

VeBOV-REVUE

kwartaalblad voor spoor-, tram- en bus hobbyisten

met actualiteiten, geschiedenis, techniek en verenigingsnieuws



Derde jaargang Nr. 2016-2



April - Mei - Juni

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
Verenigingsnieuws	3
Spoornieuws	4
Op zoek naar Belgische immigranten in Italië	7
Kort nieuws De Lijn Antwerpen	8
Kort nieuws De Lijn Oost-Vlaanderen	9
Dubbel afscheid bij De Lijn	10
Afscheid bij de TEC...	11
Spoortoerisme	12
Reisverslag uitstap 14 mei 2016	13
Kantelbakken	14
MoboVaria	16

Werkten mee aan dit nummer:

William Boeckx	Eddy Goens
Eddy Cassiers	Bob Morren
Walter Ceulemans	Noël Suys
Luc Couscheir	Johan Tyssens
Freddy Geens	

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

Kijk ook eens op www.vebov.be of op de facebookpagina Vebov : Vereniging van Belangstellenden in het Openbaar Vervoer



VERENIGINGSNIEUWS

Vakantieoogers

Bij de start van het toeristisch zomerseizoen zullen ongetwijfeld vele van onze leden hun vakantie al gepland hebben. Voor wie nog twijfelt en deze zomer misschien wat dichterbij huis wil blijven geven wij op pagina 12 een aantal suggesties voor "spoorstomerisme" in eigen land.

Uiteraard is er ook in het nabije buitenland, onze buurlanden zeg maar, voldoende te beleven, zowel bij het reguliere bedrijf als bij de vele museumverenigingen en dito lijntjes. Een kleine voorbereiding d.m.v. het raadplegen van enkele websites kan nuttig zijn en wie weet ontdekt u een leuk extra nabij uw favoriete reisbestemming van dit jaar. Wij wensen onze leden en lezers een prettige vakantie en we spreken opnieuw af in september want dan vliegen we er terug in, ook bij VeBOV, dat leest u verder op deze bladzijde!

Maandelijks bijeenkomsten

Onze maandelijks bijeenkomsten vinden nog steeds plaats in de Parochielokalen St. Michiel, gelegen in de Cuylitsstraat 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 ook de mogelijkheid om bij te praten met hobbygenoten.

Opgelet! Onze bijeenkomsten gaan door op de vierde vrijdag van elke maand. Omwille van kerstmis is er in december een verschuiving naar de derde vrijdag. In juli en augustus zijn er traditiegetrouw geen bijeenkomsten.

In 2016 bent u nog welkom op de volgende data:

23 september, 28 oktober, 25 november en **16 december**. Voor het komende kwartaal hebben we al de volgende voordrachten gepland:

23 september 2016: Louis Bervoets stelt een avondvullend programma voor uit de reeks van vervlogen Belgische spoorweglijnen.

28 oktober 2016: Paul Jacops presenteert ons het eerste deel over de spoorwegen en ander openbaar vervoer in Portugal.

25 november 2016: Paul Jacops voert ons opnieuw naar Portugal voor het tweede deel van zijn boeiende presentatie.

Publicatie

Ons lid en medewerker aan ons tijdschrift Walter Ceulemans presenteert u graag de uitgave van zijn boek dat binnenkort zal verschijnen:

"BROSSEL 1912-1969"

Dit boek geeft de volledige geschiedenis van deze constructeur uit Anderlecht met alle types die zijn gebouwd en een uitgebreide lijst met chassisnummers. Meer dan 200 originele fabrieksfoto's die nog nooit eerder gepubliceerd zijn, vullen dit aan. Het boek is echter enkel in de Franse taal beschikbaar en kost 45 euro. Het zal verkrijg-

baar zijn in de MTUB Museumshop te Woluwe of u kunt het rechtstreeks bestellen bij de auteur: Walter Ceulemans via telefoon 02/356 53 87 of e-mail waceutra@gmail.com.

Viering 40 jaar VeBOV

Ter gelegenheid van het jubileum van onze vereniging willen wij onze leden graag laten meevieren aan deze bijzondere verjaardag.

Wij voorzien alvast in een tramrondrit en een receptie. De organisatie van deze activiteit is echter nog in volle voorbereiding maar we stellen zaterdag 17 september 2016 in het vizier. De rondrit en receptie zullen in Antwerpen plaats vinden. Definitieve informatie sturen wij u per aparte brief toe!

Bovendien zal, eveneens in het najaar, een extra magazine t.g.v. 40 jaar VeBOV verschijnen!

Overlijden

Net voor het verschijnen van dit nummer ontvingen wij het droevige bericht van overlijden van de heer **Staf Cuijt**. Velen zullen Staf gekend hebben als tram- en treinhobbyist of als stoomliefhebber. Hij was ook een VeBOV-lid van het eerste uur. Maar vooral kennen we Staf als de oprichter, uitgever en drukker van "Rail-Revue". Staf werd 87 jaar. Wij bieden de families ons medeleven aan bij het heengaan van een goede vriend en raadgever.

Foto voorpagina:

Onze uitstap naar onder meer Valenciennes is ondertussen al ruim een maand achter de rug. Een kort reisverslag kunt u lezen op bladzijde 13. Voor het originele fotostandpunt aan de Scheldebrug konden we jammer genoeg geen uitwijkplaats voor onze bus vinden. We maken dit goed met onze huidige coverfoto. Transvilles motorwagen 15 op lijn T2 kruist de Schelde in Condé-sur-l'Escaut op 19 april 2016. Foto: William Boeckx.

Foto achterpagina boven:

Wie de laatste maanden door Antwerpen wandelt, kan regelmatig een vervelende bus voorbij zien rijden!? We bedoelen dit helemaal niet negatief, het is echt zo! Het betreft een initiatief voor de organisatie van jeugdevenementen. De organisatoren toeren hiervoor rond met een heuse bus. "De Bus" is de voormalige AB 3107 van De Lijn Antwerpen, hier gezien in de Letterkundestraat te Wilrijk op 26 mei 2016 door Luc Couscheir.

Foto achterpagina onder:

Vervoermaatschappij Eurostar wil vanaf eind 2017 een treinverbinding inleggen tussen Amsterdam en London. De gesprekken over de organisatie (veiligheidsnormen in de stations, grensformaliteiten, e.d.) hiervan zijn nog steeds volop bezig met de betrokken partijen. Voor een certificatie op de lijn naar Nederland heeft Belgorail onlangs al wel enkele testritten uitgevoerd. Zo rijdt op de vroege zondagochtend van 1 mei 2016 een nieuwe Velaro E320 (of Class 374) nr 4014/4013 vanuit Nederland, langs Antwerpen-Berchem, terug naar Brussel. Foto: Eddy Goens.

SPOORNIEUWS

Exploitatie

Terreuraanslagen

Op 22 maart 2016 werd België brutaal geconfronteerd met twee terreuraanslagen, één in de vertrekhal van de Luchthaven van Zaventem en één op een rijdend metrostel in het Brusselse station Maalbeek. Behalve het menselijke leed hadden de twee aanslagen een heel grote impact op het vlieg-, trein- en metroverkeer in ons land.

In de eerste plaats waren het de treinverbindingen die het luchthavenstation aandeden maar ook de beperkingen in de stations van de Brusselse noord-zuidverbinding hadden hun weerslag op het spoorverkeer. Wetende dat vrijwel alle spoorverbindingen daar passeren had dit gevolgen tot in alle uithoeken van België en natuurlijk ook op de internationale verbindingen.

Verder op deze bladzijde gaan we in op enkele specifieke maatregelen.

Gedurende meerdere weken na 22 maart was er in de belangrijkste stations slechts een beperkt aantal toegangen beschikbaar.

Belangrijke maatregelen:

De IC verbindingen uit Brugge – Gent en Brussel N-Z en deze uit Oostende – Brugge – Kortrijk – Oudenaarde – Brussel N-Z reden in eerste instantie slechts tot Brussel-Zuid en later verder naar Schaarbeek. Deze 2 IC's zijn eigenlijk gekoppeld in de luchthaven.

De IC's uit Tournai en Mons reden maar tot Brussel-Noord, maar feitelijk wel nog tot Schaarbeek.

De treinen uit De Panne naar Landen reden rechtstreeks vanaf Brussel-Noord richting Leuven, echter zonder de luchthaven aan te doen.

De IC's uit Amsterdam en Antwerpen (Benelux) reden rechtstreeks van Mechelen naar Brussel maar vanaf Mechelen of Vilvoorde via lijn 27 in plaats van lijn 25N, de luchthaven en lijn 36.

De IC's Antwerpen – Leuven – Hasselt hielden er verschillende reizen op na. De eerste dagen werden ze rechtstreeks vanaf Mechelen-Nekkerspoel via lijnen 27 en 27B, Muizen en lijn 53 naar Leuven geleid. Na enkele dagen ging het rechtstreeks vanaf Antwerpen-Berchem via Lier en Aarschot naar Hasselt. Tijdens de paasdagen waren er echter spoorwerken op lijnen 15 en 16 en werd vanaf Berchem via lijn 27 naar Mechelen en lijn 53 naar Leuven gereden met opnieuw een keerbeweging en dan verder naar Hasselt. Later mochten er wel opnieuw treinen via het station van de luchthaven rijden, evenwel zonder er halt te houden en kon men ook het station van Mechelen opnieuw via lijn 25 bedienen.

In de mate van het mogelijke werden de normale stopplaatsen aangedaan, ook wat de Brusselse stations betreft.

Het luchthavenstation was al sinds 22 april opnieuw open maar de reizigers moesten zich nog wel naar het oude station begeven. Ondertussen werden de beperkingen opgeheven en kunnen we spreken van een normale dienstverlening.

Metrostations MIVB

De terreurdaad gepleegd in het metrostation van Maalbeek had uiteraard een enorme impact op het gehele openbaar vervoer in Brussel. We vermelden dit feit daarom als één geheel mee in dit hoofdstuk. Het nabij gelegen Schuman is trouwens een belangrijk overstappunt tussen trein, metro en autobus.

Mondjesmaat kwam ook de metro-exploitatie opnieuw op gang en werden ook de Brusselse metrostations opnieuw geopend. Eerst met een beperkt aantal lijnen en met een gereduceerd aantal geopende stations en toegangen en bovendien ook beperkt in de exploitatie-uren. Sinds half mei is de exploitatie terug op haar normaal niveau.

Extra camera's in de spoorwegstations

Na de aanslagen in Paris had de (vorige) federale minister van Mobiliteit voor de grote en belangrijke (internationale) stations in ons land, 1000 bijkomende camera's, veiligheidspoortjes en scanners besteld. Aanvankelijk was een bedrag van 58,5 miljoen euro vooropgesteld maar besparingen brachten dit terug tot "slechts" 17 miljoen euro.

Schuman-Josaphattunnel

In de nacht van 25 op 26 februari werd er in deze nieuwe tunnel een veiligheids- en evacuatieoefening gehouden. Er werd een brand in een trein met 150 passagiers gesimuleerd. De oefening werd positief geëvalueerd en op 4 april kon de tunnel officieel geopend worden. Gelet op de droeve gebeurtenissen van 22 maart was er geen ceremonie (zie ook in ons vorig nummer). In normale omstandigheden had de opening van de tunnel al op 13 december 2015 moeten plaatsvinden. Als gevolg van de aanslagen in Paris kon die opening toen niet doorgaan.

Men spreekt niet meer van de Schuman-Kunst-Wettunnel maar wel van de Schuman-Josaphattunnel. De tunnel is ongeveer 1,5 km lang en sluit ter hoogte van de stopplaats Meiser aan op lijn 26.

In de beginfase passeren er (op werkdagen) per richting en per uur slechts 2 IC's en 2 S-treinen. De 2 IC's rijden op de verbinding Charleroi-Sud en de luchthaven en Dinant/Namur. In de weekends rijdt de IC eigenlijk niet. Officieel wel als IC gecatalogeerd, maar op vier stopplaatsen na is het een stoptrein. De IC's uit Dinant/Namur rijden in de weekends naar Brussel-Zuid. In de naweeën van de aanslagen reden deze treinen naar hun oude eindstation Schaarbeek.

De 2 S-treinen rijden van Edingen/Halle via lijn 26 en de tunnel en de luchthaven naar Mechelen.

Samen met de tunnel werd ook het volledig verbouwde station Brussel-Schuman in gebruik genomen.

Bediening luchthaven (in normale omstandigheden)

Officieel: Brussels Airport-Zaventem.

Een overzicht van de vele treinverbindingen die dit station aandoen geven wij u hieronder mee.

Op weekdays:

- 1) Brugge – Gent – Brussel – Luchthaven
- 2) Oostende – Brugge – Kortrijk – Oudenaarde – Brussel – Luchthaven
- 3) De Panne – Gent – Aalst – Brussel – Luchthaven – Leuven
- 4) Amsterdam – Antwerpen – Mechelen – Luchthaven – Brussel (Benelux)
- 5) Antwerpen – Mechelen – Luchthaven – Leuven – Hasselt (via lijn 35) (in de spits tot Tongeren)
- 6) Mons – Brussel – Luchthaven
- 7) Tournai – Brussel – Luchthaven
- 8) Charleroi – Linkebeek – Etterbeek – Schuman – Luchthaven
- 9) Dinant – Namur – Schuman – Luchthaven

Op weekends

- 1) Gent – Brussel – Luchthaven
- 2) idem zoals op weekdays
- 3) idem maar elke 2 uur verlengd van Leuven naar Landen
- 4) idem als op weekdays
- 5) op weekends slechts elke 2 uur verlengd van Leuven tot Hasselt
- 6 en 7) idem als op weekdays
- 8) deze IC rijdt niet
- 9) de IC uit Dinant/Namur rijdt niet naar de Luchthaven maar wel naar Brussel-Zuid

Internationaal reizigersvervoer

Einde van de Eurocity

Het was al eerder aangekondigd maar op zaterdag 2 april 2016 reed er voor de allerlaatste keer een klassieke internationale trein tussen Brussel-Zuid en Zwitserland.

Sinds zondag 3 april rijdt er nu (voorlopig) één TGV treinpaar tussen Brussel-Zuid en Strasbourg via Lille.

De heenreis bedraagt 4 uur en 6 minuten met een stilstand van 10 minuten te Lille, waar de trein moet keren. Onderweg zijn er ook stilstanden te Roissy Aéroport CDG, Champagne-Ardenne (Reims) en Lorraine (Metz). De terugreis duurt wel langer. Dan zijn er 4 uur en 37 minuten nodig omdat er in elke stopplaats langer wordt stilgestaan.

Desondanks is dit nog steeds anderhalf uur sneller dan de verdwenen klassieke treinen. Het voorbije decennium waren de EC's zo traag geworden doordat tussen Brussel en Luxemburg maar liefst 9 maal gestopt werd tegenover slechts 4 maal in betere tijden. Bovendien werden de treinen op deze verbinding geplaagd door de vernieuwingswerken op de lijn naar Luxemburg.

Normaal zou de nieuwe TGV-verbinding nog 20 minuten sneller moeten zijn dan nu maar door een spijtig ongeval

met een test-TGV wordt de snelheid op het nieuwe tracé tussen Beaudricourt (bij Metz) en Vendenheim (bij Strasbourg) nog beperkt. Daar ontspoorde op 14 november 2015 de testtrein op een brug en viel ook gedeeltelijk in het water. Er vielen verscheidene doden. Daarom werd de opening van de nieuwe HSL-lijn met drie maanden uitgesteld en rijden de treinen nog een tijd via de klassieke lijnen.

Als op 3 juli 2016 het nieuwe baanvak dan toch in dienst komt wordt de rijtijd verkort tot 3 uur en 40 minuten. Er komt dan ook een tweede treinpaar bij.

TGV-treinen betekenen ook TGV-tarieven! De prijzen verschillen naargelang de dag van de week. Als voorbeeld van Brussel naar Strasbourg op zondag 23 mei kostte 110 €. De terugrit op dinsdag 25 mei kostte slechts 64 €.

In Brussel vertrekt de bewuste TGV nu om 7.17 uur en komt om 11.23 uur aan in Strasbourg. De terugrit is daar om 14.24 uur met aankomst in Brussel om 19.01. Wil men verder naar Zwitserland moet men in Strasbourg overstappen op een trein richting Basel.

Een andere mogelijkheid is de Duitse ICE via Köln en/of Frankfurt Flughafen en daar overstappen naar Basel. Zowel in de richting naar Basel als naar Brussel rijden er 3 treinen. Met de Duitse ICE heeft men 6 uur en 20 minuten nodig tussen Brussel en Basel, inclusief een half uur overstaptijd in Köln of Frankfurt. Dat is hier eveneens een tijdswinst van 40 minuten ten opzichte van de oude klassieke trein. Ook deze ICE kent zijn specifieke tarieven. Vanuit België kunt u voor de voordelige formule "Europa Spezial" kiezen.

Thalys IZY of de "TGV low cost"

Sinds zondag 3 april rijdt deze trein tussen Brussel en Paris. Op weekdays zijn er 2 treinparen en in de weekends 3. Stellen 4521 en 2551 werden omgebouwd en geschilderd in groen en paars met in elk stel enkel 393 plaatsen 2^e klasse, geen bar of wifi-toegang!

Een enkele reis kost 19 €. Mits 10 € toeslag kan men in de ex 1^e klasse ruimte plaatsnemen en op een klapstoel kost de reis maar 15 €. Slechts één stuk bagage mag gratis worden meegenomen, per bijkomend stuk wordt er 10 € toeslag gevraagd! De rijtijd tussen de twee hoofdsteden loopt wel op tot 2 uur en 15 minuten doordat er over de klassieke lijnen gereden wordt.

Benelux

Gedurende zeer korte tijd reden er op de Benelux-verbinding Belgische rijkstugstammen bestaande uit 6 rijkstugtypes I6 en I10. Zij vervingen tijdelijk de Nederlandse ICR-rijtuigen die NS gaat renoveren.

In december 2017 zou de Benelux eindelijk via de HSL rijden. Na Antwerpen wordt er gestopt in Noorderkempen, Breda, Rotterdam CS, Den Haag HS, Schiphol Airport en Amsterdam CS. Er wordt dus niet meer gestopt in Roosendaal en Dordrecht. De reistijd zou circa 20 minuten sneller worden dan via lijn 12.

Lijnen 75 en 94

Er zijn nog steeds moeilijkheden op de IC-verbinding tussen Antwerpen Centraal en Lille-Flandres. De hele trein rijdt vanaf Kortrijk naar Poperinge. Reizigers met bestemming Lille-Flandres moeten in Kortrijk nog altijd overstappen op een pendeltrein. Die staat in de beide richtingen zo'n 10 minuten stil in het Belgische grensstation Mouscron (Moeskroen).

Ook de IC uit Namur is nog altijd beperkt tot Tournai waar er eveneens moet overstapt worden op een pendeltrein. De pendeldiensten worden gereden met tweespanningsstellen AM 96, nummers 441-490, de Deense Neuzen, die een speciale overspanningsbeveiliging kregen ingebouwd. In VeBOV-Revue werden deze storingen al uitvoerig beschreven. Infrabel en de SNCF zijn nog altijd op zoek naar de juiste oorzaak.

Al in het voorjaar van 2015 deden de storingen zich voor op de lijn uit Tournai en later in 2016 op de lijn uit Kortrijk. Wanneer men op de NMBS website de nieuwe dienstregelingen vanaf 4 april 2016 van de lijnen 75 en 94 opzoekt, geeft men daar gewoon de gewijzigde dienstregeling op, zonder verwijzing naar de oorzaak. Blijkbaar is het een permanente wijziging geworden en heeft men omwille van kostenbesparing niet alle motorstellen aangepast. De elektrische meerspanningslocomotieven op deze spoorlijnen ondervinden echter geen hinder. Tot voor enkele jaren geleden passeerden de AM 96 ook probleemloos de grens.

Lijnen 161 en 162

Ook dit jaar lopen er belangrijke spoorwerken op de lijnen 161 en 162, de belangrijke spoorverbinding met Luxemburg. Tijdens de weekends tussen 20 augustus en 11 september rijden er geen treinen tussen Arlon en de hoofdstad van het Groothertogdom. In de plaats van de treinen rijden er vervangende autobussen.

Materieel

Reeks 11

Het lot van de twaalf ex-Beneluxlocs reeks 11 is nog zeer onzeker. Ze werden ondertussen al wel buiten op de ex-werkplaats van Stockem gezet. De werkplaats van Stockem wordt afgebroken en verhuist naar Arlon. Als er geen koper opdaagt wacht waarschijnlijk de sloop. Overigens is het vandaar slechts 18 km naar het sloopbedrijf ECORE in Aubange bij Athus. Ook de e-loc 1305, die op 14 januari 2016 net over de grens in het Franse Beuveille bij Longuyon, onzacht in aanraking kwam met een vrachtwagen, ging vrijwel rechtstreeks naar hetzelfde sloopbedrijf.

Reeks 12

Op 4 maart 2016 werden de 11 tweespanningslocs van de reeks 12 vanuit de tractiewerkplaats Stockem bij Arlon overgebracht naar Aachen-West. Van daar gingen ze verder richting Tsjechië, naar de nieuwe eigenaar. Dit is een goederenoperator. Op 12 maart stonden de locs in de

vorming Cesca – Debora. De 1203 was al een tijd in Tsjechië en werd al aangepast en in een nieuw blauw en grijs kleedje gestoken.

Reeks 77/78

Infrabel, de beheerder van het Belgische spoorwagennet, heeft nu ook diesellocomotieven van de reeks 77 ter beschikking. TUC-RAIL dat de nieuwe infrastructuurwerken op het Belgische spoornet uitvoert, heeft al een deel van de reeksen 52, 53 en 55 buiten dienst gesteld. Ook vanuit de hoofdwerkplaats Salzannes (bij Namur) zijn al verscheidene oude diesels richting Aubange afgevoerd voor sloop.

Traxx dieselvesie

Op 24 en 25 maart 2016 werden er homologatieritten uitgevoerd op het Belgische spoornet, met twee Traxx diesellocomotieven van de Duitse operator RAILDOX uit Erfurt. De nummers van deze machines waren de 76.109 en 76.110.

Goederen

Houttransport

Na 4 jaar reed er eindelijk een eerste goederentrein van de spoor aansluiting bij Gouvy op lijn 42 naar het industrieterrein Courtil. De trein bestond uit 20 wagens beladen met boomstammen en was bestemd voor het houtbedrijf Pauls. Daarvoor beschikte het bedrijf al over een aansluiting te Büllingen op lijn 45A. Deze lijn liep naar het Duitse Jünkerath en werd nog uitzonderlijk door het leger gebruikt (kamp Elsenborn) maar omdat noch defensie, noch de NMBS voor de nodige vernieuwingskosten wilden opdraaien werd de lijn opgebroken.

Nu ligt er een RAVEL fietspad. Tien jaar later heeft het bedrijf nu opnieuw zijn nieuwe aansluiting. De ongeveer 2 km enkelsporige lijn ligt gedeeltelijk op de oude lijn 163 van Gouvy naar Sankt-Vith en werd mede gefinancierd door het Luxemburgse IDELUX. Daar waar lijn 163 vroeger middels een tunnel onder lijn 42 liep, gaat de nieuwe industriële lijn links naast lijn 42 en beschikt over twee lossporen. Er zouden elke week twee treinen geladen met 1200 ton boomstammen verwerkt worden. Deze worden gelost in de haven van Monsin (bij Liège) en verdeeld over 2 treinen naar het bedrijf gereden. De 20 geladen wagens wegen ongeveer 1800 ton en worden gesleept door 3 diesellocs van de reeks 77 van Kinkempois! Later dit jaar zou het schip wel gelost worden in Willebroek waar er nu een aansluiting naar lijn 54 gebouwd wordt.

Privé-operatoren

Op 1 maart 2016 veranderde DB-SCHENKER zijn naam opnieuw naar DB-CARGO. Er rijden nog steeds goederenwagens met het oude DB-CARGO logo rond.

CROSSRAIL fuseerde met RHENUS. Of er nieuwe kleuren en logo's komen is nog niet geweten.

B-LOGISTICS gaat nu als BLX door het leven.



Op zoek naar Belgische immigranten in Italië...

In 2009 en 2010 heb ik een aantal spoorlijnen bezocht waarop toen ex-NMBS motorstellen actief waren. Een artikel, verschenen in een recent nummer van het TSP-tijdschrift "Op de baan", was voor mij de aanzet om opnieuw naar Italië te reizen. Hierbij werden de spoorlijnen, uitgebaat door TFT, GTT en FER, aangedaan. In het eerste deel van dit artikel bezoeken we de lijn Modena – Sassuolo. Deze 19 km lange lijn, oorspronkelijk uitgevoerd in smalspoor (950 mm), werd geopend op 1 april 1883 door de FSMMF. In 1917 fuseerde FSMMF met FMV. Het resultaat was SEFTA, dat tot 1976 verantwoordelijk was voor de exploitatie. De lijn werd tussen 1929 en 1932 omgevormd tot normaalspoorlijn en geëlektrificeerd. In 1976 ging ACTM (Azienda Trasporti Consorziati Modena) de lijn uitbaten. Op 1 januari 2008 nam FER (Ferrovie Emilia-Romagna) het geheel over.



FER werd in 1997 opgericht, toen de regio Emilia-Romagna vier lokale spoorwegondernemingen overnam. Later gingen ook ACTM (2008) en ATC (2009) op in deze groep. In 2012 fuseerde de reizigersdivisie van FER met het busbedrijf van de stad Bologna. Dit werd TPER (Trasporto Passaggeri Emilia Romagna).

Foto bovenaan:

Motorstel Ale 054.004 + Le 054.004 (ex-NMBS 529) heeft zonet het eindstation Sassuolo bereikt, 21 maart 2016. Dit motorstel werd door TPER overgenomen van GTT (Gruppo Torinesi Trasporti).

Foto midden:

Motorstel Ale 228 064 (ex-NMBS 064) wacht op 21 maart 2016 het vertrek af in Formigine. Het werd in 1992 aangekocht door ACTM. TPER voorziet in 2017 vervanging van het oude ACTM-materieel door gemoderniseerde ex-NMBS motorstellen.

Foto onderaan:

Motorstel Ale 054 204 ER + Ale 054 203 ER (ex-NMBS 077) geniet op 24 maart 2016 in Modane Centrale van het voorjaarszonnetje. De ex-077 werd oorspronkelijk ingezet door ATC op de verbinding Bologna – Vignola. Sinds de overname van ATC door FER wordt het benut op de verbinding Modena – Sassuolo.



Alle foto's op deze bladzijde en tekst: William Boeckx.

De Lijn

Trams

Antwerpen

De volgende jaren gaat het Antwerpse net ingrijpend veranderen en dat resulteert nu al in een hoop werven. Zo werden in het weekend van 23 en 24 april de wisselaansluitingen op de hoek van de Franklin Rooseveltplaats en de Frankrijklei aangepast naar de meer naar het midden verlegde tramsporen.

Hiervoor werden lijnen 10 en 11 ingekort tot aan het Koningin Astridplein, lijn 24 tussen Silsburg en Antwerpen centrum viel weg en werd vervangen door lijn 12 die van het Sportpaleis naar het Koningin Astridplein en zo verder naar Silsburg werd omgeleid. Lijn 24 reed vanuit Hoboken tot aan de Nationale Bank en terug, en werd tussen de Nationale bank en het Koningin Astridplein vervangen door een pendelbus. Lijn 12 reed die dag met een film Extra Dienst en een bijgevoegd oranje bord achter de voorruit. Lijn 10 reed met de aanduiding Centraal Station naar het centrum en gewoon met 10 Wijnegem terug.

Het was aan het Koningin Astridplein dan ook een kleine chaos, ondanks de overall aangebrachte aanduidingen aan de haltes. Ook aan de Nationale Bank liep het al wel eens mis toen tram 24 niet rechtdoor reed maar een ommetje maakte achter de bank.

Uw reporter/fotograaf heeft aan een halte op de leien zelfs moeten uitleggen dat er geen bus of tram zou voorbij rijden, terwijl het héél zichtbaar was dat men ook daar op de bedding nog aan het werk was en er eveneens duidelijke aankondigingen aan de halte hingen.

Foto bovenaan:

PCC 7001 op lijn 12 op de Herentalsebaan in Deurne ter hoogte van het Kerkhof van Borgerhout.

Foto midden:

PCC 7036 op lijn 11 even wachtende, Flexity2 7320 maakt een rondje en lijn24 pendelbus 4094, alle drie op een rij op het Koningin Astridplein

Foto onderaan:

Flexity2 7313 heeft net reizigers afgezet aan de halte en begint aan zijn rondje Koningin Astridplein. De lijnaanduiding geeft nog Centraal Station weer.

Alle foto's: Eddy Goens, 24 april 2016





Oost-Vlaanderen

Tram naar Universitair Ziekenhuis

Op zondag 13 maart 2016 werd het Gentse tramnet met 900 meter uitgebreid door de aansluiting naar het Universitair Ziekenhuis (UZ).

Sindsdien rijdt lijn 4 in plaats van naar Zwijnaardebrug vanaf de Galglaan (nét voor de bestaande halte De Pintelaan) naar het UZ.

Kort na de opening van het nieuwe traject werd lijn 21 naar Zwijnaardebrug doorgetrokken.

Op de foto bovenaan zien we de openingstram 6339 ter hoogte van de (oude) hoofdingang van het UZ in de De Pintelaan. Controleurs hebben zonet het "mes", een plastic plaat, op de bumper aangebracht om het transparant aan de nieuwe eindhalte open te rijden. Zo dadelijk zal minister Weyts de tractieknuppel overnemen.

Onmiddellijk na de feestelijke opening omstreeks half elf werd de normale lijndienst aangevat. Het eerste normale vertrek vanaf het UZ gebeurde al met de openingstram 6339. Een van de eerstvolgende wagens was de 6317 die hier het terrein van het UZ oprijdt.



Tram naar Zwijnaarde centrum

Volgens de oorspronkelijke planning had lijn 21 al eind mei vanaf het huidige eindpunt Zwijnaardebrug naar het centrum van Zwijnaarde moeten doorrijden en daarbij de Ringvaart oversteken. Inmiddels werd begonnen met de montage van de bovenleiding zodat een ingebruikneming dichterbij komt.

Ondertussen wacht de quasi volledig afgewerkte terminus in Zwijnaarde nog steeds op de eerste tram. Let op de dubbele spoorverbinding die toelaat om de twee sporen beurtelings te bedienen.



De drie foto's op deze bladzijde: Eddy Cassiers, 13 maart 2016.

Bussen

Dubbel afscheid bij De Lijn

Op zondag 22 mei 2016 organiseerde Nostalbus een afscheidsrit voor de autobussen van de types Jonckheere Premier G (reeks 3665-3688) bouwjaar 2000 en de Jonckheere Transit 2000 Geleed (reeks 3986-4010) bouwjaar 2001, van De Lijn.

Nadat de deelnemers opgestapt waren op de 3682 aan het Koningin Astridplein in Antwerpen, werd al onmiddellijk daarna een fotostop gehouden op de Rooseveltplaats aan de vroegere eindhalte van de lijnenbundel 90.

Vervolgens reden we door de "Konijnenpijp" naar Linkeroever voor een mooie foto op het Van Eedenplein, de huidige terminus, en de Beatrijkslaan, met de kathedraal op de achtergrond

(Foto's bovenaan en midden).

Van daar reden we via Burcht, Tielrode en Hamme naar Temse.

De laatste fotostop in de voormiddag met de 3682 was in het gehucht Moerzeke-Kastel, op lijn 92, waarna we rechtstreeks doorreden naar Mechelen om tijdens de middagpauze de inwendige mens te versterken.

In de namiddag kwam de 4004 de deelnemers ophalen aan het station van Mechelen voor het tweede deel van de afscheidsrit.

Na enkele fotostops in en rond Mechelen werd koers gezet naar Bonheiden voor een foto aan het bekende Imelda-ziekenhuis.

Via Rijmenam en Keerbergen reden we naar Putte Grasheide voor een originele foto onder een typische schoolboog

(Foto onderaan).

Van hieruit vertrokken we via Beerzel, Onze-Lieve-Vrouw-Waver en Sint-Katelijne-Waver terug naar Mechelen Stelplaats, waar kon worden overgestapt op de 3682, die de deelnemers desgewenst terug naar Antwerpen voerde.

Met dank aan het Nostalbus-team dat deze mooie afscheidsrit van twee "speciale" reeksen geleed bussen van De Lijn mogelijk maakte!





Afscheid bij de TEC...

Amper een week later, op zaterdag 28 mei 2016, was het afspraak op de afscheidsrit van de Jonckheere-DAF S 2000 T, versie autocar, omdat dit type zeer binnenkort verdwijnt in de regio Florennes-Mariembourg.

Bus & Car Patrimonium uit Casteau stelde voor om een rondrit met de autobus 4.184 te houden in de streek van Couvin.

Ondanks de wilde staking van de spoormannen wisten toch een twintigtal deelnemers de weg te vinden naar Charleroi waar de rit een aanvang nam.

In Gerpennes, op lijn 237 Chatelneau-Fromi e, konden we deze prachtige opname van de 4.184 maken.

(Foto bovenaan)



Aan het stationnetje van Nismes kruisten we een stoomtrein van de CFV3V die in de richting van Treignes reed. Traject van buslijn 156b Pesche-Couvin-Dourbes-Mariembourg.

(Foto midden)

Buslijn 60/3 Pesche-Couvin-Mazee-Heer bedient 's morgens en 's avonds Najauge Village. Hier komt de bus werkelijk tot aan de Franse grens.

(Foto onderaan)

De volgende lijnen werden bereiden vanaf het vertrek in Charleroi: 138b, 137, 237, Snelbus 56, 138a, 60/2, 60/3, 156d, 156b, 59/1 en 59/2.

Na een rijk gevuld programma werden de deelnemers moe maar voldaan teruggebracht naar Charleroi.



Tekst en foto's op deze beide bladzijden: Walter Ceulemans.

SPOORTOERISME

Vakantie

Nu het toeristisch seizoen op volle toeren begint te draaien, geven we u graag enkele originele tips mee. Het hoeven niet steeds “de zee”, “de Ardennen” of een pretpark of de dierentuin te zijn.

TREIN 1435mm

CFB Chemin de Fer du Bocq

Op de oude lijn 128 baat TSP een treindienst uit vanaf Ciney naar Spontin en Evreheilles-Bauche. Omwille van de spoorwerken op de hoofdlijn 162 kan er nu maar beperkt gereden worden vanaf het station Braibant (het oude station voor Ciney) en is er dit jaar ook geen stoomfestival.

CFV3V Chemin de Fer à Vapeur des trois Vallées

Vanuit Mariembourg vertrekt een 13 km lange lijn op lijn 132 naar Treignes. In de locomotiefloods van Mariembourg is een uitgebreid museum gevestigd. In september houden zij hun stoomfestival.

STOOMCENTRUM MALDEGEM

In Maldegem baat het Stoomcentrum een 10 km lange lijn uit naar Eeklo op lijn 58. Er is ook nog een 60 cm lijn naar Donk en in het station van Maldegem is er de werkplaats en een cafetaria. Het stoomfestival wordt normaal in de maand mei gehouden.

SDP Stoomtrein Dendermonde-Puurs

De werkplaats bevindt zich te Baasrode en om de twee zondagen rijden zij van daar naar Puurs. Het gedeelte richting Dendermonde wordt uitzonderlijk gebruikt.

Kolenspoor As

We vermelden het hier nog wel, maar het Kolenspoor dat vroeger op lijn 21B van As naar Eisden Mijnen en Waterschei reed, heeft zijn activiteiten gestaakt. Door de slechte staat van de sporen werd er sinds 2013 nog aan 10km/uur gereden en daarna de lijn verhuurd aan Railbike-Limburg. Dit ondanks de beloften van Infrabel dat op twee plaatsen het spoor opbrak en van de gemeentebesturen die hun steun introkken. De vernieuwing van de 15 km lange spoorlijn zou 1 miljoen € gekost hebben.

DÉCAUVILLESPOOR 600mm

RRR Rail-Rebecq-Rognon

In het Waals-Brabantse Rebecq loopt er een lijntje over de oude lijn 115 naar Rognon (zie ook in VR 2015-3).

CFS Sprimont

Hier loopt het smalspoorlijntje op de oude buurtspoorwegbedding van Sprimont naar Poulseur. De vereniging beschikt ook over enkele oude autobussen, onder andere een uit Parijs.

TRAM

ASVi Thuin

Deze vereniging heeft een prachtig museum gebouwd aan het station van Thuin-Nord. Van daar rijdt men met buurtspoorwegtrams elektrisch naar Thuin-Ville-Basse en naar Lobbes-Quatre-Bras. Op de oude spoorlijn 109 wordt er

over 3km met dieseltractie naar Biesme-sous-Thuin gereden. Te beleven tijdens de zomerweekends en het tramfestival heeft dit jaar plaats op 13, 14 en 15 augustus. ASVi is vrij goed bereikbaar met trein en bus.

TTA Tramway Touristique du vallée de l’Aisne

Over 12 km wordt er gereden op de oude buurtspoorweglijn van Dochamps naar Lamorménil. In het hoogseizoen van 2 juli tot 28 augustus vertrekt de TTA om 10.30 en 15.15 in Pont-d’Erezée naar Lamorménil. Terug op de vertrekplaats twee uur later. Om 14 uur is er een beperkte rit tot het vroegere eindpunt Forge-à-la-Plez, terugkomst in Erezée om 15 uur. TTA is best bereikbaar met eigen vervoer!

Han-sur-Lesse

In deze plaats vertrekken nog altijd de met AR’s gesleepte open rytuigen op de 6km lange verbinding naar de grotten. Behalve de nieuwe rytuigen werden er al enkele AR’s verbouwd met batterijvoeding.

MSVB Museum Stedelijk Vervoer Brussel

Naast de MIVB-stelplaats van Woluwe bevindt zich de prachtige collectie trams en autobussen. In de (zomer-)weekends wordt er met trams gereden op de lijn naar Tervuren of naar het Eeuwfeestpaleis. Het museum is gemakkelijk bereikbaar met MIVB-tramlijnen 39 en 44.

VlaTAM Vlaams Tram- en Autobusmuseum

Dit museum ligt in de Antwerpse wijk Groenenhoek, in de omgeving van het station Berchem. Helaas is het nog altijd gesloten en wacht het gebouw op een grondige renovatie. Op aanvraag wordt er voor gezelschappen wel gereden op het Antwerpse tramnet.

Natalis

Het Luikse tram- en autobusmuseum bevindt zich in de oude stelplaats van Natalis. Dit is een statisch museum maar ook hier worden autobusritten voor gezelschappen georganiseerd.

SPOORFIETSEN EN FIETSPADEN

Voor de sportievelingen onder u volgt hier nog een selectie van locaties waar u zich kan uitleven.

- Van Kapellen over 5km op de ex-militaire spoorlijn naar het vliegveld in Brasschaat.
- Van Tessenderlo over 4km over een oude industriële lijn langs het Albertkanaal.
- Van Munsterbilzen naar Gellik over 6 km via ex-lijn 20. Ooit rijdt hier de sneltram tussen Hasselt en Maastricht.
- Van Faläen naar Maredsous (6km) of Warnant (8 km) via de ex-lijn 150. Men kan ook omgekeerd van Warnant naar Maredsous rijden maar dat is dus 14km.
- Van Sourbrodt naar Kalterherberg over de voormalige Vennbahn (7km). In Kalterherberg is een oud Nord-Belge rytuig omgebouwd tot cafetaria.

Voorts zijn er nog grensoverschrijdende fietspaden die gebruik maken van voormalige spoorlijnen:

- Het langste van Europa loopt over 125km van Aachen via de Vennbahn naar Troisvierges.
- Bastogne naar Wiltz via ex-lijn 164, 15km.
- Turnhout – Tilburg of “Bels Lijntje”, ex-lijn 29, 30 km.



Reisverslag VeBOV-uitstap

Op zaterdag 14 mei 2016 trokken zo'n 18 deelnemers (onze chauffeur Emiel inbegrepen) naar Saint-Ghislain en Valenciennes voor wat een mooie en gevarieerde dag zou worden.

Bij het opstappen ontvingen de deelnemers een brochure met informatie en een netplan van het tramnet van Valenciennes.

Onderweg werd nog even gestopt voor een tas koffie en... zelfgebakken croissants (met dank aan de moeder van onze secretaris Jan!). Een initiatief dat voor herhaling vatbaar is!

In de voormiddag bezochten we in Saint-Ghislain de voormalige tractiewerkplaats van de NMBS die sinds vele jaren door het Toeristisch Spoor Patrimonium gebruikt wordt voor het stallen van haar omvangrijke collectie aan NMBS locomotieven, treinstellen, goederenwagens, rijtuigen en allerhande verzamelobjecten.

Op de bovenverdieping konden we de leden bezig zien aan de bouw van verscheidene modelbanen. Ook het bezoek aan de boekenwinkel kon blijkbaar gesmaakt worden.

In de namiddag bezochten we de twee tramlijnen T1 en T2 van Transvilles in Valenciennes. Deze tramlijnen werden grotendeels aangelegd op de beddingen van vroegere spoorlijnen van de voormalige mijnmaatschappij "Compagnie des Mins d'Anzin" waarvan nog meerdere restanten terug te vinden zijn.

In tegenstelling tot wat in de brochure werd vermeld, beschikt Transvilles slechts over 30 trams i.p.v. 33.
01-21 Alstom Citadis 302 (2005-06)
22-30 Alstom Citadis 302 (2013)

Als afsluiter passeerden we de site van de museumvereniging "Chemin de Fer du Nord" met een enorme verzameling materieel afkomstig van de vroegere mijnspoorwegen.



Onze foto's geven slechts een paar indrukken van deze uitstap. Wie er niet bij was, had ongelijk!

Bovenaan een stuk TSP-collectie, in het midden het oude station van Fresnes en onderaan onze toffe bende!

Foto's bovenaan, midden: Eddy Cassiers

Voor de foto onderaan gaat onze dank uit naar buschauffeur Emiel.

Kantelbakken

Soms duiken er tijdens het uitmesten van een archief eigenaardige stukken op die weer meer vragen dan antwoorden opleveren. Zo is er een A4'tje met een NMVB Provincie Antwerpen dienstorder van juni 1948.

Het betrof een *ondervraging der wattmen* (sic) waarbij de chefs alle bestuurders zullen toetsen over hun kennis aangaande remmen en noodremmen. De aanleiding daarvan was een ernstig ongeval op 15 april van dat jaar.

We citeren letterlijk een gedeelte uit het rapport. Er staan geen namen in en trouwens, dat is niet aan ons om die te publiceren. Evenmin de conclusie van dat rapport, zelfs niet van zo lang geleden.

Daar gaan we: *“Een elektrische trein, samengesteld uit een motorrijtuig en een aanhangwagen, alle twee met luchtremmen uitgerust, reed een lichte helling, waarop een betrekkelijk korte bocht volgt, af; de snelheid wordt geraamd op +/- 30 km/uur.*

Op ongeveer 40 meter van de bocht wil de wattman snelheid minderen doch stelt vast dat de luchttrem weinig of geen werking geeft; wordt verondersteld dat de remkoppeling losgegaan was. De wattman beproeft eerst de elektrische rem door tegenstroom, daarna, na het uitslaan van de hoofdschakelaar, past hij de elektrische remming toe “op achterwaarts rijden”.

Op het ogenblik dat deze remming geschiedt, bevindt het motorrijtuig zich reeds in de bocht. De krachtdadige brutale remming veroorzaakt de ontriggeling (sic) van het motorrijtuig, dat nadien omkantelt.”

Dat alles prikkelde onze nieuwsgierigheid. Wij op zoek in oude kranten om meer details en foto's die merkwaardig genoeg in heel klein artikeltjes*(1) tussen de gebroken armen en benen te vinden waren. Het betrof de laatste 61 van die dag die omstreeks 23.30 u. van de Noorderlaan in de IJzerlaan ging draaien. Bijna iedereen was gelukkig slechts licht gekwetst. Dat was het dan.

Nachtelijke buitenfoto's waren toen nog duur en moeilijk te nemen, dus rijtuignummers, niks. Hoe hij daar lag, niks, maar we kunnen wel wat meer zelf proberen af te leiden!

-De motorwagen was zeker een standaard (of Odessa?) van depot Oude Bareel maar welke variant weten we niet omdat we dus geen nummers hebben. De bijwagen kon van alles zijn maar niet type 4 want die bestonden nog niet.

-Licht gekwetsten betekent waarschijnlijk dat de tram niet volledig op zijn linkerzij lag maar gekanteld. Er was nog geen veiligheidsglas en stel u voor wat die ruiten zouden aangericht hebben bij een 90° kanteling!

-De 'treinen' van de NMVB hadden wel een luchttrem maar in 1948 was er nog geen tweede slang voor de automatische rem in gesloten circuit zoals bij het grote spoor. Onze bestuurder van de ongelukkige 61 had dus lucht die de remmen deed toeslaan zoals bij de stadstrams. Geen lucht betekende dus: geen rem. Twee slangen betekent een systeem waarbij de lucht de rem

openhoudt, dus veiliger want: geen lucht, wél rem! Slang gelost of gebroken: noodrem! Dat systeem werd op alle NMVB rijtuigen in de jaren '50 ingevoerd. Was die avond van 15 april de enige slangverbinding gelost in de nogal krappe bocht aan de Noorderplaats? Gebroken?

-Er wordt geen melding gemaakt van het gebruik van de handrem. Begrijpelijk, denken we. Zo'n slordige 32 ton (20T mw + 10,5T bw + 1,5T avondlijke reizigers) tegen 30 km/uur. nog even een veilige noodstop laten maken met alleen uw rechterarm; onze wattman is geen Amerikaanse filmheld hee...

- Blijkbaar is de elektrische remming te fel gebeurd en heeft een plotse, te krachtige stroom door de lijnbreker gestuurd met de onvermijdelijke 'knal!' tot gevolg. Geen stroom meer. Nu, als je de motoren in achteruit schakelt worden die sowieso dynamo's die afremmen. Eigenlijk is onze bestuurder nog erg koelbloedig geweest. Stel dat de boel aan het slippen is gegaan: je kunt niks meer doen maar je hoort ook niks meer... weg alle gevoel en controle.

Tot zover ons verhaal met, toegegeven, heel wat hiaten. Het zou ons plezieren als een paar lezers meer licht op deze en ook de volgende zaken konden geven.

Op 25 oktober 1963 ging het grondig mis in Jumet 'Brulotte' op de wissel die lijn 67 van de Chaussée de Bruxelles deed aftakken naar Ransart. Een type S (nummer voor ons ongekend) reed blijkbaar stevig door op lijn 63 richting Gosselies maar de wissel sloeg naar rechts. De eerste bogie ging in die bocht en dan sloeg de naald terug op rechtdoor voor de tweede bogie! Gevolg: een enorme smak tegen de vlakke met bijna veertig zwaar gekwetsten. De bestuurder was nog maar twee dagen in dienst; had hij de plaats van pantograaf en het wisselcontact verkeerd ingeschat of was het gewoon een ellendige samenloop van omstandigheden? *(2)

De verhalen van gekantelde trams zijn gelukkig eerder zeldzaam, maar toch. Het overkwam de Brusselse pcc 7021 toen die in de vroege uurtjes van 19 juli 1971 op lijn 23 van de Lambermontlaan in de Prinses Elisabethlaan draaide, dus vlakbij zijn terminus aan het station van Schaarbeek. Daar werd hij getackeld door een vrachtwagen. Er waren gelukkig maar drie reizigers op de tram die er wonderwel met wat schrammen vanaf kwamen. *(3)

Op 15 juni 1933 gebeurde er wél een verschrikkelijk ongeval met vier doden en veel zwaar gekwetsten tot gevolg toen standaard 9986 van de lijn Eupen-Verviers nabij Stembert werd aangereden door een zware vrachtwagen en volledig kantelde. Het was het zwaarste ongeluk uit de geschiedenis van de NMVB. Op die lijn reed hij toen als standaard met een houten wagenkast op een geklonken chassis met de 'Duitse' beugel die voor de stroomafname zorgde.

Ze sleuren hem op platte wagens uit de vallei en herstelden hem. *(4) Na de sluiting van de lijn ging hij op het Luikse net en in de jaren '50 levert hij chassis en onderdelen voor type S 10093. In september 1963 wordt hij naar Henegouwen gezonden als 9051 (1/09/61?) en doet daar nog lang dienst, in depot Charleroi en vanaf 1978 in Depot La Louvière. Vanaf 1983 leidt hij nog een rustig leven als depannage-

wagen in Anderlues tot hij in 1991 buiten dienst komt. Maar dan nog is de 10093 niet uitgeteld want volgens tram2000 staat hij sinds 2006 als monument in Chatelineau opgesteld op de draaistellen van bw 9312! Of hij daar als een soort afgodsbeeld dient voor de beloofde tramlijn weten we niet en in welke staat hij daar nu eenzaam op zijn rond punt prijkt weten we niet...

De moraal van het verhaal? Ah, ten eerste: het bovengenoemde verhaal illustreert de eindeloze maar creatieve, zuinige omgang van de Buurtspoorwegen met hun materiaal. Ten tweede: een kat heeft negen levens en sommige trams proberen in het spoor van dat dier te volgen, om met een woordspeling te eindigen.

Johan Tyssens en Bob Morren

*1. Gazet Van Antwerpen en Handelsblad 16/04/1948

*2. Le Peuple 26/10/1963

*3. Gazet Van Antwerpen 20/7/1971

*4. Foto's p.39 in 'Instappen aub! 100 jaar Buurtspoorwegen'

Foto bovenaan:

Op deze plaats speelde ons verhaal zich af maar de foto toont mw 9661 + bw 19265 + 19270 die hier wel recht door op lijn 77 gaan. Achteraan volgt een losse S 9776 op lijn 70. We schrijven 4 juni 1960.

foto E. Bouwman, archief Vlatam

Foto midden:

Zelfde plaats, maar nu door Eduard Bouwman op 30 juni 1963 in de andere richting gefotografeerd waarbij de helling duidelijk zichtbaar is.

S 9991 op lijn 63 remt af voor de wissel en zal dan naar rechts in de IJzerlaan draaien.

foto E. Bouwman, archief Vlatam

Foto onderaan:

Op een druilerige 10 april 1955 rijdt de 10067 naar Verviers, dichtbij de ongeluksplek bij Stembert.

foto E. Bouwman, archief Vlatam



MoboVaria

De modelbaan van Roger Vissers

Met de huidige aflevering van ons bezoek aan Roger Vissers' modelbaan beëindigen we onze rondgang.

Met de eerste foto krijg je een zicht op het depot met draaischijf en locomotiefloods. De stel- en werkplaats is al bedrijfsvaardig maar moet nog de finishing touch krijgen.

De baan wordt volledig analoog bediend, onder meer door middel van telefoonrelais. Bij ons bezoek hebben we kunnen vaststellen dat de analoge besturing absoluut bedrijfszeker is, ook al biedt ze minder snuffjes dan de huidige digitale besturingen. Denk maar aan het klank- en lichtspel dat je met je digitale kastjes kan tevoorschijn toveren.

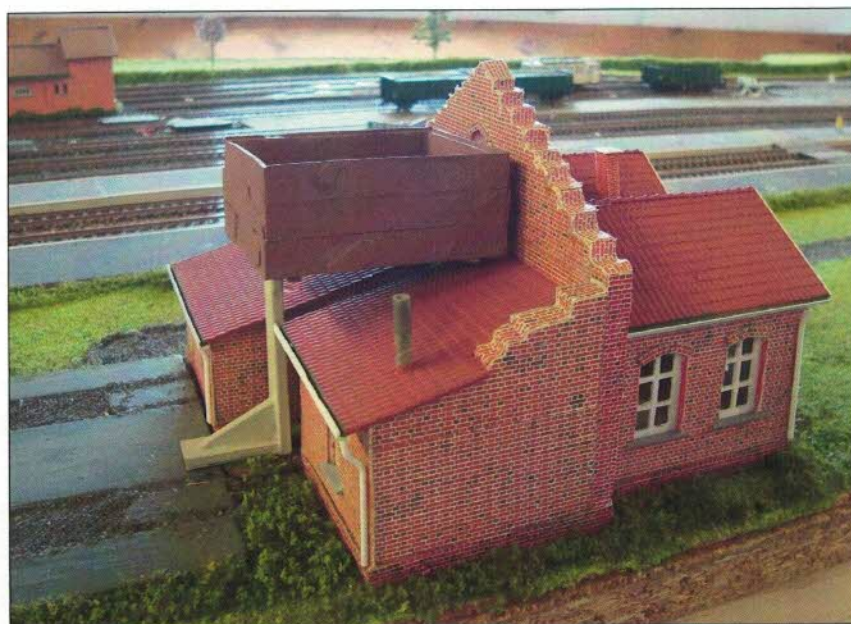
Voor Roger hoeft dat niet: gewoon rustig treinen laten rijden en vooral genieten, geldt voor hem. En als je dan nog een begenadigd bouwer van huisjes allerhande bent, is het inderdaad genieten geblazen. Een voorbeeld van een dergelijk eigen bouwwerk vind je op de foto in het midden.

Het pomphuis annex loods van het gewezen stationemplacement van Zichem is een zeer goed voorbeeld van de kwaliteiten van Roger op dit vlak.

We vinden die kwaliteiten eveneens terug in de trammodellen die we op de baan aantreffen. Voor de kenners weze nog vermeld dat de trams op sporen en wissels van het merk Tillig TT-Bahn vertoeven.

Er mag worden besloten dat de baan van Roger beantwoordt aan de drie vereisten van een modelspoorbaan: realistisch, bedrijfszeker en met grote speelwaarde.

Freddy Geens

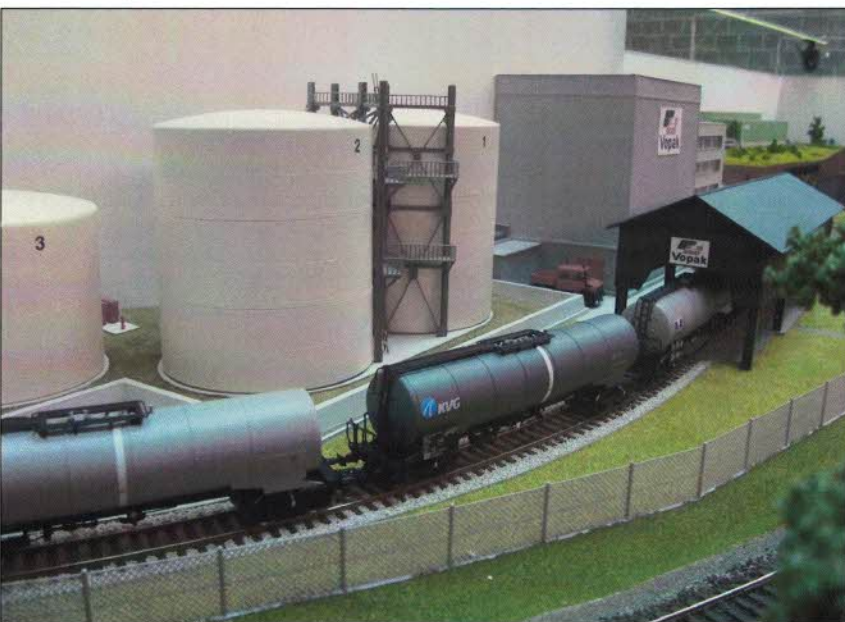


Oud-Panneberg (Industriewijk)

Door een groot aantal mobov-leden werd de voorbije maanden hard gewerkt aan een nieuwe modelbaan: Oud-Panneberg (Industriewijk). De baan kwam tijdig klaar voor de grote tentoonstelling MobExpo in Sint-Niklaas op 9 en 10 april 2016.

De zowat drie op zeven meter grote baan situeerde zich in het vlakke Vlaamse kustlandschap maar geeft momenteel eerder de sfeer weer van de havengebieden van Antwerpen, Gent, Zeebrugge of Terneuzen. De lijn is enkelsporig en bevat twee aftakkingen naar industriële sites. Zowel doorgaande goederentreinen met een realistische lengte als rangeerdiensten die de industriële sites bedienen en een beperkte reizigerdienst zorgen voor de noodzakelijke 'actie'. Het geheel speelt zich af in het modeltreintijdperk VI, zeg maar vanaf 2005. De lijn is dynamisch opgezet dankzij de ruime boog die er in ligt.

De naam Oud-Panneberg werd niet zomaar uit de lucht gegrepen maar verwijst naar de recuperatie van de modulebakken die afkomstig zijn van de vroegere mobov-baan 'De Panne'. En aangezien De Panne aan de kust ligt en we daar bergachtige duinen vinden, stond de naam vlug vast.



Advertentie van de firma FERIVAN.



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

Het belangrijkste op een modeltreinbaan wordt uiteraard gevormd door de sporen. Op het zichtbare gedeelte werden code 75-sporen en wissels van het Britse merk Peco gebruikt. Van Conrad komen de wisselaandrijvingen. De ballast tussen de sporen stamt van Woodland Scenics, Anita Decor en GPP.

In het niet voor het publiek zichtbare gedeelte, het opstelstation of fiddle yard, werden sporen en wissels van het merk Roco in code 100 aangewend.

Ook de wisselaandrijvingen stammen origineel van Roco en werden klassiek bovengronds aangebracht maar dan wel gepolariseerd.

Een modelbaan zonder aankleding lijkt nergens op. Daarom werd strooisel van Woodland Scenics gebruikt en werden er bomen en struiken van het merk Heki geplant.

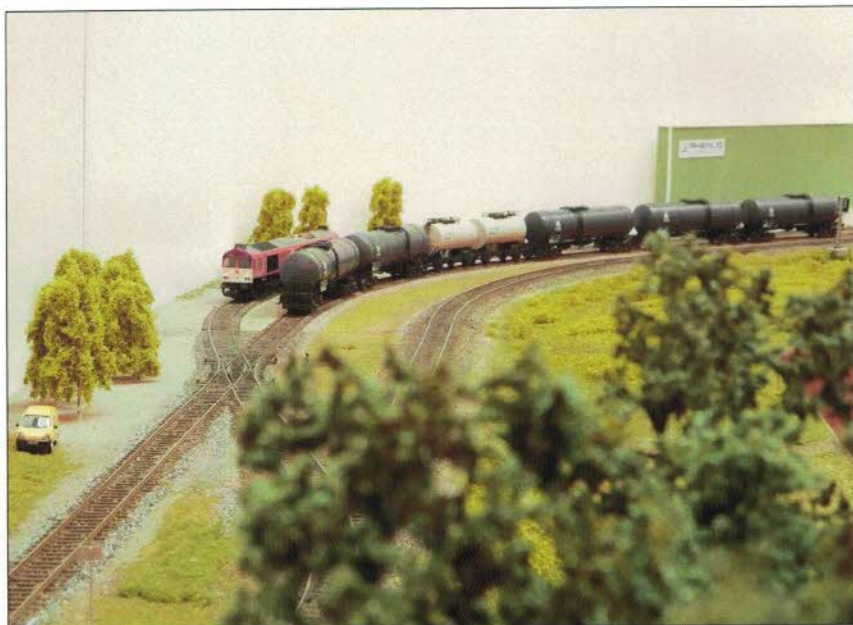
De gebouwen werden gemaakt door middel van pluimkarton. Het kantoorgebouw en de productie-eenheid werden bekleefd met gewoon grijs karton en daarna geschilderd. De grote groene magazijnhal bestaat uit een basis van pluimkarton waarop plastic golfplaat werd gekleefd. Het afdak boven de vul- en losinstallatie voor ketelwagens werd volledig uit plastic platen en profielen gemaakt. Verfijningen zoals de randen werden gevonden bij de plastic strips van onder meer Evergreen.

De schilderwerken gebeurden met de acrylverven van Vallejo en Revell en hier en daar ook met de klassieke Humbrolverfjes. Het verwerken van de nu nog wat te nieuw uitziende gebouwen zal gebeuren met pigment-poeders via de dry-brush methode.

De baan wordt verlicht door middel van LED-strippen in een aluminium profiel dat boven de baan gemonteerd werd aan galgen die tevens de achtergrond uit witte MDF-plaat vasthouden.

Een dikke proficiat aan al de vaste bouwers en losse medewerkers aan deze baan die in oktober terug te bewonderen zal zijn op de Grote Modelspoor Expo in Leuven. Dank ook aan de fotografen van bijgaande opnames.

Freddy Geens





De strijkplankbaan "Arrêt Chez Jules"

Door de organisatoren van de MobExpo in Sint-Niklaas werd een "Strijkplankwedstrijd" georganiseerd. Verenigingen konden op een echte strijkplank een tafereel opbouwen en het geheel laten meestrijden in het kader van een wedstrijd.

Door mobov werd een Ardens landschap, gesitueerd rond de tramhalte aan de Friterie Chez Jules opgebouwd en gepresenteerd tijdens de tentoonstelling.

De analoog bestuurd tram pendelt automatisch van onder de spoorbrug naar de halte vooraan rechts of achter de spoordijk. Door het verleggen van het enige wissel kan met twee trams afgewisseld gereden worden. Op de tramsporen in de schaalgrootte HOm (het spoormateriaal is van de firma Peco) kan evenwel ook digitaal

worden gereden. Het korte treinspoor werd gelegd met Märklin K-rails. Een (korte) trein kan zowel analoog als digitaal en zowel met gelijk- als wisselstroom worden aangestuurd. De bomen werden gemaakt van zeeschuim (een struik met takjes in een zeer fijne structuur) en de begroeiing komt van de firma's Noch en Heki. Bijzondere aantrekkingspolen op de "Arrêt Chez Jules" vormen de groep fotografen (zeker een VeBOV-uitstap!) met flietsende camera's en de brandweerwagen met blauwlicht. Met hartelijke dank aan de bouwers van en aan "Chez Jules" en gefeliciteerd met het prachtige resultaat!

Freddy Geens



