



RAIL-REVUE

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

Vijfentwintigste jaar – Nr. 2

April – Mei - Juni 2010

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor: Wilrijk 1

P208887

nummer 100



COLOFON

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

Verantwoordelijk uitgever: Luc Couscheir, Gladiolusstraat 5, 2610 Antwerpen (Wilrijk)

Secretariaat: Jan Vandecandelaere, Vredestraat 21, 8750 Wingene

Redactie, vaste medewerkers: Eddy Cassiers, Luc Couscheir, Erik Heylen

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 verantwoordelijk 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 2010: België 20€, andere landen 23 €

Bedrag over te maken op rekening van de Bank van de Post ten name van VeBOV v.z.w.,
Gladiolusstraat 5, 2610 Antwerpen (Wilrijk).

IBAN nummer: BE10 0000 4667 6804 BICcode: BPOTBEB1

INHOUD VAN DIT NUMMER

Werkten mee aan dit nummer:

Colofon	2
Verenigingsnieuws	3
Herinneringen aan de Kust	4
Rail-actueel - NMBS	8
TEC	16
De Lijn	17
Verenigingsnieuws - Agenda	22

Eddy Cassiers
Jacques Cohn
Luc Couscheir
Erik Heylen
Jacques Peeters
Noël Suys

Afsluitdatum voor redactionele bijdragen volgend nummer: 15 augustus 2010

XPO

YOUR PRINTROOM

Vredebaan 5 - 2640 Mortsel 03/440.74.47
www.xpo.be info@xpo.be print@xpo.be

VERENIGINGSNIEUWS

RAIL-REVUE nummer 100

Het nummer van Rail-Revue dat u nu in de hand houdt is het honderdste dat inmiddels onder deze naam is verschenen. Vooral voor onze nieuwelingen een woordje uitleg: VeBOV werd opgericht in 1976 en al spoedig verscheen er een verenigingsblad met de naam VeBOV-Koerier en dat werd uitgegeven tot in 1986. Vanaf 1985 – het feestjaar van 150 jaar spoorwegen en 100 jaar NMVB – kwam er een nieuw tijdschrift in de handel, een privéinitiatief van Staf Cuyt, dat de titel Rail-Revue meekreeg en driemaandelijks zou verschijnen. Stilaan ontstond er een zekere samenwerking en ging Rail-Revue ook fungeren als verenigingsblad. Weer 10 jaar later, in 1996, ging de uitgever op welverdiend pensioen en van dan af zou VeBOV uw uitverkoren blad gaan uitgeven. Thans, in juni 2010, dus het nummer 100, en voor de gelegenheid grotendeels in kleur! We hopen hierbij dat alle leden en lezers ons nog vele jaren zullen kunnen waarderen!

Nieuw bestuur

Op 13 maart 2010 werd in Brugge onze Algemene Ledenvergadering gehouden. Hierbij werd tevens het bestuur gewijzigd. Alain Janmart en Raf De Landtsheer hadden de overige bestuurders te kennen gegeven dat zij hun ontslag zouden indienen, dit om persoonlijke redenen. Ten gevolge hiervan werden er twee nieuwe bestuurders aangesteld. Het huidige bestuur wenst de twee ontslagnemende bestuurders te bedanken voor hun jarenlange inzet in de vereniging en wenst hen al het beste toe in hun verdere leven, loopbaan, familiekring en uiteraard ook in hun hobby.

Het uitgebreid verslag van de algemene vergadering en de volledige samenstelling van het nieuwe bestuur vindt u in de volgende uitgave van Rail-Revue.

Secretariaat en website

Het secretariaat werd al enkele maanden gedeeltelijk door Jan Vandecandelaere waargenomen. Na de overdracht door Raf, neemt hij nu deze taak volledig op zich. Ook het beheer van de website gaat hij in de toekomst op zich nemen. We willen bij onze leden op enig begrip rekenen gedurende de overdracht en heropstart.

Het secretariaat is bereikbaar op volgend adres:

Jan Vandecandelaere, Vredestraat 21 te 8750 Wingene.

e-mailadressen: jan.vandecandelaere@gmail.com of via info@vebov.be. Gelieve steeds uw lidnummer, naam en volledig adres te vermelden.

Adreswijzigingen

We willen er nogmaals op wijzen om elke adreswijziging aan ons mee te delen. Het komt niet dikwijls voor, maar toch gebeurt het dat we een Rail-Revue teruggestuurd krijgen vanwege De Post. Dat is niet prettig voor u en ons. De Post volgt sinds enkele jaren een aantal striktere regels. Deze hebben veelal betrekking op de afmetingen en plaatsing van de brievenbus bij u thuis. In (grote) appartementsgebouwen moet verplicht ook het busnummer vermeld worden. Kijk a.u.b. het label op de verzendingslag nog eens na op eventuele onjuistheden (ook op de schrijfwijzel).

Een zelfde opmerking is ook van toepassing voor het e-mailadres. Er wordt nogal lustig van provider veranderd. Wil u nog nieuwsbrieven blijven ontvangen, meldt dit ook aan het secretariaat.

Uw gegevens zijn voor intern gebruik en worden niet aan derden meegegeeld zonder uw schriftelijke toestemming.

Maandelijks bijeenkomsten

Steeds de 4^e (en niet de laatste) vrijdag van de maand in zaal "Paroza", Bacchuslaan 67 te 2600 Berchem.

Vanwege de vakantieperiode zijn er geen voordrachten in juli en augustus. Niets mag u er natuurlijk van weerhouden om met de vrienden vrijblijvend een gezellig onderonsje te hebben.

- 24 september 2010
Budapest en ruime omgeving door Eddy Cassiers
- 22 oktober 2010
Wilfried Behaegel toont ons allerlei videobeelden
- 26 november 2010
Louis Bervoets brengt ons het vervolg over trams en treinen in de jaren '60 en '70.
- 17 december 2010
Traditionele diaverkoop

Agenda

Onder voorbehoud van wijzigingen, meegegeeld door de respectievelijke verenigingen.

- MoBOV deelt mee dat zij in het kader van 175 jaar spoorwegen een bezoek plant, met kijk achter de schermen, aan het Speelgoedmuseum te Mechelen. Meer inlichtingen via www.mobov.be of telefonisch bij de voorzitter van MoBOV, Frank Bourguignon, op 03/237 27 64.
- Stoomtrein Dendermonde-Puurs vzw richt op 3 en 4 juli te Baasrode "Scheldeland in stoom" in.
- Trammelant te De Haan vindt dit jaar plaats op 7 augustus.
- TSP vzw voorziet in een samenkomst van grote stoomlocomotieven op lijn 128 op 14 augustus.
- Op 21 en 22 augustus is het Railfeest bij het Stoomcentrum Maldegem.
- Op 4 september houdt vzw Poldertram een busparade en een Buurtspoorwegbeurs in haar stelplaats te Lochristi.
- 11 en 12 september zijn de Dagen van het Patrimonium in Wallonië met onder meer stoomtreinritten tussen Wezet en Welkenraedt.
- Van 24 tot 26 september is er Live Steam te Vorst en 25 jaar PTVF.
- Op 25 en 26 september is er bij de CFV3V het Stoomfestival in Mariembourg.
- Op 16 en 17 oktober rijden er stoomtreinen tussen Jemelle en Bomal ter gelegenheid van 150 jaar station Jemelle.
- Van 11 tot 14 november is er te Ciney de 22^e editie van de Expo Trains & Modélisme.
- Voor een lijst van de manifestaties 175 jaar spoorwegen en 125 jaar Kusttram verwijzen we naar de laatste bladzijde van deze Rail-Revue.

Uitstappen

Op 16 oktober plannen we een rondrit te Antwerpen met de crème PCC1 7001 over een aantal lijnen waar deze tram zelden te zien is. Méér hierover in de RR van september.

Zoekertjes

-André Dewel zoekt de nummers 1 en 11 van het personeelsblad "Onze Buurtspoorwegen" voor zijn verzameling. U kan André rechtstreeks bereiken op volgend adres: Hoevensebaan 301 te 2950 Kapellen of op het nummer 03/665 30 93.

-Francois De Kempeneer is op zoek naar alle mogelijke tramfoto's en documenten met betrekking tot de NMVB (Buurtspoorwegen) uit alle Vlaamse provincies. Alles is welkom op dit adres: Hélène Thijslei 2 te 2930 Brasschaat

Herinneringen aan de Kusttram © foto's en tekst: Jacques Cohn

Ik ben in 1927 geboren en mijn herinneringen aan mijn kinderjaren omvatten nog vele beelden van een vakantieverblijf in Middelkerke anno 1935. Mijn eerste ontdekking van een strand en de zee ging gepaard met die van een onbekende boeiende tramlijn die langs de kust liep. Er was toen nog weinig autoverkeer en ik kreeg al spoedig de toelating van mijn ouders om even 's namiddags naar de toen nog lege, onbebouwde duinen over te steken, waar ik op het dak van een Duitse bunker uit de eerste oorlog kon klimmen en van daarboven het fantastische schouwspel van de lange rijen tramwagens op een tiental meter voor mijn ogen te zien voorbijrijden.

De lange en machtige motorwagens waren crèmekleurig met kleine lichtblauwe cijfers. Aan de voorkant was een bordje met het lijncijfer 2, langs de zijkanten afneembare borden met de reïsweg. Meestal ging die van Oostende naar De Panne, soms wel beperkt tot Westende. In sleep waren er steeds 3, 4 en zelfs 5 bijwagens van diverse modellen, soms

wel met open balkons en meestal veel passagiers. Er reed geregeld een bagagewagentje mee aan het einde van een stel. De wagennummers kende ik al vlug van buiten, wat mijn ouders, die van mijn passie voor trams wel wisten, niet meer verwonderde. Soms, - o vreugde! - verscheen ook een grijze of donkerbruine werkwagen op de baan.

Later heb ik dan gehoord, dat deze lijn wel een deel was van de NMVB, en toch een onafhankelijk bestaan kende met de naam SELVOP (Société d' Exploitation des Lignes Vicinales d' Ostende et des Plages). De nummering van het materieel paste echter in die van de NMVB.

In feite maakte ik toen kennis met de motorwagens van de tweede generatie. In de beginjaren reden er op de Kustlijn kleine 2-assertjes met een bijwagen in sleep, die ik nog tot begin van de jaren '50 op de Oostendse stadslijnen 3, 4 en 8 heb ontmoet, alsmede op de lokale lijnen van Knokke (12, 13 en 14) en van De Panne (20 en 21).

vervolg van de tekst op blz. 5

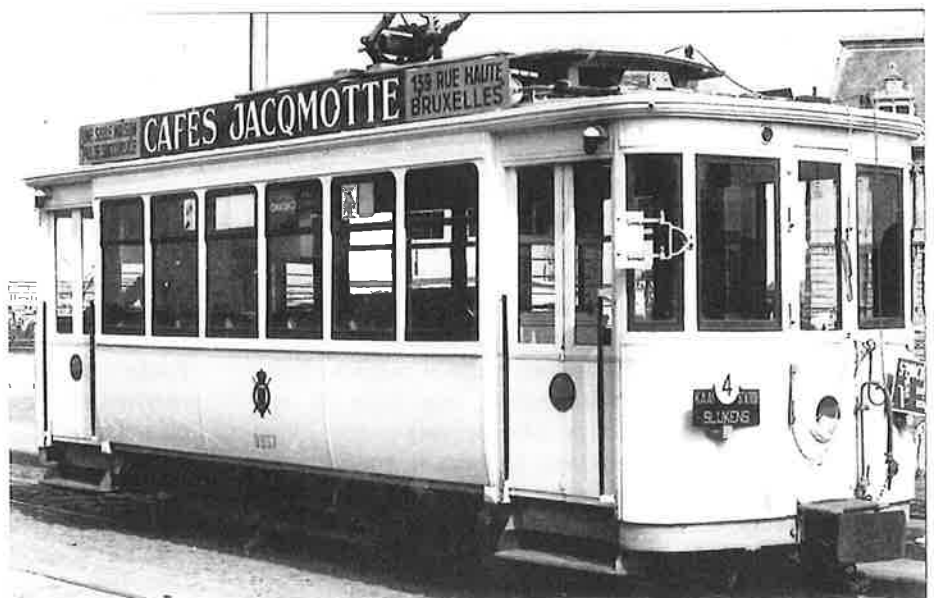
FOTO 1

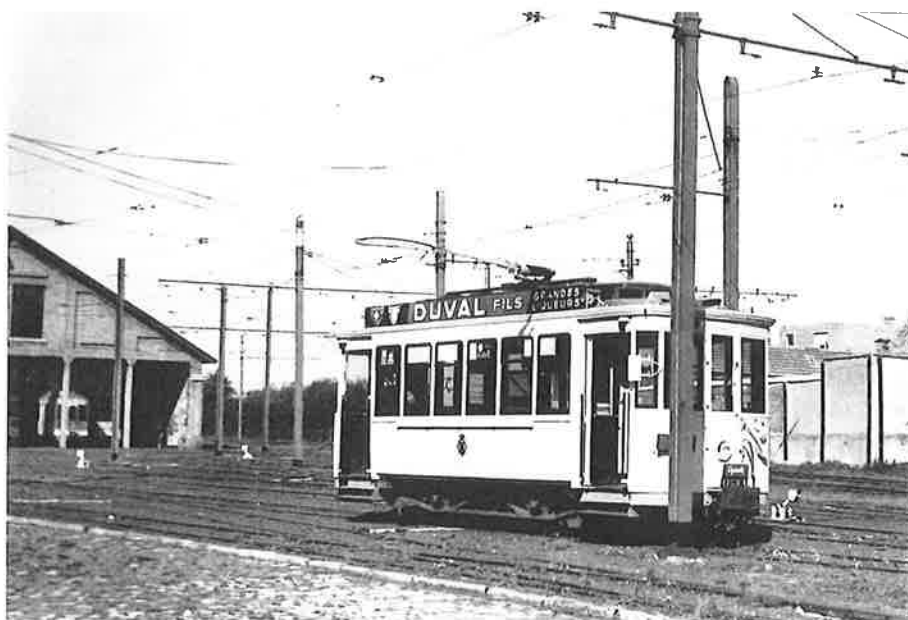
Mijn foto toont één van deze kleine 2-assers van de eerste generatie Kustwagens, alle 2,40m breed. Deze is de 9243, uit de bouwreeks 9228 - 9251, op de Oostendse stadslijn 3 Station - Vuurtoren in 1952.



FOTO 2

Hier de 9237 op de Oostendse stadslijn 4 Kaai - Slijkens. Deze wagenreeks omvatte oorspronkelijk de 9228 - 9251, alsmede de ombouwreeksen 9212 - 9215, 9470 - 9477 en 9511 - 9514. De foto is van juli 1951.



**FOTO 3**

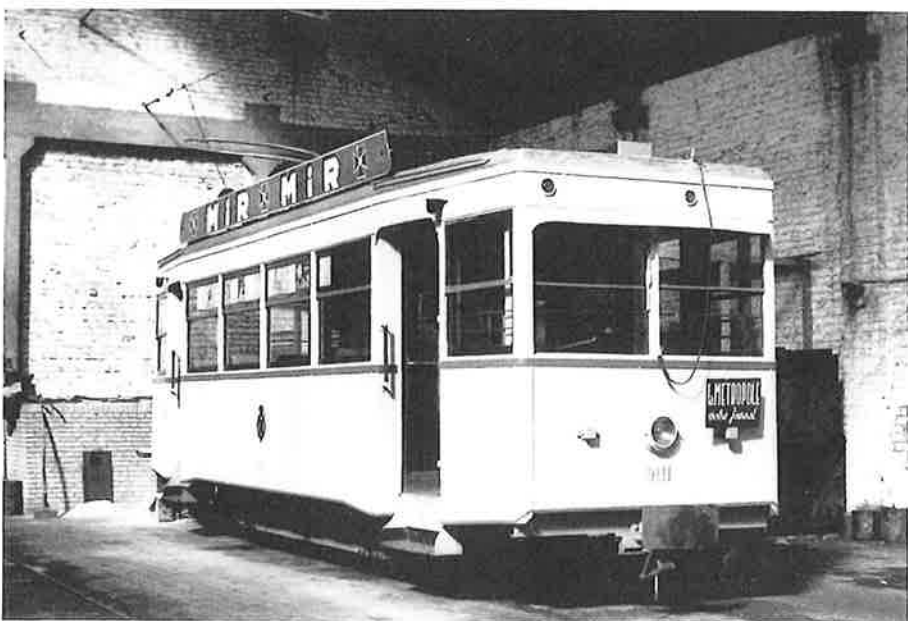
Op deze foto zien we de 9213, één van de laatst overlevende van deze reeks, in de stelplaats van Knokke, in 1959? Begin van de jaren '50 bediende deze wagen regelmatig de lijn 14 Knokke – Sluis (Nederland).

vervolg van blz. 4

In Rail-Revue 2001/2 verschenen 9 foto's van de toenmalige types aanhangwagens van de Kustlijn, door mij rond 1950-52 opgenomen. De volledige reeksnummers waren vermeld, alsmede alle nummers hiervan, die ik toen nog in dienst kon noteren. Weldra, vanaf midden van de jaren '50, zouden de "houten standaard 4-assers" (mws) het veld ruimen voor de nieuwe SO-mws., die met hun eigen bijwagens naar de Kust kwamen, namelijk de "Destelbergen 4-assers" 19533 – 19548 plus de talrijke houten standaard 4-assers bijwagens in diverse varianten, op hun beurt ontstaan uit de verbouwing van de wagenbakken afkomstig van mws. uit Gent, Kortrijk en Oostende. Deze kwamen op hun beurt in dienst met hun voormalig nummer op de NMVB lijnen te Brussel of Mons / Charleroi. Kunt u nog volgen? In feite kon men tegen eind van de jaren '50 het volledige wagenpark van de Kustlijn naar de sloper sturen, met uitzondering van enkele werkwagens. Talrijke wagens werden toen zowel in de stelplaatsen van Veurne als in Stene (Oostende) gesloopt.

**FOTO 4**

Deze foto toont de 2-asser 9484 uit de verbouwde reeks 9480-9484 op lijn 13, één van de toenmalige stadslijnen van Knokke, in 1952.

**FOTO 5**

De 2-assers 9096, 9098, 9102 en 9111 waren uit Liège (Luik) afkomstig en hadden in Oostende een nieuwe wagenbak gekregen. Ze reden meestal op de Oostendse lijnen 5 en 6. Hier zien we de 9111 redelijk ver van huis, in de stelplaats Knokke, in 1954.

De tweede generatie van de Kusttrams waren de bovenvermelde 4-assige motorwagens, 2,40m breed, die sterk op de klassieke "houten standaards" van de NMVB leken. Ze waren genummerd 9729-9731, 9816-9819, 9940-9948, 10001-10005 en 10041-10054, waarvan de 9816, 9940 en 9946 tijdens W.O.II werden vernield.

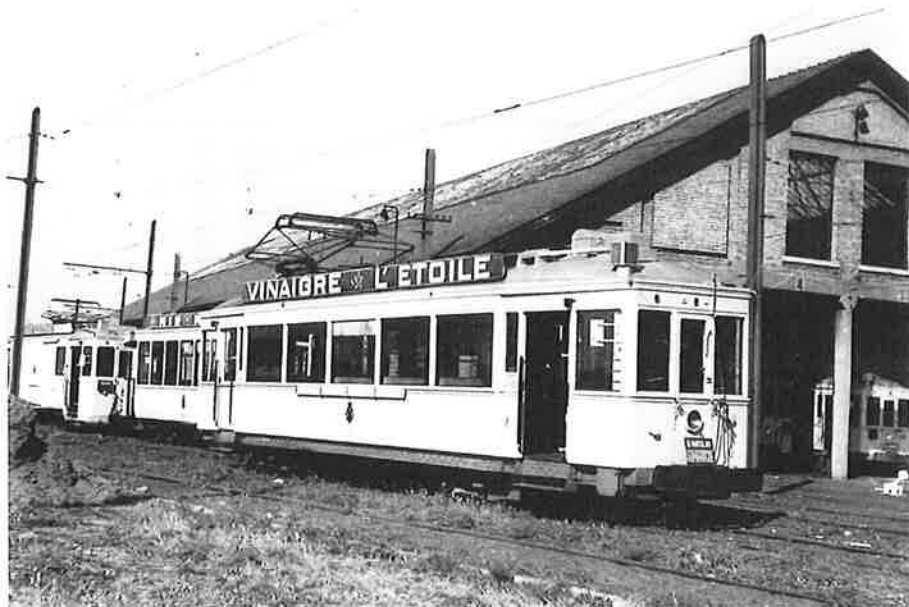


FOTO 6

De 9948, één van de "houten standaards" van het kust-type, van zijn routeborden ontdaan, in afwachting van een verdere inzet, op een zijspoor van de stelplaats Knokke.



FOTO 7

Een zeldzaam beeld: een tram te Wenduine, op weg van Knokke naar De Panne, kruist een stoomlokom type 16. Beide zijn in beweging, en er was toch veel geluk nodig om aan deze foto te geraken. Opname in 1951, toen de tramlijn een stukje langs het spoor van de grote broer liep.



FOTO 8

Een alledaags beeld van 1950, van de aankomst te Knokke van een stel uit De Panne, motorwagen 10047 met bijwagen 11714.

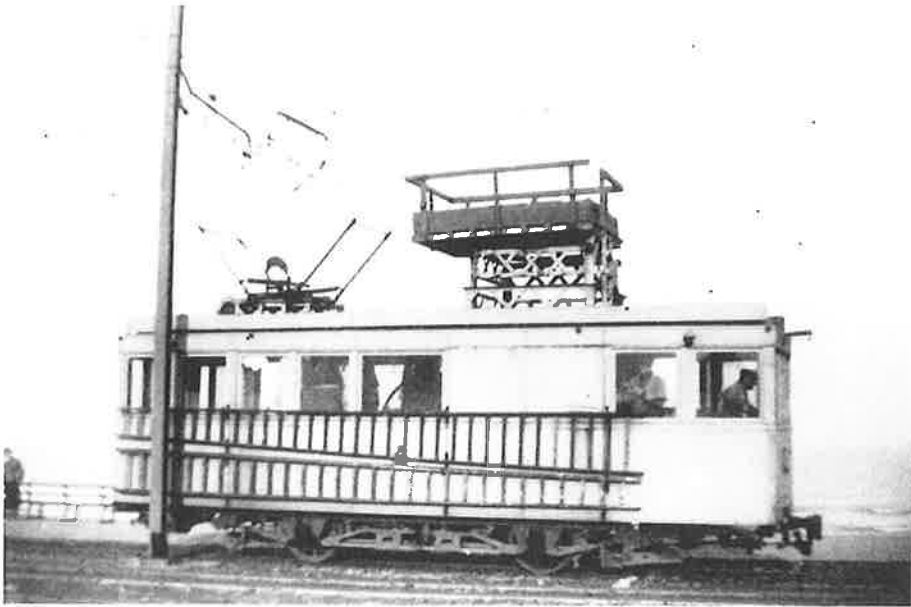


FOTO 9

De legendarische LW. 3 in 1950 langs de dijk te Middelkerke.

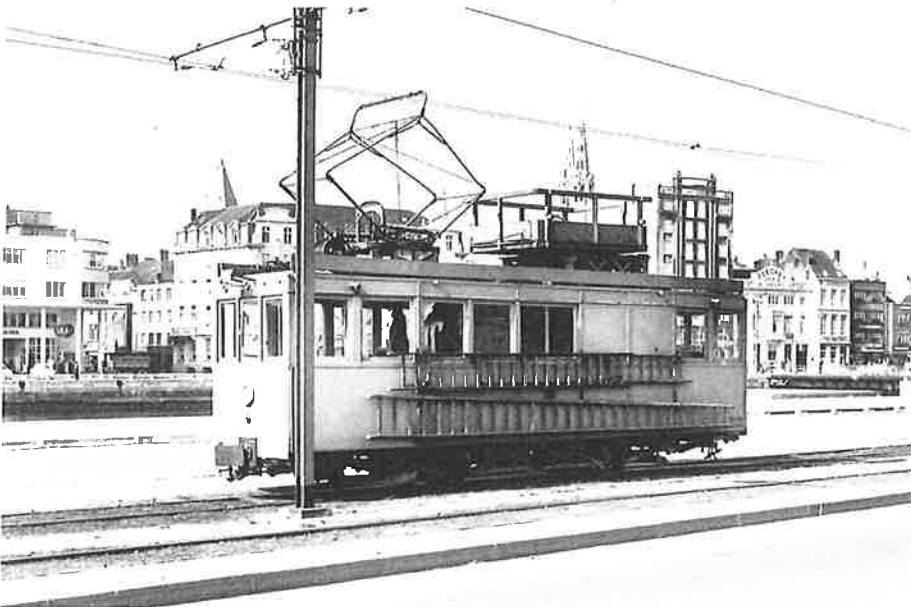


FOTO 10

Dezelfde ladderwagen in april 1959 aan de Oostendse dokken.



FOTO 11

De 9952 in 1953 te Oostende. De tram komt uit de gelijkaardige reeksen 9950-9954 en 9965-9966.

FOTO 12

De 10021 uit de reeks 10019-10021 te Oostende in 1953 met 2 bijwagens type OB.



FOTO 13

De 10019 plus pakwagens 2428 en 2371. Daarnaast staat SO-motorwagen 10051 te Oostende in augustus 1966.

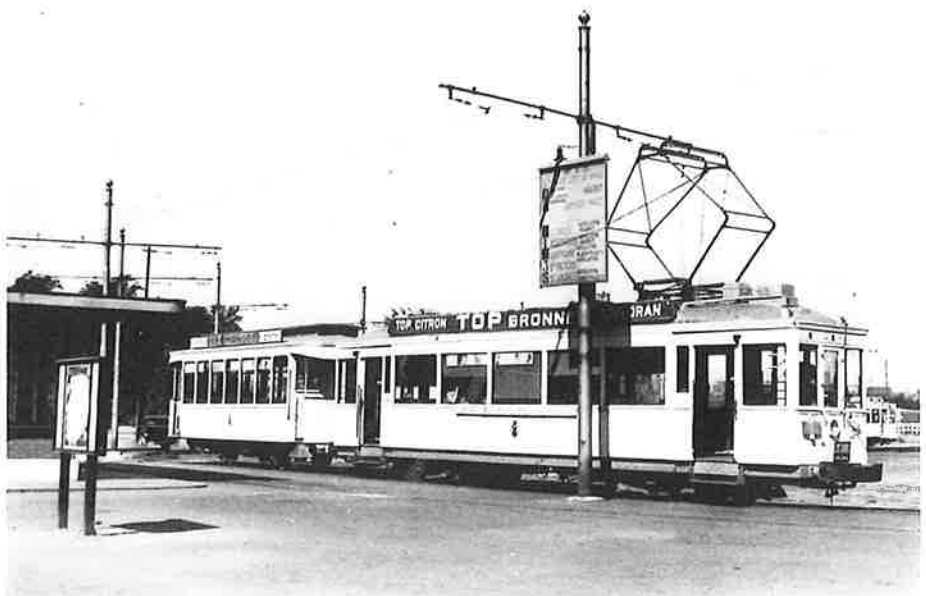
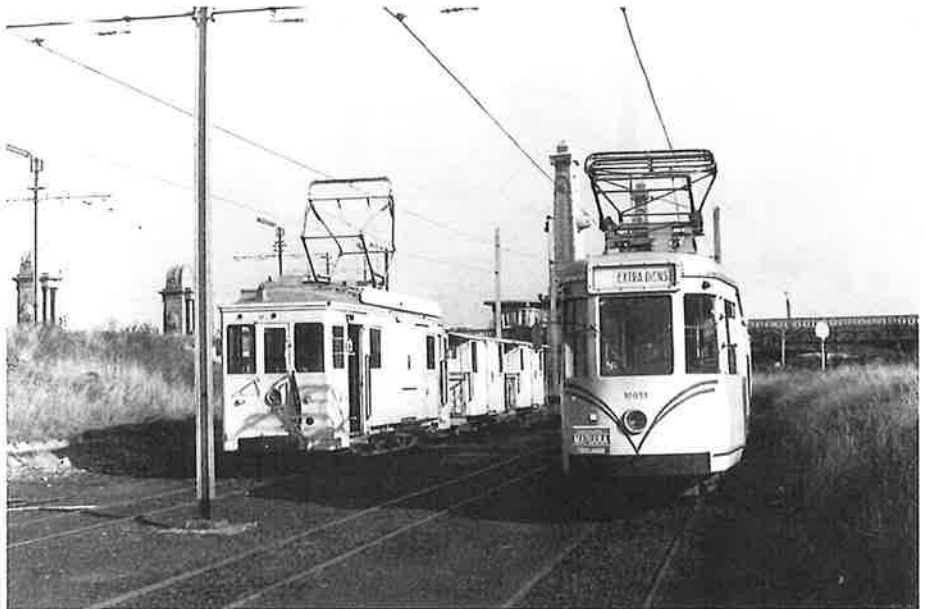
Er bestaan talrijke foto's van deze tweede generatie en ik had reeds de gelegenheid in het nummer 2009/1 van Rail-Revue de bijwagens uit die tijd voor te stellen. Mag ik nu de derde generatie overslaan, namelijk die van de SO-wagens, die opnieuw de nummers van de standards kregen toegewezen (later vernummerd in de 9000 reeks), alsmede ook de vierde en tegenwoordige periode met de 6000-en, die men nu nog dagelijks in dienst kan ontmoeten. Mag ik dan ook op een veel minder gekend thema uitkijken, toch nog steeds in verbinding met de kusttram, namelijk:

De kusttram ver van huis

Ik ben, met bijna 83, aan de laatste jaren van mijn leven gekomen. Maar ik heb ook de tijd van het mooie tramgebeuren nog zelf mogen beleven, de tijd dat tramnetten het hele land bedekten en waar ik 60 en 50 jaar geleden, bij mijn dagelijkse beroepsverplaatsingen nog lijnen mocht ontmoeten die de meeste tramvrienden onder ons slechts langs historische boeken kennen. Zo bestond er toen nog, begin van de jaren 50, een drukke lijn die deel uitmaakte van het SELVOP-net (Kust), en daarom met wagens van het Kusttype uit de periode 2 werd bediend. Het gaat om lijn 10 van het kustnet, de verbinding Brugge – Westkapelle – Knokke. Enkele beelden in herinnering aan deze al lang verdwenen lijn 10.

FOTO 14

In 1951 wacht een 10 op vertrek aan het station van Brugge. Motorwagen 9942 met bijwagen 11579. Het koersbord vermeldt: Brugge – Westkapelle – Knokke – Het Zoute.



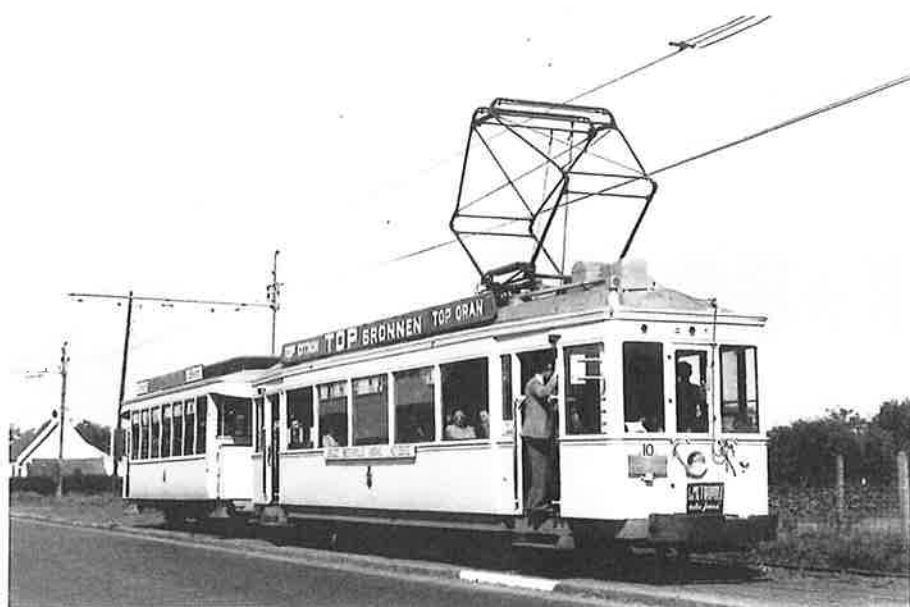


FOTO 15

Hetzelfde stel even later te Westkapelle.



FOTO 16

De 10001 vertrekt in 1950 van het Brugse stationsplein.

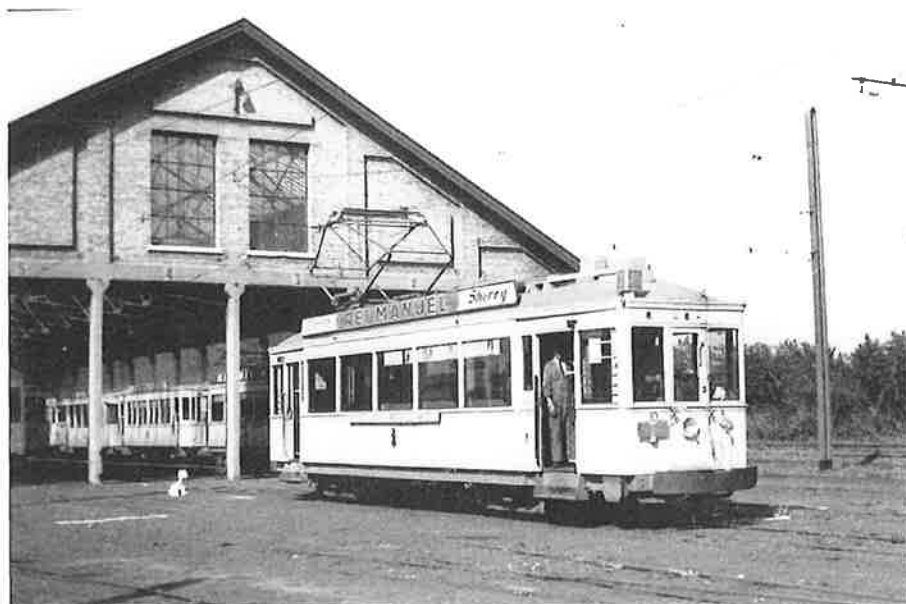


FOTO 17

Motorwagen 10052 met en lijnbord van de 10 rangeert in 1951 voor de stelplaats Knokke.

Maar de kust-standaards zijn niet enkel tot Brugge gekomen. Op een wintermorgen van 1957 was mijn verbazing groot 2 wagens van de Kust in Kortrijk te ontmoeten, de 9730 en de 9817, beide in de normale dienst op lijn D naar Deerlijk. De eerste was zelfs getooid met een bijbord D aan de linkervoorkant. De routeborden waren afgenomen, en de typische panto met dubbele sleeplat was door een gewone Kortrijkse vervangen. Ze reden slechts een 2-tal weken op lijn D, en verdwenen aansluitend naar Brussel voor verbouwing tot type S.

FOTO 18

We zien hier de 9730 met 2 bijwagens type Destelbergen reeks 19533-19548 aan het station van Kortrijk.



FOTO 19

Op dezelfde dag, de 9817 op de Grote Markt te Kortrijk.

Een verdere verrassing was het verschijnen in 1958-59 op de Kortrijkse lijn KMx (langer kon het niet!) Kortrijk – Moeskroen – Mont à Leux (Franse grens) van twee vers geschilderde motorwagens van het type “standaard Vlaanderen”, dus met zichtbare grijze langs balk, voorzien van de Kustlijn-nummers 9729 en 9817 (zie foto 16). Het ging dus om een vernummering van die 2 wagens, welke op deze manier om enigszins duistere redenen in de kustnummering werden opgenomen. De bakken van de “echte” kustlijn-wagens zouden toen tot bijwagens 19666 en 19669 zijn gedegradeerd, welke uiteindelijk (kunt u nog volgen?) in Oostende zijn terechtgekomen.



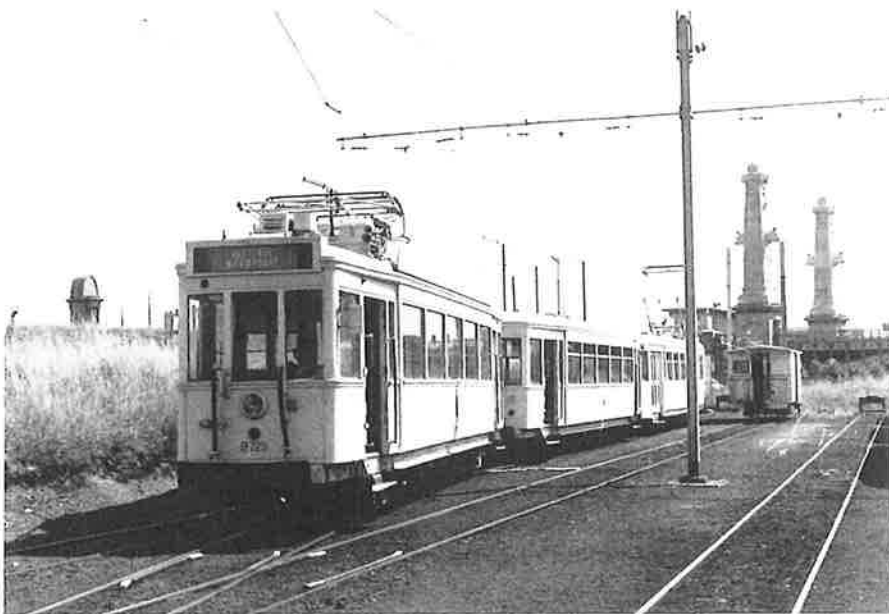
FOTO 20

De 9729 II in Kortrijk op lijn KMx, mei 1958.

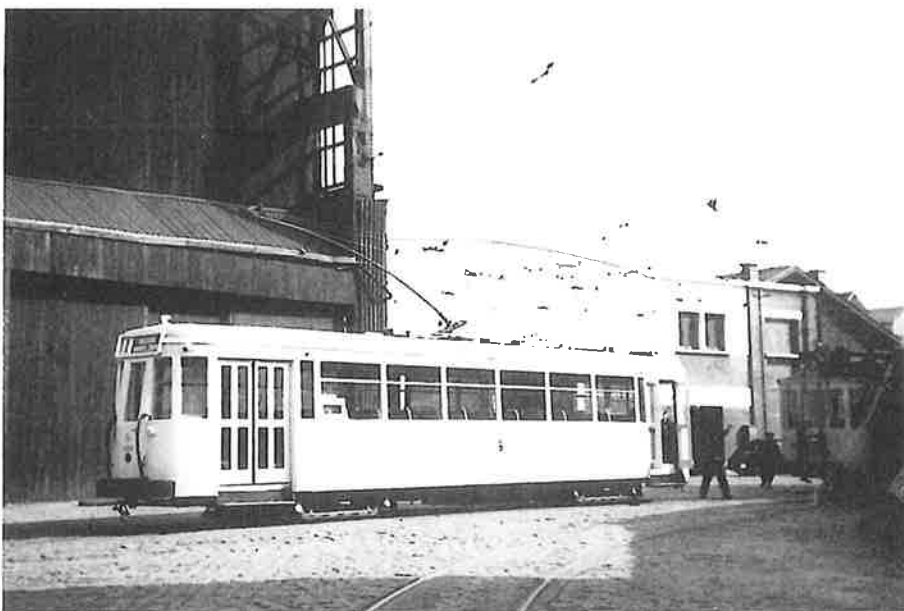


**FOTO 21**

De 9817 II, eveneens op de Kortrijkse KMX, in juli 1959.

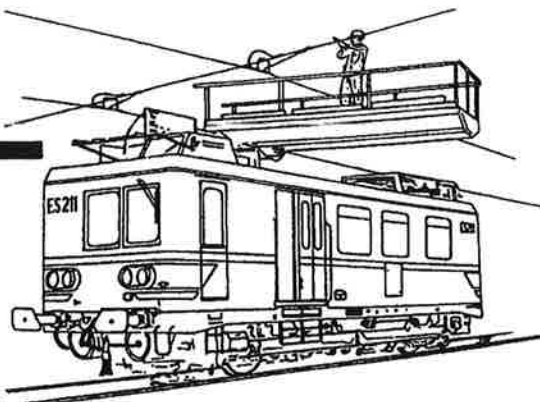
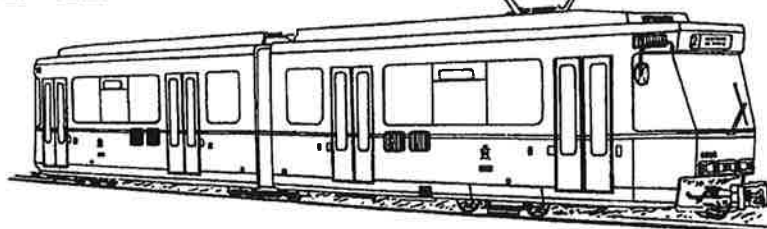
**FOTO 22**

Enkele jaren later, in augustus 1966, was de 9729 van foto 20 naar Oostende teruggekeerd (lijn KMX was intussen immers opgeheven), waar hij rangeerdiensten verrichtte. De wagen was intussen van Westinghouse-remslangen voorzien, alsook van een kust-panto met dubbel sleepstuk. Hier zien we de 9729 II achter bijwagen 19542 (ex Kortrijk) en motorwagen SO 10052. Er zijn tijdens W.O. II meerdere kuststandaards naar Grimbergen en Bassege getransfereerd. Ik was toen niet in België, en kan er verder dus niets over vertellen.

**FOTO 23**

Nochtans op deze foto, die wel zeer interessant mag worden genoemd. Toevallig opgenomen in 1957, zien we de Oostendse SO-motorwagen 9819 aan de inrit van de toenmalige NMVB-werkplaatsen aan de Brusselse Sint-Elooistraat. Het is aan te nemen, dat de verbouwing van deze kuststandaard tot SO-motorwagen met behoud van zijn oorspronkelijk nummer pas voltooid was en dat men er voorlopig één enkele (!) trolley-stang (we zijn hier op het zuidelijke Brusselse-net !) op het dak had geplaatst om op de lange lijn naar Leerbeek proef te rijden om dan aansluitend naar de Kust terug te keren. De lijnfilm is immers reeds gedraaid op "1 Oostende - Knokke - Zoute".

RAIL-ACTUEEL



MATERIEEL

Reeksen 13, 18, 23 en 26

Het wil nog steeds niet vlotten met de homologatie van de nieuwe reeks 18, waarvan in een eerste lot 60 stuks zijn besteld, met een vervolgorde van nog eens 60 eenheden. Ondanks de levering van tientallen locomotieven, moeten deze in Kinkempois werkloos aan de kant staan tot ze toegelaten worden tot het Belgische spoornet. De productielijn is zelfs tijdelijk stilgelegd tot er duidelijkheid komt over de problemen. Nochtans rijden zonder noemenswaardige problemen, soortgelijke locomotieven wel op een aantal Europese spoornetten. Na testen met loc 1860, zijn er twee zuster machines (de 1813 en 1818) in Tsjechië (testcentrum Velim) aan grondiger testen onderworpen geweest, blijkbaar met gunstige gevolgen. Aanpassingen gebeuren op kosten van de fabrikant. Het is toch eigenaardig dat deze locomotieven, varianten van de "Taurus" die in groten getale vooral in Oostenrijk rijden, in België voor zulke problemen zorgen. Het was de bedoeling dat zij reeds vanaf de zomer 2009 in de IC-diensten Oostende – Eupen zouden ingezet worden. Hopelijk zijn zij wel inzetbaar vanaf midden december 2010 bij het ingaan van de nieuwe dienstregeling.

Het nog niet kunnen inzetten van deze nieuwe locreeks houdt in ieder geval nog een aantal oude 23-ers bezig met het slepen van P-treinen. Ook bij NMBS LOGISTICS draaien de oldtimers van de reeksen 23 en 26 nog goed mee. Een deel ervan zal wellicht op korte termijn uit dienst genomen worden na een doorschuifoperatie van locomotieven reeks 13 van de reizigersdienst naar NMBS LOGISTICS, die op hun beurt dan worden afgelost door de nieuwe 18-en.

Reeks 27

De elektrische locs van de reeks 27 hebben nu allemaal een GSM-R installatie, verplicht om in Duitsland te rijden, zodat ze nu allemaal in Aachen Hbf. mogen komen. Voorheen was deze taak enkel weggelegd voor de locs 2701 – 2706. Van de klassieke motorstellen waren het de 159 tot 166, waarvan de 162 en 165 inmiddels al buiten dienst zijn gesteld. Deze stellen vallen in Aachen wel op tussen al dat moderne DBAG-materieel.

Rangeerloos

Na de reeks 73 heeft de NMBS ook de laatste rangeerloos van de reeks 82 buiten dienst gesteld. Er zijn evenwel nog een aantal machines in dienst bij Infrabel of bij NMBS-Technics. Dat zijn de onderhoudswerkplaatsen waar zij nog gebruikt worden voor het verplaatsen van groot materiaal. Een aantal locs van de reeksen 73 en 82 zijn aan vreemde operatoren verkocht. NMBS LOGISTICS beschikt nu nog enkel over de reeksen 77/78.

Breaks motorstellen reeks 300

Deze rijden nu ook L-treinen tussen Liège – Verviers en Spa – Welkenraedt. Tot het iets verder gelegen Aachen mogen ze echter geenszins.

FYRA

Eind mei werd een nummerloos FYRA-treinstel gespot in de spoorbundel te Leuven. Met dit stel werd 's nachts proefgereden op lijn 36N tot 225 km/uur onder 3000 Volt gelijkspanning. Daartoe moest deze lijn buiten dienst genomen worden, omdat de beseining voorlopig nog slechts 160 km/uur toelaat. Om de herkenbaarheid toch wat te verbeteren hebben "graffiti-kunstenaars" aan beide zijden unieke kenmerken aangebracht, zodat een uitwisseling van deze nummerloze treinstellen onmiddellijk opvalt. Naar verluid is de inzet van dit materieel pas volgend jaar te verwachten.

E.H. en N.S.

EXPLOITATIE

HST naar Nederland

Los van wat we hiervoor bij materieel schreven over de FYRA-treinstellen duiken er nu berichten op over de treindienst tussen Brussel en Nederland. Het is de bedoeling om vanaf 2013 een HST-dienst te rijden van Brussel-Zuid naar Den Haag met stops onderweg in Mechelen, Antwerpen, Noorderkempen, Breda en Rotterdam. De uittreedende(*) Belgische terzake bevoegde minister heeft nu een praktische regeling onderhandeld met haar Nederlandse collega, over een akkoord dat al dateert van 2005. De infrastructuur is al een tijdje voorhanden. Een rit tussen Brussel en Den Haag zal 1 uur en 44 minuten duren.

Een Vlaamse krant die tamelijk dicht bij de huidige oppositie aanleunt, stelt deze dienst in een nogal negatief daglicht. Zij rekent voor dat er zes stops zijn voor de 173 km of gemiddeld ongeveer elke 30 km. Met een rijtijd van 1 uur en 44 minuten geeft dit een gemiddelde snelheid van slechts 98 km/uur. De bestaande IC "Benelux" heeft hier nu 2 uur en 7 minuten voor nodig. Met de Thalys plus overstap in Rotterdam is dit 1 uur en 35 minuten. De krant maakt hierbij de vergelijking met de HST's naar Avignon waarbij de 953 km gereden worden in 4 uur en 13 minuten of 225 km/uur gemiddeld. Insiders twijfelen dan ook aan het nut van de nieuwe verbinding en beweren dat deze dan ook politiek geïnspireerd is en bovendien handenvol geld kost en het gevolg is van een bepaalde compensatie (lees politiek gehakketak). In het bewuste artikel is evenwel geen letter te lezen over het tegen die tijd verdwijnen van de Benelux. Breda is een goed overstappunt op het Nederlandse spoor-

wegnet, zeker naar de centraal en oostelijker gelegen steden en ter vervanging van Roosendaal, dat voor de Belgen enkel nog van belang blijft voor de richting Zeeland.

(*) niet enkel in België, maar ook in Nederland waren er deze weken verkiezingen. L.C.

Afschaffen of niet ?

Aanvankelijk aangekondigd door de NMBS was de afschaffing van zo'n 150 treinen per werkdag gedurende het groot verlot. Volgens de NMBS is de bezettingsgraad van een aantal (P)-treinen in die periode zodanig gering dat men deze beter kan afschaffen. Dat zou ondermeer betekenen dat er op lijn 82 (waar er enkel P-treinen rijden) tijdens die twee maanden geen enkele trein zou rijden. Als men de toeristische treinen meetelt, dan zouden er volgens de NMBS desondanks totaal zelfs iets meer treinen rijden dan in 2009. Op een werkdag zouden dan liefst 3713 treinen rijden tegenover 3707 in 2009. Volgens latere berichten werd de aangekondigde maatregel gelukkig grotendeels teruggedraaid en zullen er slechts minieme aanpassingen komen.

Een dag aan zee / Een dag in de Ardennen

De verkoop van deze biljetten werd afgeschaft, (waarschijnlijk als promotie voor de T-treinen?). Dus, op werkdagen de volle pot betalen voor diegene die niet over een verminderskaart beschikt. Men kan nog wel een weekendbiljet kopen met 50% reductie op de kilometerprijs. Ter vervanging kan men ook gebruik maken van de Railpass, de 10 rittenkaart à 74 € in 2^e en 113 € in 1^e klasse. Voor jongeren (min 25 jaar) is er nog altijd de GO-pass, een 10 rittenkaart, enkel verkrijgbaar voor 2^e klasse. Zowel de Railpass als de GO-pass zijn niet op naam, er kunnen dus meerdere personen op mee reizen, maar er dient dan telkens één regel per persoon per rit te worden ingevuld. De passes zijn bovendien enkel geldig in de gewone binnenlandse treinen tot het laatste stopstation vóór de grens, dus de zogenaamde grenspunten uitgesloten!

Benelux Tourrail Pass (B.T.P.)

Wilt u tijdens de vakantie behalve in het binnenland ook op verkenning gaan in Nederland en Luxemburg dan kunt u een B.T.P. kopen. Deze is verkrijgbaar voor zowel 1^e als 2^e klasse. Voor 149 € kan u dan 5 dagen rijden in 2^e klasse. In Nederland mag u ook mee op sommige lijnen van de andere operatoren zoals Veolia of Arriva. Voor het gebruik van de Thalys moet men een speciaal pass-tarief + reservering bijbetalen. De B.T.P. is niet overdraagbaar en enkel te koop in de stations met verkoop van internationale biljetten.

Ook voor andere Europese landen kan men passen kopen, maar daarmee kan men niet in het binnenland rijden. Hier heeft men een pass-biljet nodig naar/van het grenspunt. In veel landen zijn er beperkingen of moet men een toeslag betalen. Dit vooral op de lijnen waarvan de exploitatie door "nieuwe" operatoren voor eigen rekening wordt uitgevoerd.

GOEDERENVERVOER

Spoorwegterminal Combinant

In de haven van Antwerpen is een nieuwe spoorwegterminal geopend voor intermodaal weg / treinvervoer, met de naam Combinant. Deze is gelegen in het uiterste noorden van de haven, vlak bij de Nederlandse grens, op de terreinen van B.A.S.F.-Chemie. Deze terminal is een samenwerking tussen B.A.S.F., het Zwitserse HUPAC en de Belgische NMBS-dochter I.F.B.. Er rijden nu al dagelijks 3 treindiensten naar Verona, Duisburg en Perpignan. Men hoopt dit op 10 à 12 treinen per dag te brengen. De huidige terminalcapaciteit ligt

op 150.000 containers per jaar. De mogelijkheid bestaat om deze capaciteit uit te breiden tot 210.000 containers. Vanaf 100.000 containers draait de terminal kostendekkend. 20 % hiervan komt van B.A.S.F. zelf. Dit alles betekent dat er meer containertreinen via de Noordlandbrug en lijn 11 rijden. Lijn 11 ligt in de middenberm van de A12 snelweg Antwerpen – Bergen-op-Zoom, beter gekend als de Havenweg. De laatste 8 kilometer van lijn 11 is enkelsporig. Om een vlottere afwikkeling op het enkelsporige baanvak te bewerkstelligen, zijn de toegangen tot Combinant en B.A.S.F. aangepast. De nieuwe spoorbundel Combinant bezit een eigen seininrichting en wisselsturing.

NMBS LOGISTICS

NMBS LOGISTICS, het vroegere B-CARGO, heeft een bar slecht jaar achter zich. Door de economische crisis en de concurrentie van andere operatoren is in 2009 het vrachtovervoer met 34 % gedaald ten opzichte van 2008. Men heeft 36,5 miljoen ton vervoerd of 5.439 miljoen ton/km tegenover 7.882 miljoen ton/km het jaar voordien. Sinds eind 2009 gaat het vervoer opnieuw in stijgende lijn.

NMBS Logistics is ook toegetreden tot het Europese X RAIL een samenwerking van 7 goederenoperatoren om vooral het geïsoleerde wagenverkeer efficiënter en economischer (goedkoper) te beheren, omdat dit nu verlieslatend is. Deze 7 operatoren zijn SBB-Cargo, DB-Schenker Rail, Rail Cargo Austria, Green Cargo (Zweden), CD-Cargo (Tsjechië), CFL-Cargo en NMBS LOGISTICS. De grote afwezige in dit verhaal is het Franse SNCF Fret dat zich blijkbaar in een heel slechte financiële positie bevindt. Deze 7 operatoren waren vroeger alle de nationale spoorwegmaatschappijen, die toen nog wél losse goederenwagens van A naar B vervoerden.

VEOLIA

Ook bij andere vervoerders (toegelaten bij Infrabel) zijn er veranderingen door fusies en overnames. Veolia Cargo heeft vorig jaar Rail4Chem overgenomen dat een vergunning voor België had. Thans heeft ditzelfde Veolia echter besloten om zich te beperken tot het personenvervoer met trein, bus of tram. Het heeft daarom de goederenactiviteiten in de Benelux verkocht aan SNCF Fret. Die heeft dan weer een nieuwe dochtermaatschappij opgericht met de naam CAPTRAIN. Deze naam wordt stelselmatig op de bestaande en nieuwe locomotieven aangebracht.

EWR

NMBS LOGISTICS heeft een samenwerking met ECR (Euro-Cargo-Rail), vooral voor het vervoer naar Zuid-Frankrijk en Spanje. Oorspronkelijk was ECR een dochtermaatschappij van EWS (English Welsh and Scottish Railways), de grootste vervoerder in het Verenigd Koninkrijk. Hierin was dan weer de grootste aandeelhouder een Amerikaanse investeringmaatschappij. Toen die zich terugtrok uit EWS heeft het Duitse DB-Schenker alles overgekocht en is hiermee de grootste Europese goederenvervoerder geworden.

De DBAG, de Duitse moedermaatschappij, heeft overigens in april, de van oorsprong Engelse firma Arriva overgenomen. Deze had al in vele Europese landen filialen, die nu alle in Duitse handen zijn gekomen. DBAG overweegt nu (opnieuw) een beursgang om vers kapitaal aan te trekken.

(Opmerking van VeBOV: was het niet de bedoeling van Europa om juist via privatisering en liberalisering de staatsmonopolies te doorbreken en zo de concurrentie aan te zwengelen met lagere tarieven? Als het zo verder gaat lijkt het er sterk op dat er stilaan nieuwe monopolies de kop op steken die op hun beurt gevormd worden door... de vroegere nationale spoorwegmaatschappijen!)

Ook deze twee veteranen verlieten dit jaar de spoorwegarena. De 2229 en de 2248 deden de laatste jaren dienst als opdruklocomotieven te Liège-Guillemins. Deze foto dateert al van 27 september 2008.



Na een zwak voorjaar, met zeer veel defecten aan de Eurostar-treinstellen, herpakte Eurostar zich sterk met zelfs extra diensten ten gevolge van de moeilijkheden die het vliegverkeer kende met een teveel aan vulkaanas. De Belgische 3104 staat hier te London St.-Pancras naast de 3229 te wachten op een volgende "continentale" rit. London, 19 juni 2008.



Ook de ex-Beneluxlocs reeks 25.5 staan nu op non-actief door de komst van de geleasde reeks 28. Te Melkouwen passeert de 2556 break 368 op een plaats waar je niet meteen een 25.5 verwacht. 15 juni 2008.





Vanaf het voorjaar is men geleidelijk begonnen met het aanbrengen van een UIC-nummer op de wagenkast van een aantal locomotieven. Hier zien we de 2733 met zijn nieuw "onderschrift" te Poperinge voor een stam M6-rijtuig.



Twee oudere "dames" van de reeks 26 slepen een keteltrein via lijn 27 naar het zuiden. Of ze dit nog vele jaren kunnen blijven doen is nog de vraag. Hove, 10 mei 2010.



Deze foto illustreert de zwanenzang van één van de opmerkelijkste vier-spanige sneltreinlocomotieven, gebouwd in 1966, die ooit nog doorheen de Zwitserse Alpen reden. Jarenlang was ze de trots en koningin van de Belgische spoorwegen. Met enkele klussen als P-treinloc slijten ze hun laatste levensjaar voor een stam M6-rijtuigen. De foto werd genomen in Gent Sint-Pieters, op 6 maart 2009.

Alle foto's: Erik Heylen



spoor- infrastructuur

Infrabel en railbouwdochter TUC-Rail zijn druk doende op diverse werven in het land.

- Lijn 25 en 27

In Duffel heeft men al sporen gelegd op de nieuwe brug over de Stockletlaan. Binnenkort gaat men de oude metalen bruggen van lijn 25 uitbreken. Na de constructie van een steunmuur in de Gele weg bouwt men dan een betonnen en hogere brug, enkele meter verder in de richting van Rumst en de plaatselijke fabrieken. Ook de landhoofden van de nieuwe Netebrug zijn al klaar. Hier komt een metalen boogbrug van het type Bouwtring. Inmiddels zijn ook al de nieuwe baanlichamen voor lijn 25 opgehoogd. Aan de nieuwe brug over de Mechelsebaan is men nog niet begonnen. In het station van Duffel heeft men al een gedeelte van het spoor B (richting Mechelen) van lijn 27 een tweetal meter richting station opgeschoven. Daarvoor waren er al over een afstand van ongeveer 100m nieuwe sporen aangelegd. In het Paasweekeinde heeft men dan alles, inclusief bovenleiding, op 3 dagen tijd aangesloten. Na het spoor B volgt nu spoor A (richting Antwerpen). Dan komt er een bredere ruimte vrij voor het aanleggen van een nieuw perron. Aan het einde is dit nog slechts 2m breed. Nadien kan er in alle veiligheid aan 160 km/uur gereden worden op lijn 25 en 120 km/uur op lijn 27. Het einde van de werken is voorzien in 2014.

- Diabolo / lijn 25N

Dit grootse project, de nieuwe lijn 25N, met de spoorontsluiting van de Nationale Luchthaven vordert goed. Een 2-tal km voorbij Mechelen, in de richting Brussel, heeft men op spoor B, juist waar lijn 27 over lijn 25 gaat, een voorlopige spoor aansluiting gemaakt. Er kunnen nu werktreinen op de werf rijden en de bovenleidingpalen en rijdraad bevestigen. De geboorde tunnels onder de start- en landingsbanen zijn inmiddels klaar voor afwerking. Nu is men bezig om de nieuwe bruggen, viaducten en baanlichamen aan te leggen ter hoogte van de Infrabel Centrale Werkplaats Infrastructuur over de lijnen 25 en 27, de bundels van Schaarbeek en lijn 36N. Ongeveer ter hoogte van het locdepot van Schaarbeek sluit men aan op de al bestaande lijn 36N. Hier zouden eind 2012 de treinen moeten rijden. Het station in de luchthaven zelf wordt hiermee een doorgangstation. Men kan dan rechtstreeks vanuit Leuven of Antwerpen via de luchthaven naar Brussel zonder kop te maken. Inmiddels betalen we al wel gedurende een jaar een supplement op deze verbinding!

- Lijn 37

Tussen Verviers en Welkenraedt zijn er belangrijke werken ter hoogte van Dolhain-Gileppe. Daar bouwt men een tunnel van ongeveer 450m. Het doel is niet alleen om de lijn recht te trekken maar ook om het gevaar van onstabiele rotsstenen te omzeilen. De verschillende bruggen, viaducten en tunnels worden volledig gerenoveerd. Daarom rijden de treinen tussen Verviers-Est en Limbourg of Welkenraedt op enkel spoor. Na beëindiging van al deze werken kan er dan in Dolhain 90 km/uur gereden worden in de plaats van nu 40, in vroegere tijden was dit nog 70.

- Lijn 50A

Men is begonnen om het vak Gent Sint-Pieters – Landegem op vier sporen te brengen en het kruisingvrij maken van deze lijn nabij Gent Sint-Pieters d.m.v. viaducten en tunnels. De middelste sporen zijn al klaar. Op die manier kunnen de IC's vanuit Antwerpen al kruisingvrij verder naar Oostende. Het is op termijn (2020) de bedoeling dat het volledige stuk tot Brugge viersporig wordt.

Aansluitend hierop wordt het hele sporenlay-out in Gent Sint-Pieters herzien. De dienstperrons verdwijnen. Op die manier komt er meer plaats vrij om daarna bredere en ook hogere perrons aan te leggen.

- Lijn 132

Op de lijn van Charleroi naar Mariembourg worden de bruggen over de Eau d' Heure tussen Cour-sur-Heure en Walcourt gerenoveerd. Ook hier wordt er gereden op enkel spoor en is het einde van de werken gepland voor 2012.

Vernieuwde stations

In verschillende steden vinden belangrijke stationsvernieuwingen plaats:

- Leuven krijgt een volledig gerenoveerd stationsgebouw. Op het Martelarenplein komen tijdelijke prefab-gebouwen.
- Ook in Mechelen komt er een nieuw stationsgebouw.
- In Mons (Bergen) mag dezelfde Spaanse architect-ontwerper Calatrava, die het hypermoderne en futuristische Luikse Guillemins heeft ontworpen, zich gelukkig achten. Voor een prijskaartje van 312 miljoen euro voor het bouwproject mag hij hier een nieuw gebouw plaatsen. Daarbij komt nog eens 125 miljoen euro voor de spoorinfra-structuur. De NMBS haastte zich om, in deze donkere tijden, in een mededeling te stellen dat dit project toch niet zo duur is dan dit van Liège-Guillemins gelet op de belangrijkheid van de Thalys en ICE aldaar.
- Het totaal nieuwgebouwde station van Gembloux op lijn 161 werd ingehuldigd.
- In Vlaanderen komt binnenkort ook Roeselare aan de beurt.

Liefkenschoektunnelspoorverbinding

Buiten een wellicht grote puntenwaarde bij Scrabble hangt er ook een serieus prijskaartje aan deze 16 km lange verbinding. Daarin komen twee geboorde tunnelkokers met 6 km lengte met een kostprijs van 684 miljoen euro. Daarvan neemt de Vlaamse regering 107 miljoen euro voor haar rekening. Deze verbinding is zoals het DIABOLOPROJECT opgezet als een Publiek Private Samenwerking (PPS). De Overheid, in dit geval Infrabel, moet over een periode van 38 jaar de lening terugbetalen aan een consortium van banken en ondernemers die de spoorwegverbinding bouwen. Zoals gebruikelijk bij het afsluiten van een lening, komen daar natuurlijk intresten bij. In dit geval moet Infrabel gedurende 38 jaar telkens 50 miljoen euro ophoesten, wat neerkomt op een totaal van 1,9 miljard (of ongeveer 2,5 maal de kostprijs)

De boorwerken van de 6 km lange tunnels vertrekken vanuit een schacht aan de Ploegweg op de Linker Scheldeoever, gaan onder de Schelde en het Kanaaldok B1-B2 en komen uit ter hoogte van de Kruisweg op de Rechteroever. De tunnel zou al in 2014 operationeel moeten zijn.



Op de wisselkam voor de werkplaats van Jumet staan een groot aantal BN's. Van links naar rechts staan de nog steeds in hun NMVB-livrei en nummer de 6104, 6154 en in TEC-kleuren de 7433 en 7423.

Lang geleden dat we nog eens de TEC aan bod lieten komen. Nochtans gebeurt er daar toch langzamerhand iets op tramgebied. De laatste jaren duiken er geregeld plannen op om in Liège terug een tramlijn te maken. In eerste instantie vanaf Seraing langs de Maas en het centrum richting Herstal. Later aan te vullen met daarop een dwarsas Ans – Flémalle. Toevallig zijn dat de assen waarop tot het laatst drukke tram- en later ook trolleylijnen reden.

De 7423 werd onlangs voorzien van een digitale bestemmingsaanwijzer.



In Charleroi zijn er nu twee belangrijke projecten aan de gang. Ten eerste is dit het "rond" maken van de tramring langs het centrum en ten tweede de belangrijke as naar Jumet en Gosselies. Hier komt er onder een kruispunt op de Chaussée de Bruxelles zelfs een ondergronds station. Op enkele plaatsen is het nieuwe spoor reeds geplaatst.

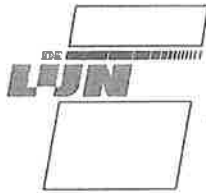
Tegenover de stelplaats van Jumet is men druk doende om een overstapknoppunt te maken tussen tram en bus. De kleine stelplaats van Gosselies die tot voor kort nog gebruikt werd door ASVi is tegen de vlakte gegaan. Het is de bedoeling dat bij de ingebruikname het grote deel van de buslijnen tot aan het overstappunt wordt ingekort.

De werkplaats van Jumet levert met de regelmaat van een klok elk jaar wel een gerenoveerde tram af. Op de sporen naast de wasplaats bevinden zich nog altijd een aantal BN's in desolate toestand. Nog erger is het gesteld met enkele type-S aan de achterkant van het complex.

Ook aan werkwagens ontbreekt het niet. Hier de 7879 vóór de werkplaats.



Alle foto's: Luc Couscheir, 22 mei 2010.



Algemeen

Nieuwe directeur-generaal voor De Lijn

Na het vertrek van Ingrid Lieten naar de Vlaamse regering is er nu een nieuwe directeur-generaal benoemd. Dit is de 52-jarige uit het Antwerpse afkomstige Roger Kesteloot. Deze nam al enkele maanden het voorzitterschap ad interim waar. Hij erft al direct de zware opdracht om vrij drastisch te besparen. Van de oorspronkelijk voorziene subsidie van 850 miljoen € moeten er zowat 50 miljoen € bespaard worden. Hij heeft de intentie om dit niet te doen op de kap van de reiziger of op het personeel, maar wil vooral besparen op het brandstofverbruik. Elke entiteit moet bekijken waar de "lege" kilometers kunnen verminderd worden. Een ander teer punt zijn de soms lange wachttijden aan de terminussen. Op langere termijn komt de mobiliteitsvisie 2020 kijken (zie hiervoor RR 2009/3 en 4). Een andere intentie is om tegen einde 2012 de chipkaart in te voeren.

531 miljoen

Dat is het aantal reizigers dat De Lijn vervoerd heeft in 2009 (waarbij zij gebruik maakt van een unieke methode om haar abonnees te tellen). Totaal komt de groei op 23 miljoen of ongeveer 4,3 %. De beste leerlingen zijn Vlaams-Brabant met een toename van 5 % en Antwerpen met 4,6 %. Voor deze entiteit komt dit neer op een aangroei met 9 miljoen reizigers tot nu in 2009 van 202 miljoen. Omgerekend wil dit zeggen dat Antwerpen goed is voor ongeveer 38 % van het totaal. Daar is men natuurlijk nog altijd in blijde verwachting naar vooral meer tramcapaciteit.

In het najaar wordt er een bestelling verwacht voor niet minder dan 504 autobussen in diverse formaten. Niet alleen onze Vlaamse constructeurs worden gesolliciteerd, maar ook Volvo, Evobus (Mercedes) en het Poolse Solaris.

MOBIB

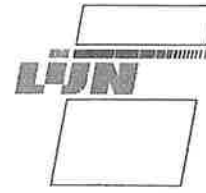
We hadden het evengoed in de rubrieken TEC of MIVB kunnen zetten, maar dan toch maar bij "De Lijn". In een gezamenlijk persbericht van de drie vervoerders lezen we het volgende bericht, speciaal voor de 65+'ers:

Senioren die gratis op het net van de MIVB willen rijden, hebben voortaan een MOBIB-kaart nodig. Dat is een chipkaart die de papieren vervoerbewijzen vervangt. De 65+ abonnementen van De Lijn en de TEC zijn op het net van de MIVB alleen geldig in combinatie met de MOBIB-kaart. Vanaf juli is een MOBIB-kaart noodzakelijk om met de Brusselse metro te kunnen reizen. De MIVB sluit deze zomer mondjesmaat de toegangspoortjes in de metrostations.

Senioren kunnen voor een MOBIB-kaart terecht in de BOOTIK-verkooppunten van de MIVB. Zij moeten een pasfoto meebrengen, hun identiteitskaart tonen en een waarborg van vijf euro betalen. Meer informatie vindt u op <http://www.mivb.be/acheter-kopen.html?nl>.

Voor het net van de TEC hebben de Vlaamse 65+'ers geen nieuwe kaart nodig. De Omnipas 65+ van De Lijn blijft daar geldig. De vier vervoersmaatschappijen (De Lijn, MIVB, TEC en de NMBS) werken momenteel aan een chipkaart die geldig is op alle netten. De MIVB MOBIB-kaart is daarvan de voorloper.

L.C.



Antwerpen

Rechtzetting automaten

Vanwege De Lijn Antwerpen ontvingen we een opmerking op ons bericht in het vorig nummer aangaande het buiten dienst stellen van de "kleine" automaten. We maakten hierbij een opmerking dat, indien zo'n automaat het laat afweten, de reiziger de raad krijgt om deze op het tegenoverliggende perron te gebruiken. "Dat moet je eens proberen in een (enkel-sporig) metrostation". De Lijn merkt hierover op dat de kleine (ACCENT) automaten enkel bovengronds zijn geplaatst. Dat is inderdaad zo, hier zijn we in de fout gegaan. Het blijft evenwel zo dat het kopen van een ticket op het tegenoverliggend perron normaal een flinke wandeling inhoudt, zeker in de enkelsporige stations. En wat de andere stations betreft, zoals bijv. Opera of Meir, daar zijn we al meermaals zelf getuige geweest van sportievelingen die de kortste weg kiezen en dat is gewoon via de spoorbedding... Het maakt hier helaas niet uit over welk type automaat het gaat, maar wel over de degelijke werking ervan. Ondertussen is men volop bezig om de geafficheerde voorverkoopadressen te actualiseren, en dat is natuurlijk ook een goede zaak.

Tram op de Kaaien kan zonder bovenleiding

Het is niet de eerste maal dat het idee om terug een tram langs de Scheldekaaien aan te leggen boven water komt. Deze zou volgens onze stadsbestuurders samen met een tram over de Leien een "Citytram" rond (en door) het centrum moeten vormen. De bevoegde schepen (voor onze Nederlanders, dit is een wethouder) heeft het licht gezien in een fabriek van Alstom. Volgens de technici kan een tram perfect zijn elektrische stroom gelijkgronds langs de sporen (sic) binnenkrijgen. Bordeaux en Rotterdam (sic) gebruiken al zo'n systeem op hun tramnet. Wellicht wordt hier de Sneltram bedoeld die op de tunnelgedeelten gebruik maakt van een derde rail, bovengronds rijdt deze juist wel met pantograaf! Wat Bordeaux betreft lopen er nog onderhandelingen met de weergoden om sneeuw uit dit gedeelte van Frankrijk te bannen. Er wordt ook verwezen naar de aan te leggen tramlijnen naar en op het Eilandje. De tram moet immers over de Londenbrug...

In het krantenartikel wordt ook geschreven dat er over die Kaaientram nog geen politieke consensus bestaat.

Reclame trams

- 7026 LIDL sinds april 2010; ex KLM
- 7044 Lipton sinds april 2010; ex Extreme
- 7045 De Keyserlei sinds april 2010; ex Carrefour (deze tram heeft maar enkele dagen begin februari met de reclame voor Carrefour gereden)
- 7053 Egypte sinds maart 2010; ex Gini

Spoorwerken

- Foorplein en Turnhoutsebaan

Van 10 tot 18 april werden de spoorwerken hervat in de omgeving Cogelsplein en Turnhoutsebaan. Tramlijn 10 werd die week beperkt tot het gedeelte Melkmarkt-lus Engelselei. De streeklijnen bundel 410 reden om en er reed ook een pendeldienst op lijn 10 via de Parkweg van het Rivierenhof.

- August Van de Wielelei en Ruggeveldlaan

Hier zijn de spoorwerken plus het plaatsen van de masten zo goed als klaar. Op de Ruggeveldlaan werden de bomen geroid. In al zijn enthousiasme kon de aannemer zich niet meer inhouden en maakte ook nog van een aantal bomen op het Wim Saerensplein brandhout. De werken liggen in elk geval op schema en tegen het bouwverlof moet ook de tweede weghelft terug berijdbaar zijn. Daarna komt het resterende gedeelte tot het Wim Saerensplein en het stuk tot aan de nieuwe (te bouwen) stelplaats aan bod. Als alles goed zit, zijn ook hier de grootste werken achter de rug tegen het einde van het jaar.

In het vorig nummer schreven we dat er een voorlopige lus werd gelegd rond de oude terminus van lijn 10 aan de Schotensesteenweg. Er werden hier nieuwe wissels geplaatst. De nieuw gebouwde lus werd echter niet verbonden met het al enkele jaren reeds vernieuwde stuk. Voorlopig zal dit nog wel even duren, t.t.z. tot en met de ingebruikname van de volledige verlenging tot Wijnegem. De lus zal dan enkel nog dienen voor "noodgevallen". Om voortijdige slijtage uit te sluiten blijft de nieuwe lus dus ongebruikt.

- Noorderlaanbrug

Zowat tezamen met het verschijnen van deze RR wordt de brug opgeleverd. In de tweede helft van mei werd de toplaag van de bedding aangebracht en werden de perrons afgewerkt. Ook de bovenleidingmasten werden geplaatst. De kruispunten van de Noorderlaan met respectievelijk de Groenendaallaan en de IJzerlaan werden aangepast aan de nieuwe situatie voor het openbaar vervoer. Op de IJzerlaan is er nu een busstrook in de beide richtingen langs de noordzijde tot het kruispunt met de Bredastraat. Helaas zal het nog wel even duren vooraleer er echt trams over deze brug rijden.

- Carnotstraat

Deze werf sleept zich héél langzaam voort. Hier bedoelen we niet de eigenlijke sporen want die waren begin november al herplaatst en hernieuwd en werden daarna verder afgewerkt. Helaas kwam er vervolgens een strenge winter waarbij de werf zowat stil kwam te liggen. Het gevolg was een langdurige omleiding voor de uitgaande buslijnen. Er werd toch getracht om het wegdek op de bedding in zekere mate berijdbaar te maken tot grote vreugde van de vele duizenden busreizigers. Ook omwille van de werken in Deurne en de daarmee gepaard gaande vertragingen, werden de omleidingen zo goed en kwaad als mogelijk aangepast. Overigens doet ons dit onwillekeurig terugdenken aan vroegere plannen die in enkelrichting verkeer voorzagen in diezelfde Carnotstraat, een toestand die de laatste jaren dus meermaals voorkwam, zonder dat het leven in de stad tot stilstand kwam. Inmiddels dus weeral méér dan een half jaar. Julius Caesar presteerde destijds aanzienlijk beter wat de aanleg van honderden kilometers straatwegen betrof...

- Jan Van Rijswijcklaan

Hier zijn de spoorwerken inmiddels beëindigd en werd er gestart met het aanleggen van de nieuwe perrons. De halte Markgravelei richting Hoboken en deze aan de Lange Lozanastraat richting stad komen nu tegenover elkaar te liggen aan de laatst genoemde straat. De halte richting Hoboken aan het begin van de Jan Van Rijswijcklaan, (den Driehoek uit vervlogen tijden), verhuist tot tegenover deze in het Albertpark.

- Olympiade

Vals alarm. Er werden enkele tijd geleden spoorwerken aangekondigd ter gelegenheid van de volledige reconstructie van dit drukke kruispunt. De terminus Olympiade (amper twee en een halfjaar geleden nieuw gebouwd) verhuist naar het grasperk naast het tractiestation. Dat vormt de aanzet voor terug een tram richting Wilrijk. Helaas hadden de nu uitgevoerde werken hier niets mee te maken, maar waren zij hoogst dringend nodig om de versleten sporen van deze S-bocht te vernieuwen. Voor het nieuwe eindpunt nog even (?) geduld...

- VIIe Olympiadelaan

Hier heeft De Lijn in eigen beheer in de beide richtingen de sporen vernieuwd tussen de Schijfwerperstraat en het hiervoor genoemd kruispunt.

- Mortsel

Op deze verlenging verplaatst de werf zich langzaam maar zeker in de richting van Mortsel centrum. Langs de kant Boechout maakt het autoverkeer momenteel gedeeltelijk gebruik van de vrijwel afgewerkte trambedding.

Ongevallen

Dat er al eens een tram een uitje buiten de sporen maakt of een hardhandige confrontatie heeft met andere weggebruikers is normaal als we in gedachten houden dat deze dagelijks duizenden kilometers bij elkaar rijden. Helaas waren er de laatste maanden veelvuldig ontsparingen en aanrijdingen. Een selectie:

- 7201: Op 15 maart ging bij het begin van de ochtendspits de 7201 van lijn 2 uit de sporen toen hij vanuit de Jan Van De Wouwerstraat de Antwerpsesteenweg in de richting van Linkeroever opdraaide.

Hier gingen de twee laatste bogies uit de sporen waarbij de 4^e wagenbak onzacht tegen het perron botste. Gelukkig (?) was het spoor richting Hoboken nog vrij. De uitrukkende trams van lijnen 2, 4, 7, 8, 10, 12 en 24 reden achteruit tot het kruispunt Zwaantjes. De specialisten van De Lijn hadden de tram omstreeks 9.30 terug in de sporen. Ondertussen reed er tussen Hoboken Lelieplaats en Zwaantjes een autobuspendel terwijl andere specialisten het versleten kruispunt oplasten.

-7209: Ten gevolge van schade ging er op 19 april van een tram van lijn 3 aan Keizershoek een loopdraaistel uit de sporen. Het was de bedoeling om de tram met lichte averij aan de terminus opzij te zetten.

-7051 en 7114: op zaterdag 8 mei ging het omstreeks 23 uur mis op het kruispunt van de Sint-Katelijnevest en de Wolstraat. Met grote waarschijnlijkheid glipte er een tram van lijn 4, richting Sint-Pietersvliet nog snel door het rode verkeerslicht. Hij kwam in aanrijding met een koppelstel van lijn 10 richting Deurne dat even tevoren zijn halte verlaten had. Deze halte ligt zo'n 30 meter vóór het bewuste kruispunt zodat dit tramstel al een behoorlijke snelheid had. Het resultaat was dat de tram van lijn 10 (7114) uit de sporen gelicht werd en bijna 20 meter verder tegen het voetpad tot stilstand kwam. De aanrijdende tram van lijn 4 (7051) is ernstig beschadigd. Gelukkig werd er niemand ernstig gewond.

Opmerking: waarom toch verkeerslichten in werking op die stille uren wanneer er weinig verkeer is? Een voetganger of fietser negeert dat rode licht toch vrijwel altijd. Auto's (en trams) kunnen daar gewoonweg niet snel rijden en moeten de gewone voorrangregels volgen. Voor de trams geldt dan: het

laagste lijncijfer eerst. Wellicht was dit ongeval niet gebeurd wanneer enkel de knipperlichten werkten.

- 7244 : Amper twee dagen later, op maandag 10 mei was er weer een trambotsing. Deze keer was het een uitrukkende tram van lijn 4 die richting Hoboken afdraaide en achterop een halterende Hermelijn van lijn 2 reed. Dit ongeval was dus op hetzelfde kruispunt als de 7201 hierboven, maar had wel een totaal andere oorzaak. In de krant sprak men van een aanzienlijke schade, maar op de bijgaande foto blijkt dit voor de 7244 toch nog mee te vallen. Volgens diezelfde krant was het wel de tram van lijn 2 (laagste lijncijfer!) die achter op de buitenrijdende lijn 4 reed. Eigenaardig dat de bijhorende foto in diezelfde krant wel een achteraan beschadigde 7244 toont.

Nachtnet Autobussen

Vanaf 1 mei 2010 werd het Antwerpse Nachtnet enigszins aangepast. De tramlijnen 6 en 8 krijgen er om 0.30 een extra laat vertrek bij (dankzij de herschikking van de diensten rijden de trams met vertrek Metropolis nu naar de stelplaats Hoboken). Uitgezonderd lijnen 4 en 7 zijn er vertrekken op al de andere tramlijnen tussen middernacht en half één.

De autobussen vertrekken in het centrum om 1.00, 2.15 en 4.00 uur. Enkele trajecten werden aangepast met o.a. de N62 langs het Eilandje en de N86 langs Nieuw Zuid.

Plannetjes en meer informatie werd uitgehangen in de schuilhuisjes en is ook te verkrijgen op de website van De Lijn.

Nieuwe diensten en inzet trammaterieel lijnen 2, 6, 8 en 11.

Wat er zat aan te komen is nu geconcretiseerd. Lijn 6 verliest zijn Hermelijnen. Van deze 9 trams gaan er 5 naar lijn 2, de rest naar lijnen 8 (en 11 naar gelang van inzetbaarheid).

- Op lijn 2 worden nu 10 Hermelijnen in de basisdienst ingezet. Daar komt tijdens de spitsen nog één bij, de twee andere spitsdiensten blijven gereden met PCC-koppelstellen. Plots blijken er toch nog enkele sporen bruikbaar in de stelplaats van Hoboken voor dit type tram.

- Lijn 6 maakt nu gebruik van PCC's. In de basisdienst zijn dit zowel PCC1 als losse PCC2. In de spitsen komen daar nog enkele gekoppelde PCC2-stellen of enkeltjes bij. De eerste dagen werden bijna uitsluitend de oude PCC1 trams gebruikt, maar dat leidde al snel tot protest van vooral de bewoners en gebruikers aan de Groenendaallaan. Daar ligt ook een school en werkplaats voor (motorisch) gehandicapten. Deze zagen niet enkel hun "lagevloertrams" verdwijnen, maar daar bovenop nog eens hun "lagevloerbussen" (zie hierna). Daarom werden al na enkele dagen zo veel mogelijk, iets toegankelijker, PCC2's ingezet. Overigens volstaan in de daluren de enkele PCC's, wat capaciteit betreft. Raar of zelden dient men recht te staan. In de spits hangt alles af van de regelmaat en vooral de "schrinking" met de andere lijnen. Het spreekt voor zich dat een kleine PCC, die maar enkele minuten voor een Hermelijn passeert, het gros van de wachtenden meeneemt.

Er rijden nu ook een aantal diensten van lijn 6 vanuit Hoboken. Dit betreft de eerste vertrekken vanaf en de laatste bij aankomst Olympiade. Op die manier blijven de "lege" ritten beperkt.

- Lijn 8 heeft nu tijdens de daluren vijf PCC1 en vijf Hermelijnen, in de spits aangevuld met nog eens twee Hermelijnen. Eén dienst in de namiddagspits is de moeite waard. Dit is een Hermelijn die via en met film lijn 12 tot de

Bolivarplaats rijdt en vervolgens op zijn lijn komt richting Silsburg. Ter compensatie van de bijkomende diensten op lijn 6 verliest Hoboken de diensten van lijn 8 aan PAL.

- Lijn 11 behoudt zijn 7 diensten in de daluren waarvan er meestal twee met Hermelijn rijden. In de spits komen daar nog twee Hermelijnen bij. Deze laatste worden gedeeltelijk vervangen door PCC-koppelstellen.

Zowel in de diensten van lijnen 8 en 11 werd er flink gesnoeid, lijn 2 heeft er al enige tijd een avonddienst bij gekregen en lijn 6 kreeg er een flink aantal dienst(jes) bij. Al deze veranderingen gingen in op 1 mei (feestdag).

Nieuwe dienstregeling lijnen 19 en 23

Vanaf 1 mei kregen deze buslijnen een andere reisweg. Het doel was om vooral in de Stuyvenbergwijk (Pothoekstraat) de drukke buslijn 23 te ontlasten en bovendien een verbinding met de Damwijk te bezorgen. Lijn 19 rijdt nu ook via Pothoek en Schijnpoort en dan direct naar Deurne Noord. Lijn 23 daarentegen rijdt vanaf Schijnpoort via de Slachthuislaan en de Damwijk naar Noorderlaan en Luchtbal.

Dat de gebruikers van de Groenendaallaan "hun" bus kwijt geraakten kon u hiervoor al lezen. Bovendien werden de diensten op lijn 23 flink uitgedund tot een 20' dienst in de daluren. Vanaf het Koningin Astridplein is dit niet zo erg, daar zijn er genoeg alternatieven tot het Zuid (trams 12 en 24 buslijnen 1/13 en streeklijnen 500 en 290). De rechtstreekse verbinding tussen het Stuyvenbergziekenhuis en Luchtbal is echter verdwenen. Tussen Schijnpoort en Noorderlaan rijdt nu enkel nog tramlijn 6.

Antwerp 10 miles en Ronde van Frankrijk

Het eerste sportieve gebeuren had plaats op zondag 25 april. De toeschouwers (en deelnemers) kregen de raad om zich per openbaar vervoer naar en van het evenement te begeven en gebruik te maken van de P+R's. De Lijn had hiertoe een maximaal aantal grote trams ingezet op de meeste lijnen, maar ze werd evenwel gehinderd tijdens de doortocht van de lopers. Op bepaalde tijdstippen werden een aantal lijnen beperkt of soms beperkt onderbroken.

- Lijn 3 werd in twee gedeeltes gereden. Telkens keerden de trams ter hoogte van de oprit E17.
- Lijn 4 werd beperkt tot de Groenplaats.
- Lijn 7 reed via lijnen 4 en 8 naar de Lambermontplaats.
- Lijn 8 werd beperkt tot de Lambermontplaats.
- Lijnen 10 en 11 reden naar de Nationale Bank.
- Lijn 12 werd afgeleid naar de lus Zuidstation.

Op andere kruispunten werden de lijnen 7, 8, 15 en 24 bij het passeren van de lopers tijdelijk opgehouden.

Een groot aantal buslijnen werd omgeleid of opgehouden. Uitschieter was lijn 36 die enkele uren niet reed. Dat kwam natuurlijk omdat de wedstrijd door (ondermeer) de Waaslandtunnel passeerde.

Die dag kon men voor de prijs van 2,5 € gebruik maken van een speciale "dagpas".

Op zondag 3 juli is het de beurt aan de wielrenners om het openbaar vervoer (en ook het andere verkeer) grondig te verstoren. Na de middag komen de renners vanuit Nederland ons land binnengereden via Kapellen. Dan gaat het richting Antwerpen en daarna naar Mechelen en het Brusselse. Gelukkig betreft het enkel een doortocht en zullen de omleidingen en onderbrekingen relatief beperkt zijn. Vooral in Merksem, het centrum met de Kaaien en Wilrijk zullen de trams en autobussen opgehouden worden.

L.C.



Op 23 maart 2010 zag het kruispunt tussen de August Van de Wielelei en de Ruggeveldlaan er zo uit. De sporen waren klaar om de betonnen top-laag te krijgen. We kijken in de richting van Wijnegem. De sporen links maken een verbinding naar de Ruggeveldlaan (lijn 5) mogelijk. Tenzij "Pegasus" er niet komt, en dat hopen we natuurlijk niet, dan moet het kruispunt opnieuw opgebroken worden. De dan benodigde verbindingbogen zijn nu immers niet geplaatst.



Zowat overal in het Antwerpse heeft men de voorbije maanden op vele plaatsen nieuwe infoborden geplaatst. Deze moeten in real-time de doortochtijden van de trams en bussen aan de wachtenden meedelen. Inmiddels is al een groot gedeelte aangesloten, maar nog niet in werking. Zo ook deze zuil die nog geplaatst werd op de Turnhousebaan op het perron richting centrum. Dit perron gaat wel verdwijnen, de nieuwe halte komt voorbij het bewuste kruispunt met de Kerkstraat en –u voelt ons al komen- daar werd (nog) geen zuil geplaatst. Op de foto PCC 7057 en de bewuste zuil, de datum is 1 april 2010, maar dat is louter toeval.



De toestand van de tram- en busbedding op de Noorderlaan op 7 mei 2010. Ook hier werd enkele weken later de top-laag aangebracht. Er staat al wel een spoorvoertuig op de rails, een knap staaltje van gebrikkeler van de aannemer.

*Niet enkel aan de tramlijnen werden er diensten aangepast. Per 1 mei 2010 werden de buslijnen 19 en 23 gewijzigd. Zo liet lijn 23 vanaf die dag de Groenendaallaan links liggen ten gunste van de Damwijk. De lijn 19 daarentegen reed vanaf die dag ook via de Kerkstraat (het drukst bezette gedeelte van lijn 23) en dan verder rechtstreeks vanaf Schijnpoort naar Deurne. Hier zien we de 1328 van De Polder op lijn 23 aan de IJzerlaan.
7 mei 2010.*



*Zo was het tot en met 30 april. Hermelijn 7245 op lijn 6 en een stel PCC's onder aanvoer van de 7145 op lijn 2 ter hoogte van de terminus Olympiade. De dag daarna werd de situatie omgekeerd en maken nu de PCC's het mooie weer op lijn 6. Heel de basisdienst van lijn 2, plus nog ééntje meer in de spitsen, rijdt nu eindelijk met Hermelijnen.
Als de plannen doorgaan, dan wordt de sporensituatie al na minder dan 3 jaar gewijzigd. Als aanzet voor een tramlijn naar Wilrijk komt de lus op het grasveld aan de Populierenaan. Olympiade 29 april 2010.*



*Op 15 maart ging het mis net op het kruispunt van de Jan Van de Wouwerstraat en de Antwerpse steenweg. Het achterste gedeelte van een Hermelijn ging hier bij het uitrijden uit de sporen. Was hier een "hevige" wattwoman tramchauffeuse aan de slag of was het de toestand van de sporen? Persoonlijk denken we het laatste, want nog voordat de tram terug in de sporen stond was men al druk doende om het kruispunt bij te lassen.
Hermelijntje 7201, 15 maart 2010.*



125 jaar KUSTTRAM

Jammer genoeg bereikte de definitieve agenda van de feestactiviteiten ons na de publicatie van het vorig nummer. Gelukkig konden we toch nog de tramparade van 12 juni aankondigen en zijn er nog een aantal manifestaties die de volgende weken en maanden plaats hebben.

• Tentoonstelling: Tram in zicht

Van 12 juni tot 14 november worden de Venetiaanse Gaanderijen in Oostende omgetoverd tot een lijnstad. Daar volgt u de sporen die de kusttram al 125 jaar langs de kust trekt. Diverse thema's leiden u langs het verleden, heden en toekomst. Volgende thema's komen aan bod: sporen, tussenstops, mensen, uitzichten en bestemmingen.

• Trammomenten:

Schitterende foto's van Michiel Hendryckx over de kusttram. (zelfde periode en locatie)

Van 12 juni tot 30 september loopt er ook een fotowedstrijd.

• Tramparade:

Deze had plaats op 12 juni en omvatte een historische stoet met 30 oude en moderne locomotieven, motorwagens, bijwagens en passagierswagens. In samenwerking met META en TTO-Noordzee.

• Tram des tijds:

In de oude stelplaats van De Panne (Loskaai 15) kunt u tijdens de weekends in juli en augustus oude kusttrams bewonderen. U reist er door de tijd. U bent welkom van 13 tot 18 uur. In samenwerking met TTO-Noordzee.

• Trammelant De Haan: Ritten met historisch materieel

Dit jaarlijks weerkerend evenement te De Haan heeft dit jaar plaats op zaterdag 7 augustus vanaf 10 uur.

• Tramfestival De Panne:

Op zondag 12 september vanaf 10 uur in de stelplaats van De Panne. Organisatie TTO-Noordzee.

• De zaak Malchance:

Sinds 3 april loopt er een speurtocht langs 4 verschillende trajecten. Het is een luchtige speurtocht waarbij u een mysterie dient op te lossen. Gratis te verkrijgen bij de Lijnwinkels aan de kust of bij de diensten van Toerisme aan de kust of via www.delijn.be/125jaarkusttram

• Kusttramloop:

Voor de sportievelingen onder u is er een loopwedstrijd op het historische traject tussen Nieuwpoort en Oostende. Men kan kiezen uit een traject van 6 km of 10 miles.

Gratis tip van VeBOV: een goede training kan er uit bestaan om uw tram of bus bijna te missen.

• Publicatie:

In dit boek laat Marc Reynebeau u meegenieten van zijn tocht langs de kust. Land- en postkaarten, affiches, toekomsttekeningen van brandstofloze trams en foto's van Michiel Hendryckx maken het plaatje compleet.

Op de tentoonstelling 25 €, in de boekhandel 29,95 € of via de uitgever www.lannoo.com aan 29,95 € + 6 € porto

Foto achterpagina bovenaan:

Jacques Peeters bezorgde ons deze foto van PCC 7001. Met andere woorden, de oudste PCC op de nieuwste lijn. Olympiade, 1 mei 2010.

Foto achterpagina onderaan:

Zo ver gaat de Brusselse expansie! In Budapest Kobanya Kispest vonden we de LOV 876 of de vroegere MIVB 8851, compleet met logo voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. 16 april 2010. Foto Luc Couscheir

175 jaar SPOORWEGEN in BELGIË

Op advies van de federale regering die het niet opportuun vond om na de treinramp in Buizingen van 15 februari (zie ons vorig nummer), feestelijkheden te organiseren, werden alle door de NMBS geplande officiële manifestaties afgelast. De door andere organisaties en verenigingen geplande manifestaties kunnen eventueel wel doorgaan.

Hierna vindt u een kalender van de manifestaties zoals die door de NMBS-Holding werden meegedeeld. We raden onze lezers aan om ook de verdere aankondigingen in de media te raadplegen. Enkele manifestaties zijn inmiddels verleden tijd. Meer info is te vinden op www.175jaarspoorwegen.be en/of de hieronder vermelde internet adressen.

- van zaterdag 19 juni tot en met zondag 12 september organiseert de stad Mechelen de tentoonstelling "Met de trein, 175 jaar sporen". De tentoonstelling gaat door op de site Lamot. www.mechelen.be

- op zaterdag 26 juni organiseert de vzw Toerisme en Spoorpatrimonium (TSP) een expo van historisch en hedendaags materieel in het station van Saint-Ghislain. De vlakbij gelegen ex-rijtuigwerkplaats kan eveneens bezocht worden. www.pftsp.be

- op zaterdag 3 en zondag 4 juli organiseert de vzw Stoomtrein Dendermonde – Puurs (SDP) het evenement "Scheldeland in Stoom". In het station Baasrode-Noord kan u kennis maken met SDP of een rit maken met een historische stoomtrein naar Puurs. www.stoomtrein.be

- op zaterdag 14 en zondag 15 augustus worden er heel wat (stoom)treinen ingelegd in en rond het station van Spontin. De spoorlijn Ciney – Purnode wordt geëxploiteerd door TSP. www.pftsp.be

- op zondag 15 augustus is er het familie-event "Bruitend Balegem". Het station van Balegem-Zuid is het decor voor een tentoonstelling rond de spoorwegen. www.bruisendbalegem.be

- zaterdag 21 en zondag 22 augustus rijden er vanuit het oude station Maldegem twee stoomlocomotieven ritten naar Eeklo. www.stoomcentrum.be

-op zondag 12 september zijn er stoomtreinritten op de lijn Visé – Montzen, de goederenlijn 24. In Sint-Martens-Voeren is er een spoorwegtentoonstelling in het plaatselijk sportcentrum. fourons@skynet.be

- zaterdag 25 en zondag 26 september is er het jaarlijkse stoomfestival op de spoorlijn Mariembourg – Treignes. <http://www.cfv3vin-site-out.com>

- zaterdag 16 en zondag 17 oktober viert men 150 jaar activiteit in het station van Jemelle. Er zijn stoomtreinritten tussen Jemelle en Bomal. 150ansgaredejemelle@gmail.com

- Al sinds 5 mei is er een boek + DVD te koop in de handel tegen de prijs van 19 €. Uit het archief van de NMBS en CINEMATEK tonen 12 historische films hoe de treinen, de spoorlijnen en de stations veranderd zijn.

- Al sinds 8 mei zijn er ook spoorweg(post)zegels te koop.

www.spoorwegen.be

Foto voorpagina:

Dit nummerloos FYRA-treinstel stond op 21 mei 2010 afgesteld op een bundelspoor te Leuven. Ernaast staat ook al een rariteit op de sporen: de 6264 (proefloc ETCS)

Foto Erik Heylen

