

**Weet u het nog Rail-Revue 3/2008**

Mijn gemeente felicitaties en een mooie vergroting van de foto op bladzijde 7 van vorig nummer gaan naar de heer Van Appeven uit Ranst, die mij de juiste oplossing heeft gegeven, namelijk GRIMDE.

De foto toont loc “Albert” van de Tiense Suikerraffinaderij in 1952 te Grimde (bij Tienen), kort voor de overweg met slagboom dwars over de rijksweg 3 Brussel – Liège. De autoweg E40 (of A3) bestond toen nog niet en er stond dus regelmatig een lange rij vloekende automobilisten te wachten achter de gesloten overwegbomen. Albert trok lange rijen van lege of met bieten of pulp geladen wagons naar de aansluiting met de NMVB lijn Tienen – Sint-Truiden. De open goederenwagens waren meestal grijs of okerkleurig geschilderd en hadden de NMVB nummering in de 53000 reeks.



### Foto's 10 en 11

Nu volgen nog twee zeker niet alledaagse Antwerpse tramfoto's, aan de toenmalige keerlus Victor Roosensplein te Merksem, opgenomen in februari 1967, ook alweer 41 jaar geleden. Ik reed die dag op de Bredabaan in de richting van Brasschaat toen ik toevallig opmerkte dat de achterste lijnfilm van PCC 2030 van lijn 3, die voor mij reed (per vergissing?) op lijn 1 was gedraaid. Deze lijn (Zuidstation – Noorderplaats) was toen al verbust. Voor zover geweten hadden er nooit PCC's op deze lijn gereden. Vanzelfsprekend volgde ik de "valse/echte 1" en parkeerde bliksemsnel aan het eindpunt (de zwarte auto op foto 10) en kon twee beelden van de 2030 maken. De reizigers waren inmiddels afgestapt en de tram schoof verder op achter zijn voorganger. Pas na het nemen van de foto's heb ik de trambestuurder op het probleempje attent gemaakt. Een tramliefhebber moet voor sommige foto's immers ook wat geluk hebben.

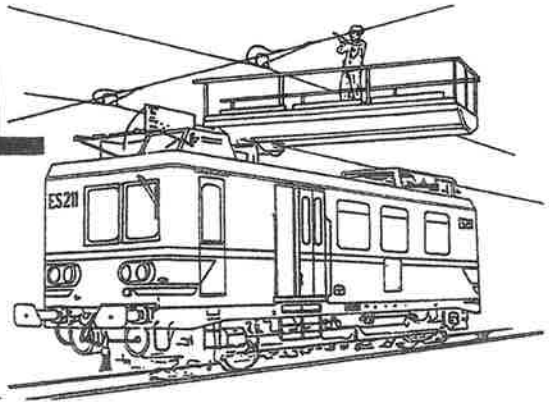
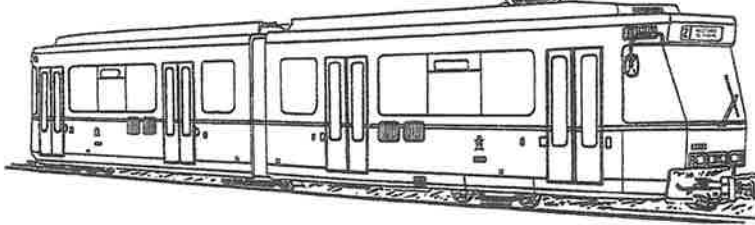


### Foto 12 (uit archief)

Ten slotte, nogmaals Antwerpen met een interessant document uit mijn archief, daterend van 1931 of 77 jaar geleden! 1931 was het enige jaar dat de doorstreepte 3 en de 19 tegelijk reden. Het gaat hier over een zeldzame foto van de tweede lijn 19 uit de periode 1920 – 1931. het koersbord was wit/wit op de reeds verkorte route Middenstatie – Ooststation, hier op het Statieplein, nu het Koningin Astridplein. Het stuk van lijn 19 naar de Schijnpoort, langs de Kerkstraat was toen (1931) al door de doorstreepte lijn 3 overgenomen. Op deze foto zien we achtereenvolgens een 24 met bijwagen 935(?), motorwagen 261 op lijn 19, een 17 met bijwagen 977 en tenslotte nog een doorstreepte 3 (Schijnpoort – Middenstatie – Groenplaats) Voor de lezers die de koersborden niet hebben gekend: de 17 was rood/geel, de doorstreepte 3 geel/wit. Lijn 19 werd eind 1931 in het verlengde van lijn 18 opgenomen (Kiel – Groenplaats – Middenstatie – Ooststation). Ik heb dit document kort na de oorlog in een oud nummer van de Antwerpse krant "De Dag" ontdekt.



# RAIL-ACTUEEL



materieel

## Reeks 28 - TRAXX

De drie TRAXX E-locs met de nummers E186 123 tot E186 125, die NMBS van Angel Trains huurt, hebben er onlangs een tweede locnummer bij gekregen. Bij de NMBS werden zij ingedeeld in de reeks 28 en kregen zij respectievelijk de nummers 2801 tot 2803. Omdat er bij Angel Trains voor de volgende tien jaar 40 dergelijke locomotieven worden gehuurd, zullen deze nieuwe locs worden doorgenummerd vanaf 2804 tot 2843. Op te merken valt dat de NMBS hiermee afwijkt om meerspanningslocomotieven als eerste cijfer een "1" te geven. Hier bestond nog de mogelijkheid om de locomotieven in te delen in de reeksen 10, 14, 17 of 19.

Die "1" stond oorspronkelijk ook voor sneltreinlocomotieven. Het lijkt erop dat de snelheid nu meer bepalend wordt voor de duizend-reeksen en niet zozeer de meerspanningheid.



exploitant

## Nieuwe dienstregeling

Per 14 december 2008 past de NMBS haar dienstregeling aan, waarbij 41000 reizigers de gevolgen ervan ondergaan. De grootste verschuivingen situeren zich rond Antwerpen.

- Lijn 12: De IC-N Charleroi – Antwerpen wordt als IR verlengd tot Essen. Als materieel worden M6-dubbeldekstellen ingezet.
- Lijn 15: Tussen Lier en Herentals is een tweede stoptrein bijgevoegd. De L-trein Antwerpen – Mol blijft met reeks 41 behouden.
- Lijn 25: De L-treinen rijden over de parallelle lijn 27 met nieuwe stops te Mortsel en Mortsel-Liersesteenweg in de week. De L-trein naar Ath (met Braeks) stopt niet in Weerde en Epegem en komt te Nekkerspoel al terug op lijn 25. Twee IR-treinen stoppen nu ook in Mortsel Oude-God. Eén ervan rijdt met Braeks door tot Tournai, de andere zou uit M5-rijtuigen en locreeks 27 bestaan. De Beneluxtrein stopt enkel nog in de spits in Brussel Noord en heeft nu officieel een evenredig aantal diensten met Traxx en reeks 11.
- Lijn 53b: De IC Antwerpen - Leuven (met duikbrillen!)

rijdt nu volledig op lijn 27 en slaat in Nekkerspoel af naar lijn 53b toe, met een tussenstop te Haacht. Er zijn nu drie treinen per uur op lijn 53b.

- Lijn 59: De stopplaats Beervelde gaat open en wordt bediend met een verlengende stoptrein Antwerpen – Gent SP. In Antwerpen Zuid stopt de trein naar Oostende als tweede IC.
- Lijn 94: De IR d Brussel – Geraardsbergen rijdt via Ath en wordt aangevuld met een trein Ath – Doornik
- Lijn 162: De vrijdagse P-trein Namur - Arlon rijdt nu alle schooldagen.

## Bergland Express

Na vijf jaar rijdt de Bergland Express niet meer door België. De organisator van deze skitrein, The Train Company (TTC) zegt noodgedwongen niet meer door België te kunnen rijden wegens de steeds moeilijkere samenwerking met de NMBS. Er zijn bovendien ook zakelijke geschillen. Als alternatief voor de Belgische gebruikers heeft de Bergland Express nu een stop te Aachen Hbf. De vorige jaren reed deze trein vanaf Rotterdam via Antwerpen, Brussel en Liège naar de Oostenrijkse skigebieden. Tot Brussel-Zuid werd de trein gewoonlijk door een 25.5 gesleept, verder tot Aachen Hbf was dit een 27 voorzien van GSM-R.

## Treski

Het NMBS-alternatief (het zakelijk belang van hierboven) is de skitrein "Treski". In het kerst- en krokusverlof kan er op vrijdagen 19 en 26 december 2008 en op 20 februari 2009 met deze trein gereisd worden. Op 20 februari rijden er zelfs twee treinen. Naast deze met vertrek uit Brussel-Zuid is er een tweede trein met vertrek vanuit Essen (vertrek 20.35) met stops te Antwerpen-Centraal en Berchem, Mechelen, Brussel-Zuid en Noord, Leuven, Liège en Verviers. Deze trein komt terug op 28 februari 2009 om 9.52 in Essen met onderweg dezelfde stopplaatsen.

## Exit nachttrein

Het ziet er naar uit dat de enige reguliere nachttrein die nog dagelijks door België rijdt, met het ingaan van de nieuwe dienstregeling op 14 december 2008 verdwijnt. Het betreft de INT 242 / 243 Hamburg/Berlin – Brussel – Paris en vice-versa. Enkele dagen per week reed er ook een Russisch slaaprijtuig van de RZD mee met deze trein, van Moskou naar Paris en terug. De trein zal in de toekomst niet meer via België, maar wel via Saarbrücken en Metz rijden. Volgens DB Nachtzug zijn de rijpaden verstrekt door Infrabel en de personeelskost van de NMBS te duur.



## Eurostar

In september zorgde een brandende vrachtwagen op een shuttle-trein voor heel wat schade aan de Kanaaltunnel en hinder voor de exploitatie. Eurotunnel spreekt over een totaal verlies van 22 miljoen euro. Als onmiddellijk gevolg van dit incident zal slechts een gedeelte van de tunnel open zijn voor het verkeer tot alle herstellingswerken afgerond zijn.

Hierdoor rijden ook de Eurostar treinen volgens een aangepaste, lagere frequentie dan voorheen. Zo rijden er op weekdays 9 treinen van Brussel naar London i.p.v. 10 en slechts 16 treinen van Paris naar London i.p.v. 20 voorheen. Bovendien vertrekt de laatste Eurostar trein uit London naar Paris gevoelig vroeger, namelijk elke dag om 19.39. Voorheen was dit op weekdays en zaterdag om 20.05 en op zondagen zelfs om 20.35. Het laatste vertrek van London naar Brussel werd met slechts 4 minuten vervroegd, namelijk om 19.30. dagelijks.

Er werd hierover een aangepaste folder uitgegeven.

## Trein-Tram-Busdag

Dit jaar was er geen TTB-dag of TTB-weekeinde. Wel was er in het kader van de "Aardig-op-weg-week" van 10 tot 22 september op zaterdag 20 en zondag 21 september een Mobiliteitsbiljet te koop voor 8 euro per dag, geldig voor een heen- en terugrit tussen twee Belgische stations.

Vermeldenswaard is dat er dat weekeinde een paar ICT treinen gereden hebben zoals Neerpelt-Blankenberge; echter volgens een afwijkende dienstregeling dan in de zomerperiode. Mede omdat de reclame in de media en in de stations weinig of onbestaande was, werd er niet veel gebruik gemaakt van deze extra treinen. Bovendien kon men tijdens de gehele "Aardig-op-weg-week" met de formule van B-dagtrips "Trein + Huurfiets" een reductie van 50 % bekomen op de prijs van een huurfiets.

## Shoppingbiljet

Ook dit jaar lanceert de NMBS tijdens de eindejaarsperiode een voordelig heen- en terugbiljet voor een reis tussen twee Belgische stations. Het biljet is geldig tijdens de weekends van december 2008 en januari 2009 en gedurende de kerstvakantie elke dag. Een biljet tweede klas kost je 8 euro, in eerste klas betaal je 12 euro.

## Kruidvat

De Nederlandse mega-kruidenier verkocht voor de tweede maal op rij in haar Belgische filialen een voordelig ticket voor een heen- en terugrit tussen twee NMBS-stations. De verkoop liep slechts van 7 tot 18 oktober. Het biljet tweede klas voor 8,99 euro was geldig op weekdays vanaf 9 uur en op zaterdag en zondag zonder tijdsbeperking. De uiterste gebruiksdatum was 31 december.



## Cobra

Nog dit jaar zou een nieuwe, gemeenschappelijke dochteronderneming van NMBS en DBAG worden opgericht om het goederenverkeer tussen België en Duitsland over te nemen. Als tractievoertuigen zouden een dertigtal TRAXX

E186-en van Angel Trains geleased worden om de verbinding Antwerpen – Aachen-West (-Gremberg) zonder locwissel te kunnen doorvoeren. Het is ons niet duidelijk vanwaar de benaming of afkorting "Cobra" afkomstig is; wellicht niet van de slang of de kunststroming met dezelfde naam?

Lees omtrent dit grensoverschrijdende goederenverkeer ook de meldingen bij "TRAXX" en "Elektrificatie lijn 24".

## B-Cargo verliest snel terrein

Lange tijd had de NMBS – recent omgedoopt tot B-Cargo – een quasi monopolie inzake goederenverkeer op het spoor. Met de komst van DLC (Dillen & Lejeune Cargo) kreeg deze ex-nationale maatschappij voor het eerst een concurrent, die snel is gegroeid tot een waardige speler.

Ondertussen zijn meerdere maatschappijen toegelaten op het Belgische net:

- CROSSRAIL BENELUX N.V.  
(ex- DLC) met zetel te Boom
- GETI SNCF  
met zetel te Lille (Frankrijk)
- RAIL4CHEM BENELUX B.V.  
met zetel te Rotterdam (NL)
- TRAINSPORT AG  
met zetel te Lichenbusch-Raeren (D)
- ERS Railways B.V.  
Met zetel te Rotterdam (NL)
- ACTS Nederland B.V.  
Met zetel te 's Hertogenbosch (NL)

N.S./ E.C./ E.H.



spoor-  
infrastructuur

## IJzeren Rijn

Het lijkt er op dat men afstapt om langs het oorspronkelijke; historische tracé Roermond – Vlodrop – Dalheim te rijden. Een andere optie is om een geheel nieuwe lijn aan te leggen van vóór Roermond naast de Nederlandse A52 snelweg naar Mönchengladbach en daar aan te sluiten op het Duitse spoorwegnet. Zelfs in de veronderstelling dat Nederland bereid is om mee voor dit alternatief te betalen, mag men er van uit gaan dat het zeker 2020 wordt vooraleer de eerste trein over deze nieuwe lijn zal rijden.

## Twee nieuwe spoorbruggen

Men zou in 2009 te Duffel op de lijnen 25 en 27 beginnen met de voorbereidende werken om twee nieuwe spoorbruggen over de Nete te bouwen. Dit worden boogbruggen. Nu liggen er over de rivier eigenlijk drie bruggen. Als eerste is er de enkelsporige metalen brug voor lijn 25 richting Antwerpen, spoor A. Een tweede brug is een dubbelsporige stenen constructie en stamt uit het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw. Eigenlijk is zij al het tweede exemplaar. De eerste was een enkelsporige draaibrug die bij de bouw van de lijn naar Antwerpen in 1835-36 werd aangelegd en ook lager gelegen was. De huidige middelste brug is nu voor het B-spoor van lijn 25 richting Brussel plus het A-spoor van lijn 27 richting Antwerpen. Tenslotte is er als derde de eveneens enkelsporige metalen brug voor het B-spoor van lijn 27 richting Brussel. Op al deze bruggen geldt al jaren een tijdelijke (sic)



snelheidsbeperking van 90 km/uur. De twee nieuwe bruggen komen ook ongeveer 3,5 m hoger te liggen dan de huidige en zullen het vervoer van met containers geladen binnenschepen toelaten (een Europese richtlijn). Tezamen met de constructie van de nieuwe bruggen wordt over een afstand van ongeveer 1500 m het tracé en talud aangepast. Op die manier kan de lijnsnelheid van lijn 25 opgetrokken worden van 140 naar 160 km/uur. In het station van Duffel worden tevens de perrons vernieuwd en wordt de afstand tussen de sporen vergroot om de hogere snelheid toe te laten. Al deze werken zouden tegen 2012-13 klaar moeten zijn om dan samen met het DIABOLO-project (ontsluiting luchthaven Zaventem) in dienst te komen.

### DIABOLO

Met die DIABOLO gaat het inmiddels voorspoedig. In de middenberm van de E19 snelweg (tussen Zemst en Vilvoorde) wordt er volop gewerkt aan de nieuwe spoorbedding. Langs de kant Vilvoorde is men ook al gestart met de toegangshelling tot de tunnel richting Luchthaven. Aan de andere kant (Mechelen) is er ook gestart met de aanleg van de nieuwe spoorbedding.

In het Mechelse station komen er aan de kant van spoor 10 twee bijkomende sporen 11 en 12 ten behoeve van het DIABOLO-project.

Tenslotte wordt het station van Mechelen geheel vernieuwd.

### HSL 3

De HSL 3 tussen Liège en Aachen ligt er inmiddels al twee jaar ongebruikt bij wegens problemen met het ETCS-2 systeem. Of de lijn in gebruik komt bij het ingaan van de nieuwe dienstregeling is onduidelijk. Waarschijnlijk zal het veeleer de volgende zomer zijn. Men is nu in de Thalys PBKA en de Duitse ICE 3-stellen het beveiligingssysteem aan het inbouwen. Met een aangepaste Thalys heeft men inmiddels al wel proefgereden op de HSL 4. Alvorens een commerciële treindienst te starten moet alles nog gehomologeerd worden. Van een definitieve goedkeuring wordt momenteel weinig of niets vernomen.

Met de Duitse ICE 3-treinstellen zijn er begin juli grote problemen geweest. In Köln Hbf is er bij het binnenrijden van het station een rijtuig om een onverklaarbare reden uit de sporen gesprongen. Het EBA (het Eisenbahnbundesamt of het Duitse controle ambt voor de spoorwegen) heeft daarop onmiddellijk alle ICE 3-stellen rijverbod opgelegd en alle draaistellen grondig laten keuren op eventuele fouten. Dat heeft ongeveer een week geduurd.

Ook de ICE treinen Brussel – Frankfurt vervielen. De reizigers moesten vervangtreinen nemen mét overstap en zagen hun reisduur met ongeveer 1u30 verlengd.

### HSL 4

Deze hogesnelheidslijn van Antwerpen richting Nederland ligt er nu bijna twee jaar ongebruikt bij. Met het ingaan van de nieuwe dienstregeling op zondag 14 december waren de pendeltreinen rijden tussen Antwerpen-Centraal en Noorderkempen (Brecht) alleszins voorzien. Mogelijk (we blijven voorzichtig) wordt dit dan toch eind mei 2009. Mogelijk gaat dan ook de huidige IC B Brussel – Amsterdam langs deze lijn rijden. De Thalys Paris – Amsterdam is via de HSL 4 nog steeds voorzien voor december 2009.

Deze lijn is uitgerust met ETCS niveau 2 (cabine signalisatie). Begrijp wie kan: alhoewel nog gloednieuw blijken

er van het ETCS-2 systeem reeds vele varianten te bestaan met verschillende software. De ontelbare proeven die werden gehouden hebben blijkbaar nog niet het gewenste resultaat gebracht. Volgens laatste berichten zou het stelsel nu toch bijna op punt staan. Inmiddels hebben zowel Infrabel als Ned-train al hopen geld verloren aan het niet gebruiken van de nieuwe lijn en het op punt stellen van het ETCS-systeem.

### Liefkenshoekspoorwegtunnel

Infrabel heeft op 10 september 2008 de officiële bouwvergunning verkregen van de Vlaamse regering voor de bouw van de Liefkenshoek-spoorwegtunnel en de aansluitende spoorlijn. Het wordt een goederenlijn die een verbinding vormt tussen het vormingsstation Antwerpen-Noord (lijn 11) en Waaslandhaven bundel-Zuid. De tunnel moet het spoorverkeer in de haven van Antwerpen vlotter doen verlopen. Door de nu gebruikte Kennedytunnel onder de Schelde rijden momenteel ongeveer 100 goederentreinen per dag.

*(n.v.d.r.: enkele decennia geleden vertikte de toenmalige bewindvoerder om tezamen met een autotunnel een bijkomende treinkoker aan te leggen nabij Liefkenshoek).*

Omstreeks deze tijd beginnen de eerste voorbereidingswerken. Als alles naar wens verloopt zou deze 18 km lange verbinding al in 2013 klaar kunnen zijn.

Men hoopt tegen 2020 ook de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven op rechteroever in gebruik te nemen. Dit is de verbinding tussen Antwerpen-Noord en Kloosterheide (Lier) op lijn 16 naar Aarschot. Goederentreinen richting Leuven en Montzen hoeven dan niet meer langs Antwerpen (Berchem) te rijden.

Waar het wel erg stil over blijft is een goederenlijn langs de Havenweg richting Nederland (Bergen-op-Zoom / Vlissingen). Hier is het de bedoeling om de goederentreinen van de bestaande spoorlijn richting Roosendaal af te halen en hiervan gebruik te maken om het personenvervoer uit te breiden.

### Elektrificatie lijn 24

Met het ingaan van de nieuwe dienstregeling komt de elektrificatie van het nog ontbrekende deel van lijn 24 tussen Montzen en de Duitse grens in dienst. De goederentreinen kunnen dan zonder locwissel vanaf Aachen-West en Montzen verder naar België. Uiteraard zijn het enkel meerspannings-locomotieven die hier gebruikt kunnen worden. Omdat nog niet alle materieel voor België gehomologeerd is zullen er de eerste tijd nog wel wat locwissels plaatshebben. Bovendien moeten ook de “vreemde” locbestuurders de nodige Belgische reglementering en lijnkennis onder de knie hebben. We zijn immers nog ver van een éénvormige Europese reglementering.

Lees hierover ook op vorige bladzijde de melding over “Cobra”.

Een gevolg van deze elektrificatie is dat de vorming in het station van Montzen sterk zal worden afgebouwd. Er zullen nog slechts enkele wachtsporen overblijven.

Ook het emplacement van Aachen-West zal in zijn omvang worden gereduceerd.

Eenzelfde scenario, zij het dan om een nog andere reden, heeft zich voorgedaan in Stockem bij Arlon met de elektrificatie van de Athus – Meuselijn. Omdat praktisch al het goederenvervoer van lijn 162 verdween werd ook dit rangeerstation sterk uitgedund.

### Genk-Goederen

De vorming van Genk-Goederen (het vroegere Winterslag) is nu geëlektrificeerd. Tevens overweegt men om ook lijn 21C Winterslag – Bilzen (12 km) te elektrificeren zodat de goederentreinen vanuit Duitsland via Montzen rechtstreeks naar Genk-Goederen kunnen rijden. Aan diezelfde lijn 21C ligt ook een belangrijke autofabriek die van het spoor gebruik maakt voor af- en aanvoer van haar producten.

### Nieuwe noord-zuidtunnel voor Brussel

Infrabel is vragende partij voor een bijkomende tunnel onder Brussel. De huidige bestaande drie kokers met zes sporen zijn al jaren verzadigd. Als daar (in 2016) het Gewestelijk Express Net nog bij komt zal het capaciteitsprobleem gigantisch zijn. Infrabel denkt in deze optiek over een bijkomende koker naast of onder de bestaande kokers. Men hoopt om in 2009 een definitieve keuze te kunnen maken. Een streefdatum voor ingebruikname wordt niet vermeld. Er wordt de laatste tijd ook gesproken over een intensiever gebruik van het (westelijk) ringspoor om al op korte termijn enig soelaas te brengen.

### Luchthaven Gosselies (Charleroi Brussels-South)

De Waalse Gewestregering heeft beslist om onder deze luchthaven een station te bouwen. Dit station komt op de eveneens nieuw aan te leggen verbinding tussen Luttre (op lijn 124) en lijn 140. De nieuwe lijn zou via Gosselies, Thiméon en Viesville lopen. Het kostenplaatje wordt geraamd op 420 miljoen euro. Na het doorlopen van de administratieve procedures zouden de werken in 2014 kunnen starten en reeds in 2017 voltooid moeten zijn. De beslissing viel wel juist voor het ingaan van de huidige economische crisis.

### Lijn 124

Hier is men op verschillende werven bezig om in het kader van het GEN de lijn op vier sporen te brengen.

### Lijn 130A

Op deze lijn (Charleroi – Erquelines grens) is men tussen Marchienne-Zone en Hourpes vier bruggen over de Sambre aan het vernieuwen. Men rijdt daar momenteel over enkel spoor in de richting van Erquelines. Na de vernieuwing van de bruggen wordt er in een tweede fase enkelsporig over de nieuwe bruggedeeltes gereden in de richting van Charleroi en kan de andere richting aangepakt worden. Na beëindiging van de werken in 2011 moet het mogelijk zijn om op deze lijn treinen met een zwaardere asbelasting te laten rijden. De andere bruggen tussen Hourpes en Erquelines werden de vorige jaren al vernieuwd.

### Lijnen 161 en 162

Ook op deze belangrijke spoorlijn tussen Brussel, Namur en Luxemburg wordt er gewerkt. Van Brussel-Schuman tot de vertakking met lijn 161D naar Louvain-la-Neuve wordt de lijn viersporig in het kader van het GEN.

Verschillende bogen worden rechtgetrokken en ook de bovenleiding wordt vernieuwd, zodat er in de toekomst hogere snelheden mogelijk worden. Het is de bedoeling om de snelheid van 130 naar 160 km/uur op te trekken. Een IC naar Luxemburg zou dan 20 minuten tijdwinst kunnen boeken. Bovendien denkt de NMBS hierbij opnieuw aan kantelbakstellen voor de internationale treinen naar Strasbourg en Basel. Mogelijk komt er in Cessange (in de omgeving van Luxemburg), op de lijn richting Frankrijk, een nieuw station. Deze internationale treinen hoeven dan geen kop meer te maken in Luxemburg (stad). Deze treinen moeten vooral de Europese instellingen beter bedienen en daarom geeft de EU investeringsubsidies voor de modernisering van de Luxemburglijn.

### Lanaken

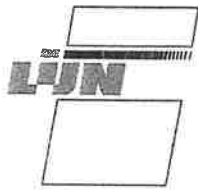
Hier is men gestart om de in vroegere jaren buiten dienst gestelde lijn naar Maastricht te vernieuwen en er een goederenterminal aan te leggen. Het tracé is mogelijk ook een onderdeel van het Limburgse Spartacusplan van De Lijn.

N.S. / E.C.

*TRAXX 186 119 aan kop van een Benelux-trein te Brussel-Noord op 30 juli 2008. Het aantal diensten met reeks 11 wordt gaandeweg gehalveerd en overgenomen met nieuwe TRAXX-locomotieven.*

*Foto: Alain Janmart*





## Algemeen

### 2019: lage vloer

In 2019 zullen alle trams en autobussen, inbegrepen die van de pachters, uitgerust zijn met een lage vloer. Dit werd door de Vlaamse minister van Mobiliteit meegedeeld. Een lagevloerbus heeft een vloerhoogte van maximum 34 cm aan de voordeur en zijn er geen treden tussen de in- en uitstapdeur. *(n.v.d.r.: dit wil geenszins zeggen dat u geen klimoefening hoeft te maken om op uw zitplaats te geraken, als die al voorhanden is).*

Vorig jaar had al 70 % van de bussen uitgebaat in regie een (gedeeltelijk) lage vloer. Bij de pachters schommelt dit percentage rond de 60 %, maar ook hier is er de laatste jaren een sterke inspanning geleverd. Het gunstiger cijfer voor de eigen autobussen is vooral te wijten aan het feit dat de grote stadsnetten grotendeels door De Lijn zelf uitgebaat worden. Wat de trams betreft betekent dit dat we in de loop van de volgende tien jaar alle PCC's zien verdwijnen en vervangen worden door een massa nieuw materieel, om nog niet te spreken van de bijkomende eenheden voor de geplande uitbreidingen in Antwerpen, Gent, de kust en Limburg. In Antwerpen rijden momenteel nog 155, in Gent (volgens planning) nog 32 hogevloertrams. Een kleine rekensom leert ons dat er alleen al voor de vervanging van deze 187 trams jaarlijks gemiddeld 19 nieuwe trams moeten in dienst komen. Hier houden we zelfs geen rekening met de vervanging van de trams aan de kust die dan ook al meer dan dertig jaar oud zullen zijn, en er ook geen kilometer nieuw spoor wordt aangelegd. Dit alles doet ons besluiten dat VeBOV in 2019 nog geen afscheidsrit met de laatste PCC moet plannen. De wonderen zijn natuurlijk de wereld nog niet uit, dus kunnen we voorlopig enkel afwachten.

De minister deelde ook nog mee dat de lagevloer-bussen en -trams geen stang hebben in de deuropening en de toegang op die manier voldoende breed is voor de kinderwagen of rolstoel. Nu resten nog degelijke perrons op dezelfde hoogte waaraan tram en bus ook op een degelijke manier kunnen halteren.

### Extra trams en bussen

Dezelfde minister trekt negen miljoen euro uit om het woon-werk en woon-school verkeer te verbeteren. De voornaamste projecten:

- In Gent komt er vanaf april 2009 een nieuwe tramlijn tussen de Blaarmeersen en Melle. Deze nieuwe lijn moet voor een betere verbinding zorgen tussen het Gentse centrum en de drukbevolkte wijken in de stadsrand.
- Het nachtvervoer in de studentenstad Leuven breidt aanzienlijk uit. De frequentie op de huidige 12 nachtlijnen wordt verhoogd. Er komen liefst zes nieuwe nachtlijnen bij, ondermeer naar Haacht, Hoeilaart en Tervuren.
- De kust krijgt nu ook een sneltram tussen Oostende en Blankenberge met slechts één halte per badstad.
- In Antwerpen worden buslijnen 130 en 140 vanaf mei 2009 versterkt tijdens de spitsuren. Rond dat tijdstip zal ook tramlijn 8 doorrijden van Eksterlaar naar Silsburg en dit bovendien aan een hogere frequentie dan thans het geval is.

### 50 hybride autobussen

De Lijn gaat 50 hybride bussen aankopen. Deze bussen rijden deels op elektriciteit, deels op diesel. De eerste exemplaren zijn voorzien voor de steden Gent, Leuven en Brugge. Hier klaagt men al lang over het lawaai en de stank van de autobussen. *(n.v.d.r.: daar had men een halve eeuw geleden maar eens beter moeten over nadenken).*

De minister stelt dat Vlaanderen hiermee bij de eersten in Europa is om zulke autobussen in dienst te stellen. De bedoeling is om mettertijd geheel op dit soort (stads)bussen over te schakelen.

Op donderdag 6 november werd een eerste geleed exemplaar voorgesteld bij busbouwer Van Hool. In tegenspraak met hiervoor vermeld betreft het een bestelling van 59 autobussen, waarvan er 35 van het hybride type zijn. *(n.v.d.r.: het zou ons overigens niet verbazen dat de gelede exemplaren bedoeld zijn om de Gentse trolley's te vervangen).* Overigens komen er ook nog eens 15 gewone exemplaren van Jonckheere. In het totaal is dit goed voor zo' n 24 miljoen euro.

Ons is het natuurlijk niet ontgaan dat er al 10 jaar geleden twee hybride stadsbussen werden gekocht. Zij waren van het type Van Hool A308 H(ybride) en kregen de nummers 3582



*De 3582 in zijn korte actieve periode op de Leuvense stadlijn 2, 21 oktober 1998. Op de zijkant de tekst "Ik rijd elektrisch of op Diesel".*

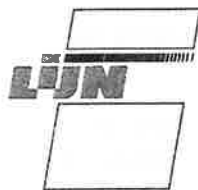
*Foto: Luc Couscheir.*

en 3583. Ook zij waren bestemd om in Leuven en Brugge te rijden en dat toen al om diezelfde redenen. Helaas was hen maar een kort leven beschoren. Na levering omstreeks de jaarwisseling 1998-99 ging er eentje naar Leuven, de andere naar Brugge. De 3582 ging kort daarna ook naar Brugge. Al in 2001 gingen zij alle twee terzijde en in 2005 werden zij definitief buiten dienst gesteld. Het grootste probleem was er met de (te) zware batterijen, die het zwaartepunt van de bus verhoogden en dus ook de wegligging negatief beïnvloedden. Bovendien bleek de opslagcapaciteit van de batterijen te klein. De bussen moesten eigenlijk te lang op de diesel rijden om elektrisch door het centrum te kunnen rijden. In Brugge werden ze dan maar op langere lijnen buiten het centrum ingezet. Na nog enige tijd te zijn opgeslagen in de stelplaats van Diksmuide kwam in 2005 het definitieve einde van deze milieuvriendelijke pioniers.

Overigens is er ook een einde gekomen aan het experiment met de waterstofbus, die terug naar de productievloer is verwezen en gaat het op zijn zachtst gezegd de verkeerde kant op met de milieuvriendelijke trolleybussen van Gent.

### Tramplannen

Op een persconferentie presenteerden De Lijn en de stad Mechelen begin december een tram/light-rail project voor Mechelen en een railverbinding naar Antwerpen ergens langs de A12. We komen hier zeker op terug in het volgend nummer. (in 2009 zijn er verkiezingen in België!)



Antwerpen

### Reclame trams

7005	Mango	sinds september 2008	nieuwe reclame tram
7006	Delta Lloyd	sinds november 2008;	ex Newyorker
7007	Ricoh	sinds juli 2008;	ex Stadsfeestzaal
7040	Oliver	sinds oktober 2008;	ex Umicore
7043	Grobet	sinds november 2008;	ex Closed
7044	Salsa jeans	sinds oktober 2008;	ex Stadsfeestzaal
7045	Haven van Antwerpen	sinds oktober 2008;	ex Decathlon
7047	ABK Bank	sinds september 2008;	ex Alvin
7053	Sunweb	sinds november 2008;	ex Smashbox / De Cliënt
7202	heeft zijn reclame voor Fortis verloren in oktober		

### Laatavondvervoer tramlijnen

Op vrijdag 12 december ging bij de tramlijnen het laatavondvervoer van start. Concreet houdt dit in dat alle tramlijnen, met uitzondering van lijn 12 aan de Bolivarplaats, hun laatste vertrek van die dag in de Antwerpse binnenstad zullen hebben rond 1.15.

Hierdoor komen er ook wijzigingen in de aard van de dienstregelingen. Zo wordt er voortaan een onderscheid gemaakt tussen vijf dienstregelingen:

- een weekdienst van maandag tot donderdag
- een vrijdagdienst met laatavondvervoer

- een zaterdagdienst met laatavondvervoer
- een zaterdagdienst zonder laatavondvervoer en
- een zondag/feestdagdienst.

Wanneer U dit leest zouden deze aangepaste tabellen aan de haltes moeten uithangen. De opmerkelijke reiziger of tramvriend zal hier de nieuwe houders voor de uurroosters zijn opgevallen.

Op de laatavond vertrekken zijn de gewone tarieven geldig.

### Premetrokoker Turnhoutsebaan

Als alles volgens de vooropgestelde planning verloopt dan rijden er in 2015 trams onder de Turnhoutsebaan, de Carnotstraat en de Gemeentestraat. De werken beginnen in 2011 en staan los van de bovengrondse werken in de Carnotstraat. De kosten zijn begroot op 81,5 miljoen euro. De werken kaderen in een snelle verbinding richting Wommelgem. Vanaf de Leien gaat lijn 24 via de stations Opera, Astrid en Zegel en komt terug aan de oppervlakte op de Herentalsebaan ter hoogte van de Morckhovenlei en de Luitenant Lippenslaan, ook gekend als het kruispunt van de "Zwitserse apotheek". Vandaar blijft hij bovengronds tot Silsburg en later verder naar Wommelgem. Voor het ondergrondse traject heeft de reiziger maar zeven minuten nodig.

Lijn 10 blijft hierbij bovengronds. Het station Zegel wordt een belangrijk overstappunt tussen lijn 24 en de bovengrondse (streek)lijnen. Zoals dat al vele jaren werd aangekondigd zullen andere tussenliggende stations in eerste instantie niet (of misschien nooit) worden afgewerkt en in dienst gesteld.

Voor de historici nog dit: De ruwbouw van de kokers werd al 28 jaar geleden afgewerkt. Al die jaren werden de kokers gecontroleerd en zo nodig hersteld.

### Verlenging tramlijn 8

In mei 2009 moet de verlenging van lijn 8 vanaf Eksterlaar naar Silsburg in dienst komen. Reizigers uit die laatste omgeving krijgen dan een rechtstreekse tramverbinding met het belangrijke station van Berchem en de Groenplaats in het stadscentrum. De Groenplaats en omgeving is thans enkel te bereiken mits het maken van een overstap. In de spits gaan er tien trams per uur rijden in de plaats van acht nu. Overigens vorderen de werken goed. In het weekeinde van 15 en 16 november werden de wissels geplaatst voor de aansluiting op lijn 24. Er kan dan zowel richting Silsburg als in de richting Stenenbrug en vice-versa gereden worden.

### Wijziging traject lijnen 11 en 12 / Carnotstraat

Het ziet er naar uit dat de tramlijnen 11 en 12 in de toekomst gedeeltelijk over een ander traject rijden. De belangrijkste reden is de heraanleg van de Carnotstraat die stad en gewest eindelijk gaan doorvoeren. De oost-westas werd de vorige jaren al onder handen genomen. De Turnhoutsebaan kreeg al vele jaren terug een nieuw profiel met een eigen tram- en busbedding terwijl de Gemeentestraat vrij recent onder handen werd genomen. Op dit gedeelte lopen trouwens momenteel al aanpassingswerken, en of dit nu een proficiat waard is aan het adres van de plannenmakers, laten we in het midden. Het is echter zo dat in de Carnotstraat tussen het Koningin Astridplein en de Kerkstraat de tramsporen nu wel dringend vernieuwd moeten worden en dus gaat men dit koppelen aan de herprofilering van de genoemde straat. In een (nog niet goedgekeurd) plan is er voorzien in een vrije tram- en busbedding stadinwaarts. In de andere richting komt er een ge-



combineerde rijstrook. Parkeren kan nog slechts aan één kant. Wat we niet konden lezen (maar waar we wel weet van hebben) zijn een aantal bijkomende maatregelen om het autoverkeer af te wikkelen. Zo zou het linksafslaan toegestaan worden van de Kerkstraat naar de Turnhoutsebaan. Er is daar momenteel wel een halte voor de drukke buslijn 23. Een zelfde maatregel komt er aan de hoek Carnotstraat naar de Ommeganckstraat. Alleszins moet de zijdelings gelegen eigen bedding (sic) van het Koningin Astridplein en de Gemeentestraat verderop aansluiten op de nieuw aan te leggen bedding in het midden van de straat. Overigens wordt er ook met geen woord gerept over de premetrokoker waarvan het nu toch vaststaat dat deze binnen enkele jaren zal worden gebruikt voor in eerste instantie lijn 24 en later Pegasus.

Voor tramlijn 11 duikt het plan weer op om richting Melkmarkt in plaats van langs de Ommeganckstraat iets verderop langs de Provinciestraat te rijden en vervolgens linksaf de Carnotstraat in te draaien. Dit gaat alvast extra minuten rijtijd kosten. Lijn 11 rijdt nu vrij van ander verkeer rechtstreeks naar het centrum door de Ommeganckstraat.

Wat lijn 12 betreft is het de bedoeling om de Van Wesenbekestraat te verlaten en in de twee richtingen door de Van Schoonhovenstraat te rijden. Dus zowat het omgekeerde van wat lijn 11 te wachten staat. De Lijn is vooral tevreden dat de S-bocht bij het uitrijden van de Van Wesenbekestraat zal verdwijnen. Hoe lijn 12 op het Koningin Astridplein gaat aansluiten blijft voorlopig nog een vraagteken. Ons lijkt het alleszins onmogelijk om met een eenvoudige bocht op het reeds te korte perron aan te sluiten. Misschien toch maar het idee gebruiken dat de reizigersvereniging BTTB al vele jaren terug had vooropgesteld om (alle) tramlijnen in de beide richtingen rond het Koningin Astridplein te sturen met een gemeenschappelijke halte langs één van de "lange" zijden van het plein (kant van de Zoo of de overliggende kant). Overigens zou De Lijn aan dat plein best nog altijd een keermogelijkheid in alle richtingen moeten behouden in geval van calamiteit. Met het verdwijnen van lijn 12 uit de Van Wesenbekestraat krijgt de stad ook wat meer ruimte om aan de kop van de bewuste straat haar Pagodepoort op te richten. De Lijn, de bevoegde schepen en de Chinese gemeenschap zullen dus tevreden kunnen zijn; hopelijk ook de tramreiziger?

Omwille van de hoogdringendheid (versleten sporen) moet een definitieve beslissing in 2009 vallen met de uitvoering van de werken in 2010.

### Tramlijn 6 één jaar oud

Deze lijn is inderdaad al één jaar oud en volgens De Lijn een succes. Dat lezen we althans toch in de kranten. De als evenementenlijn gepromote lijn vervoerde in zijn eerste levensjaar bijna 2,7 miljoen reizigers en zou daarmee op de tweede plaats, na lijn 12, komen. Hier is er wellicht één bal misgeslagen zou hier niet bestaan hebben dat lijn 6 één plaats na lijn 12 genoteerd staat. Wij dachten en lazen immers al vele jaren dat lijn 3 de koploper is. Dat de geamputeerde lijn 5 nu plots op nummer één staat, is op zijn minst verdacht. Uw dienaar is een vrij frequent gebruiker van de bewuste lijn 6 en moet jammer genoeg vaststellen dat er eerder een zwakke bezetting is, zelfs in de spits. De 2,7 miljoen vervoerde reizigers geven omgerekend een gemiddelde bezetting van 46. De eerlijkheid (wij moeten objectief zijn) gebiedt ons om vast te stellen dat het klantenbestand van lijn

6 bezadigd wordt opgebouwd.

Lijn 6, die grotendeels een ontdubbeling vormt voor de lijnen 2 en 3, heeft zeker al wat klanten van deze beide lijnen afgesnoept.

Een belangrijke groep van haar gebruikers zijn de bewoners van Luchtbal en de bezoekers van het aldaar gevestigde bioscoop- en handelscomplex. Overigens spreekt het voor zich dat een geïnformeerde reiziger, die van twee lijnen gebruik kan maken, wel ook de eerst aankomende tram zal nemen.

Bij de dienstuitvoering stellen we echter nogal wat "kuddevorming" vast en dit voornamelijk op het gemeenschappelijk deel met lijn 2. De trams van deze twee lijnen rijden niet steeds om en om, zodat de vooropgestelde 5-minutenfrequentie soms meer in een 3/7, een 2/8 en (uitzonderlijk?) tot zelfs in een 0/10-minutenfrequentie ontaard. Als dan in voorkomend geval de eerstvolgende tram een 6 is, dan is die natuurlijk welgevuld.

Wat de korte lijn 12 betreft, een gevolg van de creatie van lijn 5 en de verlenging van lijn 24, daar gaat het inderdaad heel goed mee. In de eerste plaats heeft dit wellicht te maken met de fel verbeterde betrouwbaarheid en regelmaat. Ook in de stille uren zijn de enkele PCC's goed gevuld. In de spits zouden alvast enkele gekoppelde stellen zeker niet misstaan. In de mate van beschikbaarheid worden bij een aantal evenementen in het Sportpaleis trouwens gekoppelde stellen ingezet.

### Studie snelheid tramlijn 15

De bevoegde minister liet een onderzoek maken naar de doorstroming van de trams op lijn 15 tussen Mortsel en Zwijndrecht. *(n.v.d.r.: zo lazen wij dat in de Antwerpse krant, waarvan de kantoren gevestigd zijn aan de "echte" terminus Linkeroever)*

De minister vind het raar (wij trouwens ook) dat er op de vele kruispunten die al ingericht zijn met verkeerslichtenbeïnvloeding, de bewuste installatie niet of slecht wordt gebruikt. Vandaar dus een verliestijdenonderzoek dat werd gevoerd op lijn 15. De voornaamste conclusies zijn:

- De deuren van de trams sneller openen. *(n.v.d.r.: en sluiten. De thans ingestelde, automatische "opentijd" van de deuren is te lang. Zo begint de sluitingsprocedure slechts seconden nadat de meeste reizigers zijn ingestapt. In die tijdspanne kunnen de deuren nog eens geopend worden en begint de geprogrammeerde werkwijze opnieuw. Een aanpassing van dit systeem zou heel wat tijd kunnen besparen).*
- De trams kunnen 70 km/uur rijden in de premetro, maar doen dat niet. *(n.v.d.r.: De trams en bakens zijn inderdaad afgesteld op een maximum snelheid van 50 km/uur, nochtans ligt, aan deze snelheid, de kans op ongevallen op de bovengrondse straattrajecten, wellicht veel hoger...)*
- De trams halteren niet steeds aan de kop van de perrons (in de premetro) zodat er soms nogal wat tijd verloren gaat met het aanschuiven.
- De trams mogen maar aan beperkte snelheid over niet gebruikte wissels rijden. *(n.v.d.r.: waar liggen die dan? De wissels die aan de Harmonie of de Lange Leemstraat liggen worden dagelijks gebruikt voor in- en uitritten, weliswaar niet voor lijn 15. Schaf dan deze van het passeerspoor "Combori" en de keerlus Koninklijkelaan af, en je kan nergens nog een defecte tram kwijt, en dan*

staat alles stil. Zou het in dit verband niet beter zijn om op het hoofdspoor wissels te leggen met een beweegbaar hartstuk – zoals in de keerlus Linkeroever – die een hogere snelheid toelaten?)

- De trams verliezen dikwijls de groenfase aan een kruispunt omdat de halte op een verkeerde plaats ligt.
- Een optimalisatie van al deze maatregelen zou een tijdswinst van ongeveer 25 % kunnen opleveren.  
(n.v.d.r.: de eerlijkheid gebiedt ons om ook melding te maken van een artikel in dezelfde krant met reacties van lezers, die de maatregelen grotendeels negatief beoordeelden, maar waarbij lijn 15 wel terug naar tot Linkeroever reed).

(n.v.d.r.) Tot onze verbazing is niets vermeld over de abnormaal lange theoretische remweg in de premetrotunnels, die nu moet gevolgd worden. Dit resulteert nu in het tot stilstand komen in vier opeenvolgende rembewegingen i.p.v. één aaneensluitende remming. Ook hier gaan telkens wat seconden verloren zonder dat de veiligheid daarbij verbeterd wordt.

### Cleaning trams Linkeroever

Sinds 29 september gebeurt er aan het eindpunt Linkeroever een "Quick Cleaning" van de trams. Op wekdagen gebeurt dit tijdens de morgen en de middag, op zaterdag en zondag enkel tijdens de middag. Het is de bedoeling om de trams van "groot vuil" te ontdoen, zonder dat hierbij de dienst verstoord wordt. De proef loopt gedurende één maand en kan bij succes verlengd worden.

### Lijnen 4, 7 en 8

Op zaterdag 25 en zondag 26 oktober werden de wissels en het kruispunt van de verbindingsboog voor lijn 4 aan de Meirbrug en de Sint-Katelijnevest vernieuwd. Dit had geen invloed op de diensten voor lijn 8. De tramlijnen 4 en 7 echter namen die dagen hun eindpunt op de lus Groenplaats. Buiten af en toe een éenzame museumtram en de daar alle dagen halterende toeristentram (een tractor met twee aanhangwagens) reden er dat weekeinde dus nog een keer echte trams op de Groenplaats.

### Meer bussen in Zuidrand lijnen 130 en 140

Zoals hiervoor bij "Extra trams en bussen" vermeld wordt vanaf mei 2009 het aanbod in de spits op de lijnen 130 en 140 verdubbeld. Lijn 130 verbindt Lier via Kontich met Wilrijk Universiteitsplein. Lijn 140 is de tangenteverbinding Hoboken – UZA – Mortsels – Wijnegem. In de spits verdubbelt het aantal bussen van twee naar vier, en dat in de beide richtingen. Op die manier zouden de reizigers minder moeten overstappen.

### Stelplaatsverdeling Antwerpen

In het najaar kwam er een nieuwe stelplaatsverdeling van de autobussen. De nieuwste reeks gelede autobussen wordt geconcentreerd op de lijnenbundel 410 Antwerpen – Turnhout en varianten. Het zijn ook deze wagens die voorzien zijn om (op proef) in de toekomst fietsen aan boord te nemen. Dat kan alvast heel nuttig zijn als de sneldienst toch in de file staat op de autoweg.

We geven hierna het type en nummers van de autobussen per stelplaats en per onderhoudscentrum. Eerst komen de standaardbussen, dan de gelede, de midibussen en tenslotte de belbusjes aan bod.

<b>Antwerpen regio</b> <b>Tjalkstraat</b> Comm. 3281–3313 A600 3706–3712 AG300 4708–4747 T2000G 4956–4963 Pro City 4326, 4328	<b>Mechelen</b> A600 3689–3697 T2000G 4003–4005 A308 3450–3469 3821–3826 4244–4251 A309 5276–5282
<b>Zandvliet</b> A600 3716–3723 AG300 4783–4793	<b>Rumst</b> A360 3256–3262 A600 3813–3820 T2000 4024–4027 T2000G 4006–4007 AG300 4816–4834
<b>Wuustwezel</b> A600 3713–3715 AG300 4770–4782	<b>Heist op den Berg</b> Comm. 3263–3268 T2000 4011–4023 T2000G 4009–4010 Pro City 5064–5066
<b>Broechem</b> Comm. 3272–3278 AG300 4748–4750 T2000G 4943–4955	<b>Tremelo</b> A600 3570–3576 AG300 4637–4644 Pro City 5067–5068
<b>Hoogstraten</b> Comm. 3279–3280 AG300 4751–4769	<b>Westerlo</b> Comm. 3269–3271 A600 3598–3605 AG300 4835–4837
<b>Oostmalle</b> Comm. 3314–3322 AG300 4801–4815 T2000G 3998–4002 Pro City 4323, 4324, 5308	<b>Aarschot</b> A600 3698–3705 T2000G 4008 Pro City 5069–5070
<b>Turnhout</b> <b>Turnhout</b> A600 3584–3588 3724–3728 A360 4217–4224 AG300 4794–4800 T2000G 3986–3997 Pro City 4325, 4327, 5307	<b>Antwerpen stad</b> A330 4094–4126 A360 4194–4216 4361–4404 A330 4880–4895 5016–5029 5089–5091
<b>Mol</b> A600 3589–3597	

### Buslijn 23 terug over de Leien

Vanaf maandag 15 september rijdt buslijn 23 terug over de Leien. We hadden het in voorgaande nummers al enkele keren over de verkeersperikelen met lijn 23, vooral dan bij het afdraaien in de omgeving van de Rooseveltplaats en op het Zuid. Nadat ze (ondermeer) om die reden vanaf 15 juli 2007 naar de parallel liggende straten werd verbannen, rijdt ze sinds 15 september richting Luchtbal volledig terug over de Leien. Richting Zuid gaat het nog wel langs de Van Ertbornstraat waar er ter hoogte van de achterzijde van de Opera een bijkomende halte is, verder langs de Quellinstraat en dan rechtsaf via de Maria-Theresialei naar de Frankrijklei (tram- en busbedding). Ook de rondrit op het Zuid wordt

gewijzigd. Het Museum van Schone Kunsten wordt niet meer aangedaan in de richting Luchtbal. Een gevolg van de vorige wijziging was dat de haltes op de eigen bedding op de Amerikalei aan de Brederode- en de Montignystraat niet meer bediend werden; nu dus terug wel.

### Buslijn 9 terug tot Rijnkaai

Vanaf vrijdag 12 december rijden de bussen van lijn 9 terug tot de Rijnkaai. Ze rijden nu evenwel via de Sint-Paulusstraat en Sint-Pietersvliet i.p.v. langs het Falconplein en de Brouwersvliet. De recente heraanleg van het Falconplein laat om technische redenen doorgewoond geen passage van grote voertuigen toe. Dit is een zoveelste openbaar vervoer onvriendelijke maatregel van het Antwerpse stadsbestuur die De Lijn en de reiziger mag ondergaan.

### De Decker – Van Riet

Bij deze belangrijke pachter (plus filialen) met lijnen in Antwerpen, Oost-Vlaanderen en Brabant gaan de A600 autobussen langzaam maar zeker aan de kant. Van vooral de eerste reeks, nog met handgeschakelde versnellingsbak en de ronde lichten, zijn er nog een beperkt aantal in dienst, meestal als reservewagen of voor extradiensten.

De 160 is nog als reserve aanwezig bij De Schelde. De 173 en de 175 (met motorschade) staan buiten dienst te Malderen. Misschien worden deze wagens nog opgeknapt en verkocht.

In datzelfde Malderen worden met de regelmaat van een klok nieuwe A360H wagens afgeleverd.

G.B.

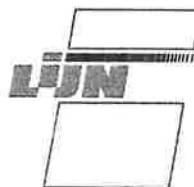
### Van Rompaye

Het minder-hinder contract 1024 werd opgenomen in het oorspronkelijk nummer 1104. De drie A300 autobussen die op contract 1024 werden ingezet (twee effectief plus één reserve) keerden terug naar De Lijn. In de plaats kwamen er twee nieuwe A360H in het park van Van Rompaye. Gedaan dus om met drie deurs stadsbussen over de autostrade te rijden.

### 7270, één nieuwe tram?

In de periode tussen 19 augustus en 8 september 2008 keerden er zes Hermelijnen terug van de kust naar Antwerpen. Uitschieter hierbij is de 7270 die voor het eerst in zijn heimat wordt ingezet. Deze tram werd inderdaad op 29 juni 2006 rechtstreeks vanaf de fabriek naar Oostende geleverd. Maar denk nu niet dat we er in Antwerpen één extra tram bij hebben. Dit jaar is het de 7266 die samen met de Gentse 6333 aan de kust blijft. Overigens heeft ook die 6333 nog geen meter over de Gentse sporen gereden. De transfertdata vindt u hieronder en bij Oost - Vlaanderen.

rijtuignummer	> Kust	> Antwerpen
7236	30/6/08	27/8/08
7246	17/6/08	08/9/08
7266	03/7/08	blijft aan de kust
7267	16/6/08	25/8/08
7268	19/6/08	01/9/08
7269	26/6/08	19/8/08
7270	29/6/06	03/9/08



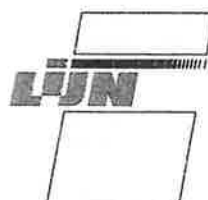
Oost -  
Vlaanderen

### Géén nieuwe tram

In de rubriek De Lijn Antwerpen kon U al lezen dat de Hermelijnen van de kust opnieuw naar hun heimat terugkeerden na een welverdiende vakantie. Net als in 2007 is het de Gentse 6333 die ook in het winterseizoen aan de kust blijft. We merken tevens op dat de 6333 destijds op 1 juni 2007 rechtstreeks aan de Kust werd afgeleverd vanuit de fabriek. Een overzicht hieronder in tabelvorm:

rijtuignummer	> Kust	> Gent
6332	23/6/08	26/8/08
6333	01/6/07	blijft aan de kust
6334	24/6/08	04/9/08
6335	25/6/08	02/9/08
6336	01/7/08	20/8/08
6337	02/7/08	28/7/08

Opmerking: er ontstond onduidelijkheid over de juiste data van de transferts vanuit Gent en Antwerpen en het lossen te Oostende. Dit vond zijn oorzaak in het volgende: de Gentse trams die nog **vóór middernacht** vertrokken, werden omstreeks **één uur 's morgens** in Oostende gelost, waarna in bepaalde gevallen de transportwagen nog diezelfde nacht naar Antwerpen reed. Daar werd er dan dezelfde dag na de ochtendspits een tram opgeladen die op zijn beurt omstreeks 21 uur vertrok en nog **diezelfde dag vóór middernacht** in Oostende op de sporen werd gezet. Er reden dus zeker geen twee transportwagens. Aldus geschiedde dit fenomeen met respectievelijk de 6335/7269 en de 6337/7266. Met dank aan alle correspondenten die hun nachtrust opofferden.



Limburg

### Het Spartacusplan

Er is in Rail-Revue nog bijna nooit iets geschreven over trams in de provincie Limburg. Dit kan binnenkort veranderen.

Enkele jaren geleden hadden we het reeds over het ambitieuze Spartacus-project. Stilaan worden de sporen van uitvoering van dit project letterlijk zichtbaar. Aan de achterzijde van de stel- en werkplaats van De Lijn in Hasselt wordt er gewerkt aan de eerste honderden meter nieuw tramspoor. Dit eerste stuk is een proefvak waarop onderzocht wordt hoe het spoor zich constructief gaat gedragen en kan ingepast worden. Zo is er de volledig in beton gelegde spoor- en busbedding. Er kan alvast opgemerkt worden dat er gekozen is voor normaalspoor, 1435 mm. Als alles goed zit moet de eerste lijn (Hasselt – Maastricht) in 2012 rijden.

*Gekneld tussen de stelplaats van De Lijn en de NMBS spoorbundel liggen de eerste honderden meter tramspoor. Hasselt 19 september 2008*

*Foto: Luc Couscheir*



## Herstructurering Brussels tramnet 2006/08

Er bereikte ons een reactie (op vorig nummer) van ons lid Igor Willems uit Brussel, die het huidige MIVB-tramnet en de herstructurering van nabij opvolgt. Hierna zijn relaas:

**Eerste fase:** geen opmerkingen.

**Tweede fase:** De lijn 25 heeft NOOIT kopgemaakt in de tunnel tussen Noord en Rogier. (Dit was trouwens tot 29 juni 2008 een ONMOGELIJK manoeuvre). Vanaf 16 april 2007 werd lijn 3, die daags voordien aan lijn 90 gekoppeld was, aan lijn 25 gekoppeld. De trams reden dus vanaf Boondaal met film 25 via Montgomery en Meiser tot aan het Noordstation. Vandaar reden ze met film 3 verder via het Zuidstation en Albert naar het Winston Churchillplein.

**De niet geplande derde fase:** Dit is volledig fout. Het eindpunt Rogier was al buiten dienst sinds 26 juni 2006. (Op die datum werd lijn 90 aan lijn 3, die tot dan toe aan lijn 23 was gekoppeld, verbonden). Lijn 25 was al aan lijn 3 gekoppeld vanaf de eerste dag van haar bestaan (fase twee), zoals hiervoor vermeld.

**De vierde fase:**

- Het ware interessant geweest om bij de opheffing van lijn 18 te vermelden dat het traject tussen Lemonnier en Guillaume De Greef werd overgenomen door de lijn 81, en het stuk Guillaume De Greef – Houba de Strooper door de lijn 94 die vanaf Kerkhof Jette verlengd werd. Op dezelfde dag werd de benaming van het eindpunt veranderd van Houba de Strooper naar Stadion.
- Ook lijn 3 is toen gesneuveld.
- De lijn 25 reed vanaf 2 juli 2007 als volgt: Boondaal – Montgomery – Meiser – Liedtsplein. Hier werd de film 56 doorstreept gedraaid, en vervolgde de tram zijn weg via het Noordstation naar het Zuidstation (Overdekte straat). Er werd gemaneuvreerd op het verbindingsspoor in de Fonsnylaan, ter hoogte van de Ruslandstraat. De tram ging met film "Geen Dienst" zijn vertrektijd afwachten in de Grondwettunnel. Bij vertrek (de eerste opstaphalte voor de

reizigers was Lemonnier) werd met film 56 doorstreept "Liedts" gereden. Vanaf Rogier moest de bestuurder dan film 25 zetten om verder naar Boondaal te rijden.

- *Het eindpunt Legrand dat in dienst was gekomen op 16 april, sneuvelde alweer met de nieuwe dienstregeling. Dit is NIET WAAR. Vanaf 2 juli wordt lijn 94 overdag in twee delen uitgebaat: het zuidelijke deel: Herrmann Debroux – Louizaplein, en het noordelijke deel: Stadion – Legrand. Dit eindpunt wordt dus zeven op zeven dagen gebruikt vanaf begin dienst tot omstreeks 20 uur. Vanaf 20 uur wordt de lijn in één stuk uitgebaat.*

**Fase vijf:**

- Onder lijn 81 is verkeerdelijk vermeld: *terwijl tussen Zuidstation en Marius Renard nu lijn 56 rijdt; iets hoger werd vermeld: Het zuidelijk gedeelte tussen Zuidstation en Marius Renard wordt hernomen door de omgeleide lijn 81. Dit laatste is juist.*
- Na 20 uur rijdt lijn 55 ook niet.
- Het ondergronds eindpunt Rogier: inderdaad, en lijn 25 bedient dit eindpunt ook sinds 25 augustus jongstleden. LIJN 25 MAAKTE ECHTER GEEN KOP IN DE TUNNEL, maar reed sinds 30 juni overdag met een film 3 doorstreept verder tot het Zuidstation (Overdekte straat). 's Avonds, na 20 uur, zette hij film 31 doorstreept. Dit verklaart misschien de *verdwaalde 25* waar over gesproken wordt (één of andere bestuurder die vergat de film te verdraaien). De ingekorte lijn 56 maakt inderdaad kop in de tunnel tussen Noord en Rogier, en dit sinds de invoering van fase vijf. Het is echter NIET de bedoeling dat deze lijn later doorrijdt naar Rogier omdat er anders met de vier sporen aldaar te weinig opstelcapaciteit zou zijn.
- Ik hoop dat het allemaal een beetje duidelijk is: het is inderdaad geen eenvoudige geschiedenis geweest daar in de Noord – Zuid! Weet dat deze regels niet in een geest van kritiek, maar als een opbouwende aanvulling geschreven zijn.

*(n.v.d.r.: wij danken hierbij ons lid Igor Willems. Wat hem siert is dat er niet botweg verwezen wordt naar fouten in het artikel, maar dat hij deze ook verklaart en rechtzet, en daarbij tevens nuttige aanvullingen levert. Dat het een moeilijke materie is, blijkt uit het feit dat de auteur van het artikel in RR 2008/3 een gedeelte van de gegevens heeft opgehaald via de MIVB-website. Blijkbaar was ook daar niet alles zo duidelijk?)*



## BRUSSEL, de netwijzigingen 1967-68 (deel 4) (Vervolg van RR3/2008)

*Foto rechtsboven:*

*Deze foto van de hand van R. Temmerman toont de 5009 op lijn 45 nabij het Jourdanplein op 28 februari 1964.*



### WAGENPARK (vervolg)

#### 1) MOTORWAGENS

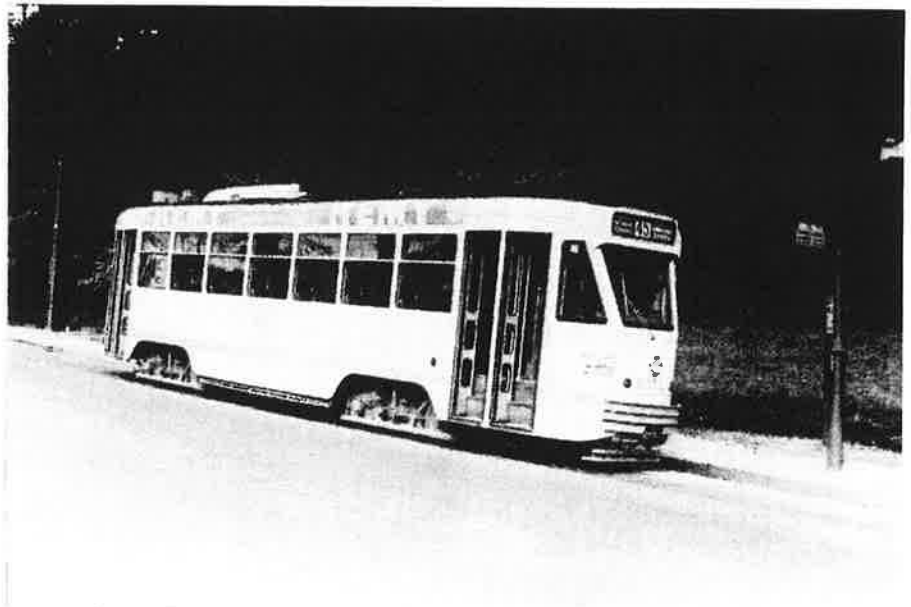
##### **5001-5025**

Enkelrichtingwagens met twee draaistellen gebouwd in 1935 door de Ateliers de la Dyle.

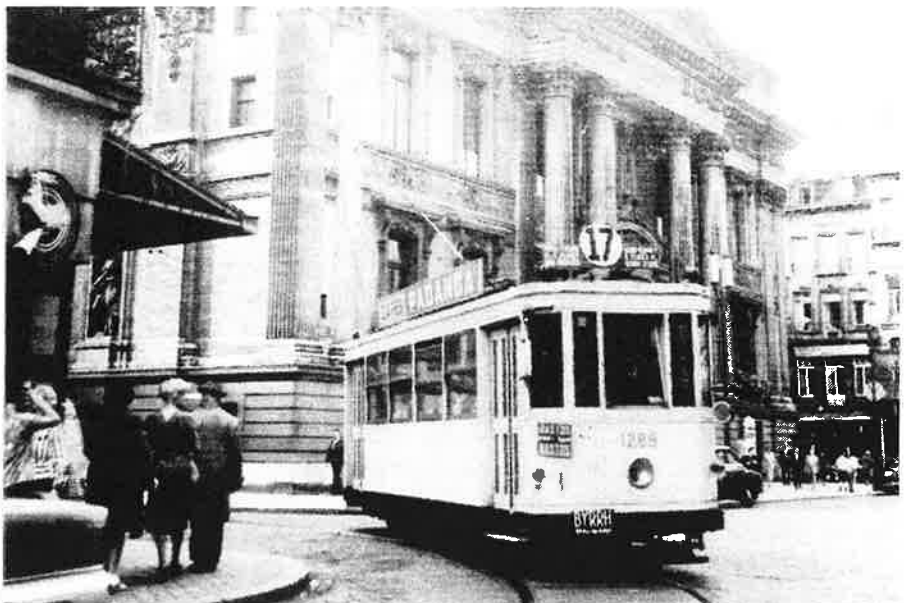
De 5006, 5018, 5020, 5021 en 5023 kregen in de periode 1948-64 een op een PCC lijkende wagenbak.

De reeks 5001-5025 was een boeiende tramreeks, niet alleen omwille van de goede rijeigenschappen, maar ook voor de verschillende versies die er bestonden. De 5005 behoorde tot de reeks zonder afwijkingen. De 5001 had drie dubbele deuren. De 5018 stond model voor de PCC's; 5006, 5020, 5021 en 5023 ontvingen ook een PCC-wagenbak nadat zij het slachtoffer waren geweest van ernstige aanrijdingen. De 5016 kreeg evenals de 5001 een interieur waarbij de tussenschotten verwijderd werden.

De reclamepanelen werden reeds verlaagd (vergelijk met motorwagen 9000). Men was reeds eind mei 1966 gestart met het verlagen van de reclameborden op alle tramtypes van de MIVB. De laatste wagens van deze vierassers werden in september 1976 buiten dienst gesteld.



*Eveneens van de hand van R. Temmerman is de gemoderniseerde 5020 op lijn 45 ter hoogte van de Woluwebrug in 1968. Deze motorwagen was in de periode 1966-70 tijdelijk uitgerust met Westwaggon-draaistellen en diverse proefapparatuur van Kieppe onder andere op het dak geplaatst (de 5018 had in diezelfde periode DUWAG-draaistellen).*



*Foto rechtsonder:*

*Losse standaardmotorwagen 1289 op lijn 17 nabij de Beurs, gefotografeerd door R. Temmerman op 29 juli 1960. Deze lijn werd verbust op 8 november 1960.*

*Standaard 1103 en bijwagen 2049 nabij de Basiliek. Deze combinaties reden enkel op de drukke lijnen, sommigen op werkdagen de ganse dagdienst, op nog andere lijnen enkel gedurende de spitsuren en op enkele lijnen ook op zaterdag.*

#### STANDAARDMOTORWAGENS

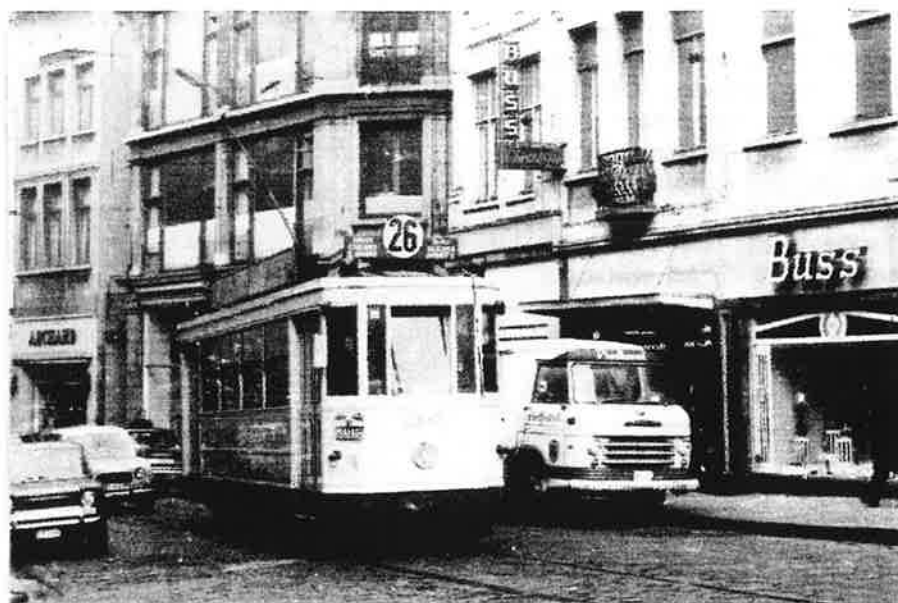
Diverse reeksnummers ontstaan in 1934-38 bij de T.B. (de voorloper van de MIVB), uit diverse verbouwingen van motorwagens van het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw. Uitgerust met kopborden en met de mogelijkheid om een bijwagen te slepen. Dit model van tram bepaalde sinds de jaren dertig lange tijd het gezicht van de Brusselse stadstram. Hij was wel voorbijgestreefd, maar stond nog de zoveelste verbouwing te wachten. Gelukkig kon de bestelling van nieuw materiaal deze modernisering beperken. De laatste standaards verdwenen van het Brussels toneel in juni 1973.

*Losse standaardmotorwagen 3442 op lijn 26 in de Grasmarktstraat. De foto werd gemaakt op 11 december 1968 door P.H. Kiers.*

Op 5 september 1964 werd lijn 20 verbust. In tegenstelling tot wat de foto laat zien reed lijn 20 doorgaans enkel met losse motorwagens, in de periode 1963-64 ook met 9000-en. Standaards met bijwagen kwamen eind 1967 ook nog voor als voctbalextra's op zondagmiddagen, o.a. voor Daring Molenbeek werd een Origineel concept toegepast. Op lijnen 35 en 60 werden 1 extra standaard + bijwagen ingezet; dit vergde telkens drie personeelsleden (1 bestuurder en 2 ontvangers). De rit naar het evenement werd dusdanig uitgevoerd en vervolgens rukten de stellen in, terwijl het personeel na de voetbalmatch instond voor telkens drie diensten op de lijnen 35 en 60.

#### 1800-1963 en 3379-3500 Idem zoals 1001-1045

De standaards van de reeks 3379-3500 waren iets smaller dan hun soortgenoten. Uit deze oorspronkelijk omvangrijke reeksen beschikte de MIVB toen nog over 312 motorwagens, waarvan er volgens planning (medio 1967) nog 70 motorwagens en 45 bijwagens een modernisering zouden ondergaan om in de premetrotunnels te kunnen rijden. Op 4 september 1967 waren er reeds 7 motorwagens verbouwd en in dienst (reeks 1500). Deze gemoderniseerde motorwagens kregen een lijnfilmkast, TL-binnenverlichting, knipperlichten en de koplamp en het sluitlicht werden in het koetswerk verwerkt. Dit werd de reeks 1501-1515 (november 1967). Zij reden aanvankelijk enkel op lijn 88.



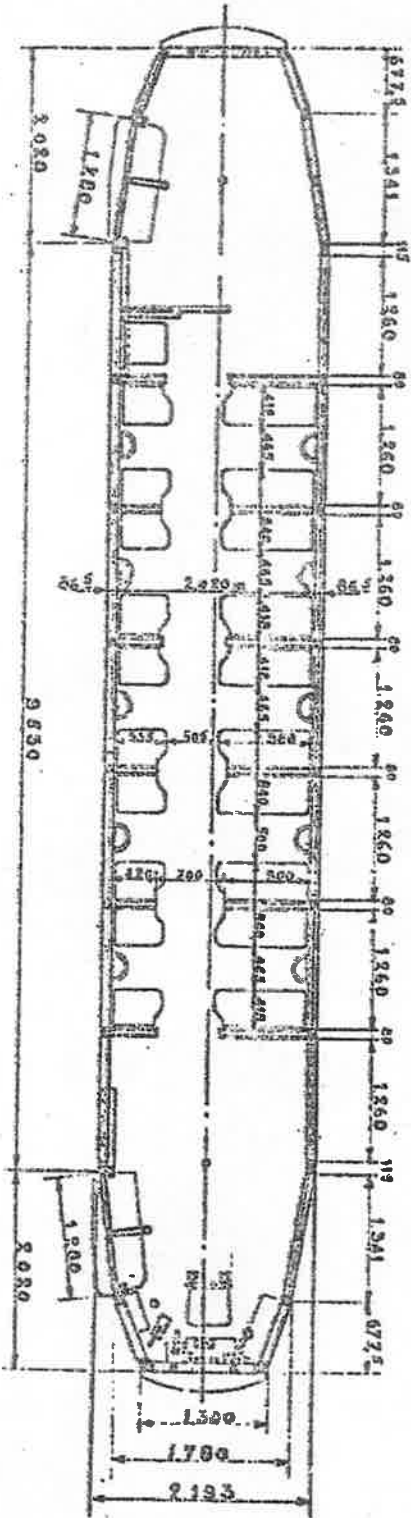
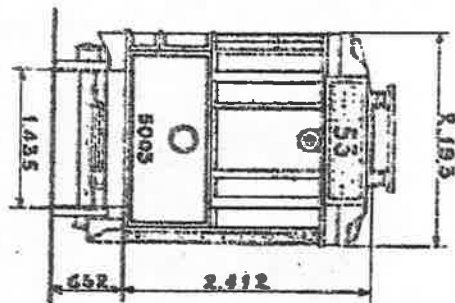
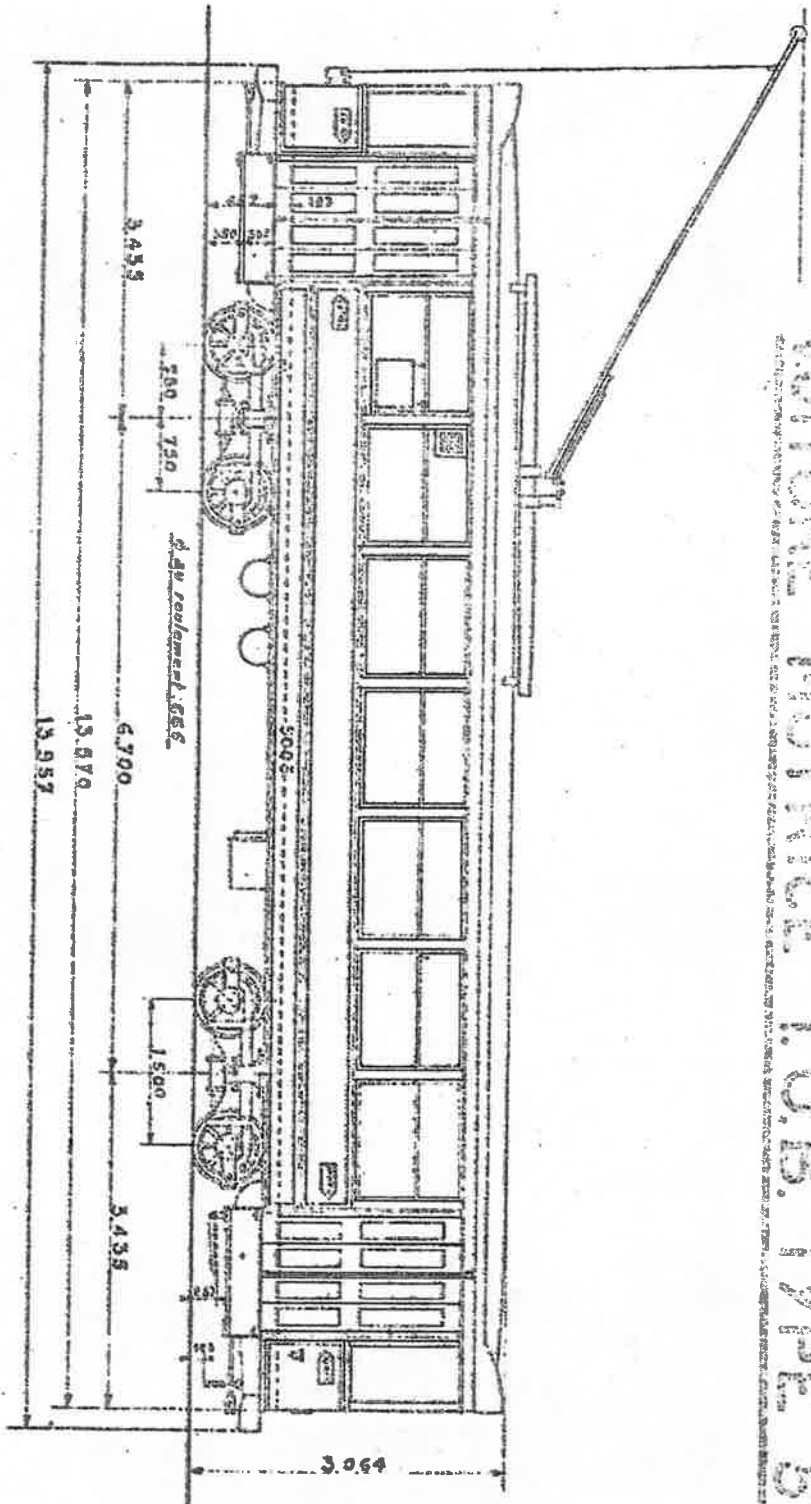
#### BIJWAGENS

101-158	bouwjaar 1927
701-750	bouwjaar 1929
880-900	bouwjaar 1923-24
901-1000	bouwjaar 1923-27
2001-2200	bouwjaar 1929-31

Drie bijwagens van deze laatste reeks werden in april-mei 1967 gemoderniseerd analoog de motorwagens 1500, evenwel zonder lijnfilmkasten, maar wel met een lijnnummerfilmkastje. Naar verluidt zouden deze bijwagens pas in de zomer van 1968 in dienst komen en gesleept worden door 1600-honderden, zijnde een verbouwing zoals de motorwagens 1500, maar niet aangepast om in "1 AGENT" te rijden. Uit deze eveneens omvangrijke reeksen waren er nog 231 in dienst, oorspronkelijk gebouwd door diverse constructeurs zoals: Ateliers de Famillereux-Ateliers métallurgiques de Nivelles-La Brugeoise et Nivelles, Baume et Marpent en Ateliers de Seneffe

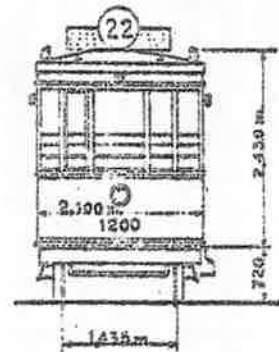
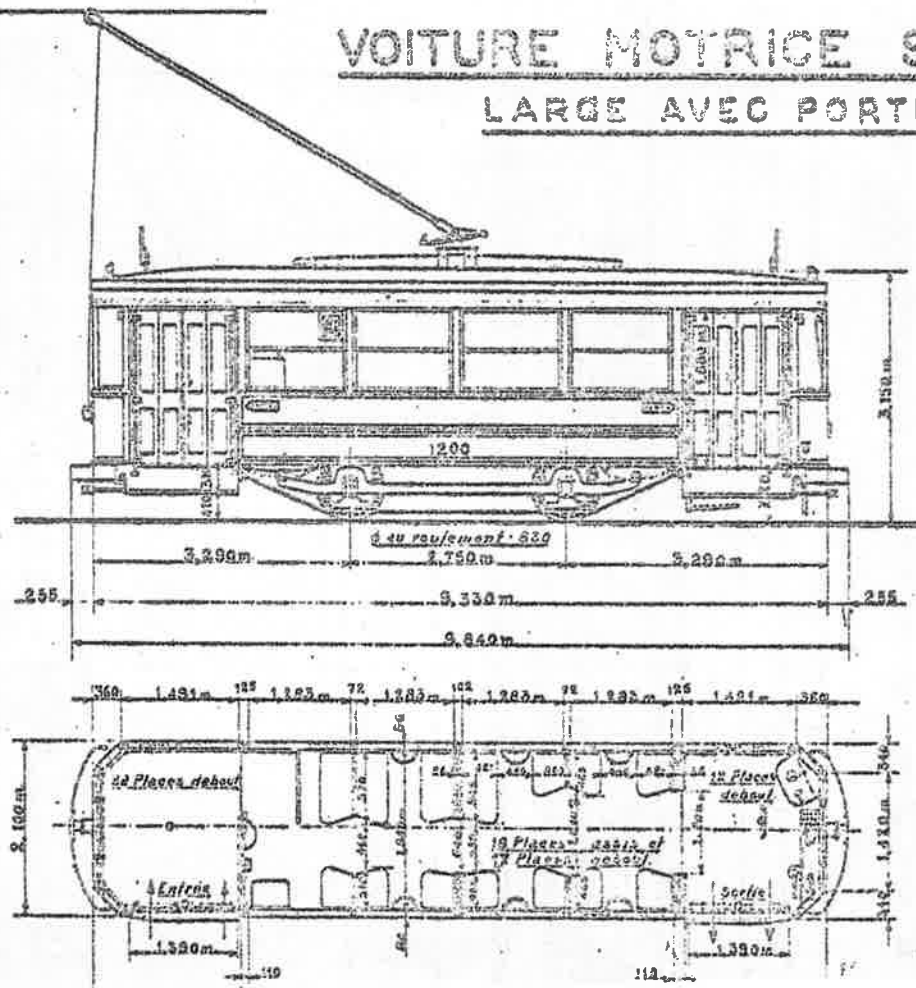
Raf Bonte

VOLUME NOTICE T.U.B. TYPE 5003.



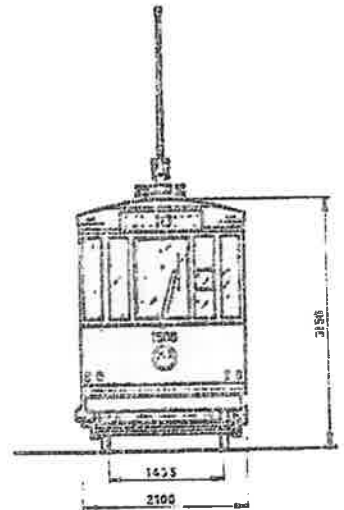
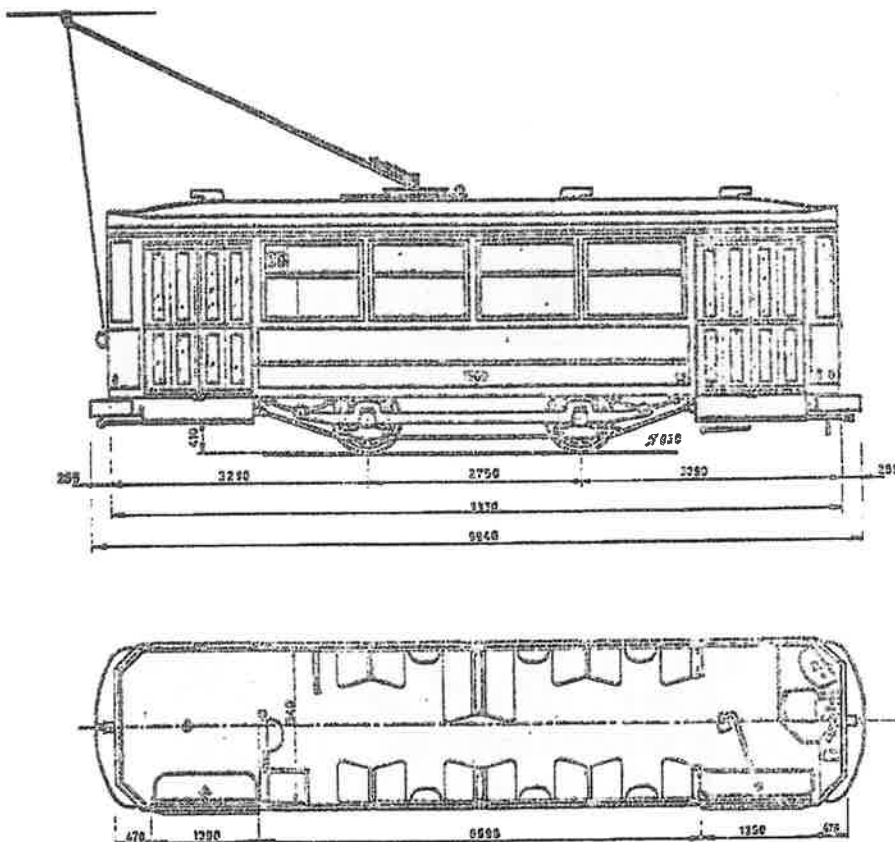
Echelle: 1/50

# VOITURE MOTRICE STANDARD LARGE AVEC PORTES.

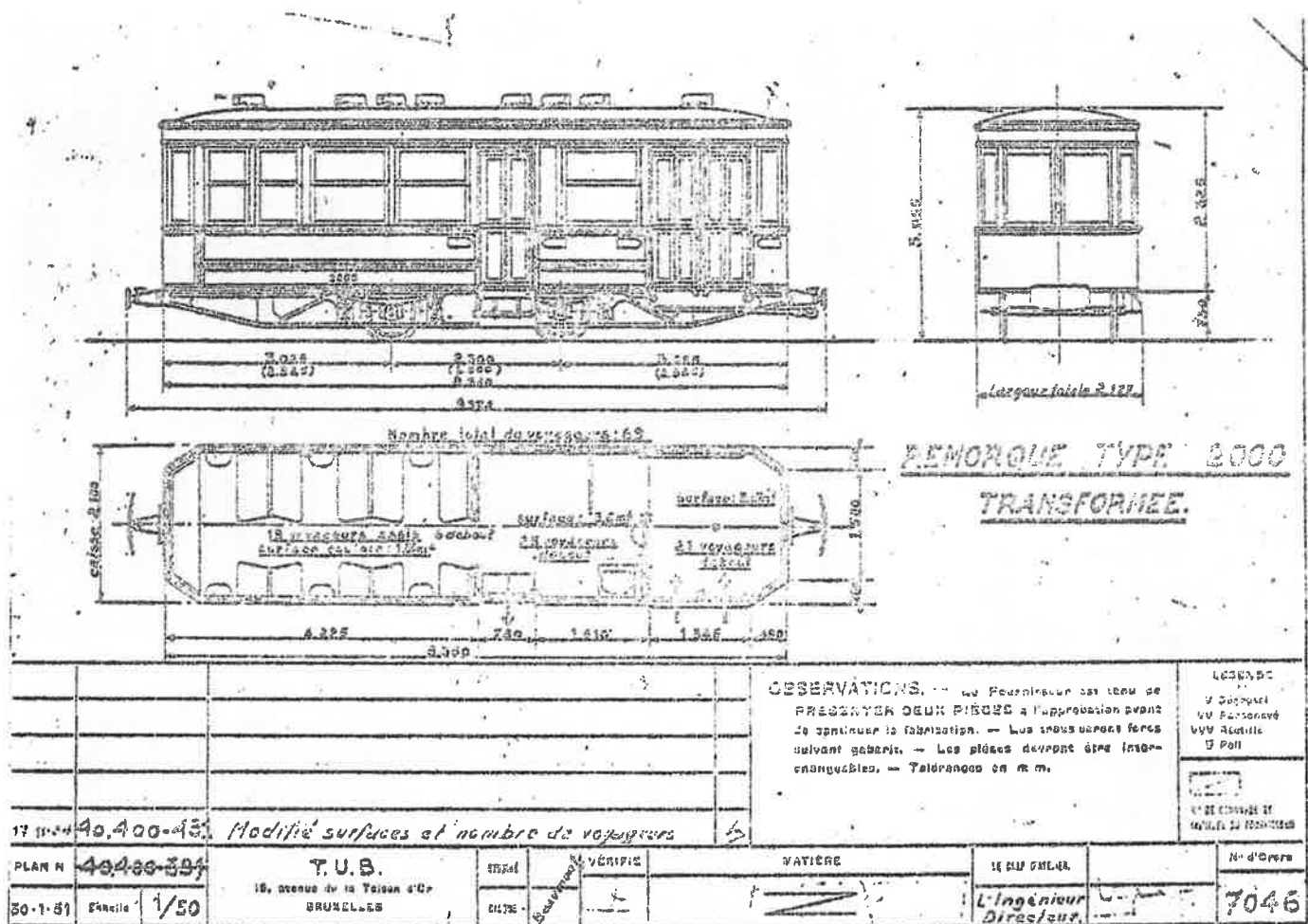


*Echelle: 1/50.*

Nombre de places assis : 18  
 Nombre de places debout : 31  
 Total : 69







Tekst en illustraties: Raf Bonte

## DIESELCLUB

### Limburg AG280

Op 20 september hadden enkele jonge vrienden het initiatief genomen om een (ultieme) afscheidsrit te organiseren met enkele van de laatste rijvaardige exemplaren van de gelede bussen AG280. Deze bussen vormden als het ware de gelede versie van de succesvolle A120 standaardbus uit de jaren zeventig. Een eerste reeks, nog met de klassieke kop, was de reeks 5740 – 5795 uit 1981. De tweede reeks kwam er in 1985-86 en kreeg de nummers 2100 – 2153. In 1988-89 kwamen er in twee subreeksen de 2184 – 2208 en 2234 – 2254. Al deze autobussen werden nog besteld en geleverd bij de NMVB/SNCV en werden later door respectievelijk De Lijn en de TEC overgenomen. Een buitenbeentje was het prototype uit 1980 dat in 1989 werd aangekocht en het nummer 2330 kreeg. Autobus van dienst

's morgens was de 2238 die ons vanuit Hasselt naar Diepenbeek, Genk, Bokrijk en terug naar Hasselt bracht. Tijdens de middagpauze konden we als toemaatje de eerste honderden meter Limburgs transpoor bewonderen (zie ook in de rubriek De Lijn Limburg). De 2207 voerde ons na de



De 2238 voor de hoofdingang van het openlucht museum Bokrijk  
Foto: Luc Couscheir.

*Twee gelede bussen in het half ontmantelde Doel. Links de 2977, rechts de 2224 44. 18 oktober 2008, foto: Luc Couscheir*

(vervolg blz. 21)

middag via een aantal plaatsen met zeer vreemde namen zoals "Heks" en "Vreeren" richting Tongeren, Riemst en Kanne naar de Maaskant en terug naar Hasselt.

#### Waasland AG700

Op 18 oktober waren het alweer enkele jongeren die ons uitnodigden voor een bijzondere rit, vanuit Sint-Niklaas, en deze keer met gelede autobussen van het type AG700.

Van dit type werd in 1993 de reeks 2897 – 2919 in dienst gesteld, een jaar later gevolgd door de 2973 – 2985. Ook het prototype uit 1991 werd in 1993 door De Lijn aangekocht en kreeg het nummer 2920. Voor de ochtendrit gebruikten we de 2913 om via Tielrode, Hamme, Zogge en Waasmunster terug richting Sint-Niklaas te rijden. In de stelplaats werd er van bus gewisseld. Na de middag bracht de 2977 ons via Temse, Rupelmonde en Beveren tot in



Antwerpen. Sinds juni 2004 komen de Wase buslijnen niet meer in het centrum, maar eindigen op Linkeroever. Er werd ook nog een ommetje gemaakt naar het, stilaan op een spookdorp lijkende, Scheldedorpje Doel. Daar wachtte ons een verrassing onder de vorm van de 2224 44 van de Waaslandia-groep die in het geniep door een ontsnapte deelnemer was overgebracht.

L.C.

## VERENIGINGSNIEUWS

### Nieuwjaarsboodschap

Beste VeBOV-lid,

Weerom loopt er een, op zijn zachtst gezegd, turbulent jaar ten einde. Dat het moeilijk gaat in onze samenleving kunnen we dagelijks vaststellen. Economisch gaat het wat minder florissant dan voorheen en dat ondervinden we in de eerste plaats in onze geldbeugel. Wat onze vereniging betreft drukt dit natuurlijk in eerste plaats op onze post "uitgaven". Elk jaar verhogen de productiekosten voor het tijdschrift. Vertonen de foto- en copykosten slechts een kleine verhoging, dan is het vrijwel traditie dat het vooral de verzendkosten zijn die ons noodzaken om de prijs van de lidmaatschapsbijdrage met één euro te verhogen. We hopen dat dit u niet mag weerhouden om lid te blijven van onze vereniging.

Bij het nummer 3 van 2008 heeft u eveneens een exemplaar van de statuten en het huishoudelijk reglement van VeBOV gevonden. De wetgeving op de vzw's vereiste immers een aanpassing van de statuten. We hebben van deze gelegenheid gebruik gemaakt om alles in een fraai boekwerkje te gieten. Op die manier weet u wat u van ons mag verwachten en eveneens wat de regels zijn om de vereniging in goede banen te lijden. Overigens willen we hier vermelden dat deze extra uitgave geen invloed heeft op het lidgeld. Wij hebben hier geput uit onze reserves.

Eveneens heeft U dit jaar een nieuw model lidkaart gekregen. Uit de eerste reacties mogen we concluderen dat zij in

de smaak valt bij de leden. Ook werd er van de gelegenheid gebruik gemaakt om de ledenlijst te actualiseren. Onze binnen- en buitenlandse leden en de zusterverenigingen-vzw's werden in afzonderlijke reeksen gerangschikt. Op die manier werd ook de verzending van het tijdschrift voor ons eenvoudiger. Maar wees gerust: in ons archief kunnen we nog steeds de oude gegevens raadplegen.

Ook het tijdschrift kreeg een nieuw uitzicht. De drie smalle kolommen werden vervangen door twee bredere. In de eerste plaats moet dit de leesbaarheid ten goede komen. De redactie zal ook in de toekomst al de moeite doen om een degelijk tijdschrift uit te geven.

Tenslotte wensen we u en uw bekenden alvast een voorspoedig en vruchtbaar 2009 toe!

Het VeBOV bestuur.

### Lidgelden voor 2009

In concreto bedragen de lidgelden 2009 voor onze Belgische leden 20 € en 23 € voor onze buitenlandse vrienden. Voor de binnenlandse leden raden we aan om het bijgevoegde overschrijvingsformulier te willen gebruiken.

### Gecombineerd formulier

Als bijlage vindt U bij dit nummer een zogenaamd gecombineerd formulier. Dit document bestaat uit twee delen: de bovenste helft omvat het volmachtformulier geldig op de Algemene Ledenvergadering van 28 maart 2009. De onder-

ste helft bestaat uit het overschrijvingsformulier voor het betalen van Uw lidgeld voor het jaar 2009.

Om alle misverstanden te vermijden vragen we om het bijgevoegde formulier te gebruiken en de betaling te doen vanaf 1 januari 2009. Het staat u natuurlijk ook vrij om de betaling elektronisch uit te voeren. Vergeet hierbij niet om het juiste **nieuwe** lidnummer te vermelden. U vindt dit eveneens terug op het verzendetiket van dit nummer.

### Lidkaarten 2009

Gooi uw oude lidkaart niet weg! Deze kaart moet **hergebruikt** worden. De leden die voor 2009 hernieuwen ontvangen met het volgend nummer een nieuwe strook om op de lidkaart te kleven.

### Maandelijksse bijeenkomsten

Noteer alvast in uw agenda van 2009 de volgende datums voor de bijeenkomsten te Antwerpen: 23 januari, 27 februari, 27 maart, 24 april, 22 mei, 26 juni, 25 september, 23 oktober, 27 november en 18 december. Dit is dus met uitzondering van december (wegens de feestperiode), steeds de 4<sup>e</sup> vrijdag van de maand. De bijeenkomsten vinden plaats in zaal "Paroza" in de Bacchuslaan nummer 67 te 2600 Berchem, aanvang om 20 uur.

### Agenda

- 23 januari 2009 50 jaar TEE en EC, door Herman Van Esbroeck en Wouter Janssens.
- 27 februari 2009 Het jaaroverzicht 2008, in ruime zin te interpreteren, door Eddy Goens.
- 27 maart 2009 Tsjechië tram en trein 2007, door Erik Heylen.
- 24 april 2009 Spoor in België tussen 1970 en 1990 door Louis Bervoets.
- 28 maart 2009 Algemene Vergadering (zie verder)

### Algemene Vergadering 2009

Onze jaarlijkse algemene ledenvergadering zal het komende jaar gehouden worden te Gent. Op zaterdag 28 maart 2009 wordt u uitgenodigd in "Het Kapittelhuis", Lange Kruisstraat 4 te 9000 Gent in de nabijheid van de Sint-Baafskathedraal. Aanvang van de vergadering is om 10 uur.

#### - Volmachten:

Indien u niet op de Algemene Ledenvergadering aanwezig kunt zijn en toch uw stem wenst uit te brengen kunt u dit met het volmachtformulier, bovenaan op de bijlage in dit nummer.

De nodige gebruiksmodaliteiten vindt u hierop terug.

#### - Agenda van de vergadering:

- 1 verslag van de vorige vergadering 2008
- 2 verslag van de activiteiten in 2008
- 3 verslag van de secretaris over 2008
- 4 kasverslag 2008
- 5 verslag van de kascommissie voor 2008
- 6 verkiezing van de nieuwe kascommissie 2009
- 7 nieuwe bestuursleden zijn nodig, toelichting
- 8 verkiezing van het nieuwe bestuur en verdeling van de mandaten
- 9 stand van zaken van het tijdschrift RAIL-REVUE
- 10 toelichting en vragenronde aangaande de nieuwe Statuten en Huishoudelijk Reglement.

11 budget 2009

12 vaststelling lidmaatschapsbijdrage voor 2010

13 voorziene activiteiten 2009

14 rondvraag, varia

Leden die een agendapunt wensen toe te voegen worden gevraagd om het bestuur hiervan voor 1 februari 2009 **schriftelijk** hiervan in kennis te stellen. In deze Rail-Revue vindt u in bijlage het volmachtformulier. De nodige gebruiksmodaliteiten vindt u hierop terug. Wij hebben nog steeds nood aan nieuwe bestuursleden en medewerkers. U kan uw kandidatuur schriftelijk indienen op de gekende adressen.

### Uitstap

Zoals de traditie het wil vindt er na de algemene vergadering een speciale rit plaats. Afspraak om 14 uur aan de centrale halte Korenmarkt in het centrum van Gent. Het programma zal grotendeels bepaald worden afhankelijk van de ontwikkelingen bij de trolleybusexploitatie. In elk geval zal de deelnameprijs beperkt blijven en ter plaatse te betalen zijn.

### Zoekertjes

We wijzen er onze leden op dat zij nog steeds gebruik kunnen maken van deze service. Nog even ter herinnering de te volgen procedure: U bezorgt ons een lijst met de te verkopen of gezochte boeken, foto's, enz. te samen met uw persoonlijke adresgegevens, telefoon of mailadres. Wij plaatsen het zoekertje in Rail-Revue. Belangstellenden kunnen u dan rechtstreeks contacteren. Zoekertjes van commerciële aard komen niet in aanmerking en deze rubriek staat enkel open voor leden in orde met hun lidmaatschapsbijdrage.

#### Foto voorpagina:

*HLE 1860, de eerstgebouwde loc van de nieuwe reeks locomotieven van de NMBS, de reeks 18(II), dient hier als promotiemodel voor de nieuwe generatie Eurosprinter-locs van Siemens en zal in deze gedaante meer en meer de Europese sporen gaan berijden. Behalve de Belgische hebben ook de Portugese en de Litouwse spoorwegen een bestelling geplaatst. De Belgische versie is geschikt voor drie spanningen – AC 25kV-50Hz, DC 3kV en DC 1,5kV – weegt 88 ton, ontwikkelt een maximaal vermogen van 6000 kW en kan daarmee een maximale snelheid van 200 km/uur halen. De foto van Eddy Cassiers werd genomen op de InnoTrans beurs te Berlin op 27 september 2008.*

#### Foto achterpagina bovenaan:

*Wat we al onze leden en lezers wensen staat te lezen op de bestemmingsindicator van deze autobus.*

#### Foto achterpagina onderaan:

*Andere nieuwkomers in het NMBS wagenpark zullen de 305 reeds bestelde elektrische motorstellen van het type Siemens Desiro MainLine zijn. Het prototype 460 006 zal in dienst komen bij de Duitse private operator Transregio. Tot op heden schijnen er nog al wat technische problemen op te treden. Hopelijk kunnen deze kinderziektes definitief worden genezen. InnoTrans beurs, Berlin, 27 september 2008.*

*foto: Eddy Cassiers*



