



# RAIL-REVUE

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

Vijfentwintigste jaar – Nr. 3

Juli – Augustus - september 2010

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor: Wilrijk 1

P208887



**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](mailto:info@vebov.be)

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

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

**Lidgeld 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**

Colofon	2
Verenigingsnieuws	3
De laatste reeks Antwerpse NMVB-bijwagens op draaistellen	4
Rail-actueel - NMBS	10
MIVB	15
De Lijn	16
VeBOV in Wuppertal	21
Verenigingsnieuws - Agenda	22

**Werken mee aan dit nummer:**

Raf Bonte  
Eddy Cassiers  
Jacques Cohn  
Luc Couscheir  
Erik Heylen  
Alain Janmart  
Bob Morren  
Jacques Peeters  
Noël Suys

Afsluitdatum voor redactionele bijdragen volgend nummer: **15 november 2010**

# XPO

## YOUR PRINTROOM

Vredebaan 5 - 2640 Mortsel 03/440.74.47  
[www.xpo.be](http://www.xpo.be) [info@xpo.be](mailto:info@xpo.be) [print@xpo.be](mailto:print@xpo.be)

## VERENIGINGSNIEUWS

### Verslag van de Algemene Ledenvergadering te Brugge.

Dit werd wegens plaatsgebrek in het vorige nummer nog niet gepubliceerd. U heeft hier recht op en vindt dit nu achteraan in dit nummer op de bladzijden 22 en 23.

### Maandelijksse bijeenkomsten

Steeds de 4<sup>e</sup> vrijdag van de maand in zaal "Paroza", Bacchuslaan 67 te 2600 Berchem.

- 22 oktober 2010  
Budapest en ruime omgeving door Eddy Cassiers
- 26 november 2010  
Louis Bervoets brengt ons het vervolg over de trams en treinen in de jaren '60 en '70.
- 17 december 2010 (let op de datum !)  
De traditionele diaverkoop met volgende spelregels:

- Enkel VeBOV-leden mogen dia's aanbieden, kopen is vrij.
- In totaal worden deze avond maximum 200 dia's aanvaard.
- Elke verkoper kan hoogstens 20 dia's aanbieden tenzij het maximum van 200 niet bereikt wordt, dan aanvaardt de veilingmeester bijkomende dia's in volgorde van aanbidding.
- De te koop gestelde dia's worden vanaf 19.30 tot 19.45 uur ingeraamd bij de veilingmeester aangeboden; de verkoop begint om 20.00 uur en de dia's worden vooraf telkens per reeks van 50 vertoond, daarna geveild.
- Het minimumbod per dia is 0,50 € (tenzij de verkoper een hogere prijs vooropstelt), opbieden met 0,10 € of veelvoud.
- Afrekenen tussen kopers en verkopers gebeurt onmiddellijk na de veiling. Er wordt aan de kopers en verkopers gevraagd om zelf hun "boekhouding" te verzorgen.
- VeBOV stelt het lokaal en dia apparaat ter beschikking.
- Ten titel van proef mogen ook video- of dvd-opnamen aangeboden worden. Deze kunnen omwille van de beperkte tijd evenwel niet vertoond worden.
- Professionele of commerciële handelingen zijn uitgesloten.

### Agenda

MOBOV vzw deelt ons het volgende mee:

Op vrijdag 29 oktober 2010 is er een filmvoorstelling door Frank Bourguignon over de Zillertalbahn in actie.

Op vrijdag 26 november 2010 is er een trolleybusavond met Eheim- en Brawamodellen door Freddy Geens.

Beide voorstellingen gaan door in het Cultureel centrum Kasteel Bouckenborg, Bredabaan 56 te 2170 Merksem, aanvang telkens om 19.30. Iedereen welkom.

### Foto's Rail-Revue

Meermaals krijgen we het verzoek om een afdruk van een (vroeger) gepubliceerde foto in Rail-Revue. Helaas kunnen we hieraan niet voldoen. In de eerste plaats beschikken we hiervoor niet over de nodige mankracht. Zeker voor de al gedateerde foto's vergt dit opzoekwerk naar het bewuste negatief of foto, het naar onze fotograafhandel brengen en terug afhalen, het verzenden enzovoort. Verder is het zo dat vele foto's of dia's van buiten het archief van onze redactie-medewerkers afkomstig zijn en deze, zoals elke foto trouwens, onder copyright © vallen. We dienen ook de privacy van iedereen en in het bijzonder van onze correspondenten te respecteren. We rekenen hierbij op uw begrip.

### Tramrit met PCC 7001

Op zaterdag 16 oktober rijden we met de crème PCC 7001 op het Antwerpse tramnet. Het thema is "Lijnen en plaatsen waar deze tram zelden te zien is". Het is verder ook de gelegenheid om zeldzaam gebruikte filmbeelden voor te draaien.

Vertrek aan het centraal station (wachtspoor) omstreeks 9.30. Einde van de rit eveneens aan het centraal station, premetro station Astrid, omstreeks 16.30.

Een middagpauze is voorzien in het stadscentrum.

De deelnameprijs voor vele kilometer tramplezier bedraagt 15 €, ter plaatse te betalen.

### Lidgelden 2011

Vanaf volgend jaar is het gebruik van de IBAN en BIC-nummers verplicht voor bankverrichtingen. We sturen met het **volgende** nummer een correct betalingsformulier mee. Mogen we er nu al op aandringen om geen voorafgaandelijke betalingen te doen maar wel uw lidmaatschap te verlengen in januari 2011. Natuurlijk kan u ten gepaste tijde uw betaling via elektronische weg overmaken.

### Secretariaat

Jan Vandecandelaere heeft zich inmiddels ingewerkt in zijn functie binnen de vereniging. U kan bij hem terecht voor o.a. adreswijzigingen. De contactgegevens vindt u terug in de colofon op blz. 2. Jan doet hierbij nogmaals een oproep om hem uw e-mailadres mee te delen, inclusief wijzigingen. Wij geven geen gegevens door aan derden.

### Overlijden

Op 9 augustus 2010 overleed op 73-jarige leeftijd Herman Suys. Herman was al sinds tientallen jaren lid van VeBOV en andere verenigingen in het trein- en tramgebeuren. Zijn grote interesse was de trein. Met veel nostalgie en een vleugje humor kon hij ons boeien met verhalen uit de stoomtreinperiode. Hij was een graag geziene gast op onze uitstappen en de bijeenkomsten in Antwerpen, waar hij vrijwel jaarlijks een diavoorstelling bracht over zijn trips en reizen die hij samen met zijn broer maakte.

We wensen zijn familie en in het bijzonder zijn broer Noël veel sterkte toe.

#### **Foto voorpagina:**

*De restauratie van "Poldertram 9994" is inmiddels al gevorderd. De geschilderde bovenbouw staat terug op zijn draaistellen. De volgende maanden volgen nog het elektrisch gedeelte en de nodige testen. Lochristi 31 augustus 2010*

*Foto Stefan Justens*

#### **Foto achterpagina bovenaan:**

*De vijf lijndieselloccs van de reeks 57 hebben weinig werk waardoor er meer aan de kant staan dan er echt dienst doen. Hier de blauwe 5701 en de groene 5702 ter hoogte van de tankinstallatie van Antwerpen Noord. 4 augustus 2010.*

*Foto Erik Heylen*

#### **Foto achterpagina onderaan:**

*In Charleroi werd de stelplaats "Genson" geteisterd door brand. 22 autobussen vielen ten prooi aan de vlammen. Walter Ceulemans maakte op 24 juni 2010 deze foto van de afvoer van wat er nog restte van een Agora.*

## De laatste reeks van de Antwerpse NMVB bijwagens op draaistellen 19633-19645

© foto's en tekst: Jacques Cohn

Ditmaal gaan we een iets minder bekende reeks bijwagens van de Antwerpse buurtlijnen bekijken, namelijk de reeks 19633 – 19645 die tussen 1955 en 1958 in de NMVB werkplaats van Kuregem voor het Antwerpse net werden gebouwd. Hiervoor gebruikte men de bakken van de zogenaamde "houten-standaard" motorwagens uit de groep Antwerpen, die in de voorbije jaren tot "type S" motorwagens werden verbouwd. De oude wagenbakken (van de standaard-motorwagens) werden opgeknapt en van nieuwe trucks voorzien en mochten dan een tweede leven beginnen ter versterking van het omvangrijke wagenpark van vierassige bijwagens. Deze waren in de jaren '50 dagelijks op de meeste lijnen nodig. Inderdaad, de oudste Antwerpse vierassers waren toen langzamerhand aan vervanging toe. Er was een voortdurend intensief gebruik op alle Antwerpse buitenlijnen, de harde oorlogsjaren en dan nog de chronische overbelasting tijdens de spitsuren. Het Antwerpse NMVB-tramnet was weliswaar aan het krimpen en het einde zal op langere tijd onvermijdelijk zijn.

**Vervolg van de tekst op blz. 5**

### FOTO 1 (bovenaan)

1400-1404 (ex spoor 1067 mm); er bestond in 1950 te Andenne nog een tweeasser met het nummer A.1403 (dus oorspronkelijk meterspoor).

*Deze foto werd in 1953 toevallig aan de uitrit van de stelplaats Merksem gemaakt. De 1403 is ontspoord en de Mechelse 9869 duwt hem voor- en achteruit. De dame geeft de indruk de zaken nu zelf te willen aanpakken.*

### FOTO 2 (midden)

*De nog onverbouwde 1850 in 1951, aan het zuidelijk hofje van de Rooseveltplaats.*

In dezelfde reeks: 1851, 1900, 2100 en 2101, alle oorspronkelijk 1067 mm (spoor B). Een vierassige platte wagen A.2101 bestond toen nog te Brussel.

### FOTO 3

*Bijwagens 19018 tot 19023 (gebouwd in Merksem in het midden van de jaren '30 (?). De 19019 in de stelplaats Blauwhoef.*

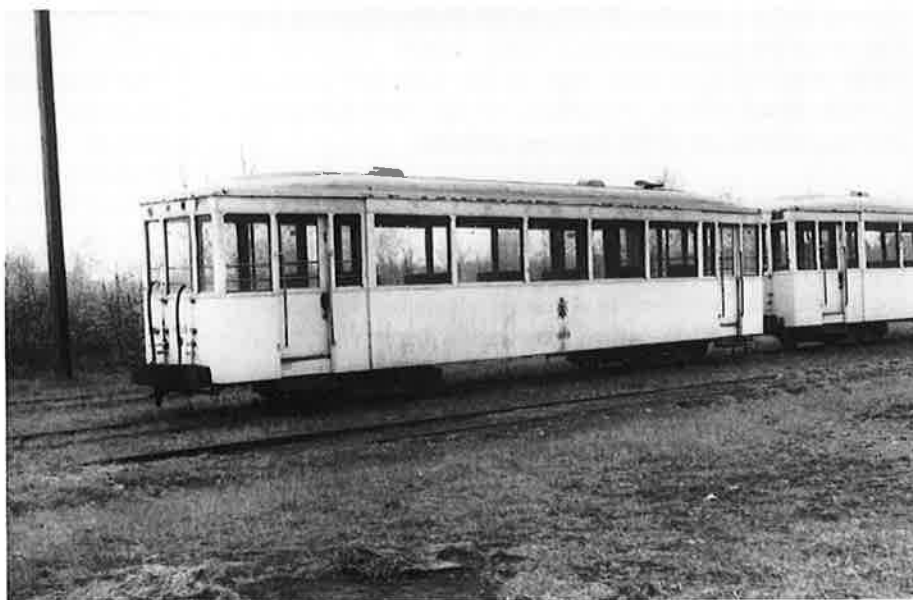
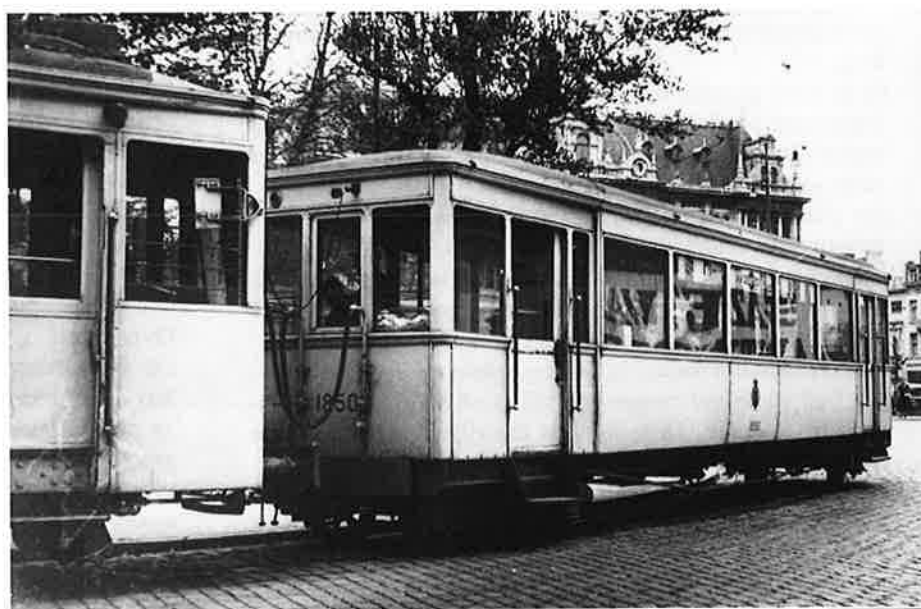
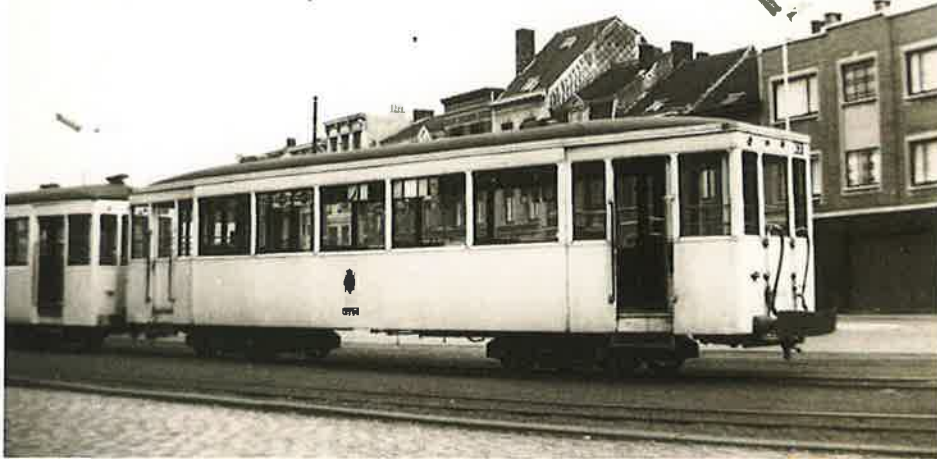


FOTO 4

Deze foto van de 19258 werd in 1951 gemaakt te Merksem ter hoogte van het Victor Roosensplein. De 19251 tot 19262 werden in Merksem gebouwd in 1939. De 19253 kwam kortstondig in dienst op lijn 40 met het nummer 19023.

**Vervolg van de tekst van blz. 4**

Al deze wagens waren dringend aan vervanging toe. De talrijke bijwagenvierassers van het "metalen standaard"-type, genummerd vanaf 19265 die over gans België waren verspreid alsmede de Antwerpse reeks 19410-19417 konden toen nog enkele jaren voort. De laatste nieuw gebouwde bijwagens voor de Antwerpse buitenlijnen waren dan de 19557-19576, gebouwd te Merksem.

FOTO 5

Deze foto van mei 1966 toont ons een wagen van deze reeks, de 19572, eens van de achterkant gezien, op het kruispunt van de Frankrijklei met de Leysstraat. Op de achtergrond zien we een PCC van lijn 2 of 3.



Even ter herinnering: De elektrische lijn 73 (Kruisschans) werd in 1939 als eerste verbust. Al vanaf 1937 reden er "Lux" autobussen de versterkingsdiensten naar Putte en Wuustwezel. Lijn 53 (Lier – Rumst) verdween begin van de jaren '50, de 42 naar Broechem in 1958, de 41 naar Turnhout in 1960, de 40 naar Schilde in 1962 en wat er dan nog restte in 1968. Begin jaren vijftig waren de oudste reeksen Antwerpse bijwagens op draaistellen nog volop aan het werk. **Beelden van deze bijwagens vindt u terug op de foto's 1 tot 4.**



Verder kwamen er nog enkele type S-bijwagens (met lijnfilm !), eerst een prototype 19577 in 1954, gevolgd door de 19578-19580.

FOTO 6

Hier zien we de 19578 achter de 10323 op de Bredabaan te Merksem in 1967.

FOTO 7

*Hier soortgenoot 19579 achter de 9648 eveneens te Merksem op de Ingenieur Memmeslaan. Let op het filmbeeld "MERKSEM". Het betreft hier dus ritten naar de stelplaats.*

En zo rijpte langzamerhand het plan om de beste wagenbakken afkomstig van de "houten standaards", en tot type S verbouwde Antwerpse motorwagens, een nieuw bestaan te schenken door ze op te knappen en ze van nieuwe draaistellen te voorzien. Zo ontstonden nog tussen 1955 en 1958 de laatste Antwerpse bijwagens, de reeks 19633-19645. Ik heb destijds de bewuste wagens nauwkeurig bekeken om zo hun oorspronkelijk nummer te kunnen vaststellen.



FOTO 8

*Bijwagen 19633 met de wagenbak van standaard 9996, Rumst 1964.*

Om reden van hun betrekkelijk kort bestaan (de lijnen waarop ze reden werden geleidelijk verbust) werd er niet veel over geschreven en werden ze ook maar stiefmoederlijk gefilmd. Op de foto's 8 tot 18 zijn ze echter nog in volle glorie te bewonderen, deze laatste in dienst genomen bijwagens op de Antwerpse buurtlijnen.

**Sic transit gloria mundi !**

Opmerking: oorspronkelijk zouden nog de 19646-19652 voor Antwerpen worden gebouwd. De opheffing van de laatste lijnen maakte dit niet meer noodzakelijk. Men kan zich afvragen of er toen enig contact bestond tussen de afdelingen "wagenbouw" en "lijnuitbating"? (n.v.d.r.: en vijftig jaar later is er blijkbaar nog niet veel veranderd.)

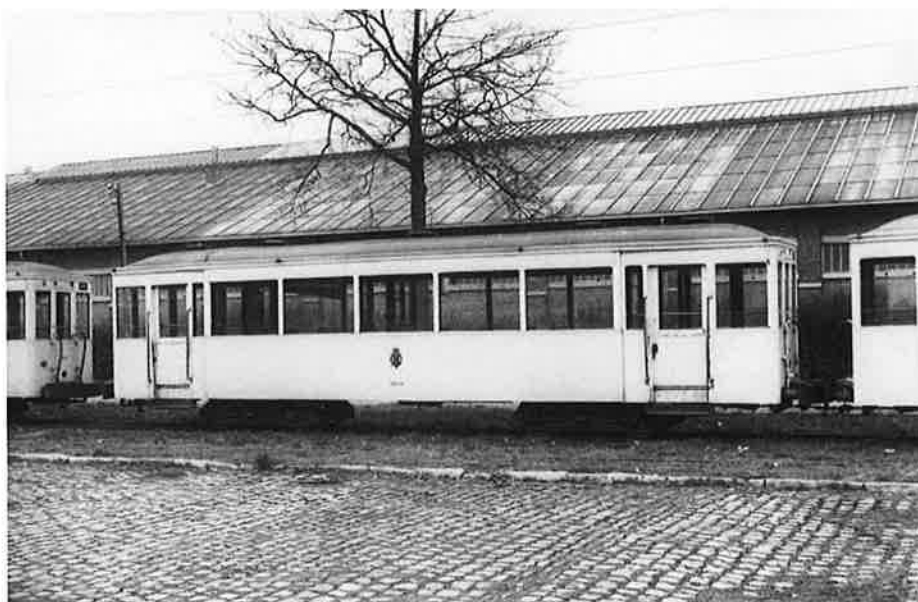
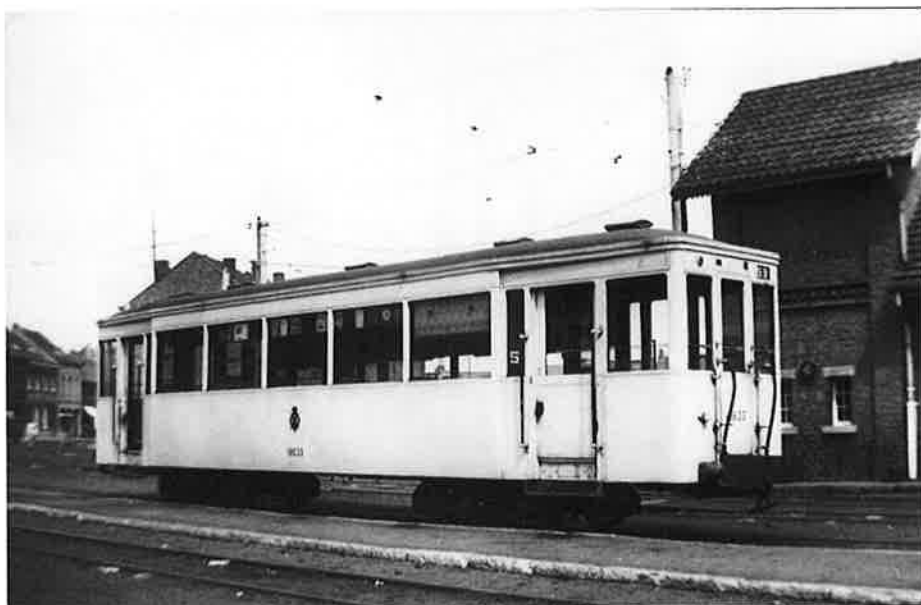


FOTO 9

*Bijwagen 19634 met de wagenbak van standaard 9992, Brasschaat Polygoon april 1964.*



FOTO 10

*Bijwagen 19635 met de wagenbak van standaard 9743, Wuustwezel grens in mei 1965.*

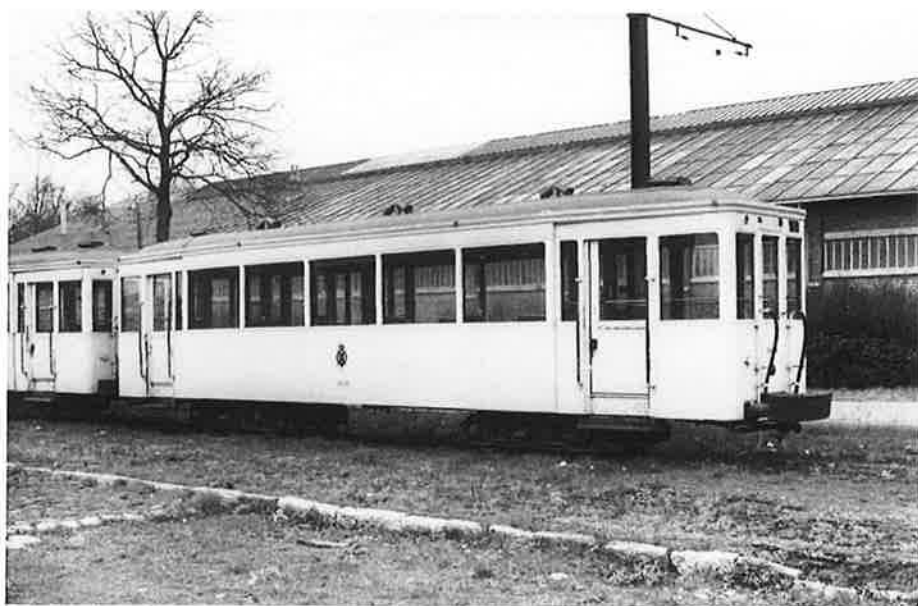


FOTO 11

*Bijwagen 19636 met de wagenbak van standaard 9993, Brasschaat Polygoon in april 1964.*



FOTO 12

*Bijwagen 19637 met de wagenbak van standaard 9759. Goed zichtbaar is de langsbalk. Daarnaast een tramstel van lijn 3 op weg naar het Zuidstation. Merksem Bredabaan ter hoogte van het Victor Roosensplein.*

FOTO 13

*Bijwagen 19638 met de wagenbak van de "beroemde 10000". Brasschaat Polygoon in april 1964.*

n.v.d.r.: het nummer 10000 is niet enkel markant als rond getal, maar de type S10000 kreeg in 1976 ter gelegenheid van de omnummering van het toen nog voorhanden zijnde NMVB materieel het nummer 9125. Na een ongeval werd hij uitverkozen om in Jumet te worden omgebouwd in het prototype SJ. Later kregen deze wagens nogmaals een vernumming. De 10000 of 9125 kreeg tenslotte het nummer 9170.



FOTO 14

*Bijwagen 19639 met de wagenbak van standaard 9775. Hier is ook de langs balk goed zichtbaar. Merksem Bredabaan ter hoogte van het Victor Roosensplein in 1958.*

Ik bezit helaas geen foto van de 19640. Deze was gebouwd met de wagenbak afkomstig van standaard 9989.

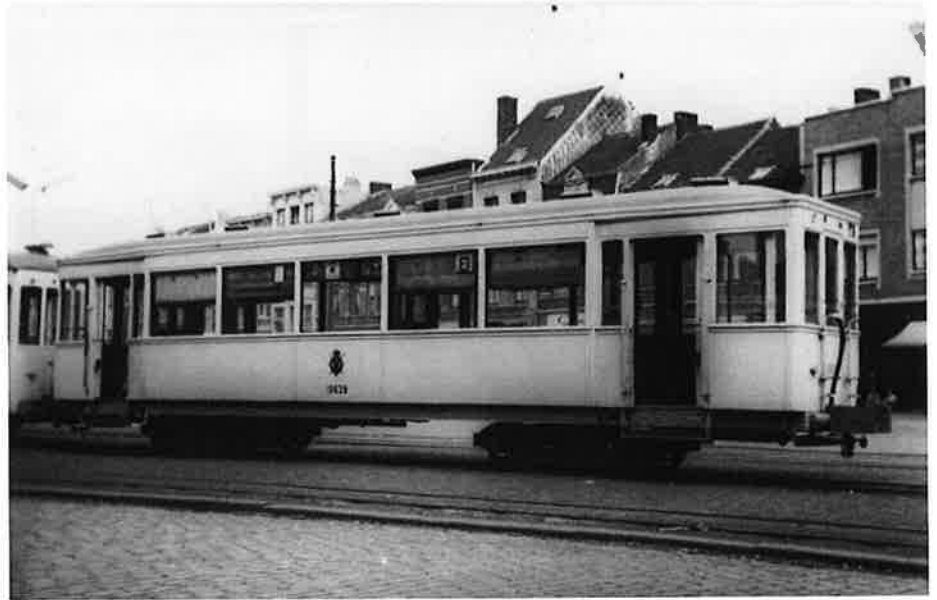
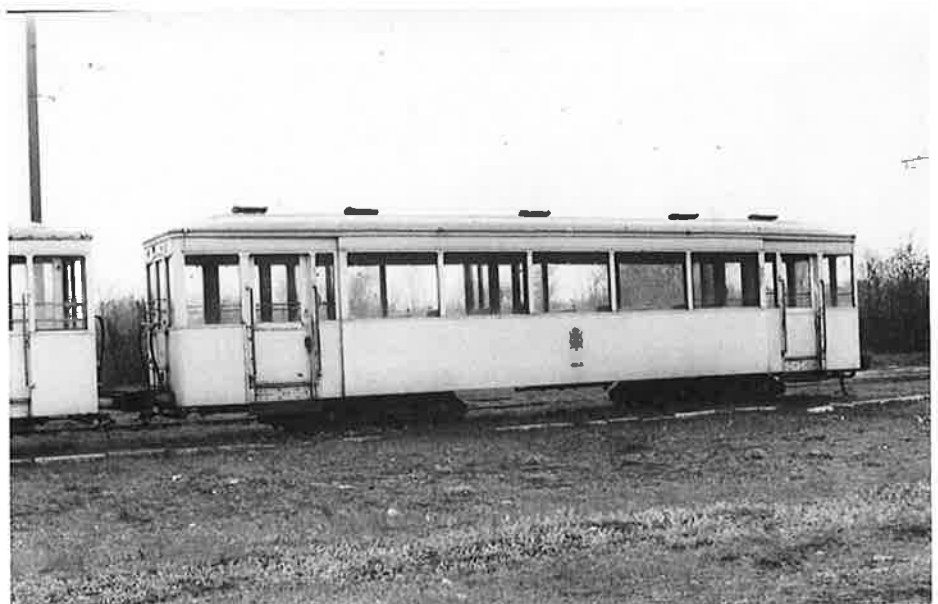


FOTO 15

*Bijwagen 19641 met de wagenbak van standaard 9991. Brasschaat Polygoon in april 1964.*





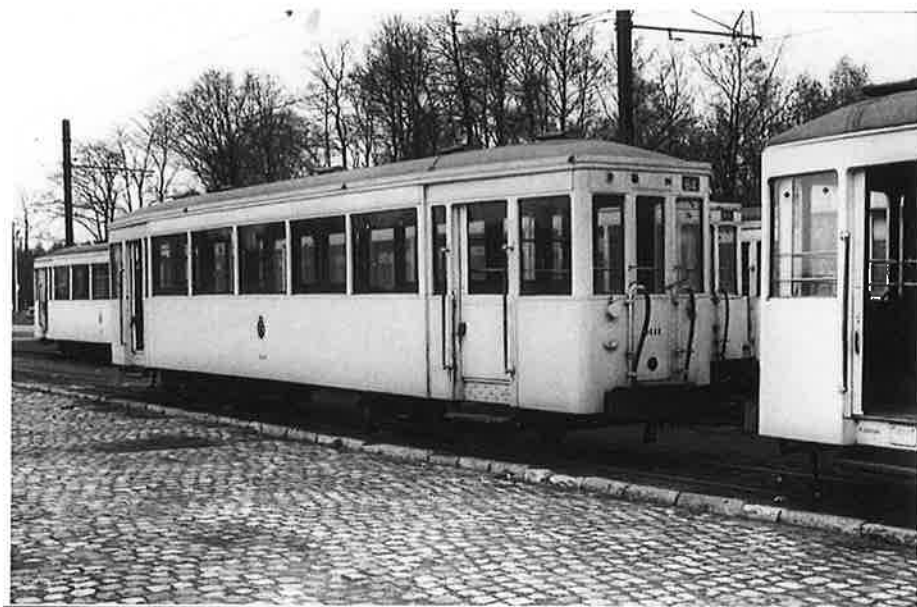


FOTO 16

*Bijwagen 19642 met de wagenbak van standaard 9774, eveneens te Brasschaat Polygoon in april 1964.*

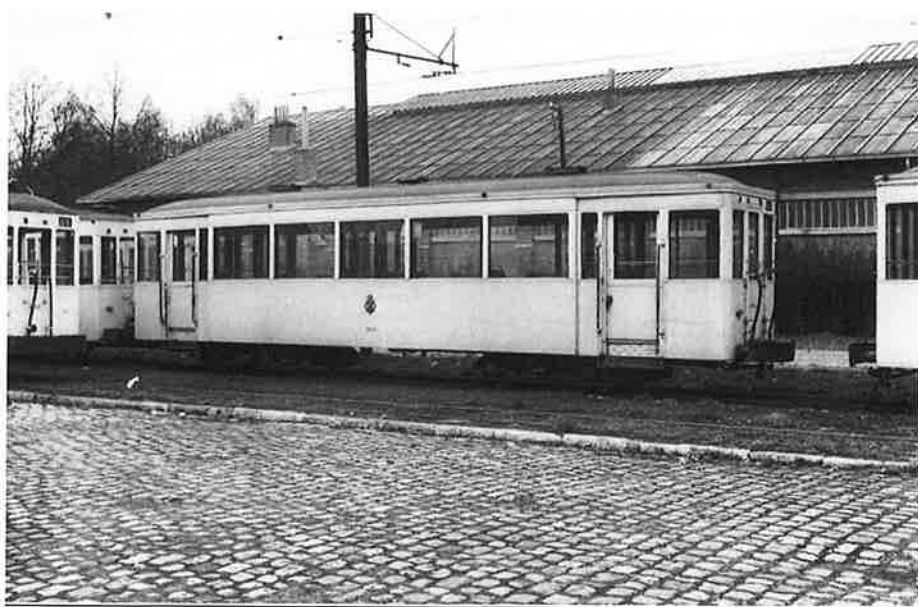


FOTO 17

*Bijwagen 19643 met de wagenbak van standaard 9888, nog maar eens op dezelfde plaats.*

Jammer genoeg ook geen foto van de 19644 dewelke de wagenbak van standaard 9787 kreeg.

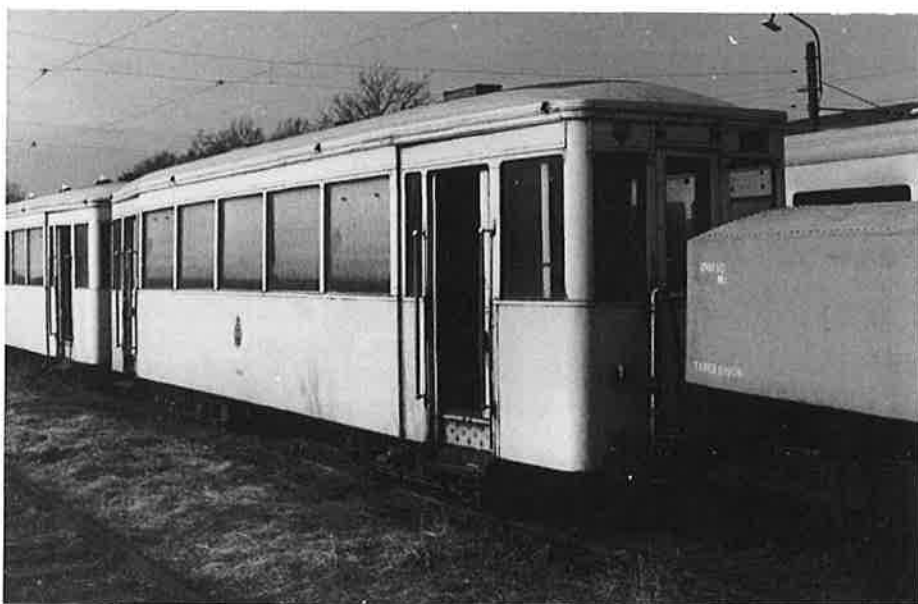


FOTO 18

*Tenslotte bijwagen 19645 met de wagenbak van standaard 9779, februari 1967 te Brasschaat Polygoon.*

standaard	→	bijwagen
9996		19633
9992		19634
9743		19635
9993		19636
9759		19637
10000		19638
9775		19639
9989		19640
9991		19641
9774		19642
9888		19643
9787		19644
9779		19645

© foto's en tekst: Jacques Cohn

# RAIL-ACTUEEL



## Mijlpalen in de geschiedenis van de spoorwegen in België

In het kader van 175 jaar Belgische spoorwegen zijn er dit jaar diverse manifestaties op poten gezet. De NMBS-Groep (zelf opgericht in 1926) gaf bij die gelegenheid diverse persberichten uit. Eén behandelt de historiek van de spoorwegen in België. Voor velen onder onze "ouderen" zijn er wellicht geen geheimen meer, maar vooral voor de anderen is het interessant om hier eens dieper op in te gaan. We vallen hierbij terug op de persmap die de NMBS-Groep uitgaf (ingekort).

### 5 mei 1835: een hoogdag in de geschiedenis van de trein

Meteen na de onafhankelijkheid van België is de aanleg van een spoorwegnet een prioritaire doelstelling. De aanleg van een nationaal spoorwegnet wordt op 1 mei 1834 bekrachtigd. De Staat is zinnens om een net van ongeveer 380 km aan te leggen en te exploiteren. Amper een jaar later, op 5 mei 1835 wordt de eerste spoorlijn tussen Brussel en Mechelen ingehuldigd. Al vrij vlug wordt er, met Mechelen als knooppunt, een modern en van een omvangrijke infrastructuur voorzien net uitgebouwd. De bouw en de exploitatie gebeuren merendeels door privé-maatschappijen en in mindere mate ook door de Staat. In 1870 exploiteerden 39 privé-ondernemingen 2231 km spoorlijnen, terwijl het net van de Staat ongeveer 863 km lang was.

### 1926: oprichting van de NMBS

In het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw start de Staat een grote terugkoopoperatie en al in 1912 overweegt hij de oprichting van een autonome onderneming. Op dat ogenblik beschikken de Staatsspoorwegen over 4786 km terwijl er dan nog maar 275 km privé-lijnen overblijven. De Eerste Wereldoorlog slaat diepe wonden. Naast het grote menselijke leed waarbij 2100 spoormannen om het leven komen, is bijna een kwart van het net vernield en het materieel gedecimeerd.

De Staat richt dan in 1926 de NMBS op, met een exploitatierecht voor 75 jaar. Het hele project krijgt uiteindelijk zijn beslag in 1958 (Brussel – Tervuren). In het totaal spreken we dan over 4800 km spoor, 1368 stations en stopplaatsen, een aanzienlijk materieelpark en ongeveer 120000 personeelsleden.

### 1935: 75 jaar geleden rijden de eerste elektrische treinen

Vanaf 1930 start er bij de NMBS een technische revolutie met de elektrificatie van haar net. Op 5 mei 1935 wordt een eerste geëlektrificeerde lijn tussen Brussel-Noord en Antwerpen ingehuldigd.

De Tweede Wereldoorlog remt dit proces af, de herstelling krijgt voorrang, maar gedurende de daarop volgende jaren wordt er terug volop geïnvesteerd. Een belangrijke mijlpaal is de opening van de Brusselse Noord-Zuidverbinding op 4 oktober 1952.

Ondanks de opkomst van het wegverkeer wordt er in de jaren zestig nog verder geïnvesteerd in de elektrificatie van het net. Tijdens de jaren zeventig en tachtig zijn de middelen eerder beperkt. Daarna groeit het besef dat de spoorwegen terug een grotere rol moeten krijgen in de oplossing van het inmiddels gegroeide mobiliteitsvraagstuk.

Vanaf 1989 heeft de NMBS een ambitieus toekomstplan voor de modernisering van het binnenlandse net én de aanleg van een hogesnelheidsnet. Vandaag telt het net in totaal 3578 kilometer waarvan er 2989 km geëlektrificeerd zijn en 314 km geschikt zijn voor hogesnelheidstreinen. Ondanks beperkte middelen wordt er geïnvesteerd in diverse projecten zoals de ontsluiting van de Nationale luchthaven (Diabolo), de modernisering van de lijn naar Luxembourg en in een Gewestelijk Expressnet (GEN-net).

### De geschiedenis van het treinmaterieel

In de beginjaren halen de stoomlocomotieven een topsnelheid van 60 km/h. In de loop der volgende jaren zal de snelheid ten gevolge van de voortschrijdende techniek sterk toenemen. In 1939 bereikte een Belgische Atlantic zelfs een snelheid van 165 km/h, een record!

Vanaf 1930 doen dieselmotorwagens hun intrede, in 1935 gevolgd door de elektrische tractie. Tengevolge van de uitbouw van deze nieuwe tractievormen, kwam ook de krimp in de stoomtractie. In 1966 (inmiddels al 44 jaar geleden) kwam hier definitief een einde aan. De laatste houten rijtuigen gaan in 1961 buiten dienst. In de loop der jaren verbeteren zowel het comfort en de veiligheid van het rollend materieel. Naast het HST-materieel gebeuren er sinds de jaren negentig ook belangrijke investeringen in het binnenlandse reizigersmaterieel.

### De geschiedenis van de stations

Aanvankelijk zijn het houten bouwsels, meestal ook buiten of aan de rand van de steden gebouwd. Later volgen de stenen stations, meermaals aangevuld met koepels. Vele zijn van de hand van beroemde architecten. In de 20<sup>e</sup> eeuw gaat het functionele primeren over het monumentale. Na de Tweede Wereldoorlog moesten veel vernielde stations vervangen worden. Aan het begin van de 21<sup>e</sup> eeuw gaat de modernisering van het spoorwegnet gepaard met een heropleving van de stationsarchitectuur. Net als in de 19<sup>e</sup> eeuw overheersen opnieuw de monumentale luifels. Er komt ook steeds meer oog voor het optimaliseren in en rond de stations en voor het integreren van het station in het stadsbeeld.

### Toekomst

In 2010 hebben de spoorwegen zicht op een gouden toekomst en blijven zij hun rol spelen in de mobiliteit en economie.

## Mijlpalen in de geschiedenis van de spoorwegen in België

(n.v.d.r.: de tekst is afkomstig van de NMBS, waarbij het opvalt dat er zeer vlug over de beginjaren wordt gestapt.)

- 1835 Inwijding van de spoorlijn Brussel – Mechelen. Eerste trein op het Europese continent.
- 1870 De staat beheert 863 km spoorlijnen. Privébedrijven exploiteren 2231 km.
- 1912 Het net van de Staatsspoorwegen is 4786 km lang. Er zijn nog 275 km in privébezit.
- 1926 Oprichting van de NMBS.
- 1931 NMBS zet de eerste metalen rijkstrijtuigen op het spoor. Het interieur was ontworpen door de befaamde Belgische ontwerper en kunstenaar Henry Van de Velde.
- 1932 Eerste proef met lichtseinen tussen Charleroi en Namur.
- 1933 De doorgaande automatische luchtdrukrem op goederenwagens wordt veralgemeend. Het beroep van remmer - er waren er ongeveer drieduizend – verdwijnt.
- 1935 Eerste elektrische treinen tussen Antwerpen en Brussel.
- 1938 Het krachtige type 12, de *Atlantic*, doet zijn intrede en vestigt een jaar later een snelheidsrecord voor stoomlocomotieven. In 57 minuten snelt de *Atlantic* van Brussel naar Oostende met een gemiddelde snelheid van 121 km/u. Er wordt een topsnelheid van 165 km/u gehaald.
- 1945 Einde van de Tweede Wereldoorlog. Het spoorweg-net bevindt zich in een desastreuze toestand.
- 1948 Het NMBS-netwerk is met een lengte van 5034 km het dichtste ter wereld.
- 1956 In het internationale verkeer wordt de derde klasse afgeschaft. Ook in het binnenlandse verkeer blijven er sinds 1952 nog maar twee klassen over.
- 1956 NMBS introduceert eerste auto(slaap)trein op het Europese vasteland.
- 1957 Introductie van snelle en comfortabele Trans Europ Express (TEE).
- 1959 De eerste computer wordt in gebruik genomen.
- 1963 Op 9 september is de verbinding Brussel-Paris volledig elektrisch.
- 1965 De container doet zijn intrede in het goederenvervoer.
- 1966 NMBS neemt officieel afscheid van de stoomtractie met een feestelijke rit tussen Ath en Denderleeuw.
- 1969 In Brussel wordt het metro- en treinstation Schuman geopend.
- 1970 De treinen kunnen elektrisch naar de luchthaven Zaventem sporen.
- 1975 De NMBS pakt uit met de formule trein+fiets.
- 1977 Eerste automatische treinwash.
- 1984 Invoering van IC-IR-plan.
- 1989 De NMBS presenteert haar toekomstplan STAR 21.
- 1994 Eurostar verbindt Brussel via de Kanaaltunnel met London.
- 1996 Thalys wordt op de rails gezet.
- 2005 De NMBS wordt gesplitst in de overkoepelende NMBS-Holding, spooroperator NMBS en infrastructuur- beheerder Infrabel.
- 2009 België voltooit als eerste land in Europa zijn hogesnelheidsnet.
- 2010 De Belgische spoorwegen blazen 175 kaarsjes uit.

Met hierbij een welgemeende proficiat vanwege VeBOV!

## Nog wat bijkomende informatie over de NMBS-Groep

De **NMBS-Holding** overkoepelt de NMBS-Groep en staat mee garant voor een optimale kwaliteit van de dienstverlening. Dit doet ze door de activiteiten van haar filialen NMBS (exploitant) en Infrabel (infrastructuur-beheerder) te coördineren en te ondersteunen. Ze let op de samenhang van hun strategieën en de eenheid van de groep om, onder meer, een financieel evenwicht te bereiken. De NMBS-Holding is de werkgever van het voltallige spoorwegpersoneel van de NMBS-Groep. Dat telt circa 38000 personeelsleden. De holding is eigenaar van de stationsgebouwen, parkings, fietsenstallingen en ruimtes voor fietsenverhuur en de stationsomgeving. Verder staat zij in voor de veiligheid op en de beveiliging van het spoordomein. Daarenboven beheert zij de ICT-netwerken voor de volledige groep. Ze zet zich in voor het behoud van het historisch patrimonium van de spoorwegactiviteit en heeft promotie van het vervoer op het Belgische spoornetwerk, één van 's werelds dichtste, tot doel.

NMBS is de Belgische naamloze vennootschap van publiek recht die de exploitatie en de commercialisering verzekert van het nationale en internationale reizigers- en goederenvervoer per spoor. Zij staat eveneens in voor het beheer van het rollend materieel. NMBS stelt ruim 21000 mensen te werk en realiseert een omzet van ongeveer 2,2 miljard euro (2008). Ze beheert ook haar deelnemingen in vennootschappen als Eurostar, Thalys, IFB en TRW. Met een kwaliteitsvolle, betrouwbare en marktgerichte dienstverlening speelt NMBS een sleutelrol in de ontwikkeling van een duurzame mobiliteit.

**Infrabel** is de naamloze vennootschap van publiek recht die verantwoordelijk is voor het beheer, het onderhoud, de vernieuwing en de ontwikkeling van het Belgisch spoorwegnet. Het bedrijf is ook verantwoordelijk voor de toekenning van de licenties en de rijpaden aan alle Belgische en buitenlandse operatoren. De specifieke structuur van de aandeelhouders van Infrabel waarborgt de volledige onafhankelijkheid van de onderneming. Infrabel werd op 1 januari 2005 opgericht na de splitsing van de Belgische spoorwegen en maakt deel uit van de NMBS-Groep. De onderneming stelt vandaag ongeveer 12500 personen te werk en realiseert een omzet van ongeveer 1 miljard euro (2008).

### Stationsrenovaties

Buiten de stations vermeld in RR 2010/2 op blz.16 zijn er nog twee belangrijke stations die in de komende jaren gerenoveerd gaan worden.

Op de eerste plaats is er Brussel-Noord, het 4<sup>e</sup> belangrijkste station van België met op werkdagen zo'n veertigduizend reizigers. Een gedeelte werd al de vorige jaren opgeknapt. De huidige lokettenzaal wordt omgetoverd tot een modern "Reizigerscentrum" met nieuw sanitair (*sic!*). Naast de roltrappen komen er ook liften.

Een tweede belangrijk station is Oostende. Hier worden niet alleen de gebouwen maar ook de sporen lay-out veranderd. In de plaats van de bestaande 11 sporen komen er 8 nieuwe, wat meer dan genoeg moet zijn. In vroegere tijden was Oostende nog een echt internationaal station waar vele treinen vertrokken of aankwamen in aansluiting met de Ferry's naar Groot-Brittannië. Deze bedrijvigheid behoort al lang tot het verleden. Nu resten er nog 3 IC's, enkele P- en seizoens-gebonden ICT-treinen en een verloren gereden Thalys naar of van Paris.

vervolg bladzijde 14

*Deze foto toont nog peis en vree in de avondzon. De 2306 en de 2331 staan al klaar om de piekuurtrein van de volgende dag te kunnen verzekeren.*

*Het is merkwaardig dat een uitgesproken goederenlocomotief deze taak te vervullen krijgt, maar nood breekt wet. Lang zal dit allicht niet meer duren. De reeks 18 komt eraan... !  
Aarschot, 14 juli 2010.*



*Te Antwerpen Noord stonden begin augustus 2010 massa's oud materieel op non-actief. Rangeerlocs van de reeksen 82, 73 en 74 vullen grotendeels de opstelsporen, samen met enkele 51-ers en 62-ers. Ook elektrische locomotieven van de reeksen 23, 25 en 25.5 staan al niet meer onder draad wat hun verdere lot laat vermoeden. De 6264 staat als enige nog actieve machine op de foto.*



*Ook de 5 bijkomende geleasde Traxx-en, die enkel voor speciale diensten van en naar Frankrijk bedoeld zijn, hebben nu kleefnummers gekregen zoals deze van de reeks 28.*

*De 2904 heeft zich op 4 augustus 2010 tot voor de poorten van de tractiewerkplaats Antwerpen-Noord gereden en wacht op nazicht.*





Sinds kort hebben een aantal 28-ers de toelating om ook 160 km/u te rijden op het Belgische en Nederlandse spoorwegnet. De 12 Traxx-en van onze noordburens konden dat al langer voor het slepen van de Benelux- en de (voorlopige) FYRA-treinen. Zoals je ziet mag de naald van de snelheidsmeter nog niet voorbij de 140 op het Duitse- en Oostenrijkse spoorwegnet.



Het inzetgebied van de reeks 20 is nu duidelijk naar het noorden verschoven. De reeks 20 is nu vooral terug te vinden voor goederentreinen tussen Zeebrugge, Gent-Zeehaven, Waaslandhaven en Antwerpen-Noord. Hier zien we de 2024 voor een gemengde trein vanuit het zuiden op lijn 15/1 te Mortsel. Stilaan de uitzondering dus.



De Break-stellen van de reeks 300 krijgen alle een revisie in de CW Mechelen zoals deze 308. Het valt op dat is afgestapt van de blauw/grijze kleurstelling die te moeilijk bleek om te herstellen na allerlei graffiti-schilderkunst. In het middenste rijtuig is nu plaats gemaakt voor het meenemen van fietsen.

Berchem, 21 juli 2010

**vervolg van bladzijde 11**

Tezamen met het NMBS station wordt ook het tram- en autobusstation vernieuwd en verplaatst. Het komt nog dichterbij het spoorwegstation te liggen zodat reizigers in alle comfort kunnen overstappen. Boven en rond deze overstapplaats komen er kantoorgebouwen. Er is nu al een voorlopig autobusstation gebouwd in de Leopold III-laan naast de bekende Hotelschool. Het oude busstation doet nu tijdelijk dienst als wacht- of rustplaats voor de autobussen.

**ICT-treinen 2010**

Voor wat de Kust betreft zijn er deze zomer een paar extra-treinen weggevallen maar ook enkele nieuwe verbindingen bijgekomen of veranderd.

Blankenberge heeft op werkdagen 1 ICT-trein meer dan in 2009. Dat is een trein van of naar Antwerpen. De twee ICT-treinen die vroeger vanaf Gent-Sint-Pieters IR-treinen werden naar de Luchthaven krijgen nu Brussel-Noord als bestemming. Het gedeelte van de ICT uit Blankenberge die in Kortrijk gekoppeld werd met een ICT uit De Panne en dan vervolgens verder reed naar Charleroi-Sud is weggevallen. In de plaats rijdt er op werkdagen nu een trein naar Mouscron (Moeskroen) die verder rijdt als IC-H via Tournai (Doornik) en Ath (Aat) naar Schaarbeek.

In de weekends heeft Blankenberge 2 ICT's verloren. In Gent Sint-Pieters als IR naar de luchthaven, stoptrein tot Liedekerke. De ICT 6757 van 18.15 naar Antwerpen-Centraal werd verlengd tot Essen. Een buitenbeentje is de ICT naar Neerpelt. Deze rijdt vanaf Brugge via Lichtervelde en Deinze naar Gent, dus via de lijnen 66, 73 en 75. Hij heeft hiervoor wel 45 minuten nodig (of 20 minuten en 30 km meer) dan via lijn 50A.

Oostende heeft op werkdagen 2 ICT-treinen meer dan vorig jaar. Om het evenwicht te bewaren zijn er gedurende de weekends wel twee treinen minder.

Wat er in 2010 ook teruggekomen is, na vorig jaar afgeschaft te zijn, is de rechtstreekse ICT tussen Antwerpen-Centraal en De Panne tijdens de weekends.

**Infrastructuur**

De Lijn 50E Melle – Gent-Sint-Pieters die de vroegere vorming van Merelbeke bediende, met verscheidene wisselverbindingen voor de bundels is helemaal gemoderniseerd en vernieuwd. Alle overbodig geworden wissels werden verwijderd en men kan er nu 120 km/uur rijden tegenover 40 km/uur vroeger. In Melle kan men nu tegenover vroeger van de lijn 50 wisselen tegen 90 km/uur. Tot aan de stelplaats Merelbeke is 120 km/uur toegelaten, verder is 80 km/uur mogelijk. Daarvoor mocht men pas vanaf de stelplaats 80 km/uur rijden. In het station Merelbeke werd de onderdoorgang onder de sporen verlengd en verhoogd tot spoor 4. N.S.

**Persoonlijke assistentietoeslag**

Vanaf 23 augustus 2010 kwam er een toeslag van 7 € (zeven euro, u leest goed) voor internationale tickets die u aan het loket koopt. Deze is volgens de NMBS te vergelijken met een dossiertoeslag bij het vliegverkeer. De NMBS gaat er blijkbaar van uit dat elk van ons een PC met internet bezit en ook zijn geldverrichtingen via deze weg afhandelt. Al spoedig kwam er protest vanwege gebruikers en vakbonden. Begin september deelde de NMBS mee om "slechts" 3,50€ aan te rekenen.

**MATERIEEL****TBL1+: een nieuw beveiligingssysteem**

Een uitloper van het ongeval te Buizingen heeft tot gevolg dat dit nieuw beveiligingssysteem versneld in dienst komt.

Wat behelst het nu precies en hoe lang duurt het om alle stuurposten en alle seinen ervan te voorzien?

TBL1+ geeft het seinbeeld door naar de stuurpost en laat de trein een noodremming maken als deze door een rood sein rijdt. Bovendien zijn er bakens geplaatst op 300 meter voor elk stopsein die eveneens een noodremming activeren indien hierbij voorbij gereden wordt aan meer dan 40 km/u voor elk rood stopsein dat erop volgt.

TBL1+ is een eenvoudigere technologie dan ETCS, het Europese beveiligingssysteem, maar het maakt wel gebruik van dezelfde toestellen, zowel in het spoor als op de tractievoertuigen en stuurrijtuigen.

ETCS bezit ook een snelheidscontrole en tal van andere gecodeerde bevelen die via de bakens kunnen worden doorgegeven. Omdat men snel het hele net een verhoogde beveiliging wil geven, is het bevel gegeven om versneld TBL1+ in te voeren en in alle stuurposten meteen de toestellen in te bouwen. Dat ETCS pas later volgt is het gevolg van de veel hogere kostprijs, samen met de veel ingrijpendere en langzamere aanpassing die de seininrichting daarvoor moet ondergaan.

**TBL1+ aan boord van tractiematerieel**

De centrale werkplaatsen van Mechelen (motorstellen), Salzannes (locomotieven), Stockem (klassieke tweetjes) en Cuesmes (M5m-stuurstanden) moeten nu een speciale aanpassingsketting in het leven roepen om zo snel mogelijk de beveiligingstoestellen te kunnen inbouwen. Alle nieuwe locomotieven en stuurrijtuigen zullen meteen aangepast zijn, terwijl voor de reeksen 23 en 26 maar enkele exemplaren aangepast zullen worden.

Niet aangepast materieel moet na 2013 buiten dienst.

TYPE	In 2009	In 2010	CW - TW
reeks 20	3	13	CW Salzannes
reeks 21/27	2	35	CW Salzannes
reeks 23	1	2	CW Salzannes
reeks 26	2		CW Salzannes
reeks 41		20	CW Salzannes
reeks 77/78		46	CW Salzannes
CityRail MS	4	51	CW Mechelen
klassiek MS	1	70	TW Stockem
vierdelig MS	4	30	CW Mechelen
Break MS		23	CW Mechelen
Sprinter MS		1	CW Mechelen
M5m	5	6	CW Cuesmes
<b>TOTAAL</b>	<b>22</b>	<b>297</b>	

Planning aanpassing voertuigen TBL1+		
JAAR	AANTAL	% van het park
2009	22	2,2 %
2010	297	31,2 %
2011	334	64,0 %
2012	283	91,7 %
2013	85	100 %
<b>TOTAAL</b>	<b>1021</b>	

(bron: Connect 55)



Al op de eerste dag dat lijn 6 met PCC wagens werd uitgebaat ging het ergens mis. Inderdaad, een PCC van lijn 6 werd vanaf Harmonie afgeleid naar Berchem.

*De foto toont de 7007 met reclame voor Disney Channel op 1 mei 2010 op de Grotesteenweg te Berchem. De tram is terug op weg naar Harmonie en kan dan terug op zijn "normale" lijn.*  
foto Alain Janmart



Bob Morren bezorgde ons dit stukje proza, de moeite waard om te lezen.

*"Aàààrgh! Ben ik nu geel of purper? Is links nu rechts of rechts links? Zit ik echt op lijn 11 of zijn zij met mijn wielen aan het rammelen?"* Een geheim dossier in cw/PAL vermeldt dat de 7006 er totaal overspannen van werd en schizofrene angsten vertoonde. De ingenieurs hadden eerst gedacht aan een paar maanden rustkuur in een oud Ardens NMVB depootje met regelmatig een portie wisselstroom. Het bleek niet zo erg: na het verwijderen van de tweekleurige reclame en het beëindigen van spoor- werken op de normale lijn 11 ging de 7006 er terug tegenaan. Ondertussen werden het spoor en de Mercatorstraat in 2010 nog maar eens volledig vernieuwd maar de eigenaardige kruising bleef behouden zodat er nu een fietspad kon gelegd worden op de originele spoorbedding richting centrum/ondergronds en de trams met de richting van het verkeer kunnen mee rijden.

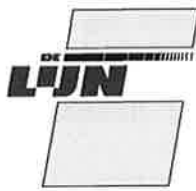
*De foto van Bob Morren dateert van februari 2002.*



Raf Bonte bezorgde ons nog een foto in verband met de buitendienststelling van de vierassige PCC's reeksen 7000. Inmiddels is ook de laatste gelede enkelrichting PCC buiten dienst en werd "Caroline" overgedragen aan het MSVB trammuseum van Woluwe. De volledige diensten op de lijnen 39 en 44 rijden nu steeds volledig met 7700-en.

*Op de foto zien we de 7158 met diverse soortgenoten op 12 februari 2010 in de stelplaats van Woluwe.*

*foto Raf Bonte*



## Antwerpen

### Reclametrams

7002	Mango sinds september 2010; ex Electrabel
7003	Oasis sinds juli 2010; ex De Cliënt
7006	Zwerfvuil sinds juni 2010; ex TMF
7007	De Singel sinds september 2010; ex Disney Channel
7016	Saturn sinds augustus 2010 (nieuw)
7021	Saturn sinds augustus 2010 (nieuw)
7026	Terre Bleue sinds augustus 2010; ex LIDL
7043	Blitz sinds augustus 2010; ex Terre Bleue
7044	Natuzzi sinds augustus 2010; ex Lipton
7045	Vlaanderen, Europa sinds juli 2010; ex De Keyserlei
7047	Zwerfvuil sinds juni 2010; ex Napapijri
7049	Zwerfvuil sinds juni 2010; ex De Lijn
7055	Oasis sinds juli 2010; ex Ortel
7060	Levi's sinds augustus 2010; ex Mango
7201	Disney Channel

### Spoorwerken

#### Olympiade

Als er niets meer misloopt starten er nog dit najaar grootse werken op het belangrijke kruispunt van de VIIe Olympiade-laan, de Jan De Voslei, de Jan Van Rijswijklaan, de Populierenlaan en de Boomsesteenweg. Hier komt er een vijfhoekig "rondpunt" en zoals dat in Antwerpen gebruikelijk is, rijkelijk voorzien van verkeerslichten. Wat ons natuurlijk aanbelangt is de plaats van de tram in het geheel. Deze krijgt een dubbelsporige **driehoek** op het nieuwe plein.

Wat lijn 2 betreft, hier verdwijnt de krappe S-bocht. De sporen komen op bijna dezelfde plaats als ten tijde van de tijdelijke toestand bij de constructie van de Jan De Vos-autotunnel. Nog in ons vorige nummer vermeldden we de noodgedwongen vernieuwing van een gedeelte van deze rotversleten S-bocht.

De terminus van lijn 6 verhuist na amper 3 jaar naar het grasveld aan de Populierenlaan. Daar komt er ook een wijkspoor. De tram rijdt vervolgens naast de flatgebouwen en de bekende Cromwell-tank en keert vervolgens terug langs de Kruishofstraat en de Populierenlaan. De derde tak van de driehoek vormt de verbinding tussen de terminus en Zwaantjes.

#### Stelplaats Wijnegem, Deurne en Mortsel

Deze maal kunnen we hierover kort en goed zijn. Er is een lichte voorsprong op het voorziene schema. Na het bouwverlof werd er gestart met de oprichting van de nieuwe stelplaats en zowel voor lijn 5 als op lijn 10 schieten de spoorwerken behoorlijk op. In tegenstelling tot eerdere berichten wordt de lus op het Wim Saerensplein eveneens vernieuwd.

Om de bevolking al voor te bereiden op de komst van trams is de verkeerslichtencyclus (beïnvloeding?) al in dienst. Knipperlichten waarschuwen nu al voor een tram die er (nog) niet is. Uit grote schaamte(?) heeft men inmiddels de lichtarmaturen met plastic afgedekt. Terwijl de moegetergde automobilisten gefrusteerd langs alle kanten wachten, kan men op een leeg kruispunt een volksdans houden. We kunnen ons opnieuw afvragen waarom een verkeerslichten-beïnvloeding wereldwijd werkt, behalve in Antwerpen.

### Noorderlaanbrug

Met een weinig bombarie werd deze brug ingehuldigd en volledig vrijgegeven voor het verkeer. Langs beide zijden is er een voet- en fietspad. Voor het autoverkeer zijn er telkens twee rijstroken en het openbaar vervoer kreeg daarnaast een aparte brug. Daarop werden transporen gelegd die in de toekomst (ooit) gebruikt kunnen worden voor een tramlijn richting Ekeren (of verder?). Het is de bedoeling om de tram aan de Luchtbalwijk wel langs de kant van de bewoning aan te leggen. Langs de zuidelijke kant moet ze aansluiten op de tramlijn op de Italiëlei en de Noorderplaats (Leien fase 2) maar daar krijgt de trambaan, zoals op het al enkele jaren geleden vernieuwde gedeelte, een plaats in het midden. Dit betekent dat er ergens moet overgegaan worden van het midden naar de zijkant. Op de plannen van de BAM was deze overgang getekend ter hoogte van het kruispunt van de Noorderlaan en de IJzerlaan (die daarbij gedegradeerd wordt voor lokaal verkeer). Overigens woeden er nu (na meer dan 20 jaar) felle discussies over het al dan niet behouden van de brug over niets, want de reïnsproten eronder behoren al twee decennia tot het verleden.

Omdat de verkeerssituatie aan de noordelijke kant van de brug, op het kruispunt van de Noorderlaan en de Groenedaallaan erg ingewikkeld is, rijden er **geen** autobussen in de richting van de stad. In die richting schuiven de vele autobussen nu mee aan tussen de auto's en vrachtwagens. Volgens een mededeling van De Lijn zou de ingebruikname teveel autobussen langs de Bredastraat (Damwijk) laten rijden.

### Ronde van Frankrijk

Een bezoek van een groot (sportief) evenement brengt steeds veel volk op de been. Dit volk wordt dan aangeraden om zich bij zijn verplaatsingen gebruik te maken van het openbaar vervoer. Helaas is dit laatste dan dikwijls zelf het slachtoffer van zulke organisatie. Zo zeker ook bij (gelukkig dit jaar maar een doortocht) van de "Tour de France". Onnodig hier te vertellen dat het traject zelf taboe was voor verkeer, maar ook het overschrijden ervan was al vele uren van tevoren niet geoorloofd. Toch waren er deze keer enkele uitzonderingen. Lijn 2 werd slechts kortere tijd onderbroken aan Olympiade.

### Reuzen

Het hoeven niet altijd sportmanifestaties te zijn die een grote volksverhuizing op de been brengen. Ook amusement of culturele evenementen lokken veel mensen naar de stad. Zo ook van vrijdag 20 tot zondag 22 augustus kwamen ongeveer 700.000 bezoekers naar Antwerpen om een reuzenspektakel te bewonderen. De Lijn Antwerpen zette zoveel mogelijk autobussen met grote capaciteit in. Voor de streeklijnen betekende dit natuurlijk gelede bussen. De tramlijnen kregen het merendeel van de reizigers te verwerken. (Hier bewijst een ondergrondse lijn zeker zijn nut. Deze kan immers ongestoord blijven rijden.) Hermelijnen reden naast de gebruikelijke 2, 3, 5 en 15 vrijwel ook de volledige dienst op lijnen 8 en 11. Koppelstellen PCC2 reden, behalve zoals gebruikelijk op lijn 24, ook de meeste diensten op de lijnen 4, 6, 7, 10 en 12. Op slechts enkele diensten konden we nog een PCC1 zien rijden. Een bravo hiervoor aan De Lijn Antwerpen. Helaas hebben we de dag daarna, op maandag, wel een stel PCC2 gespot op lijn 2. De Hermelijnen waren blijkbaar zeer moe na zo'n intense inzet.



## 125 jaar KUSTLIJN

Het zwaartepunt wat de tram betreft in 2010 is wellicht het 125-jarig bestaan van de Kustlijn. In het vorige nummer werd er al uitgebreid ingegaan op de diverse manifestaties die dit jaar plaatshebben en was er tevens de bijdrage van Jacques Cohn met Herinneringen aan de Kustlijn.



*S9750 + 8816 + 8853 ter hoogte van Raversijde, zowat het bekendste gedeelte van de Kustlijn.*

*foto Jacques Peeters*



*OB-stel 9965 + 11593 + 8768 ter hoogte van De Haan Vosseslag.*

*foto Jacques Peeters*



Deze deelnemende trams aan de optocht werden opgesteld voor de lus van Westende (Sint-Laureins) alvorens ze richting Oostende Renbaan vertrokken. Heel die tijd ondervond het reguliere verkeer grote hinder. Niet enkel was het drukke toeristische seizoen al op gang, maar was er op een gedeelte van de lijn wegens vernieuwing ook maar één spoor beschikbaar. Niettemin kende de manifestatie een groot succes, zeker door de inzet van de vele vrijwilligers en verenigingen.

Veel meer dan woorden tonen ons de beelden van de tramoptocht.

*Het bekende TTO standaard tramstel rijdt van Knokke richting Westende.*

*foto Jacques Peeters*

*AR 193, prachtig opgeknapt, rept zich ter hoogte van de halte Harendijke, richting Westende.*

*foto Jacques Peeters*

Samenstelling van de tramstoet

S-stel S9750 + 8816 + 8853  
OB-stel 9965 + 11593 + 8768  
Standaard 9985+9944+19211+A871  
Autorail AR 193  
PCC tram PCC 1006 (HTM)  
SO-stel SO10041+NO19706  
SE-tram SE9093  
Gents tramstel ETG 354 + 70  
Antwerpse tram MIVA 4408  
BN-tram 6031  
Hermelijn 6335



*Eveneens in volle glorie gerestaureerd is PCC 1006 van de HTM (Den Haag).*

*Deze tram stond na zijn buitendienststelling jaren opgeborgen bij BN/Bombardier te Brugge. Hij kreeg bij zijn restauratie uiteraard meter-spoor draaistellen.*

*Knokke, 29 mei 2010 tijdens een proefrit. foto Alain Janmart*



*Deze tramstellen bepaalden vele jaren het gezicht van de Kusttram. Motorwagen SO 10041 en bijwagen NO 19706 te Westende, Sint-Laureins. foto Luc Couscheir*





*Ter versterking kwamen er ook gewone dubbelrichting S-wagens van andere groepen naar de Kust. Hier de SE9093, eveneens te Westende, Sint-Laureins.  
foto Luc Couscheir*



*Drieasser ETG 354 en bijwagen 70 vertegenwoordigden de Gentse tram. Westende, Sint-Laureins.  
foto Luc Couscheir*



*Antwerpen zond de 4408 naar de Kust. Westende, Sint-Laureins.  
foto Luc Couscheir*

*Helaas liep het een weinig uit de hand tegen het einde van de optocht en liet de 4408 het afweten. Hij werd afgesleept door een andere veteraan, de Unimog 7751, ook al gebouwd in 1979. Oostende Renbaan.*

*foto Luc Couscheir*



*Naast de BN-trams die de dagelijkse dienst uitmaken rijden er ter versterking ook Hermelijnen uit Gent of Antwerpen. De 6335 mocht na zijn prestatie in de tramstoet al direct terug "gewone" reizigers vervoeren. Hij staat vertrekkensklaar naar Westende in het tramstation van Oostende, een omgeving die de komende jaren een totaal ander uitzicht zal krijgen.*

*foto Luc Couscheir*



*Geen deelnemer aan de tramstoet is deze onderstopmachine die geparkeerd stond ter hoogte van de Venetiaanse Gaanderijen. Op werkdagen wordt deze gebruikt tijdens de spoorvernieuwing tussen de Sportstraat en het Marie-Joséplein.*

*foto Luc Couscheir*





## VeBOV in WUPPERTAL

Op deze manier heb je nooit last van files. Het grootste deel van het traject ligt een tiental meter boven de Wupper. Het nummer onder de voorruit duidt de dienst aan. Bovenop het dak is de staaf te zien die in een soort trechter past die aan de achterzijde van de stellen is aangebracht. Zij maakt het mogelijk om een defect stel op te duwen naar de stelplaats.

*WSW 27 stel boven het riviertje.  
Wuppertal 24 april 2010*

Op 24 april maakte VeBOV samen met MOBOV en TTO een geslaagde uitstap naar Wuppertal en de BMB.



Bijna dagelijks draait de Kaiserwagen zijn rondjes voor gezelschappen. Hij is samengesteld uit de wagens 5 en 22 van de eerste generatie (1900-1973). Na de bouw van een geleed prototype in 1962 uit wagens van de vijftiger generatie kwam in 1972 de huidige reeks tot stand. Deze zal de komende jaren ook op haar beurt door nieuwe wagens worden vervangen.

*Hier hangt het bijzondere voertuig op 9 juni 1990 ter hoogte van Ohligsmühle.*

*Alle foto's Luc Couscheir*



Het tweede gedeelte van onze reis was een bezoek aan de Bergische Museums Bahnen (BMB), gelegen op een tiental kilometer van Wuppertal en aan de rand van "trolleystad" Solingen.

Deze museumlijn herbergt een groot aantal wagens die in de streek gereden hebben. In tegenstelling tot Wuppertal waar tot 30 mei 1987 op normaalspoor gereden werd gebruikt de BMB meterspoor op een restant van een eens vrij uitgebreid streeknet. Er is daar zelfs een rijdend exemplaar van Bochum op de baan. Bij ons in Gent, lukte dat blijkbaar niet zo erg.

*Voor VeBOV was de Düsseldorfer 107, ook afkomstig van een streeklijn, voorbehouden.*

*Aan het eindpunt van de BMB staat de Düsseldorfer vierasser in het zonnetje.*

**VERSLAG A.V. BRUGGE 13 03 2010**

Gehouden te Brugge op 13 maart 2010

Aanvang van de vergadering met vertraging, wegens het licht uitlopen van het bezoek aan het seinhuis, omstreeks 14u15.

De aanwezige leden en volmachten worden gecontroleerd en genoteerd.

Aantal aanwezige deelnemers: 22, volmachten 3, alle correct. De aanwezige deelnemers ontvangen een kopie van de agenda, alsook het verslag van de secretaris en van het kasverslag, het budget voor 2010 en een toelichting bij de uitstappen gehouden in 2009 ter info.

De voorzitter verwelkomt alle aanwezigen en verontschuldigt Eddy Cassiers wegens verblijf in het buitenland en de secretaris Raf De Landtsheer die erg laattijdig zijn afwezigheid op de A.V. had medegedeeld.

We beginnen deze vergadering met één minuut stilte ter nagedachtenis van iedereen die in onze ruime kring is overleden. We wensen familie en vrienden veel sterkte bij het verlies van hun dierbaren.

**1. Verslag van de vorige algemene vergadering.**

Het verslag van de vorige vergadering gehouden te Gent op zaterdag 28 maart 2009 is verschenen in RR 2009/2. Er zijn geen opmerkingen en het wordt door de voltallige vergadering unaniem goedgekeurd.

**2. Verslag van de activiteiten in 2008.**

- De trolleybusrit in Gent kende grote belangstelling, niet alleen van eigen leden, maar ook uit andere verenigingen, inclusief ook enkele buitenlanders.
- Onze treinrit en bezoek aan Amsterdam en de tramrit in Antwerpen daarentegen kenden een eerder beperkte deelname.

Al bij al was er een bescheiden bonus van 33,20 €.

**3. Jaarverslag van de secretaris.**

De secretaris bezorgde ons schriftelijk zijn verslag. De voorzitter betreurt de erg laattijdige afzegging van de zittende secretaris. Al enige maanden was er een stroeve werking en nam Jan Vandecandelaere een gedeelte van het secretariaat waar. Raf De Landtsheer legt zijn mandaat neer.

Aantal leden 2009: 240 gewone leden

3 verenigingen

Totaal: 243 leden eind 2009

Aantal leden 2010: (lidgeld ontvangen op 1 maart 2010)

229 vanuit 2009 + nieuwe leden

Ledenverdeling: adressen in België 213 = -9

adressen in buitenland 13 = +1

verenigingen 3 = 3

Totaal: 229

Er is een geringe terugloop te bekennen. Ondertussen zijn er al enkele "afvalligen" terug lid geworden.

De zittende secretaris deelt verder schriftelijk mee dat de ontwikkeling van de website wat vertraging heeft opgelopen, maar er dit jaar zeker komt. Waarvan akte.

**4. Kasverslag over 2009.**

Omdat de schatbewaarder het verslag van deze algemene vergadering opmaakt geeft de voorzitter toelichting bij de financiële toestand van de vereniging.

Kasverslag werkingsjaar 2009:

INKOMSTEN	UITGAVEN
-----------	----------

5757,16 €	5701,60 €
-----------	-----------

BONUS=	55,56 €
--------	---------

Op de spaarrekening staat momenteel 12935 €.

Er zijn geen opmerkingen of vragen vanwege de aanwezigen. Jan Vandecandelaere gaat bij (De Bank van) De Post informeren naar een kaart zodat de schatbewaarder steeds de stand van de rekeningen kan opvragen

**5. Verslag van de kascommissie.**

De heren Leo Jacobs en Leo Van Driessen hebben de documenten, ter staving van de inkomsten en uitgaven, in de loop van januari kunnen nakijken en geen onregelmatigheden vastgesteld. Ze prezen bovendien de klaarheid van de documenten. Zij verlenen ter zitting dan ook kwijting aan het bestuur.

**6. Verkiezing van de kascommissie.**

De vergadering is unaniem akkoord om het mandaat van de bestaande kascommissie te verlengen.

Het bestuur dankt de leden van de kascommissie voor hun inzet in de vereniging.

**7. Nieuwe bestuursleden zijn nodig.**

In de loop van vorig jaar heeft Alain Janmart te kennen gegeven om zich om persoonlijke redenen terug te trekken uit het bestuur. De vergadering aanvaardt dit ontslag en de voorzitter bedankt Alain voor de jarenlange inzet in VeBOV. Ook Raf De Landtsheer heeft in het najaar zijn ontslag aangekondigd. Hij zou evenwel nog een gedeelte van het administratieve werk op zich nemen. Jan Vandecandelaere die al zitting had in het bestuur, werd aangezocht om de taak van secretaris op zich te nemen. Hij stelt evenwel dat het voor hem "alles of niets" is. De andere aanwezige bestuurders beamen dit en hij wordt dan ook door alle aanwezigen benoemd tot nieuwe secretaris. In de loop van de volgende maanden zal de volledige overdracht gebeuren. Wat de website van VeBOV betreft moet nog verder besproken worden in het bestuur.

De voorzitter stelt dat we strikt genomen wel verder kunnen met slechts vier bestuursleden, maar dat meer toch gewenst is. De voorzitter drukt de wens uit voor een oneven aantal bestuurders, dit om staking van stemming te vermijden. Op de voorafgaande oproep in het tijdschrift kwamen geen kandidaturen binnen. Bij de oproep tijdens deze algemene vergadering stellen de heren Mark Lekens en Stefan Pittomvils zich beiden kandidaat. Het bestuur is zeer verheugd met deze versterking en vraagt de algemene vergadering om deze kandidaturen te aanvaarden. De algemene vergadering heeft geen bezwaar en aanvaardt deze beide heren unaniem als bestuurder.

Met het terugtreden van Alain Janmart als Verantwoordelijk Uitgever moet ook het adres op de omslagen en dit van de vereniging aangepast worden. Dat komt nu op naam van de voorzitter.

**8. Verkiezing van het nieuwe bestuur en verdeling van de mandaten.**

De voorzitter Luc Couscheir, de ondervoorzitter Eddy Cassiers en de schatbewaarder Ronny Van Hée behouden hun mandaat. Jan Vandecandelaere wordt de nieuwe secretaris. Mark Lekens en Stefan Pittomvils worden bestuurder.

**9. Stand van zaken van het tijdschrift RAIL-REVUE.**

De voorzitter klaagt (nog maar eens) over het niet respecteren van de deadlines. Hierdoor is het onmogelijk om nog te herlezen, laat staan eerst nog een drukproef te maken. Normaal moet de tekst van Rail-Revue, na correctie door

Eddy Cassiers, 30 à 15 dagen voor de verzenddatum bij de lay-outman zijn (dus uiterlijk rond de 15<sup>e</sup> van de maand). Luc verwoordt hierbij ook de grieven van Eddy Cassiers die zijn tijd en werk in de tekstcorrectie gestoken, teniet ziet gedaan. Dit was ondermeer de reden tot een noodzakelijke herdruk van RR 2009/2 (met alle bijkomende kosten en werk vandien). Het ook al jaren aanslepende tekort aan spoorwegitem blijft jammer genoeg nog steeds bestaan.

De voorzitter toont aan de aanwezigen een proef van RR 2009/4 waarbij de foto's op elektronische wijze werden bijgevoegd. Deze proef werd ook op elektronische wijze aan het kopiecenter bezorgd. De totale, algemene kwaliteit blijkt evenwel slechter dan de tot nu toe gehanteerde methode. RR zal in de toekomst enkel digitaal uitgegeven worden indien het eindresultaat minstens even goed, liefst merkbaar beter is, dan de nu uitgegeven nummers. Het verschil in kostprijs is te verwaarlozen bij gelijke oplage. Niet onmiddellijk, maar misschien wel in de komende jaren, moet de PC met zijn toebehoren vernieuwd worden.

#### 10. Budget voor 2010.

Het budget voor 2010 wordt toegelicht. Er zijn geen uitzonderlijke kosten in het verschieft.

INKOMSTEN		UITGAVEN	
lidgelden 2010	4000	scanning RR	300
verkoop RR	400	kopieerwerk RR	2000
intresten (schatting)	220	verzending	1000
uitstappen (schatting)	1000	uitstappen	1000
		omslagen RR	200
		administratie	1120
<b>Totalen</b>	<b>+</b> 5620		5620

De schatbewaarder oppert het idee om eventueel (een gedeelte van) de spaargelden te beleggen, te onderzoeken.

#### 11 Vaststelling van de lidmaatschapsbijdrage voor 2011.

Op voorstel van het bestuur mag het lidgeld, indien noodzakelijk, volgend jaar met 1 euro verhoogd worden.

De voorzitter stelt vast dat er dit jaar een relatief groot aantal laatbetalers is. Begin februari werden er meer dan 50 herinneringsbrieven gestuurd naar de laatkomers. Op 13 maart 2010 waren er nog altijd 11 "afvalligen", overigens ook wegens mogelijk overlijden van enkele leden.

De vergadering is akkoord om het "boetebedrag" wegens laattijdige betaling sterk op te trekken tot zelfs 5 €. De voorzitter oppert de bedenking om de inning van de lidgelden te versnellen door deze te koppelen aan een wedstrijd. Wie betaalt als eerste correct zijn lidgeld vanaf 1 januari 2011 ?

Vanaf 1 januari 2011 wordt het gebruik van de nieuwe IBAN rekeningnummers en BICcode verplicht. Via een website "IBAN calculator.com" kan het oude in het nieuwe rekeningnummer worden omgezet. De VeBOV-rekening is al enkele jaren aangepast.

#### 12. Voorziene activiteiten voor 2010 en 2011.

- De schatbewaarder stelt een rit voor in het Antwerpse met de PCC 7001 op lijnen waar deze in normale dienst niet rijdt (2, 3, 5, 6...).
- De voorzitter stelt ook een rit met een PCC reeks 7000 voor, maar dan wel in Brussel. Mogelijk kan dit gekoppeld worden aan een bezoek aan het nieuwe tramdepot van Haren. Een Vebov-lid, aanwezig op de vergadering, stelt dat dit mogelijk is en hierbij zelfs de volgende algemene vergadering kan gehouden worden.

- De voorzitter stelt dat, nu de snelle treinverbinding met Duitsland in dienst is, het tot de mogelijkheden behoort om een daguitstap naar Frankfurt te organiseren. De moeilijkheid is enerzijds de aanschaf van goedkope tickets minstens drie maanden vóór de afreis en anderzijds het eventueel mislopen van ondertussen tijdelijke, goedkopere promotietarieven.

#### 13. Autobus Brossel NMVB 2975.

Op de oproep in RR 2009/4 kwamen welgeteld 2 reacties. Alle twee blijven zij evenwel erg summier en dienen zij nog verder te worden onderzocht. Met één belangstellende (aanwezig op de algemene vergadering) wordt alvast de afspraak gemaakt om de autobus te bezichtigen. Die kan dan verder onderzoeken of een overname loont. De andere mogelijkheid is de autobus over te dragen aan META (die het beheer van een aantal museumvoertuigen heeft). De voorzitter stelt dat er alleszins op korte termijn een beslissing moet komen. De redenen hiertoe staan beschreven in RR 2009/4. Hij stelt een termijn van maximum drie jaar voorop. De vergadering geeft inmiddels wel aan het bestuur de toestemming om de autobus binnen die termijn van de hand te doen. De voorzitter neemt contact op met de belanghebbenden.

#### 14. Rondvraag en varia

Er waren geen specifieke vragen.

Het einde van de vergadering was omstreeks 16u45.

Verslag: Ronny Van Hée, schatbewaarder

Ter info geven we hieronder de

#### SAMENSTELLING van het nieuwe BESTUUR

VOORZITTER Lucas Couscheir,  
Gladiolusstraat 5, 2610 Antwerpen (Wilrijk)  
ONDERVOORZITTER Eddy Cassiers,  
Lambrechtsstraat 43, 2660 Antwerpen (Hoboken)  
SCHATBEWAARDER Ronald Van Hée  
Generaal Eisenhowerlei 44, 2140 Antwerpen (Borgerhout)  
SECRETARIS Jan Vandecandelaere,  
Vredestraat 21, 8750 Wingene  
BESTUURDER Mark Lekens,  
Boterbloemlaan 61, 2180 Antwerpen (Ekeren)  
BESTUURDER Stefan Pittomvils  
Hoeveland 30, 1850 Grimbergen

**Mogen we er op aandringen om de privacy van het bestuur te respecteren. Gelieve desgevallend het bestuur dan ook enkel schriftelijk of per mail te contacteren.**

#### ADRES van de VERENIGING

Te gebruiken bij storting of overschrijving:  
VeBOV v.z.w.

Gladiolusstraat 5, 2610 Antwerpen (Wilrijk)

IBAN nummer BE10 0000 4667 6804; BICcode BPOTBEB1  
Ondernemingsnummer 0416.975.878

#### ADRESWIJZIGINGEN

Nogmaals vragen we u om elke wijziging van adres mee te delen aan ons secretariaat. Kijk even het label op het omslag na en contacteer ons indien er foutieve vermeldingen zijn. Bij appartementsgebouwen moet ook het **busnummer** vermeld worden. Nog onlangs kregen we een RR terug wegens het ontbreken hiervan.

