



RAIL-REVUE

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

Vierentwintigste jaar – Nr. 4 Oktober – November - December 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

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

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

Lidgeld 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
Verenigingsnieuws	3
De Brussel – Tervuren (B.T.)	4
Rail-actueel - NMBS	8
De Lijn toekomstplan 2020	12
De Lijn Antwerpen	14
De Lijn Oost-Vlaanderen	15
MIVB	15
Brussel, de netwijzigingen 1967-'68 deel 5	16
Dieselclub	21
Mededelingen	23

Werkten mee aan dit nummer:

Raf Bonte
 Eddy Cassiers
 Jacques Cohn
 Luc Couscheir
 Erik Heylen
 Alain Janmart
 Noël Suys
 Jan Vandecandelaere

Afsluitdatum voor redactionele bijdragen volgend nummer: 15 februari 2010

Zaterdag 24 april: Uitstap Wuppertal

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.



www.xpo.be - info@xpo.be - T. 03 440 74 47 - F. 03 440 74 65

Vredebaan 5 - Morsel (ingang Van Peborghlei 6) open ma-do 9-18u, vr 9-13u

VERENIGINGSNIEUWS

Nieuwjaarsboodschap 2010

Beste VeBOV-leden,

Binnen enkele dagen beginnen we al aan het tweede decennium van deze eeuw. Al eind 2008 waren er ernstige tekenen dat het niet zo florissant ging met onze economie. In 2009 werd deze trend helaas bevestigd. We kennen allen wellicht in onze omgeving familie of vrienden die het nu iets moeilijker hebben om door het leven te gaan. In tegenstelling tot onder meer de banksector heeft VeBOV geen last van de crisis. Dat is niet alleen te danken aan een aantal giften uit het verleden, maar ook aan een goed beheer van onze financiën. Dat is niet alleen goed nieuws voor het bestuur, maar ook voor onze leden. We hadden het vorig jaar al aangekondigd en willen ons woord dan ook gestand doen. Ondanks een lichte stijging van de kosten blijft de lidmaatschapsbijdrage voor het nieuwe jaar ongewijzigd. Nu VeBOV op administratief gebied volledig op punt staat, willen we betrachten om het tijdschrift te verbeteren. Niet enkel op technisch gebied, maar ook aan de inhoud moet nog gewerkt worden. Tot besluit wensen we u, uw familie en vrienden een voorspoedig 2010 toe. Het VeBOV bestuur.

Lidgeden voor 2010

De lidgeden blijven ongewijzigd op 20 € voor de Belgische leden en 23 € voor de buitenlandse vrienden. Binnenlandse leden kunnen best gebruik maken van het bijgevoegde overschrijvingsformulier*. Natuurlijk mag u de bijdrage ook via elektronische weg overmaken. Vergeet in dat geval niet om uw juiste lidnummer te vermelden. U vindt dit nummer eveneens terug op het verzendetiket van dit tijdschrift.

* Volgens de banksector mag u nog gedurende heel 2010 de oude formulieren en oude rekeningnummers gebruiken. We raden onze leden evenwel aan om al in de loop van het jaar over te schakelen op het IBAN-nummer. VeBOV is er alvast klaar voor.

Lidkaarten 2010

Gooi uw oude lidkaart niet weg! Deze kaart moet u verder gebruiken in 2010. De leden die voor 2010 hernieuwen ontvangen met het volgend nummer een nieuwe strook om op de lidkaart te kleven.

TRAM 2000 KALENDER

Ook dit jaar geeft TRAM 2000 een prachtige kalender uit. De prijs is 13,90€ voor België en 16,90€ voor bestellingen vanuit het buitenland. Betaling op rekening BE44 0012 7798 9245 (BICcode GEBABEBB) van TRAM 2000, Priester Jan Heymansstraat 15, 1200 Sint-Lambrechts-Woluwe.

Overigens bracht TRAM 2000 in december zijn 300^e nummer uit; met de collegiale groeten van VeBOV.

Maandelijksse bijeenkomsten

Noteer alvast in uw agenda voor 2010 de data van de bijeenkomsten te Antwerpen: 22 januari, 26 februari, 26 maart, 23 april, 28 mei, 25 juni, 24 september, 22 oktober, 26 november en 17 december. Zoals gebruikelijk is dit met uitzondering van december wegens de feestperiode, steeds de 4^e vrijdag van de maand. De bijeenkomsten vinden plaats in zaal "Paroza", gelegen in de Bacchuslaan nummer 67 te Berchem, aanvang om 20 uur.

Agenda

- 22 januari 2010 Tram en (smalspoor)trein tussen Harzgebirge en Thüringerwald door Eddy Cassiers.
- 26 februari 2010 Gevarieerde voorstelling over 2009 door Ronny Vanhée.
- 13 maart 2010 Algemene Vergadering (zie verder).
- 26 maart 2010 Jaaroverzicht 2009 door Eddy Goens.
- 23 april 2010 Variabeelden door Herman & Noël Suys.
- 24 april 2010 Uitstap Wuppertal: **meer op blz. 23**
- 30 april 2010 175 jaar spoorwegen in België.
- Mei 2010 rit met autobussen A308 en Communo in de Mechelse regio: meer in volgend nummer.
- 11, 12 en 13 juni 2010 Viering 125 jaar Kusttram.

Algemene vergadering 2010

Onze jaarlijkse algemene ledenvergadering zal het volgende jaar gehouden worden te Brugge. Op zaterdag 13 maart 2010 wordt u verwacht in hotel/restaurant "Putje" gelegen op het Zand 31 te 8000 Brugge op 10 minuten stappen van het station. Aanvang van de vergadering is om 14 uur. Er is eetgelegenheid ter plaatse of in de onmiddellijke omgeving. Voor de **deelnemers** aan de algemene ledenvergadering wordt er om 10.15 uur, een speciale activiteit voorzien. Afspraak in de stationshal. Graag vooraf aanmelden.

Agenda van de vergadering 2010

1. verslag van de vorige vergadering 2009
2. verslag van de activiteiten in 2009
3. verslag van de secretaris over 2009
4. kasverslag 2008
5. verslag van de kascommissie voor 2009
6. verkiezing van de nieuwe kascommissie 2010
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. budget 2010
11. vaststelling lidmaatschapsbijdrage voor 2011
12. voorziene activiteiten 2010
13. Autobus Brossel
14. rondvraag, varia

Leden die een agendapunt wensen toe te voegen worden gevraagd om het bestuur hiervan vóór 1 februari 2010 schriftelijk in kennis te stellen. Wij hebben nog steeds nood aan nieuwe bestuursleden en medewerkers. U kan hiervoor uw kandidatuur schriftelijk indienen op de gekende adressen.

Volmachten

Indien u niet op de algemene ledenvergadering aanwezig kan zijn en toch uw stem wenst uit te brengen, kan u het bijgevoegd volmachtformulier gebruiken. De nodige gebruiksmodaliteiten vindt u hierop terug. We dringen er op aan om deze strikt op te volgen. In 2009 hebben we helaas enkele formulieren moeten weigeren.

UITSTAP WUPPERTAL

Zaterdag 24 april 2010

zie blz. 23

De Brussel – Tervuren (B.T.) verdween 50 jaar geleden.

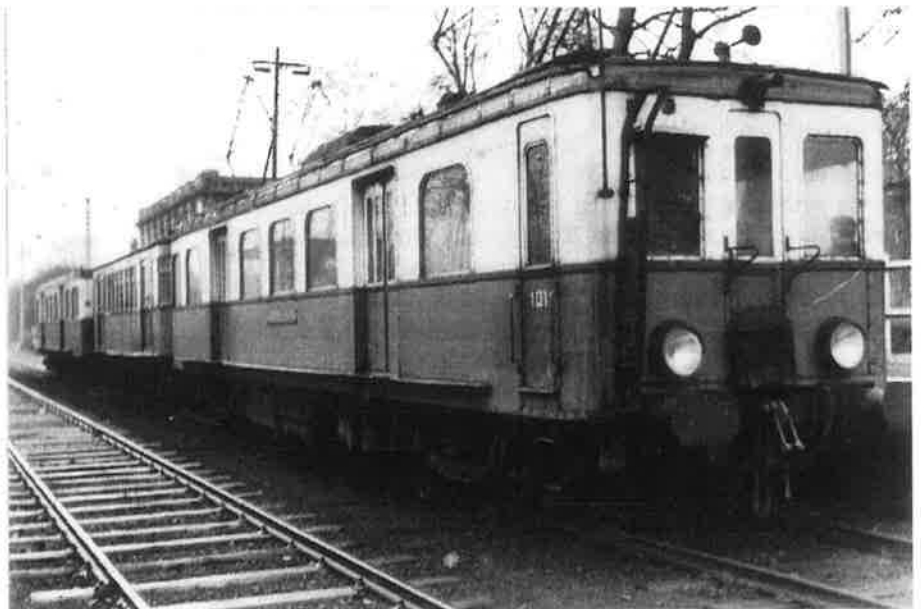
© foto's en tekst: Jacques Cohn

Er bestaan slechts weinig foto's van de al een halve eeuw geleden verdwenen spoorlijn Brussel (Luxemburg station, beter gekend onder de Franstalige naam "Quartier Léopold") via Woluwe naar Tervuren. Moeten we dit een spoorlijn noemen of hadden we toen al met de eerste metro in België te doen, die de hoofdstad met de zich vlug uitbreidende randgemeenten Woluwe, Stokkel, Wezembeek, Oppem en Tervuren verbond? In Tervuren bestond dan een aansluiting met de toenmalige Brusselse tramlijnen (TB, later MIVB) 40 naar Brussel-Noord en Laken en de 45 naar Brussel-Zuid en Anderlecht. Een kort stukje van deze tramlijn bestaat nog tussen Tervuren en Montgomery, met het lijnnummer 44. In de jaren negentig werd tramlijn 39 vanaf het eindpunt Stokkel verlengd over de oude B.T. bedding naar Ban Eik. Het Tervurense station van de B.T. was gesitueerd op amper 500m van het huidige eindpunt van lijn 44 en was ook het eindpunt van een NMVB-lijn, namelijk de elektrische lijn naar Vossem en Leuven met overstapmogelijkheid in Vossem op de autoraillijn naar Hamme-Mille en verder.
(vervolg op blz. 7)

FOTO 1 (bovenaan) In 1955 wacht één van de crème-blauwe stellen zijn vertrek af in Tervuren. We zien motorwagen 101 met 2 bijwagens, waarvan de eerste deel uitmaakte van een reeksje dat tweedehands werd overgekocht van de Parijse metro en bij de B.T. nog in 1955 in gewone dienst reed.

FOTO 2 (midden)
Ik heb de meeste foto's van de B.T. in Tervuren gemaakt, omdat het mij voornamelijk om het wagenpark ging. De lijn zelf was moeilijk toegankelijk, hetgeen vanzelfsprekend ook niet was toegelaten. Hier zien we motorwagen 104 in februari 1959.

FOTO 3
Een dubbele spitsuurtrein met vooraan bijwagen 202. De foto dateert van augustus 1958.



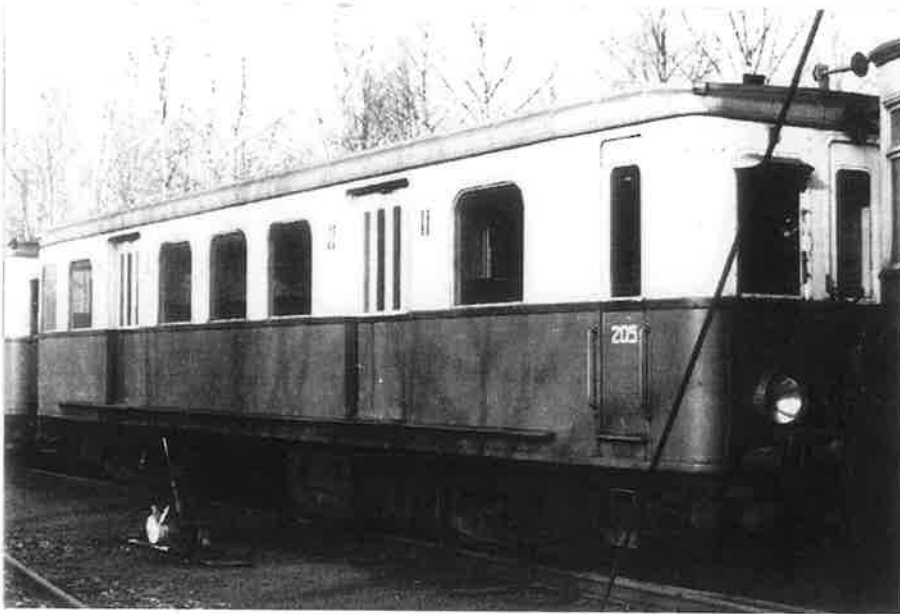


FOTO 4

Hier in februari 1959, de gelijkaardige 205, een tweede klasse wagen, van dichtbij gezien.

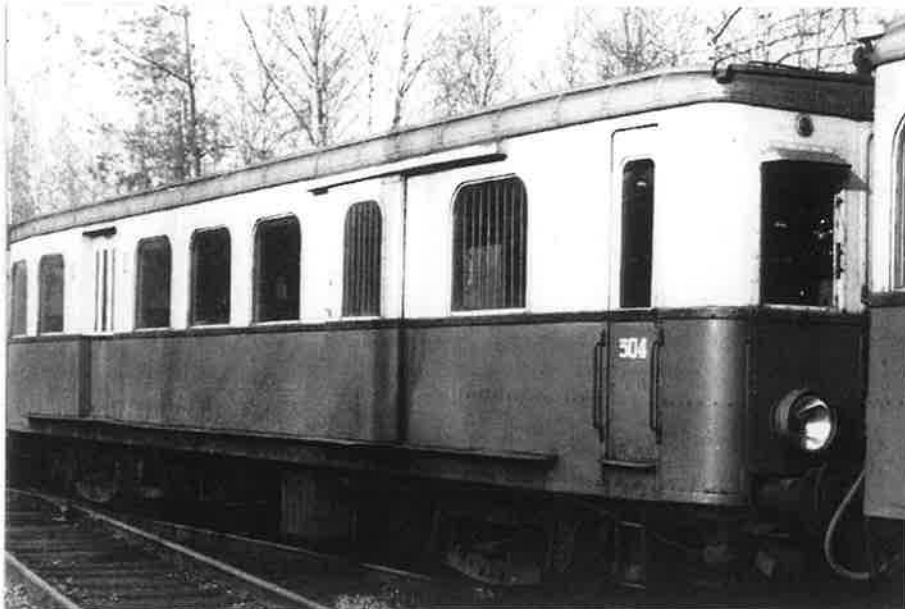


FOTO 5

Dit is de 304, eveneens een tweede klasse wagen maar voorzien van een bagageafdeling. De foto is van februari 1959.

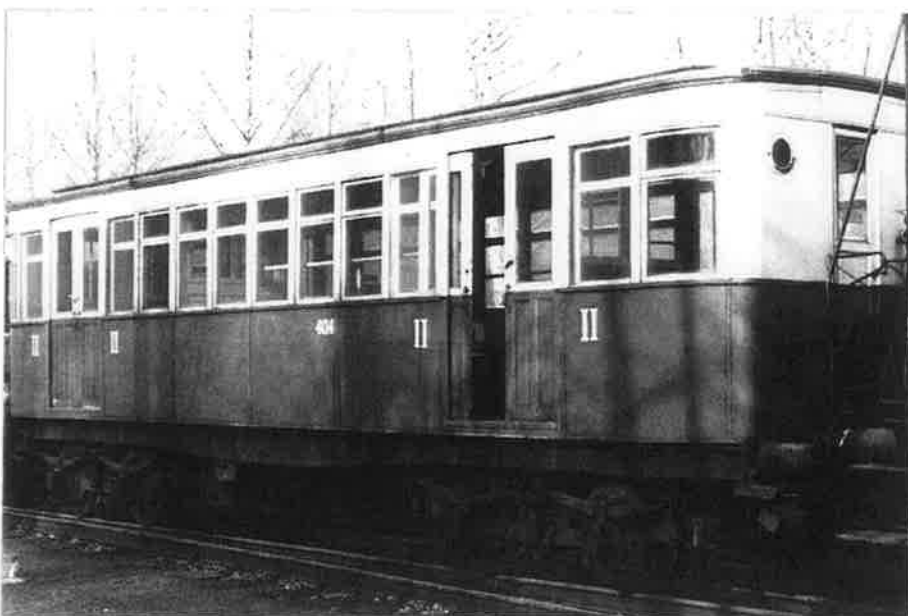


FOTO 6

Op dezelfde dag zien we hier de 404, een ex-Parijs rijtuig, met zijn typische raamindeling.

FOTO 7

Nogmaals de 404 in een rangerende trein. Let op de rangeerder in het voorste deurtje van de duwende motorwagen (met de pantograaf omhoog). Augustus 1958.

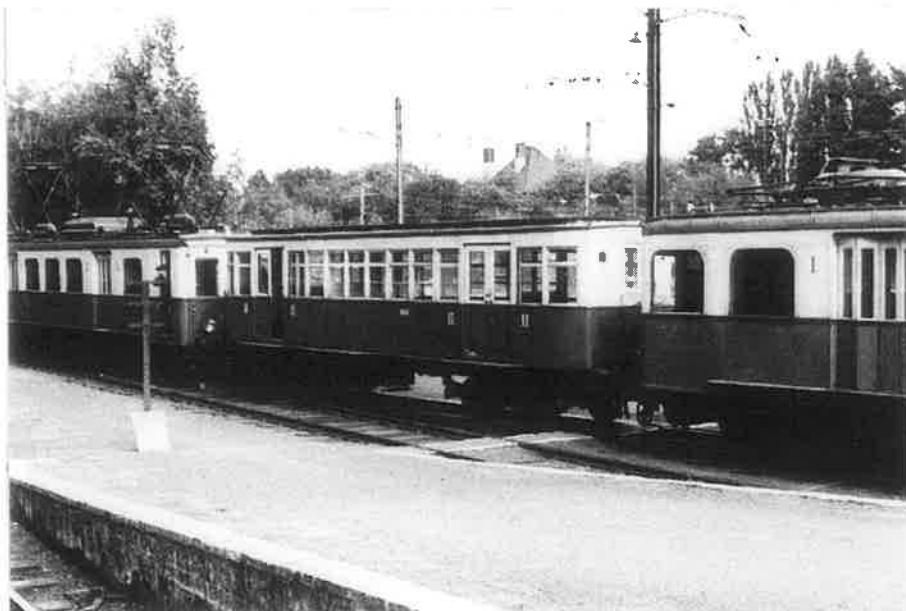


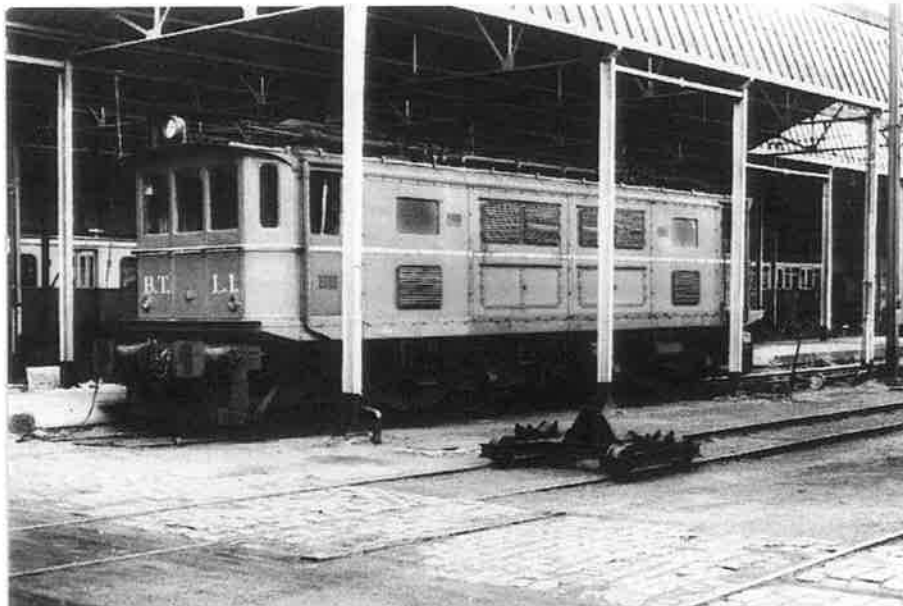
FOTO 8

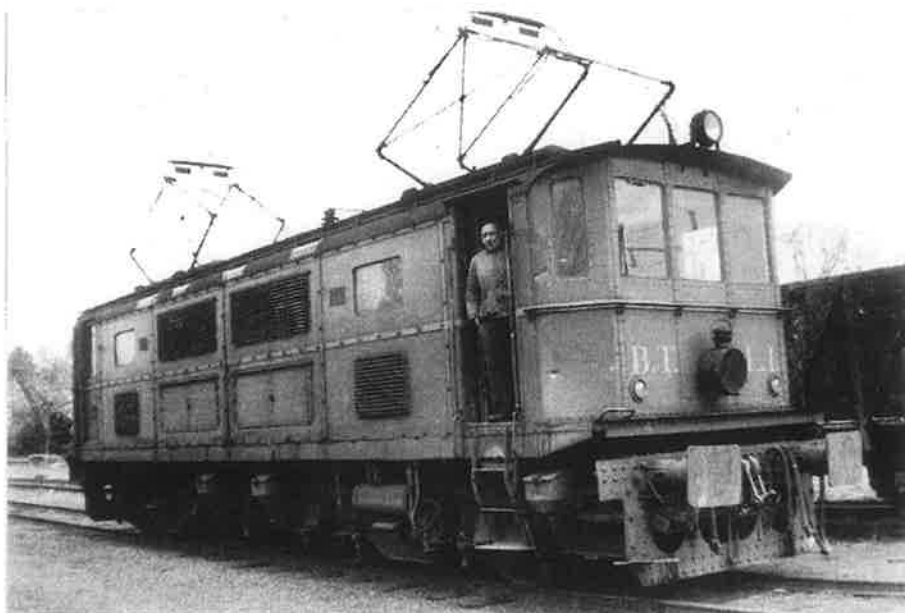
Een afgestelde trein in het station Etterbeek (?) in 1955. Geen nummer te herkennen. Let hier ook op de metalen ladder langs de voorkant om op het dak te geraken.



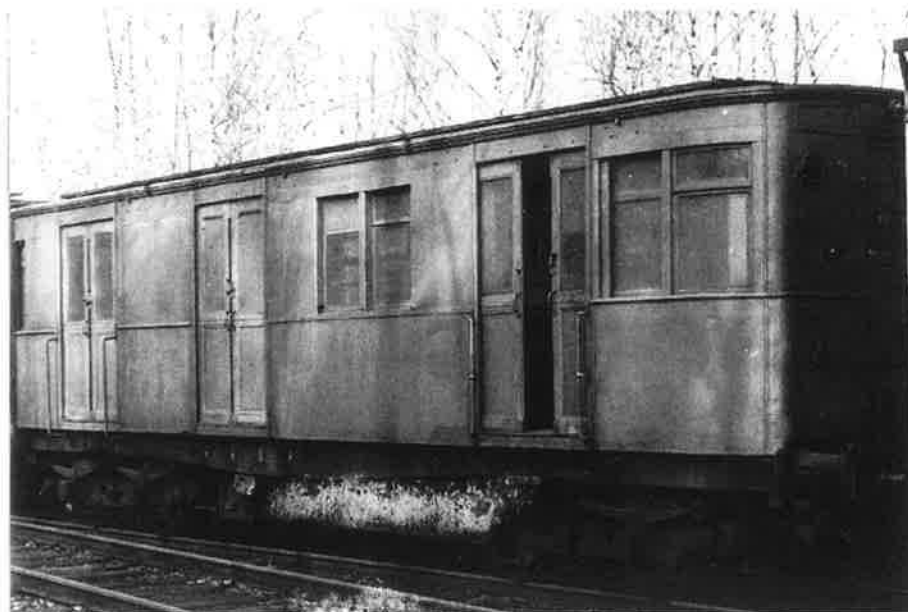
FOTO 9

En nu een rariteit: de enige elektrische locomotief van de B.T., genummerd L1, op een zijspoor te Tervuren in september 1958. Dit zou tevens de allereerste elektrische locomotief in België zijn geweest. Het jaar van indienststelling is echter onbekend. Ze verdween spoorloos van de B.T. rond eind 1958. Zelfs het NMBS-archief maakt er geen melding van. De L1 trok maar zelden tijdens haar bestaan, de ene of andere werk- of goederenwag.



**FOTO 10**

Onze rariteit van dichtbij bekeken. Als bewijs van wat door sommigen wordt betwijfeld dat er echt wel werd gereden. Er waren toch soms van die dagen, waar de zegenende hand van de goede god aller fotografen beschermend over mij was uitgestoken. Zomer 1955.

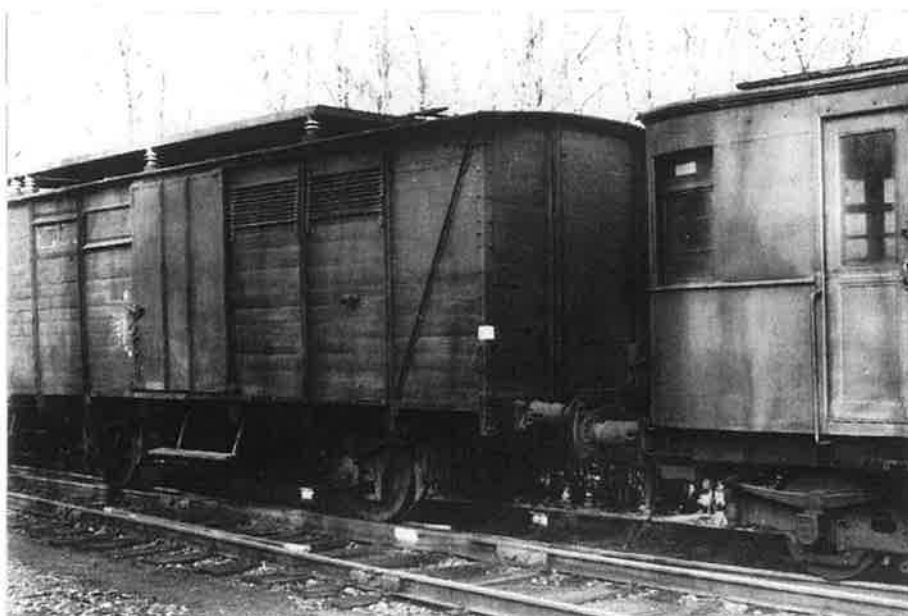
**FOTOS 11 en 12**

Ongenummerd werkmaterieel van de B.T. in februari 1959.

(vervolg van blz. 4)

Het is wel zeker dat de B.T. in 1931 door een privémaatschappij werd opgericht en direct al van een bovenleiding werd voorzien. Tegen de wens van de meer dan 2000 reizigers (in 1958) werd de lijn op 31 december 1958 opgeheven. Velen betreuren nog steeds dat deze nuttige metrovoorloper, die op een eigen bedding een snelle verbinding tussen de stad en de oostelijke randgemeenten onderhield, zonder waardige vervanging zomaar naar het oud ijzer werd verwezen. Dit alles gebeurde dus 50 jaar geleden, een goede reden om nog eens enkele foto's van toen uit de oude doos te halen.

© foto's en tekst: Jacques Cohn



In verband met de bijdrage over De Gentse tram (deel III), verschenen in Rail-Revue 2009/2 merkt lezer Marc Nerinckx het volgende op:

Foto 5: Het is lijn 1 in de richting Gravensteen i.p.v. Zuid. De brug heeft als naam "Vleeshuisbrug" en op de achtergrond zien we het "Groot Vleeshuis".

Foto 6: De terminus is niet deze van Gentbrugge maar wel deze in Mariakerke.

Bedankt voor uw opmerkingen.

n.v.d.r.: we komen er blijkbaar niet uit. Wie van onze (Gentse) lezers geeft ons uitsluitel?

RAIL-ACTUEEL



Reeksen 11 en 23

De toekomst van deze relatief jonge locomotieven is niet geheel duidelijk. Een eerste gedacht was om ze in te zetten in de goederendienst naar Nederland. Met de instroom van de TRAXX-en reeks 28 en door het gebruik ervan in Nederland voor het slepen van goederentreinen komen de resterende 11-ven uit 1985-86 zonder werk. Er bestaan nu plannen om ze in te zetten voor het slepen van P-treinen in de plaats van de oude 23-ers uit 1955-57. Even afwachten wat de nieuwe dienstregeling van 13 december brengt.

Nieuwe reeks 29

Voor de verbinding tussen Noord-Frankrijk en Aachen-West zijn 5 bijkomende TRAXX-locomotieven gehuurd bij Angel Trains met de nummers 186 346 tot 186 350. Voor de NMBS zullen ze de nummers 2901 tot 2905 voeren. Ze verschillen met de reeks 28 in beveiligingsapparatuur, zodat ze ook in Noord-Frankrijk toegelaten kunnen worden.

Rechtzetting

Een lezer liet ons weten dat bij het incident te Kapellen op 13 juni 2009, het de pantograaf van de "Benelux" was die zich in de bovenleiding haakte, in plaats van deze van een 800-stel. We gingen hierbij uit van ter plaatse gesprokkelde informatie, bewust of onbewust verkeerdelijk meegedeeld. Met dank aan Alain voor deze rechtzetting. De foto van blz. 10 toont we wel degelijk het wegslepen van de dader, of was dit ook fake?

Calamiteiten in het Antwerpse

Op gevaar af om te vervallen tot een ongevalen rubriek, toch enkele incidenten die een grote invloed hadden op het treinverkeer.

Tornado in Lier

Op 21 juli 2009 raasde er een lokale tornado boven Lier en Lint. Als gevolg hiervan knapten er 2 hoogspanningsmasten van een 380.000 Volt hoofdleiding af en kwamen de kabels hiervan op de enkelsporige lijn 13 Kontich – Lier terecht. Tengevolge hiervan was er een kortstondig vuurwerk bij het in aanraking komen van de 380.000 Volt met de 3000 Volt van de spoorwegen. Was de schade aan de bovenleiding eerder beperkt, erger waren de gevolgen voor de exploitatie. Na het opruimen van de hoogspanningslijn en de herstelling van de bovenleiding kon het treinverkeer maar op 31 juli 2009 hernomen worden na 11 dagen onderbreking. Al die tijd werden de treinen van de verbinding Brussel – Turnhout en de ICT-treinen Neerpelt (dagelijks) en Turnhout (enkel met de weekends) – Blankenberge mits een frontwissel te Antwerpen omgeleid.

Brand in Herentals

In aanvulling bij de brand op 4 augustus 2009 in het seinhuis te Herentals (zie RR 2009/3 blz.9) nog wat bijkomende informatie. De eerste dagen was het treinverkeer volledig onderbroken tussen Lier en Mol en tussen Herentals en Turnhout. Men was toen volledig op vervangende autobusdiensten aangewezen. De ICT-trein Neerpelt - Blankenberge werd de eerste dagen tussen Mol en Mechelen omgeleid via lijn 15 naar Hasselt en via lijn 35 naar Leuven en vervolgens via lijn 53 naar Mechelen. Er werd hierbij gereden over de verbindingbogen (of lijnen) 35/1 en 53/1 in Hasselt en Leuven. Na enkele dagen was terug beperkt treinverkeer mogelijk tussen Lier en Herentals. Op werkdagen reden er twee pendeltreinen tussen deze plaatsen. De ICT-trein van/naar Blankenberge werd beperkt tot Lier. In de plaats van de normale dieselstellen reeks 41 werd er met elektrisch materiaal gereden. Na de 2^e week was er ook terug beperkt treinverkeer mogelijk tussen Herentals en Mol, na het in orde brengen van de aankondigsystemen van de overwegen op lijn 15. De IR-trein Neerpelt – Antwerpen reed met een aangepaste dienstregeling. De IC-treinen Antwerpen – Turnhout en Brussel – Turnhout werden toen beperkt tot Lier. Vanaf 1 september reed er terug een treinpendedel tussen Herentals en Turnhout à rato van twee per uur op werkdagen en één in het weekend. Enkel perronsporen 1 en 2 waren in dienst en alle wissels, op de splitsingswissel met lijn 29 (Turnhout) na, werden vastgeboord in één stand. Tot einde augustus bleven de ICT-treinen beperkt tot of van Lier op werkdagen, in de weekends werd er verder naar/vanuit Neerpelt gereden. De ICT van of naar Turnhout bleef nog beperkt tot Lier.

Enige tijd later werd er in containers een noodseinhuis opgericht te Herentals. Stelselmatig kwamen er meer wissels en seinen terug in dienst en konden op een veilige manier de treindiensten weer in dienst genomen worden. Vanaf 14 september reden er terug rechtstreekse IR en IC-treinen naar Turnhout, evenwel met een aangepaste dienstregeling. Er werd nu twee maal i.p.v. één maal per uur gekruist in Tielen. Enkel de 2^e L-trein tussen Lier en Herentals reed toen nog niet. Vanaf 12 oktober werd er terug een volledige treindienst mogelijk op lijn 15. Wel werden de twee L-treindiensten die vanaf juni apart reden (Antwerpen – Herentals en Herentals - Mol, terug samengevoegd tot één treindienst Antwerpen – Mol, gereden met dieselstellen reeks 41.

Wat de goederentreindienst betreft was er de zandtrein van Balen-Werkplaatsen naar Luxemburg. Deze reed toen in eerste instantie via Hasselt, Leuven en Ottignies. De zinkertstrein Antwerpen-Haven (bundel Lillo) naar Budel in Nederland reed via Kontich, Muizen, Leuven en Hasselt naar Mol. Later reed deze trein al terug via Lier en Herentals.

Oorzaak van al dit ongemak voor de Kempense treinreiziger was de diefstal van de koperen aardingskabels van de bovenleiding enkele weken tevoren en een spanningsoverslag op een bovenleidingsschakelaar in het station van Herentals. Tenslotte nog vermelden dat de NMBS van de onderbreking gebruik heeft gemaakt en de dwarsliggers en de ballast volledig te vernieuwen op de twee perronsporen in Turnhout en de sporen 3 en 4 te Herentals.

Gaslek te Mechelen

Klein bier in vergelijking met al het voorgaande was een gaslek onder de spoorbruggen gelegen over de Leuvense vaart. Hier werd het treinverkeer maar enkele uren onderbroken.

Omgevallen hijskraan in Duffel

Op zondag 30 augustus zorgde een omgevallen hijskraan voor hinder te Duffel, gelukkig zonder ernstige schade aan te richten. In deze gemeente was men druk doende om bovenleidingpalen te plaatsen voor de tijdelijke sporen op lijn 27 ter hoogte van de Stockletlaan. Deze werken kaderen in het vernieuwen van de Netebrug en twee wegbruggen, samen het aanpassen van het tracé over ongeveer 1,5 km van de lijnen 25 en 27 en het optrekken van de snelheid tot 160 km/uur. Die zondag kantelde een hijskraan die druk doende was om een bovenleidingpaal te plaatsen om één of andere reden. De giek kwam hierbij op de bovenleiding van de lijnen 25 en 27 terecht. Gelukkig kon de machinist van de aankomende IC-B-trein "Benelux" nog met een noodremming een aanrijding vermijden. Was de kraanarm een halve minuut later gevallen dan was het wellicht tot een aanrijding gekomen met zeer ernstige gevolgen. Op dit gedeelte van de lijnen 25 en 27 over de bruggen aan de Stockletlaan en de Nete is er al jaren een "tijdelijke" snelheidsbeperking tot 90 km /uur i.p.v. de gebruikelijke 120 km op lijn 27 en zelfs 140 km op lijn 25. De hele zondag was er geen treinverkeer meer mogelijk op lijn 25 en tot ongeveer 21 uur ook op lijn 27. Tussen Brussel en Mechelen reden de gewone treinen. Tussen Antwerpen en Kontich reed er een treinpendienst. Tussen Kontich en Mechelen reed er een autobuspendel. Op maandag 31 augustus was alles opgeruimd en reden de treinen terug volgens het boekje. Een geluk bij een ongeluk dat het incident zich tijdens het rustiger weekend voordeed.

In de marge van het vorige is het nuttig om eens terug te keren naar de jaren 1997-98. Bij het vernieuwen van lijn 52 tussen Boom en Puurs werd ook het baanvak van 4 km tussen Boom en Willebroek (lijn 52/1) vernieuwd en geëlektrificeerd om in geval van nood de treinen om te leiden via de lijnen 59, 52, 52/1, 54 en 53. Dat is dus vanaf Berchem via Antwerpen-Zuid, Boom en Willebroek naar Mechelen. Op het baanvak tussen Boom en Willebroek werd de snelheid zelfs verhoogd tot 70 km/uur i.p.v. 40 km/uur daarvoor. In de praktijk heeft daar buiten één of andere testtrein nooit een trein gereden en is zij eigenlijk buiten dienst. De spanning is terug van de bovenleiding gehaald en de enige overweg aan de Appeldonkstraat te Willebroek is ook buiten dienst. Dat de omleiding niet gebruikt wordt heeft een aantal "Belgische" oorzaken. Omdat de lijn niet wordt gebruikt, zijn er ook geen treinbestuurders die deze lijn kennen. Gewoon de sporen volgen, rood is stoppen, groen is rijden. Maar zo eenvoudig is het nu ook weer niet. Er zijn ook de beweegbare bruggen in Boom over de Rupel en het Zeekanaal naar Brussel. Deze bruggen staan -behoudens het laten passeren van een trein-permanent geopend voor de scheepvaart. Omdat er in de weekends geen treinverkeer is op lijn 52, zijn deze bruggen

dan ook onbemand. De peddelbootjes hebben dan ook vrije vaart. Nu er toch stemmen opgaan om een spoorverbinding te realiseren tussen Boom en Mechelen (Brussel), deze gratis hint van VeBOV voor onze politici: de verbinding ligt er al meer dan 10 jaar, gebruik ze. Het maakt niet uit wie ze exploiteert.

EXPLOITATIE

Lijn 12

In verband met de spoorwerken is er vanaf 7 september 2009 een aparte dienstregeling van kracht gedurende de weekends. Op lijn 12 rijden de L-treinen op een geheel andere uur, dit in de beide richtingen (ongeveer 30 min later). Op zaterdag vanaf ongeveer 13 uur tot einde dienst reed er bovendien maar een 2-uur dienst. Sommige IC-B treinen kregen wel een bijkomende stilstand in Essen. Om het eenvoudig (sic) voor de reiziger te maken gebeurde dit voor een aantal treinen enkel op zaterdag, andere op zondag en nog andere op de beide dagen. Bovendien vertrok men in Antwerpen 6 min later naar Brussel. In Brussel-Zuid vertrokken de treinen 8 min vroeger. Al deze maatregelen bleken noodzakelijk omdat er maar op één spoor gereden kon worden. Deze speciale regeling bleef van kracht tot 12 december, tevens einde van de oude dienstregeling.

Lijnen 25 en 27

Eveneens gold er vanaf 7 september tijdens de weekends een aparte regeling, inmiddels al de 3^e in één jaar tijd. Het voornaamste is dat de L-trein Brussel gesplitst werd in twee delen. Eén reed tussen Brussel en Mechelen, de ander tussen Mechelen en Antwerpen. Ook de IR a Antwerpen – Leuven wordt in twee delen gereden. Ten eerste een aparte IR a Antwerpen – Mechelen en ten tweede een aparte IR Mechelen – Leuven. De IR van Sint-Niklaas naar Mechelen rijdt nu verder naar Leuven. Alhoewel dit één enkele trein is, rijdt hij wel onder twee verschillende nummers. In Leuven wordt hij steevast aangekondigd als IR-Mechelen, alhoewel hij dus verder naar Sint-Niklaas rijdt. In de andere richting hetzelfde fenomeen.

De L- en IR-treinen tussen Antwerpen en Mechelen rijden nu vanaf Kontich via lijn 25 naar Mechelen. Daarvoor reden deze via lijn 27.

Beneluxdienst IC B

Deze treinen worden nu bijna volledig gereden door de locomotieven van de reeks 28. Zowel de NMBS locs reeks 11 als de Nederlandse TRAXX-en zijn nog maar zelden te zien. Alhoewel ze nog steeds meerijden werden de Nederlandse stuurstandrijtuigen, althans wat de stuurstand zelf betreft, buiten dienst gesteld. Vanaf begin september rijden zij maar als een gewoon gesleept rijtuig mee in de treinen. Het was de bedoeling om ze al 2 à 3 jaar geleden buiten dienst te stellen. In tegenstelling tot al het andere Nederlandse ICR-materiaal werden zij niet gereviseerd en kregen ook geen nieuwe schildering. De reden van heel deze poespas is het laattijdig leveren van de HSL-stellen door de Italiaanse leverancier. Vanaf begin september werd er zelfs regelmatig een volledig NMBS stam van zeven rijtuigen gezien. De samenstelling is de volgende: één I10 A-rijtuig, één I6 A-rijtuig, één I6 B-rijtuig met fietsafdeling en vier I10 B-rijtuigen. Aan beide zijden is er een reeks 28 te vinden. Deze extra stam was noodzakelijk omdat door de veelvuldig optredende vertragingen er soms geen stel voorhanden was in Amsterdam of Brussel-Zuid om alvast het volgende vertrek

te garanderen. Soms voorzag de NMBS dan een 800-stel tot Roosendaal, maar (wegens besparingen of materiaal gebrek) was deze praktijk de laatste jaren verwaterd. Dit had tot gevolg dat de brave, steeds gehaaste reiziger dan maar een uur moest wachten. Het is nu maar wachten op de nieuwe treindienst van 13 december 2009 en de ingebruikname van de FYRA-stellen via de HSL-lijn.

Treski

Ook de komende winter rijdt de NMBS skitrein "TRESKI" van België richting Oostenrijk. Op 18 en 25 december en 12 februari vertrek de trein in Brussel-Zuid naar Zell-am-See. Met het krokusverlof is er op 12 februari ook een tweede trein met vertrek uit Essen om 20.35 met stilstanden te Antwerpen-Centraal, Berchem, Mechelen, Brussel-Zuid en Noord en Leuven. De terugweg gaat volgens dezelfde reisweg met aankomst te Essen op zondagmorgen 21 februari om 0.02 uur stipt. Voor de skiliefhebbers is er ook de Thalys naar het Franse Bourg-Saint-Maurice.

INFRABEL

Diabolo project

Hiermee wordt de nationale luchthaven (Zaventem) ook rechtstreeks vanuit Antwerpen bereikbaar. Hiermee wordt dit station omgebouwd van een kopstation tot een doorgangstation. Mits de inzet van een heel grote "mol" worden er twee tunnels van ongeveer 1500 m gegraven. Eén tunnel is al in ruwbouw volledig uitgegraven, de tweede verwacht men tegen de jaarwisseling gereed te zijn. Het andere uiteinde van de tunnel mondt uit in de middenberm van de E19 autoweg. In Zemst sluit de nieuwe lijn terug aan bij de bestaande lijnen 25 en 27. Daar werd in juni op een weekend een vooraf geconstrueerde brug op zijn plaats geschoven. Op het tussenliggende gedeelte langs de E19 is de onderbouw van de spoorbaan vrijwel gereed. Einde 2010, begin 2011 kan men dan beginnen met de spooraanleg, de bovenleiding en de verdere afwerking van de signalisatie. Als alles volgens planning loopt kan de lijn dan eind 2012 in gebruik genomen worden.

GEN-net Brussel

Voor de uitbouw van het Gewestelijk Express Netwerk is men op drie lijnen bezig met het viersporig maken van een aantal lijngedeelten.

Op lijn 50A wordt er gewerkt tussen Brussel-Zuid en de vertakking Sint-Katarina-Lombeek, Op lijn 124 wordt er gewerkt tussen Linkebeek en Nivelles. Een derde werf is op lijn 161 tussen Brussel-Schuman en de vertakking Louvain-La-Neuve (Ottignies). In 2015-16 moeten volgens planning al deze baanvakken dan viersporig in dienst zijn.

Ook in het kader van het GEN-net werden op het westelijk ringspoor rond Brussel (lijn 28), de stations Brussel-West en Simonis volledig vernieuwd. Voor het station Simonis komt dit neer op een heropening na 25 jaar. Simonis werd in 1984 gesloten bij de invoering van het IC-IR plan. De twee stations komen in dienst met het ingaan van de nieuwe dienstregeling en geven een directe toegang tot het Brusselse Metro- en tramnet.

Lijnen 25 en 27

We verwijzen hier alvast ook naar de rubriek calamiteiten waar we al refereerden naar de vernieuwing van de bruggen

te Duffel en vernieuwing van de spoorbaan over ongeveer 1500 m. Het uiteindelijke doel is om de snelheid op lijn 25 te verhogen tot 160 km/uur. Het is en blijft evenwel een stop op de HSL verbinding tussen Brussel en Nederland. Nu heeft men al een voorlopige brug geplaatst over de Stockletlaan op spoor B van lijn 27 richting Mechelen. De richting Antwerpen (spoor A) gaat sinds november over het oude spoor B. Over de Nete komt er een nieuwe en hogere brug die het vervoer van 2-laags containers via het water moet toelaten. In een laatste fase (2014-15) gaat men mits het rechttrekken van enkele spoorbochten, ook de perrons herpositioneren in het Duffelse station. Zie ook ons artikel in RR 2008/4 blz.8.

Lijnen 161 en 162

De "Luxemburglijn" gaat men moderniseren, bochten rechttrekken en herelektrificeren. Mogelijk/waarschijnlijk wordt dit 25.000 Volt wisselspanning. In 2016 zou dit werk moeten klaar zijn en kan er dan gereden worden aan 160 km/uur.

Lijn 12

Minder omvangrijk, maar niet minder belangrijk, zijn de werken tussen Kapellen en Essen (grens). Daar gebeuren de spoorvernieuwingswerken vooral in de weekends. Zoals al in Kapellen en Kalmthout worden ook in Heide de perrons verplaatst tot voorbij de overweg zodat de automobilisten niet langer moeten wachten tot de trein terug vertrekt. Deze werken gebeuren op vraag en op kosten van het gemeentebestuur. Behalve in Antwerpen-Noorderdokken en spoor 1 te Essen zullen dan alle perrons vernieuwd zijn. Deze werken duren nog tot eind 2009 en waren al jaren gepland. Infrabel had deze werken liever uitgevoerd nadat de HST en andere internationale treinen al via de nieuwe HSL-lijn 4 zouden rijden. Helaas werd de ingebruikname hiervan steeds maar uitgesteld en langer wachten niet meer mogelijk was. De ironie wil dat te samen met het beëindigen van de werken op lijn 12, de Thalysen eindelijk vanaf zondag 13 december via de HSL 4 rijden.

Lijn 82

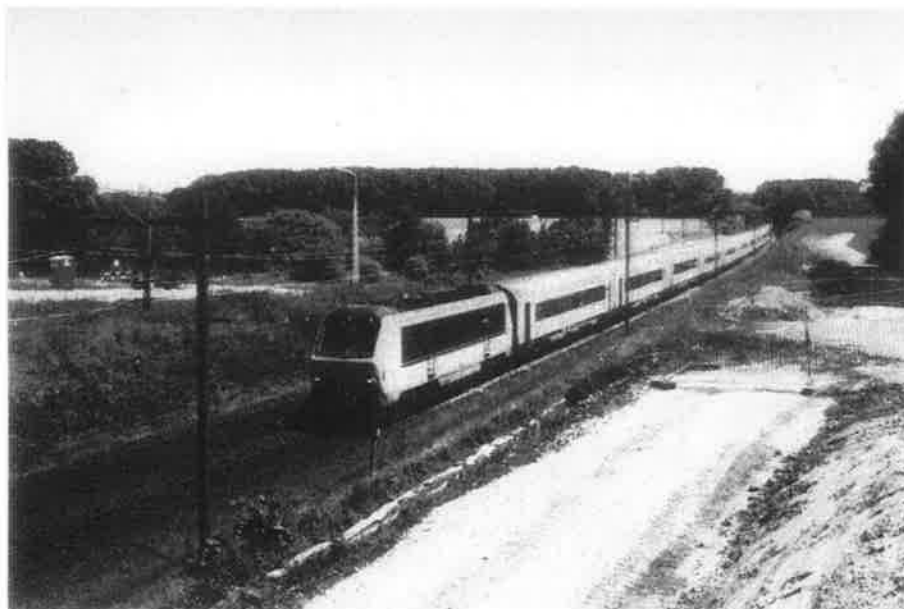
Ook op nevenlijnen wordt er gewerkt. De treindienst op lijn 82 Aalst – Burst was van 1 tot 30 augustus volledig buiten dienst wegens een hoognodige totaal vernieuwing van de spoorinfrastructuur rails, dwarsliggers en ballast). Er was zelfs sprake om deze lijn waarop slechts enkele P-treinen rijden te sluiten. Later gaat men ook hier de perrons en schuilhuisjes vernieuwen. Lijn 82 is slechts 10 km lang en is het restant van de vroegere lijn Aalst – Burst – Zottegem – Aalst. Het gedeelte Zottegem – Aalst werd al begin zestiger jaren gesloten en uitgedroogd. Het nog bestaande gedeelte van lijn 82 vormen tezamen met lijn 144 (Gembloux – Jemeppe-sur-Sambre) de enige spoorlijnen waar enkel P-treinen rijden, op lijn 144 evenwel ook goederentreinen.

Vernieuwing stations en stopplaatsen

Op een aantal plaatsen is het al gebeurd, maar het is de bedoeling dat in alle Belgische stations en stopplaatsen er nieuwe halve-hoge (55 cm) of hoge (75 cm) perrons komen die een klinkerbestrating krijgen. Op de oude perrons van slechts 30 cm is het een hele klauterpartij om op of af de trein te geraken, zeker voor de oudere of minder mobiele reiziger. Bovendien komen er nieuwe schuilhuisjes en verlichting. In de grotere stations komen er liften naar de perrons. Streefdatum van al dit moois is 2015.

Op deze foto van Raf Bonte zien we een IC van Brussel-Zuid op weg naar Gent te Itterbeek, op lijn 50. Aan kop NMBS-lok 1357. Rechts werd een begin gemaakt met de aanleg van de bedding voor twee bijkomende sporen voor het GEN-net.

Foto Raf Bonte



Op zondag 1 maart 2009 passeert de TRESKI met aan kop de 2701 (met GSM-R) op lijn 27 de grens tussen Lint en Kontich

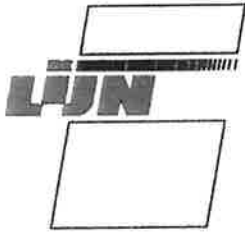
Foto N. Suis



Op 17 oktober 2009 is Beneluxloc 1183 onderweg met een reserve-stam I10-en en I6-en, hier te zien bij het vertrek te Amsterdam CS. De truc zal echter nog een aantal keer moeten herhaald worden wegens tekort van originele Nederlandse rijtuigen.

Foto Eddy Cassiers





Algemeen

MOBILITEITSVISIE De Lijn 2020 (deel 2)

In dit tweede gedeelte gaan we meer in detail over waar en welk soort railvervoer we in de verschillende provincies ooit mogen zien rijden. Bedenk wel dat dit een studie betreft. Wat en wanneer we al dit moois gerealiseerd zien, zal de toekomst uitwijzen. Een aanzet is er alvast, nu ook de andere (politieke) medespelers nog overtuigen.

We raden de lezers aan om de kaarten, gepubliceerd in ons vorig nummer, bij de hand te houden. Treinlijnen hebben de grijze kleur, een lightrain of GEN-trein hebben een rode onderbroken lijn. De sneltrams hebben een volle rode lijn en de regionale tramlijnen zijn in het geel. Voor de historici onder de lezers: ga eens na waar er zo'n halve eeuw geleden nog trams of treinen reden. We kunnen er eventueel later nog op terug komen, reacties zijn welkom.

Vlaams Brabant

sneltramlijnen

- Brussel – Boom
- Brussel – Ninove
- Brussel – Aalst
- Brussel – Heist-op-den-Berg
- Leuven – Tervuren
- Leuven – Aarschot
- Leuven – Tienen

regionale tramlijnen

- Tangentlijn in de Vlaamse rand rond Brussel
- Brussel – Kortenberg – Leuven
- Brussel – Waterloo
- Brussel – Halle

Limburg

Sneltramlijnen Spartacusplan

Lijn 1: Hasselt – Diepenbeek – Munsterbilzen – Lanaken – Maastricht

Lijn 2: Hasselt – Genk – Maasmechelen

Lijn 3: Hasselt – Neerpelt – Lommel

West-Vlaanderen

Sneltramlijnen

- Tramlijn van Koksijde naar Veurne als onderdeel van de uitbouw van de Kustlijn
- Tramlijn Brugge naar Zeebrugge (onderzoek)
- Tramlijn Roeselaere – Kortrijk

Regionale tramlijnen

- Tramlijn tussen Kortrijk en Hoog-Kortrijk (onderzoek)
- Kusttram

Oost-Vlaanderen

Sneltramlijnen:

- Sint-Niklaas – Dendermonde – Aalst

Stedelijke tramlijnen Gent:

- Evergem – Merelbeke (aanleg Moscou – Merelbeke)

- Sint-Denijs – Oostakker (aanleg gedeelte Sint-Pieters – Zuid – Dampoort en Kortrijksesteenweg – Sint-Denijs
- Melle R4 – Mariakerke (onder meer de vertrammen van trolleylijn 3 van Mariakerke tot Dampoort)
- UZ/Zwijnaarde – Meulestede met verlenging naar UZ en het nieuwe Arteveldestadion (lijn 4)
- Lochristi – Flanders Expo met verlenging
- Gent-Sint-Pieters – Destelbergen inclusief vertrammen van Muide – Gent-Dampoort
- Gent-Sint-Pieters – Melle Leeuw

Antwerpen

Sneltramlijnen

- Antwerpen – Ranst (Pegasus)
- Antwerpen – Malle (Pegasus)

In gebruikname van premetrotunnel(s)

- Tramlijn naar Hoevenen
- Tramlijn naar Beveren
- Tramlijn naar Kruibeke

Stedelijke tramlijnen Antwerpen

- Verlenging van tramlijn 7 naar Boechout (Brabo I)
- Verlenging van lijnen 5 en 10 naar Wijnegem (Brabo I)
- Verlenging van tramlijn 2 van de bestaande eindhalte (sic)
- Linkeroever naar Linkeroever-Noord (*n.v.d.r.: door het Sint-Annabos, ver van de bewoning ?*)
- Verlenging (lijn 15) van Mortsel naar Edegem en Kontich
- Verlenging (lijn 11) van Deurne naar Borsbeek.
- Verlenging (lijn 3) Keizershoek naar Brasschaat
- Tramlijn(verlenging) naar Eilandje
- Tramlijn(verlenging) naar Nieuw-Zuid
- Tramlijn(verlenging) naar Ekeren
- Tramlijn(verlenging) naar Wilrijk

Tram en Bus duurder

In tegenstelling tot VeBOV gaat De Lijn volgend jaar een prijsverhoging doorvoeren. Dit op vraag van de regering om tegelijk te besparen en meer inkomsten aan te boren. Er moet volgend jaar 40 miljoen € bespaard worden. Daarbij moet er nog ongeveer 10 miljoen € bijkomen door extra inkomsten. Welke tickets en abonnementen en hoeveel we meer moeten betalen is nog niet helemaal uitgemaakt, maar het zou gemiddeld om ongeveer 2,76% gaan. Omdat bij een ticket niet met geldstukken van 1, 2 en 5 eurocent wordt gewerkt wordt het wellicht in één keer 10 eurocent voor een ticket. Het betekent meer dan waarschijnlijk ook het einde van het "gratis" verhaal. Wat er als bezuinigingsmaatregel mogelijk komt, of toch in gesnoeid wordt, is het nachtvervoer.

Nieuwe trams 1

In de tweede helft van november werd gemeld dat er op korte termijn (einde 2011) nog 13 Hermelijnen worden afgeleverd. Dat is blijkbaar nog een restant van een optie over de vorige leveringen. Blijkbaar had men in Bautzen toch nog wat onderdelen in stock voor de constructie van deze dertien trams. Als onze gegevens kloppen worden dit enkelrichting-wagens voor Antwerpen.

Nieuwe trams 2

Al dikwijls aangekondigd en nu bevestigd: De Lijn gaat eindelijk nieuwe trams kopen en huren. Vast staat dat er voor 88 trams een bestelling de deur uitgaat met nog eens een optie op 50 trams in een verdere toekomst. In eerste instantie worden er 21 trams gekocht die vanaf 2012 geleverd worden.

Eén van de manieren om de reizigers er op attent maken dat ze vooraan moeten opstappen is deze boodschap in de bestemmingsdisplay. Voorts zijn er de stickers. De tweede deur is duidelijk enkel bedoeld voor reizigers met een kinderwagen en deze met een motorische handicap. De andere reizigers stappen vooraan op, de laatste deur op deze gelede New AG300 is het gebruik niet bekend.

De 2204 60 werd heel recentelijk in dienst genomen bij Ganda Cars. Brugge station 10 oktober 2009.

Foto Luc Couscheir



Hoera, eindelijk terug tramsporen op de Noorderlaan in Antwerpen. De foto werd genomen op de hoek van de Noorderlaan en de Groenendaallaan en we kijken in de richting van de stad. Ter hoogte van de bouwkransen midden op de achtergrond worden de landhoofden voor de nieuwe tram- en busbrug gebouwd. Vervang de hoogspanningsmast in gedachten door een massieve 150 m hoge pyloon en dan heeft u een impressie van onze "Lange Wapper". Ook aan de stadszijde van het Albertkanaal werd een aanvang genomen met het plaatsen van de tramsporen. In de loop van de tweede helft van 2010 wordt de brug opgeleverd. De foto werd genomen op 16 oktober 2009.

Foto Luc Couscheir



Een tramstel van lijn 10 op de degelijk beschermde eigen bedding in de Carnotstraat. Al spoedig volgde er protest van enkele individuen over deze betonnen muur. In Berlijn de twintigste verjaardag van de val van de muur vieren en er dan in Antwerpen één oprichten, dat kan toch niet! Nochtans waren we enkele weken later getuige van een persoon die gezwind over deze muur sprong en zich pront in de vers gestorte beton vastzoog. Overigens is hier duidelijk te zien dat het wegdek (sic) zijn beste tijd heeft gehad. Carnotstraat 30 oktober 2009, de dag voor de aanvang van de werken.

Foto Luc Couscheir

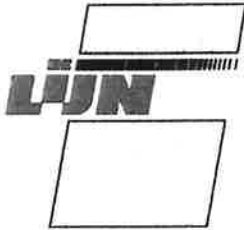


(vervolg bladzijde 12)

Tegen die tijd moet er dan eindelijk ook een gebruiksklare nieuwe tramloods staan op de grens van Deurne en Wijnegem (tegenover de "Makro", waar dan ook de lijnen 5 en 10 zouden moeten rijden). Van dit eerste lot zijn er een zevental nodig voor de tramverlengingen naar de grens van Boechout en die van Wijnegem. De rest (14 à 15) voor de verlengingen naar Ekeren en Het eilandje (Brabo II).

Over de volgende loten (67 trams) hangt nog wat mist. Voor de financiering streeft men naar huurkoop. Men spreekt over een looptijd van 20 jaar, met 5 jaar verlengbaar. De fabrikanten willen hierbij de trams met eigen personeel, De Lijn wil de trams zelf en in eigen werkplaatsen onderhouden. Over deze kwestie lopen nog onderhandelingen. Op technisch vlak is er de voorwaarde dat de trams over een 65 % lage vloer moeten beschikken. Er zijn twee lengtes voorzien, tot 32 en 44 meter maximum. Er wordt niet gepreciseerd over hoeveel enkel- of tweerichtingstrams het gaat.

Deze eerste 21 trams zijn alvast voor Antwerpen, latere leveringen ook voor Gent en de Kust. Zij vormen maar een druppel op een gloeiende plaat. De Antwerpse PCC's 1 (zonder koppelingen) zijn dan de 50 jaar gepasseerd en moeten volgens een decreet van de Vlaamse Regering naar de schroothoop. Natuurlijk kan men een decreet nog wijzigen. Wij en de Antwerpse reizigers met ons, zijn alvast in blijde verwachting. Na de leveringen van deze 13+21 trams kunnen de PCC 1 dan eindelijk (of is het misschien?) aan de kant.



Antwerpen

Reclametrans

- 7005 Zwerfvuil sinds juli 2009, ex Egypte
- 7040 The North Face sinds oktober 2009, ex Oliver
- 7044 Extreme sinds juli 2009, ex Salsa Jeans
- 7049 Napapijri sinds november 2009, ex De lijn
- 7202 Electrabel tot augustus 2009, terug De Lijn
- 7203 Converse sinds sept. 2009, ex Brussels Airways

Spoorwerken

- Noorderlaan

Sinds begin oktober werd er een aanvang genomen met het plaatsen van de sporen in de Noorderlaan. Nu de nieuwe brug voor het autoverkeer volledig in gebruik werd genomen kwam er plaats vrij op de oude beding. De toekomstige tram- en busbedding komt langs de kant van de Tjalkstraat. Er wordt afwisselend gewerkt op de beide hellingen. Een eerste gedeelte van 200 meter betreft de helling langs de kant Groenendaallaan. Enkele weken later verhuisden de werkers naar de helling kant IJzerlaan en plaatsten daar ongeveer 150 meter spoor. Deze twee gedeeltes zijn nog grotendeels vlak, later komen de echte hellingen en in 2010 het sluitstuk, de nieuwe brug over het Albertkanaal. Men gebruikt hetzelfde procédé als op dat op de Sint Bernardsesteenweg en de Leien werd toegepast.

Het past hierbij om op te merken dat deze verbinding noodzakelijk is. Binnen enkele jaren wordt ook de Gabriël

Theunisbrug (Sportpaleis) vernieuwd en daar ligt naast de lijnen 3 en 6 ook de verbinding met de werkplaats Punt aan de Lijn... . Toen de noodbrug in de zestiger jaren vervangen werd door het nu bestaande bouwwerk was daar ook nog geen sprake van de toch vrij steile metrohelling zoals we die nu kennen.

- Deurne en Boechout

Eveneens in oktober namen de werken een start in zowel Deurne/Wijnegem, als in Mortsel/Boechout.

In Deurne loopt een eerste fase op de Turnhoutsebaan tussen de Schotensesteenweg en de Rugeveldlaan (verlenging lijn 10) en op de Rugeveldlaan zelf (verlenging lijn 5). Een tweede fase vanaf september 2010 behelst de August Van de Wielelei tot de Krijgsbaan (kruispunt Shopping Center). En de rest van de Rugeveldlaan tot het Wim Saerensplein. In fase drie (juli/augustus 2011) volgt het bijzonder drukke kruispunt aan de krijgsbaan zelf en tenslotte met einddatum februari 2012 het resterende gedeelte tot de nieuwe terminus aan het Fortveld. Van juli 2010 tot februari 2012 wordt er ondertussen gewerkt aan de nieuwe stelplaats. Streefdatum afwerking: februari 2012.

Een vrij gelijklopend verhaal noteren we voor Mortsel en Boechout. De eerste fase werd gestart in oktober en behelst de Provinciesteenweg tussen de Nieuwelei en de Borsbeeksesteenweg. De tweede fase is de Lierssesteenweg en gaat vanaf de Nieuwelei tot de Drabstraat. De derde fase gaat vanaf die Drabstraat tot Grotenhof (inclusief plein NMBS station). De vierde fase valt uiteen in twee delen. Enerzijds de Statielei met aansluiting op de bestaande sporen en anderzijds de nieuwe terminus Capenberg met P+R juist op Boechouts grondgebied. Inmiddels is gebleken dat deze planning meer slaat op de te verwachten hinder op de diverse steenwegen. Al die steenwegen tezamen zijn ook bekend als de N10. Inmiddels zijn al de eerste zandbergen ontstaan aan de terminus. Streefdatum afwerking: september 2012.

- Jan Van Rijswijcklaan

In november werd er een aanvang gemaakt met de heraanleg van het Jan Van Rijswijcklaan tussen het Koning Albertpark en De Singel. De straat wordt van gevel tot gevel hernieuwd en De Lijn maakt van de gelegenheid gebruik om de sporen ter hernieuwen en enkele haltes te hergroeperen. De halte richting Hoboken aan de Markgravelei gaat naar het kruispunt met de Korte- en Lange Lozanastraten. De halte richting stad komt hiertegenover te liggen. Ook de halte richting Hoboken aan het begin van de Jan Van Rijswijcklaan verhuist en komt nu tegenover de al bestaande halte richting stad in het Koning Albertpark. Met het vernieuwen van de sporen verdwijnt nogmaals één van de nog overblijvende stukken "veldspoor". In de premetro is dat de laatste jaren ook verdwenen. Er zijn ook nog zulke sporen te vinden aan de Stenenbrug (lijn 24) en de Mechelse Steenweg (lijn 7). Indien er nog iemand van onze leden weet heeft van andere plaatsen in het Antwerpse, laat het ons dan weten.

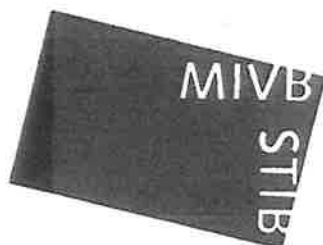
- Carnotstraat

In deze drukke straat werden de sporen niet alleen vernieuwd, maar ook verplaatst. In het vorig nummer werd er op blz. 17 al een beschrijving gegeven van wat er op stapel stond. We kunnen u en de andere reizigers al direct gerust stellen. De plannen om lijn 11 in de richting Melkmarkt om te laten rijden via de provinciestraat steken voor langere tijd in de ijskast. Ook aan lijn 12 wordt voorlopig niet geraakt. De spoorwerken grepen plaats in de periode tussen 30 okto-

ber en 8 november. Er was dan geen tramverkeer mogelijk. Lijn 12 bleef op zijn gewone reisweg en kreeg daarbij het gezelschap van lijn 10 (Melkmarkt – Sportpaleis). Lijn 11 dook bijna traditiegetrouw de premetro in via de Mercatorstraat en kwam als vijfde lijn op Linkeroever. Lijn 24 werd gesplitst in twee afzonderlijke delen. Enerzijds reden er trams tussen Schoonselhof en het Koningin Astridplein. Anderzijds werd er gereden tussen Silsburg en de lus Engelselei. Dat er geen (gecombineerde) pendel reed vanaf Silsburg via de Engelselei naar de Schotensesteenweg (een combinatie 24/10) vond zijn oorsprong in het terzelfder tijd vernieuwen van de sporen in het smalle gedeelte van de Turnhoutsebaan in Deurne. Voor de autobussen golden grosso-modo twee omleidingen, telkens met enkele varianten. In heel de periode, van 30 oktober tot 28 februari 2010 is er geen busverkeer mogelijk staduitwaarts. De bundel 410 naar Turnhout rijdt via het Sint-Jansplein, de Schijnpoort naar de Turnhoutsebaan (Rivierenhof). We hebben proefondervindelijk vastgesteld dat deze omleiding al in de daluren aanleiding gaf tot een verdubbeling van de rijtijd. De sneldiensten volgden dezelfde weg maar reden ter hoogte van het Sportpaleis de snelweg op. De bundel 420 (Lier/Herentals) rijdt via het Centraal Station en de Plantin en Moretuslei naar de Stenenbrug. Pendelbus 10, stadslijn 21 en de Limburgse 68 volgde gedeeltelijk deze reisweg terwijl lijn 23 grotendeels zijn oude traject via de Stuyvenbergwijk volgde. Tijdens de eigenlijke spoorwerken (30 oktober tot 8 november) was er ook geen busverkeer stadinwaarts mogelijk. Het tramverkeer was ongeveer terug normaal vanaf maandag 9 november, één of ander nukkelig "bareeltje" niet te na gesproken. Ter anekdote konden we vaststellen dat de trams 10 en 24, nu ze een echte afgeschermdede bedding hebben, nog nooit zo snel gereden hebben in de Carnotstraat.

- Bovenleiding

Op de Belgiëlei en de Jan Van Rijswijkklaan (tussen De Singel en de Pestalozistraat) werden een groot aantal nieuwe masten geplaatst. Deze staan nu dicht op elkaar, enkele overspanningen werden vervangen door draagarmen. De



Sinds begin april 2009 werd het eindpunt van tramlijn 97 verplaatst. Het eindpunt Stalle werd verlaten en de tramlijn werd verlegd naar Dieweg. Op enkele spitsdiensten na wordt het vak Bareel van Sint-Gillis Louisaplein niet meer bereden door lijn 97.

Op de foto van april 2009 bemerken we naast de 7713 op lijn 97/ ook de 7706 van lijn 92 die toen was ingekort wegens spoorwerken. Een pendelbus verzorgde het verdere traject tot Fort-Jaco.

Foto Raf Bonte



palen zijn allen in het "Antwerps" grijs in plaats van de vroeger gebruikelijke diverse groentinten.

Autobusnieuws

Zonder invloed op de reiziger, maar toch de moeite van het vermelden waard is het koppelen van een groot aantal diensten van de lijnen 36 en 123. Vanaf het begin van het nieuwe schooljaar wisselen deze twee lijnen aan de Rooseveltplaats. Deze lijnen worden nu allebei grotendeels gereden met de Citaro's 1385-1394 van de eerste en 1301-1307 van de tweede reeks. Om het de reiziger gemakkelijk te maken(?), de eerste reeks heeft twee deuren, de tweede reeks heeft er drie. We hebben nog niet gezien dat er aan de Rooseveltplaats ook telkens van contractnummer wordt gewisseld. Lijn 36 is 1016, lijn 123 heeft contract 1035, terwijl de autobussen 1385-1394 onder contract 1122 rijden.



Oost - Vlaanderen

Trolleybussen, epiloog

Wat is het lot van de oorspronkelijk 20 wagens tellende reeks? De 7404 sneuvelde in 2001 en de 7418 in 2004. De 7408 wordt museumbus (VlaTAM), de 7410 gaat naar een Frans museum en de 7411 werd door een privé persoon gekocht en staat nu in een tunnel in Liège. De resterende 15 trolleys werden eind september verzameld te Gent Zeehaven en daar op de trein gezet, tezamen met de ontzingsbus 06. Begin oktober vertrok de trein via Nederland en Duitsland richting Oost-Europa. De trolleys van entiteit Oost-Vlaanderen, regio Gentbrugge werden kan u voortaan vinden in "entiteit Bulgarije, regio Plovdiv".

weekdienst avondspits vanaf 4/9/87

weekdienst na 20u

(niet op zaterdagen)

lijn	70/50	4000	9000	st	bijw	lijn	70/50	4000	9000	st	bijw
1+2	1		24			1+2			3		
4	6			3	3	4			4		
6	7			2	2	6	1		3		
7	17			7	7	7	4				
8+11			34			8+11			5		
9	0	7		10	10	9	5				
10	15			5	5	10	0	0	0	0	0
13+14	17			5	5	13+14	6				
15			0	10		15			4		
16	22			6	6	16	5				
23			2	8		23			0	3	
24			7	2		24			n	n	
25	0	7	0	8	8	25	1		1		
26				8		26	0	0		0	0
28	0			10	10	28	2				
35		9		11	11	35			4		
39+41	10			7	7	39+41	3				
40+45	26			6	6	40+45	7				
52	16			4	4	52	5				
56				16	16	56			7		
58	0	7		15	15	58	3		1		
58d				5		58d	0	0	0	0	0
60				17	10	60				5	
63/76				19	19	63/76				6	
74				9		74				4	
81	18			8	8	81	6				
86				10		86				2	
90/91		6		14	14	90/91		2		5	
93			16			93			3		
 totaal	157	38	55	225	166	 totaal	45	2	35	25	
lijn	70/50	4000	9000	st	bijw	lijn	70/50	4000	9000	st	bijw
1+2			14			1+2			6		
4			7			4	3		1		
6	3		4			6			4		
7	10					7	7				
8+11			16			8+11			5		
9	10					9	7				
10	10					10	6				
13+14	13					13+14	9				
15			8			15			4		
16	19					16	11				
23				7		23			4		
24			5			24			3		
25		7				25		3			
26				5		26	0	0	0	0	0
28	5			1		28	4				
35		11				35		6			
39+41	12					39	4				
40+45	19					40+45	11				
52	12					52	7				
56				9	9	56	8		0		
58	8		5	3		58		3	1		
58d				4		58d			n		
60			6	4		60			5		
63+76	10			3	3	63+76	8				
74				9		74	4				
81	13					81	13				
86				5		86				3	
90/91		7		9	9	90/91				10	
93			8			93			4		
 totaal	144	25	75	50	21	 totaal	102	12	37	13	 nihil

zaterdagdienst middag

zondagdienst middag

Brussel, de netwijzigingen 1967-'68 deel 5

TABEL: materieelaantallen per lijn gedurende de winterdienst 1967-68 (weekdienst avondspits, na 20 uur, zaterdagmiddag en zondag) vanaf 4 september 1967

Toelichting bij de tabel:

- O** betekent dat er geen uitbating is op deze tramlijnen, op dat moment van de dag
- Donkere achtergrond wordt gebruikt voor de lijnen uitgerust met éénmansbediening
- * in de ochtend was er steeds één 9000 op lijn 56
- ** in de ochtend en 's avonds waren er steeds een aantal losse standaards op de lijnen 63 en 76

De hiernaast aangeduide diensten waren een theoretische betrachting van de MIVB. Zoals steeds werd op de spits 85% inzet van het materieel verwacht, hetgeen uiteraard niet steeds lukte. Bovendien beschikte iedere stelplaats over bijna alle tramtypen. Zowel in de zaterdag- als in de zondagdienst valt het op dat er toch nog kleine aantallen standaards en bijwagens voorkomen, ondanks dat er dan nog een aantal 7000-en en 4000-en onbenut zijn. De 5000-en, alle in de stelplaats Woluwe, werden ingedeeld in de 7000 diensten, zodat deze 4-assers uit 1935 geen specifieke inzet kenden.

Weekdienst, avondspits:

-Het hoogste aantal trams is in dienst omstreeks 17 uur, voor sommige lijnen zijn er minder dienstwagens tijdens de avondspits dan gedurende de ochtendspits (bvb. lijn 74 had in de ochtendspits 2 bijwagens). 's Avonds wisselen er een aantal dienstwagens van lijn: de 7000-en die dan rijden op de lijnen 9 en 58 zijn afkomstig van respectievelijk de lijnen 7 en 52; de 9000-en voor de lijnen 4, 6, 25 en 35 zijn afkomstig van de Koningstraatlijnen.

-Op zaterdagavond rijdt lijn 56 met 7000-en, aangevuld met 1 standaard + bijwagen.

STELPLAATSEN

100	KONINGSLAAN	tramlijnen: 8, 9, 11, 13, 14, 15, 35, 52, 56, 58, 60, 74, 81, 90 en 91	materieel: 4000, 7000, 9000, standaards + bijwagens
300	LEUVENSESTEENWEG	tramlijnen: 63, 74, 76, 90 en 91	materieel: 4000, standaards + bijwagens
400	RENBAANLAAN	tramlijnen: 1, 2, 4, 6, 7, 10, 16, 24, 25, 35 en 93	materieel: 4000, 7000, 9000, standaards + bijwagens en het prototype 7501
500	EDINGENSTRAAT	tramlijnen: 7, 9, 10, 13, 14, 16, 58/, 63, 76 en 88	materieel: 7000, standaards + bijwagens, 1500 (gemoderniseerde standaards)
600	HAACHTSESTEENWEG	tramlijnen: 1, 2, 8, 11, 23, 56, 58, 58/, 60 en 93	materieel: 9000, standaards + bijwagens
700	WOLUWE	tramlijnen: 25, 26, 28, 39, 40, 41, 45, 81, 90/91	materieel: 5000, 7000, standaards + bijwagens

Uitzonderingen:

-op zaterdagen en zondagen werden niet alle lijnen uit meerdere stelplaatsen gereden

-op de lijnen 1 en 2 daarentegen reden enkel op zaterdagen trams van stelplaats Haachtsesteenweg

-tramlijnen 2, 8, 10, 24, 26, 41 en 58/ reden niet op alle tijdstippen, terwijl lijn 6 tussen het Louisaplein en de Zavel 's avonds een ommetje reed via de Naamsepoort, zijnde de periode dat lijn 10 niet reed.

INZETMOGELIJKHEDEN volgens de toenmalige LIJNFILMS of KOPBORDEN

De lijnfilms waren voor iedere stelplaats verschillend, zelfs per tramtype, zodanig dat de in vet gedrukte lijnnummers in principe vanaf 4 april 1967 niet meer of in bepaalde gevallen nooit met het aangeduide tramtype reden, ondanks dat deze films er wel op voorkwamen. Bij de gewoon afgedrukte lijnnummers kan het ook over zeer uitzonderlijke inzetten gaan, bvb. voor de 4000-en vooral bij grote sport- of andere evenementen op de Heizel. Voor alle lijnen bestonden er doorstreepte diensten, behalve voor de 8, 13, 15, 74, 90 en 91 (de lijnen 90 en 91 waren ingekorte diensten van de 90/91 of 91/90). In de periode 1967-68 kwamen op lijn 26 enkel standaards met kopborden voor.

Een speciale toelichting voor lijn 58/.

- sedert 1963 bij de afschaffing van de toenmalige lijn 83 werd een pendeldienst tram 58/ Schaarbeek station – Zuidstation ingelegd, die aan de beide uiteinden afweek van de basislijn 58, dewelke trouwens andere eindbestemmingen vermeldde op de lijnfilmen of kopborden.

- in feite bestonden er dus twee lijnen 58/, één volgens de bestemmingsfilms en enkel in gebruik bij inkortingen, en de pendellijn 58/ waarbij vooraan bijkomende tekstborden werden gebruikt om enige verwarring te voorkomen.

LIJNFILMS per TRAMTYPE

4000: voor dit tramtype bestonden twee verschillende lijnfilms, waarop samen de volgende lijnnummers voorkwamen: 7, 9, 10, 13, 14, 16, 25, 35, 45, 52, 58, 63, 76, 81, 90 en 91

7000: bundeling van vier lijnfilms

7, 9, 10, 13, 14, 16, 25, 28, 39, 40, 41, 45, 52, 56, 58, 63, 74, 76, 81, 90 en 91 o.a. de 7138 en 7139 (uitgerust met een 9000 lijnfilm 1, 2, 8, 11, 16, 23, 24, 25, 26, 35 en 93

5000: één lijnfilm in gebruik

4, 16, 28, 39, 40, 41, 45, 74 en 81 (lijnfilm type 1935, groter formaat dan 4000, 7000, of 9000)

5000 met PCC wagenbak, filmtypen 7000, één type lijnfilm in gebruik

25, 28, 39, 40, 41, 45, 74 en 81

9000: drie verschillende lijnfilms

1, 2, 4, 6, 8, 11, 15, 16, 23, 24, 25, 26, 35, 52, 56, 58, 58/, 60 en 93

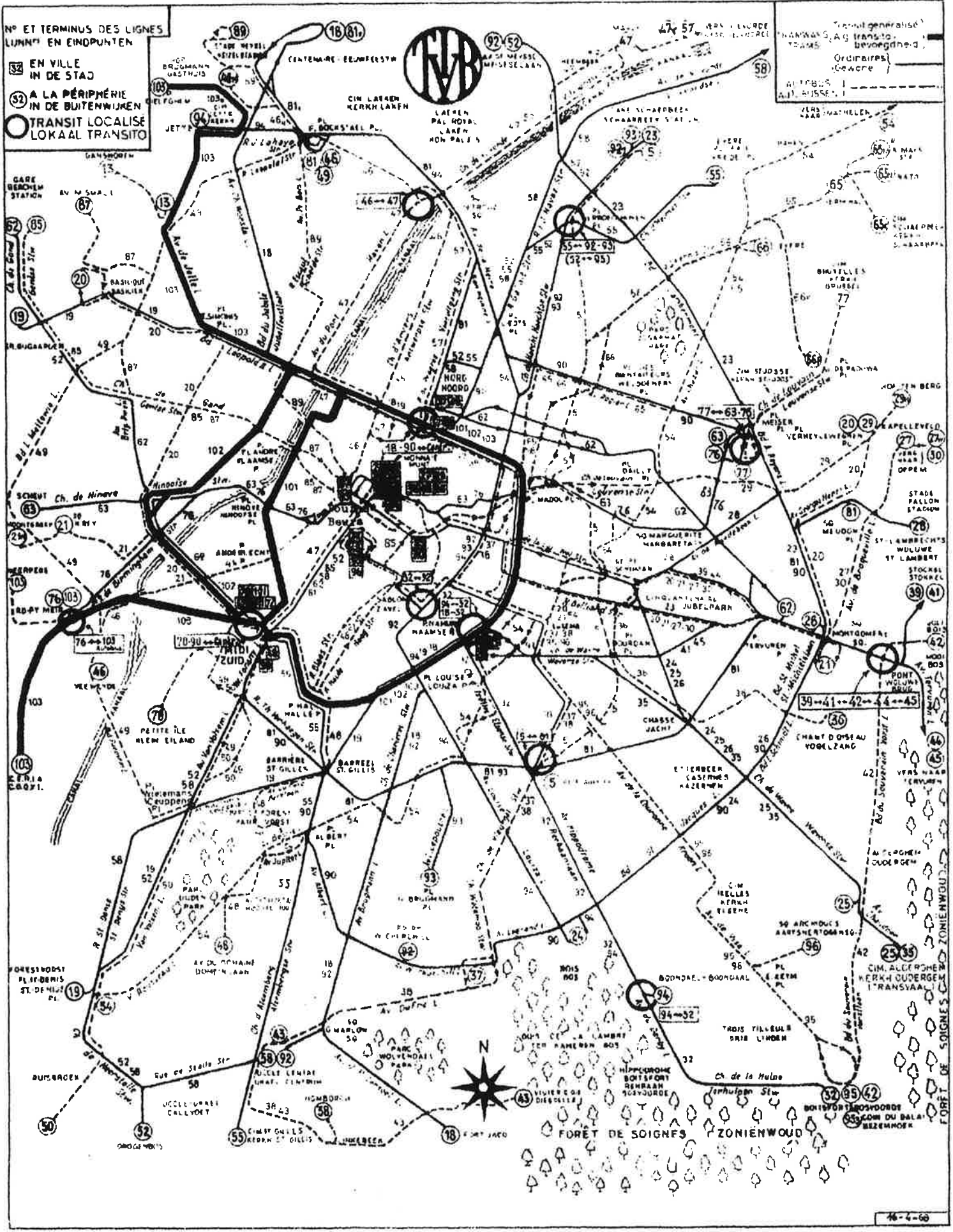
1500: één lijnfilm

88 vanaf najaar 1967 ook 23, 63 en 76

KOPBORDEN (standaardmotorwagens)

4, 6, 7, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 23, 24, 25, 26, 28, 35, 39, 40, 41, 45, 52, 56, 58, 58/, 60, 63, 74, 76, 81, 88, 90 en 91.

Opmerking: tenslotte kwam er ook een lijnfilm GEEL S GEEL voor met teksten op de 4000-, 7000- en 9000-en van de stelplaats Renbaanlaan, dit voor de versterkingsdienst NAAMSEPOORT – BOSVOORDE voor de renbaan van Bosvoorde. Het is niet duidelijk of deze lijnfilm nog na 4 september 1967 gebruikt werd.



N° ET TERMINUS DES LIGNES
LUMNI EN EINDPUNTEN

- 34 EN VILLE
IN DE STAD
- 32 A LA PÉRIPHÉRIE
IN DE BUITENWIJKEN
- TRANSIT LOCALISÉ
LOKAAL TRANSITO

Transit généralisé
LUMNI'S, Ag Transitio,
Trams, Bevoegdheid
Ordinaires
Gewone
ALLES BUSSES
ALLE BUSSE



MIVB AUTOBUSTYPES

Wegens plaatsgebrek in het vorig nummer geven we nu de foto's van de tijdens de netwijzigingen 1967-68 gebruikte autobustypes.

Na een eerste vloedgolf (8001-8150) in verband met de wereldtentoonstelling van 1958, onmiddellijk daarna gevolgd door een aantal verbussingen, kwamen de 8151-8356 tot 1962 in dienst. Hiermee werd het Brossel tijdperk afgesloten en kwamen vanaf 1963 grote aantallen FIAT-Van Hool bussen in dienst. (zie de lijst in RR 2/2009 blz.18)

Vanaf 1957 werden er grote aantallen Brossel-Van Hool autobussen in dienst gesteld. Het is een Brossel A98 DAR met Leyland motor. De foto hierboven toont de 8093 in april 1968 aan het Hoogtepunt 100, gefotografeerd door René Stevens.



Hiernaast een foto van de 8301 aan het Minister Wautersplein in december 1967. De verschillen met de 8093 zijn miniem. Deze foto werd eveneens gemaakt door René Stevens.

Van Hool leverde tussen 1963 en 1975 diverse reeksen autobussen af met Fiat motor.

Uit de tweede reeks 8367-8420 werd de 8403 op 17 januari 1999 gefotografeerd in de stelplaats Haren. Deze autobus maakt deel uit van de museumverzameling van het MSVB.

Foto Luc Couscheir.



Benevens de grote reeksen die in deze periode in dienst werden genomen werden er door de MIVB in 1962 enkele prototypes uitgetest. Deze waren van diverse Duitse constructeurs en kregen geen opvolgers. Ze werden dan ook al spoedig gedegradeerd tot de "speciale diensten" en vrij vlug (1975) afgevoerd.

Tekst en illustraties: Raf Bonte

De 8901-8903 waren van het merk Büssing, type Senator 12 RU7HP.

Foto archief MIVB.



De 8911-8913 waren van het merk Magirus, type Saturn II.

Foto archief MIVB.



De iets kortere 8921 en 8922. Mercedes type O322.

Foto archief MIVB.



DIESELCLUB

Naast de vele "voyages spécial" bij onze vrienden in Wallonië worden er ook in Vlaanderen regelmatig afscheidsritten ingericht.

B 88 Den Oudsten

Allereerst was er de rit met een Den Oudsten B88 van Kruger (Mattheesen). Deze bus was de opvolger in Nederland van de in grote getale gebouwde DAF standaardstreekbus uit de periode 1967-1987. In België werd de B88 gebruikt bij enkele NMVB pachters, later zowel bij De Lijn en de TEC. In De Lijn-kleur reed hij bij Ganda Cars, Diana Cars (later groep Mattheesen) en bij Staca. Bij Staca-dochter Picavet reed er de TEC versie.



De 1106 40 ter hoogte van het station van Boechout op 3 oktober 2009.

Jonckheere

Een week later werd er in West-Vlaanderen een rit georganiseerd met 3 Jonckheere autobussen, de bekende constructeur uit de streek. De hoofdrol was weggelegd voor Transcity 5502 31 (Deceuninck Auto's). Van Verleyen (Connex WVI) reed er de 5506 21, een City 041 en tenslotte was er van Baete-Deceuninck de 5502 07, een City 056. Van de Transcity werden er in de jaren 85-86 tachtig stuks in dienst gesteld door de MIVA in Antwerpen. Al deze bussen staan nu bij hun respectievelijke firma's op reserve.

Een line-up ter hoogte van het gewezen station van Poelkapelle. Van links naar rechts de City 041, City 056, Transcity en tenslotte (met gewone geduldige reizigers aan boord) de opvolger TRANSIT 2000.



Met dank aan al de respectievelijke inrichters, chauffeurs en firma's voor hun welwillende medewerking.

Als toemaatje hadden de inrichters gezorgd voor een ontmoeting met een belbus van de eerste generatie, de 3245 op zijn laatste exploitatiedag 10 oktober 2009. Langemark station.

Alle foto's Luc Couscheir



A300 (papieren rolfilm)

Een ander type autobus dat weldra van onze wegen verdwijnt zijn de drie-deurs stadsbussen A300. In Gent werd er op 24 oktober 2009 gereden met enkele exemplaren van de eerste reeks die nog over een papieren lijnfilm beschikken.

Onze 2810 in een herfstige omgeving aan de Gentse Blaarmeersen. Let op de plaats van het voertuignummer. Dit wordt nu vrijwel algemeen overal maar niet consequent toegepast.



In de stelplaats van Gentbrugge ontdekten we een bus van de tweede reeks 3081 - 3110. Deze werd gebruikt in Antwerpen en is inmiddels al meer dan een jaar buiten dienst. Dat dachten we toch, maar wat blijkt: Gentbrugge zat wat krap in de stadsbussen en leswagens. De 3110 doet dus nu dienst als leswagen en kreeg daarbij een dubbele bediening, een plaats voor de instructeur en een extra spiegel. Eigenaardig genoeg kreeg deze bus ook al de nieuwe bestickering in verband met het vooraan opstappen.

De Antwerpse 3110 in de stelplaats Gentbrugge, in gebruik bij de rijsschool



Autobussalon Kortrijk

Deze tweejaarlijkse hoogmis voor de dieselfreak focuste dit jaar op de Hybride-bus. Het dieptepunt qua vloerlaagte (en comfort) blijkt nu toch bereikt te zijn, milieu blijkt nu overal en beter te scoren. Behalve dan in Vlaanderen waar de trolleybus het loodje legde. Op het salon was trouwens geen levensgroot model te bespeuren. Meer en meer doen ook de exotische busconstructeurs een poging om hier door te dringen. Ons inziens was er één uitschieter. De Duitse constructeur Göppel herintroduceerde enkele jaren geleden terug de autobus plus aanhangwagen.

Binnenkort van Antwerpen tot Oostmalle met deze trein? De bijwagen afkoppelen in de stelplaats en dan met de voorwagen alleen verder naar Turnhout! De bus naar Antwerpen koppelt de bijwagen terug aan op de terugrit.

Alle foto's Luc Couscheir



VERENIGINGSNIEUWS

(vervolg van blz 3)

VeBOV is al vele jaren in het bezit van een oude autobus. Deze werd destijds onder onze hoede genomen om bewaard te worden voor museumdoeleinden. De autobus is afkomstig van de NMVB en had daar het nummer 2975. Ze is van het type BROSSEL – A91 DARH met een Leyland motor en een koetswerk van Jonckheere. Ze werd gebouwd in 1965. Na haar NMVB-tijd was ze nog vele jaren actief voor personeelsvervoer bij het Antwerps scheepsherstellingsbedrijf "Mercantile". Al vele jaren is de autobus opgeslagen in een ongebruikte wegtunnel in Liège.

Omdat deze tunnel vroeg of laat toch zal gebruikt worden, moeten we op zoek naar een ander (wellicht te betalen) onderkomen voor dit voertuig, wat voor VeBOV een niet geringe financiële druk zou betekenen. Omdat onze vereniging zich statutair niet tot taak heeft gesteld om historisch materiaal te bewaren, heeft VeBOV besloten om deze autobus in de aanbieding te zetten. We houden er wel aan dat ze goed terecht komt en bijgevolg nog een nieuwe toekomst tegemoet gaat. De autobus heeft een boekhoudkundige nulwaarde. In eerste instantie kan elk VeBOV-lid in orde met zijn lidgeld vanaf 2008, zijn belangstelling laten blijken door ons zijn intenties "businessplan" schriftelijk, ten laatste op 31 januari 2010, in te dienen bij de voorzitter. Het bestuur kan dan de diverse kandidaturen onderzoeken. Alvorens een beslissing te nemen zullen de bevindingen aan bod komen op de volgende algemene vergadering op 13 maart 2010.

We sluiten zeker ook niet uit dat enkele leden gezamenlijk hun kandidatuur stellen. Stuur deze naar: Luc Couscheir, gladiolusstraat 5 te 2610 Wilrijk (Antwerpen).

Spoorwegkalender 2010

De vereniging IRYC (Merelbeke) geeft een prachtige kalender in kleur uit. Hij kost u 12 €; meer informatie vindt u op www.fotopunt.net; ronny@fotopunt.net of nog info@vebov.be. U kan ook terecht op één van volgende telefoonnummers: 0496 / 250 756 of 0479 / 128 141.

Uitstap Wuppertal op zaterdag 24 april 2010

Om ons een idee te geven over de belangstelling onder onze leden voor deze uitstap, vragen wij u om voor eind januari 2010 aan te melden bij Jan Vandecandelaere op volgend e-adres: jan.vandecandelaere@gmail.be of via GSM: 0473 / 325.077.

Opstapplaatsen zijn Gent en Antwerpen-Berchem. De richtprijs is 50€.

Bent u binnen enkele tijd de Gelukkige bezitter van deze autobus?

ex. NMVB 2975 of 022062 van Mercantile-Beliard reed op 21 februari 1986 aan de Londenstraat / Noorderplaats.

Amsterdam

Omdat er uiteindelijk maar een klein aantal leden zich had aangemeld voor de uitstap naar Amsterdam op 12 september laatstleden werd besloten om toch maar voor de trein te kiezen. Onder de deskundige leiding van Ronny bracht de "Benelux" ons veilig en praktisch op tijd (er waren nog maar eens spoorwerken) naar onze bestemming. De vertraging was jammer genoeg voldoende om een Fyra op proefrit nog te missen. In Amsterdam werd maar onlangs overgestapt op de "chipkaart". Dat werd dus aanschuiven. Individueel vergt de aanmaak van een kaart maximum twee minuten, maar de grote toeloop van gegadigden vergde toch een wachttijd van zo'n dertig minuten. Het op- en afstappen met in- of uitchecken wordt spoedig een routine. Wat ons ook opviel was een soort fotografeervrees bij de trambestuurders, ook als dat vanaf het openbaar domein gebeurde. We hebben zowat elk tram- sneltram of en metrotype uitgeprobeerd. Op de sneltram reizen de automaten mee op het rijtuig zelf. Als toemaatje kregen we nog onverwachts een privé bezoek bij de museumtrams aan het voormalige Haarlemmermeerstation, in de zomer zeker een bezoek waard. De dames in ons gezelschap hadden inmiddels een restaurant uitgezocht zodat we niet geheel uitgehongerd de terugrit konden aanvatten. Met dank aan Ronny voor de begeleiding en het voorbereidend werk.

Foto voorpagina:

De nieuwste telg van de NMBS: E 186 348-9 ofte de latere 2903, een Traxx met een SNCF-pakket voor diensten in Frankrijk. Gefotografeerd tijdens een proefrit te Kortrijk op 26/11/2009 door Alain Janmart

Foto achterpagina bovenaan:

Jacques Cohn bezorgde ons dit uitzonderlijk document van een "wreed accident" dat plaats had in Lo(Reninge) in de streek van Veurne. De briefkaart is gedateerd 28 aug. 1911.

Foto achterpagina onderaan:

In de zomer nog op weg van en naar Benidorm, maar op 11 september reed deze 4-sterrenbus op lijn 68, met of zonder Prodatatoestellen. Foto Luc Couscheir.



28 AOU 1911

Trambotsing te LOC

