



RAIL-REVUE

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

Achtentwintigste jaar – Nr. 1

Januari – Februari - Maart 2013

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 2013: België 23€, andere landen 27 €

Bedrag over te maken op rekening van bpost bank 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
Spoorwegen _____	4
MIVB _____	13
Stads- en streekvervoer _____	14
Verenigingsnieuws _____	20
Tramverkeer in Antwerpen 1934 en 1937 _____	21
Verslag Algemene Vergadering VeBOV _____	22

Werkten mee aan dit nummer:

Raf Bonte
Eddy Cassiers
Jacques Cohn (+)
Luc Couscheir
Erik Heylen
Jacques Peeters
Noël Suys

Afsluitdatum voor redactionele bijdragen volgend nummer: **15 mei 2013**

VERENIGINGSNIEUWS

Bedankt

Bedankt aan iedereen die zijn lidmaatschap hernieuwd heeft en die zo vriendelijk is geweest om ook zijn lidmaatschapsnummer te vermelden. U mag ons geloven, dat spaart ons veel opzoekwerk uit, zeker wanneer een betaling gebeurde via de rekening en/of op naam van een andere persoon.

Spijtig genoeg ontvielen ons in 2012 weer enkele leden die al sinds de oprichting van VeBOV in 1976 onafgebroken in ons bestand zaten. Laten wij hen gedenken voor de vele uren en dagen die we samen in de beleving van onze hobby of privé mochten doormaken.

En de winnaar is...

We verontschuldigen ons voor de verwarring. In ons vorige nummer vermeldden we als datum donderdag 5 januari. Zoals velen terecht zullen opgemerkt hebben viel die bewuste 5 januari dit jaar op zaterdag. Omdat we geen rekeningafschriften hadden van de zater- of zondag werd het tenslotte maandag 7 januari 2013. Het maakte onze wedstrijd gewoon nog wat spannender. Uiteindelijk werd het diegene die bovenaan het afschrift van 7 januari stond, met een correct ingevulde betaling, de heer Dewilde uit Sint-Amandsberg. Proficiat, met de felicitaties van het bestuur!

Adreswijzigingen en mailadressen

Gaat u verhuizen, of bent u net verhuisd, stuur dan een berichtje met de nieuwe gegevens naar ons secretariaat. Vermeld, indien noodzakelijk, ook het brievenbusnummer. Met een adreswijziging enkel via uw betalingsopdracht kunnen we om diverse redenen geen rekening houden. Enkel via een afzonderlijke adreswijziging zorgen wij er voor dat een volgende Rail-Revue dan tijdig in de juiste gleuf valt. Helaas komt het nog sporadisch voor dat we een tijdschrift geretourneerd krijgen wegens onbestelbaar. We gaan zelfs bij herhaalde foute meldingen zelf op zoek bij onze postdienst. Van de gelegenheid willen we nog maar eens gebruik maken om uw e-mailadres aan ons kenbaar te maken. Op die manier ontvangen de leden bijkomende of dringende mededelingen. Om uw privacy te respecteren gebruiken we dit enkel voor aan het hobby gerelateerde informatie. Het wordt in geen geval meegedeeld aan derden. Zend ons uw e-mailadres (of een wijziging hiervan) rechtstreeks naar ons secretariaat: info@vebov.be.

Agenda

Een selectie van uitstappen en tentoonstellingen die aan onze redactie meegedeeld werd. We geven deze informatie vrijblijvend en buiten onze verantwoordelijkheid.

13/04	autobusrit 5236	www.blauwhoef-vzw.be
27/04	beurs Saint-Ghislain	www.ptftsp.be
27-28/04	autobusrit 2701.39	www.fetevapeur.fr
4-5/05	stoomfestival	www.stoomfestival.be
11/05	afscheid reeks 11	www.ptftsp.be
19/05	autobusrit Pajottenland	www.nostalbus.be
22/06	afscheid reeks 20	www.pftsp.be
29/06	busrit 9631.17/5581.82	www.nostalbus.be
6-7/07	Scheldeland in stoom	www.stoomtrein.be
03/08	Trammelant De Haan	www.ttonoordzee.be
18-23/10	Busworld Kortrijk	

Het Museum voor Stedelijk Vervoer Brussel (MSVB) heropent op zaterdag 30 maart 2013 en is telkens geopend op zater-, zon- en feestdagen.

Maandelijksse bijeenkomsten

Zoals gebruikelijk in zaal "Paroza", Bacchuslaan 67 te 2600 Berchem, aanvang om 20 uur. Iedereen welkom.

26 april 2013

"100 Years of British Trams & Trains". Een 2-uur durende compilatie met vele korte fragmenten.

24 mei 2013

Ronny Van Hée fietste en treinde deze keer langs Lissabon, Zuid-Duitsland en nog een stukje in België.

28 juni 2013 Eddy Cassiers brengt twee buitenlandse reportages met een Vlaams tintje: 60 jaar trolleybus in Solingen en 100 jaar elektrisch vervoer in Esslingen.

VeBOV reist op 20 april naar Reims

We hebben nog enkele plaatsen vrij voor onze dagreis naar de Champagnestreek en de tramlijn in Reims. Na een bezoek aan een champagnehuis verkennen we de tramlijn en het TGV-station of het stadscentrum voor wie dat wenst. Op de terugrit is voorzien in een etensstop. U kan opstappen in Zele (busgarage) om 6.00, Crowne Plaza om 6.45, Berchem 6.50 en Brussel-Zuid omstreeks 7.30. We zijn terug in Brussel omstreeks 21.30 en via Antwerpen in Zele om 23.00. De prijs is 50 € per persoon voor de verplaatsing en de tram. Uw partner, familie en vrienden betalen ook 50 €. Indien u belangstelling heeft, moet u zich **ten laatste op 5 april** bij ons aanmelden.

IN MEMORIUM

In volle feestperiode, toen Rail-Revue bij u in de brievenbus viel, bereikte ons het droevige bericht van het overlijden van Jacques Cohn. Jacques was een tramvriend in hart en nieren en al vanaf jeugdige leeftijd begaan met het wel en wee van het tramgebeuren in stad en streek. Getuige hiervan zijn de vele foto's en artikelreeksen in Rail-Revue en andere magazines. Ook tijdens zijn beroepsbezigheden spendeerde hij de nodige tijd aan het fotograferen van trams en het nemen van notities. Een schat aan informatie waarvan we jaren hebben kunnen genieten.

VeBOV verliest een trouwe medewerker aan zijn tijdschrift. We blijven hem dankbaar om zijn vele bijdragen, niet enkel wat zijn literaire bijdragen betreft, maar ook voor de materiële steun die Rail-Revue, in moeilijker tijden, vele jaren mocht ontvangen.

Jacques Cohn werd geboren op 7 april 1927 te Altona (Hamburg - Duitsland) en overleed op 29 december 2012 te Genval. Op vraag van de familie gebeurde de begrafenis in alle intimitéit.

VeBOV-leden die alsnog wensen te condoleren kunnen dit nog doen op ons verenigingsadres, we bezorgen deze dan aan de familie.

SPOORWEGEN

ⓑ - Materieel

REEKSEN 11 en 12

Met het ingaan van de nieuwe dienstregeling op 9 december gingen beide reeksen (definitief?) aan de kant. Op de laatste dag werd er nog een keertje de 1182 ingezet als afscheid aan de Beneluxdienst. Op de terugweg van Amsterdam hing er achteraan een loc reeks 28. Voor de reeksen 11 en 12 hoopt men nog op verkoop.

REEKS 13

Na het wegvallen van de vijf locs reeks 29 nam de reeks 13 deze diensten naar Noord-Frankrijk over. Ze rijden ook de vroegere binnenlandse diensten van de reeks 20. De locs 13 van NMBS Logistics dragen op de zijkant, naast de Belgische, ook de Europese nummering. In de plaats van het B-loog staat er nu BLX, ook toegepast op andere locs.

REEKS 20

Van deze 25 locs tellende reeks werden er 11 in reserve gezet, de rest wacht op sloop.

REEKS 27

Men ziet deze machines nu regelmatig op de IC's I en N van Charleroi naar Antwerpen en Essen. Zij lossen hier de locs van de reeks 18 af. In de spits rijden ze ook op de IR i tussen De Panne – Brussel – Luchthaven en Antwerpen. Er rijden 2 locs 27 met GF-koppeling en M6 dubbeldeksrijtuigen. De trein (ont)koppelt in Gent. Eén stel rijdt naar De Panne als IR, het andere stel als P-trein naar Kortrijk en Poperinge.

REEKS 28

Met het wegvallen van de Benelux was er voor de door NMBS Technics gehuurde 2801-2803 geen werk meer. De 9 andere Benelux 28-ers gingen over naar NMBS Logistics.

REEKS 29

Voor de vijf van Alpha Trains gehuurde locs 2901-2905 werd de huur tijdelijk opgezegd. Zij waren voorzien van het Franse veiligheidssysteem. Het Belgische systeem werd verwijderd. Door de nieuwe IC naar Den Haag zijn ze echter terug in dienst om de tekorten van de reeks 28 op te vangen.

REEKS 41

Na de brandschade opgelopen te Mol op 9 maart 2002 werd stel 4147 op 9 maart 2012 geschrapt.

REEKS 57

Drie stuks van deze G 2000 Vossloh-locs gaan naar ECR, namelijk de 5706, 5707 en 5709. Ze reden voor OSR-France, een dochteronderneming van NMBS Logistics voor diensten naar en in Frankrijk. In de plaats daarvan huurt OSR-France nu Franse diesellocs van de SNCF-reeks 75000. De 5701-5705 blijven wel voor OSR en Logistics rijden in België en Noord-Frankrijk.

REEKS 77

De 20 locs van deze omvangrijke reeks die door Logistics aan de kant waren gezet wegens “zonder werk” werden overgeheveld naar NMBS Technics. Omdat Logistics in slechte papieren verkeert heeft de NMBS Holding containerterminals overgekocht om de financiële toestand wat te verbeteren. Omdat volgens de Europese regelgeving geen subsidie mag verleend worden, volgen de concurrenten van Logistics met argusogen de transactie. De 77-ers voorzien van ATB kregen er wel enkele diensten richting Nederland bij.

SPOORWEGEN

ⓑ - Exploitatie

LIJN 12

Sinds het wegvallen van de Benelux vanaf 9/12/2013, was er enkel nog maar de stoptrein die één maal per uur rijdt tot Roosendaal. Dat maakt dat reizigers voor Zeeland of Noord-Brabant nu met de L-trein onderweg 10 keer stoppen en 48' nodig hebben. Dat is bijna een verdubbeling tegenover de Benelux die het traject in 26' aflegde. De L-trein heeft op weekdays Puurs op lijn 52 als eindbestemming, in de weekends is dit Brussel-Nationaal Luchthaven.

LIJN 25

Over lijn 25/25N werd de IR i uit De Panne verlengd van Mechelen tot Antwerpen. Er zijn stilstanden in Mortsels-Oude God en Berchem. In de weekends stopt de IR n uit Brussel-Zuid niet meer in Mortsels-Oude God. Deze trein is samengesteld uit M5-rijtuigen, getrokken door een reeks 27. In de weekends heeft de L-trein van Brussel-Nationaal Luchthaven, Roosendaal als eindbestemming.

LIJNEN 96/97

Enkel in de spitsuren rijdt de IC F nog verder tot Quiévrain. De andere treinen zijn beperkt tot Saint-Ghislain. Op andere uren en in de weekends rijdt er een aansluitende L-trein tussen beide plaatsen die aansluiting geeft op de IC.

LIJNEN 165/167

De L-trein op de verbinding Libramont – Bertrix – Virton – Athus en Arlon, rijdt niet meer langs het Luxemburgse station van Rodange. Hij rijdt nu rechtstreeks tussen Arlon en Athus. In dit station bestaat er nu alle 30' een trein van of naar Luxemburg via Dippach en Pétange. Tussen Pétange en Luxemburg is deze lijn dubbelsporig. De P-treinen tussen Luxemburg en Virton stoppen nog wel te Rodange.

THALYS

Ten gevolge van een tekort aan Thalys stellen wegens onderhoud en renovatie zijn de treinen met vertrek/aankomst Oostende of Liège (via de Waalse dwarlijn) tot 30 maart 2013 afgeschaft. Voor de getroffen reizigers worden op de stellen met vertrek in Brussel de nodige zitplaatsen vrijgehouden. Sommige ritten tussen Brussel en Paris moeten het (tijdelijk) ook doen met één in de plaats van twee stellen.

TRESKI

Waar er de drie vorige winters ter gelegenheid van de kersten krokusvakanties telkens vier nachttreinen reden richting wintersport, beperkte de NMBS zich dit jaar slechts tot één trein op vrijdag met vertrek uit Brussel-Zuid tijdens de krokusvakantie. De treinen die in Essen vertrokken werden afgeschaft, volgens de NMBS wegens onrendabel. De retourritten werden bijna alle leeg gereden. De treinen werden in België gereinigd. DB rekent natuurlijk wel de rijpaden en de nodige tractie aan. Dit jaar gebeurt de reiniging ter plaatse. Dat het ook anders kon bewees het inmiddels ter ziele gegane TTC met zijn Bergland Express. Vanaf Aachen verzorgde SBB CARGO de tractie maar blijkbaar ook zonder succes...

BENENIEUW

Vanaf 18 februari 2013 rijden er terug IC-treinen tussen Brussel en Den Haag met (ex-Benelux) ICR-stammen en reeks 28, dit onder druk van politiek, horeca en reizigers.

DUFFEL, LIJNEN 25 EN 27

Op 3 en 4 november 2012 werd op lijn 27 het A-spoor (in de richting Antwerpen) verlegd en in dienst genomen. Tezamen kwamen de twee wegbruggen en de nieuwe boogbrug over de Nete in dienst. Met drie weken vertraging wegens de winterse omstandigheden was het B-spoor aan de beurt op 16 en 17 februari 2013. Daarna begon de afbraak van de sporen en de oude versleten bruggen. Uiteraard ging ook de tijdelijk geplaatste brug buiten dienst. Over een afstand van ongeveer 1,5 km kregen de sporen van de lijnen 25 en 27 een nieuwe infrastructuur die hogere snelheden moet toelaten.

De provincie Antwerpen maakte van de gelegenheid gebruik om weer een stuk “fiets-o-strade” aan te leggen. Uiteindelijk moet er een fietspad liggen tussen Antwerpen-Berchem en Mechelen. Ook tussen Antwerpen en Essen is men een “fiets-o-strade” aan het bouwen. Waarom zou men op dit traject dan nog treinen laten rijden?

GEN-WERKEN

De werken voor uitbreiding naar vier sporen op lijn 124 zijn voor onbepaalde tijd stilgelegd. Een bewoner van Linkebeek heeft klacht neergelegd bij de Raad van State omdat de affiches tweetalig zijn. Voor de onwetende lezer: Linkebeek is een Nederlandstalige faciliteitengemeente gelegen in de rand rond Brussel, waar er ook veel anderstaligen (Frans) wonen. Die bewuste bewoners genieten dan van de faciliteit dat ze er ook in het Frans terecht kunnen, maar de officiële taal is het Nederlands. De bewuste affiches moeten volgens de letter van de wet ééntalig (Nederlands) zijn. Als het arrest van de Raad van State gevolgd wordt kan dit een vertraging van drie jaar betekenen. Een jaar geleden waren de gewestplannen al vernietigd naar aanleiding van een klacht vanwege het gemeentebestuur. Volgens de Brusselse minister van vervoer zou het wel eens 2025 kunnen worden eer dit GEN-project klaar is. Behalve de hiervoor aangehaalde spelereien is er ook nog de moeilijke financiële toestand van onze respectievelijke regeringen en de NMBS.

STOCKEM

In deze plaats op lijn 162 in de omgeving van Arlon bouwt Infrabel een nieuwe tractiewerkplaats. De oude dateert al van 1928. De werken starten dit voorjaar en moeten al volgend jaar opgeleverd worden.

De nieuwe werkplaats krijgt vier sporen en moet instaan voor het onderhoud van de nieuwe 2-spanning Desiro's.

NEERPELT

De sporensituatie in dit station ondergaat een metamorfose. Tussen spoor 2 en 3 komt er een eilandperron. Voor de reizigers komt er een nieuwe onderdoorgang met verbinding naar de parking. Er komen ook liften naar de perrons. Voor de goederentreinen komt er een 750m lang uitwijkspoor. Längs de kant Hamont wordt de overweg afgeschaft. In de plaats komt er een straat verder een nieuwe wegtunnel. De huidige twee geklasseerde SAXBY seinhuizen worden gerenoveerd. De signalisatie in Hamont wordt overgenomen door de EBP 14 van Mol. In 2014 moet alles klaar zijn.

KENNEDYTUNNEL

In 2013 en 2014 gebeuren er belangrijke renovatiewerken in de 1600m lange tunnel onder de Schelde. Deze tunnel is inmiddels bijna een halve eeuw oud. Het voornaamste doel is om de brandveiligheid te verhogen. De wanden worden met een nieuw brandwerend materiaal bekleed en er komen een bijkomende nooduitgang en trap. Al deze werken vergen een onderbreking van het drukke treinverkeer gespreid over 20 weekends. Meestal is er een onderbreking vanaf zaterdag 13 uur tot zondag, einde dienst. Er rijdt die dagen elk uur een vervangende pendeldienst tussen Antwerpen-Centraal en Gent Sint-Pieters via de lijnen 52, 54 en 59, via Boom en Puurs naar Sint-Niklaas en dan verder naar Gent. De trein vervangt hierbij wel de L-trein op lijnen 54 en 59 tussen Puurs en Lokeren. De normale treinen op lijn 54 zijn die dagen dan ook beperkt tot Puurs. Door al dat halteren en de 18 bijkomende kilometer is de vervangende trein een half uur langer onderweg tussen Antwerpen en Gent. De andere treinen op lijn 59 zijn ook aangepast. De IC naar Oostende rijdt enkel maar tussen Gent en Oostende. De IC uit Kortrijk of Lille rijdt maar tot Sint-Niklaas. De L-trein van Antwerpen naar Lokeren rijdt niet. Tussen Berchem en Sint-Niklaas rijdt er een vervangende autobusdienst die de tussenliggende stations bedient.

Goederentreinen van of naar de Linkerscheldeoever (bundel Zuid) rijden via Mechelen en zelfs via Schaarbeek (omwille van de werken in Duffel). Tijdens die werken kunnen de treinen in Duffel enkel over lijn 25. In Mechelen kan men evenwel niet van lijn 25 op lijn 53 komen en daarom moeten de goederentreinen via Schaarbeek en lijn 50 omrijden tot Merelbeke. Vanaf Merelbeke kan het dan verder over lijn 59 tot aan de vertakking Melsele en dan tenslotte via lijn 10/1 en 10 naar de Waaslandhaven.

SPOORLIJNCATEGORIEËN

Infrabel zou alle spoorlijnen willen onderbrengen in een bepaalde categorie, A, B of C. De norm zou het aantal reizigers- en goederentreinen zijn dat over de bewuste lijn rijdt. Voor de categorie C betekent dit dat er geen onderhoudswerken meer worden uitgevoerd en dat wegens de slechte toestand van de spoorinstallaties de lijnsnelheid naar beneden moet. *N.v.d.r.: In de praktijk komt dit neer op een feitelijke sluiting. We hebben dit vroeger nog meegemaakt. Als besparingsmaatregel kan dat tellen.*

In bundels en stations wil men ook grondig snoeien in de spoortoestellen. Niet of weinig gebruikte wissels vergen duur onderhoud. Rond Brussel-Zuid zouden er zo'n 70 van de 300 wissels sneuvelen. De maatregel zou te maken hebben met een verschuiving van de budgetten naar de dringende installatie van ETCS en TBL1. Bovendien worden de door de regering toegekende subsidies jaar na jaar verminderd. Ook de vernieuwingswerken die de laatste jaren gebeurden zijn dan grotendeels verloren. Hopelijk wordt de grote verliezer niet opnieuw de reiziger of de goederenklant. Het gaat nog maar om een plan, het laatste woord is wellicht nog niet gezegd.

TICKETAUTOMATEN

Er worden nu ook ticketautomaten geplaatst in de kleinere stations. Op die manier hoopt men niet enkel de ticketverkoop op de trein zelf te beperken maar ook de conflicten met treinwachters te verminderen en ze te behoeden voor personen met minder fraaie bedoelingen.

Na onze Algemene Ledenvergadering van 23 februari 2013 maakten we een leerrijke rondrit door de Antwerpse haven op Linkeroever.

We passeerden hierbij ook de werf van de nieuwe havenspoorweg.

Een vele kilometers lange boog is noodzakelijk om het hoogteverschil tussen de Liefkenshoekspoortunnel en de goederenbundel Zuid van de Waaslandhaven te kunnen overbruggen.

Links op de verhoogde berm loopt de autosnelweg E34, in het midden de nieuwe lijn 10 die in een ruime lus uitkomt op de Goederenbundel Zuid waarvan rechts gelijkgronds de eerste wissels liggen. Foto: Eddy Cassiers.



Infrabel werkt voortdurend aan de vernieuwing van haar infrastructuur, daarbij doet ze ook beroep op privé-aannemers voor de spoorwerken.

In Brugge ontmoetten we een Plasser & Theurer Unimat onderstopper van de Kempische firma Vanormelingen-Stas die ook betrokken is bij de bouw van de Liefkenshoekspoorverbinding.

Foto: Eddy Cassiers, 20 februari 2013.



Historische foto:

De allerlaatste "Amsterdammer" naast de Belgische Fyra 4881.

Zoals het de Beneluxtrein past, was op 8 december 2012 ook de allerlaatste Amsterdammer 20 minuten te laat op de afspraak. Als trekkraft fungeerde de 2839. Bij toeval vond in de "Antwerpse ondergrond" een rendez-vous plaats met het Belgische Fyra-stel 4881, dat evenwel nog niet officieel is afgenomen door de NMBS. Dat de ellende toen nog maar echt ging beginnen was toen nog door niemand geweten! Antwerpen-Centraal. Foto: Erik Heylen





In 1957 maakten de Nederlandse Spoorwegen fier reclame voor de nieuwe rechtstreekse en elektrische treinverbinding met België.

Een reproductie van de achterflap van de dienstregeling buitenland uit 1957. Verzameling: Eddy Cassiers.



In het voorjaar van 1987 waren de Hondekoppen nog volop in dienst. Vanaf de zomer werden ze uit de Beneluxdienst verbannen en reden ze nog enige tijd in Nederlandse binnenlandse treinen. In 1988-1990 werden ze verschroot.

Eén stel ontsprong de dans en werd bewaard als museumstel. Toeval, maar we zien hier juist dit NMBS treinstel 220.902 op 30 april 1987 onder de koepel van Antwerpen-Centraal. Foto: Luc Couscheir.

BYE BYE BENELUXTREIN, HALLO FYRA!

Met deze betiteling maakte onze NMBS Europe reclame voor de nieuwe hogesnelheidstrein die vanaf 9 december 2012 de Beneluxtrein na 55 jaar zou moeten aflossen. Helaas liep het enigszins anders dan gepland, maar daarover leest u meer op een volgende bladzijde. We geven eerst een historisch overzicht van wat er gedurende de voorbije halve eeuw de dienst uitmaakte tussen Amsterdam en Brussel.

In de naoorlogse periode werden er in Nederland en België ettelijke honderden kilometer spoorlijn van bovenleiding voorzien. België bracht mits wat vertraging ook de belangrijkste assen onder draad. In 1957 was het mogelijk om de hele verbinding tussen de twee hoofdsteden elektrisch te berijden. Het was zelfs ooit de bedoeling om in een doorgaande dienst naar Luxemburg te voorzien. Helaas bleek al spoedig dat de bestelde treinstellen voor onze lijnen 161 en 162 te zwak waren. De drie landen kenden al een aantal jaren een samenwerkingsverband in het kader van het "Beneluxverdrag" dat in feite als de bakermat van de Economische Gemeenschap voor Kolen en Staal (E.G.K.S.), op haar beurt via enkele tussenstappen werd uitgebreid tot wat we nu beter kennen als de Europese Unie (E.U.), kan beschouwd worden. Er moest in de eerste plaats treinmaterieel komen dat geschikt was om onder de twee stroomsystemen te kunnen rijden. In Nederland is dit 1500 volt en in België toen nog exclusief 3000 volt, in de beide gevallen gelijkstroom. De scheiding tussen de beide stroomnetten ligt bezuiden Roosendaal in de vorm van een ontbrekend stuk bovenleiding, ook gekend als sluis. Nochtans is het de NS die voor de nodige elektriciteit zorgt (onder 3000 volt) tot aan de Belgische grens.

Exclusief voor de nieuwe dienst werden er 12 tweetjes gebouwd bij Werkspoor naar het toen in Nederland gebruikte Materieel '54, beter bekend onder zijn bijnaam "Hondekop". In tegenstelling tot de binnenlandse NS-stellen werd er een elektrische installatie van ACEC en SEM ingebouwd. Op elk net werd een eigen pantograaf gebruikt, één op elke bak. In tegenstelling tot de gele NS-stellen kregen de Beneluxstellen een donkerblauwe kleur aangevuld met een gele (zichtbaarheids)band. Bij de eerst afgeleverde stellen werd die band enkel op de zijwanden aangebracht, later liep die door tot op de kop. Binnenin waren er nogal wat verschillen, specifiek voor een internationale inzet. Toen was er nog grenscontrole en de stellen kregen een douanecompartiment. Voor de hongerigen en dorstigen was er een echte keuken ingericht. Omdat hiervoor nogal wat ruimte nodig was hadden de stellen in de beide klassen minder zitcapaciteit. Ook het interieur kreeg een bijzondere kleurstelling.

De inrichting van de bestuurderscabines was omwille van de Belgische installaties ook afwijkend. Een belangrijk verschil was de bijkomende inbouw van de Belgische MEMOR veiligheidsinstallatie. Hierbij moet de machinist bij het passeren van een sein een knop indrukken, zoniet wordt de trein tot stilstand gebracht. Het sluiten der deuren gebeurde ook volgens het in België gangbare systeem. In Roosendaal werd dit systeem dan op- of afgeschakeld voor de rit op het Nederlandse net. (In Nederland kreeg het Materieel '54 later ook deze elektropneumatische deurbediening en werd het gedurende heel de reis gebruikt). De acht Nederlandse stellen kregen de nummers 1201-1208, de vier Belgische de nummers 220.901-220.904. De stellen konden in Nederland ook gekoppeld worden aan hun binnenlandse broertjes.

Proefritten en de eerste exploitatiejaren.

Een eerste rit met NS 1201 had plaats op 2 juli 1957. Op het Nederlandse net reed de trein tussen Amsterdam en Roosendaal gekoppeld met een gedeelte dat dan verder reed richting Vlissingen. Aanvankelijk in de categorie sneltrein, vanaf 1970 met het statuut van Intercity. In België was het een internationale trein tot bij het in voege komen van het beruchte IC-IR-plan van 1984. Vanaf toen werd de Benelux ook in België een gewone voor binnenlands gebruik bruikbare trein. Al in september 1957 waren alle stellen beschikbaar. Vanaf 18 september reed men elk uur vanuit Amsterdam tot Antwerpen, om de twee uur verlengd tot Brussel-Zuid (inclusief de vier echte internationale treinen Amsterdam – Brussel – Paris als TEE). Vele jaren reden de stellen zonder grote problemen hun kilometers.

De jaren tachtig kenden een grote reizigerstoename voor de Beneluxdienst. Voor bepaalde ritten volstond één enkel stel niet meer. Verscheidene diensten vergden twee en in sommige gevallen zelfs drie stellen. Al die jaren werden er trouwens steeds drie stellen op reserve gehouden in Amsterdam, Roosendaal en Antwerpen.

Stilaan werden de capaciteitsproblemen groter en werd er uitgekeken naar uitbreiding. Een idee was om zes bijkomende stellen bij te bouwen volgens de toen in Nederland gebruikte plan V-stellen. Een eerste echte uitbreiding vond plaats in het ombouwen van de keuken en het douanecompartiment tot gewone reizigers accommodatie. Bovendien moest er met het nodige tijdverlies kop gemaakt worden in Antwerpen-Centraal. In de zomer 1987 werden de stellen verboden in België en reden ze nog enige tijd in de binnenlandse dienst in Nederland. Na dertig jaar kwam er een einde aan de inzet van de 12 stellen. Tussen 1988 en 1990 werden ze verschroot in Amsterdam, maar ééntje ontsprong de dans en werd bewaard: de NMBS 220.902.

Na een proef in 1971 kwam er in 1973 versterking in de vorm van de trek-duwtreinen. Op die manier blijft wel het kopmaken bestaan, maar kan een locomotiefwissel achterwege blijven. Zoals bij het materieel van de eerste generatie werd het opnieuw een gezonde samenwerking tussen de twee betrokken spoorwegmaatschappijen. De NMBS bouwde acht loks van de reeks 25 om voor de dienst. Hiervoor gebruikte men de 2515-2522 (en daarvoor nog de 125.015-016 en 125.101-106 (140.001-006)). Deze machines werden gebouwd in 1961-62 en in 1973 geschikt gemaakt voor de Beneluxdienst met de nummers 2551-2558.

België zorgde eveneens voor acht eerste- en acht eerste/tweede-klasse rijtuigen. Nederland zorgde voor de acht stuurstandrijtuigen met de karakteristieke hoog geplaatste bestuurderscabine. Zij werden verbouwd uit de restauratie- en bagagerijtuigen Plan D uit 1951. Zij waren van het type WRDk. Achter de stuurpost kwam een bagageruimte, een keuken en een restaurantgedeelte. De NS gebruikte ook nog eens 20 jonge Plan W1 tweedeklasserijtuigen die pas in 1966 gebouwd waren. Daarbovenop werden er twee postrijtuigen Plan L verbouwd. De bestuurderscabine kreeg op de frontzijde een groot geel vlak. De grondkleur van de treinen bleef donkerblauw en kreeg ook de brede gele band. Een trein bestond in zijn standaardsamenstelling uit een loc 25.5+3B+1AB+1A+stuurstand, dit in de regel zo dat er één aaneensluitend eerste-klassegedeelte en één aaneensluitend tweedeklassedeel met het AB-rijtuig in het midden, werd gevormd. Dikwijls kwam het voor dat het AB-rijtuig daarbij

in de verkeerde richting geplaatst was.

Vanaf 1974 kwam er nu voldoende capaciteit om elke trein tot Brussel te laten rijden. De andere treinen waren dan opnieuw samengesteld uit meerdere stellen. Waren deze motorstellen betrouwbaar, de trek-en-duwers waren dat helaas minder. De grootste bron van ergernis waren de verschillende remsystemen op de diverse rijkstrijtuigen en locs. Het aantal inzetjaren was ook veel beperkter. Het einde kwam er al in 1987, na amper 13 jaar, samen met het uit dienst nemen van de motorstellen van de eerste generatie die het nagenoeg dertig jaar volhielden. In het begin van de jaren tachtig namen de defecten gevoelig toe. Een oplossing werd gevonden door het inzetten van gehuurde rijkstrijtuigen van de DB. Deze treinen werden enkel gesleept.

In 1986 verscheen de derde en laatste generatie. Het werden opnieuw trek-en-duwcombinaties. De overeenkomst tussen NS en NMBS voorzag deze keer dat de NMBS zorgde voor 12 locs en de NS voor de (stuurstand)rijtuigen. De locs kregen de nummers 1181-1192 (om verwarring met de in Nederland toen nog rijdende reeks 1101-1160 te vermijden). Ze werden gemaakt bij BN te Brugge en waren afgeleid van de reeksen 21, 27 en 12. In Nederland behoorde de inheemse spoorwegindustrie inmiddels tot het verleden en werd er gefabriceerd bij Talbot in Aachen. De 59 rijkstrijtuigen zijn gebaseerd op de voor de binnenlandse NS-dienst gebruikte rijkstrijtuigen ICR (bouwjaren 1980-82). Elf ervan werden als stuurstandrijtuig uitgevoerd. Zoals gebruikelijk in België zat de machinist aan de linkerkant. Met het in voege treden van de dienstregeling winter 1986 gingen de eerste treinen rijden, met de zomerdienst van 1987 werd de volledige dienst met het nieuwe materieel gereden. In één rijkstrijtuig was er plaats voor een kleine restaurantafdeling. De tot dan toegepaste blauwe kleur werd geruild voor een bordeaux-gele livree.

De volgende jaren bleef het reizigersaantal verder fel stijgen zodat een standaardsamenstelling van zes rijkstrijtuigen niet meer volstond. NS maakte nog een aantal binnenlandse rijkstrijtuigen geschikt maar deze behielden in eerste instantie hun oorspronkelijke blauw-gele schildering maar later kregen ze ook de bordeaux-gele kleur. Blijkbaar waren de treinen van de derde generatie niet voorzien om nog vele jaren te moeten rijden. Inmiddels werd er al flink gebouwd aan de HST-verbinding tussen de twee hoofdsteden. Een deel van de inmiddels 30 jaar oude ICR-Beneluxrijtuigen werd gerenoveerd om ze verder op het binnenlandse NS-net te gebruiken. De stuurstandrijtuigen kregen die renovatie niet. Ze reden nog enige tijd mee, maar dan enkel in sleep en gingen medio 2010 buiten dienst. Vanaf 2007 kregen de vernieuwde rijkstrijtuigen waaronder één stuurstandrijtuig, de nieuwe NS Hispeed kleuren. Vanaf 2008 werden de 12 locs aangevuld met de Belgische TRAXX-locs reeks 28 (186 in Nederland). Met het buitendienst stellen van de stuurstandrijtuigen in koppositie van een trein kwam er een einde aan het tijdperk van de trek-duw-treinen.

De laatste 2 à 3 jaar, toen de defecten meer en meer de kop op staken, werden er treinen geformeerd bestaande uit oude Belgische internationale I6-rijtuigen. Omdat de ingebruikname van de nieuwe HST-lijn en bijbehorende treinen nog verder op zich liet wachten reden er zelfs één, later twee rijkstrijtuigstammen met ÖBB Eurofima-rijtuigen. Al deze treinen werden gesleept, dikwijls in de samenstelling locomotief-rijtuigen-locomotief (als ballast?). Na 55 jaar trouwe dienst ging de Benelux op 9 december 2012 definitief aan de kant.

9 december 2012, Hoera, hier is de FYRA

Vanaf die datum werden er 10 H&T-ritten per dag tussen Brussel-Zuid en Amsterdam CS voorzien. De reistijd zou slechts 2u01 bedragen! Dat is behoorlijk sneller dan de oude treinverbinding. Naargelang er meer treinstellen geleverd worden zou het aantal ritten verhogen tot 16.

De nieuwe Fyra zou onderweg stoppen in Brussel-Centraal, Antwerpen-Centraal, Rotterdam CS en Schiphol Airport. Voortaan wordt er dus geen halt meer gehouden in Brussel-Noord, Mechelen, Berchem, Dordrecht en Den Haag. De stop in Roosendaal vervalt uiteraard ook omdat de Fyra via de nieuwe HSL rijdt. In de promofolder van NMBS Europe wordt de naam van de stopplaatsen vervolledigd met "Centraal", op Nederlands grondgebied is het "CS". In diezelfde folder worden reizigers voor Dordrecht of Den Haag verwezen naar Rotterdam en een aansluiting op een binnenlandse trein. In België mag de ex-Benelux gebruiker dit zelf uitzoeken.

Behalve de hogere prijs is er een reservatieplicht, zoals gebruikelijk op Thalys, TGV of Eurostar. Hiervoor verwacht de reiziger dan ook een snelle en stipte dienstverlening. Helaas ging het na de inhuldigingstrein al snel grondig mis en kwamen allerhande misfuncties tevoorschijn waardoor slechts een beperkt aantal treinen zijn eindbestemming tijdig bereikte, als ze tenminste al zover geraakten! Bovendien waren door de laattijdige levering ook geen reservetreinen beschikbaar!

Al vanaf de eerste "normale" ritdag op zondag 9 december 2012 waren er problemen met 6 ritten die met grote vertraging te kampen hadden of afgeschaft werden. De beide spoorwegdirecties verontschuldigen zich en schreven de problemen toe aan onschuldige kinderziektes en stelden alles in het werk om de treinen toch rijklaar te houden. Er kwam inderdaad verbetering: de eerste twee weken had men maar problemen met één derde van de Fyra's, de volgende week nog "maar" met één zesde!

Helaas begon op 21 december klokvast ook de winter met vriestemperaturen en felle sneeuwval. Op 17 januari was het zo erg dat de spoorwegdirecties beslisten om alle Fyra's van de sporen te halen (of tenminste die welke op dat moment nog niet defect stonden). Die dag hadden de eerste drie treinen al met pannes te kampen! Eén treinstel had onderweg een afdekrooster verloren door sneeuwophoping, voor de Belgische Dienst voor Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (we zullen voortaan wegens nijpend plaatsgebrek de afkorting DVIS gebruiken) voldoende reden om een verbod in te stellen om de treinstellen nog verder in commerciële dienst te gebruiken. Proefritten zijn wel toegelaten.

Onnodig te zeggen dat de nog schaarse reizigers op zijn minst "not amused" waren met deze gang van zaken. Een aantal trouwe ex-Benelux gebruikers had inmiddels al zelf een alternatief gezocht met stoptreinen en gewone intercity's via Roosendaal en mits de nodige overstappen. Op die wijze liep de reistijd tussen Brussel en Amsterdam wel op tot ongeveer 4 uur of het dubbele dan oorspronkelijk voorzien maar er was gelukkig de factor zekerheid ter compensatie.

Tussen Brussel en Roosendaal reed een NMBS-stel reeks 800. In tegenstelling tot de in België veelal in IC's gebruikte M6 dubbeldekkers, kunnen deze stellen in Roosendaal wel probleemloos aan het perron komen. Op zaterdag 19 en zondag 20 januari reed er om de twee uur een vervangende

rechtstreekse IC tussen Antwerpen-Centraal en Roosendaal. Deze trein reed in aansluiting op de uit Charleroi en Brussel afkomstige IC. De trein bestond uit één “Duikbril” reeks 900. Om de sfeer er in te houden droeg de treinwachter een Fyra kostuum (carnaval naderde met rasse schreden).

Op de volgende weekdays was er nog geen vervangende trein. Eind januari legde de NMBS op weekdays elke twee uur een bijkomende rechtstreekse trein in tussen Antwerpen en Roosendaal in aansluiting met de IC uit Charleroi en Brussel.

Onder druk van de friet- en kroketindustrie (sorry, de horeca) en een aantal steden, was inmiddels de eis ontstaan om naar een betere oplossing te zoeken. Slechts 70% van de treinen kwam op tijd aan! Onder verdere druk, nu uit politiek België én Nederland, werd de Fyra-dienst volledig opgeschort. Meer zelfs, ook de afname van de nog resterende te leveren 8 stellen voor NS en 3 voor de NMBS werd uitgesteld. De problemen zouden snel opgelost worden door een groot contingent technici van de Italiaanse fabrikant Ansaldo-Breda. Er werd een ultimatum van drie maanden ingesteld zoniet wordt definitief afgezien van de verdere afname en mag de fabrikant zich daarbovenop aan forse schadeclaims verwachten. De NMBS schat het verlies nu al in tussen de 2 en 5 miljoen euro. Ten tijde van de bestelling van de HST's was er omwille van de gevulde orderboeken geen belangstelling vanwege andere constructeurs. Alstom zou liever zijn dubbeldekkers willen leveren maar week hiermee wel erg sterk af van het oorspronkelijke ontwerp. Ook Siemens viel af wegens te duur.

Ondertussen rijdt sinds 18 februari twee maal per dag een directe IC tussen Brussel en Den Haag. Sinds 11 maart werd dit aantal opgetrokken naar 8 verbindingen per dag. Deze treinen rijden ongeveer volgens het oude Beneluxpatroon en stoppen ook in de toen bediende stations. (Wegens geplande spoorwerken rijdt de trein gedurende de weekends maar tussen Antwerpen en Den Haag). Voor deze treinen geldt geen reserveringsplicht en er worden terug de oude tarieven gehanteerd. De treinen zijn alvast gepland voor een periode van 3 maanden. Tegen die tijd zou er een definitieve oplossing moeten zijn wat de Fyra's betreft. Op een bepaald moment was er even sprake van de inzet van een NMBS reeks 18 en M6 dubbeldekkers tussen Antwerpen en Breda. Voor het opzetten van een “nieuwe” treindienst spelen een aantal factoren mee. De rijtijden waren al berekend voor de snellere Fyra. Via de oude lijn rijden geeft vooral rond Amsterdam problemen omdat de rijpaden er al vergeven waren aan andere diensten. Ook vervangend materieel is zo maar niet gevonden. Het moet geschikt zijn voor de betreffende stroomsystemen en beschikken over de op die lijnen gebruikte veiligheidssystemen. Wegens de hiervoor aangehaalde problemen komt er ook wellicht uitstel voor de andere Fyra-dienst naar Breda.

Het mag niet ontkend worden dat al vanaf de plannen voor de Fyra bekend werden, er vanuit diverse kringen gewezen werd op een aantal nadelen voor zowel het binnenlandse als het intensieve grensverkeer tussen de beide hoofdsteden. Het grootste bezwaar gold de reserveringsplicht. Men mag niet zomaar een vergelijking maken met bijvoorbeeld de (binnenlandse) HST's in Frankrijk. Hier zijn de afstanden groter en speelt de rijtijd een veel grotere rol. Een reiziger heeft hier wel baat bij een gereserveerde zitplaats en de tijdswinst rechtvaardigt de meerprijs.

Tot slot nog wat nagekomen Fyra tijdingen.

Op een in het Belgische parlement gehouden hoorzitting kwamen NS en NMBS het hele verhaal uit de doeken doen. Ook de reizigersorganisaties kregen even de tijd om hun zeg te doen. Helaas bleef er maar weinig tijd om de door de parlementariërs gestelde vragen uitgebreid te beantwoorden maar het was wel boeiende televisie.

De NS directeur verklaarde al in december om er alles aan te zullen doen om de opgeheven Beneluxtrein terug in de dienstregeling te krijgen. Desnoods moeten andere lijnen en goederentreinen maar ruimte vrijmaken en de doorgangstijden over de spoorwegbruggen in Rotterdam aangepast worden. Er werd gedurende anderhalf jaar met de Fyra 3000 km over de nieuwe HSL gereden (dat lijkt ons toch een eerder bescheiden aantal). Alle opgetreden mankementen werden toen verholpen. De beide spoorbazen spraken verder afkeurend over de verklaring van de CEO van AnsaldoBreda. Guiseppe Marino had het over “kleine problemen die binnen enkele dagen kunnen worden opgelost”.

Een selectie van de verstoringen sinds de start op 9 december en het uit de dienst halen van de V250 op 17 december 2012: nukkige deuren 38x; tractieprobleem 13x; falende remproef 14x; diverse 23x; maar ook de communicatie tussen trein en baan 31x. Op 14 december arriveert maar de helft van de treinen op tijd aan zijn eindstation. Vanaf 14 januari 2013 nemen het aantal verstoringen fors toe ten gevolge van het winterweer.

Op 17 januari verliest een trein een stuk bodemplaat. Een dag later is er het rijverbod in België. Proefritten zijn wel toegelaten en zelfs dan slaat het noodlot toe. Een defecte Fyra hield hierbij ook nog eens een Thalys meerdere uren op!

NS gaf een dienstregeling vrij voor de IC Den Haag–Brussel:

HEENRIT			TERUGRIT	
eerste	laatste		eerste	laatste
7.29	21.29	Den Haag H.S.	8.32	22.32
7.55	21.55	Rotterdam Centraal	8.08	22.08
8.09	22.09	Dordrecht	7.53	21.53
8.33	22.33	Roosendaal	7.28	21.28
9.02	23.02	Antwerpen-Centraal	6.58	20.58
9.19	23.19	Mechelen	6.41	20.41
9.37	23.37	Brussel-Centraal	6.23	20.23
9.42	23.42	Brussel-Zuid	6.18	20.18

Vanaf 18 februari waren er enkel vertrekken in Den Haag om 7.29 en 19.29. Vertrek in Brussel-Zuid om 6.18 en 18.18. Sinds 11 maart rijden de treinen in een twee-urpatroon met acht retourritten per dag.

Onder voorbehoud en met de restricties in het weekend zoals elders op deze bladzijde vermeld.

SNCF lanceert een budget-TGV

De Franse spoorwegen komen vanaf 2 april 2013 met een goedkope hogesnelheidstrein van Parijs naar de Azurenkust. Vanaf 10 € kun je al tickets kopen voor een reis tussen Marne-la-Vallée en Montpellier of Marseille. De nieuwe treinverbinding kreeg de naam “Ouigo”, dat is Frans-Engels voor “We go”. Voor alle extra service dient wel te worden bijbetaald. Het principe werd overgenomen uit de lowcost luchtvaart, zo kost een tweede koffer 5 € extra. Ga er voor!



Al de foto's op deze bladzijde:
Erik Heylen.

De reeks 25.5 leverde na de aflossing door de reeks 11 nog veel grensoverschrijdend werk, vooral in de goederendienst, maar soms ook als exclusieve trekkraft van skitreinen, zoals hier te zien is te Antwerpen-Berchem. Pas na de komst van de TRAXX-en reeks 28 bleef er nog maar weinig noodzaak om de ondertussen 50 jaar oude locs te behouden. Antwerpen-Berchem, 4 maart 2007.



Op lijn 12, in de nabijheid van Kalmthout, toont dit stuurstandrijtuig zich aan kop van een Beneluxtrein in de richting Brussel. Achteraan duwt een locomotief reeks 11. Met een half uur vertraging moet de stoptrein links naar Roosendaal nog even wachten tot de Beneluxtrein het spoor heeft vrijgemaakt, omdat deze op tegenspoor een inhaalbeweging heeft uitgevoerd. Het conflict tussen de stoptrein en een vertraagde Beneluxtrein was op lijn 12 toen al dagelijkse kost. Kalmthout, 29 april 2007.



Vanuit Amsterdam is op 12 mei 2007 deze Beneluxtrein met een half uur vertraging in Roosendaal aangekomen met de 1188 trots aan kop. Zowel aan Nederlandse als Belgische zijde is het uit het rijpad vallen een hopeloze zaak voor deze treindienst, omdat tussenin ook nog trage treinen hetzelfde spoor moeten delen. De kans om de vertraging in te lopen was zo goed als nihil. Station Roosendaal.

Omdat de nieuwe Fyra-diensten over de Nederlandse HSL Zuid veel materieel wegkaapten, moest er vervanging gezocht worden om het tekort aan rjtuigen op te vangen. De ÖBB (Oostenrijkse spoorwegen) liet tegen vergoeding, een aantal van haar rjtuigen meedraaien in de Beneluxdienst. Op 27 juli 2011 komt zulk konvooi aan te Roosendaal. Achter de 2802 is duidelijk een Oostenrijkse stam te zien, met overkleefd logo.

Roosendaal. Foto: Erik Heylen.

De 12 locomotieven van de reeks 11 kregen het gedurende hun loopbaan hard te verduren. Waarschijnlijk zijn zij wel kilometerkampioenen. Vanaf 1986 kwamen ze in dienst tussen Brussel en Amsterdam. De laatste vijf jaar doken er meer en meer defecten op die toch enige weerslag hadden op de betrouwbaarheid van de treindienst. Ook de stuurstandrijtuigen begonnen ouderdomsverschijnselen te vertonen. Het kwam meer en meer voor dat er een tweede locomotief aan het stuurstandrijtuig werd gekoppeld. Er kwam dan ook versterking onder de vorm van een aantal geleasde locomotieven reeks 28 plus enkele rjtuigstammen bestaande uit voor de internationale dienst bedoelde rjtuigen van de types I6 en I10.

Ondanks het feit dat de Benelux-stuurstandrijtuigen niet meer zouden gerenoveerd worden, kreeg toch één exemplaar de eer om zich in de Fyralivre te tooien. Vanaf de hoge perrons in Mechelen werd dit plaatje geschoten. De Beneluxtrein rijdt hier via lijn 27 richting Amsterdam.

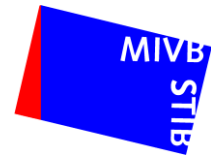
1 maart 2009. Foto: Erik Heylen.



Al spoedig doken er allerhande foto's op van stilstaande Fyra-treinstellen. Op deze montage zien we onze pechdienst assistentie verlenen bij het wegslepen van een gestrande trein.

Voor onze Nederlandse lezers: VAB is vergelijkbaar met de ANWB.

De auteur van deze spotprent bleef onbekend...



Zoals elders in het land en omgeving mochten we nog eens van een echte winter genieten. Ter illustratie van dit fenomeen enkele sneeuwbeelden van het tramgebeuren in onze hoofdstad.

Flexity 3035 promoot de MIVB. We zien hem hier –met zijn Franstalige zijde- in de winterzon aan de recentelijk vernieuwde terminus Stalle. Deze ligt op enkele tientallen meter van de gewestgrens.

De 3092 en 3027 op dezelfde plaats en dag.



Het vernieuwde eindpunt Stalle kwam in september 2012 opnieuw in dienst en beschikt net als de eerste versie van 1991 over drie sporen. Het grootste verschil zit hem in het volgende: de drie sporen waren vroeger doodlopend. Nu komen ze via een wisselcomplex samen. De trams maken even verder kop en komen dan naar het vertrekperron. Omdat er hier vier trams voor lijn 82 overnachten kan het hele complex bij einde dienst hermetisch afgesloten worden.

Over enkele weken worden er lange 4000-en verwacht voor deze lijn. De noord-zuid premetro-as is zeker tijdens de spits verzadigd. Tegen het einde van het jaar zullen de lijnen 3 en 4 dan nog enkel met de lange trams uitgebaat worden. Op dat moment verhuizen de 3000-en naar lijn 92. Al sinds 18 februari 2013 komen er al meer 3000-en en de reeksen 7700 en de langere 7900 aflossen op deze drukke “straatlijn”.

Tekst en foto's: Raf Bonte.

Gelede Citaro 9025 baant zich op 20 januari 2013 een weg door de sneeuw aan het Centraal Station.



Helaas zal het nog vele jaren duren eer de tram hier zijn comeback zal maken. De laatste trams verdwenen hier op 28 maart 1970. Er loopt een project om de tramlijnen 92-94 vanaf het Koningsplein te verleggen om in de buurt van het Centraal Station te passeren.

Van deze MIVB-Citaro bestaat er sinds enkele maanden ook een versie op schaal 1/87.

Een stel PCC 2, komende van Silsburg, neemt even pauze op de Leopoldplaats, alvorens verder te rijden naar Hoboken. 9 februari 2013.

Vanaf zaterdag 9 februari 2013 had de vernieuwde lijn 4 definitief langs de heraangelegde Nationalestraat moeten rijden. De lijnen 4 en 8 worden dan samengesmolten tot één lange lijn Hoboken – Groenpl. – Silsburg. Het lijnnummer 8 was al verdwenen per 1 september 2012. Helaas duurt het allemaal wat langer. Vanaf die bewuste dag (de nieuwe diensten waren al opgemaakt) bestond er een op zijn zachtst gezegd, verwarrende situatie.

Een reiziger op lijn 4 van Silsburg naar Groenpl. moest de tram verlaten en overstappen op een nàkomende lijn 4 aan de halte Nationale Bank. De eerste tram maakte vervolgens een rondrit aan de Leopoldplaats, nam enige wachttijd en reed vervolgens verder naar Hoboken. In omgekeerde richting mocht een reiziger richting Silsburg zich te goed doen aan een ritje “sight-seeing” langs de Groenpl. alvorens verder naar Silsburg te rijden. Voor de niet-ingewijden: ook lijn 24 verbindt Hoboken (Zwaantjes) en Silsburg.

Op diezelfde Leopoldplaats Hermelijn 7271, de tram in tegenrichting op weg naar Silsburg via een ommetje langs Groenpl. Het controlerend personeel zag dat het goed was. 9 februari 2013.

De foto's op deze bladzijde:
Luc Couscheir.

Een ten onrechte links afslaan- de vrachtwagen lichtte de 7226 uit de sporen. Het opgetrommelde technisch personeel maakt zich klaar om de tram terug in de sporen te zetten. Belgiëlei, 27 januari 2013.



STADSVervoer – STREEKVERVOER TRAMS & AUTOBUSSEN



Algemeen

Nieuwe autobussen (bis)

In het vorige nummer (2012/4 blz. 15) maakten we melding van de nakende bestelling van een groot aantal nieuwe autobussen. We eindigden dit item met volgende zinsnede: “dus nog even (?) wachten op de definitieve toewijzing”. De aanvankelijke intentie om het gros aan het Franse IRISBUS toe te wijzen viel niet in goede aarde bij onze eigen Vlaamse busbouwers en de dito parlementariërs. Het oorspronkelijk bestek sloeg op 232 standaardbussen (+ 5 exemplaren voor scholing) bij IRISBUS, 27 stadsautobussen voor VDL-Jonckheere en 27 gelede bussen bij Van Hool. Het viel ons alleszins op dat er een groot prijsverschil is per eenheid. Het zou dan al de derde maal zijn dat IRISBUS of zijn voorganger Renault Véhicules Industriels (RVI) zijn autobussen in de uitverkoop zet. Herinner u het gebakkelei in 1995-96 met de reuzebestelling van de R 312 voor de TEC, 10 jaar later nog eens overgedaan met het model Agora. In beide gevallen betekende dit het einde van de productie van het bewuste model. Verwacht wordt dat ook de Citélis spoedig een opvolger krijgt.

Op 6 februari 2013 verleende de Vlaamse regering dan ook haar goedkeuring aan een gewijzigde bestelling. Het aantal werd ook uitgebreid tot in totaal 386 stuks. Het totaalbedrag werd ook lichtjes verhoogd van 90 tot 93 miljoen. De offerte werd opgesplitst. Een eerste bestelling omvat 263 autobussen, op het einde van dit jaar volgen nog eens 123 hybride exemplaren.

IRISBUS ziet zijn aandeel afgezwakt van 236 naar 160 stuks. Van Hool bouwt zoals voorzien 27 gelede autobussen. Daarbovenop komen er 5 waterstof- en 3 elektrische autobussen. De bestelling van VDL (Jonckheere) wordt gevoelig uitgebreid. Het levert nu 127 stadsbussen en 41 microbussen (belbussen). De bevoegde minister (overigens woonachtig in West-Vlaanderen, maar dat zal louter toeval zijn) promoot de autobussen aangedreven met alternatieve voortstuwing. De “klassieke” nieuwe dieselmotoren beschikken inmiddels over de EURO-VI norm en belasten het milieu een pak minder. Sommige stoten tot 95 % minder fijn stof uit. Een primeur (sic) voor Vlaanderen zijn de vijf waterstofbussen die al vanaf einde 2013 in het noorden van de provincie Antwerpen gaan rijden. Uit de uitlaat komt enkel waterdamp. Een nadeel is dat er maar een beperkt aantal uren kan gereden worden. Er moet getankt worden in de Antwerpse haven. Omwille van deze restrictie zal het “noorden van de provincie” zich dan wel situeren rond de stelplaatsen Tjalkstraat/Vaartkaai.

Over de juiste verdeling van de rest van de bestelling zijn er nog geen details maar er zouden er 66 naar Antwerpen en 67 naar Limburg gaan. Wellicht gaat wat er nog rest van de reeksen A600 dan buiten dienst: 2819-2895 uit 1992-93; 2921-2957 en 3151-3186 uit 1993-94. Wellicht volgen spoedig daarna ook de Communo's uit 1996.

Al spoedig verschijnen in de kranten brieven van verontruste burgers, die een waterstofbus niet zagen zitten.

Eén waarschuwde zelfs voor een Hindenburg-scenario (*). De Lijn testte al bijna vijf jaar geleden, vooral in Antwerpen en Leuven, veelvuldig de Van Hool demobus. Dergelijke bussen werden overigens ook al geëxporteerd naar de V.S.

(*) Deze Zeppelin brandde uit bij het aanmeren in de USA, met vele slachtoffers tot gevolg. Er werd ook een rampenfilm over gemaakt. Er bestaat trouwens ook een dito film over een op hol geslagen dieselbus (Speed) en zelfs een Nederlandse jeugdfilm over een vliegende autobus. Wees gerust, op het einde kwam alles goed terecht!



West-Vlaanderen

Brugge krijgt 29 milieuvriendelijke autobussen

In aansluiting met het voorgaande wordt ook in Brugge het wagenpark vernieuwd. De stad krijgt er “binnenkort” 26 hybride stadsbusjes bij. Daarbovenop komen er 3 elektrische exemplaren. Een hybride autobus rijdt deels op dieselbrandstof, waarbij de vrijgekomen energie bij het remmen wordt opgeslagen in een soort batterij. Mits een stop&go-systeem wordt de motor bij stilstand automatisch uitgeschakeld. Op die manier stoten de autobussen 25 % minder gassen uit en produceren ze 30 % minder geluid. In Brugge rijden er momenteel al 5 hybride autobussen.

Als eerste zouden de 3 elektrische exemplaren al dit jaar, in het kader van een proefproject, op straat verschijnen. Een eerste versie reed al 10 jaar geleden proef met de 2 A308H, **3582 en 3583** (ook in Leuven), maar is al vlug een stille dood gestorven.

De Brugse burgemeester wil nog een stap verder gaan en zou graag enkel nog kleinere autobussen in zijn binnenstad zien. In Brugge rijden nu midibussen met een capaciteit van ongeveer 70 personen die trouwens altijd goed gevuld zijn, in de spits zelfs “te” vol. Ga je deze bussen dan vervangen door exemplaren type “belbus”, dan mogen we ons wel aan busfiles in het centrum verwachten. Mogelijk moet dan het blokrijden wel ingevoerd worden zoals bij druk verkeer op de autoweg naar de Kust.

Ontsporing

De barre winterkou en enkele vastgevroren kieselsteentjes zorgden er voor dat de 6011 aan de wissel Zwarte Kiesel uit de sporen werd gelicht op vrijdag 7 december 2012. De 49 ton zware tram werd met behulp van een kraan terug op de sporen gezet. Er waren geen gekwetsten en de schade aan de tram was miniem.

ABC van de Kusttram

Het ABC van de Kusttram staat online. Het is een woordenboekje met termen uit de geschiedenis van de tram. Er werden begrippen, zoals bijv. “fluppe” of “cowboytram”, vele voorzien van een foto, in opgenomen. Op speciale bakens aan 26 haltes worden deze (veelal ludieke) termen ter kennis aan het grote publiek gebracht! Veel plezier!



Reclametrans

- 7016 Record Bank sinds dec. 2012; ex Deadline 14/10
- 7016 Samsung sinds maart 2013; ex Record Bank
- 7026 Record Bank sinds dec. 2012; ex Replay
- 7042 Record Bank sinds dec. 2012; ex De Morgen
- 7042 Samsung sinds maart 2013; ex Record Bank
- 7051 AXE sinds februari 2013; ex Ricoh
- 7201 Record Bank sinds december 2012
- 7201 VIER (televisie) sinds jan. 2013; ex Record Bank

Revisies

Het is nog wachten op een volgende gereviseerde PCC 1. De 7055, al vermeld in vorig nummer, heeft nog geen opvolger.

Tractie-controle

De hele laatste reeks Hermelijnen 7272-7284 kwam nog voor het jaareinde volledig in dienst.

Behalve de bestemmings-displays met led's bezitten deze trams ook een zogenaamde tractie-controle. Dit systeem zorgt er voor dat de snelheid slechts opnieuw kan verhoogd worden nadat de volledige tram een bocht gepasseerd is, tot zo lang wordt de snelheid beperkt tot circa 20 km/u. zodat bijvoorbeeld toch nog een kruispunt kan ontruimd worden. Helaas komt het al eens voor dat het vertragingssysteem ook op gang komt wegens (te) grote schommelingen van de tram. Of heeft de toestand van het spoor hier iets mee te maken? Ondertussen worden ook Hermelijnen van de vorige reeksen met dit systeem uitgerust, we noteerden o.a. al de 7201, 7213, 7232, en 7240.

Retibo

De installatie van dit nieuwe ontwaardingsysteem loopt bij de leverancier heel wat vertraging op. Inmiddels werd al wel gestart met de voorbereidingen bij de PCC 2's 7061 – 7165. Hierbij moet alweer de eerste enkele zit er aan geloven. In de plaats is er nu een kast opgesteld die de elektronica herbergt. Bovenop is er plaats genoeg voor een ticketautomaat, maar die komt er vooralsnog niet.

De autobussen van de entiteit Antwerpen worden in Duffel door een externe firma voorbereid.

SPOORWERKEN

Lijn 10 Turnhoutsebaan

Heel langzaam schuift deze werf op in de richting van het Rivierenhof. Hoewel het hier enkel nog straatwerken betreft, werd het tramverkeer in een aantal fases op enkelspoor gebracht. Een laatste (?) maal bracht het de exploitatie op het spoor richting Wijnegem op het vak tussen de Lunden- en de Leeuwlanstraten. De wissels werden terug verwijderd in de nacht van 28 februari op 1 maart. Het tramverkeer zou vanaf nu opnieuw normaal moeten lopen, behoudens het in de weg staan van bouwkransen, bulldozers en ander werkmaterieel.

Lijnen 4, 8 en 12 Nationalestraat

Sinds zaterdag 9 februari 2013 rijdt lijn 4 "even" op de Leien. De schuld ligt bij de weergoden die belet hebben dat de vernieuwingswerken van de Nationalestraat op tijd gereed kwamen. Dat is alvast de reden die het stadsbestuur opgeeft.

Het was aanvankelijk de bedoeling om nog vóór de feestdagen de trams terug langs deze straat te laten rijden. Er kwamen tijdens de reconstructie heel wat onvoorziene leidingen boven water, soms letterlijk. De moeilijkheden en de vrieskou vormden daarbij een coalitie tegen de bewoners, passanten en passagiers.

De werken begonnen al in mei 2012 waarbij tramlijn 4 werd ingekort tot de lus Marnixplaats. Tramlijn 8 werd beperkt tot de Groenplaats.

Op 1 september ging de besparingsronde in bij De Lijn. Hierbij werden de beide tramlijnen in theorie aaneengeknoopt tot één lange lijn 4 Hoboken – Groenplaats – Silsburg. Het lijnnummer 8 viel weg. Onze vrienden van TTB hadden hierbij hun bezwaren aan De Lijn overgemaakt.

Al van bij de start van de werken maakten zij de suggestie om de uitgespaarde trams van lijn 8 eventueel bij te zetten op lijn 4, die dan via de Nationale Bank kon rijden, met behoud van de bestaande lijnkleuren en films ter onderscheid. Zo konden op die manier ook de reizigers uit Hoboken nog tot in de omgeving van de Groenplaats komen.

Zelfs met de datum van 1 september in het verschiet zou dit toch al enkele trams en diensten besparen. Helaas bleek alles reeds vast te liggen en hield men zich aan de ingekorte lijnen 4 en 8. Voor de geplaagde reiziger werd het er vanaf 1 september 2012 niet gemakkelijker op. De twee nog altijd gescheiden lijngedeelten reden nu allebei onder hetzelfde nummer (lijncijfer 8 met oranje film verviel) en de lijn- en bestemmingsfilms werden aangepast. Dit tijdelijke ongemak zou aanvankelijk slechts drie maanden duren.

Ondertussen werden bij verscheidene tramlijnen de nieuwe diensten (niet de uren) een beetje bijgestuurd aan opgedoken mankementen. Er werd ook een nieuwe datum voor het (althans toch voor de trams) terug berijdbaar maken van de bewuste straat. Vanaf 9 februari zouden de trams terug door de straat moeten rijden als één lange lijn 4. Ook lijn 12 zou vanaf die datum verlengd worden vanaf de Bolivarplaats naar de Groenplaats. Helaas werd (door alweer de schuld van diezelfde stoute weergoden) ook die datum niet gehaald.

De sindsdien wel als één geheel geëxploiteerde lijn werd als volgt gereden: Hoboken – Nationale Bank – Groenplaats – Nationale Bank – Silsburg. In de tegenrichting werd het Silsburg – Nationale Bank – Leopoldplaats – Hoboken. In deze richting namen de trams aan de Leopoldplaats hun "buffertijd" op. In de richting van Silsburg was het echter "koersen" om de dienstregeling na te leven. Achter de voorruit van de trams verschenen voorzetborden. Een reiziger vanuit Silsburg met bestemming Groenplaats werd verzocht om aan de Nationale Bank over te stappen op een nakomende tram die vanuit Hoboken kwam met voorzetbord "Silsburg". Duidelijk? We hebben meermaals verdwaalde reizigers gezien (en geholpen). De meer geschoolde reizigers (dat zijn wij van VeBOV) onderweg van Hoboken naar Silsburg stapten over aan de Nationale Bank op de vorige tram. Ze misten dan wel de sightseeing langs de Groenplaats en de kathedraal.

Om dit alles nog "overzichtelijker" te maken gebeuren er na 23 uur nog onderlinge uitwisselingen tussen trams van lijnen 4 en 12 (enkel voor reizigers die een vervolmakingscursus met succes hebben afgerond).

Als gevolg van de herstructurering van 1 september moet op diverse plaatsen de signaletica aan de haltes aangepast wor-

den aan de nieuwe situatie. Zo ook de “infotram” van in dit geval de lijnen 4 en 8. Rond 1 september werd zowat de hele lijn 8 overkleefd, maar bleef lijn 4 onaangeroerd (kleefband was op). Heel die periode bleef lijn 4 zichzelf aankondigen in het sinds mei niet meer bediende gedeelte (Sint-Katelijnevest, Sint-Pietersvliet...).

Na 9 februari 2013 werd het nog leuker. Ondermeer in de nu tramloze De Vriërestraat bleven de rode bolletjes vrolijk aenen uitspringen. Minder leuk voor een reiziger die hoopvol zijn tram aankondigd zag, maar die niet, of veel later dan gehoopt de tram aan zijn halte mocht verwelkomen.

Een andere anekdote het vermelden waard is die over enkele bovenleidingmasten in de Nationalestraat. Op het grootste gedeelte is de bovenleiding opgehangen aan dwarslijnen, bevestigd aan de huizen. Ter hoogte van de Theodoor Van Rijswijckplaats stonden er al vele jaren masten. Deze werden recentelijk nog vervangen door ronde exemplaren in de grijze stadskleur. Blijkbaar verstoorden die het straatbeeld. Ze werden korte tijd nadien opnieuw vervangen door de hoekige palen. Een hele verbetering die onze stad weer een ster zal opleveren in de vele reisgidsen (sic).

Enkele tramhaltes worden verschoven en samengevoegd met die van de buslijnen. De perrons zijn van het verhoogde type zoals dat de voorbije jaren langs diverse (nieuwe) trajecten wordt toegepast. De haltes in de Geuzenstraat (lijn 4) en Volkstraat (ex lijn 8) worden samengevoegd in de Nationalestraat. In de richting Zuid moeten de tramlijnen 4, 12 en buslijnen 22 en 180/1/2/3 hier alle over één rijstrook en drie verschillende richtingen uit. Volgens ter plaatse ingewonnen inlichtingen zou het tramverkeer terug normaal verlopen vanaf zaterdag 30 maart 2013.

En nog even dit: als alles uiteindelijk op zijn juiste plaats rijdt dan ontmoeten de lijnen 4 en 24 elkaar aan Hoboken Zwaantjes, aan de Nationale Bank en aan de Dascottelei (Silsburg). De rijtijd via lijn 24 is zo'n 10 minuten korter.

Livan en Brabo II

De volgende projecten die de komende jaren veelvuldig aan bod zullen komen in deze rubriek zijn Livan en Brabo II. Livan behelst de nieuwe tramlijn via de “Reuzenpijp”.

Op vrijdag 2 maart werd het officiële startschot gegeven voor de afwerking van deze premetro tunnel die inmiddels al 32 jaar in ruwbouw onder de Carnotstraat, Turnhoutsebaan, Stenenbrug en Herentalsebaan ligt. Het is inmiddels ook al weer vijf jaar geleden dat de toenmalige minister de studie startte voor dit onderdeel van het Livan-project. Het moet een nieuwe snelle tramverbinding worden tussen een P+R aan het Rondpunt van Wommelgem en het stadscentrum via de bewuste tunnel. Als alles goed zit dan kan je al in **maart 2015** in 15 minuten ter bestemming zijn en zo jouw steentje bijdragen voor een vlottere verkeerssituatie in de stad.

N.v.d.r.: zoals gebruikelijk is ook deze tramverlenging weer maar tot net aan de gemeentegrens. Een volgende woonzone, het potentieel voor nieuwe reizigers, ligt bijna altijd verder.

Het traject: De terminus komt dus aan het beroemde rondpunt waar de al bestaande P+R uitgebreid wordt. Vervolgens zit de lijn geprangd tussen de noordelijke zijde van de snelwegberm en de begroeiing (een uitloper van het Rivierenhof). Ze sluit dan aan op de Ruggeveldlaan die versmald wordt tot 2 x één rijstrook met de trambaan op de middenberm. In het verlengde van de Ruggeveldlaan gaat het

dan via de Florent Pauwelslei in de richting van de Dascottelei en de Herentalsebaan waar zij aansluit op de bestaande lijnen 4 en 24. Maar er is meer. Op de Ruggeveldlaan wordt er ook afgetakt in de richting van de August Van de Wielelei. Op die manier komt er een snelle verbinding met de nieuwe stelplaats Deurne. Een gevolg is wel dat de recentelijk aangelegde kruispunten met de Herentalsebaan en de August Van de Wielelei al terug mogen/moeten aangepast worden aan de nieuwe situatie.

Voor de nieuwe tramlijn is er 70 miljoen € voorzien. Daarbovenop komt er nog eens 30 miljoen € voor het onderhoud gedurende 30 jaar. De minister maakt zich sterk dat er vanaf maart 2015 enkel nog trams in de Carnotstraat zullen rijden (sic). Met deze nieuwe verbinding komt er ongeveer 7 kilometer tramlijn bij in Antwerpen. Voorlopig wordt er zonder reizigers ondergronds gekeerd aan de Rooseveltplaats (het laatste station is Astrid). Het is evenwel een voorlopige situatie. Het is de bedoeling om in een latere fase nadat het Operaplein is heraangelegd, de tramlijn in zuidelijke richting terug bovengronds te brengen richting Zuidelijke Leien. Tot die tijd behoudt lijn 24 zijn huidige bovengrondse traject.

Op deze nieuwe tramlijn gaan maar een beperkt aantal metrostations open. De reiziger zal bovendien soms voor de hartverscheurende keuze komen te staan: de boven- of de ondergronds verbinding nemen?

Brabo II omvat de tramlijnen naar Het Eilandje, Ekeren en de verbinding langs de Brusselstraat, tussen Brederodestraat en Bolivarplaats; werken die ook spoedig zullen aanvangen (en tot die tijd zal lijn 12 naar de Groenplaats blijven rijden).

Keerlus Engelselei

Deze lus wordt veelvuldig gebruikt door lijnen 10 en 24 bij incidenten of feestelijkheden. Ook de trams van de lijnen 11 en 4 (ex lijn 8) maken gebruik van deze verbinding om naar of van hun lijn te rijden. Een paar maanden geleden werden hier enkele wissels vernieuwd.

Helaas ging het al een keer grondig mis met een ontsporing tot gevolg. Op de afrijwissel ging een tramstel uit de bocht en ramde hierbij een geparkeerde motorhome die tot schroot herleid werd.

Gitschotellei

Op zondag 3 maart 2013 werden de grote bomen gerooid op de Gitschotellei. Het betreft hier het gedeelte op het grondgebied van Borgerhout, tussen de Bacchuslaan en de Cruyslei. Het tramverkeer werd beperkt tot aan de Diksmuidelaan. Lijn 11 keerde zoals gebruikelijk op de keerlus van de Borsbeekbrug. De lijnen 4 en 9 keerden in de Diksmuidelaan, nadat zij een bezoek hadden gebracht aan het trammuseum. De beheerder had enkele sporen vrij gemaakt en de stroom aangeschakeld. Uit voorzorg zette De Lijn die dag enkel losse PCC's of gekoppelde stellen PCC 2 in. De Hermelijnen genoten van hun zondagrust.

Trammuseum

Eindelijk goed nieuws voor VlaTAM. In ons septembernummer brachten we nog vrij somber nieuws. Gelukkig is er beterschap op komst. De Vlaamse overheid trekt nu toch een budget uit om een studie uit te voeren voor de noodzakelijke onderhouds- en herstellingswerken aan de museumloods. Zo hoopt VlaTAM om dan behalve de gewone tramstellen opnieuw bezoekers over de vloer te krijgen.

Ondanks de besparingsronde wordt er intensief rijopleiding gegeven aan nieuwe tram- en buschauffeurs. Naast de trams beschikt de Antwerpse rij-school eveneens over een 10-tal speciaal voor dit doeleinde aangepaste autobussen. Er wordt voor opleiding zelfs beroep gedaan op enkele oudgedienden uit 1992.

Tussen de Antwerpse ring en de open helling voor lijn 5 ter hoogte van het Sportpaleis zien we de 7884, in een vorig leven nog de 2834. 20 november 2012.



De foto's op deze bladzijde:
Luc Couscheir.

Per 1 september wijzigde het tram- en busnet in Antwerpen. Een aantal films werd noodzakelijk aangepast.

PCC 7005 van lijn 11 passeert de hoek van de Rolwagenstraat en de Lange Van Ruusbroecstraat. De tram heeft al de nieuwe film Berchem Station – Melkmarkt. De film op de muur van het hoekhuis werd nog niet aangepast en vermeldt nog altijd het oude eindpunt Eksterlaar. 21 november 2012.



De vernieuwing van de Nationalestraat vordert (sic) heel langzaam maar zeker.

Na de gedwongen winterstop wegens de barre weersomstandigheden zag het kruispunt van de bewuste straat met de Geuzenstraat (links) en de Volkstraat (rechts) er zo uit.

Lijn 4 rijdt zoals voorheen naar links, van de rechterkant komt (tijdelijk) lijn 12, met terminus op de Groenplaats. 19 februari 2013.





In de nacht van 14 op 15 januari 2013 zorgde de hevige sneeuwval voor een hoop ellende aan de terminus op Linkeroever. De 7218, één van de laatste trams op die avond, liep gedeeltelijk uit de sporen. De tram die naar het meest rechtse spoor moest, bereed stapvoets de wissel. Helaas beslisten de natuurkrachten er anders over. Het middelste wielstel wou gewoon recht door. Ondanks de lage snelheid stond de tram tussen wagensdelen 2 en 3 al onder zijn maximum toelaatbare hoek, juist boven de wissel. Het had heel wat (koude) voeten in de aarde om de tram voorzichtig opnieuw in de sporen te brengen.

Op de foto is duidelijk de hoek te zien waaronder de 7218 tot stilstand kwam. Op de voorgrond zien we dat de wisselverwarming deze normaal sneeuwvrij moet houden.

Blancefloerlaan 15 januari 2013.



Dit incident zorgde voor grote hinder op de vier tramlijnen 3, 5, 9 en 15. Deze werden afgeleid naar andere keerlussen. Om de reizigers een alternatief te bieden werden er pendelbussen ingesteld tussen Zwijndrecht en Linkeroever of via de tunnel rechtstreeks naar het station en stadscentrum. Behalve stadsbussen van Zurenborg en gelede exemplaren van de Tjalkstraat kwam er ook hulp vanuit Oost-Vlaanderen. De tramverbinding naar Linkeroever is bij elk incident vrij moeilijk te vervangen. Er is eigenlijk dringend behoefte aan een alternatieve keermogelijkheid direct nà de tunnel. Dit kan ook de aanzet vormen voor een bediening van het noordelijk gedeelte van de linker Scheldeoever.

De Oost-Vlaamse autobus 2223 03 brengt de reizigers tot aan de voetgangerstunnel. 15 januari 2013.

De foto's op deze bladzijde:
Luc Couscheir.



Een ander incident deed zich voor op 20 november 2012. Hier had een Hermelijn aan de grens met Zwijndrecht zijn pantograaf "verloren". Reden om nog eens het MIVA-relict 8051 of "Snoopy II", bouwjaar 1978, van stal te halen. In vroegere tijden was hij het depannagevoertuig van de garage Zurenborg.
Blancefloerlaan, 20 november 2012.

VERENIGINGSNIEUWS (vervolg van blz. 3)

We hebben het droevige nieuws ontvangen van het overlijden van de heer **Pierre Ryckaert 1926-2013**

Het bestuur van VeBOV biedt hierbij zijn blikken van innige deelneming aan de familie en vrienden. Pierre was jarenlang actief lid bij TTO. Samen met zijn broer heeft hij de vloot van historische trams aan de Kust en in Gent kunnen opbouwen. Bij TTO was hij lid van de technische ploeg en drijvende kracht achter heel wat evenementen.

Lezersbrief: Mortsel (RR 2012-4)

Op onze redactie kwam er een brief van één van onze leden die zich ergerde aan onze stekelige opmerking aan het adres van het uittrekkende stadsbestuur in verband met de vernieuwde terminus voor lijn 7 in Mortsel. Hij vindt onze sneer in de richting van het oude stadsbestuur onterecht en wijst er op dat er bij een (her)aanleg veel instanties en drukkinggroepen hun zeg willen doen. Was het maar waar dat gemeentebesturen meer te zeggen hadden over de aanleg van openbaar vervoer en signalisatie (inrichting). Volgens ons lid zit de knoop in België dat er meer naast dan met elkaar gewerkt wordt, in plaats van via gezond overleg. Hoe is die lus zonder perron daar gekomen? Doodsimpel; één of andere figuur -en die is absoluut niet kwaadwillig, maar totaal niet geïnteresseerd in de materie- heeft gewoon een plan getekend zonder perron, wellicht met het gedachte te kunnen besparen. Of met de gedachte dat iedereen de transithalte in de Antwerpsestraat gebruikt, of dit moderner oogt. Of gewoon vergeten dat perron te tekenen. Dat is alles, meer niet. Al die plannetjes en ideetjes WORDEN getekend of WORDEN gekeurd. Merk de passieve zinsconstructie van ambtenarentaal op: niemand is verantwoordelijk, alles WORDT door de diensten gedaan. (Er staat nooit een onderwerp in de zinnen; iets WORDT gedaan).

Ons antwoord:

Bij de voorbereiding tot een openbaar project komen evenveel meningen of visies te pas waardoor het uiteindelijke resultaat meestal neerkomt op een compromis, helaas dikwijls niet ideaal. Bovendien wordt alles ter goedkeuring voorgelegd aan het bestuur. Een slecht compromis moet gewoon terug naar de tekentafel. Het frappeerde ons in dit geval dat, en zoiets kan niemand ontkennen, dit dubbel spijtig is bij een gemeentebestuur dat het openbaar vervoer zegt te promoten. Trouwens, nu na de verkiezingen en aan de andere kant van het politieke spectrum en de Antwerpse agglomeratie steekt de tegenstand tegen de aanleg van een tramlijn, de kop op. Was, of is het niet de bedoeling van de overheid, onafgezien van het beleidsniveau, om de mobiliteitsknoop te helpen ontwarren, onder andere met de hulp van bijkomende tramlijnen?

Lezersbrief: Een tram kruist de autoweg (RR 2012-3)

Een lid wijst er ons op dat de bewuste foto genomen werd op 15 april 1954 ter gelegenheid van de inhuldiging van het autowegvak Sint-Denijs-Westrem – Kwatrecht. Deze situatie duurde maar tot 24 april 1954, slechts 9 dagen!

N.v.d.r.: ons inziens ook niet direct een geval van goed bestuur.

We hadden nog een artikeltje in voorbereiding; tramverkeer in Antwerpen in 1934 en 1937. U vindt dit op de volgende bladzijde, een laatste eerbetoon aan onze onlangs overleden medewerker Jacques Cohn.

(Strip)boekbespreking

Vorig jaar verscheen een nogal merkwaardige strip die de tv-journals aan beide zijden van de taalgrens haalde. Het boek moet een van de eerste promotiestappen zijn voor het toekomstig spoorwegmuseum in Schaarbeek, zo werd geopperd. Voor de stripfanaten is het een juweeltje, voor ons railfanaten misschien iets te sciencefiction maar wel een merkwaardig boek.

De hoofdpersoon is Leon Van Bel, een oude machinist die zijn hele leven gesleten heeft op “zijn” Atlantic 12.004. Beiden zijn overbodig geworden door een snelle kabelbaan die zelfs de spoorweg tout court ten dode opschrijft. Leon verbergt zijn locomotief en met een aantal verknochte mannen probeert hij de 12.004 intact en veilig voor de sloop te redden. Dat mislukt en Leon wordt op staande voet ontslagen wegens diefstal.

Dan duikt Elya (nee, niet Elfya) op, een geheimzinnig meisje dat haar spraak verloren heeft. Ze begint met de oude Leon een zoektocht naar de Atlantic in een land dat al langer hoe meer onder water komt en waar het enige vervoer de geheimzinnige kabelbaan is. Uiteindelijk vinden ze de 12.004 en Leon rijdt, met de mooie Elya als perfecte stoker, de eeuwigheid in.

Het verhaal is erg filmisch met snelle flashbacks en flashforwards. Het is daardoor nogal verwarrend en soms ver gezocht. Spijtig, want een aantal problematieken worden wel aangeraakt; de koude spoorwegdirectie, de wrijvingen tussen de oude stoomrotten en de nieuwe spoorwegmannen of het ambachtelijk onderhoud en dito besturen sneltrein-stoomloc.

Als de auteur dat veel meer had uitgewerkt had hij een boeiend verhaal kunnen maken. Waarom niet een rit van Brussel naar Oostende of Rijsel in plaats van een Alpenlandschap. Dan had hij nog zijn schitterende idee van de eigenzinnige diefstal van de locomotief door Leon en van het prachtige droommeisje, de verpersoonlijking van de 12.004 (ze wordt ook verkracht, ja) kunnen houden.

En een type 12 een goederentrein laten trekken? De zoektocht tussen Franse en Duitse Pacifics en een Duits type 24 of zelfs Amerikaanse wrakken? De kapotte Schwebebahn komt er ook in voor. Allemaal schitterend en bezielend getekend, maar ik had het toch liever Belgisch gehouden.

Het is in ieder geval een prachtig getekend boek dat in een spoorwegbibliotheek een aparte plaats krijgt en zeker niet zal misstaan, maar het verhaal zelf sloeg me dus wat tegen. Leuke gadget: je kan de 12.004 ook doen rijden als je een bepaalde pagina voor de webcam houdt. Er staan ook goeie historische nota's en foto's achteraan!

Tot slot nog het volgende: de vertaling had vlotter gekund. 't Is natuurlijk niet zo gemakkelijk “12 La Douce” (Douce la Douce) even gevoelsvol te vertalen maar “12 Schoonheid”...

Als ik zo een machine zou besturen met zo een knap meisje als stoker naast mij is dat toch “Mijn Lief mijn 12” of “Mijn Mooie Liefste 12” recht uit het hart? (bovendien een vrij goede vertaling van “douce”). Want ze zijn in het boek alle twee wel héél mooi, geloof me.

François Schuiten, m.m.v. Jaco Van Dormael: 12 Schoonheid 2011, uitgave Casterman ISBN 978-90-303-6568-6

Tramverkeer in Antwerpen 1934 en 1937

Jacques Cohn bezorgde ons in de voorbije jaren dikwijls informatie over het tramverkeer in vele Belgische plaatsen. Als aanvulling op onze VeBOV-rit met de (7)386 van enkele jaren geleden, ging hij op zoek in zijn “beroemde” notaboekjes, die een schat aan informatie bevatten en waarvan er gelukkig vele W.O. II overleefden.

“Ik heb de 386 voor het eerst genoteerd in één van mijn toenmalige notaboekjes vermeld op een zondag in 1934 op lijn 4. Dit was ter hoogte van het “zwemdok” op het Zuid, op het einde van de Brederodestraat, kruispunt Brusselstraat. *N.v.d.r.: het zwemdok verdween rond 1960 samen met het (oude) Zuidstation aan de Bolivarplaats. Er moest toen plaats gemaakt worden voor het toegangscomplex naar de Kennedytunnel.*

Ik noteerde die dag de volgende tramstellen, steeds in de vermelde volgorde.

Lijn 4:

510 + 907, 514 + 914, 497 + 909, 518 + 924, 382 + 910, 385 + 979, 375 + 926, 379 + 920.

De 510, 514, 497 en 518 waren toen nog niet verbouwd. Ook de bijwagens reeks 900 waren toen nog niet verbouwd. Opmerkelijk was dat de 4-assers op lijn 4 met een bijwagen reden en dat de 2-asser 375 (ook ex VA) er tussen reed.

Lijn 18: 490, 463, 467, 217, 224, 488, en 209.

Lijn 18 doorstreept: 386, 466, 384, 459 + 964 en 322.

Lijn 24: 507 + 912, 495 + 927, 571 + 930, 520 + 935, 504 + 1026, 493 + 916 en 516 + 901.

Lijn 24 doorstreept: 449, 478, 457, 236, 241 en 469.

Opvallend zijn de twee “Raabkens” 236 en 241 op lijn 24 doorstreept, zonder twijfel afkomstig uit de nabijgelegen stelplaats Brusselstraat en normaal in dienst op lijn 6.

Op lijn 4 vormden de 4-assers “op hun hoge wielen” met erachter een lagevloerbijwagen reeks 900, een zeer vreemde verschijning. Ik was toen maar 7 jaar oud en had vanzelfsprekend geen foto toestel. Het had van mij al heel veel moeite gevraagd om mijn ouders te overtuigen om hun zoon geheel alleen met zijn trottinette (step voor de Nederlanders) zo ver te laten dwalen, want we woonden toen een heel eind verder op Zurenborg. Voor de liefhebbers van oude wagennummers: enkele uren tram-spotting uit 1937 (inmiddels al 75 jaar geleden) op een zomerse zondagmiddag aan het Viktorieplein, ook gekend als “De Geuzenhofkens” en nu gekend als de Franklin Rooseveltplaats. Als bron weer mijn notaboekjes die de oorlog gedeeltelijk overleefd hebben.

Lijn 1 Noorderplaats – Zuidstation

485 + 981 filmkast, lijnkleur wit

324 + 1018 koersborden, kleur ivoor

283 + 1037 koersborden, kleur ivoor

293 + 968 koersborden, kleur ivoor

483 + 984 filmkast, lijnkleur wit

303 + 1043 koersborden, kleur ivoor

484 + 961 filmkast, lijnkleur wit

475 + 1045 filmkast, lijnkleur wit

472 + 1048 koersborden, kleur ivoor, niet verbouwd

Lijn 1 was gehuisvest in de stelplaats Brusselstraat.

Lijn 10 Melkmarkt – Deurne

Alle motorwagens met plooidereen, kopbord groen / wit.

229 + 946, 213 + 944, 214 + 953, 230 + 940, 225 + 937,

226 + 938, 248 + 955, 245 + 947, 246 + 954, 228 + 932,

241 + 934, 243 + 939, 247 + 945, 220 + 952.

Totaal 14 stellen, op een zondag!

Lijn 10 was samen met lijn 6 gehuisvest in de Pothoekstraat (Stuivenberg hospitaal), toen het eindpunt van deze lijn.

Opmerkelijk: alle bijwagens komen uit de subreeks 931-955. Motorwagens 241, 243, 245, 246, 247 en 248 werden gebouwd in Raab, in het toenmalige Keizerrijk Oostenrijk. Nu heet deze stad Győr en ligt in Hongarije. Antwerpenaren, altijd al sterk in het bedenken van nicknames, doopten deze reeks trams om tot de “Raabkens”.

Lijn 11 Melkmarkt – Eksterlaar

406 426 489 401 403 427 408 378 481
kopbord rood / rood

Lijn 16 Melkmarkt – Luchthaven

362 253 360 345 352 374 357 342 428
kopbord blauw / blauw

Beide lijnen waren in de Groenenhoek thuis.

Opmerkingen: de 401-403, 406, 426-428 en de ex VA (Vicinaux Anversois) 2-assers 374-378 behoorden dus tot de stelplaats Groenenhoek en reden op de lijnen 9, 11 en 16, soms ook op de doorstreepte 7. Op deze lijn trokken ze dan wel een bijwagen. De 481 en 489 (hierboven op lijn 11) waren nog niet verbouwde motorwagens van de reeks 473-521. De meeste wagens van de reeks 404-442 reden op de lijnen 7 en 15. Al de overige, toen genoteerde trams, waren Antwerpse “standard” 2-assige motorwagens uit de reeksen: 200-230, 251-370, 444-472. De 231-250 zijn de hiervoor al beschreven “Raabkens”.

N.M.V.B. BUURTSPORWEGLIJNEN

Talrijke lijnen zoals 61, 63, 65, 70 en de Polderlijnen reden toen nog altijd naar de terminus op de Paardenmarkt. Dat waren de trams met bijwagens omdat daar veel plaats en sporen waren voor het rangeren. De andere reden naar het noordelijk Geuzenhofje. De 50, 52 en soms de 54, eindigden toen nog naast de Zwemdok van het Zuid, aan de Brederodestraat, of reden verder tot aan het Comedieplein. De 40 en 42 reden tot het zuidelijk Geuzenhofje (naast de Opera), de 45 reed maar tot Stenenbrug.

Lijn 40 Antwerpen – Schilde blauw

9648 + 19022, 9745 + 549, 9778 + 543

Lijn 42 Antwerpen – Broechem groen
9667

Lijn 61 Antwerpen – Schoten geel
9634, 9643 beide ex TNA

Lijn 63 Antwerpen – Polygoon groen
9635 (meestal op lijn 73), 9672, 9655

Lijn 65 Antwerpen – Kapellen blauw
9712, 9708, 9700

Lijn 65 reed toen uitsluitend met de 2-assige Seneffe motorwagens. In 1938 kwamen de metalen Standards op deze lijn, reeks 10148-10162, die al korte tijd later naar Liège en Hasselt werden doorgeschoven.

Lijn 70 Antwerpen – Ekeren – Kapellen rood
9647, 9756, 9754, 9992

Lijn 73 Antwerpen – Kruisschans wit
9674, 9756, 9749, 9992

Lijn 75 Antwerpen – Lillo paars
9785 + 1401, 9742 + 1354 + 1355

Bijwagens met teakhout en met middenuitstap.”

Tekst: Jacques Cohn.

ALGEMENE LEDENVERGADERING

VeBOV gehouden te Antwerpen op 23 februari 2013

Aanvang van de vergadering om 10u15. De aanwezige leden en volmachten worden gecontroleerd en genoteerd.

Aantal aanwezigen: 29, volmachten: 3, alle correct.

Verontschuldigd: geen, het bestuur is voltallig aanwezig.

De aanwezigen krijgen de agenda van de vergadering in de vorm van slides geprojecteerd.

De voorzitter heet de aanwezigen welkom. Er zijn enkele vragen onder varia, maar deze worden behandeld bij de desbetreffende punten (medewerking en gratis nummers).

De vergadering houdt één minuut stilte ter nagedachtenis van elkeen in onze kring die vorig jaar overleden is. Behalve enkele overlijdens van enkele leden die al van bij de oprichting van VeBOV in 1976 lid waren, is er in 2012 ook het overlijden van onze medewerker, Jacques Cohn, die vele jaren zijn bijdrage leverde aan onze vereniging en tijdschrift.

1. Verslag van de vorige Algemene Vergadering.

Het verslag van de vorige vergadering, gehouden te Gent op zaterdag 11 februari 2012, is verschenen in Rail-Revue 2012/1. Er werden geen opmerkingen geformuleerd en het verslag wordt unaniem goedgekeurd.

2. Verslag van de activiteiten in 2012.

11 februari 2012: rit met een PCC-tram op een groot gedeelte van het Gentse tramnet; de inkomsten bedroegen 340 €, tegenover 440 € aan uitgaven.

28 april 2012: het bezoek aan Oberhausen en Essen had een behoorlijk succes, mede door de samenwerking met MOBOV en enkele TTB-ers. Tegenover 1750 € aan inkomsten hadden we slechts 1400 € aan uitgaven.

20 oktober 2012: de tramrit met een nieuwe Hermelijntram langs de onlangs geopende trajecten in Antwerpen kon op heel wat belangstelling rekenen, mede door het gezamenlijk inrichten met TTB. Tegenover 660 € aan inkomsten stonden 600 € aan uitgaven.

In het totaal gaven de uitstappen een positief saldo.

De voorzitter dankt ook de andere verenigingen MOBOV en TTB voor de positieve samenwerking bij deze uitstappen.

3. Verslag van de secretaris over 2012.

De secretaris toont ons de evolutie van het ledenbestand (binnenlandse- en buitenlandse leden en verenigingen die ons tijdschrift ontvangen):

	2008	2009	2010	2011	2012	2013 (*)
België	221	226	228	222	212	207
E.U.	14	15	14	14	14	12
Verenig.	3	3	3	2	2	2

(*) 2013: stand op 18/02/2013

Spijtig genoeg waren er ook in 2012 enkele overlijdens te betreuren en kregen we voor 2013 enkele opzeggingen. Daartegenover staat dat we voor het nieuwe jaar enkele nieuwe leden (opnieuw) mogen verwelkomen.

De voorzitter verleende toestemming, om op vraag van De Lijn, een in Rail-Revue verschenen artikel van Jacques Cohn, gedeeltelijk te mogen publiceren. De voorzitter heeft hierbij onderhandeld met de familie, met positief gevolg. Als tegenprestatie verscheen er een gratis advertentie voor onze vereniging in het magazine "Nieuwslijn".

4. Kasverslag 2012.

ZICHTREKENING 2012			
INKOMSTEN		UITGAVEN	
lidgelden 2012	3542,00	lidgelden terug	46,00
lidgelden 2013	1099,00	werking VeBOV	1155,25
verkoop RR	280,00	kosten RR	3980,27
boekenverkoop	197,30	transfert > spaar.	5000,00
inkomsten uitstap	3127,00	uitgaven uitstap	2412,50
totaal	8245,30	totaal	12594,02

Dit geeft een negatief saldo van 4348,72 €

SPAARREKENING 2012

13543,73 + 5207,52 (transfert + intrest) **18751,25**

Er gebeurden in 2012 geen uitzonderlijke aankopen. Er werd wel 5000 € naar de spaarrekening getransfereerd. Het totaal vermogen van VeBOV bedraagt dan ook **20593,62 €**.

Eddy Goens maakt hierbij de opmerking om dit patrimonium nuttig te besteden, en niet excessief te laten aangroeien.

5. Verslag van de kascommissie.

De heren Leo Jacobs en Noël Suys hebben in de loop van januari 2013 de nodige documenten gekregen om de rekeningen over 2012 te kunnen nazien. Ook alle rekening-uittreksels van de zicht- en spaarrekening waren bijgevoegd. Er werden geen fouten gevonden en alle nodige facturen en tickets ter staving van de uitgaven waren bijgevoegd. Er werden geen vragen geformuleerd. Zij vermelden bovendien dat onze bijgevoegde lijst met de verrichtingen zeer duidelijk is en loven ook de snelheid waarmee alle facturen betaald worden. Zij geven bijgevolg een positief oordeel over de gehouden boekhouding en rekeningen over het jaar 2012 en verlenen ter zitting dan ook kwijting aan het bestuur.

Ter informatie van de leden: de boekhouding wordt ook nog verwerkt bij onze accountant die alle nodige documenten en resultaten bij de FOD indient.

6. Verkiezing van de kascommissie.

Het bestuur dankt de beide leden van de kascommissie voor hun accurate en snelle inzet. De vergadering gaat ermee akkoord dat dezelfde leden ook volgend jaar in functie blijven, weerom met de heer Cédric D'Hondt als reserve.

7. Verkiezing van het bestuur.

Er hebben zich geen nieuwe kandidaten aangediend. Het huidige bestuur blijft dan ook ongewijzigd in functie. De voorzitter wijst er nogmaals op dat hij zich volgend jaar terugtrekt uit het bestuur. Hij hernieuwt zijn belofte om het nieuwe bestuur bij de overgang te ondersteunen en nog in beperkte mate technische bijstand te verlenen. Voor de bestuursleden zal hij een soort van handleiding maken. Hij doet hierbij nog eens een oproep tot kandidaatstelling voor nieuwe bestuursleden en/of medewerkers.

Eddy Goens merkt terecht op dat dit een jaarlijks weerkend fenomeen is waarbij de aanwezigen eigenlijk gevisieerd worden. Hij vraagt met aandrang dat we bij de oproep tot kandidaatstelling in Rail-Revue, een exacte taakomschrijving publiceren. We zullen dit item in een volgend nummer in het verenigingsnieuws aan bod laten komen.

8. Stand van zaken van het tijdschrift.

De voorzitter geeft een toelichting over de grote kosten bij de productie van een Rail-Revue. Er werden in 2012 vier nummers uitgebracht en gefactureerd.

	2012/1	2012/2	2012/3	2012/4	totaal
copycenter	825	775	605	785	2990
fotowerk	140	105	75	90	410
verzending	130	130	130	130	520
omslagen	70	70	70	70	280
totalen	1165	1080	880	1075	4200

Er wordt op toegezien om de kleurenpagina's zoveel mogelijk op één enkel vel te publiceren om de kostprijs in de hand te houden. Dit mag evenwel geen negatieve invloed hebben op de leesbaarheid. Zoveel mogelijk maken we afgeronde artikels per volledige bladzijde(n).

In de loop van 2012 werd er al contact opgenomen met de firma "Editoo". Die zou ons een goedkoper alternatief bieden inzake een nog betere drukkwaliteit op glanspapier en volledig in kleur. Zij zou ook de verzending verzorgen. Freddy Geens (ook bestuurslid van MOBOV) heeft al enige ervaring met deze firma en wijst er op dat er enigszins anders gewerkt moet worden maar dat na enige gewenning alles vrij vlot verloopt. Er wordt opgemerkt dat de naam "Rail-Revue" eigenlijk niet meer relevant is omdat we ook ander (autobus) nieuws vermelden. De voorzitter beaamt dat. Er werden al enkele rubrieken van een andere hoofding voorzien. Omdat de vlag de lading niet meer dekte werd "Rail-Actueel" vervangen door "Spoorwegen" en "Stadsvervoer – Streekvervoer". De voorzitter herinnert er aan dat toen VeBOV Rail-Revue ging uitgeven gemakshalve de titel behouden bleef, wat toen door de aanwezigen op de ALV aanvaard werd. Nochtans had het opnieuw gebruiken van de oude naam "VeBOV-Koerier" ook gekund voor ons tijdschrift. Een eerste suggestie is alvast "VeBOV-magazine", modern en veelzijdig, als nieuwe benaming voor ons tijdschrift.

De voorzitter wijst er op dat sinds enkele jaren nu alles vlot en regelmatig verloopt en dankt ook Erik Heylen voor zijn inzet bij de vormgeving en samenstelling van het tijdschrift. Van de digitale archivering van oude nummers is nog niets in huis gekomen. Dit vergt veel tijd.

Er wordt door Eddy Goens op gewezen dat er eens flink gewerkt moet worden aan de website.

9. Budget 2013

INKOMSTEN		UITGAVEN	
lidgeld 2012	4330	verzendingkosten	410
lidgeld 2013	1000	fotowerk	480
verkoop RR	300	copycenter	3110
uitstappen (in)	3150	uitstappen (uit)	2800
intresten	250	werking VeBOV	2230
totaal	9030	totaal	9030

Ook voor 2013 voorzien we geen uitzonderlijke uitgaven. We blijven er naar streven (en we lukken daar ook goed in) om ons budget in evenwicht te houden.

10. Vaststelling van de lidmaatschapsbijdrage.

Gelet op de gezonde financiële toestand van onze vereniging is het ons doel om ook in 2014 de lidgelden te behouden op 23€ in België en 27€ voor onze buitenlandse leden. Het grote verschil is enkel te wijten aan de veel hogere verzendkost. Overigens hebben we al met de ALV van 2011 de toelating om de lidgelden op te trekken tot respectievelijk 25€ en 30€, maar we hopen hier geen gebruik van te moeten maken.

11. Voorziene activiteiten 2013-2014.

23 februari 2013: Rit Antwerpse Haven, spoorbundels.

20 april 2013: Bezoek tramlijn Reims.

Kandidaten om te bezoeken zijn Köln, Valenciennes, Paris (per trein, nieuwe tramlijnen) of Luxembourg / Saarbrücken. Mogelijk is de laatste combinatie op één dag te zwaar.

Een rit met de Poldertram 9994, liefst in Antwerpen.

Er kwam ook de suggestie naar "Port Zeelande" op de Zeeuwse eilanden. Dit werd, zoals Paris, al eens eerder bezocht door onze vereniging.

In 2016 bestaat VeBOV 40 jaar en hebben we de unieke gelegenheid om iets speciaal te organiseren.

12. Autobus Brussel 2975.

Er heeft zich in het najaar van 2012 een nieuwe kandidaat aangemeld. Deze vereniging vzw is nu in oprichting.

13. Archief VeBOV.

Zie hiervoor bij punt 8 "tijdschrift", voorlaatste alinea.

14. Varia, rondvraag.

De voorzitter wijst op de verdiensten van de heren Cohn, Cuyt en Roovers. Hij vraagt dan ook of we deze personen (of familie) in de toekomst het tijdschrift blijven toezenden. De vergadering gaat hiermee akkoord maar er zal in het najaar telkens gevraagd worden of zij dit zelf willen continueren.

We ontvangen vanwege enkele zusterverenigingen het ledenblad of hun nieuwsbrief. Voor zover dit wederkerig is zullen we dan ook deze zusterverenigingen een exemplaar van Rail-Revue toezenden.

De vergadering werd gesloten om 12u10.

Foto voorpagina:

De winter houdt ons land al meerdere weken, weliswaar met enkele onderbrekingen, stevig in zijn greep. Zo werden we op dinsdag 12 maart 2013 (on)jaangenaam verrast met een flink pak sneeuw! De gevolgen voor het verkeer op de weg en op het spoor bleven niet lang uit. Toch kon uw reporter stipt op tijd de NMBS 816 door Hoboken zien stuiven, een flinke wolk poedersneeuw in zijn zog! Foto: Eddy Cassiers.

Foto achterpagina bovenaan:

Niet enkel tijdens de vakantiemaanden krijgt de Kustlijn versterking in de vorm van Gentse en Antwerpse trams. Ook de rest van het jaar blijft er eentje aan zee. Zij worden niet enkel ingezet voor scholingsritten maar komen zeer dikwijls ook tot inzet in de gewone reizigersdienst. Hier zien we Antwerpenaar 7266 de sneeuw en mist trotseren. Hij staat op de wisselkam van de stelplaats te Oostende.

Foto: Jacques Peeters, 23 januari 2013.

Foto achterpagina onderaan:

Op de achterbladzijde van ons vorig nummer kreeg u al een beeld van een Iveco-Citélis van de Parijse RATP. Dit autobustype rijdt ook al in groten getale in TEC-land, maar al in 2007 reed er korte tijd ook één exemplaar bij De Lijn pachter De Reys uit Heist-op-den-Berg. Minder dan twee jaar later werd hij al terug verkocht. Let ook op de "P"-plaat, een langzaam verdwijnend fenomeen.

Heist-op-den-Berg station, 13 december 2007.

Foto: Luc Couscheir.

