



RAIL-REVUE

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

Zesentwintigste jaar – Nr. 3

Juli – Augustus – September 2011

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor: Wilrijk 1

P208887



COLOFON

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

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

Secretariaat: Jan Vandecandelaere, Vredestraat 21, 8750 Wingene

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

Vormgeving: Erik Heylen

Verzending: Luc Couscheir

Overname van gegevens is toegestaan mits bronvermelding.

Reproductie van artikels en illustraties, ongeacht onder welke vorm, kan enkel mits schriftelijke toestemming van de auteur en/of uitgever.

Inzenders blijven verantwoordelijk voor de door hen ingezonden artikels.

Reageren kan op het adres van de verantwoordelijk uitgever of per e-mail: info@vebov.be

Algemene informatie over onze vereniging is te vinden op het webadres: www.vebov.be

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

Lidgeld 2011: België 21€, andere landen 25 €

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

IBAN nummer: **BE10 0000 4667 6804** BICcode: **BPOTBEB1**

INHOUD VAN DIT NUMMER

Colofon _____	2
Verenigingsnieuws _____	3
Herinneringen aan de AR's (deel 4) _____	4
Rail-actueel - NMBS _____	8
De Lijn _____	10
MIVB _____	13
De Poldertram 9994 _____	14
VeBOV in Utrecht _____	16
Frankfurt _____	18
Grensbaanvakken _____	21

Werkten mee aan dit nummer:

Raf Bonte
Eddy Cassiers
Jacques Cohn
Luc Couscheir
Erik Heylen
Stefan Justens
Jacques Peeters
Noël Suys

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

Let us do the printing

kleur - z/w prints - laser & inkjet - boekjes - foliedruk (metaal) - grootformaat - naamkaartjes
enveloppen - planafdruk - stempels - Inbinden - lay-out - buttons - snijden & biegen
plastificeren - textiel bedrukking - nieten en plooiën - enz.

XPO

www.xpo.be info@xpo.be - T. 03 440 74 47 - F. 03 440 74 65
Vredebaan 5 - Mortsel (ingang Van Peborghlei 6) open ma-do 9 -18u, vr 9 -13u.

VERENIGINGSNIEUWS

Overlijdens

Jammer genoeg moeten we dit verenigingsnieuws opnieuw openen met het overlijden te vermelden van twee van onze leden. In de loop van de voorbije maanden ontvielen ons opnieuw enkele "oldtimers", leden die al meer dan 30 jaar lid waren van VeBOV. Het bestuur wil hierbij zijn medeleven betuigen aan de familie en de vrienden van de heren André Rens uit Schoten en Laurent Van Impe uit Antwerpen.

Adresverandering

We kregen nog maar eens enkele nummers van Rail-Revue teruggestuurd wegens onbestelbaar door de postdiensten. In één geval was dit niet wegens een adreswijziging, maar gewoonweg wegens het ontbreken van de naam van de bestemming op de brievenbus. Ook uw vertrouwde postbode vertrekt al eens op vakantie (of op pensioen), en de opvolger kan uw brievenbus niet vinden. We doen er alles aan om uw Rail-Revue dan toch ter bestemming te brengen, indien doenbaar tot zelfs het persoonlijk afgeven op uw thuisadres.

We herhalen hierbij onze oproep van enkele jaren geleden om uw brievenbus te voorzien van uw naam en indien noodzakelijk, in flatgebouwen, ook het juiste busnummer.

Gelieve elke adreswijziging ook tijdig aan ons secretariaat te melden. Dat mag ook, voor diegenen die er over beschikken, langs elektronische weg. Dat voorkomt bij u en ons tandengeknars.

Website

We willen er onze lezers nogmaals op attenderen dat ze zich kunnen aanmelden op onze website. Ze ontvangen dan gratis bijkomende of dringende informatie in verband met onze hobby en activiteiten. (zie blz. 2, colofon)

Foto voorpagina:

Connexion 4917+4948 in de stelplaats te Utrecht. Deze tramstellen, in de jaren tachtig gebouwd door Rotax, zijn afkomstig van de Weense lijn U6, de "Stadtbahn", en worden in Utrecht ingezet op de lijn S, de "Spitstram". Er worden combinaties motorwagen+bijwagen+motorwagen ingezet. Best nostalgisch is dat zij hierbij hun Weense outfit behouden. Zelfs de "Spitstram"-haltes kregen een heus Weens haltebord! Gefotografeerd op 28/05/2011 door Eddy Cassiers.

Foto achterpagina bovenaan:

Ondertussen al sporadisch te zien op de Belgische sporen. De 1801 aan kop van een trein. Achter de locomotief hangt de normale stam. Dolhain-Gileppe, 28 juli 2011.

Foto Jacques Peeters.

Foto achterpagina onderaan:

BLAUWHOEF 1951? Neen, negatief, toch niet. De moderne bovenleiding en het asfalt passen niet in het plaatje. Poldertram 9994 op lijn 77 op 26 juni 2011 in de stelplaats Knokke, klaar voor zijn overbrengingsrit richting De Panne.

Foto Luc Couscheir.

Maandelijks bijeenkomsten

De 4^e vrijdag van de maand in zaal "Paroza", Bacchuslaan 67 te 2600 Berchem. Op 10 minuutjes stappen van het station Berchem en bereikbaar met trams 8 en 11 en buslijn 20. Aanvang om 20 uur, iedereen welkom.

- 23 september
Stefaan Pittomvils brengt ons een bloemlezing van het gebruikte materieel bij de NMVB in de periode 1970-1990.
- 28 oktober
Ronny Van Hée neemt ons mee richting Den Haag, Brussel en Duitsland met gevarieerde trein- en trambeelden.
- 25 november
Voor de treinliefhebbers: Wilfried Behaegel vergast ons op beelden van de Bernina Express, de B.L.S. en van de Oriënt-Express.
- **16 december** WEGENS de EINDEJAARSPERIODE !
De jaarlijkse dia-, video- en dvdverkoop. Dit jaar, ten titel van experiment, ook open voor andere met het hobby gebonden voorwerpen zoals boeken of tijdschriften. Echte commerciële verkoop is wettelijk niet toegestaan en er wordt rechtstreeks tussen koper en verkoper afgerekend.

Agenda

Hieronder vindt u een lijst van evenementen die de tram-bus- of treinliefhebber kunnen interesseren. Zij werden ons door diverse verenigingen meegedeeld. Voor meer inlichtingen kan u terecht op de vermelde internetadressen. (VeBOV tracht om de juiste gegevens mee te delen. Zij kan evenwel niet instaan voor laattijdige wijzigingen). Om in de toekomst uw evenement aan te kondigen volstaat het om ons in te lichten tegen de afsluitdatum vermeld op bladzijde 2, in de colofon.

- Zaterdag 1 en zondag 2 oktober
Daf Museum Eindhoven
Dit jaar als thema 80 jaar bushistorie. Er zullen meer dan 40 oude wagens tentoongesteld worden. VlaTAM overweegt om ook enkele wagens uit haar collectie ter plaatse te brengen. Zowel Nostalbus als Vlatam overwegen ook om met een bus een rit in te leggen. Meer inlichtingen bij vzw Nostalbus op info@nostalbus.be en /of op info@vlatam.be
- Zaterdag 8 oktober De in ons vorig nummer vermelde rit voor 1 oktober met een Communo werd verplaatst naar 8 oktober. De deelname van de A120 5236 is aangekondigd. info@nostalbus.be
- Van vrijdag 21 tot woensdag 26 oktober heeft in Kortrijk XPO het twejaarlijkse Car-en Autobussalon plaats.
- Voor volgend jaar:
Weliswaar nog onder enig voorbehoud, maar toch... er is een datum opgedoken voor de inhuldiging van de tramverlenging van de lijnen 5 en 10 vanuit Antwerpen in de richting van Wijnegem, samen met de opening van de stelplaats Deurne.
Streep alvast de datum van woensdag 21 maart 2012 aan in uw agenda. Hopelijk kunnen we dit in ons volgend nummer bevestigen.

Herinneringen aan de AR's van de buurtspoorwegen

deel 4

(vervolg van vorig nummer)

© foto's en tekst: Jacques Cohn

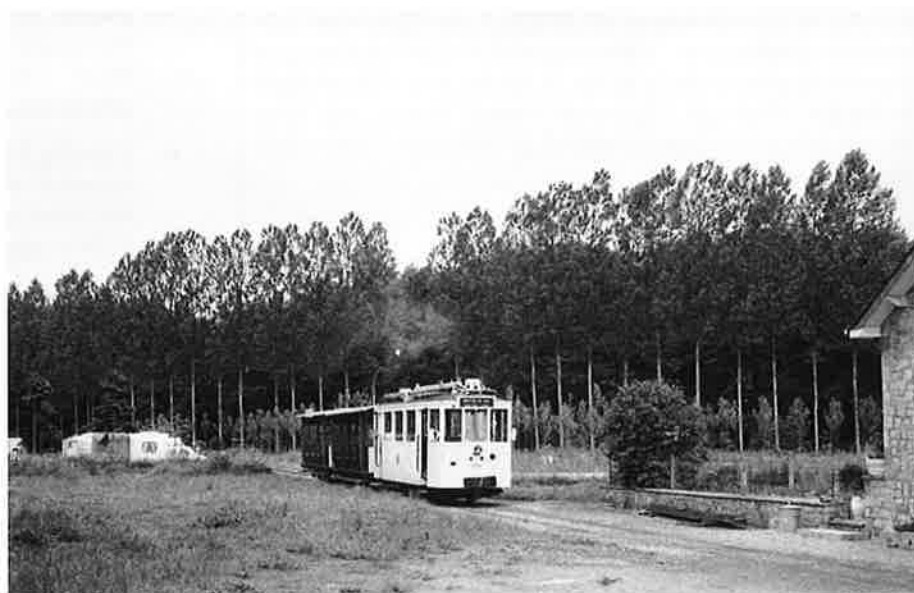
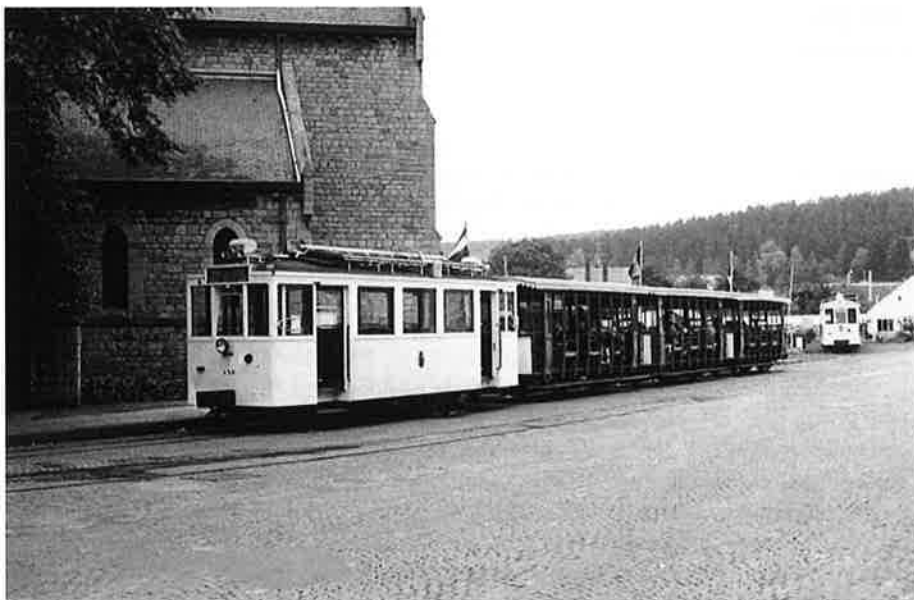


FOTO 25, 26 en 27

Opnieuw naar de lijn van het dorp Han naar de beroemde grotten van Han, ditmaal in juni 1965. Eén van de open bijwagens is de 8812. In vroegere (betere ?) tijden liep de lijn verder tot Rochefort en Wellin.

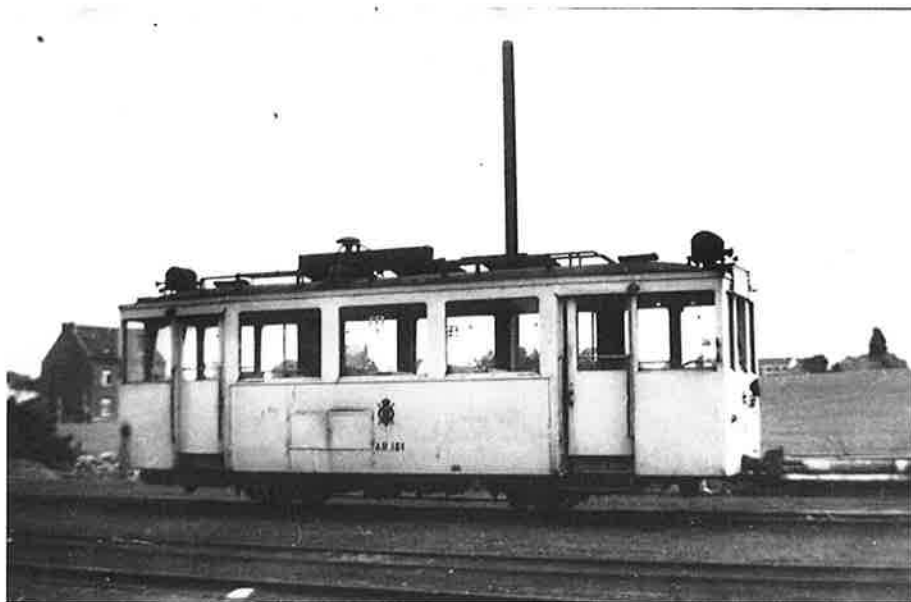


FOTO 28

De Leuvense AR. 181 zal hier in juli 1955 vanuit Vossem, na aansluitingen met kruisende treinen gekomen van Brussel, Tervuren en Leuven, via Sint-Joris-Weert en Hamme-Mille, naar Tienen vertrekken.

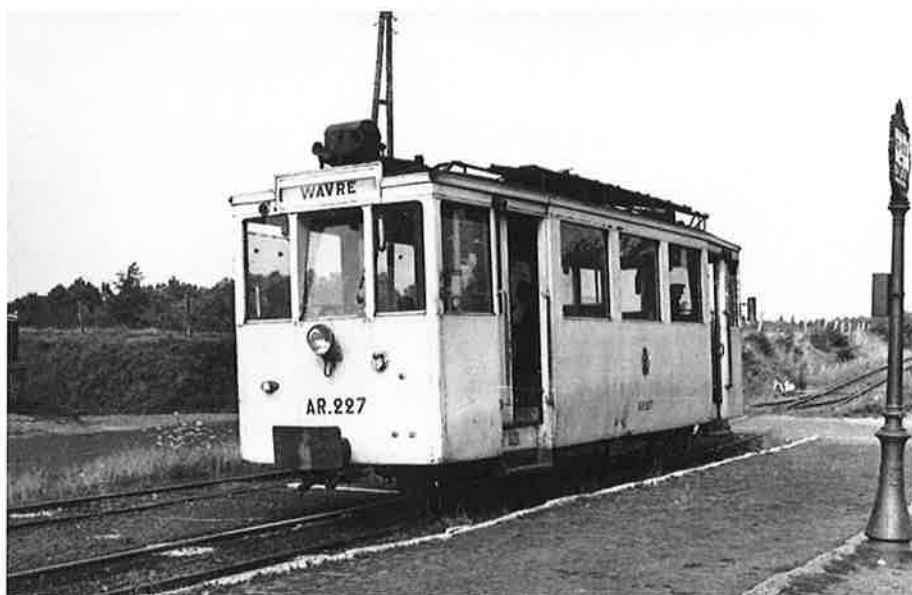


FOTO 29

In 1958 passeert een andere Leuvense AR., de 227, de halte Biez op zijn route van Jodoigne naar Wavre.



FOTO 30

Eveneens te Biez, maar ditmaal in de richting Jodoigne, rijdt de AR. 232 met twee bijwagens een spitsuurtram. De bijwagens zijn van het "Leuvense" ombouwtype.

FOTO 31

Op een spoor van de stelplaats Assebroek staat de AR. 249 met twee bijwagens van het type "Destelbergen" op zijn vertreksein naar Diksmuide te wachten. Deze foto werd genomen in 1952.



FOTO 32

Op dezelfde dag werd AR. 254 gefotografeerd, op bezoek te Brugge. Deze AR. reed toen meestal op de lijnen rond Ieper en Roeselare.

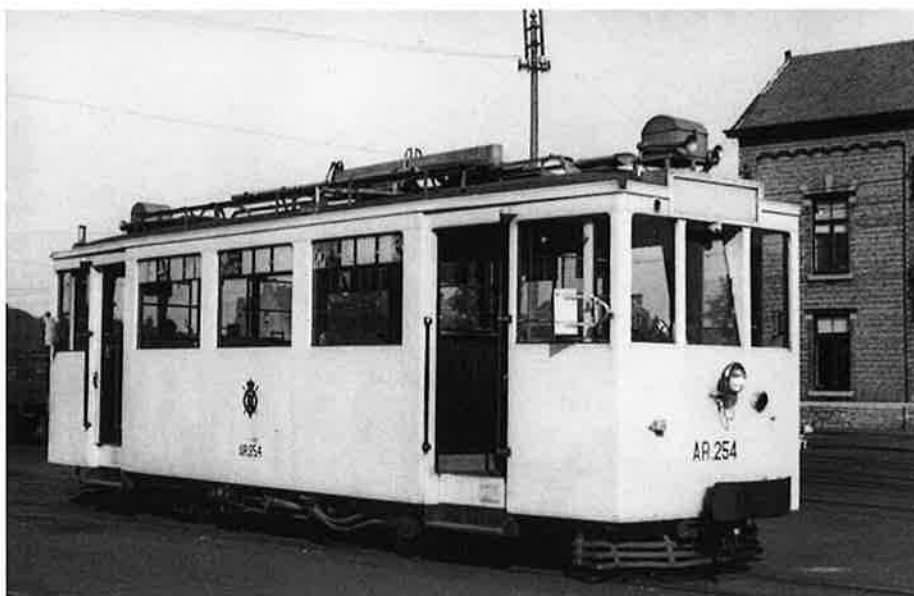
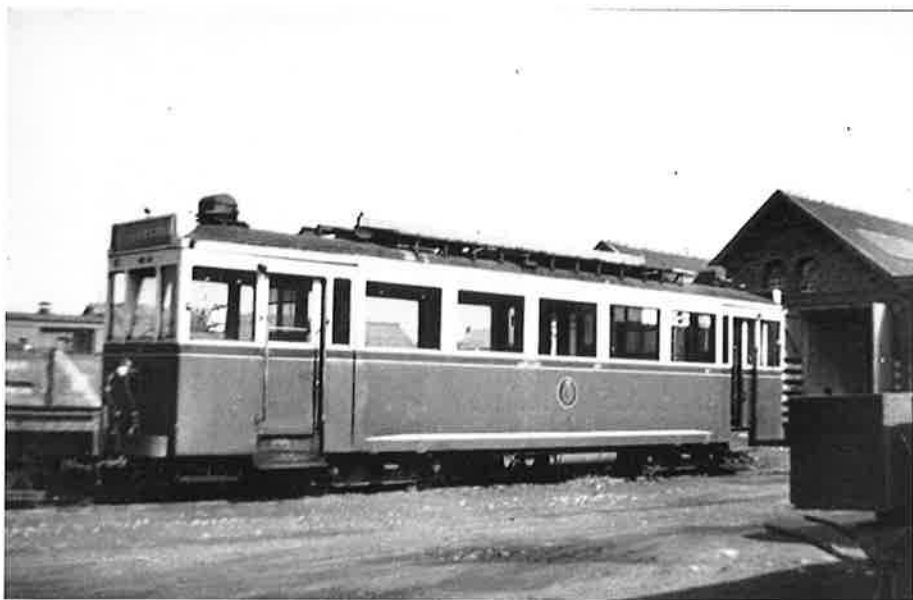


FOTO 33

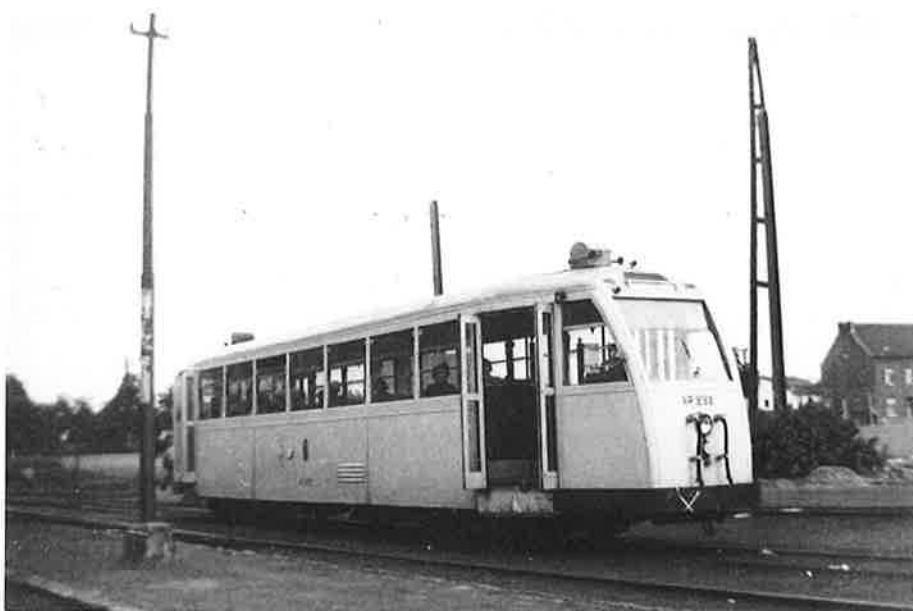
Een interessante en zeldzame foto: bijwagen 19526 te Hasselt in 1954 (zie ook de foto 2 op blz.5 van RR 1/2010). Het gaat hier om een uniek wagentype bij de NMVB, namelijk de AR. 283, een vierasser, gebouwd in de werkplaats van Hasselt in 1936 (?), die op de Limburgse lijnen werd ingezet. De wagenbak zou van een gesloopte Naamse vierassige bijwagen (2046 of 2047) afkomstig zijn. Hieraan twijfel ik echter, omdat deze twee nog na de oorlog te Forville op een zijspoor stonden weg te rotten. De éénling AR. 283 had geen zegen meegekregen en hield het slechts één jaar in dienst uit, werd dan tot bijwagen gedegradeerd, maar behield wel zijn nummer. Hij stond jarenlang op een Hasselts afstelspoor, werd wat heen en weer verplaatst, en uiteindelijk terug in gebruik genomen met het nieuwe nummer 19526, als een zo goed als nieuwe vierassige bijwagen achter een eveneens vierassige AR. van de reeks 284-288 op de lijn Hasselt – Oreya. Het duurde niet lang tot hij te Borgloon in een zwaar ongeval werd verwickeld. Terug naar een Hasselts zijspoor, waar hij voor jaren stond weg te roesten en te vervallen achter de AR. 49, een andere pechvogel en een dreigend bord met "streng verboden te.. enz.". Van de AR. 283 zijn mij helemaal geen foto's bekend, van de 19526 ook zo goed als geen.



FOTO 34

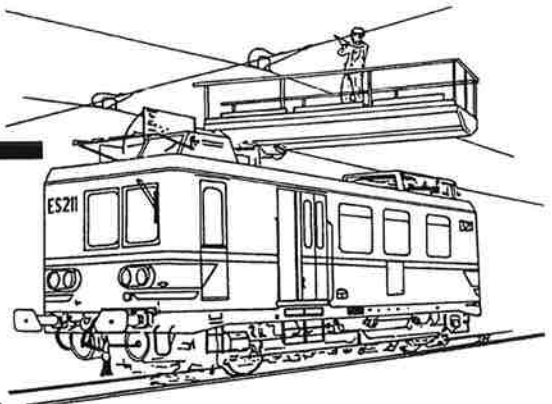
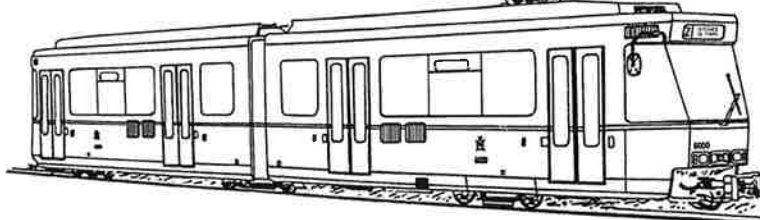
We komen nu bij de eerste reeks van vierassige AR's, de reeks 284-288, afgezien van het hiervoor beschreven Hasseltse knutselwerk 283, en van de "klassieke" AR. 115, bij wijze van proef, Made in Destelbergen. Deze was bestemd voor de lijn Sint-Niklaas – Doel (in 1935?). Na de oorlog ging de AR. 115 voor meerdere jaren op Wetteren – Hamme rijden, kwam vervolgens naar Limburg en tenslotte op de Ardense lijnen terecht.

Onze foto toont de AR. 286 te Marloie, in september 1955.

FOTO's 35 en 36

En nu de gestroomlijnde vierassers, reeks 291 – 296, met automatische plooideuren, gebouwd in 1949 voor de lijn Maaseik – Tongeren. Ze reden korte tijd later op Brussel – Tienen – Sint-Truiden, ditmaal in een beige "jasje". We zien de AR. 296 (nog in het rood) in 1953 te Tongeren, en in 1955 de herschilderde AR. 292 te Vossem.

RAIL-ACTUEEL



MATERIEEL

Reeksen 18 /19 (Vectron)

Nog steeds worden deze nieuwe locomotieven getest om hun homologatie te bekomen. De dienst DVIS is het orgaan dat de compatibiliteit moet nagaan conform de vereisten voor het rijden van de Belgische spoorinfrastructuur. Omdat dit maar niet wil vloten is de productieketen van de reeks 18 stilgelegd en staan tientallen spiksplinternieuwe machines op de fabrieksterreinen van de constructeurs te niksen. Alvast wordt er sporadisch een 18 voor de IC A ingezet tussen Eupen en Oostende, de lijn waarop ze eerst zullen in dienst komen. Daarmee zullen ze eigenaardig genoeg de vrij recente reeks 13 vervangen.

Er komen twee onderseries voor de 120 machines van de reeks 18:

1801 tot 1896: normale schroefkoppelingen en buffers

1901 tot 1924: automatische GF-koppelingen

De constructeur is Siemens.

De reeks 18/19 is familie van de Europrinter (vergelijkbaar met reeks 1216 van de ÖBB).

De levering is (of was) voorzien van april 2010 tot januari 2014.

Maximum snelheid: 200 km/uur

Dienstvaardig gewicht: 88 t

Tractieregeling met IGBT

Driefasige asynchrone tractiemotoren

Geschikt voor 3000 V of 1500 V gelijkspanning en 25 kV 50Hz wisselspanning. Het in het origineel ontwerp voorziene 15 kV 16,7 Hz wisselspanningsgedeelte is weggelaten.

Vermogen: 5000 kW continu in tractie of recuperatieremming en 2600 kW bij rheostatische remming (remming met weerstanden).

Trekkraft: maximum 300 kN bij optrekken en maximum 150 kN bij elektrische remming.

Mogelijkheid tot meervoudige tractie.

Compatibel multiplex-systeem voor gebruik met de stuurstandrijtuigen M6 en I11.

Beveiligingssystemen: TBL1, TBL2 (voor de HSL 2), Memor, RPS, KVB, Memor 2+, TBL1+ en ETCS.

Investeringskost: 433 miljoen €.

Reeks 08 (Desiro ML)

Ook hier houden homologatietests deze nieuwe driedelige elektrische motorstellen nog uit de normale dienst.

Er zijn 305 Desiro's besteld die verdeeld worden in drie groepen.

95 stellen beschikken over twee spanningen 3000V DC en 25kV 50 Hz AC. Van de 210 éénspannige stellen zijn er 95 bestemd voor de Brusselse GEN-diensten. De resterende 115 vervangen de oudste tweedelige stellen.

Eén van de eerste inzetgebieden voor de tweespannige Desiro's is de Athus-Meuselij, waardoor de dieselstellen reeks 41 vrijkomen voor inzet op de overige diesellijnen waar ze dringend nodig zijn.

08001 tot 08210: éénspannige stellen, inclusief de 95 GEN-stellen.

08501 tot 08595: tweespannige stellen.

Ook hier is de constructeur Siemens

De levering is (was) voorzien van april 2010 tot april 2015.

Maximum snelheid: 160 km/uur

Dienstvaardig gewicht: 142 t. Voor de variant met 25 kV 50 Hz komt er 5,4 t bij, voornamelijk voor de transformator.

Tractieregeling met IGBT

Driefasige asynchrone tractiemotoren

Geschikt voor 3000 V gelijkspanning en 25 kV 50 Hz wisselspanning; geen 1500 V gelijkspanning !!!

Vermogen: 2200 kW continu in tractie of recuperatieremming en 1650 kW bij rheostatische (weerstand) remming. Mogelijkheid tot meervoudige tractie.

Koppelbaar met GF-koppelingen zoals AM 80-83 (Breaks), AM 86-89 (Duikbrillen) en AR 41.

Lengte 80 meter.

Indeling ABx + B + ABDx

Capaciteit: 280 zitplaatsen waarvan 2 x 8 eerste klasse nabij de stuurposten. 2 + 2 zitplaatsen in de breedte.

Vloerhoogte: 800 mm boven de rail.

Maximum versnelling: 0,9 m/s² bij optrekken tot 45 km/uur met maximum 3 eenheden of 0,6 m/s² met 4 eenheden.

Beveiligingssystemen: Memor, TBL1+ en ETCS.

Investeringskost: 1425 miljoen €.



*Met een klein beetje geluk kun je als spoorfotograaf de nieuwe locs van de reeks 18 in de normale dienst aantreffen. De 1803 aan kop van een IC A maakt even halt in Gent-St.Pieters.
Foto Erik Heylen, 14 september 2011.*



*Nog een zeldzaamheid op de Belgische sporen zijn de IR-treinen Binche – Brussel – Louvian-la-Neuve getrokken (en geduwd) door locs van de reeks 26. Hier zien we in één klap twee locs van deze serie: terwijl de 2611 de stam M6-en trekt, helpt de 2607 mee duwen.
Brussel Zuid op 7 september 2011.
Foto Erik Heylen.*



*We blijven nog even bij de rare verschijningen –letterlijk en figuurlijk– met een beeld van Desiro 08501 tijdens zgn. tractieproeven. Hier bij een pauze in Leuven op 13 oktober 2010. Let op de kabels voor de meetsensoren.
Nog op te merken zijn de getande bufferblokken, die bij een hevige aanrijding het opstuwen van één van beide gekoppelde rijtuigen moeten beletten.
Foto Erik Heylen.*



Algemeen

Chipkaart vervangt de magneetstrip eind 2014

Einde 2014 worden de laatste Prodata's uit de autobussen en trams bij De Lijn verwijderd. Na de strippenkaart en later de invoering van het kaartje met magneetstrip (beide nog geïntroduceerd bij de NMVB, de MIV's kenden al vele jaren de CAMP- en Hasler ontwaardingstoestellen) is dit een nieuwe wijziging voor de reiziger in België(*). In ons nabije buitenland wordt de chip- of smartkaart soms al bijna 10 jaar gebruikt. Even de handtas of één of ander lichaamsdeel met chipkaart voor het toestel houden is voldoende om een reiziger te registreren. Meer recentelijk wordt dergelijk systeem ook volop in Brussel geïntroduceerd. De MOBIB-kaart wordt sinds 2008 gebruikt, samen met de "poortjes" die toegang geven tot de metrostations. Terzijde even vermelden dat het zwartrijden sinds de installatie hiervan, spectaculair gedaald is, de inkomsten evenredig gestegen.

Na een proefproject in Vlaams-Brabant, nog dit najaar, zal de invoering van het ganse systeem bij De Lijn stapsgewijs gebeuren. Bij een beperkt aantal personen wordt de MIVB-MOBIB-kaart uitgebreid tot gebruik bij De Lijn. Volgend jaar komen de 65-plussers aan de beurt, en in 2013 de jaarabonnees. In het najaar van dat jaar moeten alle voertuigen met de nieuwe apparatuur zijn uitgerust. In 2014 volgen de rest van de abonnementen, biljetten, kaarten en verkoopautomaten. Eind 2014 wordt de operatie afgerond met het verwijderen van de ons vertrouwde "gele kastjes" in tram en autobus. Het is de bedoeling dat het systeem dan ook gebruiksklaar is in heel het land. Naast De Lijn dus ook bij de Waalse TEC, de Brusselse MIVB en op de (nog) federale trein (2015).

Het nieuwe registratiesysteem moet tevens een einde maken aan de al jaren lopende discussie over reizigersaantallen en gebruikte telmethodes.

Vergeet Prodata, leve ReTiBo: Het nieuwe ticketing systeem werd voorgesteld op 17 augustus 2011 op een persconferentie in aanwezigheid van Hilde Crevits, de Vlaamse Minister van Mobiliteit & Openbare Werken, Roger Kesteloot, Directeur-generaal van De Lijn en Arnold Meirlaan, Co-Chairman Prodata Mobility Systems.

De opdracht is dubbel:

Een nieuw **R**egistratie- en **T**icketingsysteem ontwikkelen met de invoering van een smartcard en nieuwe kaartlezers.

De invoering van een (nieuwe) **B**oordcomputer. Deze is essentieel voor ReTi en zal tal van mogelijkheden bieden.

Het contract gaat naar de Tijdelijke Handels Vereniging bestaande uit Prodata Systems, Prodata Mobility Systems en Fabricom (GDF Suez).

Wat zijn de voordelen van ReTi:

Het moet een betere en meer volledige beheersinformatie bieden met gedetailleerde informatie over de reizigersstromen en -aantallen. Op die manier kan het aanbod beter op de vraag worden afgestemd, zowel in voertuigen als in ritten. Er komt één gemeenschappelijke smartkaart, niet alleen

bruikbaar bij de diverse vervoermaatschappijen, maar ook uit te breiden naar andere mobiliteitsproducten (bvb. Cambio). Het huidige magnetisch systeem is verouderd wat zich doet voelen in de steeds oplopende onderhoudskosten en schaarser wordende wisselstukken.

Het kostenplaatje

Een investering van 74,9 miljoen € in de ontwikkeling van de software. Hierin zit ook de levering en installatie van telkens 4500 boordcomputers en 4500 aanraakschermen voor de chauffeurs. In de trams en autobussen komen er 12000 validatietoestellen.

N.v.d.r.: dat zou moeten volstaan om aan vrijwel elke deur van tram of autobus een ontwaarder te plaatsen, ook bij de "pachters".

Er wordt ook voorzien in het plaatsen van 65 verkoopautomaten. In dit bedrag zitten ook de kosten voor opleiding van het personeel, zowel de technici als de controleurs, dispatchers en de rijsschool-instructeurs.

Het onderhoudscontract behelst 22,1 miljoen €. Het totale bedrag komt hiermee op 97 miljoen €.

Wat zijn de voordelen van Bo:

Er is betere informatie voor de chauffeur. Zo kan deze indien nodig reisweginformatie opvragen via het aanraakscherm.

De taken voor de chauffeur worden vereenvoudigd, er is minder handmatig werk.

Er is een betere technische opvolging van de voertuigen in verband met preventief onderhoud en wisselstukken.

Via het "open platform" bestaat de mogelijkheid tot een dynamische verkeerslichtenbeïnvloeding met betere doorstroming. In de voertuigen kan er ook werk gemaakt worden van dynamische reizigersinformatie zoals de volgende halte(s) en de verwachte aankomsttijd. De dispatching kent altijd de exacte positie van het voertuig met verhoogde veiligheid voor reizigers en personeel tot gevolg.

Timing

Najaar 2011:

300 Vlaams-Brabantse abonnees krijgen een gecombineerde kaart De Lijn – MIVB

- Zomer 2012: Start van de uitreiking naar de 65-plussers.
- Najaar 2012: Het proefproject in Vlaams-Brabant met 100 autobussen gaat van start.
- Voorjaar 2013: De jaarabonnementen worden uitgereikt.
- Einde 2013: Alle trams en autobussen zijn uitgerust met het nieuwe systeem.
- Vanaf 2014: Alle andere abonnementen, biljetten, Lijnkaarten en automaten zijn bruikbaar voor het nieuwe systeem.
- Einde 2014: ReTiBo is volledig in dienst en de oude Prodata's worden verwijderd.

(* *n.v.d.r.: De reiziger zal inderdaad van zijn (slechte) gewoontes moeten afstappen. We zien nog dagelijks dat er weinig reizigers hun vervoersbewijs aan de chauffeur tonen en een rush naar een (te) schaarse zitplaats inzetten, de gepensioneerden of andere "gratiskaart" bezitters op kop.*



Entiteiten

Reclame-trams

- 7007 Sportpaleis sinds mei 2011; ex Mediamarkt
- 7026 Ardennen sinds juni 2011; ex Cityjet
- 7042 Forever 21 sinds augustus 2011; ex Grobet
- 7043 Forever 21 sinds augustus 2011; ex SD-Worx
- 7045 Penguins sinds juni 2011; ex Suske & Wiske
- 7047 Zwerfvuil sinds juni 2011, (nieuwe bekleving)
- 7049 Zwerfvuil sinds juni 2011, (nieuwe bekleving)
- 7053 Appmiral sinds juni 2011; ex Mexx

Kleine revisie PCC's

Kregen de laatste maanden een opsmukbeurt: 7010, 7022 en 7041. De 7021, 7038, 7040 en 7054 ontbreken al enkele maanden in het Antwerpse straatbeeld. Wellicht zijn ze nu in de werkplaats.

Spoorwerken

Ook voor de spoorleggers was het vakantie. Er kan gesteld worden dat de diverse werken tot nu toe verlopen volgens planning. Er is nochtans het "geval" Wijnegem dat de aandacht opeist.

Wijnegem

De relatieve kalmte van de maanden juli en augustus werd gebruikt om het belangrijke kruispunt van de August van de Wielelei met de Houtlaan (R11) onder handen te nemen. Het werk werd opgedeeld in twee fases. Van 13 tot en met 30 juli was de kant Antwerpen aan de beurt. In die drie weken werd de straatweg opgebroken, en de nieuwe infrastructuur geplaatst. De ontbrekende stukken trambaan werden als prefab elementen per vrachtwagen aangeleverd en geplaatst. Daarna werden nog de nodige lassen gemaakt en de betonbedding verder afgewerkt. Deel twee betrof een gelijkaardige operatie, kant Wijnegem. Hier werd de klus geklaard tussen 31 juli en 13 augustus. Eén week minder, maar in de eerste fase diende men wel rekening te houden met de tussenliggende feestdagen. Gedurende heel die periode was er een belangrijke omleiding voor de autobuslijnen 140/141, 410/411/412 en 780. In fase één keerden de lijnen 140/141 terug richting Hoboken via de Houtlaan. Lijn 780 reed rechtstreeks van de Hoogmolenbrug (Schoten) naar Wijnegem en dus niet via het Wim Saerensplein in Deurne. De lijnen 410/411/412 reden in beide richtingen, vanaf het kruispunt via de Houtlaan en de Merksemsebaan naar Wijnegem en Oostmalle en Turnhout. In fase twee werden lijnen 140/141 beperkt tot Wijnegem Dorp. Lijn 780 bleef rijden zoals in fase één. Voor lijnen 410/411/412 werd de omleiding aangepast in de richting Turnhout via de Ruggeveldlaan, de Schotensesteenweg en de Merksemsebaan. In de richting van Antwerpen passeerde men wel via het Shopping Center en de Houtlaan. De hele operatie verliep, op wat verdwaalde reizigers na, vrijwel vlekkeloos. Bij ons intensief bezoek van de werf dit voorbije jaar valt het in grote getale op- of afstappen van de autobussen 410/411/412 op ter hoogte van het Shopping Center. Midden een doordeweekse dag zijn dat er telkens 20 of meer. Ook het gebruik van de lagevloerbussen tussen Antwerpen

en Deurne is belangrijk, meer nog dan voor de trams van lijn 10. Dat belooft voor volgend jaar wanneer de verlengde tramlijn in gebruik wordt genomen.

Eind augustus kunnen we stellen dat de stelplaats wat de sporen betreft voor ongeveer 80 % gereed is. Ook het spoor rond de stelplaats is in volle aanleg en dat zou nog wel eens heel nuttig kunnen zijn. De trambaan richting Wijnegem is al volledig ingebed, in de richting Antwerpen was men daar eind augustus volop mee bezig. Enkel de plaatsing van de sporen voor de eindpuntlus moest dan nog gebeuren. In deze zelfde periode was er nog steeds geen toelating om de vernieuwing van de straatweg richting Antwerpen aan te vatten. Op zich geen probleem voor de tram, ware het dat de bovenleidingmasten langs die kant dan ook niet geplaatst kunnen worden. Ofwel komt er snel een toelating om de werken te voleinden, ofwel zou men met uitleggers vanuit één mast kunnen werken (maar dan wel tegen een meerkost), ofwel keert men tijdelijk terug rond de stelplaats. Hopelijk komt alles toch nog op de geplande manier op tijd klaar.

Mortsel

Zoals in de vorige nummers beschreven ligt ook deze werf op schema. Tegen de eindejaarsperiode zal de huidige werf ongeveer beëindigd zijn. Rest dan nog voor 2012 de terminus zelf en het spoorgedeelte tussen het stadhuis (station Oude God) en het bestaande eindpunt van de lijnen 7 en 15.

Olympiade

Sinds 22 augustus werd een aanvang gemaakt met het plaatsen van de nieuwe sporen op dit belangrijke kruispunt. Er werden sindsdien al zoveel mogelijk wissels en sporen geplaatst. De bovenleidingmasten moeten volgen tijdens de komende weken en maanden. Volgens ter plaatse ingewonnen informatie zal het toch nog tot einde 2011 of begin 2012 duren voor alles in dienst komt. Wellicht wordt het tramverkeer dan een weekend onderbroken.

De Bruynlaan

Deze straat, de enige met een tramhalte op het grondgebied van Wilrijk (lijn 2, Sportstraat) wordt samen met de VIIe Olympiadelaan grondig heraangelegd tussen de Zwaantjes en het al in de vorige alinea geciteerde kruispunt. Op tramgebied is er niets belangwekkends in het verschiet. De sporen in de VIIe Olympiadelaan werden immers al kortgeleden vernieuwd. Wel is het straatbeeld nu grondig veranderd. Op zondag 21 augustus werden al de bomen gerooid. Het is nu mogelijk om de trams ook langs de deurkant te bewonderen of te fotograferen. Op het onderbroken gedeelte werd zo goed als mogelijk een buspendeldienst gereden. Dit gedeelte van Antwerpen is namelijk gezegend met een flink aantal omleidingen. Het kwam er eigenlijk op neer dat te voet gaan, sneller was.

Frankrijklei

In de richting Hoboken werden hier weer noodgedwongen tientallen meter spoor vernieuwd. Dus nog even (?) wachten op De Leien, fase twee.

Reuzenstoet

Op zaterdag 26 juni 2011 was het weer reuzenfeest in Borgerhout. Het is dan ook gebruikelijk dat lijn 10 rijdt tussen de Schotensesteenweg en Silsburg via de lus aan de Engelselei. Lijn 24 rijdt dan over de lijnen 8 en 11 naar het centrum en verder naar Schoonselhof.

Op de foto twee omgelegde stellen van lijn 10 op de Herentalsebaan, ter hoogte van het kruispunt met de Dascottelei. Lijn 24 ging hier linksaf naar het centrum via Eksterlaar en Berchem. Foto: Luc Couscheir.



Op het Gentse tramnet zijn en worden de volgende jaren nog omvangrijke werkzaamheden uitgevoerd. In het centrum zijn deze vrijwel beëindigd, er werden zelfs al wissels voor tramlijn 3 geplaatst. Maar hier eindigt het niet. De komende jaren zijn de lijnen 21/22 in het centrum aan de beurt. Deze rijden slechts tot de Kouter (overloopwissel Zonnestraat). Lijn 4 wordt vanaf het Sint-Pietersstation verlengd over het zuidelijke stuk van de lijnen 21/22 naar Zwijnaardebrug. Vanaf 5 september tot in 2013 komt er een, om het leed te verzachten, nieuwe lijn 24 in dienst. Deze rijdt tussen Melle-Leeuw (lijn 21) tot Zuid, vervolgens over lijn 4 naar de Korenmarkt, dan lijn 1 tot Rabot en tenslotte over lijn 4 naar het station.

De films van de Hermelijnen werden aangepast. Voor lijn 4 met de bestemmingen Zwijnaarde en Coupure. Lijn 24 heeft de bestemmingen Melle Leeuw, Sint-Pietersstation of Stelplaats Gentbrugge. Zwarte letters en cijfers op een blauwe achtergrond. Al de gerenoveerde PCC's hebben inmiddels LED-lijnaanwijzers in kleur gekregen.

Ter illustratie van de omvangrijke werken op het Gentse tramnet deze twee foto's van Erik Heylen.

De 6335 op de nieuwe, tijdelijke, lijn 24 samen met de 6315 van lijn 4 op het stationsplein van St.Pieter, gezien op 14 september 2011.



Even verder aan de rand van het Maria-Hendrikaplein staat de 6329 in de richting van Flanders Expo aan het nieuwe middenperron. Over zoveel plaats beschikken, maar dan toch een halte aanleggen in een boog.

Mind the gap! 8 juni 2011.





Enkele jaren terug werd het Brusselse tramnet grondig gewijzigd. Het is de bedoeling om de snelheid te verhogen van een aantal tramlijnen. Deze snelle lijnen krijgen een laag nummer. Zo kwam lijn 7 in de plaats van lijn 23. Door de Noord-Zuidas rijden de lijnen 3 en 4 met de nieuwe trams reeksen 3000 en 4000. Er wordt gewerkt aan de doorstroming voor tram en bus aan de verkeerslichten. Op die manier zijn er enkele snelle lijnen ontstaan. Helaas was er ook een nadeel. De vroegere rechtstreekse lijnen werden geknipt, met soms twee overstappen tot gevolg. Om de overstappen aan Zuidstation of Lemonnier tijdens de avonduren enigszins te beperken werden er enkele specifieke avondlijnen ingesteld.

De 7940 van lijn 31 in het station De Brouckère rijdt naar Marius Renard. 25 juli 2007.



Lijn 31 berijdt 's avonds de Noord-Zuidas en neemt dan het zuidelijk deel in Anderlecht van lijn 81 over. Lijn 32 berijdt ook 's avonds deze as en neemt hierbij ook het zuidelijke deel van lijn 82 over. De trams van de lijnen 31 en 32 komen van de lijnen 81 en 82 en zijn dan ook van de reeksen 7700 en 7900. Lijn 33 rijdt 's avonds samen met lijn 55 in noordelijke richting naar Haren, in zuidelijke richting neemt ze het over van lijn 4 naar Stalle, die dan niet rijdt. Er is tenslotte ook nog lijn 83 die de resterende takken van de lijnen 81 en 82 's avonds overneemt.

Inmiddels verdween lijn 33. Hier de 3006, ook in De Brouckère.



Sinds 31 augustus kwam hierin opnieuw verandering. Lijn 33 verdween en lijn 32 werd in noordelijke richting verlengd over lijn 55 naar Haren. De belangrijke lijn 4 blijft dan ook na 20 uur rijden. Omdat sinds 1 september ook lijn 82 met 3000-en ging rijden verdwenen de gelede PCC's van lijn 32. Lijn 31 blijft ongewijzigd.

In de Overdekte straat (aan het Brusselse Zuidstation) zien we de 7945 op weg richting Montgomery.

Op de nieuwe lijn 62 Da Vinci – Meiser – Weldoeners rijden 2000-en.

Al deze foto's 25 juli 2011, Raf Bonte

POLDERTRAM 9994 IN ACTIE

Al enkele keren hebben we in Rail-Revue melding gemaakt van Poldertram 9994. Nu alles tot een goed einde werd gebracht is het tijd om dit project even te overlopen.

Allereerst: het hele project om deze NMVB Standaardtram te restaureren is een privé-initiatief en werd uitgevoerd door een ploeg hardnekkige vrijwilligers die er heel wat tijd en geld hebben in geïnvesteerd. Zij gingen niet enkel op zoek naar een werkplaats, maar ook naar sponsoring en medewerking van De Lijn, META en privé-firma's maar vooral naar ervaren "tramologen".

Het is vooral aan deze laatsten dat we als vereniging hulde willen brengen omdat ze dit project op een vijftal jaar met hun kordate aanpak en veel doorzettingsvermogen, tot een goed einde hebben gebracht.

Diegenen onder ons die de 9994 nog in desolate toestand gekend hebben in Thuillies en nu het resultaat zien, zullen begrijpen waarom. De tram komt in de uitvoering zoals hij vanaf 1947 in Antwerpen zijn diensten reed.

Het restauratieproces in het kort:

Op 26 maart 2007 komt de tram per vrachtwagen aan in Lochristi. De wagenkast, onderstel en draaistellen worden van elkaar gescheiden. Na een grondige inspectie kunnen de eerste herstellingen gebeuren. Tijdens de wintermaanden wordt er vooral gewerkt aan de diverse onderdelen, soms in extreme Poolse omstandigheden. De oorspronkelijke brandplaten bevinden zich nog op de chassisbalken. De 9994 werd destijds verbouwd uit het aanhangwagenrijtuig 19136, het ultieme bewijs van echtheid.

2008 Het onderstel wordt gezandstraald en geschilderd, met liefst drie verschillende, beschermende lagen. Na de herplaatsing van de onderdelen volgt er een afwerkingslaag.

Aan sommige onderdelen dienen laswerken te gebeuren. De draaistellen en motoren worden teruggeplaatst. Aan de rijtuigkast is heel wat schrijnwerkerij te pas gekomen. Zowel het dak, de vloer als de zijwanden werden waar nodig vernieuwd. Eind 2008 worden de diverse onderdelen terug op het chassis bevestigd (remcilinders, compressor, enz.), aan de draaistellen (afkomstig van de S 9127 uit Jumet) wordt gewerkt.

2009 De werkzaamheden zijn zo ver gevorderd dat de rijtuigkast klaar is om terug op het chassis te worden gezet. De herbekabeling en aankleding kon beginnen. Ondertussen gaat ook de hernieuwing / het oppoetsen van de diverse onderdelen verder. 31 januari 2009 is het zover. Door het plaatsen van de rijtuigkast op het onderstel begint alles terug op één tram te lijken, dit na amper één jaar en twee weken. De volgende maanden kan er verder gewerkt worden aan de afwerking. Het fijnere werk begint met de aansluiting van de bekabeling met de diverse onderdelen en het vervolledigen van het interieur. De ramen worden teruggeplaatst, de stuurposten ingericht, het filmmechanisme aangebracht enz. Natuurlijk wordt alles terzijnerijd (dat is dus vrijwel direct) getest op zijn goede werking. In het interieur is het tijd voor het schuur-, schilder- en beitswerk en zie, tijdens de brocante staat er al een heuse tram te pronken ten aanzien van de belangstellenden. De ploeg van Lochristi heeft zich ook mee ontfermd over de Kustmotorpakwagen 10020.

2010 De extreme winter 2009-2010 zorgde voor de nodige hinder. De vriestemperaturen maakten het verblijf in de onverwarmde stelplaats Lochristi er niet aangenamer op. Ook het werk liep hierbij enige achterstand op. Bij lage temperaturen is het niet mogelijk om schilderwerken uit te voeren. Ook het fijnere montagewerk is dan niet uitvoerbaar. Vol goede moed werd er in de lente getracht om de opgelopen achterstand in te lopen. Met succes overigens. De verdere afwerking van het interieur en de bekabeling liep terug volgens planning en gelukkig zonder al te grote verrassingen. De zitbanken werden in gereedheid tot plaatsing gebracht. Het dak werd voorbereid om terug de pantograaf, de reclamepanelen en de "cicca"toeters te torsen. We zijn inmiddels in de tweede helft van 2010. Tijdens de jaarlijkse brocante hebben de bezoekers al zicht op een vrijwel afgewerkte tram. De volgende maanden komen de controllers op hun plaats en word de bekabeling verder aangesloten. Ook de pantograaf is inmiddels gereviseerd. De plaatsing zal later op een andere plaats gebeuren omdat de inrit van Lochristi te laag is. In enkele stelplaatsen van De Lijn kon nog een praktisch identiek aan de oorspronkelijke, vloerbekleding bekomen worden. Nagemaakte reclamepanelen werden aangebracht. De volgende maanden werden nog meerdere attributen geplaatst.

2011 Tijdens de weeral barre winterperiode werd de laatste hand gelegd aan de diverse elektrische apparaten en hun (onderlinge) verbindingen. De beide stuurposten zijn nu vrijwel volledig klaar en de deuren en hun mechanismen werden gemonteerd. Het interieur wordt vervolledigd. Na de winter werd alles in het werk gesteld om de tram klaar te maken voor de testen. Daarvoor werd hij op 9 mei 2011 overgebracht naar de stelplaats van De Lijn in Gentbrugge. Na nog wat ultieme voorbereidende testen en correcties was het eindelijk tijd voor de eerste echte proefrit. Deze gebeurde op 10 juni op het laatste gedeelte van lijn 22.

Dat was zowat een eerste bekroning van vier jaar noeste arbeid van alle medewerkers.

De motorwagen rijdt perfect. Op 15 juni werd de tram overgebracht naar Knokke. De echte bekroning kwam er al op 25 juni met een bedankingsrit voor alle sponsors en werkers. De officiële inhuldigingsrit had een dag later plaats. Met enkele sympathieke speeches werd de tram door initiatiefnemer Stefan Justens overgedragen aan de goede zorgen van META en werd de rijkruk overhandigd aan de heer Jos Geuens, voorzitter van de raad van Bestuur van De Lijn. Het resultaat mag gezien worden. Langs de kustlijn aan Raversijde werden even de prestaties uitgetest, meer dan 70 km/uur. In De Panne, bij TTO, werd de 9994 met luid getoeter verwelkomd door zijn soortgenoten.

Omdat de Poldertramploeg de smaak inmiddels te pakken heeft, gaat ze zich nu met al haar enthousiasme storten op de restauratie van een Antwerpse NMVB-bijwagen, de 19568. Want achter die Poldertram hoort natuurlijk een bijwagen.

Van 2 juli tot 11 september reed de 9994 op zaterdagen drie ritten tussen de stelplaats en de terminus Adinkerke. Die dagen plus de zon- en feestdagen liep in de TTO-stelplaats eveneens een tentoonstelling die het publiek liet kennismaken wat het betekent "een tram restaureren".

Het VeBOV-bestuur wenset hierbij de hele ploeg nogmaals te feliciteren met het bereikte resultaat.



Veel meer dan de bladzijde hiernaast kan beschrijven is terug te vinden in deze drie foto's.

De 9994 werd in 2003 gerecupereerd in Thuillies en verbleef enige tijd in Weelde. Daar werd hij bewaakt door defensie. Als werkplaats voor de restauratie stelde De Lijn de niet meer gebruikte stelplaats van Lochristi ter beschikking.

We schrijven 26 maart 2007.

De tram, of wat er toen nog van rest, komt aan te Lochristi. Hij heeft nog het nummer 9292, het nummer dat hij aan de Kust kreeg als werkwagen. De tram had al wel een soort van reinigingsproces achter de rug en was ontmost. De lucht is grijs, de bomen zijn kaal en het paard in de wei heeft meer belangstelling voor het gras in de weide.



De vzw Poldertram bracht een boek uit over de -helaas korte- geschiedenis van de Gentse trolleybussen. Het boek gaat in op de studies en testen en overloopt daarna de moeizame levensloop van de trolleys in Gent. Het boek omvat veel prachtige kleurfoto's. De prijs bedraagt 15 €, plus 4 € verzendkosten. U kan deze meerkost uitsparen door ten laatste op 15 oktober, het bedrag van 15 € over te maken op de VeBOV rekening BE10 0000 4667 6804 (BIC BPOTBEB1) met de mededeling "Poldertram" en uw lidnummer.

De boeken kunnen dan afgehaald worden te Berchem op de bijeenkomst van VeBOV op 28 oktober.

Vier jaar later. Het is nu 9 mei 2011.

De Poldertram verlaat zijn werkplaats en wordt terug op een vrachtwagen geplaatst. Bestemming de De Lijn werkplaatsen van Gentbrugge voor de ultieme correcties en de testen. Opdracht volbracht. De lucht is opgeklaard en de bomen zijn getooid met fris groene blaadjes. Hoe het met het paard gelopen is, weten we niet.



26 juni 2011. De Poldertram heeft zojuist al zijn kunnen getoond. Op het lange rechte stuk aan onze Noordzeekust, tussen Raversijde en Westende, heeft hij zonet zijn persoonlijk snelheidsrecord scherper gesteld en poseert hier fier voor de deelnemers aan de overdrachtsrit. Moeilijk te zien op de foto, maar het "kleine mannetje" links van de tram is de stuwende kracht achter het hele project, Stefan Justens.

VeBOV bezoekt UTRECHT

Op zaterdag 28 mei 2011 brachten we een in alle opzichten geslaagd bezoek aan Utrecht. Allereerst een speciaal woord van dank aan onze trouwe Nederlandse leden Robert Daale en Koos Derks voor hulp bij de contacten met de verschillende instanties, de nodige documentatie en de begeleiding ter plaatse.

Een dertigtal moedigen waren al vroeg op post aan onze opstapplaatsen en zagen uit naar de diverse geplande bezoeken. Ook een woordje van dank aan Jan voor het ophalen van enkele leden en de reisorganisatie. In Utrecht werden we stipt op tijd (een goede planning is nodig) opgewacht door onze Nederlandse vrienden.

Met de autobus (een Van Hool AG300) reden we richting van het Nederlandse Spoorwegmuseum. Dit is de voorbije jaren grondig gemoderniseerd en ook uitgebreid. Er is niet enkel de collectie van locomotieven, rijtuigen en wagens maar er is een hele waaier van nevenactiviteiten die zowel de geschiedenis, het huidige spoorwegbedrijf, techniek enz. op een erg aanschouwelijke manier belichten. Ook aan de kinderen is gedacht met o.m. een tuinspoorweg. Ook op een heuse treinsimulator in de kop van een Sprinter kan iedereen zijn of haar bestuurderskunsten toetsen. Alles staat prachtig gerestaureerd opgesteld in grote hallen. Er is ook een ruime shop aanwezig.

Na de middag keerden we terug naar het centrum. We hadden net even tijd om in enkele modelbouw winkels rond te neuzen en voor zover dat nog niet gebeurd was één of andere warme hap achter de kiezen te steken. Enkelen brachten ook een kort bezoek aan het NS-station

Twee prachtige exponenten in het schitterende Spoorwegmuseum in Utrecht. Foto Eddy Cassiers, 29/01/11.

Deze AGG300 autobussen rijden op weekdagen op de lijnen 11 en 12. Het is de bedoeling dat hier ooit een tram rijdt. AZU, 1 mei 2003.

Foto Luc Couscheir.

Ook recentere machines zoals de NS 1312 kregen reeds een plaats in Het Spoorwegmuseum.

Foto Eddy Cassiers, 28 mei 2011.





Na de middag waren er enkele ritten met de Sneltram gepland. Helaas zat er een kink in de kabel onder de vorm van spoorwerken op het centrumgedeelte van de tramlijn. Dus moest het maar verder met vervangende autobussen.

Na veel tijdverlies konden we toch nog één buitentak met de tram bezoeken. Daarna opnieuw met de pendelbus naar het stadscentrum. We willen echter onze lezers de volgende anekdote niet onthouden. Omdat er zich op de gelede autobus nogal wat nukkige reizigers bevonden die het vertikten om naar achter door te schuiven, trachtte de chauffeur hieraan op humoristische wijze te verhelpen met mededelingen in de aard van "...ook het achterste gedeelte van deze autobus rijdt naar Utrecht..." Omdat er toch geen verbetering kwam deelde hij aan de volgende halte mee dat hij daar en nu zijn geplande rusttijd opnam. Gevolg: de nukkige reizigers schoven wel onmiddellijk verder, waarna de chauffeur zijn rit vervolgde. Misschien ook eens bij ons toepassen, het helpt!

Omstreeks 16 uur werden we met koffie en een koekje verwelkomd op het remiseterrein door de mensen van BRU en Connexxion. We kregen daar de nodige uitleg over het hoe en waarom van de Weense trams. De oorspronkelijke 27 trams, toch ook al een kwarteeuw oud, konden de reizigersaan groei al enkele jaren niet meer aan. Enkele jaren geleden kregen de trams al een midlife revisie. Omdat een beslissing over de uitbreiding van de tramlijn door het centrum van Utrecht richting Universiteit alsmaar wordt uitgesteld werd er naar deze tussentijdse oplossing gegrepen. De Weense trams rijden tijdens de ochtend en avond enkel als "Spitstram" en bedienen hierbij een beperkt aantal haltes.

Connexxion 5025+5001 in bedrieglijk landelijke omgeving nabij Zuilenstein gezien tijdens onze uitstap van 28 mei.

Het koppelstel 5016+5013 van de vroegere Sneltram Utrecht Nieuwegein houdt zijn pauze aan de eindhalte te Nieuwegein Zuid. 28 mei 2011.

De combinatie 4941+1940+4940 van lijn S op het keerspoor nabij Utrecht CS. 19/08/2010.

Drie foto's van Eddy Cassiers.

VeBOV-bestuur en leden aan ramp ontsnapt, een spannend reisverhaal.

We waren uiteindelijk met zijn vieren, die bewuste zaterdag 4 juni 2011, met de ICE naar Frankfurt am Main vertrokken om daar het tramnet te verkennen (*). Om toch maar het zekere voor het onzekere te nemen (en andere onverwachte omstandigheden) –je weet nooit met die treinen- waren we reeds omstreeks 4 uur 's morgens uit bed gekomen en vertrokken drie moedigen al om 5u16 met de stoptrein van Berchem naar Brussel-Noord. Onze vierde compagnon vervoegde ons in Duffel. De ICE 10 werd in Brussel aangekondigd met 10' vertraging, maar de machinist deed zijn best en in Liège was deze vertraging vrijwel ingelopen. Helaas kregen we daar te horen dat er wegens werken op de HSL-lijn, de treinen via de oude lijn 37 moesten. Dus helaas geen zicht op de binnenkant van de tunnel van Soumagne en natuurlijk opnieuw met veel vertraging naar Aachen. De rest van de heenreis verliep voorspoedig om in Frankfurt Hauptbahnhof vrijwel op tijd te arriveren. Het eerste wat we daar deden was aan de automaat een dagticket aanschaffen: 5 volwassenen voor 9,50€, voor die prijs kon je niet twijfelen. Kort daarna was het tijd voor een verkenningsstocht langs vrijwel alle tramlijnen. En dat deze meer dan de moeite loonde bewijzen de bijgevoegde foto's, gedeeltelijk uit de oude doos.



Foto's 1 – 8: Luc Couscheir,
9: Eddy Cassiers.

Foto 1: De "Ebbelwei-Express", hier met één bijwagen ter hoogte van de Frankfurter Messe. Deze trams gebouwd door Credé, dateren van 1954.

Foto 2: Verdwenen zijn de klassieke Großraumstellen. Deze vormden de reeks 201-242 (type L) voor de motorwagens en 1201-1242 (type l) voor de bijwagens en zijn gebouwd in 1956-57 bij Düwag.

Stel 241 + 1241 aan het Hbf op 15 juni 1990.

Foto 3: Ook al lang verleden tijd zijn de enkelgelede trams 601-645 (type M). De 622 + bijwagen, op 15 juni 1990 aan de Baselerplatz.



Foto 4: Vrij recentelijk verdwenen de dubbelgelede trams 801-830 (type N) uit 1963 en de tweerichtingversie 901-908 (type O) uit 1969, buiten dienst. Naast de zuidzijde van het Hbf zien we op 15 juni 1990, de 810. Het rode kruis op de eerste deur betekende dat die niet voor reizigers toegankelijk was.

Bij onze verkenning kregen we enkele extra's te zien. De eerste betrof de voor toeristen bestemde Ebbelwei-Express. Deze trams rijden het hele jaar elke zaterdag, van einde maart tot einde oktober ook met extra ritten op zon- en feestdagen. We hebben daar zowel losse motorwagens als combinaties met één of twee bijwagens gezien, allemaal welgevuld. *(foto op de vorige blz.)* Een tweede extra betrof leswagens 2050 (ex 664). De trams van het type P werden gebouwd tussen 1972 en 1978, ook bij Düwag. De meeste wagens werden al vrij vlug geschikt gemaakt voor het rijden in de U-Bahn tunnels en kregen dan de typebenaming Pt. Een groot gedeelte van de oorspronkelijke wagens werd inmiddels al verkocht.

Foto 5: Leswagen 2050 (ex 664) aan de Frankfurter Messe.



Omdat een dag altijd te kort is kwamen we niet meer toe aan de U-Bahn lijnen die in de buitenwijken gedeeltelijk gelijkgronds rijden. Om zich een beeld te vormen hoe het er twintig jaar terug aan toe ging in het Frankfurter centrum dit driewagenstel van foto 6.

Foto 6: De 451 en 473 met daartussen een derde soortgenoot op 22 oktober 1990 ter hoogte van de Musterschule.



Vernieuwing kwam er vanaf 1993-97 onder de vorm van de 40 trams type R, 001-040. Deze lagevloertrams met 3 onderstellen zijn gebouwd bij Düwag. Vanaf 2003 werden door Bombardier (Bautzen) als type S de 8-assers 201-265 afgeleverd. Deze trams van het type Flexity zijn ook bij de MIVB gekend. Het moet gezegd dat de trams op draaistellen veel zachter lopen dan de wagens op vaste onderstellen.

De foto's 7 en 8 op de volgende blz.: Een tram type R 036 (B-kop) aan de terminus Rebstockbad. (foto boven) De 219 (type S) heeft zojuist de landelijke eindpuntus Neu-Isenburg verlaten en passeert het nu verlaten stelplaatsje. (foto midden)

Maar u heeft nog een rampverhaal te goed. De terugtocht werd ondanks het te laat binnenkomen van het stel uit Brussel, stipt om 18.29 aangevat en verliep voorspoedig. Tot er voorbij Köln plots volgend bericht werd omgeroepen (vrije vertaling): “wegens technische problemen dienen de reizigers in Düren over te stappen in een ander klaarstaand ICE-stel”. Met het station Düren in zicht remde de trein af om een leeg ICE-stel voorbij te rijden en daarna terug te versnellen. Helaas, enkele kilometers verder iets wat op een noodstop leek. Rond 20 uur stond onze ICE enkele kilometers voor Eschweiler stil tussen de velden... Enkele minuten later, naast de trein, spoorpersoneel gehuld in fluohesjes en vergezeld van politie. Wij wisten direct hoe laat het was, maar nog niet hoe laat we ter bestemming zouden geraken. We werden wel door het treinpersoneel subtiel op de hoogte gehouden met mededelingen als: “...we hebben iets geraakt, maar weten nog niet of dit een voorwerp, dier of mens is...”. Rond kwart voor 10 ging het dan toch stapvoets tot het station van Eschweiler waar er autobussen klaarstonden. Daar waren er liefst één touringcar voor de reizigers naar Brussel en vijf gelede TEC-bussen voor de reizigers tot Liège. Tot onze “vreugde” waren die van de Belgische pachter SADAR, die overigens ook stadsvervoer verzorgt in Aachen. Na lang palaveren was Eupen of Welkenraedt niet mogelijk (veel te eenvoudig) en werden een aantal reizigers met bestemming Brussel tenslotte naar Liège gebracht, alwaar diezelfde IC-A werd opgehouden. Natuurlijk te laat in Brussel-Noord om 00.30, om nog een trein richting Antwerpen te halen. Maar enkelen onder ons hadden al enige ervaring met een soortgelijk geval en samen met nog enkele andere reizigers (die we onder onze hoede hadden genomen) meldden we ons aan bij het stationspersoneel. Na enig schrijfwerk werden er enkele taxi's gecharterd zodat we tenslotte, op kosten van de Deutsche Bahn, rond 1.45 terug in Berchem aankwamen. (*) oorspronkelijk bedoeld als VeBOV-uitstap: bekijk dus zelf wat je gemist hebt of waaraan je ontsnapt bent.

Louis, Noël, Eddy en Luc.



Foto 9: Met deze TEC autobus ging het van Eschweiler naar Liège Guillemins.

Belgische spoorweggrenzen

Onze al jarenlang trouwe medewerker Noël heeft de moeite genomen om enig opzoekingswerk te doen over de (onder-tussen schaars geworden) grensoverschrijdende spoor weg-lijnen. Hieronder het eerste deel van een reeks die we in dit en de volgende nummers van Rail-Revue publiceren.

Onze Belgische Spoorweggrenzen, vroeger en nu.

Sinds het ontstaan van België in 1830 en de eerste spoorweg in 1835 en nu, is er een enorm verschil. Nu is een grensovergang in de Europese Unie slechts een formaliteit maar was vroeger heel anders, zowel per trein als via de weg. Overal vonden er strenge grenscontroles plaats en moesten de reizigers uitstappen en voor controle in een apart lokaal langs de politie en douane. Pas daarna mochten de reizigers terug de trein op om hun reis verder te zetten. Op minder belangrijke plaatsen moest men zelfs op een andere trein overstappen om verder te reizen want daar reden de treinen zelf maar tot aan het (gemeenschappelijk) grensstation. Op grote of belangrijke grensstations kon men wel met dezelfde trein verder. Er werd wel heel wat tijd verloren met die controles en de treinen stonden er een hele tijd stil.

Vanaf de twintigste eeuw begon men op sommige internationale treinen, zoals de "Pullman" en andere luxetreinen, die controles al rijdend te doen, tussen twee bepaalde stations. Op de lijn tussen Brussel en Paris bijvoorbeeld was dit meestal Mons en Aulnoye of Saint-Quentin. Er werd dan niet meer in Quévy of Feignies gestopt. De lokale treinen behielden hun controle meestal nog aan de grens zelf. Gaandeweg verliep ook de controle op de lokale en op de gewone internationale treinen meer en meer op de trein zelf.

In de jaren dertig werden spijtig genoeg ook al enkele kleinere grensovergangen en lijnen afgeschaft. In het kader van de Benelux-verdragen werden in de jaren zeventig de grenscontroles op de treinen naar Nederland en Luxemburg volledig afgeschaft. Er werden nog wel af en toe gerichte controles gehouden. Op de treinen naar Duitsland en Frankrijk vervielen de controles pas op het eind van de vorige eeuw met het in voege treden van de Schengenverdragen. Uiteraard blijven er ook nu nog specifieke (vooral drugs-) controles mogelijk.

De Belgische grenspunten.

In het begin van de twintigste eeuw waren er voor het relatief kleine België niet minder dan 46 grenspunten open. (Inbegrepen hierin zijn ook deze in de Oostkantons, een gebied dat ons na de Eerste Wereldoorlog in 1919 werd toegewezen, maar bij de 2^e editie door Duitsland werd bezet. Achteraf werd dit gebied opnieuw bij België gevoegd.) De totale Belgische grens is 620 km lang voor een oppervlakte van ongeveer 30500 vierkante kilometer.

Begin 2011 zijn er in het totaal (reizigers en goederen) nog 19 grensovergangen in dienst en zijn er ook nog 4 waar de sporen nog liggen, maar wel buiten gebruik zijn. De opbouw van het spoorwegnet gebeurde meestal door privé-maatschappijen dewelke stelselmatig door de Belgische Staat werden opgekocht. Een grensstation kan men veelal herkennen door de aanwezigheid van twee woonsten, één voor de stationschef en één voor het hoofd van de douane. In het grensstation van Athus waren er zelfs twee grenslijnen: één naar Luxemburg en één naar Frankrijk.

Vroeger en nu (deel 1)

Welke lijnen waren er vroeger en wat is gebleven? We gaan in uurwijzerzin rond België en beginnen aan de Kust met de grens van Nederland, om opnieuw aan de Kust te eindigen, aan de Franse grens. We geven bij de lijnen een korte historiek, wetenswaardigheden en ontwikkelingen.

Nederland (de grensstations zijn onderstreept)

- L 55 Gent – Zelzate – Sas-Van-Gent – Terneuzen
- L 54 Mechelen – De Klinge – Hulst – Terneuzen
- L 12 Antwerpen – Essen – Roosendaal – Amsterdam
- L 29 Herentals – Weelde – Baarle-Nassau – Tilburg
- L 19 Hasselt – Achel – Valkenswaard – Eindhoven
- L 15 Antwerpen – Hamont – Budel – Weert – Mönchengladbach (nu lijn 19)
- L 20 Hasselt – Lanaken – Maastricht
- L 40 Liège – Visé – Eysden – Maastricht

Lijn 55 Gent – Terneuzen

Deze lijn is de enige overgebleven spoorlijn naar Zeeuws-Vlaanderen. De verbinding Zelzate – Sas-van-Gent en verder naar Terneuzen werd op 1 april 1869 geopend en was in concessie van de maatschappij Zelzate – Terneuzen tot de overname door de NMBS op 1 april 1930. Deze lijn sloot bij Sluiskil aan op de lijn Mechelen – Terneuzen. Van Zelzate tot de vertakking Sluiskil is deze lijn 11,325 km lang. De reizigersdienst op deze lijn werd op 1 augustus 1950 afgeschaft. Het Nederlandse gedeelte van Sas-van-Gent tot Terneuzen wordt tegenwoordig uitgebaat door DB-Schenker, voorheen NS-Cargo. Zij beschikken over hun eigen diesel-locomotieven met een stelplaats in Terneuzen. Wanneer ze een groot onderhoud moeten krijgen dan moeten de locs wel telkens over Belgisch grondgebied van of naar de hoofd-werkplaats. Er is nog altijd een vrij belangrijk goederen-verkeer op deze lijn.

Lijn 54 Mechelen – Terneuzen

De vroegere lijn 54 was samen met lijn 156 van de vroegere Compagnie de Chimay één van de laatste privaat spoorlijnen die op 1 februari 1948 werden overgenomen door de Belgische staat. (Vanaf toen werd het hele Belgische spoorwegnet beheerd door de in 1926 opgerichte NMBS). Ze werd op 16 maart 1869 geopend en de reizigersdienst tussen Sint-Niklaas en Terneuzen werd op 1 september 1952 afgeschaft. Nadat al eerder ook het goederenverkeer op Nederlands grondgebied werd afgeschaft ging in 1975 ook het goederen-verkeer tussen Sint-Niklaas en De Klinge ter ziele. In 1984 werd de lijn uitgedbroken en werd het een fietspad. In het stationsgebouw van Hulst is nu een horeca-zaak gevestigd.

Lijn 12 Antwerpen – Essen – Roosendaal – Amsterdam

Dit was de eerste spoorlijn vanuit België die in de richting van Nederland geopend werd. Dit gebeurde op 3 mei 1855 door de Compagnie de Chemin de Fer d'Anvers à Rotterdam. Vanaf 2 juni 1957 werd deze lijn geëlektrificeerd. Om volledig te zijn kunnen we niet naast de splinternieuwe HSL lijn 4 waarop sinds december 2009 treinen rijden. De HSL lijn 4 is tussen de vertakking in Antwerpen-Luchtbal en de grens 35,8 km lang. De oude lijn 12 is 32,750 km lang.

Lijn 29 Herentals – Tilburg

Ondanks zijn eerder lokaal belang zijn er toch enkele opmerkelijke zaken te vermelden. Ook al heeft er ooit een internationale trein Brussel – Amsterdam via deze route gereden, reeds op 7 oktober 1934 werd de lijn voor reizigersverkeer gesloten. Zij had de trieste eer om één van de eerste verbuste internationale spoorlijnen te zijn. Nadat de firma Peeters al sinds 1925 de busdienst uitbaatte, werd dit de eerste internationale busdienst van de NMBS. Ook het goederenverkeer boerde stilaan achteruit en nadat een laatste bedevaarttrein vanuit Lourdes naar Tilburg gepasseerd was werd de lijn in 1973 voor alle treinverkeer gesloten en in 1985 uitgebrouwen. Nu kan u tussen Turnhout-Kanaal en Tilburg met de fiets over het “Bels Lijntje” rijden. Op de grens, in Weelde, kan u nog steeds een oud stuk perron zien liggen.

Alhoewel elk land zijn eigen station aan de grens had (Weelde-Merksplas en Baarle-Nassau) besloot men om één gezamenlijk grensstation te bouwen. Een, zeker voor die tijden, enorm station van 167m lang met overdekte goederenkaaien en een entrepot van 150m. Het over de twee landsgrenzen gebouwde station had alles in tweevoud, inclusief twee stationchefs. De nieuwe installaties werden op 1 oktober 1906 in gebruik genomen, in 1959 werd het station afgebroken. De officiële naam van het station was: Weelde-Staat-Baarle-Nassau-Grens.

Lijn 19 (nu lijn 18) Hasselt – Eindhoven

Deze lijn werd door de privé maatschappij “Liège – Limbourgeois” aangelegd en in 1866 geopend. Ze had ook een eerder lokaal karakter. De reizigersdienst werd in 1955 afgeschaft. In 1973 werd de lijn tussen Neerpelt en Valkenswaard buiten dienst gesteld en in 1985 opgebroken. Ook op deze verlaten treinbedding kan er nu gefietst worden.

Lijn 15 Antwerpen – Mol – Weert – Mönchengladbach

Een ander merkwaardig verhaal is de grenslijn 15 (nu lijn 19) en bekend en ook berucht als “De IJzeren Rijn”. Zij werd in 1879 gebouwd en in dienst genomen onder het beheer van de “Grand-Central-Belge”. Deze maatschappij beheerde de lijn vanaf Antwerpen tot aan de Nederlands-Duitse grens in Vlodrop. Verder in Duitsland, van Dalheim-Grenze tot Mönchengladbach, was het de “Bergisch-Märkische-Eisenbahn” (BME) die de spoorlijn uitbaatte. Tot de Eerste Wereldoorlog floreerde deze lijn volop en reden er drie internationale treinen, waarvan zelfs één van Oostende naar Dortmund en verder naar Leipzig. Begin 1914 had men in het Duitse grensstation Dalheim zelfs meer dan 1000 goederenwagens te verwerken. In de Eerste Wereldoorlog bleef Nederland neutraal en sloot het zijn grenzen. Om die reden besloot de Duitse bezetter om de Montzen-lijn aan te leggen van Tongeren tot Botselaar waar deze aansloot op de al bestaande spoorlijn Welkenraedt – Gemmenich – Aachen-West. Deze lijn was maar in 1917 klaar. Na de oorlog heropende de IJzeren Rijn, maar het verkeer was inmiddels fel verminderd wegens de concurrentie via de Montzen-lijn. In de jaren dertig reed er nog één internationale trein tussen Antwerpen en Mönchengladbach met doorgaande rijtuigen naar Wuppertal. De overige waren lokale treinen waarbij men aan de grens steeds moest overstappen. De lijn geraakte steeds meer in onbruik mede door de Tweede Wereldoorlog. In september 1944 werd het reizigersverkeer gestaakt tussen

Roermond en Dalheim, in oktober 1953 eveneens tussen Mol en Weert. Dit gedeelte bleef wel nog in gebruik voor lokaal goederenverkeer. Van 1970 tot 1973 leefde de IJzeren Rijn terug op toen er een autoonderdelentrein reed voor Opel tussen Antwerpen en het Duitse Bochum. Deze trein werd met een Belgische diesellocc reeks 59 gereden tot het Duitse grensstation Dalheim. Vanaf 1977 was er terug een doorgaande goederentrein, namelijk de “Huckepack” van het Duitse Neuss naar Antwerpen en Zeebrugge. Deze trein met opleggers en containers bleef via deze route rijden tot 1991. Sindsdien beschikt de Gemmenicher-tunnel over een ruimer profiel en rijdt de Huckepack sinds 1 juni 1991 langs daar. Tot dat ogenblik was dit nog het enige vervoer op de sectie Roermond – Dalheim en dat was voor Nederland de gelegenheid om de lijn in 1992 te sluiten. Sindsdien is er geen doorgaand verkeer meer mogelijk. Nu is het Nederlandse gedeelte tussen Herkenbosch en Vlodrop-Grens verworpen tot een “stiltegebied”. Er zijn sindsdien al vele pogingen geweest om de IJzeren Rijn in eer te herstellen. Niet alleen Nederland ligt dwars, ook een voorstel om een nieuwe lijn op Duits grondgebied naast de snelweg A52 aan te leggen tussen Rheydt en Roermond stuit op verzet. De regering van de Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen stelt dat er de eerste 20 jaar geen treinen zullen rijden, ook al om budgettaire redenen. Om dit hoofdstuk af te sluiten: op werkdagen rijdt er nog een zinkertstrein van Antwerpen naar Budel, juist over de Nederlandse grens. Verder naar Weert is er geen treinverkeer meer.

Lijn 20 Hasselt – Maastricht

Deze lijn is 30,9 km lang en werd op 1 oktober 1896 geopend. Het was een concessie van de Aken-Maastrichtse Spoorweg Maatschappij. De lijn kende niet het verhoopde succes en had eerder een lokaal belang. Op 4 april 1954 werd het reizigersverkeer afgeschaft en werd de lijn uitgebaat met vereenvoudigde exploitatie. Het grensbaanvak Maastricht – Lanaken werd op 27 mei 1990 gesloten, op 21 september 1992 volgde de rest van de lijn tot de vertakking Beverst. Een wonder: in december 2010 werd een stuk van 1,5 km heropend tussen Lanaken en de grens. Ook het Nederlandse gedeelte vanaf Maastricht werd vernieuwd. Het is de bedoeling een containeroverslagstation in gebruik te nemen. Op 10 juni 2011 vertrok er een eerste zandtrein, bestaande uit vierassige stortwagens, naar Roemenië. Het witzand is afkomstig uit de Sibelco-groeve van Maasmechelen. De trein werd gesleept door een diesellocc van Captrain.

Op een gedeelte van lijn 20, tussen Beverst en Maastricht, moet ook een hybride sneltram gaan rijden. Ook waren er al plannen om in het kader van het IC-IR plan van 1984, een IC trein te laten rijden tussen Antwerpen en Aachen via Hasselt en Visé. Deze trein had al in 1987 moeten rijden waarbij lijn 20 volledig geëlektrificeerd en hernieuwd zou worden met in Visé een verbindingsboog met lijn 40 vanuit Maastricht om vandaar naar de Montzen-lijn te kunnen rijden. De lijn 24A naar Aachen-Süd zou hierbij ook hernieuwd worden. Helaas is dit bij plannen gebleven vanwege nogal wat Waalse tegenstand.

Lijn 40 Liège – Maastricht

Deze lijn werd geopend op 24 november 1869. Op 26 augustus 1985 werd ze elektrisch met een stroomsas in Gronsveld (NL). Er is zowel reizigers als goederenverkeer.

Uit het spoorboekje van de zomer 1935. Dit is een gedeelte van de dienstregeling van lijn 15 of de "IJzeren Rijn". Hierop vinden we de eerste verbuste internationale treindienst van Turnhout naar Tilburg terug. We vinden hierop ook de internationale trein die in 1935 de hele IJzeren Rijn naar Mönchengladbach en zelfs verder naar Wuppertal reed.

Agence Commerciale des Chemins de fer Belges à Anvers

(STATION BASSINS ET ENTREPOT)
Renseignements gratuits — Téléphone 231.31.

15 Anvers-Hérenthals-Moll-Budel-M. Gladbach		Turnhout		15	
(Service d'autobus entre Turnhout et Tilbourg)					
(Chemins de fer néerlandais de Budel-Vlodrop)					
(Chemins de fer allemands de Vlodrop à Mönchen-Gladbach)					
0 Anvers (Gare) ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
15 Lierre ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
0 Kessel ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
4 N. Sien ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
13 Bouwel ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
20 Hérenthals ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
0 Hérenthals ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
5 Lielbaert ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
8 Thielen ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
17 Turnhout ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
Turnhout ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
Wesle ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
Basle ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
Overveelt ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
Neerpelt ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
Lille (St-Eubert) ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
Hannout ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
Budel ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
Wort ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
Barraende ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
Vlodrop ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
Dalheim ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
M. Gladbach ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20

Les abonnements et les billets de chemin de fer ne sont pas valables, sauf les abonnements généraux, qui sont valables dans les relations directes Turnhout-Wesle (frontière) et vice-versa.

LE COLIS AGRICOLE TARIFF TRÈS RÉDUIT

(VOIR PAGE 26 1^{re} PARTIE)

15 Anvers-Hérenthals-Moll-Budel-M. Gladbach		Turnhout		15	
(Service d'autobus entre Turnhout et Tilbourg)					
(Chemins de fer néerlandais de Budel à Vlodrop)					
(Chemins de fer allemands de Vlodrop à Mönchen-Gladbach)					
0 Anvers (Gare) ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
15 Lierre ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
0 Kessel ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
4 N. Sien ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
13 Bouwel ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
20 Hérenthals ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
0 Hérenthals ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
5 Lielbaert ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
8 Thielen ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
17 Turnhout ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
Turnhout ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
Wesle ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
Basle ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
Overveelt ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
Neerpelt ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
Lille (St-Eubert) ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
Hannout ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
Budel ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
Wort ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
Barraende ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
Vlodrop ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
Dalheim ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20
M. Gladbach ... D	13.42	18.20	18.20	18.20	18.20

Les abonnements et les billets de chemin de fer ne sont pas valables, sauf les abonnements généraux, qui sont valables dans les relations directes Turnhout-Wesle (frontière) et vice-versa.

BRUXELLES 1935 - EXPOSITION UNIVERSELLE ET INTERNATIONALE

(VOIR PAGE 26 1^{re} PARTIE)

LE COLIS POISSON FRAIS. Transport rapide. EXPÉDIÉ DU PORT DE PÊCHE, LE SOIR, A DESTINATION LE LENDEMAIN MATIN

