



RAIL-REVUE

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

Vijfentwintigste jaar – Nr. 4

Oktober – November - December 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

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**

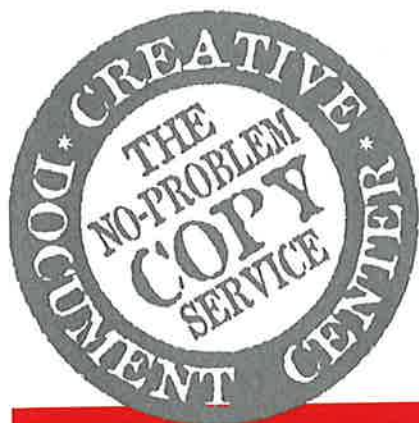
INHOUD VAN DIT NUMMER

Colofon	2
Verenigingsnieuws	3
De stoomloc's van de NMVB (deel 2)	4
Rail-actueel - NMBS	10
De Lijn	12
INNOTRANS	13
MIVB	16
U.I.T.P.	17
Dieselclub	21
VeBOV - uitstappen	23

Werkten mee aan dit nummer:

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

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



XPO nv
YOUR PRINTROOM

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

VERENIGINGSNIEUWS

Nieuwjaarsboodschap 2011

Beste VeBOV-leden,

Als alles goed zit heeft u deze Rail-Revue nog net voor de jaarwisseling ontvangen. Laat ons toe om ter gelegenheid van de jaarwisseling u en uw familie en vrienden ook voor het komende jaar het allerbeste te wensen, in de eerste plaats wat de gezondheid betreft, maar zeker ook wat de werksfeer en de vrije tijd betreft. We hebben allen ondervonden dat het de voorbije jaren in alles wat minder florissant ging, maar gelukkig zijn de laatste berichten toch wat geruststellender.

Ook over onze vereniging kunnen we positief zijn. Na een jarenlange achteruitgang van het ledenaantal, konden we 2010 afsluiten met een, weliswaar geringe, groei, tot spijt van wie het tegendeel voorspelde. Vergeten we hierbij niet dat vele mensen er al bij zijn van in het oprichtingsjaar 1976 en dat we jammer genoeg in die groep ieder jaar van enkelen gedwongen afscheid moeten nemen. Het doet ons als bestuur groot genoeg dat ondanks de toenemende invloed van het internet en andere nieuwe media er ook belangstelling is bij de jongere generatie voor onze hobby.

Het vorige nummer was het eerste dat we volledig "digitaal" geproduceerd hebben. Het doet de hele ploeg van Rail-Revue groot plezier om hierover niets dan positieve reacties te hebben ontvangen. Ook het inbrengen van meer kleur werd door u geapprecieerd. Het is voor ons een stimulans om op de ingeslagen weg voort te gaan en nog enkele onvolkomenheden te verbeteren.

Natuurlijk is er aan dit alles ook een negatieve kant, juist, de financiële gevolgen. Grosso-modo kunnen we stellen dat de factuur voor al die kleur bijna verdubbeld is tegenover vroeger. Ook voor de verzending vragen de postdiensten een grotere bijdrage, zeker naar het buitenland. Een RR naar een EU-land versturen kost ons liefst 9 (negen) maal meer. We hopen dan ook op uw begrip wanneer we volgend jaar ons lidgeld gedwongen moeten verhogen. Toch hopen we u ook in 2011 als lid te mogen behouden.

Het beste voor het komende jaar!

Het VeBOV bestuur.

Maandelijks bijeenkomsten

Zoals het voorbije jaar houden we onze maandelijks bijeenkomsten in zaal Paroza, Bacchuslaan 67 te Berchem.

Zoals gebruikelijk is dit de 4^e vrijdag van de maand. In 2011 zijn er omwille van feestdagen en verlofperiodes evenwel enkele afwijkingen. Noteer alvast in uw agenda van 2011 de volgende data: 28 januari, 25 februari, 25 maart, **29 april**, 27 mei, 24 juni, 23 september, 28 oktober, 25 november en **16 december**. Er zijn geen georganiseerde bijeenkomsten in juli en augustus.

Agenda

- 28 januari Mark Lekens brengt ons beelden van de Jungfrauregio.
- 25 februari Ronny Van Hee neemt ons mee naar de Elzas, Basel en nog een toemaatje over Portugal.
- 25 maart Wilfried Behaegel brengt ons een terugblik op de diverse vieringen van de laatste jaren in Gent, Antwerpen en Brussel.
- 29 april Eddy Cassiers toont ons openbaar vervoerbeelden uit Denemarken en Zweden.

Lidgelden voor 2011

De lidgelden voor 2011 bedragen 21 € voor de Belgische leden en 25 € voor de buitenlandse vrienden. Binnenlandse

leden kunnen best gebruik maken van het bijgevoegde overschrijvingsformulier. Let er op dat u vanaf 1 januari 2011 verplicht de nieuwe rekeningnummers gebruikt. Bij twijfel, vraag hulp bij uw financiële instelling. Uiteraard mag u de bijdrage ook via elektronische weg overmaken. Vergeet in dat geval niet om uw juiste lidnummer te vermelden. U vindt dit nummer eveneens terug op het verzendetiket van dit tijdschrift. Gelieve u in regel te stellen vóór einde januari 2011.

Uw lidgeld gratis !

Wie betaalt als eerste zijn lidgeld? Diegene die er in slaagt om als eerste "lidgeld VeBOV 2011" ons boekjaar 2011 te openen met een **volledig correcte betaling** van zijn lidgeld, krijgt dit van ons teruggestort. Dit wil dus zeggen dat alle gegevens juist moeten vermeld zijn. Zowel de "papieren" als de "elektronische" betalingen komen in aanmerking. Diegene die bovenaan ons eerste afschrift staat is winnaar. Onze financiële instelling bepaalt in feite wie wint. Leden van bestuur en redactie zijn uitgesloten van deelname.

Algemene vergadering 2011

Onze jaarlijkse algemene ledenvergadering zal het volgende jaar gehouden worden te Brussel. Op **zaterdag 12 maart 2011** wordt u om 9.30 verwacht aan de ingang van de MIVB stelplaats te Haren. Bijeenkomst aan de portiersloge waar u afgehaald en begeleid wordt naar het vergaderlokaal. In geen geval wordt de stelplaats op eigen initiatief betreden. De aanvang van de vergadering is voorzien om 10 uur. Na de algemene vergadering kan ter plaatse een lichte maaltijd genuttigd worden. Daarna is er enkel voor de deelnemers aan de A.V. een kort bezoek aan de stelplaats gevolgd door een rondrit op het MIVB-net met de nadruk op enkele recent vernieuwde trajecten. Betaling deelnameprijs rondrit 15 € ter plaatse (12 € voor deelnemers aan de A.V.).

Agenda van de algemene ledenvergadering 2011:

1. verslag van de vorige vergadering 2010 (zie RR 2010/3 blz. 22/23)
2. verslag van de activiteiten in 2010
3. verslag van de secretaris over 2010
4. kasverslag 2009
5. verslag van de kascommissie voor 2010
6. verkiezing van de nieuwe kascommissie
7. verkiezing van het bestuur en verdeling van de mandaten (facultatief, indien noodzakelijk)
8. stand van zaken van het tijdschrift RAIL-REVUE
9. budget 2011
10. vaststelling lidmaatschapsbijdrage voor 2011
11. voorziene activiteiten 2011
12. autobus Brossel, stand van zaken
13. archief VeBOV
14. rondvraag, varia

Leden die een agendapunt wensen toe te voegen worden gevraagd om het bestuur hiervan vóór 1 februari 2011 **schriftelijk** in kennis te stellen.

Volmachten

Indien u niet op de algemene ledenvergadering aanwezig kan zijn maar toch uw stem wenst uit te brengen, kan u bijgevoegd volmachtformulier gebruiken. De modaliteiten vindt u hierop terug. Gelieve deze strikt op te volgen.

MOBOV-BIJEENKOMSTEN

Op de eerste vrijdag van de maand zijn ook VeBOV-leden van harte welkom op de thema-avonden van MOBOV in het CC Bouckenborgh in Merksem. Zie ook op www.mobov.be

Herinneringen aan de stoomlocs van de NMVB (deel 2)

© foto's en tekst: Jacques Cohn

Er zijn nu al meer dan 60 jaar verstreken, sinds de oudste tramvrienden onder ons met de nodige hartkloppingen de laatste stoomtrams mochten bewonderen. (zie ook de vorige bijdrage in RR 1999/2 blz. 14-17).

FOTO 1

(archief J. Cohn, auteur onbekend)

Om een onbekende reden trekt een NMVB-HL in de jaren dertig op tegenspoor een volbezette elektrische tram met motorwagen 9511 (verbouwd balkon van het Kust-type, dus na 1928) met routebord Oostende – Westende – Nieuwpoort – De Panne en een OB-bijwagen, ergens langs de Kustlijn. De beugel van de 9511 is neergelaten.



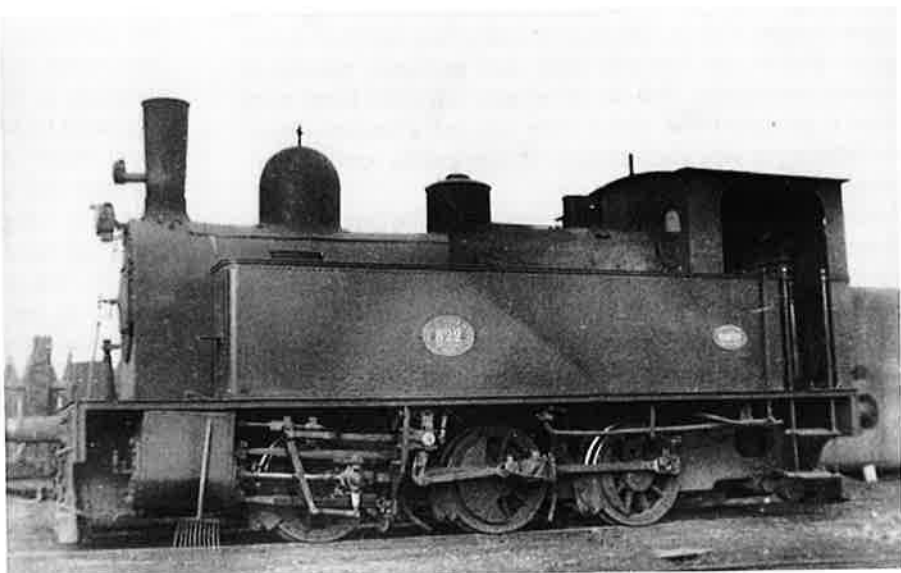
FOTO 2

In januari 1941 (één van mijn oudste foto's) zien we de HL 822 op de sporen van de IJskelder in afwachting van een verdere inzet.

Ik zal nooit die namiddag vergeten toen ik weer eens tussen Mons en Maubeuge onderweg was naar Paris. Het zal in 1953 of -54 geweest zijn en er bestond nog geen autoweg, en ik in Quévy even langs de afstelsporen bleef staan bij de HL 1083 die daar met een hele rij stoomlocs op de sloop stonden te wachten. Een al bejaarde buurtspoorwegman stond plots naast mij (ik was toen nog een jonge man), en klopte op mijn schouder. Hij had echt tranen in de ogen toen hij zei: "Tu vois, m'fi, c'était ça le bon temps, et il ne reviendra plus jamais!" Of in het Nederlands: "Ziet u, mijn jongen, dat was de goede tijd, en die komt nooit meer terug".

FOTO 3

"Albert", de latere NMVB-HL 1000, rangeert in 1951 voorzichtig aan de inrit van de suikerraffinaderij Tienen te Grimde, even voor de overweg met de N3 Brussel-Liège. Een beetje verder links wacht al een NMBS loc type 53 onder stoom met haar trein.



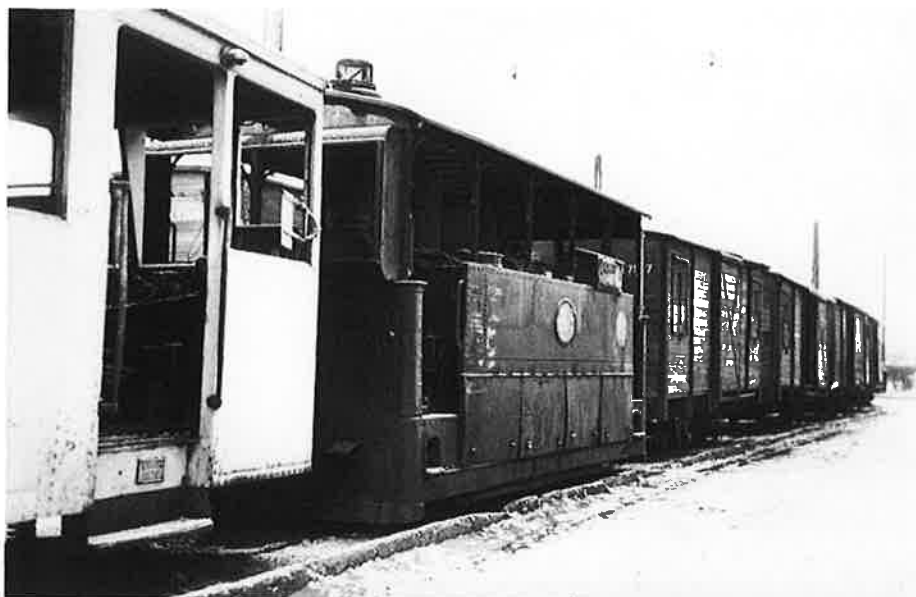


FOTO 4

In 1952 staat hier de HL 684 van het type 4 in afwachting van haar dood op het "kerkhofspoor" van de stelplaats Het Rad, langs de elektrische lijn Brussel – Leerbeek.

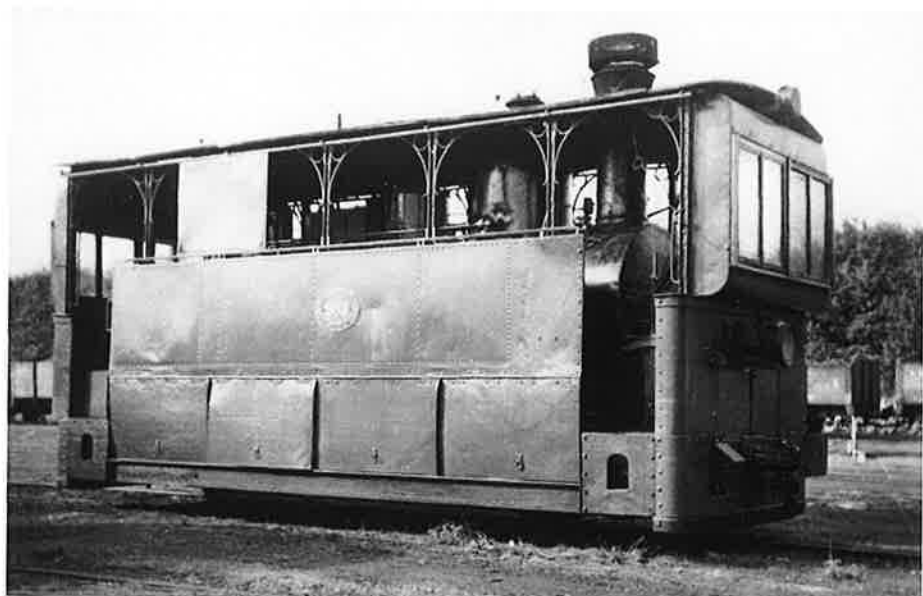


FOTO 5

Wij schrijven hier april 1953 en zien HL 303 van het type 7 op de uitgestrekte opstelsporen van Oreye, juist tegenover de suikerraffinaderij. Indien er geen andere spoorwijdte vermeld is gaat het om het gewone meterspoor (type A bij de NMVB).

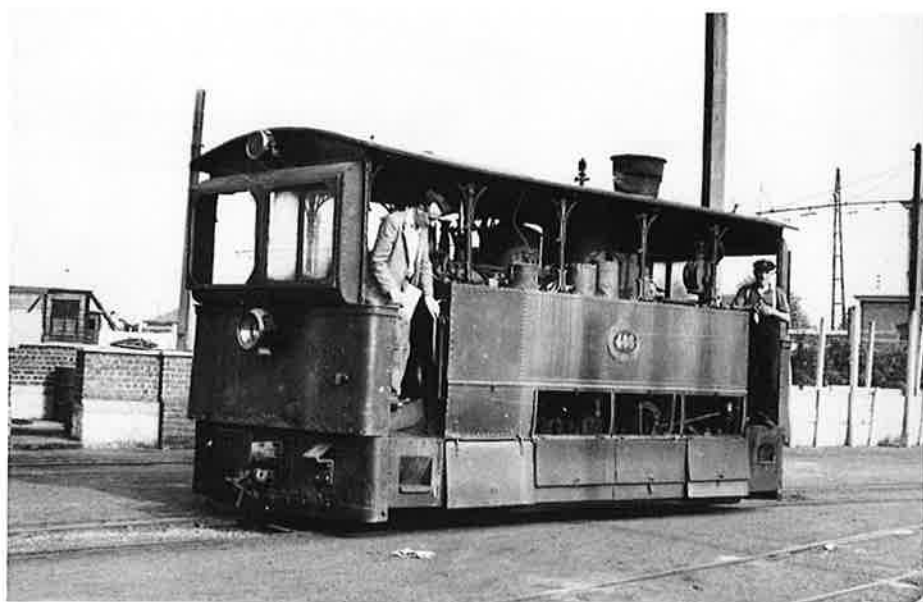


FOTO 6

HL 408 in 1954 in de NMVB-stelplaats van Tournai, korte tijd voor de opheffing van deze stelplaats en opheffing van de laatste lijnen in deze streek.

FOTO 7

HL 808 eens van dichtbij bekeken. Deze HL was in 1954 nog met goederenwagens op de baan tussen het station van Overijse (waar zich nu de busstelplaats bevindt) naar Hoeilaart en verder naar Groenendaal station aan de hoofdlijn Brussel – Luxembourg. Het NMVB baanvak was aangelegd op de spoorwijdte 1435mm of normaalspoor (NMVB type C) om de goederenwagens van de “grote broer” te kunnen slepen.



FOTO's 8 en 9

(hiernaast en hieronder rechts)

Hier zien we onze HL 808 volop aan het rangeren in de stelplaats van Overijse, in 1953.



FOTO 10

(hieronder links)

Wie stierf hier het eerst en heeft de andere meegesleept? Een echt droevige aanblik van hetgeen Zola in “Germinal” had kunnen beschrijven of Llewellyn in “How green was my valley”. De HL 628 in 1959 in de gewezen suikerfabriek van Eghezée.





FOTO's 11 en 12

In juli 1955 heb ik deze twee foto's van de HL 1047 gemaakt op het sloopspoor van het buurtspoorwegstation van Wellin.

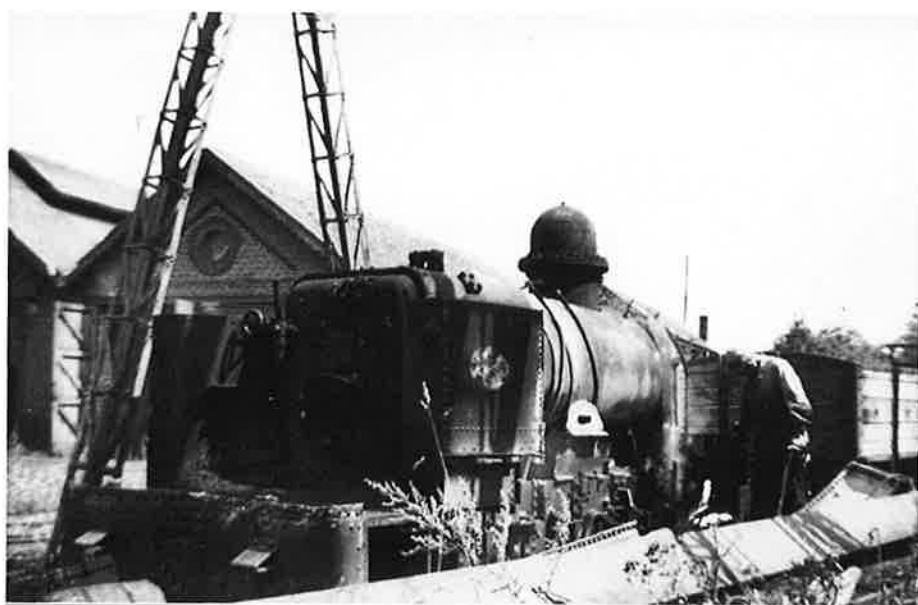


FOTO 13

De HL 816 in juli 1958 te Poulseur. Ook deze lijn was aangelegd met een spoorwijdte van 1435mm, normaalspoor of NMVB type C. De lijn Poulseur – Sprimont bediende destijds meerdere steengroeven.

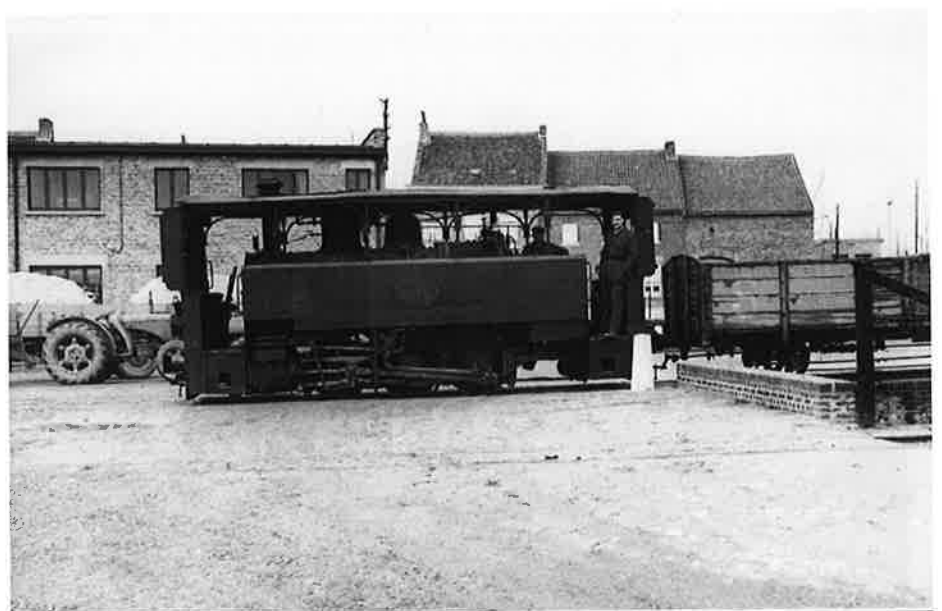
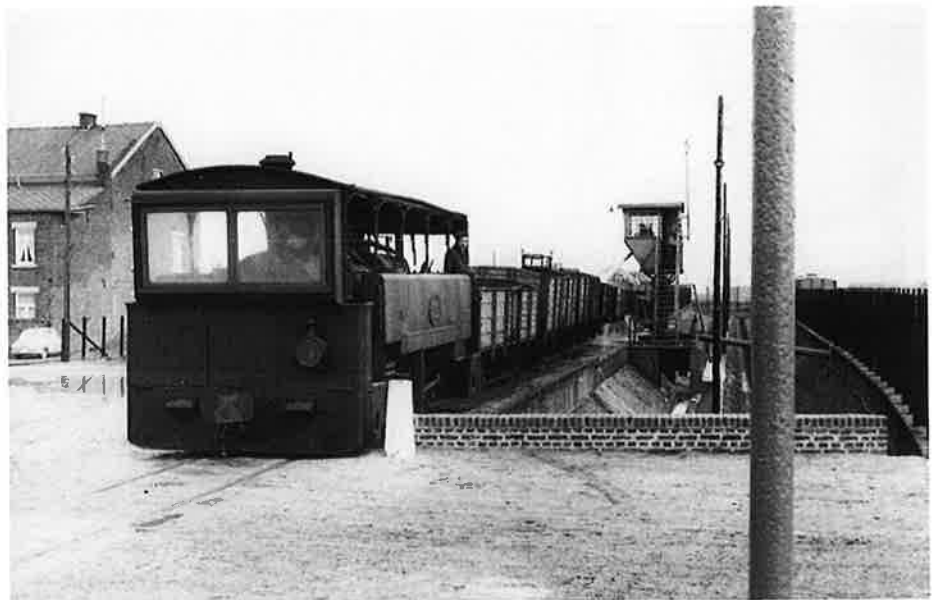
FOTO 14

Het drijfwerk van de HL 1016 (type 21) made in USA in 1915 voor de lijnen aan het IJzerfront, hier in 1959 in de toenmalige suikerfabriek van Ambresin.



FOTO's 15 en 16

Op dezelfde dag in november 1959. Ook hier waren we toen al aan het allerlaatste suikerbietenseizoen gekomen.

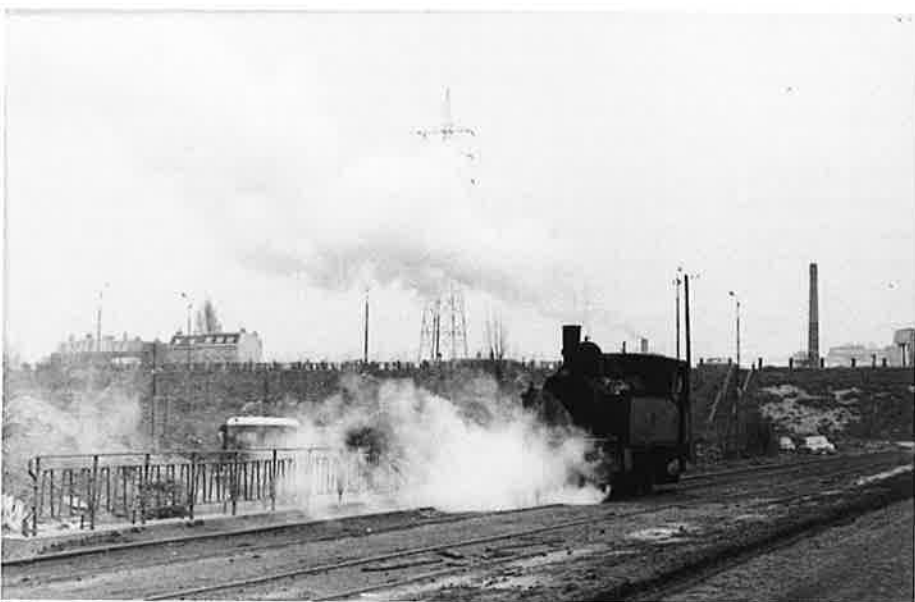




FOTO's 17 tot 19

Op de industriesporen van de Merksemse bedrijven langs het Albertkanaal puft met veel stoom (vooral op de middelste foto) de HL 819 van het type 20, in februari 1967. Ook hier was het einde in zicht.

© foto's en tekst: Jacques Cohn



(N.v.d.r.: op foto 17 herkennen we op de achtergrond de spoorwegberm van lijn 12; rechts is men begonnen met de aanleg van het landhoofd voor de brug van de Antwerpse Ring, over het Albertkanaal.

Op foto 18 zien we richting Merksem, de huidige Belgasite met het talud van de IJzerlaan t.h.v. het gekanaliseerde Schijn, rechts loopt het Albertkanaal.

Op foto 19 tenslotte, kijken we eveneens richting Merksem Belgasite en de IJzerlaan; rechts in beeld zijn, langs stadzijde, reeds de eerste pijlers van het Ringviaduct verschenen.)



RAIL-ACTUEEL



EXPLOITATIE

INTERNATIONAAL

Er is concurrentie op komst voor NMBS Europe, de nieuwe naam voor NMBS-Internationaal. Nu het monopolie op het internationaal treinverkeer opgeheven is, kwamen Trenitalia (de vroegere Italiaanse spoorwegen) en Veolia met plannen naar buiten om tegen 2012-13 een eigen hogesnelheidsdienst in te richten tussen Paris en Amsterdam.

De Deutsche Bahn heeft op 19 oktober 2010 een officiële proefrit gemaakt door de Kanaaltunnel met haar nieuwste model ICE, de Velaro D of BR 407. De aankomst in London St. Pancras kon rekenen op grote (pers)belangstelling. Ze had tot doel om een doorgaande verbinding Frankfurt – Köln – Brussel – London vanaf 2013 te promoten. De afstand zou in 5 uur overbrugd kunnen worden.

Volgens een krantenbericht is er nog een nieuw spoorwegbedrijf in de maak. European Railroad Services Company of kortweg E.R.R.S.C. zou nog deze winter, van december tot april 2011, twee nachttreinen per week inleggen. Eén gaat er in de richting van Oostenrijk, een tweede rijdt naar de Franse Alpen. Deze treinen zouden vertrekken in Oostende. Verder zou zij in de zomer twee autoslaaptreinen inleggen, één naar het Franse Avignon, de andere richting Bologna/Venetië. Of deze treinen ook effectief gaan rijden was half november nog niet geweten. Behalve de mededeling in de krant is er daarna niets meer over vernomen.

Wat er deze winter wel zal rijden is een Thalys vanuit Amsterdam naar Bourg-Saint-Maurice in de Franse Alpen. De treinen rijden vanaf 18 december 2010 tot 23 april 2011. Op sommige dagen zijn vertrek en aankomst beperkt tot Brussel-Zuid, dit bij het begin of het einde van het skiseizoen.

Gedurende de krokusvakantie is er nog een extra Thalys vanuit Brussel-Zuid naar Moutiers, vertrek op 5 maart en terug op 12 maart 2011.

Deze winter legt ook de NMBS een klassieke skitrein in van Brussel-Zuid naar Zell-am-See in Oostenrijk op 25 december 2010, 1 januari en 4 maart 2011. De terugreis is voorzien op 2 en 8 januari en op 12 maart 2011.

Met de krokusvakantie is er op vrijdag 4 maart 2011 nog een tweede skitrein met vertrek vanuit Essen om 20.35, bedoeld voor het Nederlandse cliënteel. De terugreis is op zaterdag 12 maart 2011 met aankomst te Essen op zondag om 12.01. Deze treinen rijden onder de naam "TRESKI" en

zijn samengesteld uit zitrijtuigen I6 en I10 en ligrijtuigen I5. Sinds 6 september 2010 is er op de Thalysdienst tussen Paris en Amsterdam een negende HST bijgekomen. Al van bij de ingebruikname kent deze verbinding een almaar groeiende belangstelling.

Na grondig overleg en de nodige politieke druk vanwege Nederland is er beslist dat er vanaf 2013 dagelijks ook 8 FYRA HST's gaan rijden tussen Brussel en Den Haag, met tussenstops te Mechelen, Antwerpen-Centraal, Noorderkempen, Breda en Rotterdam C.S.. Voor deze dienst heeft de NMBS een extra FYRA-stel moeten bijbestellen. Deze dienst zou volgens de NMBS verlieslatend zijn en de bestelling kwam er slechts na de voornoemde politieke druk en overleg tussen de twee bevoegde ministers. (Voor de verdere technische details verwijzen we naar RR 2010/2 blz.12). Terloops nog even vermelden dat de HST-dienst tussen Brussel en Amsterdam waarschijnlijk pas in het voorjaar van 2012 gaat rijden, of ongeveer 5 jaar later dan aanvankelijk gepland.

Eurostar, de uitbater van de HST's van London naar Paris of Brussel via de Kanaaltunnel, heeft na een aanbesteding bij Siemens in Duitsland voor 600 miljoen €, 10 nieuwe treinstellen besteld. Dit tot grote woede van de Franse hofleverancier Alstom. De Franse producent stelde de veiligheid van de Duitse treinen in vraag in verband met het rijden door de Kanaaltunnel en vocht de aanbesteding aan bij de Europese Commissie. Het schijnt (van horen zeggen) dat zelfs de Franse president Sarkozy zijn beklag heeft gemaakt, zeggende dat de SNCF de grootste aandeelhouder is van Eurostar.

BINNENLAND

Een korte verduidelijking en aanvulling betreffende de persoonlijke assistentietoelage (zie ook RR 2010/3 blz. 14). Nadat NMBS-EUROPE vooreerst had beslist om voor de verkoop van internationale biljetten aan het loket, een toeslag van 7 € te vragen, heeft men na een storm van protesten, beslist om deze maatregel af te zwakken. Voor de aankoop van biljetten voor de "klassieke" internationale treinen zoals de Benelux en de 3 resterende treinen naar Zwitserland bedraagt de toeslag slechts 3,5€. Voor het kort grensoverschrijdend verkeer moet men zelfs geen dossierkosten betalen. Dat was al van kracht vanaf 23 augustus 2010. Dit slaat dus op de verbindingen Antwerpen – Lille-

Flandres, Brussel/Antwerpen – Roosendaal, Brussel – Luxemburg, Charleroi – Jeumont, Gouvy – Trois-Vièrges, Herstal – Lille-Flandres, Libramont – Rodange, Liège – Aachen en de verbindingen naar Maastricht. Vrijgesteld van toeslag zijn ook de diverse uitzonderingen zoals een biljet voor een kind van minder dan 12 jaar, gehandicapten en hun begeleider, honden en kleine dieren en voor de reservaties los van het vervoerbewijs. Eveneens voor de abonnementen op TGV of Eurostar tussen Brussel en Lille-Europe. Ook de houders van een ICE vervoerbewijs “vol tarief”, houders van een Inter-, Eurail-, Beneluxtourrail en Railpluskaart of een aankoop met waardebonnen ontsnappen aan de toeslag. Bij de NMBS kan u nu ook uw Ecocheques kwijt als betaalmiddel voor de aankoop van binnenlandse biljetten. Dit enkel voor aankoop aan het loket, dus niet op de trein zelf. Uiteraard moet de aankoop wel gebeuren tijdens de openingsuren aan een bemand/bevrouwde loket. Bovendien kan u er ook niet mee terecht voor een aankoop via internet of aan de automaten.

Stationsgebruik:

De onbetwiste koplopers wat het aantal reizigers betreft zijn de diverse Brusselse stations. Op een werkdag telt Brussel-Centraal er 73.000, Zuid 45.000, Noord 41.000 en Luxemburg 13.000.

Antwerpen-Centraal heeft 32.000 reizigers en Berchem 9.600.

Station Noorderkempen (ook bekend als Brecht) doet het goed, maar daar zijn we niet verwonderd over. Op een werkdag zijn er een jaar na de ingebruikname al meer dan 700 reizigers. De parking is al vrij goed gevuld en De Lijn heeft vooral in de spitsuren al heel wat reizigers op de verschillende buslijnen die het station bedienen.

Turnhout, dat tussen 1959 en 1970 van treinverkeer verstoken bleef, telt op een werkdag zo'n 1.300 reizigers.

Nog enkele stations uit de Antwerpse regio: Essen 1.300, Herentals 3.500 en Sint-Niklaas (O.-Vl.) 6.700 reizigers.

De cijfers voor het eerste halfjaar 2010 zijn veelbelovend. Het aantal reizigers in binnenverkeer ging met 4,1% omhoog, de internationale reizigers kenden zelfs een groei van 13,3%.

Niet in dit lijstje opgenomen is Gent-Sint-Pieters. Daar is men tezamen met de stationsomgeving gestart met een grootscheepse renovatie van het station zelf, te beginnen vanaf spoor 12.

In Mechelen gaat men het station voor liefst 245 miljoen euro helemaal vernieuwen. Zou men het in deze tijd van bezuinigingen niet beter bij een grondige renovatie houden?

GOEDERENVERVOER

Een zelfde trend als bij het reizigersvervoer zien we bij NMBS-Logistics. Daar was er een toename van 27,3%, dus meer dan een kwart, maar 2009 was dan ook een rampjaar met een achteruitgang van 34%.

NMBS-Logistics wordt onder Europese druk een apart filiaal. Na enkele stakingen waarvan ook de reizigers de grootste slachtoffers werden, is men uiteindelijk toch tot een akkoord met de vakbonden gekomen.

NIEUWE BENAMINGEN

Ons artikel in RR 2010/3 op blz. 11 over de NMBS-Groep (en gebaseerd op een recente NMBS-persmededeling) was

nog niet goed droog of er is alweer een en ander veranderd. Omdat het tegenwoordig “in” is hebben alle afdelingen een Engelse naam (en is ook het taalprobleem opgelost):

- NMBS MOBILITY, de nieuwe naam voor de directie reizigers nationaal of binnenverkeer.
- NMBS EUROPE, de nieuwe naam voor de directie reizigers internationaal.
- NMBS LOGISTICS, de nieuwe naam voor de directie goederenverkeer, daarvoor B-CARGO.
- NMBS TECHNICS, de nieuwe naam voor de directie die de verschillende werkplaatsen beheert.

Sommige van deze afdelingen participeren ook in andere bedrijven of hebben ook nog filialen.

Zo participeert NMBS EUROPE in Thalys-Eurostar-TGV en FYRA en BENERAIL-INTERNATIONAAL (samen met NS voor de verkoop en uitgave van de internationale biljetten voor onder andere de lijn Brussel – Amsterdam.). RAILTOUR NV is het filiaal dat de internationale reizen aan reisagentschappen verkoopt.

NMBS LOGISTICS heeft op zijn beurt drie commerciële afdelingen:

- IFB (het vroegere Interferryboats) legt zich toe op logistieke intermodale oplossingen.
- RAIL FORCE is de gespecialiseerde afdeling voor het vervoer van chemische producten, autovervoer, hout en papier en steenproducten en aanverwante producten van de steengroeven.
- XPEDYS legt zich toe op het transport van bulkproducten zoals zink- en ijzererts.

NMBS LOGISTICS heeft ook nog twee filialen:

- TRW organiseert het gecombineerd transport treinvrachtwagen en beschikt hiervoor over 11 binnenlandse terminals en verschillende “hubs” in het buitenland.
- SIBELIT is het filiaal dat samen met de goederenafdelingen van de SNCF (Frankrijk), CFL (Luxemburg) en SBB (Zwitserland) een hoog gespecialiseerd vervoer organiseert op de as Antwerpen - Zwitserland/Italië via de Athus-Meuse lijn.

NMBS TECHNICS staat dan weer in voor het onderhoud en de herstelling van het rollend materieel. Verder organiseert zij de opleiding van het treinpersoneel en het technisch personeel voor de herstellingen.

Zij beschikt hiertoe over vier centrale werkplaatsen en negen tractiewerkplaatsen.

De centrale werkplaatsen van Cuesmes en Gentbrugge staan in voor de goederenwagens, Mechelen doet de rijtuigen en de motorstellen, terwijl Salzinnes instaat voor de locomotieven. De negen tractiewerkplaatsen zijn Antwerpen-Noord, Charleroi, Hasselt, Kinkempois, Merelbeke, Oostende, Schaarbeek, Stockem en Vorst-HST.

Deze tractiewerkplaatsen verzorgen het klein onderhoud en herstelling van het hun toegewezen materieel. De werkplaats van Vorst is gespecialiseerd in de hoge snelheidstreinstellen. Ze heeft een contract voor 16 Thalys- en 20 drie-spanige SNCF TGV-stellen. Ook het klein onderhoud aan de Eurostarstellen gebeurt in Vorst.



Antwerpen

Reclametrams

7003	Vans/Era sinds november 2010; ex Oasis
7006	Sony sinds november 2010; ex Zwerfvuil
7007	Mediamarkt sinds oktober 2010; ex De Singel
7026	Terre Bleue sinds augustus 2010; ex Lidl
7026	Cityjet sinds december 2010; ex Terre Bleue
7040	Levi's sinds augustus 2010; ex The North Face
7044	Vans/Era sinds november 2010; ex Natuzzi
7045	FIFA sinds oktober 2010; ex Vlaanderen in Europa
7045	Suske en Wiske sinds december 2010; ex FIFA
7053	Mexx sinds september 2010; ex Egypte
7055	Jack Wolfskin sinds september 2010; ex Oasis

STELPLAATSVERDELING entiteit Antwerpen

Standaardbussen

Jonckheere Communo	3274-3293, 3295-3322	48	1996
Van Hool A600	3570-3576, 3584-3605	7	1998
Van Hool A600	3689-3728	21	1998
Van Hool A600 LA	3813-3820	40	1999
Jonckheere T2000	4011-4027	8	1999
Van Hool A360	4194-4224	17	2001
Van Hool A360	4361-4404	33	2002
Van Hool A360		44	2004

3-deuren autobussen

Van Hool A330	4094-4126	33	2002
Van Hool A330	4880-4895	16	2006
Van Hool A330	5016-5029	14	2007
Van Hool A330	5089-5091	3	2007

Gelede autobussen

Jonckheere T2000	3986-4010	25	2001
Van Hool AG300	4708-4725, 4727-4837	129	2004
Van Hool AG300	4637-4644, 4658-4663	8	2004
Transit 2000	4943-4963	6	2004
Van Hool AG300	4943-4963	21	2006
Van Hool AG300	5193-5207	15	2006
Van Hool AG300	5331-5333	3	2009
Van Hool AG300	5520-5554	35	2010

Midibussen

Van Hool A308	3450-3469	20	1997
Van Hool A308	3821-3826	6	1999
Van Hool A308	4244-4251	8	2003
Van Hool A309	5276-5282	7	2010

Belbussen

Pro City-Peugeot	4324-4328	6	2002
Pro City-Peugeot	5064-5070	7	2007
Pro City-VW	5307-5308	2	2008

November 2010	Tjalkstr.	Turnh.	Mechel.	Berchem	totaal
standaardbussen	52	31	73	67	216
gelede bus	121	77	37	---	242
3-deuren bus	---	---	---	66	66
Midibus	---	---	41	---	41
Belbus	2	6	7	---	15
TOTAAL	175	114	158	133	580

Wilrijk en Zuiden van Antwerpen

Per 1 november ging de zoveelste herstructurering in voege (we zijn inmiddels de tel kwijtgeraakt). Het resultaat lijkt erg op een plan van al meer dan 10 jaar geleden. Het kluwen van de vele laagfrequente, maar rechtstreekse lijnen werd gereduceerd tot 4 hoogfrequente lijnen, met de Bist in Wilrijk als overstappunt. De lijnen 25, 26, 27, 31 en 501/2/3 zijn verdwenen. Behouden is lijn 17, nu in een 10' frequentie en verlengd tot de Rijnkaai. Lijn 21 rijdt sindsdien vanaf de F. Rooseveltplaats via de Zurenborgwijk naar Berchem, naar Wilrijk en verder via de Boomsesteenweg naar de Edenwijk. Lijn 31 neemt het traject van lijn 21 over via Borgerhout. Lijn 22 rijdt langs de Jan De Voslei in plaats van langs de parkwijk. Lijnen 181/182/183 vervangen de vroegere lijnen 501/502/503 maar vertrekken nu vanaf Groenplaats en rijden via het Zuid rechtstreeks naar Wilrijk en verder. Lijn 180 is hierbij de verkorte dienst tot Wilrijk Universiteitsplein.

Antwerpen streek 175 bus

Tjalkstraat	3283-3293, 3295-3313
3710-3717	
4663	
4708-4725, 4727-4747	
4791-4793	
4956-4963	
4326, 4328	
Zandvliet	
3280-3282	
3718-3720	
4782-4790	
Wuustwezel	
3706	
4770-4781	
Broechem	
3278	
4748, 4749	
4943-4954	
5535-5541	
Hoogstraten	
3279	
4750-4769	

Turnhout 114 bus

Oostmalle	3320-3322
3998-4002	
4803-4817	
5548-5554	
4323, 4324, 5308	
Turnhout	
3274	
3584-3587	
3723-3728	
4217-4224	
3986-3997	
4658-4663	
4794-4802	
5193-5207	
5331-5333	
5542-5547	
4325, 4327, 5307	
Mol	
3589-3597	

Mechelen 158 bus

Mechelen	3689-3697
4003-4005	
3450-3469	
3821-3826	
4244-4251	
4276-5282	
Rumst	
3814-3820	
4024-4027	
4006-4008	
4818-4835	
5520-5526	
Heist o/d Berg	
3314-3319	
4011-4023	
4009-4010	
5527	
5064-5066	
Tremelo	
3570-3576	
3813	
4638-4644	
5067-5068	
Westerlo	
3275-3277	
3598-3605	
4836-4837	
Aarschot	
3698-3705	
4637	
5069-5070	

Berchem 133 bus (reserve)

3268-3270	
4194-4216	
4361-4404	
4094-4126	
5016-5029	
5089-5091	

Innotrans 2010

De tweejaarlijkse vakbeurs voor het spoor- en tramwegwezen in de zeer brede zin, gaande van railbevestigingen en besturingssoftware, mechanische en elektrische componenten, rijtuigdeuren tot en met complete voertuigen, vond dit jaar plaats van 21 tot en met 26 september op het jaarbeursterrein van Berlijn.

Voor de laatste twee dagen van deze beurs lokken heel wat belangstellenden want gedurende dat weekend wordt de buitententoonstelling, waar het rollend materieel in 1:1 staat opgesteld, voor het grote publiek en de hobbyisten opengesteld.

Op de volgende bladzijden bieden wij u een kleine fotoreportage aan.

Alle foto's Eddy Cassiers 25/09/2010.

Trams

Slechts vier nieuwe tramvoertuigen werden getoond. Opvallend is de doorbraak van Oost-Europese firma's en tevens ook van de vernieuwing van het wagenpark bij heel wat Oost-Europese trambedrijven.

Stadler presenteerde zijn Variobahn voor de Noorse stad Bergen waar onlangs een eerste tramlijn van 10 km werd geopend. De 212 is de laatste van de eerste bestelling van deze 100% lagevloertram. Er bestaat al een optie op 20 bijkomende stuks.

De Swing is een prototype van een eveneens 100% lagevloertram van de Poolse fabrikant Pesa. Hij is leverbaar in vele varianten zowel voor 1000mm en 1435mm spoorwijdte als in 3-, 5- of 7-delige versie. In de folder gaat men er o.a. prat op dat de kunststof carrosseriedelen na een aanrijding snel en goedkoop kunnen vervangen worden! Het prototype reed al proef in Poznan.

Skoda uit Tsjechië toonde een 15T uit een reeks van 20 rijtuigen bestemd voor Riga, de hoofdstad van Letland. Deze 100% lagevloertrams zijn wellicht de eerste voor een breedspoor van 1524mm. Bovendien beschikken deze trams ook voor het eerst over een pantograaf in plaats van de in Riga gebruikelijke trolleytang.



Spoorwegen

De moderne spoorwegen worden meer en meer bepaald door de vele private maatschappijen die aanvankelijk vooral in het goederenvervoer actief waren en nog steeds zijn maar thans hun pijlen ook op het regionale personenverkeer richten. De verkeerspolitieke houding van vele binnen- en buitenlandse overheden is daar niet vreemd aan.

Op de Innotrans beurs konden we een keur aan voertuigen bewonderen: locomotieven, treinstellen voor lokaal verkeer, hogesnelheidstreinen alsmede allerlei onderhoudsmachines.

Een nieuwe trend schijnt ook de hernieuwde keuze voor de dieseltractie te zijn alsmede de opkomst van hybride (diesel- en batterijvoeding) locomotieven. De modernisering van oudere locomotiefreeksen met milieuvriendelijkere dieselmotoren (zoals de Oostenrijkse 2143 uit de jaren zestig en zeventig) ligt in die lijn.

Een kleine greep uit de vele foto's:



De Franse locverhuurfirma "akiem" stelde zijn nieuwste Prima-loc met het nummer 37027 en in een opvallende schildering voor aan het publiek. De fabrikant van deze meersysteemloc is Alstom.

Voith is een fabrikant die zich meer en meer begint toe te leggen op de bouw van diesellocomotieven. Veelal maken zij gebruik van Belgische ABC-motoren. Uit de Maxima-familie tonen we hier de in Tsjechië bij Legios in licentie gebouwde 30 CC. De mastodont weegt maar eventjes 126t en is 120km/u snel!

Minder spectaculair om te zien maar wel van groot belang voor het onderhoud van de spoorlijnen is deze slijpmachine van de Italiaanse fabrikant Zephir. Het toestel wordt voortbewogen door een rail/weg tractor.





NMBS Desiro ML

We kunnen er niet onderuit, nee, we zijn trots om u de nieuwste aanwinst van onze (nog) nationale spoorweg maatschappij te kunnen voorstellen. U kon de stoere kop al op de voorpagina bewonderen, hiernaast ziet u meer modale aanblikken van de 08503.

De fabrikant Siemens belooft in zijn documentatie een flexibel, functioneel, betrouwbaar en attractief product voor een modern vervoerbedrijf met tevreden reizigers. Uw correspondent kon echter niet nalaten om ter plaatse op de Inno-trans beurs enkele kritische, maar opbouwende, opmerkingen te maken tegenover de aanwezige vertegenwoordigers van Siemens.

Of het al dan niet een goede aankoop is geworden zal de nabije toekomst ons moeten uitmaken.

Alvast enkele technische gegevens:

Asindeling: Bo'Bo'+2'2'+Bo'Bo'

Maximum snelheid: 160km/u

Vermogen: max. 2200 kW

Stroomsysteem: 3000 V DC en 3000 V DC + 25000 V AC

Lengte over koppeling: 79,9 m

Het robuuste uiterlijk met een duidelijk zicht op de Scharfenbergkoppeling. Er bestaat de mogelijkheid om met vier 3-delige stellen gekoppeld te rijden.

Het concept voorziet in het snel kunnen invoegen of uitnemen van bijkomende tussenrijtuigen naargelang de behoefte of de te verwachten verkeersdrukke. Tot vier tussenrijtuigen kunnen bijgevoegd worden waarvan dan wel een extra aangedreven unit.

Of de NMBS hiervan gebruik zal maken?

Alhoewel de Desiro ML bedoeld is voor het voorstadsverkeer (RER) is elke wagenbak toch maar van twee deuren van 1,3 m breedte voorzien. De keuze bestond uit één of twee deuren per wagenbakzijde.

Opmerkelijk is het grote aantal zitplaatsen. Let echter op de toch wel krappe beenruimte. Een ander minpunt is het ontbreken van tafeltjes en vuilnisbakjes. Deze laatste vindt men enkel op de balkons en in een coupé met twee tegenover elkaar geplaatste banken.

Alle foto's Eddy Cassiers 25/09/2010.



Na de 20 A300CNG uit 1994 komen de gewone A300-en geleverd in de jaren 1993-96 aan de beurt om te worden afgelost door de nieuwe A330. Ook in de twee reeksen Jonckheere 8500-8619 zijn al de eerste slachtoffers gevallen. Welke bussen het wonderwel wél lang uithouden zijn de A500-en geleverd in 1991 en 1992.

Van deze in totaal 180 exemplaren tellende reeks kregen de 8301-8330 omstreeks de eeuwwisseling bij Van Hool een verbouwing voor de schooldiensten. Hierbij werd onder andere de middendeur verwijderd. Van de andere rijden er eind 2010 nog steeds een twintigtal stuks langs de Brusselse straten. De aflossing is al vanaf 2006 aan de gang onder de vorm van twee grote reeksen A330. In 2006 en 2007 kwamen de 8101 tot 8215 in dienst met een nabestelling (8216-8227). Een volgende reeks 9601-9789 is momenteel in aflevering waarna de laatste A500-en buiten dienst kunnen.

A500 8471 aan het Hunderenveld op 10 maart 2010 gefotografeerd door Raf Bonte.

De 2038 van de lijn 24 op een eerder ongewone plaats. De tram rijdt over de lijn 25 om na zijn opgelopen vertraging terug op schema te komen. Rogierlaan, 29 oktober 2010.

Flexity 4014 op de nieuwe sporen in de Leopold III-laan als 23 "barré". Deze sporen zijn sinds 30 augustus 2010 in dienst voor in- en uitritten van de stelplaats Haren. Vanaf 14 maart 2011 komt hier de nieuwe lijn 62 in dienst tussen het Weldoenersplein en Bordet, dit via de bestaande sporen van de lijnen 24/25 enerzijds en vervolgens de nieuw aangelegde sporen anderzijds. Beide foto's eveneens van Raf Bonte.

Rechtzetting: in ons vorige nummer publiceerden we op blz. 15 een foto van PCC 7158 met daarbij als plaatsbepaling stelplaats Woluwe. Het betreft hier evenwel de nieuwe tramstelplaats van Haren.





125^e verjaardag U.I.T.P.

Op 19 september 2010 mocht de U.I.T.P. 125 kaarsen uitblazen. Dit werd naast de nodige lezingen uitgebreid gevierd met medewerking van het trammuseum van Woluwe (MSVB). Zij lieten niets onverlet om voor iedereen een fantastische tramdag in te richten, zowel voor de personaliteiten, het "gewone" publiek, als voor de echte liefhebbers.

De foto's van deze en de twee volgende pagina's werden gemaakt door Eddy Cassiers, de foto onderaan op deze bladzijde is echter van Luc Couscheir.

Amsterdam zond de 533. Deze 3-assige tram werd gebouwd in 1950 bij Werkspoor / Smit.



Den Haag stuurde zijn 1024, als PCC voelde hij zich hier werkelijk thuis. De tram werd in 1952 gebouwd door La Brugeoise / Acec te Brugge.



Rotterdam vaardigde een combinatie motor- en bijwagen af, de 515+1001. Motorwagen 515 en bijwagen 1001 werden in 1931 gebouwd door Werkspoor / SSW.

Naast de eigen historische wagens van het MSVB reden er ook moderne MIVB trams. Het summum vormden natuurlijk de uitgebreide reeks buitenlandse trams. Deze waren al gedurende de voorgaande weken en dagen verzameld in Woluwe. Om het feest compleet te maken was er die dag gratis vervoer. Een overzicht van wat er die dag zoal te zien was aan buitenlandse trams.

Vanuit Italië kwam de Milanese 1503. deze tram werd enkele jaren geleden in vrijwel originele toestand teruggebracht en gebruikt voor rondritten.



Vanuit Parijs werd deze kloeke 4-asser naar Brussel teruggestuurd. Hier werd deze tram gerestaureerd en reed toen samen met de RELSE 321 nog ritten tussen Woluwe en Tervuren. Deze tram is inmiddels al meer dan 100 jaar oud, hij werd gebouwd in 1907 bij CGPT. Zijn oorspronkelijk nummer is 589.



Nantes zond de 144 eveneens terug naar Brussel want deze tram werd hier gerestaureerd met gebruikmaking van een onderstel van een MIVB tram.





Tram 490 is afkomstig uit München. Deze tram werd uitverkoren door het echte VIP-gezelschap om zich naar Tervuren te verplaatsen. Deze 4-asser werd oorspronkelijk gebouwd in 1911 bij Böker. In 1955 kreeg hij een nieuwe opbouw.



Tram 4098 maakte de lange verplaatsing vanuit Wenen via Parijs. De 2-assige tram van het type M werd gebouwd in 1929 bij Lohner.



De buitenlandse gasten:

533	Amsterdam - Nederland
1024	Den Haag - Nederland
515+1001	Rotterdam - Nederland
1503	Milaan - Italië
144	Nantes - Frankrijk
505	Parijs - Frankrijk
490	München - Duitsland
4098	Wenen - Oostenrijk
321	RELSE Liège - Seraing

(weliswaar afkomstig uit België, maar normaal tentoongesteld in het museum NATALIS te Liège)

Altijd impressionant is deze 321 van de Liège - Seraing (RELSE). De tram werd gebouwd in 1935 bij La Brugeoise / Nicaise & Delcuve.

Het trammuseum MSVB en de MIVB brachten zowat alles wat kon rijden op de baan, van het alleroudste tot het allernieuwste, inclusief enkele autobussen.

Alle foto's op deze bladzijde van Luc Couscheir.



In schril contrast met de foto's op de vorige bladzijden staat deze pas afgeleverde 3072.



Eén van de ter versterking ingezette museumautobussen was de veteraan 8024, een Brossel-Leyland-Ragheno A96 DAR.



Ook aanwezig was de enige actieve dubbelgelede autobus in België. Deze AGG300 van de TEC-Liège is tijdens de schoolperiode te zien op lijn 48 tussen het centrum en de Universiteit.

DIESELCLUB STACA

Mercedes O405G 3303 26

Op 28 augustus 2010 werd er een afscheidsrit ingericht met deze 22 jaar oude gelede autobus. Zij was in 1988 de allereerste gelede autobus van dit type in België en kwam in dienst bij de bekende pachter Staca uit Kortenberg met het contractnummer 9654 26. Meestal was de bus te zien op de lijnen (3)10, 335 en 358 rond Leuven. Van dit type autobus reden er ongeveer 25 stuks in België, deels tweedehands. Staca kocht in 1999 één van de laatste nieuwe autobussen van dit type. Na de O305 en O305G van de eerste generatie (Duitse) standaardbus, uit de periode 1967-1987 kwam er vanaf 1984 de tweede generatie op de markt, met de typebenaming O405(G), vanaf 1989 gevolgd door de lagevloerversie O405(G)N. Vanaf 1996 kennen we de derde generatie O530(G)N, beter gekend als Citaro en de hogevloerversie Conecto.

Vedette van de dag was de 3303 26. Brussel metrostation Roodebeek. Lijn 359 is een deeltraject van de hoofdlijn 358 Brussel – Leuven.

Oud en nieuw voor de garage van Staca te Kortenberg. Links Citaro 3302 55, rechts de 3303 26.

Met dank aan de inrichters, De Lijn Vlaams-Brabant, Staca, chauffeur Robin Van De Ven en vrienden.

Alle foto's Luc Couscheir, 28/10/2010.

Gedurende onze rit brachten we ook een kort bezoek aan de stelplaats Leuven van De Lijn. Daar kregen we van de verantwoordelijke een toelichting aangaande de hybride aandrijving van de nieuwe autobussen, gevolgd door een minirondrit door de stelplaats.

Splinternieuw is de recentelijk geleverde 5350, een A300 Hybride



A120 IC 2255-2274

Op 23 oktober werd er door V.Z.W. Nostalbus een afscheidsrit ingericht. Van deze autobussen reed de eerste helft in West-Vlaanderen, de andere helft in de regio Charleroi. Het was oorspronkelijk de bedoeling om deze rit gezamenlijk te maken met een bus uit die regio, maar de inrichters kregen te horen dat dit wegens "geen chauffeur beschikbaar" niet kon doorgaan. Maar geen nood, de toegang tot de stelplaatsen werd ons wel gegund. Voor de gelegenheid werd de "vlaamse" 2274 omgetoverd in de "waalse" 2275 en werd ze vooraan zelfs van de oorspronkelijke nummer-plaat voorzien. Het zijn de details die het hem doen, maar de veelvuldig gepasseerde politiepatrouilles hadden natuurlijk niets in de gaten. Momenteel rijden er nog 10 exemplaren in Charleroi. Ze zijn nog enkele tijd noodzakelijk omwille van de brand in de stelplaats Genson, waarbij er 22 autobussen verloren gingen.

Ex-Bruggeling 2274 (Nostalbus) werd aan het station Charleroi-Sud van een lokale film voorzien.

Dezelfde autobus (let op het nummer en de nummerplaat) tussen lokale soortgenoten in de stelplaats van Jumet.

Met dank aan de inrichters en chauffeurs.

Alle foto's Luc Couscheir, 23/10/2010.

Ten gevolge van de brand in de stelplaats Genson kreeg de TEC-Charleroi hulp van collega's uit Hainaut en Liège. De 7010 is een A600 (ex STIL 423).



VeBOV UITSTAPPEN

BRUSSEL

Ter gelegenheid van de Algemene Vergadering van VeBOV op **zaterdag 12 maart 2011** richten we na de middag een extra tramrit in op het Brusselse tramnet. De hoofdmoot vormen de nieuwe realisaties van de laatste jaren en tegelijkertijd het afscheid van de "gele" schildering. Inderdaad, met de instroom van nieuwe reeksen 3000 en 4000 zijn niet enkel de kleine 7000-en verdwenen maar wordt er nu ook al flink geschift in de reeks 7700. De 2000-en en 7900-en zijn nu vrijwel allemaal in de nieuwe kleur. Enkel in de reeks 7700 rijden nog een behoorlijk aantal trams in de "rechthoek op punt" schildering op het tramnet. Hiervan krijgt ongeveer de helft nog een technische aanpassing, de andere staan op de nominatie voor afvoer in de komende maanden.

Deelnemers aan de A.V. betalen 12 €. Andere belangstellenden die enkel de tramrit wensen mee te doen betalen 15 €. Afspraak om 13.30 en betaling ter plaatse bij het opstappen ter hoogte van de portiersloge van de stelplaats Haren (lijn 55). In geen geval wordt het stelplaatsterrein betreden. Bij het einde van de rit is er mogelijkheid om in één van de stations van de Noord-Zuidverbinding uit te stappen.

DIESELCLUB A600

We plannen op **2 april 2011** een (afscheids) rit met één van de laatste handgeschakelde A600 autobussen. Momenteel lopen de onderhandelingen nog. Richtprijs 15 €. Meer nieuws over deze uitstap komt later op onze website. (zie colofon blz. 2).

VOORAANKONDIGING UITSTAP FRANKFURT

De hogesnelheidslijn naar Frankfurt stelt ons in staat om ruim 8 uur ter plaatse te zijn om de trams en de U-Bahn te verkennen. Als datum prikken we **zaterdag 4 juni 2011**. We hadden nu reeds graag naar uw interesse gespeeld voor deze uitstap, en dit schriftelijk ten laatste op 31 januari 2011 op ons verenigingsadres. De richtprijs is 100€. Belangstellenden die vermindering genieten, gelieve dit te vermelden.

UTRECHT

In samenwerking met MOBOV en TTO brengen we een bezoek aan Utrecht op **zaterdag 28 mei 2011**. Op het programma staan ondermeer de Sneltram Utrecht – Nieuwegein en het Nederlandse Spoorwegmuseum. Voor onze belangstellende dames is er in Utrecht uitgebreide shoppingmogelijkheid, ze hoeven zelfs het stationsgebouw niet uit. Ook voor de dieselfreaks is er veel te zien in Utrecht. Omwille van de prijs en de beschikbare tijd gebeurt de verplaatsing ook deze keer per touringcar. We passen hetzelfde concept toe als in 2010 met onze reis naar Wuppertal. Opstapplaatsen zijn ook dezelfde, Gentbrugge, Antwerpen Crowne Plaza-hotel en Berchem station. Op de terugweg is er gelegenheid tot het nuttigen van een maaltijd. De maximumprijs all-in is 50€ (exclusief maaltijd). Inschrijven en betaling op het bekende VeBOV-adres en rekeningnummer (zie colofon blz. 2) met vermelding van de gekozen opstapplaats.

VeBOV-rit met PCC 7001

Op zaterdag 16 oktober waren een 35-tal tramfanaten present voor een uitgebreide rit met PCC 7001. Naast onze eigen leden hadden we ook belangstelling vanuit Brussel, Wallonië en uit Nederland. De rit had als thema: plaatsen waar de crème 7001 zelden of nooit te zien is. Dat zijn in de eerste plaats natuurlijk de premetrolijnen. Jammer genoeg was er geen mogelijkheid om foto's te nemen in de ondergrond. Dit

werd daarentegen ruimschoots gecompenseerd op de bovengrondse lijnen en diensttrajecten. De rit bracht ons eerst in de oude binnenstad. Als eerste fel gesmaakt toemaatje volgde een doortocht langs Punt aan De Lijn. Via Keizershoek en Sportpaleis ging het vervolgens naar het Wim Saerensplein. Amper één week na de ingebruikname van de nieuwe sporen reden we als eerste (?) met een PCC door de nieuwe lus. Daarna kwam de helling Mercatorstraat aan bod en ging het via lijn 8 richting Groenplaats voor de middagpauze. Na de middag kwamen nog de meeste andere bovengrondse lijnen aan bod. Tenslotte ging het via de lijnen 2 en 3 naar de terminus aan de grens van Oost-Vlaanderen. Ondanks de drukte konden we onze vooropgezette timing minutieus volgen, wie doet beter?

Met oprechte dank aan onze professionele trambestuurder Dennis, De Lijn voor de positieve medewerking, maar ook aan alle deelnemers voor de aan de dag gelegde discipline.

Foto voorpagina:

Het robuuste front van de NMBS 08503 siert deze keer onze voorpagina. Momenteel lopen de eerste proefritten op het net o.a. met het stel 08501. We komen hier zeker nog op terug. Foto Eddy Cassiers, Innotrans Berlin 25/09/2010.

Foto achterpagina bovenaan:

Tijdens onze geslaagde VeBOV-rit van 16 oktober 2010 suggereert de 7001 reeds een toekomstbeeld dat binnen afzienbare tijd alledaags zal zijn: tram 5 naar Wijnegem! De verlenging vanaf de (vernieuwde) keerlus Wim Saerensplein via de Ruggeveldlaan naar de August Van de Wielelei schiet immers goed op. Foto Eddy Cassiers.

Foto achterpagina onderaan:

MIVA 446 of ex MIVB 8449 is een Fiat Van Hool HA U ST9 die werd gebouwd in 1969 en in 1985-86 nog tijdelijk in Antwerpen werd gebruikt. Niet alleen de autobus is al 25 jaar ter ziele, maar sinds 1 november 2010 ook lijn 27. Hoek Camille Huysmanslaan en Jan De Voslei, 26 februari 1985, foto Luc Couscheir.



Een halve eeuw oud, maar still alive and kicking, onze 7001! Doortocht onder de Chinese Poort aan het Kon. Astridplein op 16 oktober 2010. Foto Eddy Cassiers.

