



# RAIL-REVUE

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

Vierentwintigste jaar – Nr. 1

Januari – Februari - Maart 2009

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

Werken mee aan dit nummer:

Colofon _____	2
Verenigingsnieuws _____	3
Weet u het nog (deel 5) _____	4
Rail-actueel - NMBS _____	9
De Lijn algemeen _____	14
De Lijn Antwerpen _____	15
De Lijn West-Vlaanderen _____	19
MIVB _____	19
Dieselclub – Mercedes CITO, A 300 CNGN, AG 300 _____	21
Uitstap Randstadrail _____	22
Lezersreactie _____	22
Boeken _____	23

Raf Bonte  
 Eddy Cassiers  
 Jacques Cohn  
 Luc Couscheir  
 Erik Heylen  
 Alain Janmart  
 Noël Suys  
 Jan Van De Candelaere

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

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

## uw complete printservice

**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

## VERENIGINGSNIEUWS

### Mededeling

Omdat we ondervonden dat een aantal van onze leden soms "te laat" het verenigingsnieuws lezen, hebben we de dringende berichten, zoals uitstappen en de agenda, nu vooraan geplaatst. Eventueel minder dringende blijven achteraan te vinden. Vergeten we overigens niet dat Rail-Revue een verenigingsblad is.

### Algemene Vergadering

We herinneren er onze leden aan dat we op 28 maart 2009 onze jaarlijkse algemene ledenvergadering houden. Deze heeft plaats in zaal "Kapittelhuis", Lange Kruisstraat 4 te 9000 Gent. De aanvang van de vergadering is om 10 uur. Er is mogelijkheid tot eten ter plaatse of in de onmiddellijke omgeving.

Voor de agenda van de vergadering verwijzen we naar bladzijde 23 van ons vorig nummer.

### Trolleybusuitstap

Ter gelegenheid van de algemene vergadering richt VeBOV in de namiddag een trolleybusrit in. Afspraak om 13u30 aan de ingang van de trolleystelplaats te Gentbrugge of om 13u45 aan het eindpunt Meersemdries. U kan eventueel ook nog instappen in het centrum (centrale halte Korenmarkt). Er worden twee volledige heen- en terugritten gemaakt op lijn 3.

Meerdere fotostops zijn voorzien. Dit is een unieke gelegenheid om de bedreigde trolleybuslijn te vereeuwigen. Er kan ook meegereden worden tot aan de ingang van de stelplaats. Het einde van de rit is voorzien omstreeks 17u30.

De betaling (maximum 10 €) gebeurt ter plaatse.

### Zoekertjes

Dimitri Schönborn (lid 234) zoekt de volgende boeken (in het Nederlands of het Frans) :

- La naissance et le développement des chemins de fer de l'Etat belge et des réseaux concédés (NMBS, J. Vandenberghe): delen II tot V, VII tot XVI
- Histoire du wagon à marchandises (NMBS, J. Vandenberghe ?)
- De geschiedenis van het reizigersrijtuig (NMBS, J. Vandenberghe ?)
- Le Matériel métallique à voyageurs (NMBS, J. Vandenberghe): delen III en IV
- Matériel ferroviaire à marchandises (NMBS, J. Vandenberghe ?)
- Les Chemins de fer industriels des carrières de Lessines.
- B.V.S. Document 5 (rijtuigen Belgische Staatsspoorwegen 3° deel) en 6 (rijtuigen buitenlandse herkomst)

U kan Dimitri Schönborn contacteren op volgend adres: Pastoor Soeteweystraat 38, 2640 Mortsel, e-mail: [dimitri.schoenborn@stad.answerpen.be](mailto:dimitri.schoenborn@stad.answerpen.be) of tel 0496 948 919.

### Lidkaarten

De stroken voor de lidkaarten 2009 werden verstuurd. Gelieve deze strook op uw lidkaart te kleven.

### Overlijden René Stevens

Begin februari bereikte ons het droevige nieuws van het overlijden van ons VeBOV-lid René Stevens. Hij werd op 11 februari door enkele ongeruste vrienden thuis gevonden. René was een gekende en vooral geliefde figuur bij het Brusselse trammuseum. Hij was dikwijls van dienst op de speciale tramritten, maar stond ook dikwijls achter de toonbank in de "retroshop". René, die perfect tweetalig was, stond daar ten dienste van de vele bezoekers. Meestal was hij vergezeld van zijn trouwe metgezel, zijn hondje. René beschikte eveneens over een enorm fotoarchief dat hopelijk gevrijwaard blijft voor het nageslacht.

We betuigen hierbij onze welgemeende deelneming aan de familie, vrienden en collega's van de MSVB/MTUB en de andere zusterverenigingen.

### Agenda

Zaal Paroza, Bacchuslaan 67 te 2600 Berchem, aanvang telkens 20 uur.

- 24 april 2009 Trein en tram in de laatste decennia, dia's door Alain Janmart.
- 22 mei 2009 Spoor in België tussen 1970 en 1990 door Louis Bervoets. (let op: gewijzigde datum)
- 26 juni 2009 Trein en tram, gevarieerde diashow door Leo Van Driessen.

Er zijn geen voordrachten of presentaties tijdens de vakantiemaanden juli en augustus.

### Goed om weten

Op 4 en 5 april 2009 zijn er opendeurdagen doorheen de premetrokker Turnhoutsebaan en heeft het publiek toegang tot deze toekomstige werf. Er kan dan gewandeld worden tussen Stenenbrug en het Koningin Astridplein. Tevens rijden er gratis pendeltrams tussen Astridplein en Sielsburg. Meer details via de pers, De Lijn of op [www.vebov.be](http://www.vebov.be).

### Adreswijzigingen

Mogen we nogmaals nadrukkelijk vragen aan onze leden om elke adreswijziging aan ons mee te delen. Het komt nog regelmatig voor dat een tijdschrift niet door de postdiensten kan afgegeven worden op het ons bekende adres. Dit zorgt zowel bij ons als bij de betrokken leden zelf voor het nodige tandengeknars.

Ook bij het nazicht van de overschrijving van uw lidmaatschap voor 2009 stelden we bij enkelen onder u vast dat er een ander adres vermeld werd.

Is dit ook het nieuwe adres waarheen we in de toekomst Rail-Revue moeten verzenden?

Daarom graag -om elk misverstand te vermijden- een afzonderlijk briefje naar ons secretariaat. Dit kan uiteraard ook per e-mail. Alle gegevens vindt u terug op bladzijde 2.

## WEET U HET NOG?

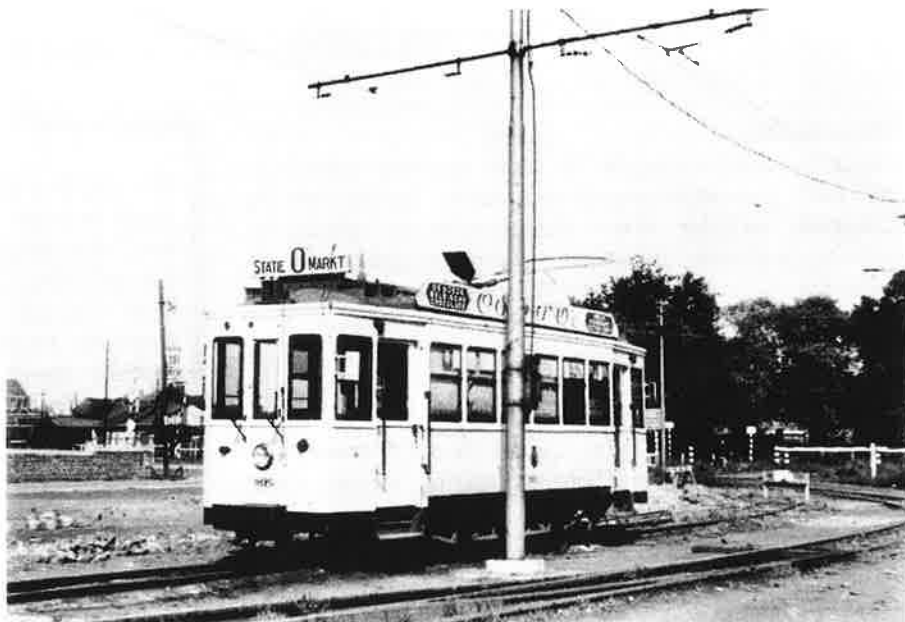
(deel V) (vervolg van RR 4/2008)

### Foto 1

Een grote sprong van 58 jaar in de tijd. We schrijven 1951, hier staat de 9820, één van laatste toen nog overlevende stadstrams van Brugge op een opstelspoor nabij het station, het spitsuur af te wachten om op het versterkingslijntje "0" naar het Marktplein dienst te doen.

Koersbordkleur: wit/wit.

Wagentype: een Braine-le-Comte tweewasser, uit de subreeks 9820-9829, die meestal op de buurtlijnen van Gent te zien waren. Onze 9820 werd voor de inzet te Brugge van een sleepbeugel voorzien.



### Foto 2

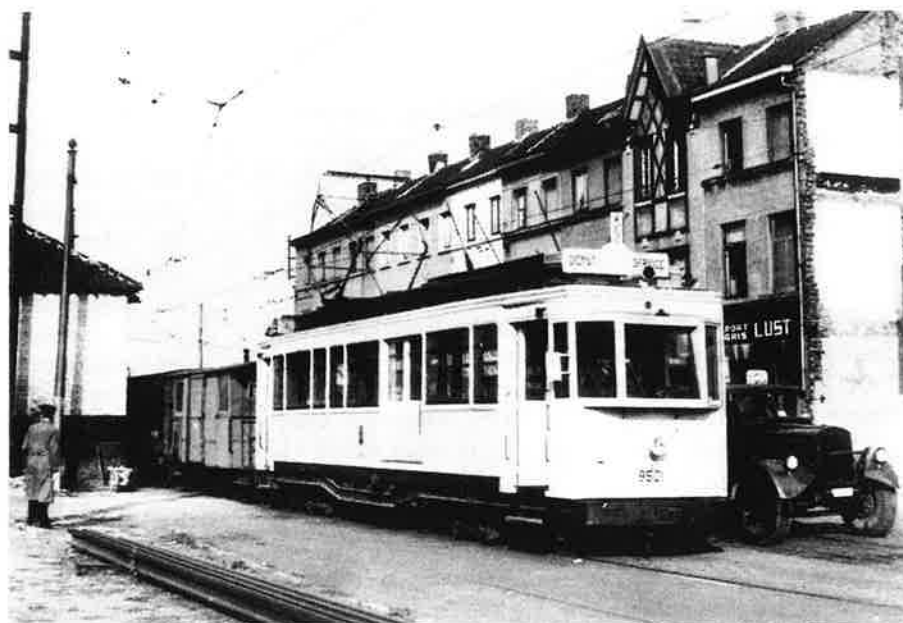
We zijn nu in Kortrijk, nog steeds in 1951, aan de overkant van het station. De 9501 met kopbord "Goederendienst" trekt een goederentrein in de richting Moeskroen via Bellegem.

De 9501 is een ex "Titanic" vierasser, reeks 9499 – 9510, die zijn loopbaan kort na wereldoorlog 1 begon, namelijk op de lijn Brussel – Kleine Hut – (Waterloo).



### Foto 3

Hier zien we opnieuw dezelfde wagen, ditmaal in 1952 en een stukje dichterbij het station. De langsbalk werd intussen zwart geschilderd en het opschrift op het kopbord is nu "Dienst – Service". Merkwaardig is wel dat sommige "officiële" bronnen deze motorwagen vermelden als afgebroken circa 1950.



### Verbeteringen deel IV

In het vorig deel waren enkele storende fouten geslopen.

- Bij de foto's 1, 2 en 3: het spreekt voor zich dat de afgeschafte tramlijnen allen verbust werden.
- Het eindpunt van de RELSE lijn heeft de naam La Mallieue.
- Bij de foto's 5 en 6 staat het woord "vast" er een keer teveel.
- Bij foto 12: de tweede lijn 19 uit de periode 1920 – 1931 had als oorspronkelijk traject Schijnpoort – Pothoek – Middenstatie – Ooststation.



Foto 4

Eveneens in 1952, in Meneen, motorwagen 9757 van het type "Standaard met houten wagenbak" (SMHW), voorzien van een koersbord Kortrijk - Km - Meneen (nog met dubbele E!), tekst bruin op witte achtergrond, zoals de meeste koersborden in die tijd in Oost- en West - Vlaanderen.

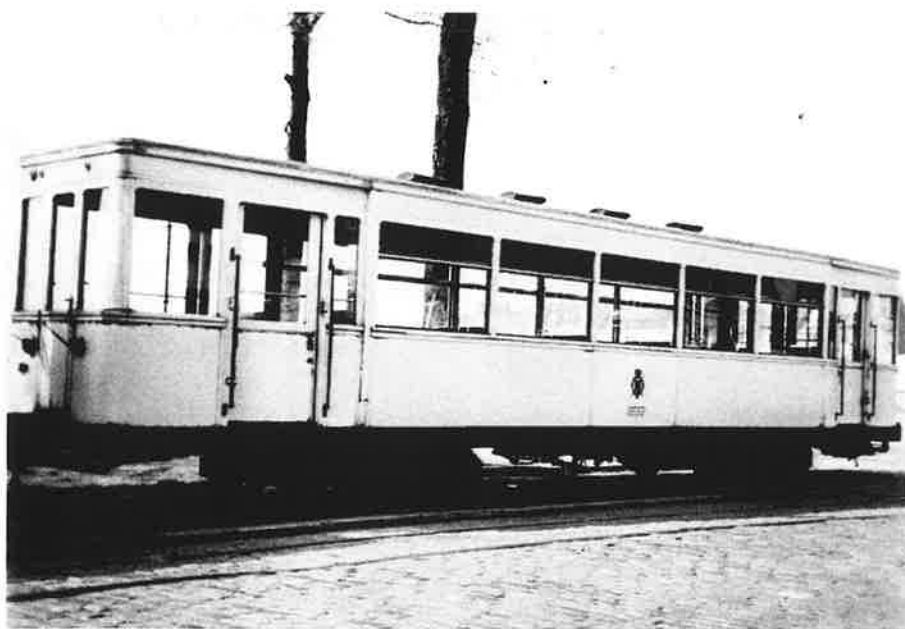
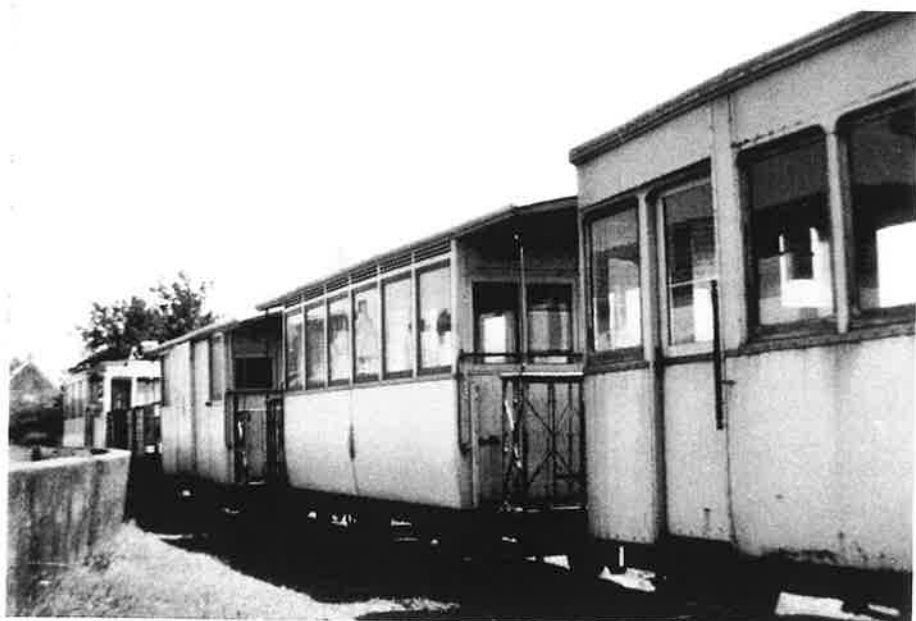


Foto 5

In 1952-53 werden 16 vierassige bijwagens (19533 - 19548) door de NMVB-werkplaatsen in Destelbergen gebouwd. Ze waren van het SMHW-type, voorzien van de in Vlaanderen gebruikelijke Pieperrem, en uiterlijk aangepast aan de motorwagens van hetzelfde type die in Vlaanderen reden. Ze werden over enkele elektrische lijnen verdeeld, waar zij sommige tweeassige bijwagens gingen vervangen. Dit waren de lijnen Gent - Wetteren, Gent - Nevele, Gent - Zomergem, Hamme - Antwerpen Linkeroever, Kortrijk - Meneen, Kortrijk - Deerlijk, Kortrijk - Moeskroen en Moeskroen - Meneen - Geluwe. Kortrijk ontving hiervan (volgens mijn toenmalige notities) de 19534, 35, 38, 39, 40 en 46, maar er volgden verschuivingen in de loop der volgende jaren, waarbij de 19540 (na inbouw van een "Westinghouse" remsysteem) in Brussel terecht kwam. Maar als eerste exemplaar leverde Destelbergen het hier afgebeelde prototype 19533, te zien in 1952 op een zijspoor langs het station van Kortrijk. Deze wagen bleef steeds aan zijn plat dak te herkennen, dat bij de navolgende soortgenoten merkkelijk meer afgerond was.



Foto's 6 tot 9

Twee van de Gentse buurtlijnen (de M naar Merelbeke en de S (oude spelling) naar Zomergem) werden, vreemd genoeg, in de eerste jaren na de tweede wereldoorlog door de Gentse tram met NMVB-wagens uitgebaat. Zo heb ik ze toen nog zien rijden. Dan verscheen er rond 1950 buurtspoorwegmaterieel van het SMHW-type op de Z (ex lijn S), en op de M de drieassige motorwagens 9874 - 9879 van de NMVB met daarachter de tweeassige bijwagens reeksen 50/60 van de Gentse tram(!), die anders enkel op de lijnen 2 en 20 waren aan te treffen.

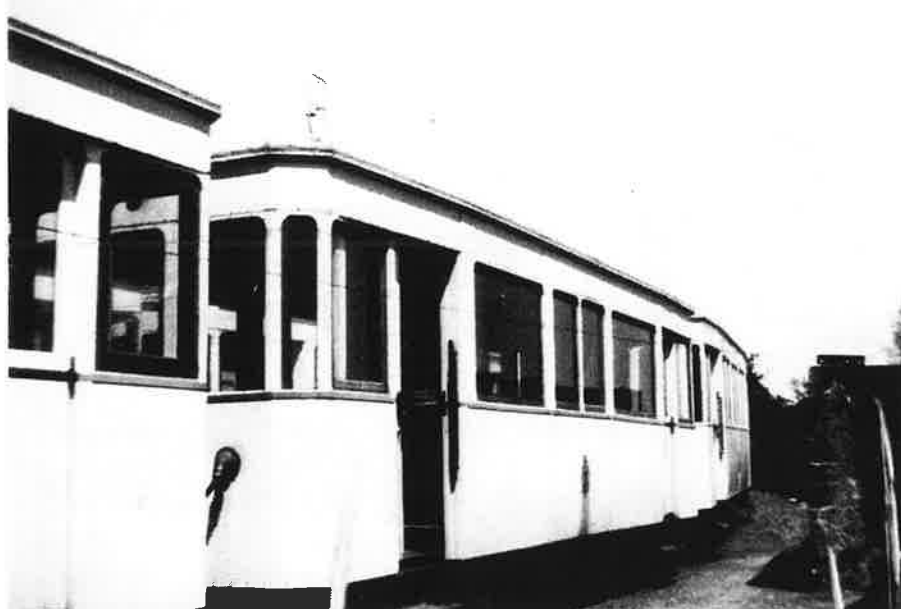
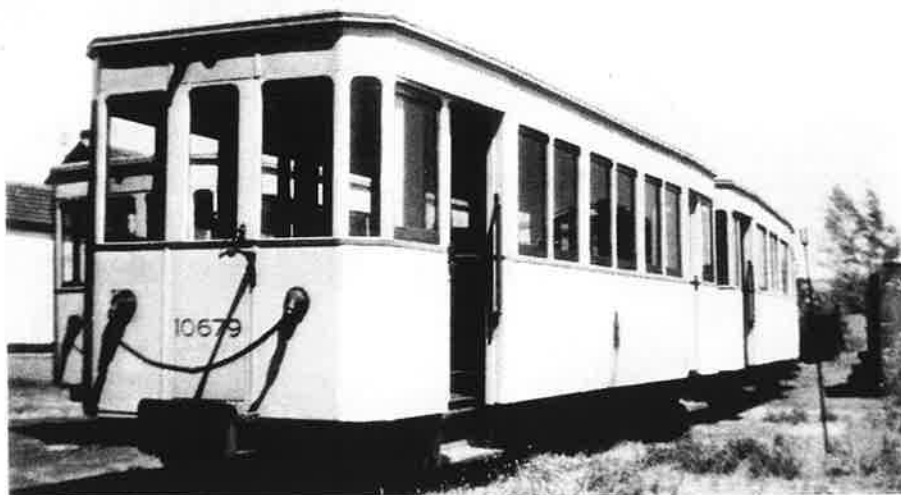
(vervolg vorige bladzijde)

Uit de tijd van de uitbating van lijn S met allerlei NMBS-materieel waren er enkele bijwagens van diverse types overgebleven, die tot circa 1950 in Zomergem werden opgeslagen (met het oog op bewaring voor museale doeleinden?). Op een zomerdag in 1953, onderweg van Gent naar Zele langs Wetteren en Kalken, was mijn verbazing groot, deze wagens op een zijspoor van de toenmalige loods te Kalken terug te zien. Ze waren gemakkelijk te herkennen aan hun grote blauwe wagencijfers van het Gentse stadstramtype, maar dan wel in de NMVB-nummering opgenomen; U ziet hier achtereenvolgens de 1638 (foto 6), 10679 (foto 7), 11749 (foto 8) en pakwagen 2214 (foto 9), het geheel getrokken door AR 280, een "vaste klant" van de lijn Wetteren – Hamme (waar onder meer ook de vierassige AR 115 te bewonderen was).

In Kalken stonden toen ook, in afwachting van sloop (?): de AR's 241, 244, 272 en 277, de pakwagen 2463 alsmede de bijwagens 10680, 10700, 10710 en 11742.

Enkele weken later zag ik de sporen leeg staan, en alles was waarschijnlijk al gesloopt. Er stond toen ook voor sloop bestemd materieel afgesteld te Hamme, Sint-Lievens-Houtem, Herzele en Oordegem, alsmede de pakwagen 2452 die al jaren op een zijspoor stond weg te roesten op een zijspoor te Ophasselt, langs de rijksweg Ninove – Nederbrakel.

Te vermelden valt nog dat in de stelplaats Kalken rond 1950 honderden metalen masten van het bekende NMVB-type waren opgeslagen, met "de in het oor gefluisterde" uitleg: die zijn kort na de oorlog naar Kalken gebracht, met het oog op het elektrificeren van het baanvak Wetteren – Hamme, om een doorgaande elektrische lijn Gent – Hamme – Antwerpen L.O. te laten ontstaan.



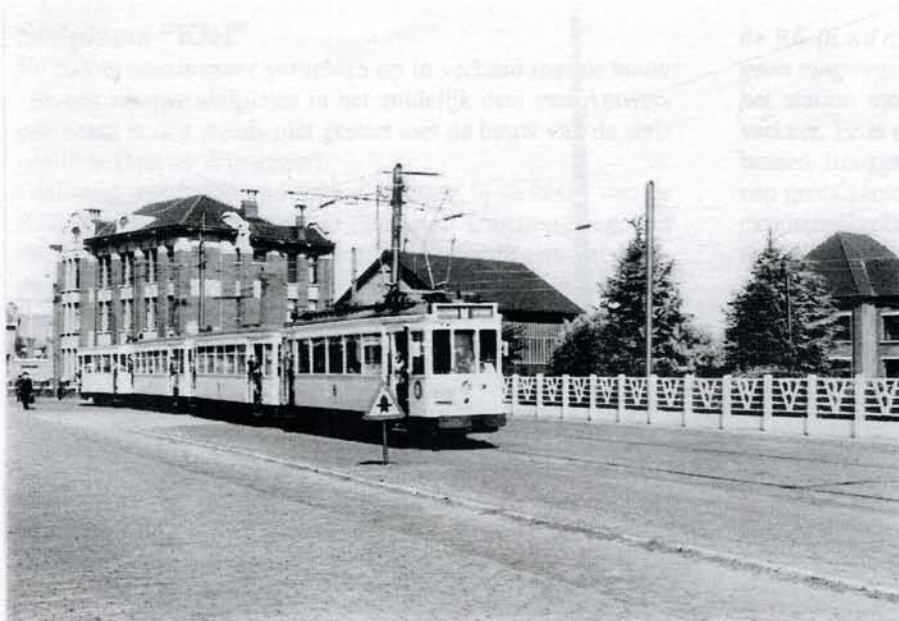


Foto 10

Hier zijn we in juli 1958 (let op de Expo-kleever aan de rechter voorzijde van de tram), een laatavondspitsuurdienst van de lijn W Gent – Wetteren, lijnfilm groen/groen.

Het vierwagenstel, hier te Destelbergen, bestaat uit motorwagen 10068 en bijwagens 19543, 19536 en tweewasser 11731. het stel is redelijk goed bezet, en het valt op dat er geen enkele auto te zien is.

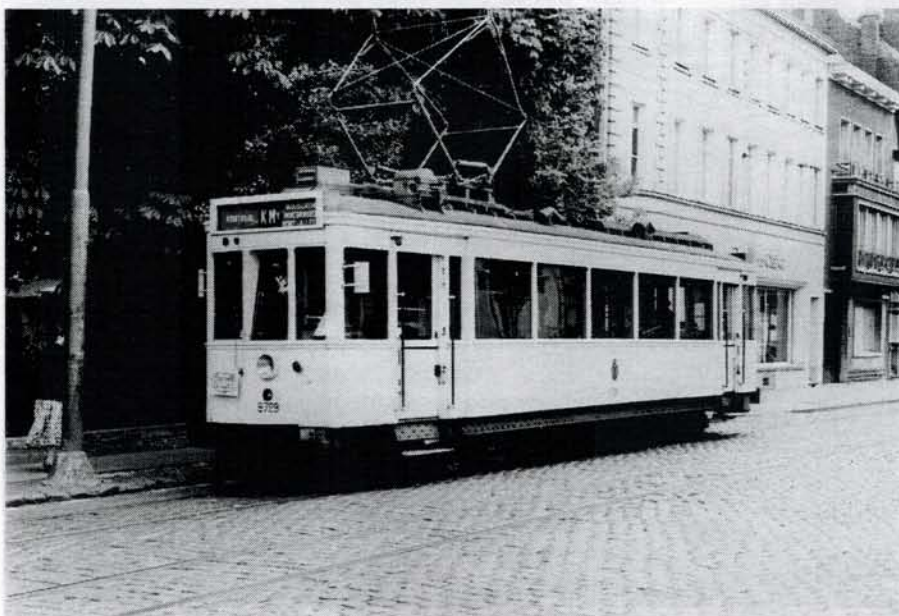


Foto 11

Even terug naar Kortrijk met de SMHW 9729 (II), ex 9984, in 1958 op lijn KMx! Kortrijk – Moeskroen – Mont à Leux, met lijnkleur blauw/blauw. Mont à Leux was de grensovergang met Frankrijk in de richting van Tourcoing.

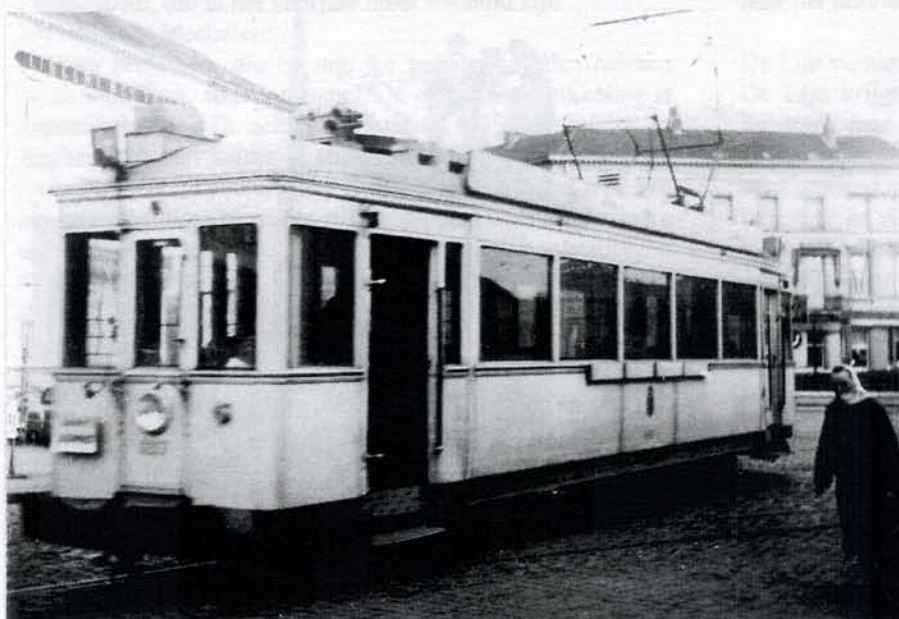


Foto 12

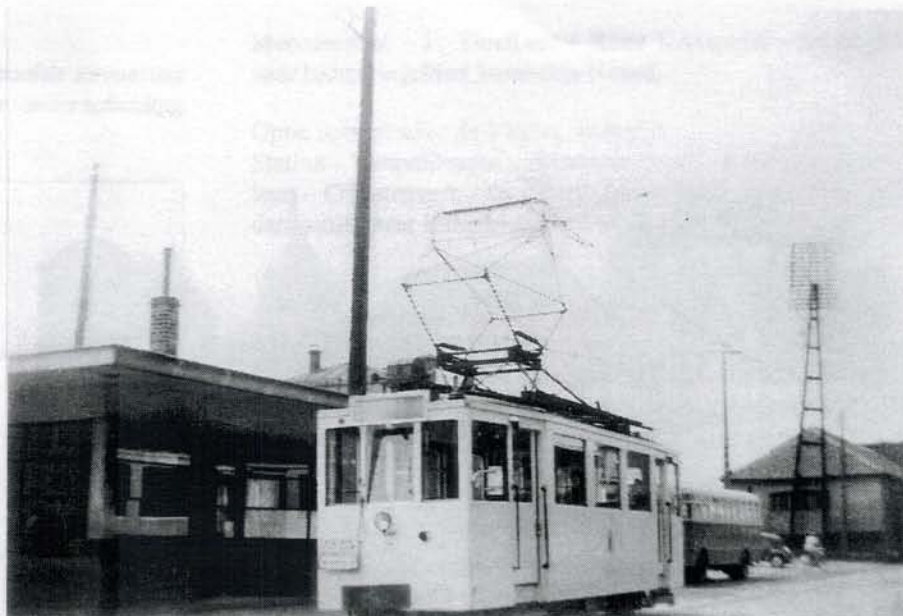
Op een mistige morgen in februari 1957 rijdt de Kustlijn-motorwagen 9817 leeg en van zijn routeborden ontdaan door het centrum van Kortrijk. Deze wagen was toen samen met zijn collega 9730, om een mij ongekende reden, naar Kortrijk overgebracht om op lijn D naar Deerlijk dienst te doen. Dit was echter slechts van korte duur. Ik kan mij best voorstellen dat de 240 cm brede kustwagens (de normale standards waren smaller) soms wel hier en daar op het Kortrijkse net moeilijkheden opleverden.

Foto 13

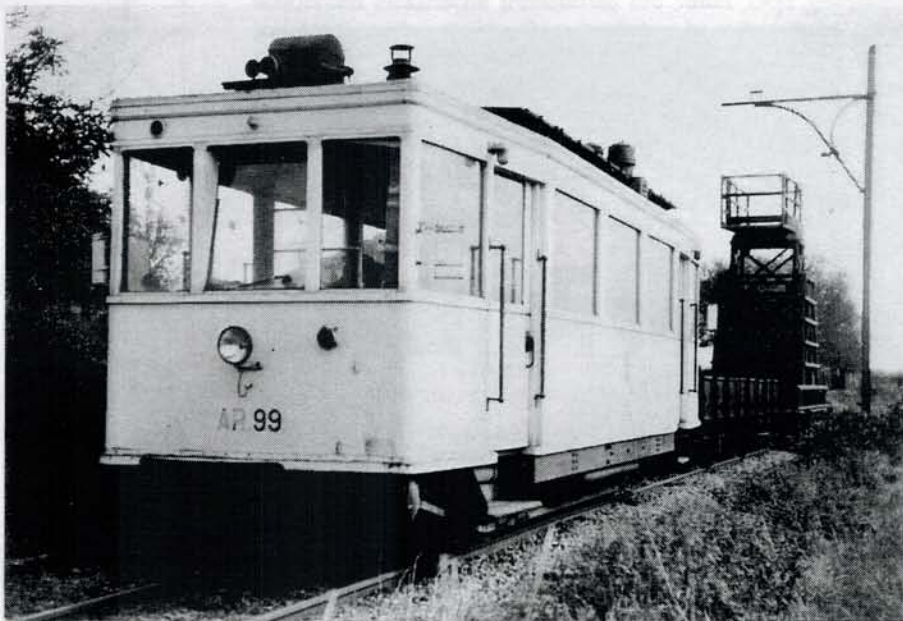
AR 243 met schaarbeugel in juni 1954 aan het Kortrijkse station, in dienst op de AR-lijn naar Heule en Geluwe. Er reden toen twee AR's op deze lijn, naast de 243 had ook de 255 een pantoograaf op het dak. Eigenaardig genoeg was de genoemde lijn (enkelsporig en met uitwijkplaatsen) van een automatisch bloksysteem voorzien met seinalampen die de beschikking of bezetting van de volgende sectie aanduiden, zoals dit ook op sommige elektrische lijnen gebruikelijk was. Om de bestuurder het afstappen en het bedienen van de schakelaar aan elke uitwijkplaats te besparen, stond er daar een contact aan een paal boven het spoor, die bij het doorrijden met de panto in aanraking kwam en dit zonder dat er verder enige bovenleiding gespannen was.

Overigens is zoals op deze foto te zien, hier een sectie die wel door een elektrische lijn werd bediend(\*).

In 1955 werden de twee genoemde AR's afgevoerd en door de AR 236 en 246 vervangen, dewelke eveneens een panto kregen. Verbussing volgde circa 1 jaar later. Let ook op de mooie telefoonmast op de achtergrond.

Foto 14

In oktober 1957 zien we een werktrein, getrokken door AR 99, tussen Harelbeke en Deerlijk.

Foto 15

Tenslotte om dit deel af te sluiten, nog even een andere werktrein. In november 1958, op lijn L te Meise, ART 42 trekt de open wagen 59750 en ladderwagen 51560.

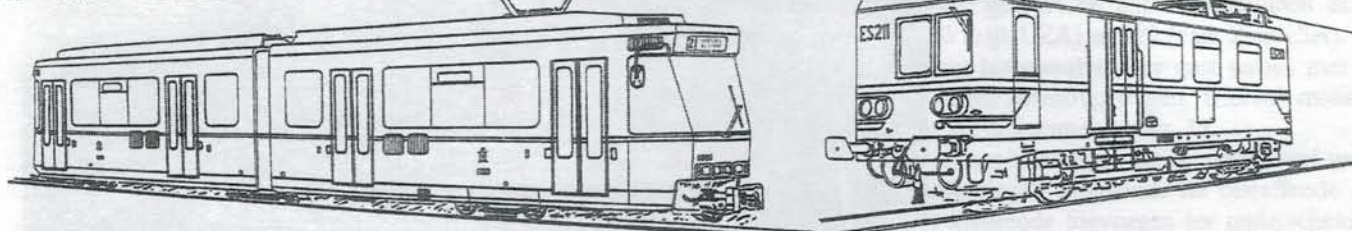


© foto's en tekst: Jacques Cohn

(\* ) n.v.d.r.: een vergelijkbaar systeem was in gebruik in de provincie Limburg waar de AR's een soort antenne op het dak hadden die de contacteurs bedienden. In praktisch alle literatuur lezen we dat de panto's nodig waren om de wisselcontacten te bedienen op de elektrische lijnen. Zij werden in Kortrijk dus ook gebruikt voor het bedienen van de signalisatie op de AR-lijnen.



# RAIL-ACTUEEL



## **(B)** materieel

### Reeksen 22 en 25

Er was aangekondigd dat met het ingaan van de nieuwe dienstregeling in december 2008 de nog resterende exemplaren buiten dienst zouden gaan. Toch zijn er nog enkele die blijkbaar aan de dans ontsnapten. Zo stond de 2224 op 4 januari in de bundel van Charleroi-Sud tussen andere e-locs maar dit uitstel zal waarschijnlijk maar van korte duur zijn.

N.S.

### Reeks 18

Eind februari kwam de eerste machine van de nieuwe reeks 18 naar Schaarbeek. Een reeks testen zullen daar worden uitgevoerd. Verwacht wordt dat deze sterke machines de zwaarste M6-stammen zullen slepen of duwen. De vrijgekomen 27-ers nemen dan op hun beurt weer de diensten over van een aantal pensioengerechtigde veteranen.

Er wordt zelfs gesproken van een inzet op de nieuwe HSL 4 met locreeks 18 en M6 tot Noorderkempen.

### Reeksen 20, 23 en 26

Door de indienstname van nieuwe Traxx-locomotieven reeks 28, hebben de reeksen 20 en 23/26 redelijk wat verschuivingen qua inzetgebied laten optekenen. De goederentreinen richting Aachen-West worden nu overwegend getrokken door nieuwe machines van de reeks 28, na het onder draad brengen van de gehele lijn 24. Vooral reeks 20 is nu nog meer naar het noordwesten verdrongen en is nu dikwijls voor een goederentrein op lijn 50a of 59 richting Zeebrugge te zien. Omdat op het Luxemburgse spoorwegnet het beveiligingssysteem 'Memor 2+' minimum vereist is, zijn zeven 20-ers (2001/2007) hiermee uitgerust, en trekken daar nog internationale treinen tussen Brussel en Luxemburg.

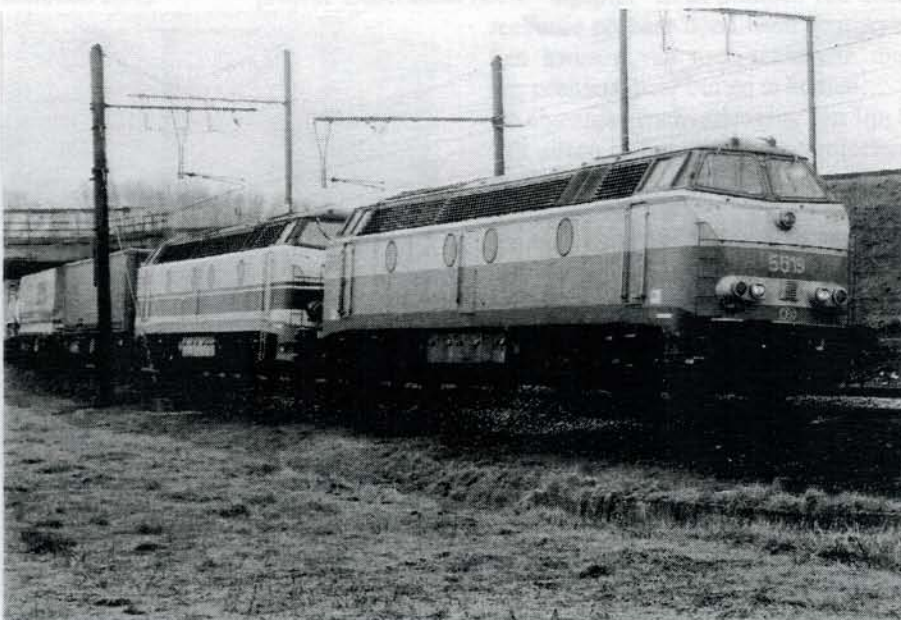
De inzet van de reeksen 23 en 26 is stilaan een aflopende zaak, die nog wordt versneld door de economische recessie. Na aankomst van voldoende locs reeks 18 zullen ook de laatste P-treinen het zonder de reeks 23 en 26 kunnen stellen.

E.H.

### Reeks 55

Ondanks geruchten om deze locs stilaan uit dienst te nemen, rijden deze kranige 55'ers nog steeds door ons land en wel in het Antwerpse. Soms is het zelfs mogelijk om een gemengde samenstelling te ontmoeten. Een zware goederentrein werd gesleept door de blauwe 5519 en de gele 5528 naar Antwerpen-Schijnpoort.

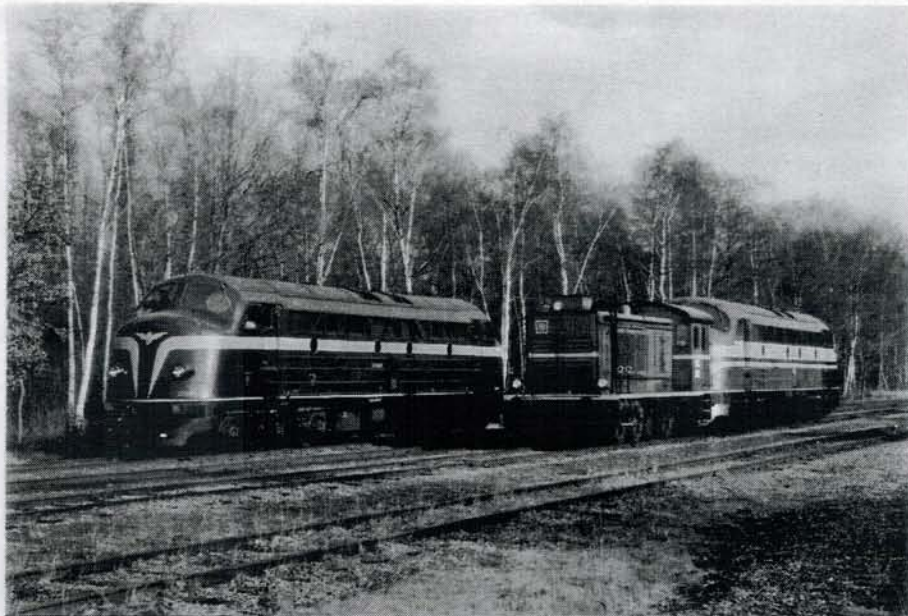
A.J.



Alain Janmart maakte deze foto op 18 februari 2009 ter hoogte van de vertakking Morsel-Lierssteenweg.

*De V 36 geflankeerd door de twee TSP locomotieven in het "Kamp van Brasschaat". 6 februari 2009,*

*foto Alain Janmart*



### **V36 Militair kamp Brasschaat**

Wie naar Essen rijdt met de trein, kan een afbuigend spoor zien dat aftakt van het wijkspoor in Kapellen.

Tot op heden behoort deze verbinding nog steeds toe aan het Belgisch leger? In de legerplaats bevinden er zich benevens enkele wijkbundels, dewelke nog met handmatig te bedienen wissels bereikbaar zijn, ook een kleine loods.

Daarin bevindt zich het unieke militaire spoorvoertuig (enige Unimogs niet te na gesproken) dat nog in dienst was bij onze strijdkrachten. We hebben het hier over een Duitse V 36 die na 1945 in handen van de geallieerde troepen kwam en daarna in Brasschaat belande. Sporadisch werd deze locomotief - met nummerplaat 42550 - gebruikt als trekkracht voor enkele platte wagons, al dan niet geladen met tanks, van of naar station Kapellen te verplaatsen.

Onlangs werd er een principeakkoord gesloten tussen het leger en de vzw Toeristisch Spoorweg Patrimonium om deze locomotief te bewaren. Vermits er een spoorverbinding bestaat, werd er gekozen om deze locomotief per spoor te vervoeren. Op vrijdag 6 februari werden twee museumlocomotieven van stal gehaald en naar Kapellen overgebracht om

de V 36 op te halen. Het was - eens te meer - een unieke gelegenheid om zeldzame foto's te maken op deze haast nooit gebruikte spoor aansluiting.

Trekkrachten waren de beide NOHAB's CFL 1603 en NMBS 202.020 die voor de gelegenheid van Schaarbeek naar Kapellen werden gebracht. Ondanks een karig winterzonnetje konden er toch mooie foto's gemaakt worden.

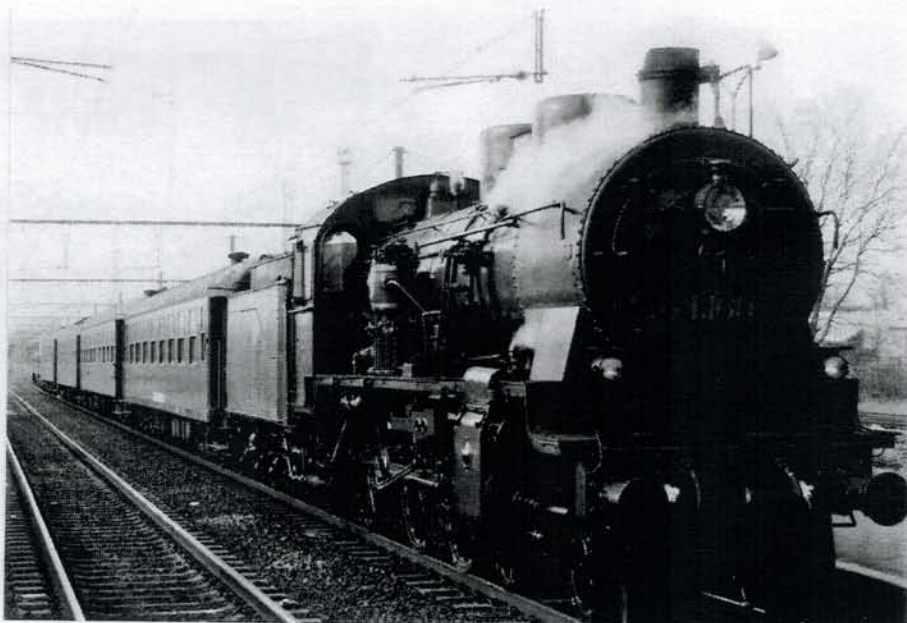
A.J.

### **Sint-Valentijntrein.**

Stilaan wordt het een jaarlijkse traditie om een speciale stoomtrein in te leggen ter gelegenheid van Sint-Valentijn. Zo ook dit jaar op 15 februari. Toen werd voor de gelegenheid de mooie P8 van TSP te voorschijn gehaald als trekkracht voor een sleep K-rijtuigen.

Achteraan zorgde de NOHAB 202.020 voor de verwarming. Deze speciale trein vertrok in Brussel-Noord en reed naar Lier, Aarschot en via de bocht van Leuven terug naar Brussel.

A.J.



*Hier staat de Sint-Valentijntrein tijdens een korte pauze in het station van Lier. 15 februari 2009,*

*foto Alain Janmart*

Een M6-BD dubbeldeksrijtuig op 18 december 2008 te Essen in een IC naar Brussel en Charleroi. Foto Suijs



exploitant



### Dienstregeling 14 december 2009: aanvullingen

- Op lijn 12 is de IR naar Brussel vervangen door een IC met M6 dubbeldeksrijtuigen. Van Essen naar Antwerpen werd de rijtijd 2 minuten langer, maar voor de reizigers vanuit Essen is er wel een winst van 6 minuten.
- De IR n-dienst Brussel – Antwerpen wordt heel de dag met M5 dubbeldeksstreinen uitgevoerd. (Deze eerste generatie dubbeldekkers ondergaat thans een renovatie).
- 's Ochtends is de IR n 3308 de verlengde P-trein 7574 die om 7u24 vertrekt uit Geraardsbergen. In de avondspits gaat de IR n 3336 vanaf Brussel-Zuid verder als P-trein naar Geraardsbergen, met aankomst om 17u41.
- De IR d Antwerpen – Ath – Lessines – Geraardsbergen heeft nu ook een gedeelte voor Tournai (Doornik) en wordt in Ath gekoppeld of ontkoppeld. 's Avonds rijdt hij vanaf Mechelen als stoptrein over lijn 27 tot Antwerpen. De laatavondtreinen missen overigens dit gedeelte naar Tournai.
- De L-treinen Antwerpen–Brussel rijden via lijn 27 en stoppen nu in Mortsel en Mortsel-Liersesteenweg in plaats van Mortsel-Deurnesteenweg en Mortsel-Oude God. Hetzelfde is van toepassing voor de IR b die tot Vilvoorde als stoptrein over lijn 27 rijdt. Voor de niet-ingewijden: Het station Mortsel-Liersesteenweg (lijn 27) ligt op ongeveer 1 km van het station Mortsel-Oude God (centrum van de stad, op lijn 25). In de weekends rijdt de IR q Antwerpen – Mechelen – Leuven als stoptrein over lijn 25 tot Kontich en vervolgens over lijn 27 tot Mechelen. Op werkdagen rijdt IC Q Antwerpen – Leuven ook via lijn 27 tot Mechelen-Nekkerspoel en is daarmee wel 6 minuten langer onderweg dan vroeger via lijn 25. Bijkomende wissels in Nekkerspoel tussen lijnen 25 en 27B zouden deze IC relatie (6 minuten) kunnen versnellen ten opzichte van de “trage” lijn 27. Vermeldenswaard is het nu in vaste dienst stoppen van reizigerstreinen in Nekkerspoel op de sporen 5 en 6. De treinen rijden vanaf Nekkerspoel via lijn 27 verder naar Muizen en Leuven via lijn 53.
- De IC B (de Benelux voor de Belgen, of den Belg voor de Nederlanders) stopt op werkdagen niet meer in Brussel-Noord, zelfs niet in de spitsuren zoals dat in de vorige RR vermeld werd. Enkel in de weekends stopt deze trein nog in Brussel-Noord tot grote ergernis van de vele Nederlanders, maar ook andere reizigers, die hier overstapten op de IC's naar Luxemburg. De reden van deze maatregel is het verhogen van de keertijd met 6 minuten om de locomotieven van front te laten wisselen. Nu zijn daar in theorie 36 minuten voor beschikbaar. Dat roept bij ons de volgende bedenking op: in de tijd van de klassieke internationale treinen werd er lustig op los gerangeerd met locomotieven, werden rijtuigen af- en aangehaakt en van de ene naar de andere trein gebracht. Hiervoor had men toen maar 15 à 20 minuten ter beschikking; thans is blijkbaar een halfuur nog onvoldoende. Overigens is onze Benelux-trein kampioen in het opbouwen van vertragingen, beperkingen en zelfs totale afschaffing van ritten. Haast vanzelfsprekend schuiven de respectievelijke spoorwegdirecties de schuld naar elkaar toe. Volgens de NS ligt de schuld bij onze type 11, volgens de NMBS zijn het de Nederlandse stuurstandrijtuigen of de splinternieuwe Traxx-locomotieven.
- Eenzelfde draaiboek is trouwens ook van toepassing over de ingebruikname van de hoge snelheidslijn naar Amsterdam. Wat er ook van waarheid mag zijn, er rijden nog steeds geen binnenlandse treinen over de HSL 4 naar de stopplaats Noorderkempem.
- Nog in verband met de nieuwe treindienst vermelden we dat de IC R Brussel – Turnhout niet meer in Mechelen-Nekkerspoel stopt maar wel in Vilvoorde.
- De IC G Antwerpen – Oostende stopt op werkdagen opnieuw te Antwerpen-Zuid. De IC P Antwerpen – Gent stopt nu ook in Beveren.
- Lijn 132 Charleroi – Couvin blijkt nog steeds de enige lijn te zijn op werkdagen zonder een gecadanceerde dienst.
- De P-trein 8606 met vertrek om 15u08 te Brussel-Zuid en aankomst om 17u50 te Arlon is in afstand de langste P-trein met 202 km. Deze trein rijdt nu alle werkdagen, vroeger alleen op vrijdag.
- De Belgisch-Franse grensoverschrijdende treindienst Quévy – Maubeuge / Aulnoye met zowel 's morgens als 's avonds 2 treinparen, is wegens gebrek aan belangstelling afgeschaft. Deze dienst werd door de Franse regio Nord – Pas-de-Calais gefinancierd. Na een proefperiode van 3 jaar komt hier nu een einde aan. Overigens was dit voor de Belgische reizigers een vrij dure zaak. Bij het opstappen in het onbemande Quévy moest men € 5,90

neertellen op de SNCF trein voor een enkele reis. Een heen en terugbiljet kostte € 8, maar daarvoor was men wel genoodzaakt om dit in Mons (Bergen) aan te kopen. (n.v.d.r.: een klantvriendelijker tariefbeleid had misschien meer reizigers kunnen aantrekken. Zo verdwijnt er opnieuw een internationale verbinding!).

- Op lijn 15 Antwerpen – Turnhout / Neerpelt hebben de doorgaande treinen 3 minuten extra rijtijd gekregen wegens uit te voeren infrastructuurwerken.

### Vertragingen en informatie

Als u wat te weten wil komen over vertragingen op de Benelux- en andere treinen, verwijzen we u graag naar de Nederlandse televisie, teletekstpagina 752, althans wat de vertraging bij aankomst betreft. Het is natuurlijk beter dan niets, maar de reeds thuis vertrokken reiziger heeft hier overigens geen boodschap meer aan. Het is bovendien opvallend dat, wat de internationale treinen betreft, deze voor ongeveer 2/3<sup>e</sup> uit België komen.

Op onze VRT is er teletekstpagina 366, maar deze blijkt al lange tijd niet actief te zijn. Op pagina 14 van het spoorboekje wordt zij wel vermeld. Ze gaat (ging) meestal over spoorwerken maar blijkt slechts zelden geactualiseerd te worden.

N.S.

### Eurostar

Sinds eind februari rijdt de Eurostar opnieuw volgens de normale dienstregeling sinds de brand die in september vorig jaar in de Kanaaltunnel woedde. Tot 22 september 2008 moest het verkeer door één tunnelkoker geleid worden, daarna stonden de beide kokers terug ten dienste van het drukke personen- en vrachtverkeer.

E.C.

### Kruidvat

Net zoals vorig jaar, lanceerde de bekende drogisterijketen een goedkoop heen- en terugbiljet geldig tussen twee Belgische stations. Het ticket aan € 8,99 was te koop van 10 tot en met 22 maart en kan nog gebruikt worden tot en met 30 juni a.s.

E.C.



Cargo

### Cobra

In vorig nummer werd de nieuwe dochteronderneming van NMBS en DBAG "Cobra" al aangekondigd. De naam is een samenstelling van "Coöperatie B-Cargo Railion". Even hardnekkig houden anderen het op Corridor B-Cargo Railion. Voor de gewone lezer telt enkel het 'huwelijk' tussen de beide.

E.H.

Op 30 januari 2009 passeerde een volledige Robeltrein Lier-Kloosterheide, op weg naar Aarschot. De trein werd gesleept door de Infra-locs 6260+6304.

foto Alain Janmart

Infrabel

spoor-  
infrastructuur

### Lijn 48 Raeren – Walheim – Stolberg (D)

Volgens bepaalde plaatselijke bronnen zouden er vanaf juni of juli 2009 terug treinen rijden op het grensbaanvak tussen Raeren en Stolberg. Deze lijn zou worden uitgebaat door Euregiobahn. Vanaf de maand november 2008 werden er de versleten houten dwarsliggers vervangen door betonnen biblocs. In het station van Raeren werden de sporen ontdaan van alle onkruid door speciale werkvoertuigen. Eens de lijn terug kan worden gebruikt zullen ertstreinen afkomstig vanuit de Antwerpse haven hierover rijden. Ten gevolge hiervan zou de enkelsporige lijn tussen Montzen en Welkenraedt terug een aanzienlijk goederenverkeer verwerken.

A.J.

### Lijn 16 Lier, werfbasis Infrabel

Tijdens de eerste maanden van dit jaar werden op de wijksporen van het station van Lier lange baantreinen gevormd. Deze zogenaamde "Robeltreinen" dienen om de nieuwe betonnen dwarsliggers te vervoeren voor de hernieuwingswerken tussen Aarschot en Heist-op-den-Berg. De dwarsliggers werden per vrachtwagen aangevoerd, waarna deze op speciale platte wagons, voorzien van sporen waarop een loopbrug met kraan deze op de juiste plaats kan plaatsen.

A.J.

### Bediening Antwerpse Metalen

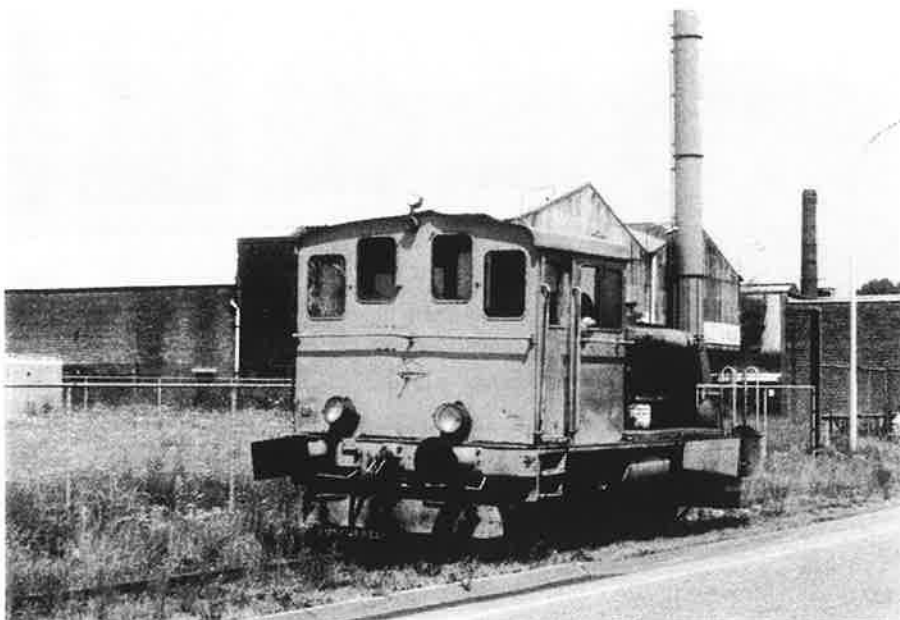
Dit metaalverwerkend bedrijf, gelegen langs het Albertkanaal, werd bediend vanuit de sectie "Far West". Platte wagons leverden platen hoogwaardig staal afkomstig uit de hoogovens van Charleroi en Marcinelle. Begin 2009 zou door verbredingswerken aan het Albertkanaal, de laatste trein deze spoorverbinding aandoen, waarbij er een stuk geschiedenis wordt afgesloten. Deze lijn behoorde destijds toe aan de NMVB en werd vanuit de stelplaats IJskelder bediend, waarbij de wagons gesleept werden door de normaalsporige stoomlocomotief 820. Deze maakte deel uit van een reeks van 4, gebouwd door Tubize tussen 1922 en 1924.



Ze zijn van het type 030T 20. In 1967 werden de locs uit dienst genomen en verschroot. Daarna werden de wagons door NMBS rangeerlocomotieven tot aan de ingang van het bedrijf gesleept. Daar werden ze door een tweeassige locomotief van het bedrijf zelf overgenomen. Deze loc werd in 1960 gebouwd door Deutz met fabrieksnummer 57156 en reed aanvankelijk bij de Stadwerke Saarbrücken. In 1990 kwam hij bij de Antwerpse Metalen in dienst.

A.J.

*Alain Janmart fotografeerde op 17 juli 2002 een privé locomotief langs het Albertkanaal met de gebouwen van de Antwerpse Metalen op de achtergrond.*



### IJzeren Rijn

Nadat men eerst akkoord was om langszij de autoweg A52 (NL) tussen Roermond en Mönchengladbach een nieuwe spoorlijn aan te leggen, heeft men na het bekijken van het kostenplaatje besloten dat dit financieel niet haalbaar was. Men wil dan toch maar het oorspronkelijk historisch tracé moderniseren, maar om Nederland tegemoet te komen zou men het ongeveer 6 km lange baanvak door het stiltegebied "De Mynweg" waarschijnlijk ondertunnelen, wat óók heel veel geld kost, maar de hagedissen mogen niet gehinderd worden. Deze diertjes verklaarden heel blij te zijn omdat zij in de toekomst dan toch geen oorbeschermers hoeven te dragen. De berichten die ons eind februari bereikten stelden alle plannen wederom in vraag.

E.C.

*Tweemaal de nieuwe toegang van Antwerpen-Centraal zoals die er op 18 januari 2009 uitzag. Zag het er langs buiten al vrij netjes uit, dan is dit zeker nog niet het geval binnenin!*

*beide foto's: Noël Suyts*

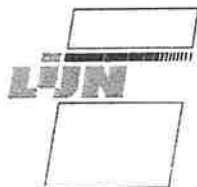
### Nieuwe stationstoegang

In december 2008 werd de tweede stationsingang en hal van Antwerpen-Centraal langs de kant van de Lange Kievitstraat ingehuldigd. Alhoewel er momenteel (voorjaar 2009) nog steeds druk gewerkt wordt aan roltrappen, liften, interieur, dak en de toegang naar de Ploegstraat is er al een, zij het ietwat verborgen, loket gekomen.

In januari 2009 werd in Brussel het grondig gerenoveerde Luxemburg-station in gebruik genomen. Ook hieraan is jaren gewerkt: het geheel is nu overdekt en als het ware overbouwd met kantoor-mastodonten.

E.C.





## Algemeen

## Tarieven

Per 1 februari 2009 werden de tarieven van De Lijn aangepast. Zoals de voorbije jaren werd er een folder uitgegeven. De voornaamste tarieven zetten we hierna op een rij:

Prijs per rit		aankoop in voorverkoop	aankoop op tram of bus
1-2 zones korte afstand	biljet	1,20 €	1,60 €
	lijnkaart	0,80 €	1,10 €
	lijnkaart %	0,60 €	0,80 €
3 + zones lange afstand	biljet	2,00 €	2,70 €
	lijnkaart	1,50 €	2,00 €
	lijnkaart %	1,10 €	1,50 €

Dagpassen	kind	1 dag	3 dagen	5 dagen
voorverkoop	1,50 €	5,00 €	10,00 €	15,00 €
tram / bus	2,00 €	6,00 €	12,00 €	18,00 €

Abonnementen De Lijn	Buzzypas - 25 jaar	Omnipas 25-59 jaar	Omnipas + 60 jaar
1 maand	20,90 €	27,00 €	23,50 €
3 maand	59,00 €	76,00 €	66,00 €
1 jaar	162,00 €	211,00 €	182,00 €

Er bestaan eveneens gereduceerde tarieven voor bepaalde categorieën reizigers en gecombineerde abonnementen met de NMBS of MIVB.

Interessant voor de openbaar vervoerliefhebber (maar natuurlijk ook voor anderen) zijn de "Jump" tarieven voor Brussel. Deze Jump-vervoerbewijzen zijn geldig op de netten van De Lijn, MIVB, TEC en NMBS (behalve op de lijnen 11 en 12 tussen de NAVO en de luchthaven en het MIVB nachtnet).

MTB - Abonnementen	Junior	Senior	Normaal
1 maand	33,00 €	37,00 €	49,50 €
1 jaar	330,00 €	370,00 €	495,00 €

Voor meer informatie kan u natuurlijk ook terecht op [www.delijn.be](http://www.delijn.be) of bij De Lijninfo op 070 220 200.

## Opmerking:

Wegens de invoering van de "MOBIB-kaart" bij de MIVB (elektronische kaart) vraagt de MIVB om de verkoop van de gecombineerde jaarabonnementen De Lijn-MIVB te stoppen. Deze nieuwe elektronische kaart is nodig om de toegangspoortjes tot de metro te openen. Maar goed nieuws is op komst, er wordt gewerkt aan één enkel tarief/ticketsysteem tegen 2012.

## Controlepersoneel

Het controlepersoneel van De Lijn mag voortaan reizigers met dwang staande houden, van het voertuig verwijderen en aftasten. Dat zijn enkele bevoegdheden van Lijncontrole, de veiligheidsdienst van De Lijn. Door de inzet van 250 Lijncontroleurs wil De Lijn de veiligheid van haar reizigers en personeelsleden nog verhogen.

Omdat veiligheid een basisrecht is investeert De Lijn elk jaar 20 miljoen euro in diverse maatregelen zoals camerabewaking, opleiding en samenwerking met scholen. Een nieuwe stap wordt nu gezet naar een professionele aanpak van de veiligheid in en rond de voertuigen.

De Lijncontroleurs hebben vier verschillende taken waarbij de rode draad is om personeel en reizigers zo goed mogelijk te ondersteunen. Ze verhogen het veiligheidsgevoel, komen eventueel tussenbeide, controleren de vervoersbewijzen en stellen proces-verbaal op en waken er natuurlijk over dat de dienstverlening vlot blijft lopen na een incident of ongeval. Tot slot kijken ze ook toe op de kwaliteit van de dienstverlening. De Lijncontroleurs hebben nu door hun erkenning als veiligheidsagent bijkomende bevoegdheden. Zo mogen zij nu (stoute) reizigers verwijderen, deze vatten en een half uur vast houden en een oppervlakkige aftasting uitvoeren. De Lijncontroleurs kregen daartoe een specifieke opleiding van in totaal 168 uur. Ze moesten ook een examen passeren dat werd afgenomen door de federale overheid en de politie. Ze zijn herkenbaar aan een nieuw grijs uniform met daarop het logo van De Lijn en dit van Vigilis (veiligheidsagent).

In totaal zijn er nu ongeveer 250 Lijncontroleurs die de beschikking hebben over radioverbindingen, GPS en 32 moto's en daarvoor bij hun taak via de dispatchings ondersteund worden. Daarnaast zijn er nog 224 mensen ter ondersteuning zoals tweede persoon in voertuigen, lijnspotters, plaatsbewijzen-toezichters, premetrotoezichters, straathoekwerkers en schoolspotters.

Per entiteit hebben we volgende cijfers, waarbij we onder andere rekening moeten houden met het aantal gereden kilometers.

entiteit	man	vrouw	totaal
Antwerpen	79	9	88
Oost-Vlaanderen	75	5	80
Vlaams-Brabant	45	1	46
Limburg	11	4	15
West-Vlaanderen	17	4	21
samen	227	23	250

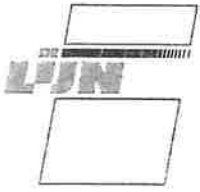
## Magazine

Nieuwslijn is de naam van een magazine dat De Lijn zinnens is om maandelijks (gratis) te verspreiden.

Het zal artikels in verband met het openbaar vervoer, mobiliteit in het algemeen, info over evenementen, "lifestyle" en natuurlijk de nodige reclame bevatten.

*Op de foto rechts berijdt op 16 januari 2009 PCC 7050 (lijn 8) de eindlus Eksterlaar, die binnen enkele maanden enkel nog voor lijn 11 dienstig blijft. Op de voorgrond het dubbele kruispunt voor lijn 8. "Occasies" slaat hier nog niet op de tram.*

*Foto Luc Couscheir.*



## Antwerpen

### Reclame-trams

7005	Egypte	sinds februari 2009; ex Mango
7041	Lycamobile	sinds januari 2009; ex Terre Bleue
7042	MNM	sinds januari 2009; ex Radio Donna
7051	Mango	sinds december 2008 hernieuwde versie
7055	Ortel	sinds februari 2009; ex Gini
7060	Mango	sinds februari 2009, ex Converse

### Laatavondritten

Sinds 12 december 2008 rijden de trams (en bussen) langer. De Lijn zorgt op die manier de klok rond voor openbaar vervoer in Antwerpen. Uit de perstekst geven we dit mee aan de lezer: "Sinds de start van het vernieuwde nachtbussennet in januari 2007, namen bijna 27000 reizigers de nachtbus. Op vrijdag en zaterdag na 22 uur maken 6400 tot 10000 reizigers gebruik van het Antwerpse net. Het succes van deze bussen en trams en onderzoek bij De Lijn tonen aan dat er vraag is naar uitbreiding van het laatavondvervoer. Vanaf 12 december rijden de trams op vrijdag en zaterdag een uur langer en sluiten ze naadloos aan op de nachtbussen. Een uitgangstad als Antwerpen heeft hier nood aan. Bij de start van lijn 6, een jaar geleden, die ook Metropolis aandoet, was er vraag om de tram langer te laten rijden om mensen na de laatavondfilm terug thuis te brengen. Vandaag realiseren we dit door een extra aanbod. Nachtelijk openbaar vervoer kan bovendien het aantal weekendongevallen verminderen."

*(n.v.d.r.: er was en is wel een specifiek probleem voor lijn 6. Deze wordt gereden vanuit de stelplaats PAL, vlakbij het eindpunt Metropolis gelegen. Het gevolg is dat de terugrit vanaf Olympiade ongeveer nul passagiers heeft. Misschien toch maar een gratis suggestie van onze kant meegeven. Laat ook enkele welbepaalde diensten rijden door Hoboken. Op die manier rijden er 's morgens een half uur vroeger trams vanuit Olympiade op lijn 6. Omgekeerd kunnen ook de laatste diensten van deze lijn dan inrukken naar Hoboken. Overigens moeten dat niet noodzakelijk Hermelijnen zijn.)*



Van de gelegenheid werd opnieuw gebruik gemaakt om de aandacht te vestigen op de al bestaande nachtbussen, die ook uitgebreid worden naar de Antwerpse randgemeenten. Ook het TOV-biljet (terug naar huis met de taxi) werd gepromoot.

Het laatavondvervoer gebeurt op alle 12 tramlijnen en de buslijnen 17 (naar Wilrijk UZA) en 772 (naar Zandvliet).

Het invoeren van het laatavondvervoer gaat samen met het invoeren van specifieke dienstregelingen. Hiervan maakten we al gewag in ons vorig nummer op blz. 12.

We moeten hier wel aan toevoegen dat er nogal veel wordt verwezen naar toelichtingen aangaande de betreffende dag van de week. Een kleurcode toevoegen ter onderscheiding van de verschillende dagen, zoals dit al enkele jaren bij de MIVB gebeurt, zou wellicht duidelijker zijn.

Voor 2009 zijn er alvast deze uitzonderingen: op vrijdagden 2 januari en 22 mei wordt er gereden volgens de zaterdagdienst met laatavondvervoer. Op maandag 20 juli wordt er daarentegen gereden als op een zaterdag zonder laatavondvervoer. In verband met officiële feestdagen wordt er dit jaar volgens de zondagdienst gereden op: donderdag 1 januari, maandag 13 april, vrijdag 1 mei, donderdag 21 mei, maandag 1 juni, dinsdag 21 juli, zaterdag 15 augustus, zondag 1 november (jawel, een zondagdienst op een zondag), woensdag 11 november en tenslotte vrijdag 25 december.

### Projecten + 1 jaar

Slecht nieuws in verband met de tramverlengingen. Zelfs de onlangs goedgekeurde projecten naar Mortsels en Wijnegem lopen nogmaals vertraging op van (een gokje) minstens een jaar. Over de oorzaak kunnen we in mensentaal heel kort zijn: geen geld, de financiering geraakt niet rond.

### De laatsten zullen de eersten zijn

Als uitzondering op wat hiervoor geschreven staat, is de ingebruikname van de tramverbinding in de Dascottelei nakend. Als alles volgens plan verloopt rijdt lijn 8 vanaf 15 mei verder tot Silsburg. Dit project werd door De Lijn zelf onder handen genomen, in tegenstelling tot al de andere geplande werken die vallen onder de BAM(\*), dewelke de uitvoering van alle mobiliteitsprojecten uitvoert. We hebben reeds kunnen vaststellen dat diezelfde BAM inmiddels het project Dascottelei heeft "ingepikt" en de pluimen van deze realisatie op haar hoed heeft gestoken.

Een kwestie van toch tenminste met iets positiefs naar buiten te komen... . De eigenlijke tramverlenging van lijn 8 valt uiteen in een aantal deelprojecten. In ons vorig nummer werd al melding gemaakt van de aansluiting van de sporen vanuit de Dascottelei op deze van lijn 24 in de Herentalsebaan. Bij het ingaan van de winterstop was deze klus nagenoeg afgewerkt. Aan de kant Eksterlaar werden de nieuwe sporen al gelegd tot juist tegen de bestaande eindlus van de lijnen 8 en 11. Na de verlengde winterstop vanwege het vriesweer, gingen de werkers van Strukton vanaf 12 januari terug aan de slag. In de eindboog werd een kruispunt voor dubbelspoor geplaatst voor de verlenging van lijn 8. Het middelste

spoor (terminus lijn 11) werd opgebroken, zodat sindsdien de twee lijnen nog maar over één spoor beschikken.

Wetende dat lijn 11 over ongeveer dubbel zoveel eindpuntrust dan lijn 8 beschikt en het al eens niet in de juiste volgorde invoegen van bijkomende spitstrams van de beide lijnen, was het op zijn zachtst gezegd al eens dringen geweest op het Eksterlaar. Er was gewoon geen uitwijkmogelijkheid voorhanden.

Voorzag het oorspronkelijke plan om de sporen in de Dascottelei te verbinden vanuit en naar de bestaande eindlus dan werd het tenslotte het volgende: lijn 8 loopt rechtdoor via de geciteerde kruising terwijl lijn 11 voortaan zijn eindpuntrust neemt op het oude spoor van lijn 8.

Wat niet opnieuw werd aangelegd bij de vernieuwing van de sporen, is de verbinding, door middel van overloopwissels, tussen de lijnen 8 en 11. Gelet op het hiervoor geschetste probleem om de trams in de juiste volgorde te krijgen is hier een kans verkeken. We kijken al uit naar het rangeerwerk in geval van een defecte tram.

De gehele reconstructie vond plaats in het weekeinde van 31 januari en 1 februari 2009. Lijnen 8 en 11 namen hun eindpunt aan de lus Groenenhoek en op het overblijvend gedeelte namen pendelbussen de dienst over.

Nog in december 2008 werd er ook in de eindlus Silsburg gestart met de voorbereidende werken om de keerlus aan te passen aan de komst van een tweede lijn. De trams van lijn 24 gebruikten gedwongen het binnenspoor zodat het andere kon vernieuwd en verplaatst worden. De keerlus zelf wordt veel ruimer en komt daarmee toch weer zo'n volle 20m verder naar de randgemeenten te liggen. De perronsporen zelf werden zodanig geplaatst dat ze over een maximale lengte in rechte lijn kunnen liggen. De plaatsing van de nieuwe sporen gebeurde hier in het weekeinde van 7 en 8 februari 2009. De trams van lijn 24 keerden terug aan de lus Engelselei, de rest van het traject reden er pendelbussen die terugkeerden aan de terminus van buslijn 20 in Wommelgem

In de volgende weken werden nog de perrons, wachthuisjes enz. vernieuwd. Ook hier vermelden we dat een eerste plan voorzag in het omkeren van de lus naar wijzerzin, dus mét kruispunt. Al vrij vlug werd er opgemerkt dat er een conflict zou ontstaan met het samenvallen met de bushalte van de bundel 420 richting Antwerpen.

(\* BAM staat voor Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel

### Nieuwe diensten lijnen 8 en 11

De verlenging van lijn 8 gaat meer te rijden diensten noodzakelijk maken. Louter bekeken vanuit het oogpunt van de rijtijd is dit heen en terug minder dan 10 minuten, maar daar komt uiteraard nog wachttijd aan de verkeerslichten bij. Dat maakt dus minstens twee diensten in de daluren en drie in de spits extra.



*Op deze foto zijn de nieuwe sporen te zien waaraan binnen enkele weken de trams van de lijnen 8 en 24 hun eindpuntrust kunnen nemen. Silsburg 8 februari 2009*

*foto: Alain Janmart.*

Een bijkomend gegeven is het verdichten van de dienst gedurende de ruime spits tot een 6'-frequentie. In de daluren moeten er dan 10 en in de spits 16 diensten rijden.

Voor lijn 11 worden dat 7 diensten in de daluren en 11 in de spits. Ook hier gaat men naar een 6'-dienst in de spits. Naast een beter aanbod naar de reiziger moet deze meer inzet op lijn 11 ook gezien worden als compensatie voor het wegvallen van de gekoppelde tramstellen en Hermelijnen op deze lijn ten gunste van lijn 8. Zowel 's ochtends als 's avonds zijn er twee diensten van lijn 8 die door Hoboken gereden worden. Lijn 11 komt terug volledig vanuit PAL. Opvallend zijn de vele diensten op lijn 8 die slechts anderhalve slag echt op hun lijn zelf rijden. Bijna de helft van hun prestatie is in- en uitruktijd! Of er zoveel mogelijk Hermelijnen (en gekoppelde stellen) in de basisdienst worden ingezet zal moeten blijken.

L.C.





## Stelplaats “Kiel”

Er duiken steeds meer geruchten op in verband met de bouw van een nieuwe stelplaats in het zuidelijk deel van Antwerpen (men is nog steeds niet gestart met de bouw van de stelplaats in Deurne/Wijnegem).

Genoemd wordt een stuk grond, gelegen in de buurt van de Kolonel Silvertopstraat en de Generaal Armstrongweg, aan de lijnen 4 en 24, ongeveer aan de overzijde van het Kielpark. In de omgeving van de toegangswegen naar de autosnelwegen liggen er een aantal gronden die geen specifieke bestemming hebben en eventueel in aanmerking kunnen komen. In dit verband moet men in gedachten houden dat de stelplaats Hoboken moet vernieuwd en aangepast worden.

Voor de uitrijwisselkam is tot op de draad versleten en vormde al de aanleiding tot verschillende ontsparingen. Dit is eveneens de reden dat er maar zes Hermelijnen (op de twee uiterste sporen met de grootste draaistraal) kunnen overnachten. Bovendien ligt deze stelplaats nu volledig tussen de bebouwing en zijn er al meerdere klachten geweest van (een gedeelte) van de omwonenden. Een nieuwbouw op het Kiel, zou tezamen met de verkoop van de oude site als bouwgrond, neerkomen op een nuloperatie of een win-win operatie zoals dat zo mooi heet.

## Plannen voor de stad Mechelen

We komen hierna uitgebreid terug op ons last-minute bericht over de terugkeer van de tram in Mechelen. Overigens steken in deze pre-electorale tijd in nog andere steden dergelijke plannen de kop op. Tijdens een persconferentie, gehouden op 2 december 2008, te Mechelen werd door de bevoegde minister, de burgemeester en de schepen van mobiliteit van de stad toelichting gegeven over de toekomstprojecten in Mechelen zelf en de ruime omgeving.

Uit de perstekst onthouden we het volgende:

Er is nood aan hoogwaardig openbaar vervoer wil men beletten dat zowel het centrum als de toevoerwegen dichtslibben. *(n.v.d.r.: Mechelen kent omwille van zijn ligging halverwege Brussel en Antwerpen en de nabijheid van de luchthaven een vrij spectaculaire groei.)* De minister en het stadsbestuur zijn dan ook overtuigd dat een lightrail naar Mechelen en een tram in de stad goede oplossingen zijn om de mobiliteitsproblemen aan te pakken. De minister geeft opdracht aan De Lijn om dit mee te nemen in de vernieuwing van het Pegasusplan, die in het voorjaar moet voltooid zijn.

Mobiliteit in Mechelen:

Nieuwe projecten, die belangrijke gevolgen zullen hebben op de mobiliteit, staan op stapel. De grootste ontwikkeling is gepland in de wijk achter het station, de Arsenaalsite en Raghenosite met kantoren en woningen, die heel wat extra mobiliteit zal genereren. Het is de ambitie van de stad om het autogebruik te beperken tot ongeveer 40 %. Zonder extra openbaar vervoer in te zetten, kunnen deze doelstellingen niet gehaald worden. Ook in het noorden van Mechelen staan er ontwikkelingen op stapel. Het industriegebied Mechelen Noord, een nieuw algemeen ziekenhuis langs de R6 en de omgeving van het Keerdok. In Mechelen werken momenteel ruim 50000 mensen, dat aantal groeit en ook het inwonerstal blijft stijgen. Het is momenteel al langzaam rijden op de Vesten (de binnenstadsring). De doortrekking van

de R6 *(n.v.d.r.: de onvolledige buitenring, die dus eigenlijk geen ringweg vormt)* en de realisatie van een bypass achter het station moeten de binnenstad ontlasten van doorgaand verkeer. Er is dus nieuw openbaar vervoer nodig, maar extra bussen inleggen volstaat niet. Vandaag heeft Mechelen al een groot aantal buslijnen. Onder andere van de Bruul wordt maximaal gebruik gemaakt door de busreizigers. Er moet dus gekozen worden voor hoogwaardig openbaar vervoer.

## Tram in Mechelen?

Een tramverbinding tussen het station en het centrum van de stad, doorgetrokken naar het noorden, zou een goede oplossing zijn. Op die manier worden de ontwikkelingen aan het station (dat bovendien een groot mobiliteitsknooppunt is waar treinen en streekbussen samenkomen *(n.v.d.r.: en ook de stadsbussen)*) en het centrum verbonden. Maar wordt er ook een link gemaakt met de stadsontwikkeling in het noorden, de geconcentreerde woonkernen zoals Otterbeek, de tewerkstellingszone Mechelen Noord, de geplande ziekenhuissite en eventueel het voetbalstadion. Ook kan deze tramlijn aansluiten op park&ride parkings. Niet alleen aan het station, maar ook aan de E 19 in het noorden kan P&R en de tram de automobilist aanzetten om de overstap te maken. De tram zou over de Vesten kunnen rijden, aan de oostelijke of westelijke kant of zelfs door het stadscentrum.

De mogelijkheden van de verschillende tracés moeten nu verder bestudeerd en overlegd worden.

Lightrail van en naar Mechelen:

Ook de toegangswegen naar de stad slibben dicht en daarom is het noodzakelijk om daar extra openbaar vervoer in te zetten. Mechelen wordt nu al uitgebreid bediend door de trein. Maar een missing link is de verbinding Boom – Willebroek – Mechelen. Tussen Boom en Mechelen ligt er wel een spoorlijn maar er rijdt geen rechtstreekse trein.

*(n.v.d.r.: op de bedoelde spoorlijn rijdt er ondanks elektrificatie zelfs geen enkele trein.)*

Een lightrail over de treinsporen laten rijden van Boom over Willebroek en Hombeek naar Mechelen zou aan heel wat mensen een betere mobiliteit geven. Deze lightrail zou dan in Boom kunnen ingepast worden in een uitgebreider net van lightrail, o.a. tussen Boom en Antwerpen. In Mechelen kan de lightrail aankomen aan het station en zelfs verder rijden naar het noorden van de stad.

De Lijn vernieuwt toekomstplan openbaar vervoer:

De Lijn krijgt opdracht van de minister om de Mechelse lightrail mee te nemen in het vernieuwen van het Pegasusplan, het openbaar vervoerplan voor de regio. Dat staat gepland voor het voorjaar van 2009.

*(n.v.d.r.: er volgt dan nog een verklarende tekst over wat lightrail inhoudt, maar de redactie van Rail-Revue is er van overtuigd, dat in tegenstelling tot sommige politici, de lezers dit al vele jaren weten.)*

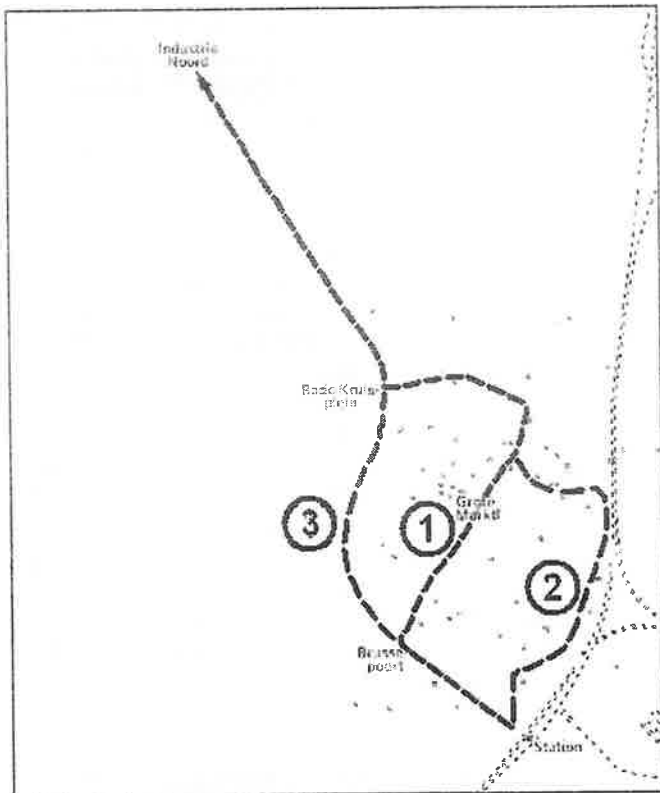
Mogelijke tracés:

Gedeelte over treinlijnen:

Vanaf het station Boom (mogelijk rechtstreeks over lijn 52 verder naar en van Antwerpen) passeert men de spoorbruggen over de Rupel en het Zeekanaal en takt men af via de nu niet gebruikte verbindingsboog naar Willebroek op lijn 54. Deze spoorlijn wordt verder gevolgd en met een nieuwe stopplaats te Hombeek gaat het verder tot Mechelen. Vanaf het station gaat het dan verder als tram.

**Tramtracés:**

(n.v.d.r.: zonder een voorkeur voor een bepaalde uitvoering hebben we zelf een volgorde toegekend ter onderscheiding van de verschillende opties.)



**Optie 1: tram door het centrum:**

Station – Leopoldstraat – Brusselse Poort – Hoogstraat – Korenmarkt – IJzerenleen – Grote Markt – F. De Merodestraat – E. Tinellaan – Rode Kruisplein – en verder naar Industriegebied Mechelen Noord.

**Optie 2: tram over de Vesten, oostelijk:**

Station – H. Consciencestraat – H. Speecqvest – Ragheno-plein – Zandpoortvest (Nekkerspoel) – Keizerstraat – Vee- markt – Varkensstraat (omgeving Grote Markt) – F. De

Merodestraat – E. Tinellaan – Rode Kruisplein – en verder naar Industriegebied Mechelen Noord.

**Optie 3: tram over de Vesten, westelijk:**

Station – Leopoldstraat – Brusselse Poort – Koningin Astrid- laan – Olivetenvest – G. Gezellelaan – Rode Kruisplein – en dan verder naar Industriegebied Mechelen Noord.

We gaan overigens niet in op mogelijke andere opties. We zouden al heel blij zijn als er ooit een (echte) trein zou rijden tussen Mechelen en Boom (en verder naar Antwerpen), maar dan zal er allicht meer dan eens overlegd moeten worden met de diensten van het Zeekanaal over de openingsmoda- liteiten van de al geciteerde bruggen.

**Tenslotte nog dit:**

Tijdens de presentatie toonde men ons een gemanipuleerde foto van een Duits “S-Bahn”-treinstel in de huisstijl van De Lijn met bestemming P&R Mechelen Noord in een fictief ondergronds station Mechelen...

In werkelijkheid is de 423 417 van de DBAG één van de honderden elektrische treinstellen die vanaf 1997 gebouwd werden voor de vernieuwing van het voorstadsverkeer en de landelijke stoptreindiensten. De foto werd vermoedelijk genomen in een van de ondergrondse trein- en metrostations van Frankfurt am Main. De vermelding RMV – Rhein-Main-Verkehrsverbund – betekent dat het stel wordt ingezet bin- nen een zogenaamde vervoerunie met o.a. eenvormige tarie- ven en plaatsbewijzen voor elke vorm van openbaar vervoer binnen dit gebied. Al is dit in Vlaanderen/België nog dromen tot tenminste 2012...

**Bedenking:** samen met de minister maken wij de bedenking dat er al jaren een elektrische spoorlijn ligt te roesten tussen Boom en Willebroek (en verder naar Mechelen). Het zou zelfs mogelijk zijn om een doorgaande stoptreindienst in te richten tussen Antwerpen – de Rupelgemeenten – Mechelen – Hofstade en dan verder naar Brussel. Op de lijnen 52 en 53 is dit zeker zonder grote problemen in te passen. Het grootste euvel is wellicht de kanaalbrug te Boom die altijd open staat voor die éénzame boot en slechts zakt als er een trein is.



*Het bewuste DBAG treinstel 423 417 te Mechelen*

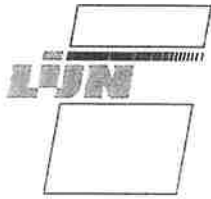
**Nieuwe snelbus langs A12**

Vanaf mei 2009 komt er een nieuwe snelbuslijn langs de A12 tussen Boom via Willebroek naar Brussel.

Doelstelling is om de noordelijke Brus- selse Ring te ontlasten, de toekomstige industriezone Westrode (A12) te bedie- nen en om de capaciteitsproblemen op de bestaande bussen op te lossen.

Deze nieuwe lijn 461 zal samen met de bestaande lijn 460 op weekdagen tij- dens de spits elk kwartier rijden en in de daluren elk halfuur. De jaarlijkse kostprijs bedraagt 1,27 miljoen euro.

L.C.



West -  
Vlaanderen

### Stationsomgeving Oostende

Tezamen met het stadsbestuur en de NMBS als voornaamste partners gaat De Lijn deze omgeving onder handen nemen. Zoals dat de laatste jaren al in zoveel stationsomgevingen is gebeurd komen er naast een multimodaal verkeersknooppunt ook de nodige (kantoor-) gebouwen. Het is de bedoeling dat tegen 2014 een nieuwe stel- en werkplaats in gebruik kan genomen worden aan de Slijkensesteenweg voor 50 trams en 80 autobussen. De bestaande opstelsporen, het nog vrij jonge

gebouw en de keerlus door de wijk verdwijnen. In de plaats komt er een keerlus aan het station.

### Stelplaatsverdeling

Hierna de stelplaatsverdeling van de autobussen van de entiteit West-Vlaanderen, najaar 2008. We geven hierna het type en nummers van de autobussen per onderhoudscentrum.

Eerst komen de belbusjes, dan de midibussen, de standaard- en tenslotte de gelede bussen aan bod. Een streepje tussen de nummers slaat op de hele reeks, een komma tussen de nummers betekent dat nog enkel deze specifieke nummers in park zijn. Inmiddels zijn ook weeral de oudste exemplaren van de (bel)bussen ter ziele gegaan. Ook de laatste A600 autobussen uit de 26.. reeks zijn hetzelfde lot beschoren. Let even op het groot aantal reeksen belbussen in de stelplaats Ieper. (G = geleed; M = midibus) J.V.D.C.

Regio	(51) ASSEBROEK		(52) OOSTENDE	(53) KORTRIJK	(54) IEPER
stelplaats	Assebroek, Koekelare Zwevezele	Knokke	Oostende Adinkerke	Kortrijk Geluwe	Ieper Diksmuide
<b>Pro City</b>			4034-4036, 4172	4171	4029-4031, 4042 4168-4170, 4173 4330-4337, 5073-5078
<b>Sprinter</b>					3490
<b>CITO</b>				4165-4167	
<b>T 2000M</b>				4477-4483	
<b>A 308</b>	3979-3985, 4127-4129 4131-4138, 4252-4277				
<b>A 309</b>	4700-4706, 4964-4969	4695-4699	4691-4694	4970-4979	
<b>T 2000</b>	5006-5015, 5150-5157		5158-5167	3972-3978, 4590-4602 4996-5005, 5136-5149	3968-3971
<b>A 300</b>			3201-3218		
<b>A 330</b>			4896-4901		
<b>A 360</b>	4043-4053		3737, 3738, 3760-3773		
<b>A 600</b>	3639-3652, 3654	2921-2930	2422	3626-3638	2882-2895
<b>T 2000G</b>			5158-5167	4451-4459	
<b>AG 300</b>	5242-5247		3417-3421, 4158-4160, 4630-4636		4161-4164
<b>AG 500</b>	3356-3364			3365, 3366	3367



De vrienden van het trammuseum Woluwe organiseerden op 17 januari 2009 een bezoek aan de nieuwe stelplaats. Het was de gelegenheid om enkele plaatjes te schieten.

foto: Luc Couscheir.

## Metro

Op 4 april 2009 wordt de Brusselse metro grondig gehestructureerd. Vanaf dan wordt lijn 2 een ringlijn, of toch bijna. Het is dan tevens definitief voorbij met de lijnen 1A en 1B en krijgen we de volgende lijnen:

- 1 Stokkel – Merode – Kunst-Wet – De Brouckère – Weststation; een ingekorte lijn 1B.
- 2 Simonis (Elisabeth) – Rogier – Kunst-Wet – Zuidstation – Weststation – Simonis (Leopold II); de bijna ringlijn, versterking op de ring voor lijn 6. Simonis (Elisabeth) ligt op niveau -2, eindstation. Simonis (Leopold II) is de naam voor het niveau -1, tot nog toe in gebruik voor lijn 1A. Er ligt overigens wel een verbindingsboog tussen de beide stations die vanaf niveau -1 aansluit met het eindpunt op niveau -2 voorbij Elisabeth, daar waar de stellingen hun vertrek afwachten.
- 5 Herrmann-Debroux – Merode – Kunst-Wet – De Brouckère – Weststation – Erasmus; een samenvoeging van de zuidelijke takken van lijnen 1A (Herrmann-Debroux) en 1B (Erasmus).
- 6 Simonis (Elisabeth) – Rogier – Kunst-Wet – Zuidstation – Weststation – Simonis (Leopold II) – Koning Boudewijn.; de verlengde lijn 2 plus de oude noordelijke tak van lijn 1A (Koning Boudewijn).

Hieruit blijkt dat lijn 2 in principe een versterking vormt voor lijn 6. Lijn 1 versterkt lijn 5 op het centrumgedeelte en bedient de tak naar Stokkel.

Als aanvulling hierop zijn er de tramlijnen 3 en 4 op de Noord-Zuid-as.

- 3 Noordstation – Rogier – De Brouckère – Zuidstation – Vanderkindere – Churchill.
- 4 Esplanade – Rogier – De Brouckère – Zuidstation – Vanderkindere – Stalle.

Tramlijn 3 is een versterking van lijn 4. Deze twee lijnen liggen in het centrum in tunnel, daarbuiten beschikken zij grotendeels over een eigen bedding.

Overstapstations tussen de verschillende lijnen zijn Rogier 2, 3, 4, en 6, De Brouckère 1, 3, 4 en 5, Zuidstation 2, 3, 4 en 6, Weststation 1, 2, 5 en 6, Kunst Wet 1, 2, 5 en 6.

Deze herstructurering vormt zowat het sluitstuk van een proces van inkortingen van tram- en buslijnen en de creatie van enkele nieuwe lijnen. Een neveneffect is het meer verplicht

overstappen op langere verbindingen, wat gecompenseerd zou moeten worden door snellere rijtijden op de vernieuwde lijnen.

Het is vrijwel zeker dat er in de volgende jaren nog bijkomende BOA-metrostellen geleverd worden. De eerste generatie stellingen uit 1976 begint trouwens al op gevorderde leeftijd te komen.

## Nieuwe stelplaats

De nieuwe tramstelplaats in Haren wordt in gebruik genomen. Al enige maanden staan er al diverse tramtypes opgeslagen. Omdat ook de tramstelplaats van Woluwe, inclusief het MSVB museum een grondige verbouwing ondergaat was er de laatste maanden een acuut tekort aan stallingsruimte voor de (museum)trams. Een aantal trams werd 's nachts op diverse plaatsen van het net opgesteld.

In 2008 verzorgde Haren nog slechts een beperkt aantal diensten. Naarmate de opstelcapaciteit van de nieuwe stelplaats toeneemt zal ook het aantal gereden diensten van daaruit verhogen.

Het terrein ligt op een strook grond naast de al in de jaren zeventig gebouwde bus-, werk- en tramstelplaats.

In een eerste fase is er plaats voor een dertigtal trams (aantal afhankelijk van de lengte van de trams), later nog uit te breiden tot een honderdtal. In de nabije toekomst zullen de trams ook via de Leopold III-laan naar het Meiserplein gaan rijden. Ook een nieuwe tramlijn naar de NATO wordt dan mogelijk.

Enkele technische gegevens:

5 sporen met een totale lengte van 225m, mogelijkheid tot uitbreiden tot 14 sporen.

Afhankelijk van het type tram kunnen er op termijn volgende hoeveelheden trams staan:

140 wagens reeks 7700 (er zijn er 127 + 1)

112 wagens reeks 7900 (61 gebouwd)

140 wagens reeks 2000 (51 stuks gebouwd)

90 wagens reeks 3000 (49 afgeleverd en 136 besteld)

70 wagens reeks 4000 (19 afgeleverd en 16 besteld)

En hier blijft het niet bij, er komt ook een nieuwe stelplaats in het zuiden van de agglomeratie.

L.C.

Wegens plaatsgebrek dienen we de bijdrage van Dhr. Raf Bonte "Brussel, de netwijzigingen 1967-68" naar ons volgende nummer te verschuiven, waarvoor onze verontschuldiging.

Het redactieteam

*De tot tweerichtingswagen omgebouwde 7042 pendelde tussen de nieuwe stelplaats en de ingang van het immense MIVB-complex van Haren.*

*foto: Luc Couscheir*



Werkwagen 34 + 117 op de Houtweg.  
Foto: Luc Couscheir

Aardgasbus 8680 op lijn 69 in de omgeving van de Reyerlaan op 9 november 2008.  
foto: Luc Couscheir

Geflankeerd door zijn voorganger 8815 uit 1985 en zijn opvolger 8878 uit 2008 staat de 8835 in de stelplaats Haren.  
1 februari 2009. foto: Luc Couscheir

## DIESELCLUB en ook wat gas

De MIVB is volop bezig zijn autobuspark te vernieuwen. Dat was dan ook een reden voor onze vrienden uit Woiuwe om de voorbije maanden een aantal afscheidsritten te organiseren.

### MERCEDES CITO

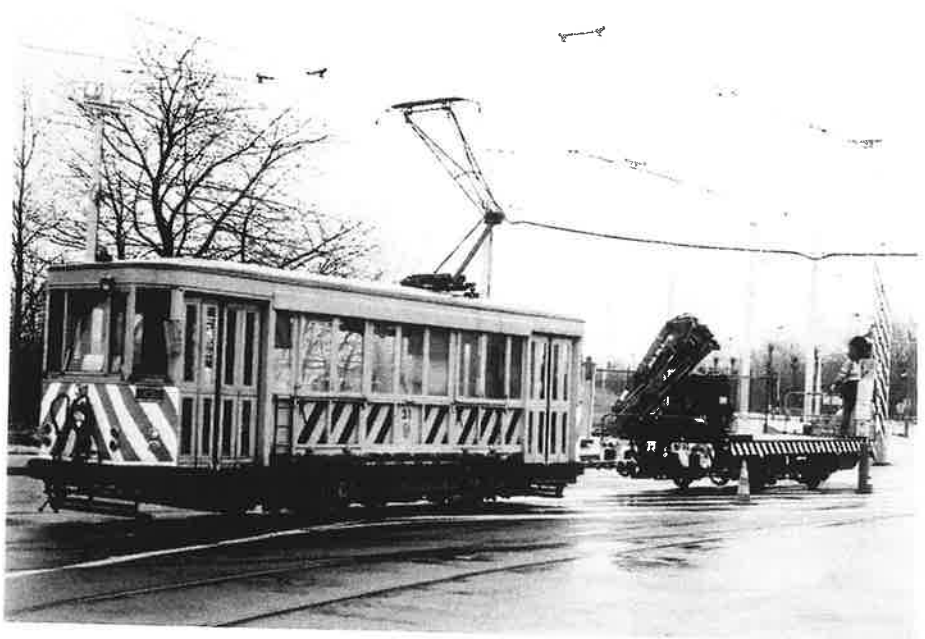
Vorig jaar werd al een einde gesteld aan het leasecontract van de 12 kleine CITO's. Deze Mercedes busjes, waarvan er ook bij De Lijn drie stuks in Kortrijk vertoeven, waren nooit een groot succes. De motor stond vertikaal opgesteld achteraan in de bus. Met name de capaciteit lag helemaal niet in verhouding met wat men van een autobus van 10 meter zou verwachten. Mercedes stopte al vrij vlug de productie van de CITO. Bij de MIVB werden de busjes dus in 2008 afgevoerd.

### A300 CNG

Nog niet afgevoerd, maar al wel op de nominatie, zijn de 20 aardgasbussen A300 CNG (Compressed Natural Gaz) van Van Hool uit 1993-94. Tegenover de voordelen voor het milieu staan de hogere exploitatiekosten voor deze naar MIVB normen kleine reeks. De MIVB heeft meer dan 500 autobussen in park. In de stelplaats Haren moeten deze bussen in tegenstelling tot de andere in open lucht gestald worden en moet er in een speciale tankplaats voorzien worden. Inmiddels is ook de dieselmotor veel milieuvriendelijker geworden en is er een polemiek ontstaan over het instandhouden (nieuwe en meer gasbussen bestellen) of afstappen van deze soort voertuigen.

### AG300

Ook deze reeks 8826 – 8857 uit 2001 is nu afgevoerd. Na acht jaar kwam het leasingcontract ten einde en werden deze autobussen terug naar de leverancier in Koningshooikt gebracht. Overigens kregen nog 19 van de 32 bussen de nieuwe MIVB huisstijl. L.C.



## UITSTAP RANDSTADRAIL

*Aan het Haagse eindpunt van lijn 3 "Loosduinen" wacht HTM 4041 zijn vertrekkaur af. foto: Luc Couscheir*

Op 1 november waren er 18 VeBOV-leden (inclusief hun partners) present voor een ontdekkingsstocht van de tramnetten van Rotterdam, Den Haag en wat de verbinding vormt tussen de beide steden: Randstadrail.

De bedreigde "Benelux" bracht ons gezelschap punctueel tot in Rotterdam. Op de bouwwerf aan het Centraal Station baanden we ons een weg naar het infolokaal van de RET.

Omdat we het ons gemakkelijk wilden maken schaften we ons daar de landelijke dagkaart aan die ons toeliet om in geheel Nederland het stads- en streekvervoer te gebruiken. Dit was overigens nog goedkoper dan afzonderlijke dagpassen voor Rotterdam en Den Haag plus onze verplaatsing tussen de beide steden met Randstadrail. De vriendelijke RET-bediende was wel een tijdje zoet met het reisklaar maken van onze dagkaarten.

In Rotterdam verkenden we enkele nieuwe lijnen met de Citadis-trams. Wat ons daarbij opviel was dat elke tram een ticketcontroleur aan boord had. Die had tevens de taak om de reizigers bij te staan ter gelegenheid van de introductie van de chipkaart. Bij elke halte aankondiging volgde de mededeling "u kan nu al uitschekken". Het systeem rekent aan de reiziger de afgelegde afstand aan.

Randstadrail wordt momenteel nog gereden tussen station Rotterdam Hofplein en Den Haag Centraal met Rotterdams



metromaterieel, voorzien van een pantograaf. In de toekomst zal de stopplaats Hofplein vervallen en komt er een rechtstreekse aansluiting op de Rotterdamse Erasmuslijn.

Een ander gedeelte van Randstadrail wordt gevormd door de Haagse lijnen 3 en 4. Waar hier vroeger NS-Sprintertrains reden tussen Den Haag Centraal en Zoetermeer, rijden er nu deze twee tramlijnen tussen Den Haag stad en Zoetermeer. Hierop worden Regiotrams gebruikt met 2,65m breedte, zoals die ook al enkele jaren in Kassel (Duitsland) rijden.

Jammer genoeg zat voor VeBOV het weer niet mee, maar dat werd 's avonds gecompenseerd met een gezamenlijke maaltijd (met dank aan de dames voor de reservatie) en een gezellige terugrit. Als kers op de taart werd onze Benelux-trein deze keer gesleept door een TRAXX E 186 in de nieuwste huisstijl van NSHiSpeed. L.C.

## Lezersbrief

*Beste redactie en Jacques Cohn,*

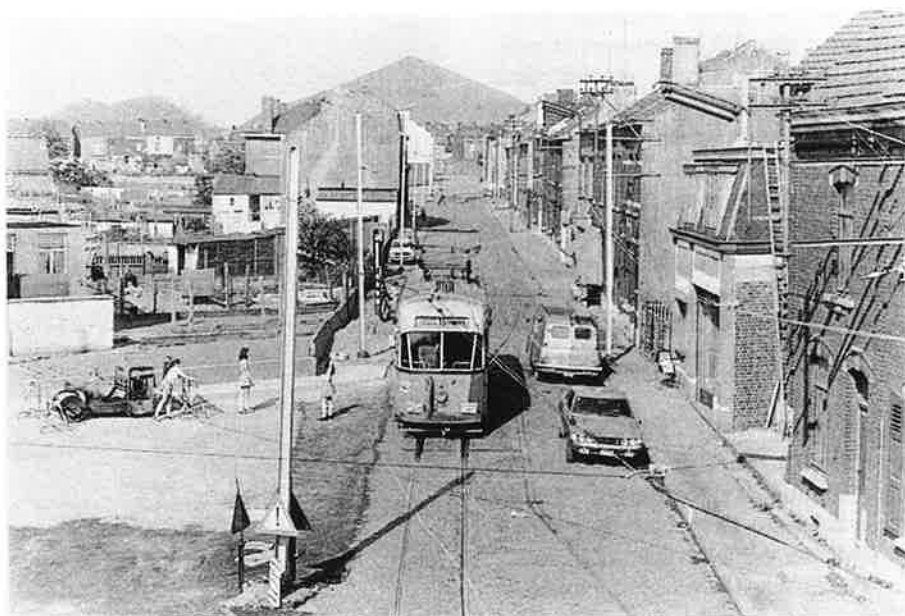
*Ik heb weer genoten in het vorig nummer van de foto's maar zeker die waarop STIC trams van de reeks 300 zich onder bruggetjes wurmen. De auteur is wellicht vergeten dat zijn foto's 8 en 9... van dezelfde brug zijn! Het betreft de taps toelopende spoorwegbrug van de lijn Charleroi-Nord - Chatelet, een industriespoor dat nog zelden gebruikt werd en de Rue du Pont (what's in a name) die er wel op een zeer merkwaardige manier onder duikt. Wellicht is de brug op een typisch klungelachtige wijze verbouwd of hersteld geworden.*

*Strikt genomen staat de lijnfilm op de onderste foto verkeerd omdat hier alleen lijn 15 reed en niet lijn 5. Die keerde terug op de Place Albert I te Montignies, zo'n slordige 100 meter verder dan de ronde spelonkzijde van de brug. Met vriendelijke groeten en hopende een beetje licht te hebben geworpen onder het duistere bruggetje.*

*Bob Morren*

Lid van het eerste uur - Bob Morren - geeft een reactie op het laatst verschenen artikel van Jacques Cohn. Ter illustratie van het voorgaande bezorgde Bob ons een foto die genomen werd van boven op de bewuste brug.

*Motorwagen 408 van de STIC, ter hoogte van het verkeerslicht in de Rue du Pont te Montignies. De tram rijdt naar Charleroi. April 1973*



## Nieuwe boeken

### Het openbaar vervoer in België 1945 - 1960

"Het openbaar vervoer in België 1945 - 1960. Beleid en realiteit" is de titel van een boek geschreven door ons VeBOV-lid Jacques Peeters. Het boek werd uitgegeven in samenwerking met TSP.

Jacques is verkeersdeskundige en geeft in het boek een overzicht van alle openbaar vervoer in België tussen 1945 en 1960, zoals:

Het vervoerbeleid en de concurrentie met het privé-vervoer.  
De organisatie van de spoorwegen, buurtspoorwegen en het stedelijk vervoer.

De evolutie van het aantal reizigers, tarieven enz.

De dagelijkse realiteit van snelheid, comfort, enz.

De netaanpassingen en internationale verbindingen.

De heropbouw en de modernisering van de infrastructuur na W.O.II, maar ook de afbraak ervan.

De evolutie van het materieel en de tractievormen.

Het 287 bladzijden tellende boek is verdeeld in 14 hoofdstukken en bevat meer dan 400, meestal nooit gepubliceerde foto's, lijnplannen en tabellen. Het formaat is A4 met een harde, kartonnen kft en er bestaat zowel een Nederlandstalige als een Franstalige uitgave. Het boek kost 45 €, daarbij komen 5,80 € verzendingskosten voor België en 18 € voor landen in de EU.

U kan reserveren door storting van het bedrag op rekening 860-1002212-87 van J. Peeters, 8200 Brugge, met vermelding Openbaar Vervoer, de taal NL of F en uw volledige naam en adres. Vanuit het buitenland: BIC code SPAABE22, IBAN-code BE67 8601 0022 1287. Verzendkosten kunnen uitgespaard worden door afspraak met de auteur op e-mail: [ov4560@skynet.be](mailto:ov4560@skynet.be) of per telefoon op nummer 0474 496 165

### Couleurs vicinales

Bij "Les Editions du Cabri" verscheen onder de titel "Couleurs vicinales" een fotoboek over de NMVB.

Hoofdauteur is de bekende Nederlandse tramvriend Frits van der Gragt, die sinds het einde van de jaren veertig van de vorige eeuw gefascineerd werd door onze Buurtspoorwegen. Ter gelegenheid van de Wereldtentoonstelling in 1958 maakte hij zijn eerste kleurenopnamen.

Het boek behandelt de netten van Antwerpen, Brussel, Charleroi, Mons-Borinage, Kortrijk, Gent, Liège, de Kustlijn en nog enkele Ardense lijnen, en dit tussen 1958 en 1980. Alle tractievormen komen aan bod. Een uitgebreide materieellijst aangaande de nog bestaande (toeristische) lijnen vervolledigt het geheel.

Het boek telt 176 bladzijden, 10 sepia-foto's en 280 voor het grootste deel onuitgegeven kleurenfoto's. Naast een kaart van België zijn er eveneens 8 kaarten over de behandelde tramnetten.

Naast de auteur werd aan dit boek nog meegewerkt door Marcel Albrecht, Olivier Geerinck en Luc Koenot. Het boek is verkrijgbaar in de betere boekhandel en kost 49 €.

### 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 per-

soonlijke 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.

### Agenda

Zaal Paroza, Bacchuslaan 67 te 2600 Berchem, aanvang telkens 20 uur.

- 24 april 2009 Trein en tram in de laatste decennia, dia's door Alain Janmart.
- 22 mei 2009 Spoor in België tussen 1970 en 1990 door Louis Bervoets. (let op: gewijzigde datum)
- 26 juni 2009 Trein en tram, gevarieerde diashow door Leo Van Driessen.

Er zijn geen voordrachten of presentaties tijdens de vakantiemaanden juli en augustus.

Noteer alvast in uw agenda van 2009 de volgende datums voor de bijeenkomsten te Antwerpen: 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 telkens om 20 uur.

### 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.

#### Foto voorpagina:

*De Antwerpse Hermelijn 7225 reed gedurende de zomermaanden van 2005 op de kustlijn. Hij kreeg hierbij het bijkomend wagennummer 6053. Hier passeert de tram Raversijde op 27 juli 2005.*  
foto Luc Couscheir.

#### Foto achterpagina bovenaan:

*De nieuwe MIVB werktrein staat op 17 januari 2009 opgesteld net voor de ingang van de tramstelplaats te Haren.*  
foto: Luc Couscheir

#### Foto achterpagina onderaan:

*Deze foto uit de verzameling van Bob Morren roept meer vragen op dan ze antwoorden geeft: ze is ergens in de jaren '20 van de vorige eeuw genomen. Plaats onbekend. We weten alleen dat één van de bestuurders ook een café in Boechout had en dat de bus dienst deed tussen Mortsel en Boechout (of Lier?). Achter deze bus nr.5, merk en firma onbekend, zien we nog de achterkant van een andere bus. Wie weet hier meer over?*

