



RAIL-REVUE

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

Zesentwintigste jaar – Nr. 2

April – Mei - juni 2011

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 2011: België 21€, andere landen 25 €

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
Herinneringen aan de AR's (deel 3)	4
Rail-Actueel - NMBS	8
De Lijn	12
Luxemburg	18
VeBOV - uitstappen	20
Verslag Algemene vergadering	21

Werkten mee aan dit nummer:

Eddy Cassiers
Jacques Cohn
Luc Couscheir
Erik Heylen
Gunther Beckwee
Noël Suys
Jan Vandecandelaere
Ronny Van Hée

Afsluitdatum voor redactionele bijdragen volgend nummer: **15 augustus 2011**



www.XPO.BE

ZOMERVAKANTIE 2011

**GESLOTEN
2 TOT 24 JULI**



VERENIGINGSNIEUWS

Jammer genoeg beginnen we deze Rail-Revue met enkele droevige mededelingen. De voorbije weken gingen enkele ook in onze kringen gekende mensen van ons heen.

Op 8 april overleed Thérèse Debuy. Zij stond jarenlang haar echtgenoot bij met de productie van Rail-Revue. Telkens als we haar ontmoetten zagen we een erg relativerende en optimistische dame voor ons. Ook later, na de opruststelling, kwamen we nog regelmatig met haar in contact en werden we altijd gastvrij ontvangen met een koffie en een taartje. Velen in ons hobbywereldje, of het nu Vlatam, BVS/SDP of nog andere verenigingen of vrienden betreft, zullen haar herinneren als een goedlachs persoon.

Amper enkele dagen later overleed op 77-jarige leeftijd de vader van onze penningmeester Ronny Van Hée. Alhoewel niet echt gekend in ons midden, heeft hij tijdens zijn leven en beroepsbezigheden, zijn bekenden de waarden voor het leven meegegeven.

Minder gekend in ons hobby, maar des te meer bij het grootbedrijf, bij de NMVB en later nog De Lijn, ontviel ons op 27 april de heer Louis Boogaerts. Louis was de vader van onze oud-voorzitter en VeBOV-er van het eerste uur Robert (Bob) Boogaerts.

Aan alle familie en vrienden bieden we onze welgemeende blijken van deelneming aan.

Maandelijks bijeenkomsten

De 4^e vrijdag in zaal "Paroza", Bacchuslaan 67 te Berchem. Aanvang om 20 uur.

- 24 juni Wilfried Behaegel brengt ons het vervolg van zijn voorstelling van maart. Hoofdthema is de viering 125 jaar Kusttram van vorig jaar.
- 23 september Stefaan Pittomvils brengt ons een bloemlezing van het gebruikte materieel in de periode 1970-1990.
- 28 oktober Ronny Van Hée neemt ons mee richting Den Haag, Brussel en Duitsland met gevarieerde trein- en trambeelden.
- 25 november Voor de treinliefhebbers: Wilfried Behaegel vergast ons op beelden van de Bernina Express, de B.L.S. en van de Orient Express.
- **16 december** Dia-, video- en dvdverkoop. Ten titel van experiment dit jaar ook open voor andere met het hobby gebonden voorwerpen zoals bvb. tijdschriften.

Zoals elk jaar zijn er in juli en augustus geen vergaderingen.

Agenda

Hieronder vindt u een lijst van evenementen die de tram-bus- of treinliefhebber kunnen interesseren. Zij werden ons door diverse verenigingen meegedeeld. Voor meer inlichtingen kan u terecht op de vermelde internetadressen. Om te worden opgenomen in een volgende lijst volstaat het ons in te lichten tegen de afsluitdatum vermeld op bladzijde 2.

- za. 2 juli Busrit Mattheesen Rooseveltplaats Antwerpen
10 uur info@nostalbus.be
- za. 2 en zo. 3 juli Scheldeland in Stoom www.stoomtrein.be
- do. 21 juli Speciale trein Brussel – Spontin www.pftsp.be
- za. 6 augustus Trammelant De Haan www.ttonoordzee.be
- za. 13, zo. 14 en ma. 15 augustus 150 jaar spoorlijn Gent
- Eeklo www.stoomcentrum.be
- Tramfestival AsVi, Thuin
- Stoomspektakel Ciney – Spontin www.pftsp.be
- za. 3 september Opendeur Poldertram Lochristi
stefan.justens@telenet.be

za. 10 september Opendeur Saint-Ghislain www.pftsp.be

zo. 11 september Tramfestival TTO De Panne

www.ttonoordzee.be

za. 24 en zo. 25 september Stoomfestival Mariembourg
vzw CFV3V

za. 1 oktober Busrit Communo 10 uur Rooseveltplaats
info@nostalbus.be

za. 22 oktober Busrit Alpaerts 10 uur Mechelen
info@nostalbus.be

Van vr. 21 tot woe. 26 oktober heeft in Kortrijk-XPO het tweejaarlijkse Car- en Autobussalon Busworld plaats.

Website

We willen er onze lezers nogmaals op attenderen dat ze zich kunnen aanmelden op onze website. Ze ontvangen dan gratis bijkomende of dringende informatie in verband met onze hobby en activiteiten.

Lezersreactie

Ons lid Walter Weyts uit Brugge zond ons het volgende:

Op de laatste bladzijde van Rail-Revue 4 van 2009 verscheen een mooie foto genomen na een trambotsing en afkomstig, volgens de toen gegeven informatie, uit het archief van Jacques Cohn. Nu vond ik bij mijn zoon die in Alveringem woont, een in die gemeente voor dit jaar uitgegeven kalender waarop diezelfde foto voorkomt, maar wel iets ingekort. Ik stuur u daarvan een afdruk omwille van de begeleidende tekst die de foto nog interessanter maakt. Misschien kan die bijkomende informatie opgenomen worden in het tijdschrift. De tekst op de kalender is tegelijkertijd een fantastische illustratie van de toenmalige maatschappij.

"Op maandagmorgen 28 augustus 1911 werd Alveringem opgeschrikt. Een tram komend uit Lo en een goederentrein vertrokken in Fortem en speciaal ingelegd voor de paardenfeesten in Elverdinge, reden langs de Lovaart frontaal op elkaar in. Honderden kijklustigen snelden te voet of per fiets naar de plaats van het ongeval. Er waren een twintigtal gewonden. Met drie daarvan was het deernis gesteld. Ze kregen de heilige sacramenten toegediend. De woensdag na het ongeval trokken ongeveer 300 inwoners van Fortem en Alveringem in bedevaart naar Izenberghe om de genezing der gewonden af te smeken."

Bedankt voor deze interessante en bijkomende informatie.

Foto voorpagina:

Een trein bestaande uit ÖBB-rijtuigen rijdt op 23 april 2011 in het Belgische Duffel over de Netebrug. De door een Traxx getrokken trein was de IC-B 9221. foto: Noël Suys

Foto achterpagina bovenaan:

Ter hoogte van de halte Sportpaleis staat al vele maanden werkmaterieel afgesteld ten behoeve van de vernieuwingswerken in de premetrostations. Onlangs kreeg dit lokje van de firma Franki een opknappbeurt. Deze krasse veteraan is inmiddels, zoals de eerste Antwerpse PCC's, een halve eeuw oud. Hij is afkomstig van de Hohenlimburger Kleinbahn.

Foto achterpagina onderaan:

De "Dieselclub" hield op 20 februari een rit met de 4 887 van de TEC Namur in de streek van Florennes. Hier poseert hij voor de brug over de Maas te Heer-Agimont. Op de andere oever ligt "La douce France". Beide foto's Luc Couscheir.

**Herinneringen aan de AR's
van de Buurtspoorwegen
Deel 3 (vervolg van vorig nummer)
© foto's en tekst: Jacques Cohn**

FOTO 13

ART. 89 in september 1964 te Péronnes, op weg naar Estinnes.

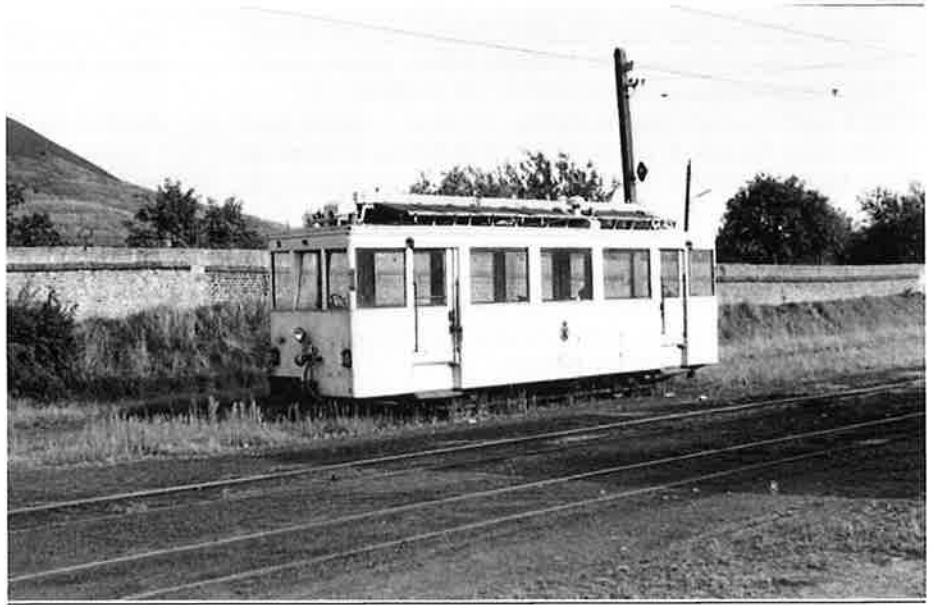


FOTO 14

ART. 90 met half weggeknipte rem-slangen en lege filmkast in januari 1969 te Wolvertem. De afbraak van de Londerzeelse lijn was begonnen.

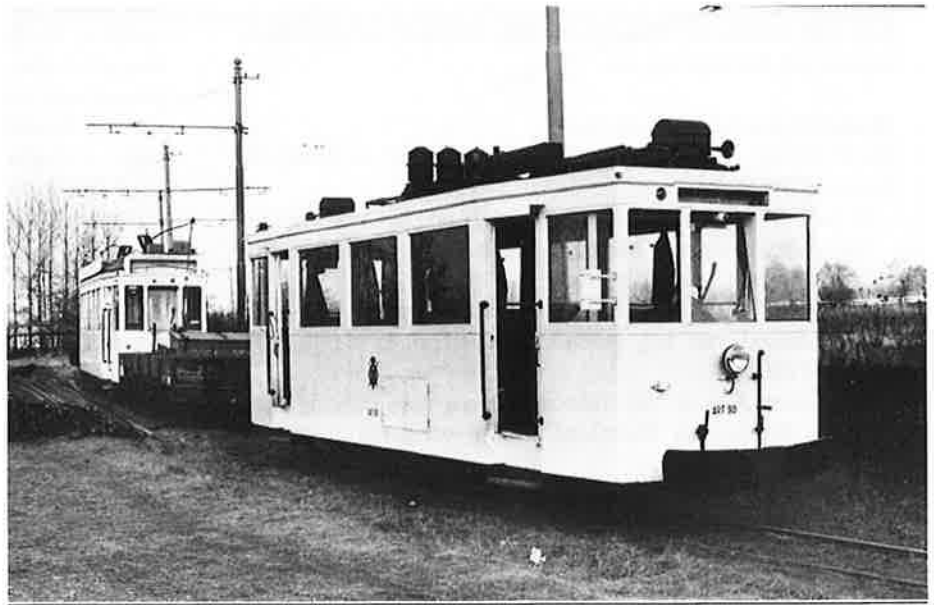


FOTO 15

AR. 92 in Destelbergen. Hij zal langs Wetteren naar Overmere en Hamme vertrekken. Achter de AR. zien we nog een stukje van de goederendienst-motorwagen 9501.





FOTO 16

ART.96 voor een goederentrein te Eizeringen in 1951.

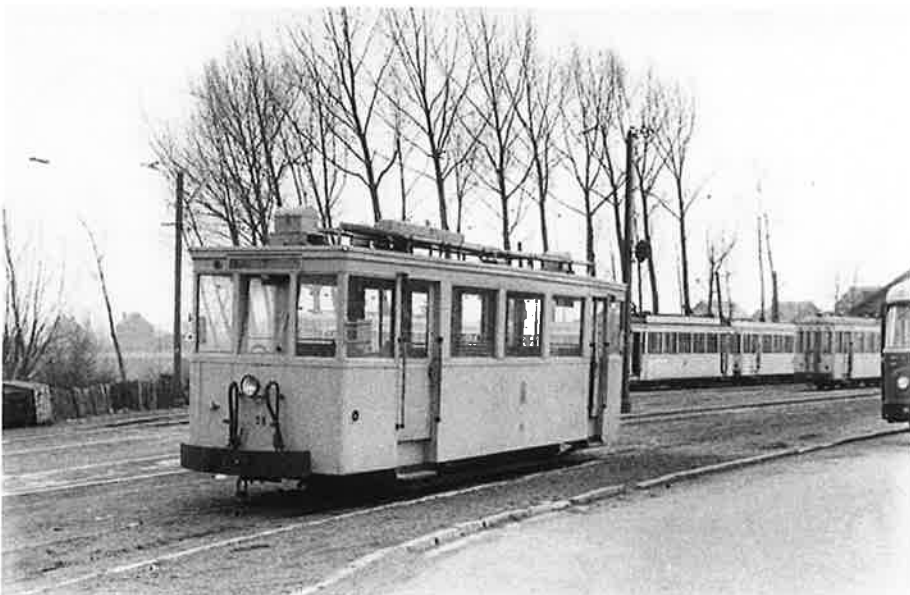


FOTO 17

Dezelfde 96 (ART. werd weggelaten) in de stelplaats Leerbeek in maart 1968, dus 17 jaar later.



FOTO 18

In 1958 is de AR. 99 druk bezig met het ontmantelen van de lijn Deerlijk – Kortrijk. De AR rijdt hier in de richting van Harelbeke en Kortrijk.

FOTO 19

141 (zonder "AR") staat te Wellin in augustus 1955 in afwachting van vertrek naar Grupont. De reizigers zijn reeds ingestapt.



FOTO 20

Op de van de rest van het net geïsoleerde lijn Lierneux – Vielsalm is de AR. 144 gereed om vanuit het station Lierneux naar Vielsalm te vertrekken, juli 1958.

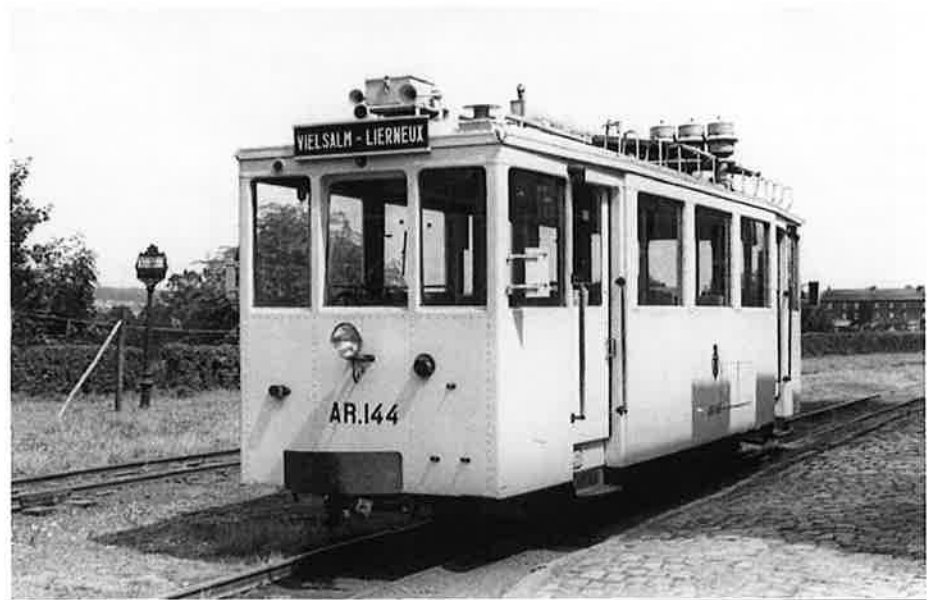


FOTO 21

September 1952: AR. 150 is zojuist vanuit Martelange door de Ardense bossen in de richting van Bastogne vertrokken.





FOTO 22

In 1955 is men met het opbreken van de sporen in het station van Tongeren begonnen, met bijstand van de AR. 155, zoals gebruikelijk in het crème-rood geschilderd.

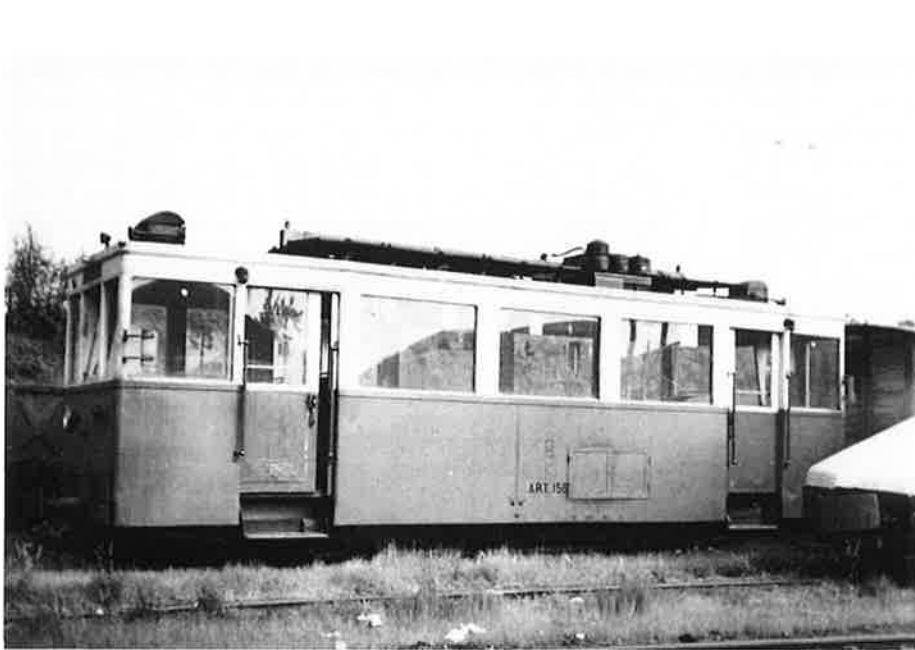


FOTO 23

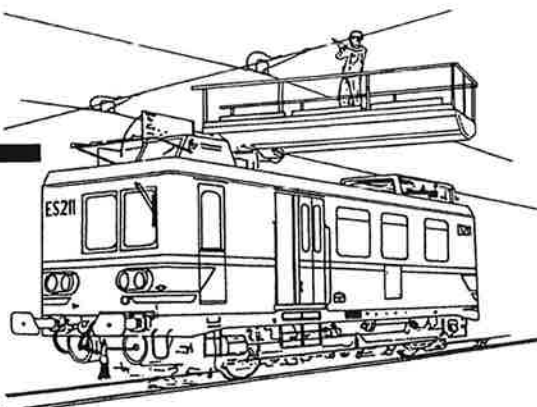
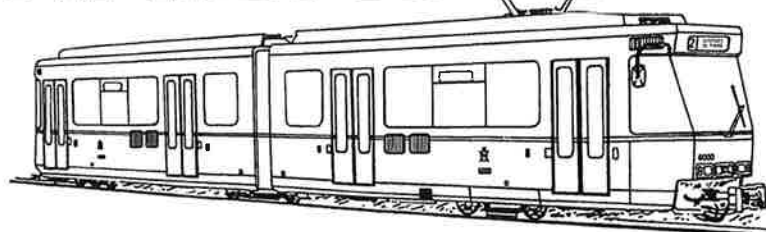
Na de AR. 155 van de vorige foto zien we hier zijn broer AR. 156, eveneens in het crème-rood van de Maaseikse lijnen. Hij staat op één van de afstelsporen te Oreye, naast de neus van de Hasseltse slijptrein, beide in droevige afwachting van het einde. Mei 1956.



FOTO 24

En toch heeft de AR. 156 nog tot november 1959 overleefd en staat hier op een ander "kerkhofspoor", ditmaal te Jemeppe-sur-Meuse, op een sprongetje van een ander NMVB-buitenbeentje, de "mixte" bijwagen 2044 met een afdeling voor reizigers en een bagageafdeling.

RAIL-ACTUEEL



INFRASTRUCTUUR

LIJN 15

Op de lijn 15 Antwerpen – Mol gaat men in Herentals voor de industriële lijn 207 van Herentals-Wolfstee naar Geel-Zittart een rechtstreekse vertakking in de richting van Antwerpen aanleggen. Op die manier wordt er een rechtstreekse verbinding geschapen tussen Antwerpen en de industriële lijn langs het Albertkanaal, waar enkele chemische bedrijven gesitueerd zijn. Nu kan dit enkel na omvangrijke rangeerbewegingen in het vrij drukke station van Herentals waarna er achterwaarts tot de huidige vertakking gereden wordt. Vandaar gaat het over het restant van de oude lijn 29 (naar Aarschot) om dan vervolgens terug voorwaarts de vertakking van lijn 207 te nemen richting Zittart. Omgekeerd worden de goederentreinen achterwaarts op tegenspoor opgeduwd naar Herentals. Met de nieuwe vertakking wordt dit in de toekomst veel eenvoudiger voor de betreffende treinen. In april 2011 werden gedurende drie weekends op lijn 15 de nodige wisselverbindingen geplaatst.

LIJNEN 25 en 27

In Duffel gaat men verder met de vernieuwing van de Netebruggen. De tweede nieuwe boogbrug is al in ruwbouw klaar en wordt momenteel verder afgewerkt. Behoudens onvoorziene omstandigheden hoopt men ze al in het najaar op haar definitieve plaats te kunnen plaatsen. (zie ook in ons vorig nummer)

DIABOLO

De werken aan deze nieuwe spoorverbinding die onze "Nationale Luchthaven" van Zaventem met enkele belangrijke steden rechtstreeks gaat verbinden verlopen voorspoedig. In Mechelen heeft men al een volledig nieuwe vertakking van de nieuwe lijn 25N en de oude lijn 25 aangelegd. De bovenleiding is er vrijwel afgewerkt tussen Mechelen en het eigenlijke diablo-complex. Op de middenberm van de E19 autoweg ligt nu een nieuwe spoorlijn. Het was ooit de bedoeling om op deze erg brede middenberm een soort "super" autostrade te maken, met enkel opritten te Antwerpen, Mechelen en Brussel. Een aantal bermen en kunstwerken liggen er ongebruikt bij en zijn nog altijd te bewonderen. Een tiental jaar geleden werd er dan maar het langste, maar tevens smalste bos van Vlaanderen (of van de wereld?) geplant. Tussen Mechelen en Mechelen moest dit na enkele jaren al plaats maken voor de nieuwe spoorverbinding. Langs de andere kant van het diablo-complex, in Schaarbeek en Evere, zijn de werken aan de nieuwe viaducten boven de Werkplaats Infrastructuur

en de opstelbundels Schaarbeek bijna klaar. Vanaf augustus hoopt men daar dan te beginnen met het plaatsen van de sporen en de bovenleiding. In juni 2012 zou alles gereed moeten zijn.

WESTERSCHELDETUNNEL

Op maandag 16 mei 2011 is het eerste boorschild, gebruikt voor de aanleg van deze meer dan zes kilometer lange tunnel, op de rechter Scheldeoever aangekomen. "Wiske" deed er iets meer dan een jaar over om de tunnel te graven. Eens op kruissnelheid gekomen vorderde men tot ongeveer 18m per dag. Haar broertje, néé, niet "Suske" maar wel Schanulleke, volgt een dikke maand later, ergens in juni. Zij lopen allebei niet enkel onder de Schelde maar ook onder dokken, sluizen, kanalen en industriële installaties. De tunnels vormen het sluitstuk van een geëlektrificeerde goederenspoorlijn tussen het vormingsstation Antwerpen-Noord en de goederenbundel Kallo-Zuid op de linker Scheldeoever. Met deze ongeveer 16km lange lijn hoeven er per dag ongeveer 100 treinen niet meer de omweg via Berchem, de Kennedytunnel en lijn 59 te maken. Zij maken op die route plaats voor het reizigersverkeer. De lijn moet al in 2014 in dienst komen. Prijs voor al dit moois: 765 miljoen euro, zonder intresten. Het hele project werd gebouwd als Publiek-Private-Samenwerking (PPS), een samenwerking (lees: lening) door de banken en de Vlaamse en Federale overheid. TUC-Rail, het spoorbouw filiaal van de NMBS was de toezichthouder en coördinator van deze werken. Later gaat Infrabel, zoals de andere spoorlijnen, de nieuwe verbinding onderhouden en ter beschikking stellen van de diverse operators.



EXPLOITATIE

EXPLOITATIE / INCIDENTEN

HSL te laat of defect, slaap rustig in een ligrijtuig in Brussel-Zuid. Dit aanbod was op 18 februari geldig voor de reizigers van de laatste Thalys met fikse vertraging uit Amsterdam op weg naar Paris. Daar er inmiddels werken waren aangevat in Frankrijk mocht de trein niet verder en daarom had men er niet beter op gevonden dan de 200-tal reizigers slaapaccommodatie aan te bieden in enkele ligrijtuigen aan één van de perrons te Brussel-Zuid. Volgens Thalys waren er in de stationsomgeving blijkbaar geen hotelplaatsen meer beschikbaar.



Een vervolg op de foto's verschenen in ons vorig nummer, deze beelden van de bouw van de tweede brug over de Nete in Duffel. Al deze foto's werden gemaakt op 23 april 2011 en zijn van de hand van Noël Suys, zowat onze plaatselijke correspondent.

We zien links op de foto op de brug in aanbouw voor lijn 25. Rechts de al eerder geplaatste brug voor lijn 27. We kijken hier in de richting Antwerpen.



Vanaf de Stockletlaan kijken we nu in de richting van Mechelen. De brug staat nog in de steigers op de rivieroever en wordt in het najaar op haar definitieve plaats over de Nete geschoven. Op de voorgrond is men inmiddels al begonnen met het ophogen van de bedding voor lijn 25.



Nogmaals een zicht op de in aanbouw zijnde brug voor lijn 25. Duidelijk te zien zijn de hulppijlers die zijn gebruikt bij de constructie van de brug. Zij moeten dienen om de brugdelen tijdens het bouwen en plaatsen te ondersteunen. Eens alles op zijn definitieve plaats ligt, worden deze verwijderd. Op de oude sporen rijdt er een Benelux of IC-B 9221 richting Amsterdam (vertrek Brussel-Zuid 11u18, aankomst Amsterdam om 14u09). De trein is gehoord door NS Hispeed en samengesteld uit ÖBB-rijtuigen. Opgelet, de bewuste trein rijdt niet gegarandeerd op deze dienst.

EXPLOITATIE / INCIDENTEN

In de late namiddag van zondag 13 maart 2011 is er brand uitgebroken in het seinhuis van Etterbeek. Dit seinhuis bedient een gedeelte van lijn 161 Brussel – Namur en lijn 26 Schaarbeek – Halle. Ook op de verbindinglijnen 26/2 en 26/3 was er tot de avond totaal geen treinverkeer mogelijk. De IC-treinen en internationale treinen richting Namur en Luxembourg werden via de lijnen 36 en 139, dus via Leuven omgeleid. Voor het lokale verkeer werden er pendelbussen ingelegd. Maandag was er gelukkig al terug, zij het beperkt treinverkeer mogelijk. De P-treinen werden evenwel geschraapt en er moest aan beperkte snelheid “op zicht” gereden worden aangezien de seinen nog gedoofd waren. Wat lijn 26 betreft, daar werden de CR-dienst Braine l’Alleud (Eigenbrakel) – Aalst over lijn 28 naar Brussel-West omgeleid en nam daar zijn begin- of eindpunt. Tussen Brussel-Zuid en Eigenbrakel reden er dan in de spitsen aparte treinen die vanaf Linkebeek in die stations stopten die normaal door de CR richting Aalst bediend werden.

De treinen op lijn 26 die normaal vanuit Mechelen via de lijnen 26/2 en 26/3 Etterbeek bedienden reden nu rechtstreeks richting Halle. Vanaf dinsdag 26 april heeft men de L-treinen reeks 33XX Mechelen (in de spits), Vilvoorde tijdens de daluren naar/van Halle gewijzigd. Deze reeks rijdt nu naar Braine-l’Alleud in de plaats van Halle. Deze treinreeks bediende ook Etterbeek maar bediende nu vanaf Boondaal tot Braine-l’Alleud de stopplaatsen die daarvoor door de CR uit Aalst bediend werden. De stopplaatsen van Boondaal tot Halle die de reeks 33XX bediende zijn vervallen, maar hebben nog 2 treinen per uur.

Op woensdag 16 maart 2011, omstreeks 13u30 is er in Wambeek op lijn 50A Brussel-Zuid – Oostende, een grote kraan op de sporen gevallen, waardoor niet alleen de sporen geblokkeerd werden, maar ook de bovenleiding zwaar beschadigd werd. De machine werd gebruikt bij het op vier sporen brengen van lijn 50A tussen Brussel-Zuid en de vertakking Sint-Katherina-Lombeek (bij Denderleeuw). Daar dit incident in de namiddag gebeurde had dit zware gevolgen voor de avondspits. De meeste P-treinen via lijn 50A werden geschraapt. De IC-, IR- en CR-treinen werden vanaf Brussel-Zuid via lijnen 28 en 50 naar Dendermonde geleid en hadden vertragingen van 20 tot 45 minuten. Het getroffen baanvak is één van de drukste van België. Niet enkel de treinen richting Kust, maar ook die van lijn 89 richting Kortrijk passeren hier. In de daluren rijden hier 9 treinen per uur en per richting. In de spitsuren komen daar nog een aantal P-treinen bij. De volgende ochtend was er al terug één spoor beschikbaar waarover de treinen richting Brussel reden. Na de middag was lijn 50A weer volledig beschikbaar.

Op woensdagavond 30 maart 2011 werd op lijn 36 in de omgeving van Zaventem de bovenleiding over een afstand van bijna 2 km beschadigd. Daders waren twee locomotieven type 27 aan kop van een extra trein bestaande uit 15 rijtuigen. De twee loks gebruikten hun beide panto’s en waren nog aan het optrekken tot zo’n 120 km/uur toen de bovenleiding brak. Dit zou het gevolg zijn van een niet erg strak gespannen bovenleiding (het was toen al vrij warm tijdens die periode), waarbij de panto’s de “dansende” bovenleiding stuktrokken. Bovendien hebben enkele losgetrokken kabels enkele ramen van de rijtuigen vernield. De extra trein was samengesteld uit Duitse privé ligrijtuigen van Bahn Touristik Express uit Nürnberg. In de trein bevonden zich al 450 jongeren van

rond de 12 jaar uit Oost-Vlaanderen die met de organisatie Intersoc op weg waren naar de Ski-klassen. In Liège moesten er nogmaals 450 Franstalige kinderen opstappen. Nadat men de bovenleiding van de trein verwijderd had werd de trein naar Leuven gesleept waar deze nog zes uur heeft stilgestaan om de nodige herstellingen aan de rijtuigen uit te voeren. Een Duitse firma heeft tijdens de nacht nog per bestelwagen een vijftal ramen aangevoerd, waarna de herstelling direct begon. Toen alles terug in orde was kon de trein met ander tractiematerieel verder richting Liège. Gelukkig waren er onder de 450 gestrande kinderen geen slachtoffers en ze brachten vrij rustig aan boord van de trein de nacht door. Ook de Waalse kinderen bleven tijdens de nacht in het Luikse station. Zowel in Leuven als in Liège verleende het Rode Kruis bijstand. Door de bovenleidingbreuk was het treinverkeer op lijn 36 zwaar verstoord. De treinen werden omgeleid via lijnen 27, 27B en 53 of via Vilvoorde, Hofstade en Haacht. De volgende middag was alles hersteld en reed alles terug normaal. Door dit voorval was er vanuit Brussel ook geen treinverkeer mogelijk naar de Luchthaven. Opmerkelijk is dat deze extra trein naar Zwitserland via de lijnen 36 en 37, Aachen, Mainz en Freiburg reed en niet via Luxembourg en Frankrijk. Wellicht heeft dit te maken met financiële redenen en de origine van de rijtuigen.

Op maandagmorgen 2 mei 2011 rond 8u30 werd op lijn 15 de IR Neerpelt – Antwerpen met ongeveer 750 reizigers aan boord, in Nijlen geconfronteerd met een ernstig technisch defect. Een cardanas van één van de dieselmotorstellen reeks 41 was losgekomen en in de spoorberm gekatapulteerd met bijkomend een brand tot gevolg. Omdat men uiteraard niet verder kon heeft men de reizigers dan vrij vlot met vervangbussen geëvacueerd. Binnen het uur was (bijna) iedereen weg van de plaats des onheils en kon de interventieploeg de defecte trein wegslepen. Maar..., en dit is geen grap, de bijna 50 reizigers uit het laatste stel was men **vergeten**. De bewuste reizigers hadden veel geduld, maar na drie uur kregen die toch enigszins argwaan omdat zij rond het bewuste stel geen teken van NMBS-leven meer konden waarnemen. Met hun gsm’s zijn zij er toch in geslaagd om de NMBS diensten en/of de dispatching te bereiken. Aan de andere kant van de lijn dacht men in eerste instantie dat het om een grap ging. Na lang aandringen is de NMBS toch op onderzoek getrokken en ja, daar stond hij ergens in de vrije natuur, enkele stellen 41 voorzien van reizigers/figuranten. Zo’n twee uur na de anderen werden ook deze onfortuinlijke, inmiddels uitgehongerde reizigers geëvacueerd. Volgens een woordvoerder van de NMBS (en ook voor de rest van de bevolking) was het onbegrijpelijk dat dit voorval kon gebeuren en ging men onderzoeken of alle procedures wel goed gevolgd werden. De reizigers zouden wel kunnen rekenen op een zekere compensatie in verband met de grote (sic) vertraging. Rond 14 uur tenslotte, heeft men het defecte treinstel afgevoerd. Niet enkel het treinverkeer op lijn 15 was verstoord. Al die tijd waren er in de streek 7 overwegen geblokkeerd met een verkeerschaos tot gevolg, ook de opgeroepen brandweer had er last van. Misschien een idee voor een verfilming in de reeks “Seconds from disaster”?

Op vrijdag 28 januari ontspoorde in Pepinster omstreeks 10u30 het laatste rijtuig van de IC-A 507 op weg naar Eupen. Het ontspoorde rijtuig botste op Break motorstel 373 dat op het naastliggende spoor stil stond. Dit stel werd vrij ernstig beschadigd. Het treinverkeer was onderbroken tot de nacht

van zondag op maandag. Heel die tijd waren er autobuspendels tussen Liège en Verviers. De L-trein vanuit Liège reed maar tot Trooz en vervolgens verder met de vervangbus tot Verviers. De L-trein Welkenraedt – Spa-Géronstère werd gesplitst in twee delen. Tussen Welkenraedt en Verviers en tussen Pepinster en Spa-Géronstère reed de trein. In Pepinster komen de sporen vanuit Spa en Liège samen. Op het tussenliggende gedeelte Verviers – Pepinster moest men de vervangbus gebruiken. De om de twee uur rijdende IR-q Liège – Aachen reed men enkel tussen Welkenraedt en Aachen. In eerste instantie dacht men dat de oorzaak lag bij het eerste rijtuig achter de locomotief, maar na nader onderzoek bleek de oorzaak van de ontsporing een defecte wissel te zijn. Gelukkig reed de IC op het ogenblik van de ontsporing maar aan een snelheid van 40 km/uur.

DESIRO'S

Een zelfde verhaal lijkt zich voor te doen met de Desiro's. Daarmee is men ook al een jaar bezig met homologatietesten. Er komen twee versies. De 3000 Volt gelijkspanningsstellen reeks 08000 en de tweespannings-versie die ook geschikt is voor 25000 Volt wisselspanning, reeks 08500. De NMBS hoopt als deze stellen gehomologeerd geraken en op het net van Infrabel toegelaten zijn, ze eerst op de Athus – Meuselijn in te zetten voor de diensten Dinant – Libramont en Libramont – Arlon via Bertrix – Virton – Rodange – Athus. De dan overtollige dieselmotorstellen reeks 41 zouden naar Hasselt komen, waar er blijkbaar nu een tekort is. De mogelijkheid bestaat om Desiro's in te zetten op de IR-s Antwerpen – Noorderkempen (Brecht) via de HSL 4, omdat deze zijn voorzien van met ETCS 1 en zoals de nu ingezette M6-rijtuigen + loc reeks 13, een snelheid van 160 km/uur aankunnen.

HST-STELLEN REEKS 4800

Het wordt eentonig, maar ook de Belgisch-Nederlandse HST-stellen voor de verbindingen Brussel – Amsterdam en Brussel – Breda – Den Haag zouden inmiddels al bijna vier jaar moeten rijden. Nadat het eerste Fyra-stel door de Italiaanse fabrikant AnsaldoBreda al twee jaar te laat werd geleverd is er nog steeds geen definitieve homologatie. NS Hispeed, NS Internationaal en NMBS Europe hopen ze nu ter gelegenheid van de dienstregelingwissel op 11 december 2011 eindelijk te kunnen inzetten tussen Brussel-Zuid en Amsterdam.

Al gedurende meerdere maanden staat er onder andere in Antwerpen-Schijnpoot een Fyra-stel. Afwachten maar wat de nabije toekomst ons zal brengen op vlak van dit nieuwe materieel...

ÖBB RIJTUIGEN

Sinds 1 april, en dit is geen grap, rijdt er op de IC-B (de Benelux), een Oostenrijks stel mee in de basisdienst. Het betreft een trein samengesteld uit 6 internationale rijtuigen met compartimenten of afdelingen met zijgang. De reden of de oorzaak van deze maatregel is omdat sinds de bewuste datum, de Fyra treindienst via de HSL-Zuid verlengd werd van Rotterdam tot Breda en deze Nederlandse binnenlandse treindienst gereden wordt met de Nederlandse ICR-rijtuigen, geschilderd in de Fyra kleuren, dezelfde rijtuigen die al enige jaren te zien zijn in de Benelux. Door de verlenging tot Breda had men behoefte aan een bijkomend stel. Dit werd onttrokken aan de Beneluxdienst en daarvoor werd na een zoektocht op zijn beurt vervanging gevonden bij de ÖBB, waar sinds

dit jaar een aantal klassieke getrokken treinen werden vervangen door de nieuwe Railjet trek-duwstellen. Tot eind januari reden er regelmatig twee zevenrijtuigenstammen in de Beneluxdienst samengesteld uit NMBS I-6 of I-10 rijtuigen. In de jaren tachtig reden geregeld ook DB-rijtuigen mee in deze treinen. De oorzaak, dat men nog steeds met gesleepte treinen rijdt, is te vinden in het feit dat de echte Fyra-stellen nog altijd niet inzetbaar zijn. Met deze stellen van het Italiaanse AnsaldoBreda worden al drie jaar homologatieproeven ondernomen. Een nieuwe datum voor de indienststelling is de dienstregeling op zondag 11 december 2011. Heel de wereld kijkt er samen met ons naar uit. Zie ook ons titelblad.

I-6 en I-10 RIJTUIGEN

Sinds enige maanden zet men in de IC-A Oostende – Eupen en IC-O Brussel-Zuid – Maastricht één aangepast I-10 rijtuig in op sommige treinen die op deze diensten rijden. Men heeft vorig jaar twintig I-10 rijtuigen aangepast om tegen 200 km/uur te kunnen rijden. Dit rijtuig hangt men gewoonlijk juist achter de locomotief. Zo kan men sommige treinen langer maken of als reserverijtuig gebruiken ter vervanging van een I-11 rijtuig.

Sinds geruime tijd hangt men aan de P-treinen die in Vorst-rijtuigen of Schaarbeek vertrekken en uit M4 rijtuigen samengesteld zijn, ter vervanging van een defect rijtuig, een I-6 (ligrijtuig) of I-10 rijtuig. Deze kregen de voorbije jaren naast het gebruikelijke UIC systeem voor de deursluiting nu ook het Belgische systeem ingebouwd.

TYPE 18

Wat ook eindeloos lijkt te duren is de indienststelling van de 3-spannings Siemens E-locs van de reeks 18. Men is al twee jaar bezig met een testprogramma op het Belgische spoornet en in diverse testcentra in Europa. Dit terwijl soortgenoten van onze NMBS reeks 18 elders zonder problemen rijden, raken ze bij ons blijkbaar niet in dienst. Volgens sommige bronnen is de oorzaak hiervan te vinden bij de veelvuldige wijzigingen die de NMBS aan het oorspronkelijke en betrouwbare ontwerp liet aanbrengen.

Aangezien er in de werkplaatsen van Siemens geen plaats meer was om de al gefabriceerde machines te stockeren, maar die ook niet werden afgenomen door de NMBS, heeft men tientallen locs op een voormalig militair domein in de omgeving van het Duitse München afgesteld. De NMBS hoopte om met de zomerdienstregeling in juni al enkele 18-en op de IC-A Oostende – Eupen in te zetten. Er zijn er momenteel een 10-tal gehomologeerd, maar het is nog steeds twijfelachtig of zij echt vanaf dan in dienst komen.

N.S.



Op zondag 15 mei 2011 was het Open Wervendag. Bij die gelegenheid konden belangstellenden kennis maken met de nieuwe stelplaats Deurne. Duidelijk te zien zijn de werkplaatssporen.
Foto: Luc Couscheir.



Een zicht op een gedeelte van de uitrijwisselkam. Op de achtergrond bevindt zich de inritwisselkam, rechts van de foto is de Houtlaan (Wijnegem).
Foto: Luc Couscheir.



In mei werd er een aanvang gemaakt met de aanleg van een nieuwe terminus voor lijn 6 aan Olympiade. Het aankomstspoor wordt aangelegd boven de Bevrijdingstunnel. Voor de terugrit zal de tram langs de Kruishofstraat, achter het flatgebouw rijden.
Foto: Luc Couscheir, 25 mei 2011.





Op 3 april 2011 waren de tramsporen ook geplaatst in de Kruishofstraat. Op de achtergrond zal de tram linksaf draaien in de Populierenlaan. Op bijna diezelfde plaats, op een 100m rechts van de foto reden tot 1956 de tramlijnen 5 (Groenplaats) en 17 (Centraal station) naar Wilrijk.
Foto: Luc Couscheir.



Op buslijn 19 worden er tijdens de spitsuren verkorte diensten gereden tussen de Franklin Rooseveltplaats en de wijk Stuivenberg. Op 25 februari werd daarvoor Communo 3270 ingezet. Deze autobus rijdt normaal op de streeklijnen.
Foto: Luc Couscheir.



Een voorbeeld van een tram die een kleine oplapbeurt kreeg. Binnen werden de kunstlederen zetels vervangen door stoffen exemplaren. Vooral aan ramen en deuren werd wat roestvorming weggewerkt. Uiterlijk is er de schilderbeurt. De al behandelde trams kregen ter onderscheiding van de andere, tussen de voorruit en de koplamp, terug het kleine "snorretje" zoals in de beginperiode.
Hier de al behandelde 7041 op 4 februari 2011, aan de terminus Olympiade, een plaats die de komende maanden grondig gewijzigd wordt.
Foto: Luc Couscheir.



Antwerpen

Reclametrams

- 7003 MNM (radio) sinds februari 2011; ex Vans/Era
 - 7040 Mango sinds maart 2011; ex Levi's
 - 7043 SD-WORX sinds mei 2011; ex Blitz
 - 7051 Allo Telecom sinds april 2011; ex GVA
 - 7060 Jorssen BMW sinds maart 2011; ex Levi's
 - 7202 Soyjoy sinds mei 2011
- De 7201 Disney Channel en 7203 Converse verloren in de loop van april hun reclame outfit.

Kleine revisie PCC's

Aan de lijst van PCC's die de voorbije maanden een schilderbeurt en nieuwe stoffen zeteltjes kregen mogen de 7017, 7019 en 7002 worden toegevoegd. Enkele trams uit de eerste leveringen van 1960-61 ontbreken al meerdere maanden in het Antwerpse straatbeeld en ondergaan wellicht nu ook een zelfde behandeling (7010, 7021). De 7038, slachtoffer van een botsing die al sinds oktober 2010 in Hoboken stond, verhuisde richting PAL.

Ombouw Scharfenbergers ???

Deel 1:

Nog steeds circuleren er "geruchten" om (een gedeelte van) de PCC2's twee aan twee te koppelen en van een verlaagd middenstuk te voorzien. De 105 trams werden, op de twee prototypes 7100 en 7165 na, al begin jaren negentig, tussen 1993 en 1999, grondig gereviseerd.

7061 – 7100 werden geleverd in 1966, inmiddels 45 jaar oud, 7101 – 7125 werden geleverd in 1969-70, ook al ruim 40 jaar en de 7126 – 7165 werden geleverd in 1974-75, nu 35 jaar. Aan onze kust werden de eerste BN-trams al in 1994, dat is amper 15 jaar na hun levering, verlengd met een lagevloer middenbak. De voorgaande jaren hadden ze omwille van veiligheidsredenen hun koppelingen moeten afgeven. Al bij al is dit een maatregel om de explosieve reizigersgroei, vooral tijdens het toeristisch seizoen, te kunnen opvangen. We vragen ons af of het bricoleren aan bejaarde trams in de Scheldestad nog wel zinvol is. Zie ook de vorige alinea. Als dit gerucht toch geconcretiseerd wordt lijken ons enkel de "jongste" hiervoor nog in aanmerking te komen. Beter ware het geweest om wat sneller nieuwe en grotere trams te kopen.

Deel 2:

Amper hadden we het bovenstaande op schrift gezet of er verscheen een soort van bevestiging in de krant. Het is de moeite om even te citeren en een poging te doen om te begrijpen wat men bedoelt: "...: een tram in twee snijden, een platform met wielen aandragen en tussen de twee delen plakken, dak er op en hop: je hebt een nieuwe tram". Gelukkig is er ook nog de woordvoerder van De Lijn die

bevestigt dat een studie moet uitmaken of dit een realistische piste is. Eerste berekeningen hebben geleerd dat de beschreven methode ongeveer de helft goedkoper is dan een nieuwe tram, die dan wel minstens 35 jaar oud is. Een nieuwe tram kost 2,4 miljoen €.

"... Door een stuk tussen de twee helften te lassen, is de winst dubbel. De capaciteit vergroot, want de tram groeit van 15 naar 22 meter. En het middenstuk zou lager hangen, wat het opstappen vergemakkelijkt."

We proberen ons in gedachten dit bouwwerk voor te stellen: we nemen aan dat van de eerste tram het achterste platform en koppeling wegvalt en bij de tweede het voorste gedeelte. Tussenin komt dan een lagevloer middengedeelte, maar dat vergt dan wel **twee** geleidingen (analoog aan de BN's van de Kust). Hoe men dit met **één** geleiding wil realiseren is ons een raadsel. Dan komt daar nogal wat trappenlopen binnen in de tram aan te pas. Hoe de capaciteit groter wordt van pakweg 2 maal 13m (=26m) naar 22m is voor ons ook een voorbeeld van speciale wiskunde. Aan de Kust was er wel degelijk 8 à 9m winst met het **toevoegen** van het lagevloer middendeel. Of worden er wel degelijk twee geleidingen voorzien?

Nieuwe trams

In aansluiting met het voorgaande: "ze" komen in het najaar. Dan worden er 13 nieuwe Hermelijnen nageleverd. Zij zijn broodnodig voor de nakende verlengingen van het tramnet en om de reizigersgroei op te vangen.

Nog meer goed nieuws. Een half jaar nadien, omstreeks de tweede helft van 2012 is dat, zouden de eerste 21 trams van in totaal 88 nieuwe trams in Antwerpen worden geleverd. We gebruiken in de vorige zin welbewust het woord zouden want wellicht is het tijdstip van levering enigszins optimistisch. Er is sprake van dat een gedeelte van de 88 trams rond de 45m lang wordt. Dit is een lengte die in meerdere steden al een tiental jaar gebruikelijk is. In Budapest rijden er inmiddels al "super-Combinos" van 54 meter!

Trams naar de Kust

Niet enkel van toepassing op Antwerpen, maar ook op Gent, is de jaarlijkse tramverhuis tijdens de zomermaanden richting Noordzee. Oorspronkelijk waren daar de 10 "Pooltrams" 6332-6341 voorzien. In de zomer aan zee, de rest van het jaar in Gent. Inmiddels zijn het er 7 Antwerpse en 6 Gentse trams die de toeristen vervoeren. Telkens blijft er na de zomer van iedere soort één permanent aan de Kust om het personeel bij te scholen. Er is blijkbaar een getouwtrek op gang gekomen tussen de drie betrokken entiteiten. Gent wil ook tijdens de zomermaanden over meer grote capaciteitstrams beschikken. Dat is zeker begrijpelijk omwille van het belangrijk meerdaags evenement, gekend als de Gentse Feesten, waarbij gedurende twee weken hele mensenmassa's moeten worden verplaatst. (Procentueel beschikt Gent nu over ongeveer 65% grote trams, tegenover Antwerpen waar de verhouding vrijwel het tegenovergestelde laat zien, met bovendien een oudere leeftijd. Antwerpen beschikt gelukkig wel over de koppelbare PCC 2's.) Het liefst van al ziet West-Vlaanderen natuurlijk nu al nieuwe trams komen. De BN's zijn toch ook al 30 jaar oud.

SPOORWERKEN

Mortsel

In Mortsel verlopen de bouwwerken volgens het voorziene schema. Vanuit de nieuwe terminus bekeken komt men steeds dichterbij het centrum. Men is inmiddels gevorderd tot bij het NMBS station van lijn 25 en het stadhuis. Daar is er momenteel een grote bouwput voor de constructie van een ondergrondse parkeergarage. De nieuwe plaats voor de eindpuntlus met P+R ter hoogte van Capenberg fungeert nog altijd als constructieplaats voor de spoorelementen. Indien deze werf niet geplaagd wordt door misnoegde bewoners en overjarige gerechtelijke uitspraken, dan is de oplevering voorzien in september 2012.

Olympiade

Sinds 16 mei 2011 werd de tweede fase van de reconstructie van dit belangrijke kruispunt aangevat. Dit gaat natuurlijk gepaard met aangepaste omleidingen voor de buslijnen 500, 181-184 en de ook nog al op andere plaatsen fel geplaagde lijn 22. De tramlijnen 2 en 6 blijven hier nog van gespaard. Wellicht komt er later toch nog een onderbreking bij de overschakeling van de bestaande naar de nieuwe situatie. Lijn 2 ruilt daarbij de nu erg krappe S-bocht in voor een nagenoeg in rechte lijn liggende verbinding van en naar Hoboken. Nadat er de voorbije weken al de nodige spoorstaven en spoortoestellen werden aangevoerd startte aannemingsbedrijf Denys vanaf 23 mei met de plaatsing van de eerste rails voor de nieuwe lus rond de nieuwe buurtparking aan de Populierenlaan. Helaas lijkt het conflict van Wijnegem ook de plaatselijke bevolking te besmetten. Tijdens het voorafgaandelijk openbaar onderzoek waren er naast 900 verzamelde handtekeningen niet minder dan 250 bezwaarschriften. Deze zijn klassiek: lawaai van de trams (dat klinkt helemaal anders dan permanent autolawaai) en bovendien passeert de tram in de Populierenlaan het huis Guiette, het enige huis in België ontworpen door de bekende architect Le Corbusier. Vooralsnog wordt er doorgewerkt.

Rivierenhof

Een volgend project dat vrij ver gevorderd is, is de verbinding langs de Rugeveldlaan tussen de Dascottelei en de August Van de Wielelei. Dit is het ontbrekende stuk tussen de lijnen 8/24 enerzijds en 5/10 anderzijds, ook erg handig voor de in- en uitritten naar de nieuwe stelplaats. Van dit lijngedeelte takt er nog een antenne af naast de E313 snelweg naar een P+R aan het rondpunt van Wommelgem. Nog voor er een schop in de grond steekt zijn de poppen al aan het dansen. Bezorgde buurtbewoners en fietsers wijzen op de gevaarlijke toestand die geschapen wordt voor fietsers die uit een tunneltje van onder de snelweg komen en het slachtoffer dreigen te worden van aanstormende trams. Het protest wordt trouwens ook ondersteund door het Antwerpse stadsbestuur dat voorstelt om de aanleg nog uit te stellen. Eerst moet er een onderzoek komen waarvan de uitkomst zou moeten zijn, dat de fietsers de trambaan kunnen kruisen via een (extra) aan te leggen brug. Het was oorspronkelijk de bedoeling om al na de zomer van 2012 te starten. N.v.d.r.: op summere plannen die we ooit zagen waren er wissel-verbindingen naar deze antenne, zowel in de richting van Wim Saerensplein, als naar het Eksterlaar. Welke tramlijn hier ooit gaat rijden blijft een open vraag. Dat kan zowel lijn 11 als (één van de) lijnen 8 of 24 zijn, waarbij er dan een lijn minder naar Silsburg zal rijden.

Wijnegem en stelplaats Deurne

Begin mei 2011 was het plaatsen van de sporen en de inrichting van de nieuwe stelplaats voor ongeveer 2/3 gevorderd. Het resultaat kon al bekeken worden tijdens de "Open Wervendag" die de Vlaamse overheid op zondag 15 mei hield in samenwerking met de Confederatie Bouw. De inrijwisselkam, de afstelsporen en de schouwputten waren toen al geplaatst. De uitrijwisselkam en het spoor dat rond de stelplaats komt moeten nog geplaatst worden. En natuurlijk moet ook de bovenleiding nog volgen. In het najaar, als alles volgens de planning verloopt, zal de stelplaats beschikbaar zijn voor de levering van de 13 nieuwe trams. Of de stelplaats gebruikt gaat worden voor die Hermelijnen is niet zeker. Men kan ze ook tijdelijk gebruiken om dan een aantal PCC's in op te bergen. De exploitatie is voorzien in de lente van 2012. De datum van 21 maart is inmiddels al opgedoken.

Alles leek er op te wijzen dat de rest van de trambaan op tijd zou gereed komen. Ondanks de winterstop had men na nieuwjaar voorspoedig kunnen voortwerken, zelfs zodanig dat men er op hoopte om zelfs enkele maanden eerder de tramlijn te kunnen afwerken. Edoch: als één donderslag bij heldere hemel kwam er op vrijdag 6 mei het bericht dat de werken na een protest van een buurtbewoner en een uitspraak van de Raad van State, de werken onmiddellijk moeten worden stilgelegd. Die uitspraak kwam er nota bene na bijna 4 (vier) jaar. Hetgeen de dagen daarna volgde lijkt op het scenario voor een (slechte) soapserie. De klager, een bewoner van een zijstraat aan de rand van de bebouwing van Wijnegem, dus zelfs voorbij het drukke Shopping Center, was bang dat zijn leven en dat van zijn buurtcomité vergald zou worden door "heelder drommen" sluipverkeer langs zijn woning. Al in 2007 werd de bouwvergunning afgeleverd nadat de Raad van State de klacht aangaande sluipverkeer in de wijk achter het Shopping Center ongegrond verklaarde. De buurtbewoner hield echter voet bij stuk en kreeg uiteindelijk gelijk, hoewel ook het verslag van de auditeur bij de Raad van State gunstig was voor het (tram)project. De werf van 45 miljoen, voor driekwart afgewerkt, moet worden stilgelegd. De dagen daarna volgde er al vlug overleg tussen de betrokken partijen, de bevoegde minister aan kop. De klager en zijn buurtcomité hadden niets tegen de tramlijn, wél last van een sluipverkeersfobie. De Raad van State blinkt uiteraard niet uit in snelheid in het vellen van vonnissen. De minister haastte zich om te verklaren dat enkel de werken aan de trambaan nu stilliggen en er voor zal gezorgd worden dat de rest van de werf veilig wordt voor bewoners en weggebruikers. Ook de plaatselijke handelaars, het management van het Shopping Center op kop, wensen dat de werken spoedig doorgaan. Hetzelfde commentaar vanwege De Lijn, het Agentschap Wegen en Verkeer en de BAM als bouwheer. Kortom, niemand is gelukkig met deze gang van zaken en wellicht wordt er nu gezocht naar een compromis waarbij er niemand gezichtsverlies moet lijden en iedereen een beetje zijn gelijk haalt. Een doorbraak moet er wel spoedig komen want in juli en augustus was voorzien om het ontbrekende stuk spoorbaan op het drukke kruispunt met de R11 te plaatsen. In de praktijk liggen de werken aan de trambaan en terminus nu stil en wordt er volop (normaal) gewerkt aan de rijbaan richting Wijnegem. Het sporenplan van de nieuwe stelplaats is te zien in het vorig nummer. Op 1 juni kwam het bericht dat er aan de trambaan verder mag worden gewerkt.

Hoe zou het knip- en plakwerk aan de PCC's er kunnen uitzien? Op de foto's hiernaast enkele voorbeelden uit het buitenland.

Na de Wende in Duitsland ondergingen nog relatief jonge trams een grondige renovatie. Een aantal kreeg hierbij een lagevloer middendeel ingebouwd. Als voorbeeld hiervan deze KT4 nummer 146 van Cottbusverkehr. Deze tram kreeg een zwevend opgehangen midden deel. Cottbus 20 september 1998, Foto: Luc Couscheir.



Ook in Tsjechië werd er in onze 21^e eeuw flink wat aan trams gebricoleerd. In Liberec werden er een twintigtal Tatra's letterlijk in twee gesneden en verlengd met een kort lagevloer-middendeel.

Normaalspoor Tatra 46 T3 in de stelplaats. Op de rode bol onder de ruitenwisser staat 1435, wat betekent dat hij enkel op de inmiddels aan die spoorbreedte aangepaste trajecten mag rijden. De tram werd gebouwd in 1973. Liberec 10 april 2007. Foto: Luc Couscheir.



Zoals we allen weten zijn de Tatra-trams eigenlijk een copy van onze PCC's. Een bron van inspiratie?

Ook in Plzen (Pilsen) waagde men zich aan knipwerk. Van één Tatra werd het achterplatform weggesneden, van een andere tram het voorplatform met behoud van de draaistellen. Daartussen kwam een lagevloer middengedeelte. Twee T3's vormen nu één LTM 10.08.

Een recent omgebouwde tram rijdt de eindlus Svetovar van lijn 2 in. 13 april 2007, foto: Luc Couscheir.





Oost-Vlaanderen

Verbetering

In ons vorige nummer berichtten we over de spoorwerken in het Gentse stadscentrum. Daarin hadden we het ondermeer dat de verbinding tussen Gent-Sint-Pieters en het Rabot gebeurt via lijn 10. Lezer Walter Googaert merkt terecht op dat het al heel lang geleden is dat hier een lijn 10 reed. Later werd dit lijn 40, nu tenslotte lijn 4. Intussen werd het bewuste lijnnummer 10 gebruikt voor de verkorte diensten op lijn 1 tot Wondelgem maar dat is inmiddels ook al verleden tijd. Ons artikel was gebaseerd op een krantenbericht. Waaruit nogmaals blijkt dat we niet alles mogen geloven wat die schrijven, maar we hadden het zelf beter moeten nakijken. Bedankt voor uw opmerking.



West-Vlaanderen

In de plaatselijke editie van Het Laatste Nieuws van 15 april stond een uitgebreid artikel over onze Kusttram. Ons plaatselijk woonachtig lid Walter Weyts zond een kopie hiervan naar de redactie. Het is de moeite waard om er in Rail-Revue de nodige aandacht aan te besteden. Houd alvast de nodige kilo's (zee)zout bij de hand.

Het dossier rond de doortrekking van de Kusttram tot in Sluis (Nederland) ligt al enkele jaren op het bureau van de Vlaamse minister. In het verleden solliciteerde de Nederlandse grensgemeente al nadrukkelijk om de tram door te trekken, zelfs tot in Breskens. "We zien Zeeuws-Vlaanderen, Brugge en Ommeland, het Meetjesland en het Waasland als één groot toeristisch gebied" volgens de woordvoerdster van het Toeristisch Bureau Zeeuws-Vlaanderen. Ze steekt niet onder stoelen of banken dat Sluis een extra boost kan gebruiken. "We krijgen aansluiting op de treinverbindingen naar Brussel of de Kanaaltunnel. De streek trekt in de zomer bijna één miljoen toeristen en vijf miljoen overnachtingen. In Sluis zitten de randparkings op drukke dagen nu overvol."

Niet enkel in Nederland is men vragende partij voor een verlenging van de Kusttram. Ook Brugse politici pleiten voor herziening van de tramlijnen met verbindingen naar Duinkerken (Frankrijk) en Sluis daarbij hoog op de agenda. Ook een voormalig minister liet al in 2006 onderzoek uitvoeren naar een tramverbinding tussen de bestaande kustlijn en Brugge (plan 2020). De denkpiste richtte zich op trajecten vanuit Oostende, Blankenberge, Zeebrugge en Knokke naar Brugge, Duinkerken en Sluis. Het meest concrete voorstel is de verbinding tussen de Kustlijn en Veurne. Die realisatie is voor binnen enkele jaren (n.v.d.r.: zoals geweten een zéééér rekbaar begrip.) De verbindingen richting Frankrijk of Nederland zijn zeker niet voor de eerste jaar.

De tweede wereldoorlog (en de gevolgen daarvan) maakte een einde aan de (elektrische) tramlijnen naar Diksmuide, Brugge, Breskens, Sluis en Ieper. De huidige bevoegde Vlaamse minister (van dezelfde strekking als de hierboven al aangehaalde politici) staat niet weigerachtig tegenover de

nieuwe plannen: "We hebben zeker ambities met de Kusttram. In Zeebrugge willen we graag dat de Kusttram een stukje ondergronds wordt gelegd bij het verleggen van één van de sluisen, zodat het scheepvaartverkeer en het openbaar vervoer vlotter verlopen."

Natuurlijk kwamen er al direct negatieve reacties op het voorgaande. Als de tram daadwerkelijk doorgetrokken wordt naar Sluis dan zijn er enkele pistes open om die verbinding te maken. Vroeger werd al gewag gemaakt van een route via Westkapelle en de Sluisstraat, maar dat werd toen ook al direct afgeschoten door de burgemeester van Knokke-Heist. N.v.d.r.: zoals we allen weten werd de tram al decennia geleden uit het centrum, tussen het NMBS-station en de zee, geweerd. Nu wordt gedacht aan een route vanaf het station via de Natiënlaan en dan verder naar Sluis. De burgemeester ziet de voordelen van een tramlijn langs deze nu al overbelaste weg niet in. De Nederlanders zullen trouwens niet naar zijn stad afzakken.

Ook al ten tijde van de verlenging langs de andere kant tussen De Panne-Esplanade tot het treinstation, doken er al plannen op om verder te gaan richting het Franse Duinkerken.

Oostendse stationsomgeving

De voorbije jaren hebben veel Belgische steden (*) de stationsomgeving herontdekt als de motor van stedelijke ontwikkeling. De NMBS-Holding, Infrabel, De Lijn en de stad Oostende investeren 82 miljoen € in het stations-project. Van het NMBS station wordt de gevel gereinigd en het interieur wordt vernieuwd en uitgebreid met de voormalige veerbootterminal. Naast de sporen komt er een parking voor 700 auto's en ook de fietsers krijgen een nieuwe stalling. Infrabel investeert circa 34 miljoen € in de herschikking van de sporen en een sanering van het aantal wissels met 20%. De Lijn spendeert 8 miljoen in een nieuw tramstation dat naadloos aansluit op het treinstation. Het "oude" is toch weeral 21 jaar oud. De autobussen komen op één plek naast het tramstation. Voorts investeert De Lijn nog 46 miljoen € in een nieuwe stelplaats voor 50 trams en 80 autobussen en in een onderhoudscentrum voor de bussen aan de Slijkensesteenweg. De bestaande openluchtstalling Brandariskaai maakt plaats voor de parkeergarage.

De stad Oostende verlengt de wandelroute en de beschermde de Smet de Naeyerbrug wordt stadsbeeldbepalend. Onder de brug komt er een waterpartij. De stad draagt voorts ook nog 6 miljoen € bij in het project.

Het regio-dienstencentrum Brandariskaai.

Het tramstation en de opstelsporen "de put" werden beschouwd als de draaischijf in de tramuitbating aan de kust met aansluiting op de treinen en autobuslijnen. Eind jaren zeventig werd met de nakende komst van de BN's vrijwel de hele kustlijn vernieuwd. De herwaardering vergde ook een nieuwe accommodatie voor reizigers en personeel. Na enkele ontwerpen die het om diverse redenen niet haalden begon men in 1989 met de aanleg van de stelplaats en het gebouw dat we nu nog kennen. In dit gebouw dat de sporen overkoepelt is er naast de dienstverlening aan de reizigers ook ruimte voor het rijdend en administratief personeel van De Lijn. Naast de administratieve en sociale lokalen zijn er nutslokalen, plaats voor het seizoenspersoneel, een leslokaal voor de rijsschool, een bureel voor de dispatching en nog vergaderruimten.

(*) en niet te vergeten ook projectontwikkelaars.

UIT DE OUDE DOOS

We schrijven 1989, wat ondertussen ook al weer 22 jaar achter ons ligt. De meesten denken misschien, een jaar als zovele, dat is waar... het was nog één van die goede jaren dat je met een TTB-ticket nog een heel weekend ons land voor een klein bedrag kon doorkruisen én daarbij nog het Groothertogdom Luxemburg.

Uit de tijd dat men bij de Chemin de Fer Luxembourgeois (CFL) nog volop Belgisch materieel kocht, deze A120/31 nummer 61 uit 1983. Op de bestemmingsfilm lezen we BEAUFORT wat we ook vanuit een andere context kennen.



In dat jaar had ik besloten om eens met de trein verder te rijden tot in Luxemburg, om aldaar eens rond te kijken naar het openbaar vervoer aanbod. Spijt heb ik er zeker nooit van gehad, als je bekijkt hoeveel verschillende bustypes er daar reden. Veel van deze autobussen zijn inmiddels verdwenen, de vernieuwing ligt per slot van rekening steeds op de loer. Op een enkeling na wordt het gros van de wagens niet veel ouder dan 10 jaar, iets waar we bij ons maar van kunnen dromen.

Een jaartje jonger, uit 1984 is deze A120P/40 nummer 74. Deze bus rijdt op de stadslijn 11 met bestemming MERL GARE. De CFL is hier als het ware een pachter voor de AVL.



Al deze foto's zijn van Gunther Beckwée en werden in 1989 gemaakt in de omgeving van het treinstation.

Om de reeks foto's van de CFL af te sluiten nog de 105, een gelede MAN SG280H, gebouwd in 1983.





Het bedrijf dat voor het stadsvervoer instaat is de Autobus Municipaux de la Ville de Luxembourg, kortweg AVL. Zij reden lange tijd, zoals vroeger de stadstram in een crème / donkerblauwe livrei.

In 1989 nog in groten getale aanwezig waren de Mercedes O 305 autobussen. Als voorbeeld de 194 uit 1977, op lijn 17a met bestemming Kirchberg - Weimerskirch.



De AVL bestelde ook enkele reeksen Magirus-Deutz (later IVECO). Deze autobussen hadden zoals de Mercedesbussen de Duitse VÖV I specificaties en verschillen hiervan slechts in geringe mate.

Als voorbeeld van deze reeks, de 221 uit de laatste reeks van 1981 op stadlijn 9.



Een nieuwe moderniseringsgolf kwam op gang vanaf 1986 met de introductie van grote aantallen Mercedes O 405. Deze voldoen zoals de in dezelfde periode aangekochte MAN en Neoplan bussen aan de VÖV II-norm. Inmiddels is men de laatste 10 jaar in Luxemburg overgestapt naar Scania en meer recentelijk koopt men nu de Franse Citélis.

Als vertegenwoordiger van zijn generatie deze 101 op lijn 4 naar Limpertsberg.

DIESELCLUB

Onze Waalse vrienden richtten op 20 februari 2011 in de regio Florennes een rit in met een autobus van de TEC-Namur, een Jonckheere Volvo B10BLE. Deze bus is nog één van de overlevenden van de reeks 4 850-4 894 en werd geleverd in de jaren 1994-95. Er waren twee subreeksen: de 4 850 tot 4 886 waren "normale" autobussen met 33 zitplaatsen. De 4 887 tot 4 893 waren bedoeld voor sneldiensten en waren iets meer luxueus uitgevoerd en beschikten over 45 zitplaatsen. In 1999 werd de éénling 7 050 van de TEC Charleroi overgenomen en kreeg het nummer 4 894.

*De 4 887 te Yves-Gomezée.
Foto: Luc Couscheir.*



A600

VeBOV hield op zaterdag 2 april 2011 een geslaagde rit met één van de laatste nog bestaande A600 handgeschakelde autobussen. De autobus is inmiddels al meer dan 19 jaar oud en wordt (binnenkort) vervangen.

VeBOV wil hierbij De Lijn Antwerpen en pachter De Decker-Van Riet en natuurlijk ook onze chauffeur van dienst bedanken voor de medewerking.

*De 1118 60 poseert te Schelle Laarhof op lijn 292. Voor de gelegenheid werd een oude rolfilm geplaatst.
Foto: Luc Couscheir.*



MIVB

Niet ter gelegenheid van een speciale rit, maar wel dagelijkse kost. Op de sporen die naar rechts afdraaien heeft lijn 94 nu zijn nieuwe terminus.

*Enkelgelede PCC 7807 op de Tervurenlaan, ter hoogte van het inmiddels ook prachtig vernieuwde trammuseum.
Foto: Luc Couscheir.*





Ter gelegenheid van onze Algemene Vergadering op 12 maart 2011, waren we te gast bij de MIVB en brachten na de middag een bezoek aan de nieuwe tramstelplaats in Haren, gevolgd door een rit langs de gloednieuwe uitbreiding van het tramnet.

Op die dag waren de sporen voor de uitbreiding van de stelplaats vrijwel afgewerkt.

Foto: Luc Couscheir.



Op het remiseterrein in Haren stonden nog enkele uitgerangeerde, enkel gelede PCC's, klaar voor afvoer naar de sloper. Op de voorgrond de 7720.

Foto: Luc Couscheir.



Onze 7789 in de Leopold III-laan ter hoogte van de terminus voor de nieuwe lijn 62.

Foto: Luc Couscheir.

VERSLAG van de ALGEMENE VERGADERING VeBOV gehouden te BRUSSEL op 12 maart 2011.

Aanvang van de vergadering om 10u15.

De aanwezige leden en de volmachten worden gecontroleerd en genoteerd.

Aantal aanwezigen: 22, volmachten: 3, alle correct.

De voorzitter en het voltallig aanwezig bestuur heten de aanwezigen welkom en bedanken alvast de MIVB in hoofde van de heer Igor Willems voor de gastvrijheid en de organisatie van deze dag.

De vergadering houdt één minuut stilte ter nagedachtenis van iedereen die in onze kring vorig jaar is overleden.

Dit jaar kregen de deelnemers geen op schrift gestelde kopie van de agenda, het verslag van de secretaris, het kasverslag en het budget voor 2011. In de plaats en om het milieu te beschermen, werden deze nu op scherm vertoond.

1. Verslag van de vorige algemene vergadering.

Het verslag van de vorige vergadering, gehouden te Brugge op zaterdag 13 maart 2010 is verschenen in Rail-Revue 2010/3. Er werden geen opmerkingen geformuleerd en wordt dan ook door de voltallige vergadering unaniem goedgekeurd.

2. Verslag van de activiteiten in 2010.

- Bezoek seinhuis Brugge op 13 maart: Er waren 29 deelnemers, de inkomsten en uitgaven waren hiervoor nihil.

- Bezoek Wuppertal op 24 april: Er waren 54 deelnemers, wat een groot succes was. De inkomsten bedroegen 2700 €, de uitgaven 1674,90 €.

- Rit met PCC 7001 op 16 oktober: Er waren 35 deelnemers, de inkomsten bedroegen 525 € en de uitgaven 451 €. TOTAAL geeft dit 3225 € aan inkomsten en 2215,90 € aan uitgaven. De samenwerking met andere verenigingen wordt als zeer positief ervaren.

Eddy Ivens had er zich bij VeBOV over beklagd dat er meermaals evenementen worden ingericht bij andere (zuster) verenigingen op dezelfde dag. Wij streven er naar om hier zo veel mogelijk rekening mee te houden en melden onze datums lange tijd op voorhand mee op een gemeenschappelijke website. Als andere verenigingen dan toch een ander evenement op dezelfde datum inrichten, dan valt dit spijtig genoeg te betreuren.

3. Verslag van de secretaris over 2010.

De secretaris toont ons de evolutie van het ledenbestand (binnenlandse, buitenlandse en verenigingen) die onze vereniging uitmaken en het tijdschrift ontvangen.

LEDENBESTAND: 2008 2009 2010 2011 (op 10/3)

Binnenland	221	226	228	222
Buitenland	14	15	14	14
Verenigingen	3	3	3	2 (VLaTAM gesloten in 2011 en 2012.)

4. Kasverslag 2010.

De voorzitter geeft toelichting over de financiële toestand van de vereniging.

Ons boekjaar loopt (zoals steeds) van 1 januari tot en met 31 december 2010.

	INKOMSTEN	UITGAVEN
TOTAAL	10193,57	8046,15
	BONUS = 2147,42	

Hierbij dient er te worden opgemerkt dat er ten opzichte van de voorgaande jaren een groot aantal leden zijn bijdrage voor 2011 al voldaan had in december 2010, én er nog één zware factuur voor het drukwerk van het tijdschrift moest voldaan worden.

Dit geeft een vertekend beeld waarmee we in 2011 rekening moeten houden. Het heeft wel invloed op het budget voor 2011 (zie punt 9) en op de verhoging van het lidgeld (zie punt 10). Er zijn geen verdere opmerkingen vanwege de aanwezigen.

5. Verslag van de kascommissie.

De heren Leo Jacobs en Leo Van Driessen hebben in de loop van januari 2011 de nodige documenten gekregen om de rekeningen over 2010 te kunnen nazien. Ook alle rekeninguittreksels van de zichtrekening en de spaarrekening waren bijgevoegd. Er werden geen fouten gevonden en alle nodige facturen en tickets ter staving van de uitgaven waren beschikbaar. Zij kunnen dus een positief oordeel geven over de gehouden boekhouding en rekening over het jaar 2010 en verlenen ter zitting dan ook kwijting aan het bestuur. (ter informatie van de leden: de boekhouding wordt ook nog verwerkt bij een accountant die de resultaten bij de FOD indient).

6. Verkiezing van de kascommissie.

De vergadering is unaniem akkoord om het mandaat van de bestaande kascommissie te verlengen. Het bestuur dankt de leden voor hun inzet in de vereniging.

7. Wijziging en aanvulling Huishoudelijk Reglement.

De voorzitter had een uitbreiding van artikel 17 van het Huishoudelijk Reglement ingediend. Dit hield in dat een lid, dat vrijwillig ontslag had ingediend, wel terug lid kan worden doch zich nooit meer kandidaat kan stellen voor een bestuursfunctie. Hierbij werd door diverse aanwezigen geprotesteerd omdat voor een ontslag als lid diverse redenen kunnen zijn zoals bvb. van financiële of familiale aard. De vergadering stelt dat de bestaande Statuten en Huishoudelijk Reglement voldoende zijn om een aanvaarding of uitsluiting te beoordelen. Het voorstel wordt dan ook niet aanvaard met 24 stemmen tegen en 1 voor.

Het huidig bestuur blijft ongewijzigd in functie. De vorig jaar verkozen nieuwe leden gaan de schatbewaarder en de secretaris bijstaan in hun taak.

8. Stand van zaken van het tijdschrift RAIL-REVUE.

- Het tijdschrift wordt thans volledig digitaal samengesteld qua tekst en foto's en ook digitaal aangeboden in het kopiecenter.

- De lay-out zal nog verder gemoderniseerd worden maar blijft klassiek van opzet, bijvoorbeeld het actualiseren van logo's e.d.

- Overstappen naar een doorlopende nummering i. p. v. nummering per jaar (zoals vroeger)?

- De nieuwe nummers worden nu digitaal gearchiveerd. We kunnen hiermee de oplage verminderen tot het strikte minimum. Op die manier blijft een nabestelling van nummers vrij eenvoudig. (zie ook bij punt 13 bij archivering).

- Meer kleurenfoto's? De kleurenfoto's zullen meer gebundeld en op een aantal pagina's (niet noodzakelijk in het midden) komen om de kopieerkosten te drukken.

- Er is de merkbaar hogere kost voor vooral het kopiewerk, in mindere mate ook wat de verzendingskosten betreft. Het verminderen tot slechts 3 nummers, plus een tussentijdse nieuwsbrief per e-mail werd door ons overwogen. Dit is echter niet mogelijk wegens de regelgeving bij B-Post die een nummer per kwartaal oplegt. Bovendien beschikken we maar van ongeveer één derde van de leden over hun e-mailadres (zo zij daar zelf over beschikken en ons dit meedelen). We blijven dus bij 4 nummers. Een nieuwsbrief per e-mail wordt wel gestuurd in dringende gevallen naar die leden die zich aanmelden.
- Er wordt de leden nogmaals gevraagd teksten en/of foto's, maar niet louter foto's, te willen aanbrengeen waarbij de voorkeur gaat naar eigen kopijen en niet slechts meldingen uit de gewone pers.

Vraag van een deelnemer: kan de RR niet meer via de Website? Dit ligt niet enkel technisch moeilijk, maar zou ook al spoedig lijden tot het degraderen van het tijdschrift, maar bovendien ook lijden tot een vermindering van het aantal leden en inkomsten.

9. Budget voor 2011.

Het budget voor 2011 wordt toegelicht. Er werd dit jaar al (noodgedwongen) geïnvesteerd in de vernieuwing van de PC en toebehoren. Mede door een groter bedrag voorzien voor de uitstappen is het budget voor dit jaar met 3120 € opgetrokken ten opzichte van vorig jaar.

INKOMSTEN		UITGAVEN	
Lidgelden 2011	5000	Verzending RR / brieven	700
Verkoop RR	350	Fotowerk RR	400
Intrest	200	Drukkosten RR	3700
Uitstappen	2950	Uitstappen	2000
		Werking / Administratie	1700
TOTAAL	8500		8500

10. Vaststelling van lidmaatschapsbijdrage voor 2012.

Uit het kasverslag (zie punt 4) en de cijfers hierboven blijkt dat we niet onderuit kunnen aan een verhoging van het lidgeld. De meeste aanwezigen zijn begripvol voor de gestegen drukkosten. Voor 2012 staan zij een verhoging van het lidgeld toe tot maximum van 25 € voor de Belgische leden en 30 € voor de buitenlandse leden.

11. Voorziene activiteiten.

- De samenwerking met zusterverenigingen zoals TTO en MOBOV zal bestendig worden.
- Wat de keuze van de uitstappen betreft, moet er op gelet worden wat de potentiële deelnemers interesseert. We trachten voor alle deelnemers wat wils te brengen: de materieelfreaks, de fotografen, de modelbouwers, de meereizende dames... We trachten deelnemers uit heel het land kans te geven om onze uitstappen mee te doen door verschillende opstapplaatsen in te richten en rekening te houden met aankomsttijden van treinen of parkeer-mogelijkheden.
- Eeuwige maar terechte discussie "trein/OV versus touringcar". We blijven voorstander om het openbaar vervoer te gebruiken indien praktisch haalbaar! Rekening houden met de grootte van de groep, de leeftijd van de deelnemers, het aantal overstappen én de overstaptijd, plaatselijke omstandigheden (wandelaafstand, trappen gaan,...) De flexibiliteit ter plaatse is met het OV beperkt t.o.v. touringcar (cfr. Wuppertal-BMB).

- Voor binnenlandse excursies is dit haalbaar, zelfs zonder groepsreservering en gelet op de vele binnenlandse voordeeltarieven zelfs wenselijk om de totale deelnamekosten voor de leden beperkt te houden. De excursies gebeuren praktisch altijd tijdens de weekends, dagen waarop de treindienst al beperkt is.
- Buitenlandse excursies: de actieradius voor attractiepolen van onze interesse is beperkt. Grensoverschrijdend OV is een ramp. Geen aantrekkelijke (bus)verbindingen, de meestal onrealistisch lange reisduur voor een korte afstand, maar vooral de prijzenjungle voor buitenlandse treinreizen. Om onze excursie naar Wuppertal met de trein te doen ben je eigenlijk verplicht een overnachting in te calculeren.
- Deelnameprijs? Gelet op de voorgaande criteria, hoe hoog mag de deelnameprijs zijn die de leden wensen te betalen?
- De voorzitter haalt aan dat er ook weinig en laattijdige reacties komen op onze oproepen voor aanmelding. Voor de goedkope tickets is een vroege aankoop noodzakelijk, maar dan moeten we wel weten hoeveel tickets we moeten aankopen. Voor de geplande uitstap met de ICE naar Frankfurt kwam er welgeteld één aanmelding. De uitstap (als VeBOV-excursie) wordt dan ook afgeblazen. Hij wijst nog maar eens op het reuzengrote prijsverschil tussen trein en autocar en ook de reistijd.
- Voor dit jaar hebben we alvast de uitstap naar Utrecht met Spoorwegmuseum, het NS station, Sneltram met bezoek stelplaats, autobus, modelbouw en andere shopping.
- enkele suggesties voor 2012:
 - tramrit (bezoek nieuwe stelplaats), in Antwerpen met een nieuwe Hermelijn over de nieuwe realisaties Wijnegem, Ruggevelddaan en Boechout.
 - Uitbreiding premetronet Charleroi
 - Tramnet Valenciennes en speciale rit bij ASVi
 - Tramnet Oberhausen en modelbaanshow (plus shopping mogelijkheid)
 - Autobusrit met een ouder type in één bepaalde regio
 - Luxemburg, bezoek trammuseum en busrit

12. Autobus Brossel, stand van zaken.

- De voorzitter licht de stand van zaken toe. In de loop van 2010 werd een ontwerp van conventie opgesteld met Nostalbus. Zij hadden wel bezwaar met het vooropgestelde tijdsschema. Na aanpassing en tegemoetkoming vanwege onze kant werd begin 2011 opnieuw contact opgenomen voor een definitieve afronding. Hierop kwam tot nu toe geen reactie. De voorzitter gaat nu Nostalbus nogmaals aanschrijven. Indien hier geen spoedige reactie op komt, zal er direct contact opgenomen worden met de andere kandidaat.

13. Archief VeBOV.

- De recente nummers van Rail-Revue worden nu digitaal geproduceerd en gearchiveerd. Ook het digitaliseren van de oudere nummers, niet meer in voorraad, wordt overwogen. Dit is een werk dat vooral veel tijd vergt.
- De administratie (ledenlijsten, boekhouding) enz. kan ook op die manier bewaard blijven.

14. Rondvraag, varia

- Er kwamen geen vooraf gestelde vragen.
- Er waren eveneens geen vragen ter zitting.

Het einde van de vergadering was om 12 uur.

VERSLAG: Ronald Van Hée en Lucas Couscheir

