

VeBOV-REVUE

kwartaalblad voor spoor-, tram- en bus hobbyisten

met actualiteiten, geschiedenis, techniek en verenigingsnieuws



Tweede jaargang Nr. 2015-4

Oktober - November - December



ISSN 0773 - 0713

Afgiftekantoor: 9550 Herzele 1

P208887

COLOFON

VeBOV-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

Verantwoordelijke uitgever **Eddy Cassiers, Voorzitter VeBOV v.z.w.**
Zetel van de vereniging Lambrechtsstraat 43, 2660 Antwerpen
Secretariaat Jan Vandecandelaere, Vredestraat 21, 8750 Wingene
Redactie, vaste medewerkers Eddy Cassiers, Luc Couscheir, Freddy Geens
Vormgeving Eddy Goens
Verzending **Editoo b.v.b.a.**

Overname 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 verantwoordelijke 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 VeBOV-Revue of deelnemer aan één van onze uitstappen: indien u belangstelling betoont voor VeBOV en u VeBOV-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 VeBOV-Revue van het lopende kalenderjaar. U kan vrijblijvend deelnemen aan door VeBOV ingerichte uitstappen en bijeenkomsten.

Lidgeld 2016: België € 23,00 en andere landen € 27,00.

Bedrag over te maken op rekening van Bpost Bank ten name van VeBOV v.z.w.

Lambrechtsstraat 43, 2660 Antwerpen

IBAN nummer: **BE10 0000 4667 6804**

BICcode: **BPOTBEB1**

Inhoud van dit nummer:

Colofon _____	2
In Memoriam Erik Keutgens _____	3
Verenigingsnieuws _____	4
Fotoreportage rondrit PCC1 _____	5
Spoornieuws _____	6
Verhuizen is ook wegsnijten of recycleren _____	10
Fotopagina De Lijn & TEC _____	13
Fotoreportage Busworld 2015 _____	14
MoboVaria _____	16

Werkten mee aan dit nummer:

Eddy Cassiers	Bob Morren
Walter Ceulemans	Noël Suys
Luc Couscheir	Johan Tyssens
Freddy Geens	Stephen Van den Brande
Eddy Goens	Walter Weyts

Afsluitdatum voor redactionele bijdragen volgend nummer: **15 februari 2016**



In memoriam Eric Keutgens



Foto Gazet Van Antwerpen

Op zaterdag 24 oktober 2015 is Eric Keutgens zacht en waardig van ons heen gegaan. Velen kennen hem als de oprichter, conservator en voorzitter van het Vlaams Tram- en Autobusmuseum (VlaTAM).

Eric werd geboren op 2 januari 1941 in Turnhout. In 1961 begon hij zijn beroepsloopbaan als bediende bij de toenmalige NMVB. In de loop van zijn carrière werd hij vanuit de NMVB gedetacheerd naar de Dienst voor de Bevordering van het Stedelijk Vervoer en was hij ook kabinetsmedewerker bij minister van Verkeer Johan Sauwens. Later, bij De Lijn, verzorgde hij mee de PR.

Eric was een tramkenner in hart en nieren. Naast zijn interesse voor de geschiedenis van de NMVB, was zijn grote passie vooral de Antwerpse tram. Hij doorzocht vele archieven en publiceerde talrijke artikels in tram-tijdschriften. Maar zijn voornaamste publicatie is ongetwijfeld het standaardwerk rond de geschiedenis van de tram in Antwerpen: "De Antwerpse Tram", verschenen in 1980.

Eric was bestuurslid van de in 1961 opgerichte AMUTRA (Association pour le Musée du Tramway), dat het museum van Schepdaal beheerde. Door zijn toedoen kwam er ook een Nederlandstalige vleugel binnen deze vereniging: VETRAMU (Vereniging voor het Trammuseum).

Doordat er meer en meer museumtrams bij kwamen, werd Schepdaal veel te klein. Een nieuw museum drong zich op. In 1982 slaagde Eric er in om in Fort V te Edegem een voormalige legerloods te kunnen huren en deze in te richten als tram- en autobusmuseum. Om dat museum te beheren werd de vzw ATAM (Antwerps Tram- en Autobusmuseum) opgericht.

In 1997 werd de tramloods "Groenenhoek" door de De Lijn buiten dienst gesteld. Eric kreeg het voor elkaar dat deze loods als nieuw tram- en autobusmuseum uitgebouwd kon worden.

Met de bedoeling om het museum te exploiteren zag in 1999 een nieuwe vzw het licht: VlaTAM. In 2000 werden de rijtuigen vanuit Edegem naar de loods Groenenhoek overgebracht en in 2001 werd het museum geopend.

Eric was ook de stuwende kracht bij tal van herdenkingen en activiteiten, zoals 100 jaar tram in Antwerpen (1973) en 100 jaar elektrische tram in Antwerpen (2002).

Eric, we zijn oprecht dankbaar voor alles wat je verwezenlijkt hebt. Waar je nu ook bent: vaarwel! Maar van één ding zijn we zeker: je houdt de Groenenhoek en VlaTAM ongetwijfeld goed in het oog ... !

VERENIGINGSNIEUWS

Jaargang 2 zit er op

Met dit nummer van VeBOV-Revue gaat ook weer een jaar ten einde. Wij bedanken u voor uw trouw aan onze vereniging en uw medewerking aan het tijdschrift. Het bestuur van VeBOV en de redactie van VeBOV-Revue wensen u en uw naasten alvast een vrolijk Kerstfeest en een voorspoedig Nieuwjaar!

Jubileumjaar

Met de komst van 2016 wordt meteen ook een bijzonder feestjaar voor VeBOV ingeluid. VeBOV wordt dan 40 jaar. Het was immers op 9 september 1976 dat onze vereniging werd opgericht met het doel, gelijkgezinde personen met interesse in het openbaar vervoer samen te brengen.

Oproep voor foto's of anekdotes. Met het oog op de uitgave van een speciale publicatie richten wij graag een oproep aan onze leden die zouden beschikken over foto's of anekdotes naar aanleiding van één van onze activiteiten. De redactie is alvast benieuwd...

Kalender

Als losse bijlage bieden wij u opnieuw gratis een handige kalender aan. De data van onze maandelijkse bijeenkomsten en van de Algemene Ledenvergadering werden al voor u ingekleurd.

Let op bij uw e-mails!

De voorbije weken kregen wij enkele verontruste vragen van onze leden dat zij uit naam van VeBOV een e-mailbericht ontvingen met een "verdachte" link. Wij benadrukken dat VeBOV geen mails naar haar leden verstuurt. Is dit toch zo, dan gebeurt dit steeds met info@vebov.be als afzender of uit persoonlijke naam van een bestuurslid.

Maandelijkse bijeenkomsten

Onze maandelijkse bijeenkomsten vinden nog steeds plaats in de Parochielokalen St. Michiel, gelegen in de Cuylijsstraat 22A te 2018 Antwerpen (Zuid). Dit is geen openbaar gebouw, u drukt op de belknop "parochielokalen" en er wordt voor u geopend. Bij een hapje en een drankje hebt u

Foto voorpagina: Alhoewel statisch, toch enorm dynamisch in scène gezet: de NMBS Atlantic 12.004 in TrainWorld. Foto: Eddy Cassiers, 12 oktober 2015.

Foto achterpagina boven: Terwijl in Gent volop over een nieuw mobiliteitsplan en een nieuwe tramlijn 7 gediscussieerd wordt, rijdt Albatros 6358 het jaar 2015 uit en vlotjes het nieuwe jaar 2016 in! Stephen Van den Brande zag dit ook zo gebeuren op de Kouter, 12 november 2015.

Foto achterpagina onder: Op 22 oktober 2015 lukte het Walter Ceulemans om ter hoogte van het bus- en metrostation Beaux-Arts te Charleroi, zowel de veteraan én laatste Van Hool A120 in dienst in België, de 7285 (uit 1989) als de jongste Van Hool New A330, de 7817, van de TEC netjes naast elkaar te fotograferen!

ook de mogelijkheid om bij te praten met hobbygenoten. **Opgelet! Onze bijeenkomsten gaan door op de vierde vrijdag van elke maand. Omwille van feestdagen zijn er in 2016 twee verschuivingen naar de derde vrijdag. In juli en augustus zijn er traditiegetrouw geen bijeenkomsten.**

In 2016 bent u welkom op de volgende data:

22 januari, 26 februari, **18 maart**, 22 april, 27 mei, 24 juni, 23 september, 28 oktober, 25 november en **16 december**. Voor het volgende kwartaal hebben we al de volgende voordrachten gepland:

22 januari 2016: Wandelen langs oude spoorlijnen met Louis Bervoets, naar foto's van Thierry Heylen.

26 februari 2016: Trams van Innsbruck, Gmunden en Stern & Hafferl in Oostenrijk door William Boeckx.

18 maart 2016: Een bezoek aan Wenen en Bratislava met Noël Suys.

Algemene Ledenvergadering 2016

De ALV zal doorgang vinden op **zaterdag 12 maart 2016** te Deurne, in het Perscentrum van de Luchthaven, gelegen aan de Luchthavenlei 1 te 2100 Deurne (Antwerpen). De aanvang van de vergadering is voorzien om 10 uur stipt, het einde omstreeks 12u15.

Na de vergadering is er mogelijkheid tot het nemen van een middagmaal (keuzemenu) in "Brasserie BelAir".

In de namiddag voorzien we een activiteit in samenwerking met VlaTAM (onder voorbehoud).

Agenda van de Algemene Ledenvergadering

1. Verslag van de vorige ALV 2015 (zie VR 2015/1)
2. Verslag over de activiteiten in 2015
3. Verslag van de secretaris over 2015
4. Kasverslag 2015
5. Verslag van kascommissie over 2015
6. Stand van zaken van het tijdschrift VeBOV-REVUE
7. Autobus Brossel 2975
8. Verkiezing van de bestuurders (Art. 12 van de statuten en art. 33 & 34 van het HR)
9. Budget 2016
10. Verkiezing van de nieuwe kascommissie
11. Vaststelling lidmaatschapsbijdrage voor 2017
12. Voorzienne activiteiten in 2016
13. Rondvraag en variapunten

Leden die een agendapunt wensen toe te voegen richten dit schriftelijk aan het secretariaat vóór 31 januari 2016.

Bestuursverkiezingen 2016

Het mandaat van het huidige bestuur loopt ten einde in 2016. Op de Algemene Ledenvergadering dient bijgevolg een nieuw bestuur te worden verkozen. Voelt u zich geroepen om in het bestuur te komen, maak dan zo snel mogelijk uw kandidatuur bekend op ons verenigingsadres.

Volmachten

Indien u niet op de ALV aanwezig kan zijn maar toch uw stem wil laten gelden, kan u een volmacht bezorgen aan een ander lid van de vereniging.

Lidgelden 2016

Ook voor het volgende jaar behouden we het lidgeld op € 23,00 voor binnenlandse leden en € 27,00 voor leden woonachtig buiten België. Ook onze wedstrijd met als prijs uw gratis lidgeld, blijft behouden!

Correspondentie

Zeer binnenkort ontvangt u per post een uitnodiging en aanmelding voor deelname aan de ALV evenals een vraag tot het betalen van het lidgeld 2016 (zie ook hierboven).



VeBOV afscheidsrit PCC1

Op zaterdag 10 oktober organiseerden wij een wellicht eerste afscheidsrit van de PCC's van de reeks 7000-7060 (bouwjaren 1960-1962).

Want ondanks de levering van ondertussen twintig nieuwe Flexity2™ trams blijven deze oudste PCC's (PCC1) dagelijks in dienst.

We vinden ze vooral op de lijnen 4, 6, 7 (sporadisch), 8, 11 en 12.

Dit maakt Antwerpen Tramstad bijzonder interessant voor de liefhebber want hierdoor rijden er maar liefst vijf verschillende tramtypes op het net: PCC's zonder koppeling (PCC1 of "Platkoppen"), PCC's met Scharfenbergkoppeling (PCC2), Hermelijnen, lange ("Albatros") en korte Flexity2™'s. Voorts kennen we dan nog de koppelstellen bestaande uit twee PCC's met Scharfenbergkoppeling en voor de puristen de 3 reeksen Hermelijntrams met kleine verschillen. De lange Albatrostrams vormen het summum van het wagenpark. Intussen zitten we wel met een hamvraag: is een korte Flexity2™ nog wel een Albatros?

Voor onze fotorondrit kozen we de 7002, de op één na, de crème 7001, oudste PCC in dagelijkse lijndienst. Omdat de 7002 al van het Lijnguard beveiligingssysteem voorzien werd konden we ook een rit door de Livan-tunnel van lijn 8 maken.

Er blijft ons nog een woord van dank aan onze chauffeur Kevin voor zijn deskundige rijkunst en de vele anekdotes die hij ons kon vertellen!



Het weer was ons die zaterdag 10 oktober bijzonder goed gezind.

Foto bovenaan:

PCC 7002 bij het vertrek van de keerlus aan de in herfstkleuren getooide Sint-Paulusplaats.

Foto midden:

Een rondje Groenplaats mocht eigenlijk ook niet ontbreken op het programma.

Foto onderaan:

Eveneens werd de nieuwe lijn 8 naar het rondpunt in Wommelgem bereden.

Alle foto's op deze bladzijde: Eddy Cassiers.

SPOORNIEUWS

Exploitatie

Tarieven

In februari 2016 worden de tarieven voor het gewone reizigersverkeer met gemiddeld 1,2% aangepast aan de gestegen levensduurte, beter bekend als de "index".

Een enkel biljet in 2^e klasse verhoogt van € 2,00 naar € 2,10. De prijzen voor de passen zoals "GoPass" en "Railpass" blijven net als de prijs voor het seniorenbiljet hetzelfde.

In 2016 komt er een herziening van het beheerscontract tussen de NMBS en de Belgische Staat. Volgens nu al binnen sijpelende berichten zal dit zeker leiden tot een forse prijsstijging. De nieuwste spoorbaas, Jo Cornu, heeft al een vergelijkende studie laten uitvoeren naar de tarieven die bij andere spoorwegbedrijven gehanteerd worden. Volgens hem zijn onze NMBS tarieven daarbij ongeveer 30% te goedkoop. Zo blijkt de opbrengst per kilometer en per reiziger in Nederland 11 eurocent en in België maar 6 eurocent. Hij wil meer vrijheid voor het vaststellen van de tarieven en denkt hierbij aan een duurder spitsuurtarief. Nu worden de tarieven vastgelegd door de federale minister van verkeer. De spoorbaas wordt inmiddels bijgetreden door die federale minister die verklaarde dat er flink gesnoeid moet worden in de tarieven. Vooral de voordeeltarieven zullen voor de bijl gaan. Dat gebeurde ook al in het verleden. Vroeger bestond er een biljet "Een dag aan Zee" en zijn Waalse tegenhanger "Een dag in de Ardennen". Enkele jaren bestond een biljet "Summer Deal" op werkdagen naar en van ieder Belgisch station, aan een vaste prijs. Dit jaar was er nog een "Super Weekend Biljet" enkel in juli en augustus, geldig van vrijdagavond 19 uur tot maandagavond voor de terugreis. Voor de overige werkdagen was er dit jaar geen voordeelbiljet meer te koop. Wat wel blijft is de 50% prijsvermindering voor de Grote Gezinnen.

Poortjes

Sinds juni van dit jaar werden er toegangspoortjes geplaatst bij het station Brussel-Nationaal-Luchthaven. Iedere reiziger die het bewuste station betreedt of verlaat moet hierbij zijn treinbiljet scannen. Op die manier kan hij de beruchte Diabolotaks van 5€ niet meer ontwijken. De vindingrijke reiziger had daarvoor de gewoonte om een gewoon biljet te kopen naar een station in de omgeving en was daarmee goedkoper uit.

De betreffende verbindingen naar of van de Luchthaven kwamen in juni 2012 in dienst vanuit Antwerpen en Brussel via de spoorlijnen 25N, 36C en 36C/2. Het gebruik en de inkomsten bleven de eerste jaren fel onder de verwachtingen. In 2014 was er echter al een stijging van zo'n 10% en die heeft zich ook dit jaar voortgezet. Dit kwam natuurlijk ook door de nieuwe verbindingen van naar Oostende via Brugge, Kortrijk, Tournai en Ath via lijnen 89 en 94. Ook de herboren "Benelux" uit Amsterdam doet het bewuste station aan maar doet er helaas wel 12 minuten langer over.

Er is ook een verbinding tussen Hasselt en Leuven naar Mechelen en Antwerpen. Bij het ingaan van de nieuwe dienstregeling op 13 december komen hier twee verbindingen via de Schumann-Kunst-Wet-tunnel bij. Hierop rijden IC's vanuit Dinant en Namur via lijnen 154 en 161 en vanuit Charleroi-Sud via lijnen 124, 26 en 161A. De treinen uit Dinant redden tot 12 december tot Schaarbeek, die uit Charleroi tot Brussel-Luxemburg.

Austria Express (ex-Tréski)

De NMBS gaat deze winter samen met het Nederlandse RailPromo dertien maal een trein inleggen naar de Oostenrijkse skigebieden. Een eerste trein vertrekt in de nacht van vrijdag 18 december 2015 en de laatste komt op 19 maart 2016 terug vanuit Zell-am-See en Innsbruck. Voor België is het de opvolger van de Tréski die naar de Oostenrijkse skigebieden reed. Omdat er wordt samengewerkt met de Nederlandse privé operator RailPromo gaat de rit wel via een gewijzigde reisweg. Op vrijdagavond vertrekt de trein in Brussel-Zuid met een stop in Antwerpen-Berchem en over lijn 12 naar het Nederlandse Roosendaal. Hij stopt ook in Rotterdam, Utrecht, 's Hertogenbosch en het grensstation Venlo. Dan gaat het door Duitsland naar Wörgl in Oostenrijk waar de trein op zaterdagmorgen aankomt. Een eerste deel rijdt dan nog verder naar Innsbruck en Landeck, een tweede deel over Zell-am-See naar Bischofshofen.

De terugreis vangt aan op zaterdagavond en komt op zondagmorgen terug aan in België. Waarschijnlijk bestaat de trein uit Belgische I6 ligrijtuigen en een buffetrijtuig. De exacte dienstregeling was bij de samenstelling van deze VeBOV-Revue nog niet bekend.

Dat RailPromo deze trein nu exploiteert is te verklaren doordat operator EETC er dit jaar mee stopt omwille van te hoge rijpadvergoedingen in de doorlopen landen. Er is dus geen concurrentie vanwege een andere operator. EETC verzorgde ook zomerse autoslaaptreinen richting Zuid-Europa vanuit 's Hertogenbosch.

Antjes Express

Rail Promo kwam onlangs nog in België in het nieuws omdat het ter promotie van een horeca-uitbater in Weert (NL) op zondag 11 oktober een extra trein wou inleggen vanuit Weert via Hamont en Mol naar Antwerpen en terug. De trein was samengesteld uit twee ex-Franse restauratierijtuigen en een koepelrijtuig afkomstig uit de Rheingold Express, eigendom van RailPromo.

Als tractie waren twee locs reeks 77 voorzien. Helaas, drie dagen voor het evenement, legde het DIVV veiligheidsambt een rijverbod op aan het koepelrijtuig. Het gevolg was dat de organisatoren op het laatste ogenblik al hun gasten moesten inlichten, maar ook de door hun ingehuurd sterrenkoks en cateringpersoneel moesten opzeggen. Volgens Rail Promo was alles in orde met het onderhoud en de toelating voor het bewuste rijtuig.

In Nederland rijdt deze trein overigens regelmatig rond Amsterdam, gesleept door de ex-NS 1252, en worden de betalende gasten verwend met culinaire lekkernijen.

Lijn 15

De NMBS heeft onlangs de nieuwe dienstregeling die ingaat op zondag 13 december 2015 voorgesteld. Hierin zijn er, op de introductie van het Brusselse S-net na, maar enkele belangrijkere wijzigingen te vermelden. Eén is zeker het vermelden waard. Omdat het 21 km lange vak van lijn 15 tussen Herentals en Mol na afwerking van het nieuwe tractiestation in Mol nu elektrisch kan bereden worden, vertrekt de ochtendlijke P-trein naar Brussel-Zuid in Mol en wordt de tegentrein tot Mol verlengd.

Schumann-Kunst-Wet - tunnel (lijnen 26, 124 en 161)

Behalve het S-net (z.o.) wordt ook deze tunnel op 13 december in dienst genomen. Vanaf die datum rijden de IC-diensten uit Dinant en Namur naar Schaarbeek en deze uit Charleroi, Brussel naar station Luxemburg. De treinen uit Namur rijden vanaf Schumann dan verder door de nieuwe tunnel naar de Luchthaven. Ook de treinen uit Charleroi rijden voortaan naar de Luchthaven.

S-Net

Zeg nooit meer GEN-net maar wel S-net. De NMBS stelde het vervoersplan rond Brussel voor. Grotendeels maakt het nog (voorlopig) gebruik van de bestaande sporen maar er zijn wel twee nieuwe lijn(gedeeltes) die al over afzonderlijke sporen beschikken.

Ten eerste de al voorheen besproken 1700m lange Schumann-Kunst-Wet - tunnel en de stopplaats Meiser op lijn 26.

Ten tweede de ongeveer 2 km lange verbindinglijn 36c/2 tussen de vertakking Keelbeek-Noord op lijn 26/1 en de vertakking Machelen-Zuid op lijn 25N. Deze twee verbindinglijnen verhogen en verbeteren vooral de bereikbaarheid van de Europese Wijk en haar instellingen rond de stations Brussel-Luxemburg en Schumann en ook de verbindingen van of naar de Luchthaven.

Er werd een symbool ontworpen voor de S-lijnen. Een dubbele gestileerde "SS" (sic!) in een geel-oranje cirkel. Ze staat voor Aanbod, Verbindingen en Trein (?).

De S-lijnen:

- S1 Nivelles – Brussel – Mechelen
- S2 Braine-le-Comte – Brussel – Leuven
- S3 Zottegem – Brussel – Dendermonde
- S4 Aalst – Schumann – Merode – Vilvoorde
- S5 Geraardsbergen – Halle – Schumann – Mechelen
- S6 Aalst – Halle – Brussel – Schaarbeek
- S7 Halle – Merode – Muizen – Mechelen
- S8 Brussel – Schumann – Ottignies – Louvain-l.N.
- S81 Schaarbeek – Ottignies
- S9 Leuven – Schumann – Braine-l' Alleud
- S10 Dendermonde – L28 West – Brussel – Aalst
- S20 Ottignies – Leuven

Op de S-lijnen komen ook enkele nieuwe stopplaatsen in dienst. Op lijn 161A is dit Mouterij tussen Brussel-Luxemburg en Etterbeek en op lijn 28 is dit Turn&Taxis. Deze stopplaats komt vrijwel op dezelfde plaats van het in

1984 gesloten Pannenhuis. Brussel-Schumann is grondig gerenoveerd met 2 afzonderlijke spoorkokers en wordt een multimodale overstapplaats met de Brusselse metrolijnen 1 en 5.

Specifiek voor het Brussels Gewest worden ook de overstapmogelijkheden met de metro- en sneltramlijnen van de MIVB vermeld:

- M1 Weststation, Centraal, Schumann en Merode
- M2 Simonis, Weststation en Zuid
- T3 Noord en Zuid
- T4 Kalevoet en Zuid
- M5 Weststation, Centraal, Schumann en Merode
- M6 Bockstael, Simonis, Weststation en Zuid
- T7 Merode en Etterbeek

Op enkele spoorlijnen komt het er op neer dat de (stop) treindiensten geïntegreerd worden in het S-net.

De belangrijkste:

Lijn 139 wordt S20

Lijn 26 wordt S4, S5, S7 en S9

Op het gepubliceerde netplan krijgen ook de IC-treinen een nummer (IC1IC33). Op de Desiro-motorstellen komt in de displays voor- en achteraan en opzij en binnen in de rijtuigen het S-lijn-nummer met de bestemming.

Antigoon Spoortunnel

Helemaal geen betrekking op het reizigersverkeer maar toch vermeldenswaard is het toenemende gebruik van de nieuwe spoortunnel tussen de beide Scheldeoeveren in Antwerpen. Na de ingebruikname in september 2014 rijden hier per werkdag al gemiddeld 30 treinen. Dat getal zal met ongeveer vijf treinen stijgen omdat er vanaf 1 januari 2016 geen treinen met gevaarlijke producten door de Kennedy-tunnel meer mogen. Het streefcijfer voor 2020 ligt op 100 doortochten.

Trainworld

Op vrijdag 25 september 2015 opende het nieuwe spoorwegmuseum TRAINWORLD eindelijk zijn deuren. Het is gevestigd in en naast het station van Schaarbeek. Er kwam een gloednieuw gebouw met een oppervlakte van 8.000m². Het project kostte € 20 miljoen. Behalve een verzameling van historisch waardevolle rijtuigen en locomotieven biedt het o.a. ook plaats aan een heus baanwachtershuisje, een verzameling klokken, ticketmachines en nog veel meer. Jammer dat er omwille van de beschikbare ruimte een strenge selectie moest gemaakt worden tussen het vele tractiematerieel dat nu nog opgeborgen staat. Hopelijk komt er later nog een uitbreiding.

Diegenen onder u die al het Franse spoorwegmuseum in Mulhouse bezochten, zullen hier zeker gelijkenissen vinden. Het museum is alleszins het bezoeken waard. Het is geopend van dinsdag tot zondag. De toegangsprijs bedraagt € 10,00 voor volwassenen en € 7,50 voor -26 jarigen en 65+ers. Tot 6 jaar is de inkom gratis. Een combiticket trein + toegang is eveneens verkrijgbaar. Voor de dorstige of hongerige bezoekers is er een brasserie voorzien in het oude buffet van het station.

Infrastructuur

S-NET

In tegenstelling tot al het goede nieuws hiervoor is er helaas op infrastructureel gebied minder positief nieuws te melden. Grote boosdoener zijn natuurlijk de beperkte investeringsmogelijkheden. De besparingen brengen met zich mee dat het maar mondjesmaat vooruit gaat op de drie betrokken baanvakken op lijnen 50A, 124 en 161.

Lijn 50A

Op een eerste stuk tussen Brussel-Zuid en de vertakking Sint-Katharina-Lombeek, de verbindingslijn naar Denderleeuw, L50A/2. Hier lagen al in september 2014 de sporen en een groot gedeelte van de bovenleiding in de richting van Brussel-Zuid tot aan de vertakking Klein-Eiland. In de richting Denderleeuw was men toen de sporen en bovenleiding nog aan het plaatsen.

Bij een passage eind september 2015 was de situatie nog niet veel opgeschoten. De sporen zijn wel verder aangelegd maar over ongeveer één kilometer ontbreekt nog steeds de bovenleiding.

Ook tussen Brussel-Zuid en Klein-Eiland was er (zichtbaar vanuit een rijdende trein over de hoofdsporen) nog maar weinig gebeurd. Wel terug in dienst is de 1,3 km lange verbindingslijn 28/3 tussen de vertakking Kuregem op lijn 28 en Vorst-Oost op lijn 124. Hier werd de voorbije jaren een heel talud weg gegraven. In die omgeving kwam er een nieuwe brug. Men kan daar ook terug van lijn 124 (Charleroi) naar lijn 28 (Brussel-Weststation) en terug. Lijn 28 is de aan de westkant van Brussel gelegen ringlijn en ze wordt ook als omleidingsroute gebruikt voor lijn 50A in de richting van Aalst en Gent.

Lijn 124

Hier moeten twee bijkomende sporen aangelegd worden. Dit vanaf de verbindingssporen van lijn 26/5 in de buurt van Linkebeek tot in Nivelles. Ook hier is nog maar weinig gebeurd.

Niet enkel geld is de oorzaak, maar er zijn de voorbije jaren ook nogal wat procedurefouten gemaakt die door de omwonenden gretig gebruikt werden om de werken te stoppen of te vertragen. Linkebeek en Sint-Genesius-Rode zijn gemeenten met taalfaciliteiten en de gebruikte taal bij onder andere de bouwaanvragen, ligt daar zeer gevoelig.

Door al deze zaken is er ondertussen al een achterstand van zo'n dikke 10 jaar in de uitvoering van de werken. In de buurt van de aantakking van lijn 26/5 op lijn 124 is er toch enige bouwactiviteit te bespeuren voor een nieuwe stopplaats. Verder tussen Waterloo en Braine-l'Alleud waren kabelwerken aan de gang en voorbij Braine naar Nivelles gebeurden al grondwerken voor twee bijkomende sporen en een stopplaats.

Dichter bij Nivelles werden al grondwerken voor de bijkomende sporen en perrons uitgevoerd. Van sporen, bovenleiding en de nieuwe perrons zelf is nog bijna niets zichtbaar.

Lijn 161

Zoals al beschreven bij het S-net komen er nieuwe sporen in dienst tussen Schumann en Watermaal en zijn ook de werken aan de stopplaats Mouterij vrijwel afgerond. Vanaf Watermaal in de richting van Louvain-la-Neuve tot aan de vertakking met lijn 161D in Ottignies is de ruwbouw klaar, inclusief geluidswanden die het onmogelijk maken om van het landschap te genieten.

Een gelukkige uitzondering hierop is de doortocht van het Zoniënwoud. Sporen en bovenleiding zijn of worden nu geplaatst en de perrons worden afgewerkt. Bijna alle stopplaatsen worden overdekt. Bij het station Ottignies staat al enkele jaren een nieuwe onderhoudswerkplaats te wachten op zijn Desiro's. Het is nog wachten op de aansluitingssporen.

Mechelen-Nekkerspoel

Dicht bij dit station heeft men de twee sporen van lijn 27B, in de bocht naar Muizen, over een afstand van 500m verlegd in de richting van de vroegere goederenhallen. Hier komt ruimte vrij voor de aansluiting van de nieuwe sporen voor de hogesnelheidslijn 25N. Ze sluiten daar aan op lijn 25 van en naar Antwerpen en kaderen in de grootse werken die momenteel in Mechelen gaande zijn.

Het nieuwe tracé is 3 km lang. De aansluiting van spoor B (richting Muizen) van lijn 27B gebeurde in het eerste weekeinde van oktober en spoor A volgde twee weken later.

Struikelmatten

Infrabel is gestart met het plaatsen van struikelmatten aan de overwegen in de omgeving van stations of stopplaatsen. Vooral personen die te laat uit bed komen hebben de heel slechte gewoonte om over de sporen te lopen om nog op tijd de trein te halen. Helaas heeft dit fatale gevolgen en komt het treinverkeer in de war.

Camerabeelden gemaakt enkele dagen na een dodelijk ongeval aan een overweg toonden aan dat de gebruikers geen lessen trokken na wat er pas gebeurde. De matten zijn gefabriceerd uit een harde kunststof en volgens Infrabel kan er niet over gelopen worden.

Groene stroom

Sinds 24 oktober zorgen 7 windturbines in Gingelom voor groene stroom op lijnen 2 en 36 tussen Leuven en Liège en op lijn 21 tussen Landen en Hasselt. Goed voor het voeden van 170 treinen dagelijks en waardoor er 15000 ton minder CO₂ de lucht wordt ingeblazen.

Twee derden van de opgewekte stroom gaat naar de NMBS, het resterende derde gaat naar het gewone stroomnet. De NMBS plant de komende jaren nog windmolenparken met in totaal 18 turbines. Met de inhuuringsrechten, bestaande uit 4 l11 rijtuigen, werden de nodige autoriteiten en vertegenwoordigers van de andere partners aangevoerd. De tractie kwam van een loc reeks 18 en het stuurstandrijtuig kreeg een speciale groene bestickering.



TrainWorld is naar eigen zeggen geen klassiek museum maar een beleveniswereld.

De presentatie van de kleinere collectiestukken werd opgevat als een museumdepot (of een bagagedepot). Onder de duizenden tentoongestelde voorwerpen bevinden zich ook enkele tientallen historische stationsklokken.

Foto: Eddy Cassiers, 12 oktober 2015.



Op het buitenterrein van het station Schaarbeek, tussen het stationsgebouw en de sporen waar vroeger de toegang naar en van de toeristische autoslaaptreinen verliep, vinden we onder meer deze stoomkraan uit 1912, gebouwd door "Graven Brothers" in Manchester.

Foto: Eddy Cassiers, 12 oktober 2015.



Ondanks het in dienst nemen van de Liefkenshoekspoortunnel rijden er nog dagelijks meerdere goederentreinen via de Kennedytunnel naar de andere Scheldeoever.

Op 23 oktober 2015 was dat onder meer de SNCF 36028 met een sleep silowagons.

Foto: Eddy Cassiers.

Verhuizen is ook wegsnijten of recycleren

In de jaren zestig van vorige eeuw, inmiddels al zelf een halve eeuw geleden, hadden er ingrijpende gebeurtenissen plaats op het Antwerpse MIVA-net. We beginnen in 1960 en '61 toen de komst van de eerste 60 PCC-wagens zeker en vast de redding betekende van een uitgedund tramnet dat toen ook al, door vriend en vijand, als een rijdend museum werd gezien. Het mag een wonder heten dat die PCC's nog besteld werden want overal vonden de beleidsmakers dat de toekomst in de bus en vooral in de auto lag.

Dezelfde sombere wolken hingen ook boven de Gentse hemel waar een rijdend antiquariaat de sympathieke dienst op een gehalveerd tramnet uitmaakte. In Brussel lag dat anders. De PCC's van de MIVB konden een meerwaarde op de lange lijnen geven die vaak in brede boulevards lagen en waar een vrije bedding geen bedreiging voor koning auto vormde.

In Antwerpen wurmden de "nief trams" op elitelijn 2 zich nog een korte periode door de nauwe straatjes achter de Groenplaats en alleen de Belgiëlei had al een eigen bedding. PCC 2000: een uitzonderlijk nummer in de wereld van de tram waar de eerstgeborene gewoonlijk het nummer 1 en niet 0 krijgt achter het reeksnummer! Men was plots zo verrukt over het nieuwe speelgoed dat de directie vond: "Awel, dat is nu eens den tram van het jaar 2000, ziel!" Die van Antwerpen gebruiken te pas en (meestal) te onpas graag overtreffende trappen. Ze hadden deze keer gelijk. De meeste exemplaren bollen nog steeds en we zijn al bijna 2016... (*)

Ondertussen ging het snoeien wel door want er moest toen ook al bezuinigd worden. Tramlijnen 1 en 16 verdwenen, alle lijnen kregen een minder frequente dienst (de 24 doorstreep verdween ook) wat betekende dat de reizigers van de 'grote' lijnen het vaak met een los motorwagentje moesten doen.

Op de eerste lijnfilmen van de PCC's kwamen de lijnen 1, 16 maar ook 11 en 15 niet meer voor!

Gelukkig is het nooit tot opdoeken van de twee laatste gekomen hoewel dat toen maar een magere troost was. Goed, in 1966 kwam de derde reeks 2061-2100 (met deze keer wél een lijnfilm 1 maar het heeft niet mogen zijn).

Zuinigheid alom en dat betekende ook dat we het met een depot minder konden doen. De "Driehoek" sloot zijn poorten in het voorjaar van 1966 en lijnen 3, 7 en 15 gingen naar Hoboken slapen. De lijn 3 had al eens moeten verhuizen toen depot Merksem werd gesloten in de jaren vijftig. Vanuit de Driehoek waren de trams via de Belgiëlei en de Pelikaanstraat nogal snel aan het Centraal Station om zo in de twee richtingen hun

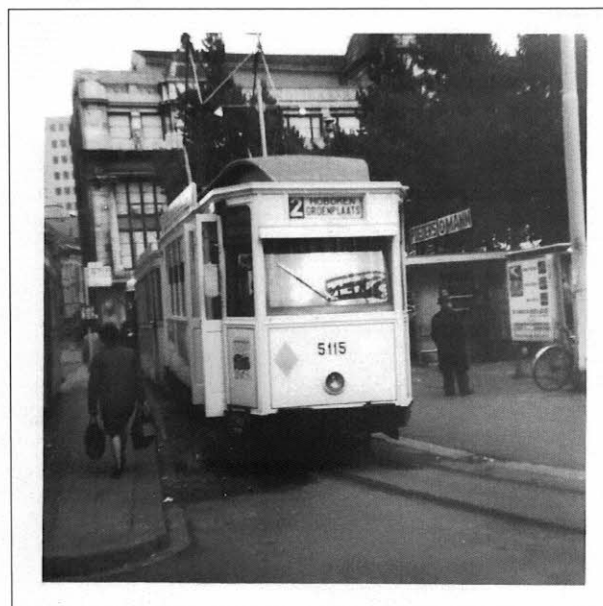
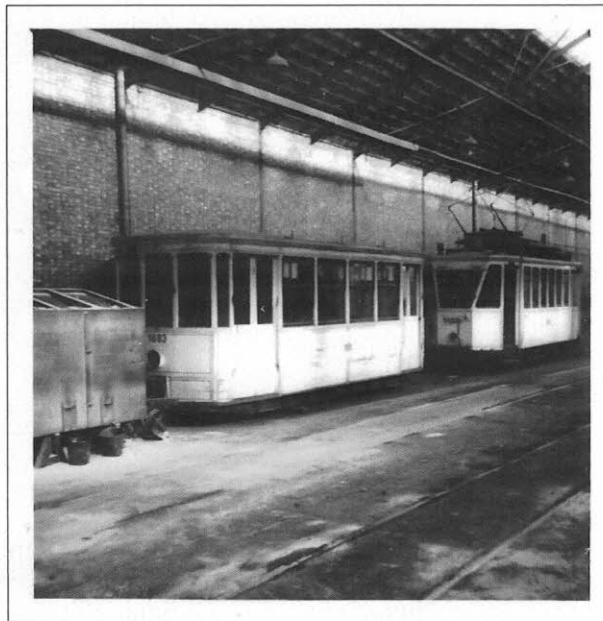


Foto bovenaan:

Wegsmijten: bijwagen 1883 en depanneur 5853 in stelplaats Hoboken in 1967.

Foto midden:

Verhuizen: De 5469 op lijn 2 met pantograaf en bijwagen maar nog met ontvanger. Groenplaats, maart 1967.

Foto onderaan:

Verhuizen en recycleren: de 5115 fris in de verf met éénmans-bediening en bijwagen. Later zou deze motorwagen opnieuw gerecycleerd worden als slijpwagen! Groenplaats, 1968.

Alle foto's op deze bladzijde: Johan Tyssens



reguliere dienst te beginnen maar dat veranderde wel toen ze vanuit Hoboken moesten uitrukken.

Tijdens de grote sloperswoede van 1966 verdwenen de laatste 3000-en (Brillekes of Madammekes) en alle enkelrichting-bijwagens. De Stalen Koppen vormden een verhaal apart. Met hun vernieuwde driehoekige kop deden ze vooral dienst op lijn 16 en 24. Tijdens de jaren van chaos en sloop reden ze wel eens op alle lijnen, meestal op lijn 3 en nog 24 maar nooit op de 12 en de 15. Van de oude familie waren zij gek genoeg de jongste telgen met bovendien een degelijk motorvermogen maar laat het nu net die schuine kop zijn die de verbouwing tot éénmansbediening moeilijk en duur maakte. Het personeelsbestand beïnvloedde die problematiek want de plaatslagers en metallo's konden hun werk nauwelijks baas maar de trammaatschappij had eigenlijk schrijnwerkers genoeg, dus, de oudere 'houten' koppen waren toen meer geschikt om te verbouwen.



Tot in 1969 hebben de overgebleven Stalen Koppen nog met tweemansbediening op lijn 3 gereden.

Een klein zijsprongetje: de laatste oudere ontvangers die niet meer geschikt waren voor éénmansbediening werden tot hun pensioen op lijn 3 ingezet. Daarvoor behielden PCC's 2000-2020, de oudste dus, het ontvangerszitje met tafeltje en zag je ze jarenlang alleen op de lijn met de gele kleur, tot de laatste ontvanger op rust ging.

Wat nog bruikbaar was daar achter de Harmonie en dat was, euh... niet zo heel veel, ging naar de twee overgebleven depots. De wisselkammen werden wél gerecupereerd en dienden voor de tijdelijke openlucht stelplaats tijdens de verbouwing van Hoboken! Daar en in de Groenenhoek werd ook nog eens duchtig uitgemest om plaats te maken voor de nieuwe trams en de oude wagens voor de spitsuren.



Foto bovenaan:

Recycleren: een 6000 in ombouw en nagelnieuwe railremmen. Draakplaats, 1967. Foto : Johan Tyssens

Foto midden:

Verhuizen: géén lijndienst maar Stalen Kop 4536 die drie bijwagens van de Driehoek naar Hoboken brengt. Jan De Voslei, maart 1966. Foto: R. Bastaens, verzameling Johan Tyssens

Foto onderaan:

Recycleren: De 4536 nu als werkwagen 8827 op wintersport met de sneeuwplough. Draakplaats, februari 1969. Fotograaf onbekend, verzameling Johan Tyssens

Die kwamen plots op lijnen die ze niet gewoon waren. De 4000-en uit Hoboken en de Driehoek gingen naar Berchem. Terug kopborden op lijn 8 en 11! Een aantal 5000-en, jarenlang los op lijn 11 vanuit Groenenhoek, gingen dan weer naar Hoboken en reden daar plots met bijwagens op lijn 2! Van die bijwagens waren alleen de 1600-en dubbelrichtingwagens overgebleven.

De 6000-en kregen allemaal railremmen maar of dat bij noodremming wel gezond was voor de hoge houten kast is wat twijfelachtig... In ieder geval weerden ze zich kranig, zelfs met bijwagens op lijnen 3, 4 en 7 tussen al die snelle PCC's.

Alle wagens kregen bovendien een (tweedehands) losse compressor op 600V die, in tegenstelling met een op de as aangedreven compressor, continu lucht kon persen wat efficiënter was in het toenemende fileverkeer met vaak meer stoppen dan rijden.

De 7000-en, in de jaren '60 ook in Groenenhoek en alle negen vaste jongens op lijn 10, deden daar nu alle karweitjes tot ze naar Hoboken gingen om zich nog maar eens te bewijzen op vooral lijnen 7 en 12.

Dat deden ze met verve, mede door zwaardere motoren en betere controllers. Het was een geweldig boeiende tijd

voor de liefhebbers zoals wij want je had de keuze tussen PCC's, verbouwde en onverbouwde tweeassers, los of met bijwagen en de VA's. Mét pantograaf maar nog niet allemaal voor éénmansbediening. Helemaal feest was het als er dan toch nog eens een oude wagen op een zeer 'ongewone' lijn kwam, doch die verhalen -en soms mythes- zouden ons te ver leiden.

Kortom: 1966-1976 was eigenlijk een decennium lang één grote mikmak van gepruts en geklungel maar dat klinkt zo negatief. Nee, het was bewonderenswaardig omdat de ambachtelijke kennis en visie in de werkplaatsen nog terdege aanwezig was bij de mannen in de Grotehondstraat, die het toch maar voor elkaar hadden gekregen dat de antieke broel nog eens tien jaar zijn diensten kon bewijzen.

Johan Tyssens en Bob Morren.

Bronnen: Tramleven, Trampost, De Antwerpse Tram 1873-1973.

(*) Opmerking: In Gent was er zo'n lijn 30 op de filmrol. Dat was eigenlijk lijn 3 maar 30 zal moderner en grootser geleken hebben zeker? Ook daar is niks van in huis gekomen maar vandaag, bijna 50 jaar later, is er hoop!

We geven hierbij de toestand van het materieel op 1 januari 1969 (voor de fijnproevers)

Loods 1 Groenenhoek:

Pcc : 2061 t.e.m. 2100
Type 351: 5303 – 5312 – 5348 – 5351
Type 4000 onverbouwd dubrw : 4405 – 4413 – 4430 – 4433
Type 4000 onverbouwd eenrw: 4410
Type 4000 verbouwd eenmanw: 4408 – 4418 – 4420 – 4424 – 4429 – 4434 – 4436 – 4439 – 4441 – 4442
Type 6000 onverbouwd eenrw : 6323 – 6342 – 6349 – 6353 – 6355 (op 1/03 nog even van Hoboken)
Depanneur 5851 (ex 4527)
Bijwagen 1600 dubrw : 1646 – 1647 – 1650 – 1651 – 1653 – 1654 – 1655 – 1656 – 1657 – 1658 – 1659 – 1660
Zoutwagen 1881 (ex bw drw 903) Zandwagentje 1895

Loods 3 Hoboken:

Pcc: 2000 t.e.m. 2060
Type 351: 5115 – 5257 – 5259 – 5261 – 5262 – 5263 – 5453 – 5462 – 5469
Type 4000 onverbouwd eenrw: 4421 – 4423
Type 4000 verbouwd eenmanw: 4404 – 4407 – 4409 – 4412 – 4415 – 4416 – 4417 – 4419 – 4422 – 4425 – 4431 – 4432
Type 4500 stalen kop dubrw. onverbouwd: 4530 – 4534 – 4535 – 4537 – 4539 – 4540 – 4544 – 4550
Type 6000 verbouwd eenmanw : 6309 – 6320 – 6331 – 6336 – 6350 -6403 – 6451
Type 7000 verbouwd eenmanw: 7379 t.e.m. 7387
Reklamemotorw.: 4528 – 4538
Depanneur 5853 (ex 4545)
Bijwagen 1600 erw : 1613 – 1614 – 1618 – 1631 – 1638 – 1640
Bijwagen 1600 drw: 1602 – 1604 – 1606 – 1608 – 1609 – 1611 – 1620 t.e.m 1629 – 1632 – 1634 – 1635 – 1636 – 1643 – 1644 – 1645
Zoutwagen 1883 (ex931)- magazijnwagen 908 – bakwagens 1890 -1893 – 1896

Diverse werkplaatsen

8826 (ex4547) – 8827 (ex 4536)



DE LIJN en TEC

Gedurende enkele dagen in oktober 2015 maakte VTM in de Antwerpse Pacificatiestraat opnames voor het tweede seizoen van "Cordon", op uw televisiescherm te zien in 2016.

De Lijn verleende hierbij haar medewerking in de vorm van de 3283. Deze autobus ging enkele tijd daarvoor buiten dienst. Of het vuilnis rond de autobus attributen zijn of een sluikestort is, laten we aan de verbeelding over.

Foto Luc Couscheir, Pacificatiestraat, 11 oktober 2015.



Rond 15 augustus houdt AsVi haar jaarlijkse tramfestival op haar lijnen rondom het museum in Thuin. Enkele details niet te na gesproken ben je met een beetje fantasie 50 jaar terug in de tijd. Zeker het bezoeken waard!

Links op de foto, met trolleys, de Brabantse 10480 en rechts met pantoograaf, de Henegouwse 9974.

Foto Luc Couscheir, Thuin, 15 augustus 2015.



In juni richtte Walter Ceulemans zijn-zoveelste-afscheidsrit in. Deze maal betrof het ritten met een Van Hool A600-Linea van pachter Nicolay. Grofweg werd gereden rond Binche en naar de Franse grens bij Erquelinnes. Omdat we graag al eens van autobus wisselen passeerden we ook langs de stelplaats. Deze stamt nog uit de Buurtspoorwegtijd en werd later door de TEC verkocht. De verbouwing beperkte zich tot het plaatsen van nieuwe poorten en het opvullen van de schouwputten. Het zal dan ook niemand verwonderen dat er op de bodem nog altijd tramsporen liggen.

In het depot van pachter Nicolay liggen er nog vele meter tramspoor.

Foto Luc Couscheir, Solre-sur-Sambre, 16 juni 2015.

BUSWORLD 2015

Van 16 tot 21 oktober 2015 liep in Kortrijk XPO al de 23^e editie van Busworld, hét salon voor autobussen en autocars.

Ondertussen heeft dit salon er al broertjes in Azië, Afrika en het Midden-Oosten bij gekregen.

De beurs trekt niet enkel vaklui uit de hele wereld aan maar kan ook op heel wat belangstelling rekenen van de fanatieke autobusamateurs (de semi-profs, zeg maar).

De lage vloer kennen we al vele jaren. Op deze editie speelden de bijna ontelbare fabrikanten nog meer in op het milieuaspect in de vorm van hybride en full-elektrische autobussen.

In meerdere buitenlandse steden zijn al proefprojecten aan de gang waarbij er aan de terminus of aan haltes onderweg elektriciteit wordt getankt. Ofwel staat er een pantograaf op het dak van bus, die aan de laadpaal de hoogte in gaat, in het andere systeem zakt de pantograaf vanuit de laadpaal neer op het dak van de autobus. Een derde mogelijkheid is het contactloos opladen door middel van inductie. In Brugge loopt er zo'n experiment met medewerking van De Lijn, Van Hool en Bombardier.

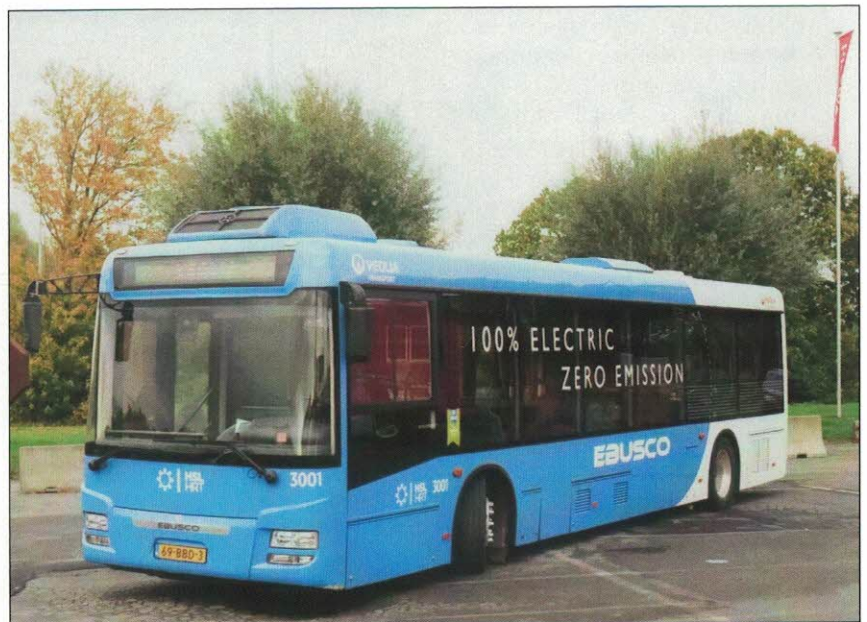


Foto bovenaan:

De firma ZIEHL-ABEGG promoot met zijn ZA-wheel 90% efficiëntie en 90% minder geluid en een uitstoot van 0%.

Foto midden:

Ebusco stelt zijn 100% elektrische bus met eveneens 0% uitstoot voor. De bus met het nummer 3001 is bestemd voor HSL/HRT (Veolia Transport).

Foto onderaan:

Ook de bekende fabriek uit Lier stelde zijn New A330 voor onder de vorm van een exemplaar bestemd voor Monaco. De bus haalt 3 kilometer elektrische autonomie. Om de luchtweerstand te verminderen zijn er kappen over de wielen geplaatst.

De foto's op deze beide bladzijden zijn van Luc Couscheir, 20 oktober 2015.





Ter gelegenheid van Busworld hadden de stad Kortrijk, De Lijn en Van Hool de handen in elkaar geslagen voor het testen van de trambus Exqui.City. Van vrijdag 9 oktober tot en met vrijdag 23 oktober reden twee van deze voertuigen tussen het station van Kortrijk en afwisselend het terrein van Kortrijk XPO of de lus van lijn 13 (Universiteitslaan). Meerijden kon gratis na het invullen van een enquête.

De Van Hool trambussen op deze pendeldienst kwamen uit een exportreeks bestemd voor het eiland Martinique. Onze plaatselijke politici waren alvast zeer enthousiast en zagen de voertuigen al definitief in hun eigen stad rijden.

Zij moeten echter vooraf beseffen dat er dan wel wat aan de doorstroming van het openbaar vervoer moet gewerkt worden want of een bus nu 10 of 25 meter lang is, zij staan beide evengoed in de file.

Ondertussen werden reeds meer dan 100 exemplaren van dit type in diverse uitvoeringen geëxporteerd, onder meer trolleybussen naar Genève en (dubbel) gelede dieselbussen naar Metz, Malmö, Bergen en Barcelona.



Foto boven:

Van Hool Exqui.City bestemd voor Martinique, rijdend over het terrein van Kortrijk XPO.

Foto midden:

Het Nederlandse VDL (bij ons voorheen gekend als Jonckheere) reed demonstratieritten met een hybride Citea stadsbus die we ook al in diverse steden in Vlaanderen kunnen zien.

Sinds november worden ze ook in de entiteit Antwerpen van De Lijn geleverd.

Foto onder:

Iveco stelde onder andere een "Urbanway" voor in een De Lijn outfit. Deze bus is zowat het broertje van de "Crossway LE" (low-entry) die al in de entiteiten Antwerpen, Limburg en Vlaams-Brabant rijdt. Door Antwerpen rijdt de "Crossway LF" (low-floor) van Connexxion. Daarin vinden zelfs langere reizigers achteraan een plaats, zonder hun hoofd te stoten.



MoboVaria

Euromodelbouw '15 in Genk

Op 26 en 27 september nam mobov deel aan de grote tentoonstelling EUROMODELBOUW '15 in de Genkse Limburghal.

We toonden aan het talrijk opgekomen publiek het locomotievendepot van de door Guido en Erik Franckx gebouwde en aan de club geschonken baan *Muydonix-Toucourt*. Dankzij de prachtige inzet van Walter en Stefan Cornelis en met medewerking van Roland Wiesé, Joeri Heirman, dr. Patrick Devriendt en uiteraard ook Guido Franckx mocht de baan volledig rijvaardig en met een digitale besturing twee dagen in een mooie zaal op een grote belangstelling rekenen.

De neven Guido en Erik Franckx inspireerden zich op de spoorlijnen Namen-Dinant en Dinant-Bertrix-Virton voor hun halfnulbaan *Muydonix-Toucourt*. Ook Dirk Wiesé bouwde met hen mee aan wat nu een zeer grote en uitermate gedetailleerde spoorbaan geworden is. Het door Guido Franckx gebouwde deel werd aan onze vereniging geschonken en staat opgesteld in de kelderverdieping van het mobov-lokaal. De baan zweeft tussen de tijdperken III (vroegere jaren zestig) en IV (vroegere jaren tachtig) en omvat een enkelsporige lijn in een Ardeens landschap.

Foto bovenaan: Op zaterdag was het 'dieseldag', foto van Stefan Cornelis.

Foto midden: Op zondag kwamen de stoomlocomotieven aan bod.





Ferivan

Modelbouw

Productie Tram & Bus,
Verkoop & Advies



Bekijk het actuele aanbod op onze website

www.ferivan.be
Postbus 55, B-2170 Merksem
info@ferivan.be



Lijn 30

Zichem – Scherpenheuvel

De concessie voor deze lijn werd in 1892 toegewezen aan de Nationale Maatschappij voor Buurtspoorwegen die de normaalspoorlijn en het stationsgebouw van Scherpenheuvel (een kopstation) bouwde. De lijn werd echter vanaf het begin geëxploiteerd door de spoorwegmaatschappij Grand Central Belge, die de bouw onder die voorwaarde mee had gefinancierd.

De spoorlijn nummer dertig werd dan ook door de GCB geopend op 22 januari 1894. De lijn werd op 1 juli 1898 overgenomen door de Belgische Staat.

Op de enkelsporige lijn werd het reizigersverkeer opgeheven op 29 september 1957. Daarna reden occasioneel nog tot in 1972 speciale treinen voor bedevaarders.

De lijn werd buiten dienst gesteld in 1972, de beslissing tot opbreken werd genomen in 1974 en uitgevoerd in 1975 of later.

Roger Vissers, over wiens hobbykamer in de vorige VeBOV-REVUE een eerste artikel verscheen, heeft op zijn halfnulbaan naast het station van Zichem ook een, uiteraard ingekorte, spoorlijn 30 uitgebeeld.

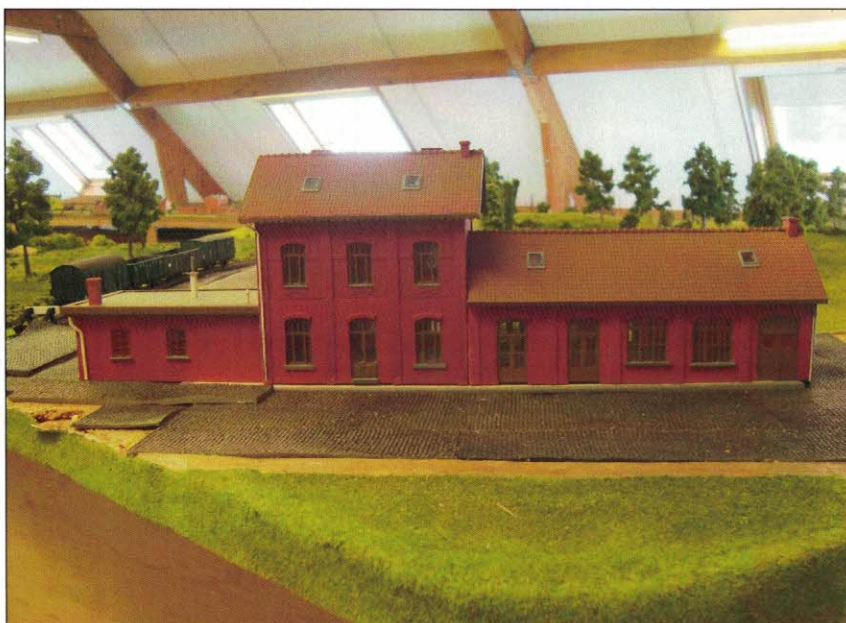


Foto bovenaan:

Een overweg op lijn 30.

Foto midden:

De brug over de Demer. Aan de hand van een foto van de Demer werd op een kleurenkaart de best passende verfkleur gekozen en daarmee de model-Demer geschilderd.

Foto onderaan:

Het stationsgebouw gezien langs de straatzijde.

Op de bedding van de afgebroken lijn 30 is sindsdien een wandel- en fietspad in grind aangelegd, enkel onderbroken tussen de Steenweg op Diest en de Bredeveldstraat, waar de bedding werd geprivatiseerd. Het voormalige stationsgebouw van Scherpenheuvel bestaat nog steeds en herbergt een jeugdclub en een werkwinkel van de VDAB. Het voormalige sporenemplacement is omgevormd tot parkeerterrein en gemeentelijk magazijn.

Op zijn baan heeft Roger alvast het stationsgebouw van Scherpenheuvel nagebouwd en de sporen van lijn 30 gelegd tussen het emplacement van Zichem en het kopstation van Scherpenheuvel.

Allicht weten de lezers wel dat in Scherpenheuvel het Huize Ernest Claes te vinden is. Het betreft hier een Kempische boerderij waarin zich het jeugdleven van de schrijver heeft afgespeeld. Ernest Claes werd hier geboren op 24 oktober 1885. Talrijke documenten en voorwerpen schetsen er een beeld van het werk van de schrijver. Ook deze boerderij werd door Roger Vissers nagebouwd.



Foto bovenaan:

Het station van Scherpenheuvel langs de spoorzijde.

Foto midden en onderaan:

Van de Kempische boerderij mocht een schaalmodel natuurlijk niet op deze baan ontbreken.

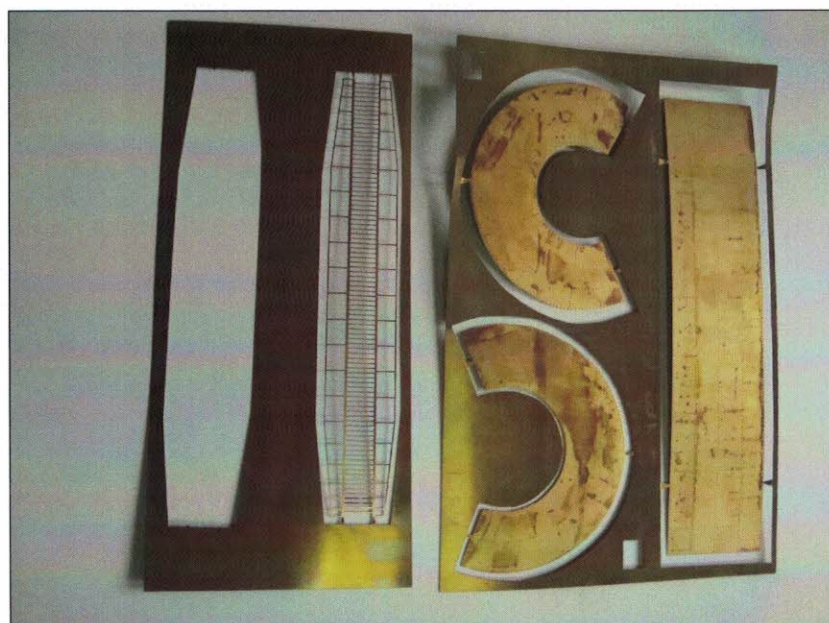


In memoriam Luc Dircken

In november overleed plots de heer Luc Dircken.

De modelbouw was zijn leven. Zo was hij naast handelaar in modeltreinen tevens een begenadigd modelbouwer. Luc was lid van mobov sinds het prille begin. De vereniging kon ook steeds op hem een beroep doen voor raad en daad.

In 2012 werd in de MoboVaria een beschrijving gepubliceerd van de door hem nagebouwde watertorens van Antwerpen-Schijnpoort. Door middel van enkele foto's en een samenvatting van het artikel brengen we hierbij een eerbetoon aan Luc.



De watertorens van Antwerpen-Schijnpoort

In 1898 werden er in Antwerpen ter hoogte van de Halenstraat aan het station Schijnpoort twee watertorens gebouwd. Luc Dircken, die vanuit zijn woning uitkeek op deze torens, beschikte niet over een plan, maar was wel te weten gekomen dat ze vijftwintig meter hoog waren.

Zo kon hij het geheel natekenen en de afmetingen van de diverse onderdelen uitrekenen.

Voor de bouw gebruikte hij hout, siliconenvormen, graveerplaaster, kunststof en geëtste koperplaat. De schacht van de torens ontstond uit een in hout 'gedraaide' vorm die afgegoten werd in een siliconenvorm.

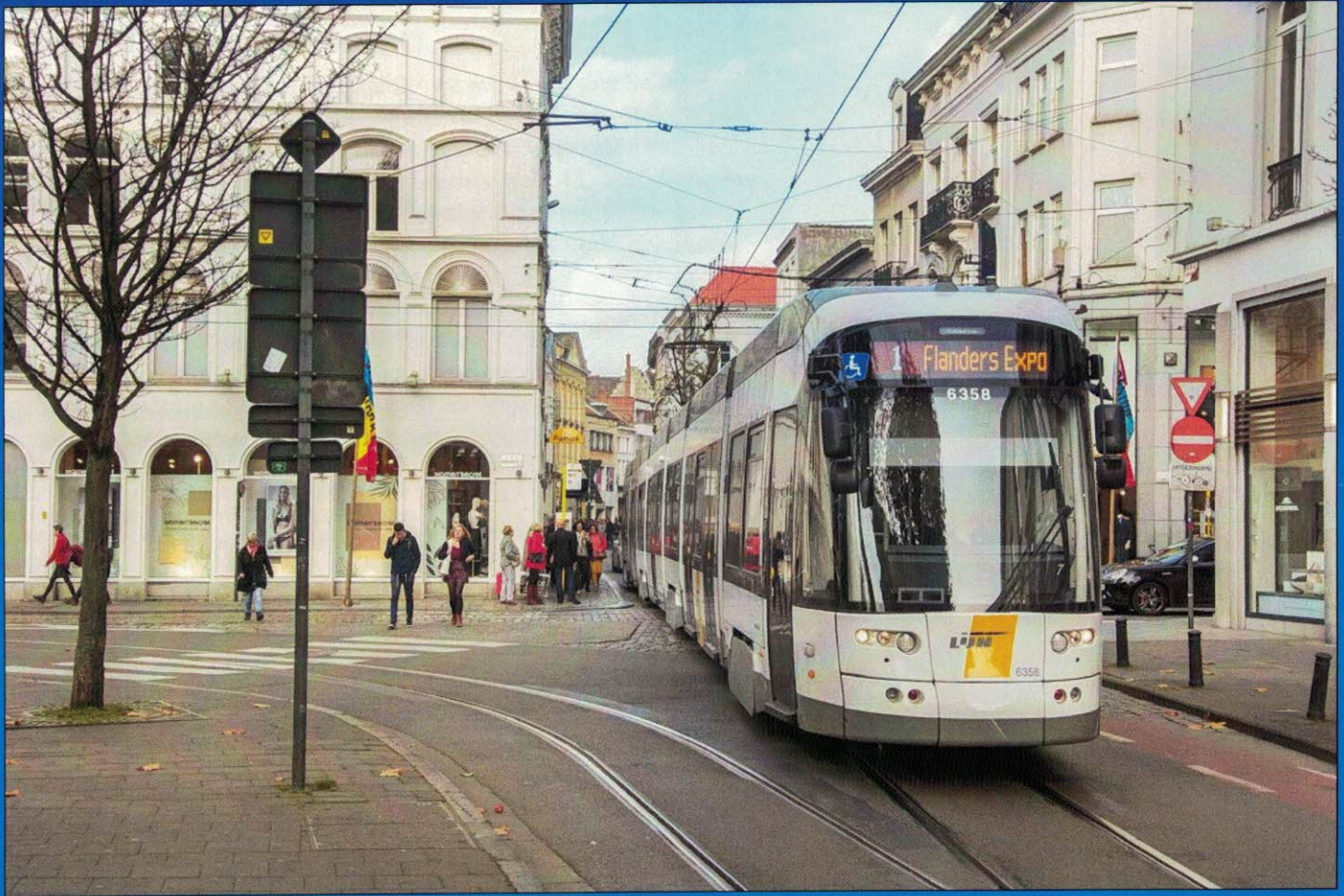
Deze vorm werd gevuld met graveerplaaster. Met de hand werden vervolgens de stenen, de voegen en de uitsparingen voor de deur en de ramen aangebracht.

Het reservoir (de waterbak) ontstond eveneens vanuit een oervorm in hout die ook weer afgegoten werd in siliconen. Na het vullen met graveerplaaster werden van deze vorm koperplaten geëtst waarmee zowel het reservoir als de trappen konden samengesteld worden.

Uiteindelijk pasten de platen wondermooi rond de massieven gipsen 'bol' en kreeg het geheel nog de passende kleuren.

De torens bevinden zich nu in familiebezit en vormen een unieke herinnering aan Luc.







Antwerpse PCC 7042 samen met Gentse PCC 42, Antwerpen, Bolivarplaats (foto Eddy Goens, 23 augustus 2015)



N.M.B.S. 1890, Hoboken-Polder, omgeleid via lijn 52 (foto Eddy Cassiers, 18 oktober 2015)

2016

JANUARI						
Z	M	D	W	Do	V	Z
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

FEBRUARI						
Z	M	D	W	Do	V	Z
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29					

MAART						
Z	M	D	W	Do	V	Z
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

APRIL						
Z	M	D	W	Do	V	Z
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

MEI						
Z	M	D	W	Do	V	Z
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

JUNI						
Z	M	D	W	Do	V	Z
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

2016

JULI						
Z	M	D	W	Do	V	Z
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

AUGUSTUS						
Z	M	D	W	Do	V	Z
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

SEPTEMBER						
Z	M	D	W	Do	V	Z
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

OKTOBER						
Z	M	D	W	Do	V	Z
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

NOVEMBER						
Z	M	D	W	Do	V	Z
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

DECEMBER						
Z	M	D	W	Do	V	Z
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31