

# VeBOV-REVUE

kwartaalblad voor spoor-, tram- en bus hobbyisten

met actualiteiten, geschiedenis, techniek en verenigingsnieuws



Eerste jaargang Nr. 2014-1

Januari - Februari - Maart



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

**Verantwoordelijk uitgever:** Eddy Cassiers, Voorzitter VeBOV vzw  
**Secretariaat:** Jan Vandecandelaere, Vredestraat 21, 8750 Wingene  
**Redactie, vaste medewerkers:** Eddy Cassiers, Luc Couscheir, Erik Heylen  
**Vormgeving:** Erik Heylen, Eddy Goens  
**Verzending:** Editoo bvba

Overname van gegevens is toegestaan mits bronvermelding.

Reproductie van artikelen 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 artikelen.

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

Algemene informatie over onze vereniging is te vinden op het webadres: [www.vebov.be](http://www.vebov.be)

Voor de toevallige lezer van VeBOV-Revue of deelnemer aan één van onze uitstappen: indien U belangstelling betoont voor VeBOV en VeBOV-Revue voortaan rechtstreeks thuis wenst te ontvangen, volstaat het om Uw persoons- 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 2014:** België 23 €, andere landen 27 €

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
Spoorwegen	4
MIVB	7
Kort Nieuws De Lijn	9
De Belgische oorlogsspoorlijnen 1914-1918	15
Eentje tot HOrumst a.u.b.	17
150 Jaar Tram in de Haaglanden	21
Verslag ALV 2014	22

### Werken mee aan dit nummer:

Raf Bonte  
Eddy Cassiers  
Luc Couscheir  
Eddy Goens  
Erik Heylen  
Noël Suys  
Jan Vandecandelaere  
Stephen Van den Brande  
Ronny Van Hée  
Walter Weyt

---

Afsluitdatum voor redactionele bijdragen volgend nummer: **15 mei 2014**



## VERENIGINGSNIEUWS

### Vaarwel en Welkom

Trouwe leden en aandachtige lezers van het tijdschrift weten het al langer: 2014 is voor VeBOV een bijzonder jaar. Vooreerst is er een belangrijke wisseling in het bestuur van de vereniging. U kon het al lezen in de nieuwjaarsboodschap van onze voorzitter (zie RR 2013/4, p. 3).

Vanaf dit jaar zal Luc Couscheir de fakkel van het voorzitterschap overdragen aan Eddy Cassiers, voorheen al als ondervoorzitter in het bestuur actief. Wij wensen Luc dan ook het allerbeste voor zijn verdere privéleven en als lid van VeBOV en bedanken hem nogmaals voor zijn jarenlange inzet als bestuurder en voorzitter van onze vereniging.

Op de Algemene Ledenvergadering van 15 februari konden wij tevens Eddy Goens als nieuw bestuurslid verwelkomen. U vindt het verslag van deze Algemene Ledenvergadering overigens volledig terug op de bladzijden 22 en 23 van dit nummer.

Bijna naadloos komen we hiermee op het tijdschrift zelf terecht! Inderdaad, het exemplaar dat u nu in handen hebt is het eerste nummer met de nieuwe naam VeBOV-REVUE! Met deze naamswijziging willen we niet enkel het tijdschrift openstellen voor andere vormen van openbaar vervoer, lees: bus, we willen ook een paar eerste stappen zetten naar een modernisering van het tijdschrift en met uitbreiding zelfs van de vereniging!

Uiteraard zijn wij benieuwd naar uw talrijke reacties.

Overigens gingen we dit jaar voor onze maandelijkse bijeenkomsten al van start op een nieuwe, gezellige locatie die blijkbaar gesmaakt wordt door onze leden gelet op de talrijke opkomst van uwentwege!

### En de winnaar is...

Naar aanleiding van onze jaarlijkse wedstrijd "wie-betaalt-als-eerste-op-een-correcte-ma-nier-zijn-lid-geld" verheugt het ons om de heer René D'hont uit Landen (lidnummer 57) als winnaar te kunnen aanduiden en deze persoon het lidgeld voor 2014 gratis aan te bieden! Alstublieft! Proficiat! (persoonsgegevens vermeld met toestemming van de betrokkene).

### Lidkaarten

Wanneer u dit leest zou u reeds uw nieuwe lidkaart voor 2014 per afzonderlijk schrijven moeten hebben ontvangen.

### Voorjaarsuitstap

Op zaterdag **17 mei 2014** organiseren wij onze voorjaarsuitstap naar Nederland. In de voormiddag voorzien we een bezoek aan de miniatuurstad MiniWorld (RailZ) in Rotterdam en in de namiddag worden we in Den Haag ontvangen bij het Haagse Openbaar Vervoer Museum voor een bezoek aan het HOVM en een tramrit met de PCC's 1022 en 1210. Het bezoek kadert in de viering van 150 Jaar Tram in de Haaglanden.

Ondertussen ontvang u ook een persoonlijke uitnodiging met meer informatie over deelname aan deze uitstap. Tijdig inschrijven is de boodschap.

### Kalender

Als bijzonderheid vind u in dit eerste nummer van VeBOV-Revue een uitneembare kalender met daarop de data van onze bijeenkomsten en de uitstap, om niet te vergeten, dus!

### Maandelijks bijeenkomsten

Onze maandelijkse bijeenkomsten gaan voortaan door in de Parochielokalen St. Michiel, gelegen in de Cuylytsstraat 22A te 2018 Antwerpen (Zuid). Dit is geen openbaar gebouw, u drukt op de belknop "parochielokalen" en er wordt voor u geopend. In 2014 verwachten we u nog op vrijdag 25/4, 23/5, 27/6, 26/9, 24/10, 28/11 en **19/12**.

U vindt er een gezellige sfeer bij een hapje en een drankje en de mogelijkheid om te praten en uiteraard om van onze projecties te genieten:

- 25 april 2014: Eddy Cassiers neemt u mee naar telkens een smalspoorlijn in Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland.
- 23 mei 2014: Ronny Van Hée brengt ons naar het zuiden, naar Innsbruck en Zuid-Tirol.
- 27 juni 2014: Eddy Cassiers blikt terug op Den Haag in de jaren tachtig met veel PCC's en museumwagens.

### Agenda

Zaterdag 17 mei 2014: VeBOV uitstap.

Hierover leest u elders meer!

Dit jaar bestaat het openbaar vervoer in Den Haag zo'n 150 jaar. Voor die gelegenheid worden er deze zomer en najaar meerdere speciale tramritten gereden:

Zaterdag 14 juni in Scheveningen, zaterdag 24 augustus PCC dag in het HOVM, zondag 31 augustus antiekdagen, zaterdag 13 september Open Monumentendag, op zaterdag 27 september een avondrit, zondag 28 september themadag werkwagens en op zaterdag 18 oktober bijzondere ritten op sneltramlijn 11.

Ook Koning Willem-Alexander zou een tramritje komen maken maar het Hof kon ons nog geen datum bevestigen (mogelijk op zaterdag 5 of 12 juli).

*Foto voorpagina: De Lijn PCC 7001 staat symbool voor de verschillende wijzigingen die VeBOV en het tijdschrift dit jaar ondergaan! Tegelijkertijd verwijst hij met zijn crème jasje specifiek naar de liefhebbers en daarmee ook naar onze hobby en onze leden! Borgerhout Gitschotellei, 8 april 2013. Foto: ©Eddy Goens.*

*Foto achterpagina bovenaan: De zogenaamde "Intramuros" lijnen A, B, C en D, bedienen gratis de historische binnenstad van Mons en dit van maandag tot en met zaterdag tussen 7 en 21 uur. TEC autobus 3927 van het type Mercedes Cito op de Grand Place van Mons, op 22 januari 2014 gefotografeerd door Raf Bonte.*

*Foto achterpagina onderaan: De IC dienst Antwerpen-Oostende wordt voornamelijk gereden met I11-stammen ingesloten door twee locomotieven reeks 27. De I11-rijtuigen worden aangevuld met enkele exemplaren I10. Op onze foto bevinden zich er twee achteraan de trein. Lijn 50 wordt tussen Gent en Brugge uitgebreid van 2 naar 4 sporen waarbij ook de laatste overwegen worden afgeschaft. Wanneer de werkzaamheden Beernem bereiken zal ook het oude stationsgebouw worden afgebroken. Raf Bonte legde het nog vast voor onze foto op 20 december 2013.*



## EXPLOITATIE

### Eurostar

Eurostar, de maatschappij die de HST-verbindingen tussen Brussel of Paris naar London exploiteert kan voor het voorbije jaar met goede cijfers uitpakken. Voor de eerste keer in zijn 20-jarig bestaan werd de kaap van 10 miljoen vervoerde reizigers per jaar overschreden. Maar het was toch maar op het nippertje. De 10 miljoenste reiziger deed de tocht door de Kanaaltunnel op 30 december 2013.

In 2012 werden er 9,9 miljoen reizigers vervoerd.

Brussel – London neemt hiervan ongeveer een derde voor zijn rekening. Op werkdagen rijden er 9 treinen tussen beide steden. Tussen Paris-Nord en London rijden op werkdagen 20 treinen.

In het zomerseizoen rijden er bijkomende treinen naar een bekend pretpark nabij Marne-la-Vallée en Avignon in Zuid-Frankrijk. In de wintermaanden gaat het in de richting van de skigebieden bij Bourg-Saint-Maurice.

Eurostar heeft tien 20-delige Velaro e320 motorstellen besteld bij het Duitse Siemens. Deze nieuwe stellen zijn bedoeld om vanaf 2016 te worden ingezet op de verbinding tussen London via Brussel naar Amsterdam.

Eurostar is een zelfstandige spoorwegmaatschappij waarvan onze NMBS 5% van de aandelen bezit. De overige 95% zijn in handen van de Franse en de Engelse spoorwegen. Het verhaal van Eurostar begon op 14 november 1994, na de opening van de Kanaaltunnel. Na vele jaren verlies werd dit de jongste jaren omgebogen naar winst.

### Thalys

Op werkdagen werd het aantal ritten tussen Amsterdam en Brussel verhoogd van 9 naar 12. Het eerste vertrek uit Brussel is om 6u18 met de trein afkomstig uit Paris.

### Internationale treinen

De twee overgebleven “gewone” internationale treinen van Brussel naar Zwitserland hebben nu Basel als bestemming. Vroeger reden ze nog verder tot Zürich. De treinen zijn samengesteld uit Belgische I6 of I10 rijkuitgen.

### Benelux

Na het Fyra-debacle werd de oude Benelux grotendeels terug in ere hersteld. Het aantal ritten is vermeerderd tot 12 per dag. Nochtans heeft dit ook zijn invloed op de binnenlandse treindienst (zie hierna).

### Binnenland

De heropstanding van de Benelux heeft vooral gevolgen voor de treindiensten op lijn 12 en 25. De Benelux gaat in België voortaan als IC-Z door het leven.

De IC-Z rijdt nu ook in de weekends terug tot Brussel-Zuid. In de dienstregeling is hij ongeveer 20 minuten verschoven en de rijtijd werd verlengd met 10 minuten.

De L-treindienst Roosendaal – Antwerpen – Mechelen – Nationale Luchthaven werd tijdens de weekends aangepast. Voor de Benelux is dat op weekdagen, zodat deze in Kapellen de L-trein niet meer voorbijsteekt. De L-trein moest voorheen uitwijken, met alle mogelijke negatieve

gevolgen vandiën. De L-trein werd een half uur opgeschoven zodat de hinder wegvalt. Een nadeel van al dat verschuiven is dat de gunstige overstapmogelijkheid in Antwerpen, Berchem of Mechelen is weggefallen. Ook de andere treindiensten naar en van de Luchthaven werden aangepast.

Op de IC-G verbinding Antwerpen-Oostende vervallen tijdens de weekends de stilstanden in Beveren en Aalter.

In Beveren stopt dan de IC-C Antwerpen – Gent – Lille en in Aalter de IC-E Genk/Liège – Brussel – Gent – Brugge – Knokke/Blankenberge.

De heropening van de stopplaats Hamont op lijn 15 is uitgesteld tot maandag 7 april 2014. Tot bij het ingaan van de volgende wijziging van de dienstregeling in december 2014 zal ze ondertussen enkel bediend worden in de spitsuren, op weekdagen. Tijdens de ochtendspits rijden er 3 treinen vanuit Neerpelt, 's avonds 2 in de andere richting. De “studententrein” naar Leuven, op zondagavond, zou ook vanuit Hamont vertrekken.

### Tarieven

Op 1 februari 2014 werden de NMBS tarieven aangepast. De verhoging bedraagt ongeveer 1,5%. Zo stijgt het minimum tarief voor een enkel biljet met 20 cent naar 2 €.

Wat echter wel veel duurder wordt is de diabolotoeslag voor reizigers met vertrek of aankomst Brussel-Nationale Luchthaven. Die gaat van 4,44 € naar 5,07 €, een stijging van 14%. Als reden stellen de NMBS en Infrabel contractueel gebonden te zijn om hun verplichtingen ten opzichte van de bouwheer Northern-Diablo NV te voldoen. Northern-Diablo NV zorgde voor de bouw van de 3,3 km lange verbinding tussen lijn 25N en het station onder de luchthaven, via een PPS-contract. Helaas bleef het vervoerde aantal reizigers achter op het voorziene aantal en bleef steken op 89%. Met de nieuwe toeslag hoopt de NMBS aan haar verplichtingen te voldoen. Indien het financieel evenwicht in 2018 niet bereikt wordt zou Northern-Diablo NV contractueel het volledige bedrag kunnen opeisen. De normale afbetalingstermijn is 35 jaar. Het totale bedrag voor de bouw was 678 miljoen € waarvan Northern-Diablo NV er zelf 290 miljoen € in investeerde. In 2013 vervoerde de NMBS 3,6 miljoen reizigers naar het station Luchthaven.

Dit kwam neer op 19% van alle vliegtuigreizigers. Men schat dat er 75% van de reizigers het station passeerden maar niet op- of afstapten. Op treinen die de Nossegemboog (Leuven) berijden daalde het gebruik zelfs lichtjes. Voor de treinen via de Diabolo-verbinding naar Antwerpen (die maar pas in juni 2012 opende) is er slechts een geringe stijging maar zeker niet de significante toename die verwacht werd.

De toeslag is enkel verschuldigd door reizigers die het station Luchthaven betreden of verlaten, dus niet voor doorreizende of overstappende reizigers.

Men hoopt bij de NMBS op een stijging van het aantal reizigers in 2015, wanneer de nieuwe spoorlijn via de Schuman – Kunst-Wettunnel in dienst komt. De Benelux gaat ook via de Nationale Luchthaven rijden, wat zal resulteren in extra reistijd.

*N.v.d.r.: de autobusdienst tussen Antwerpen en de Luchthaven blijft nog altijd in dienst, zonder toeslag.*



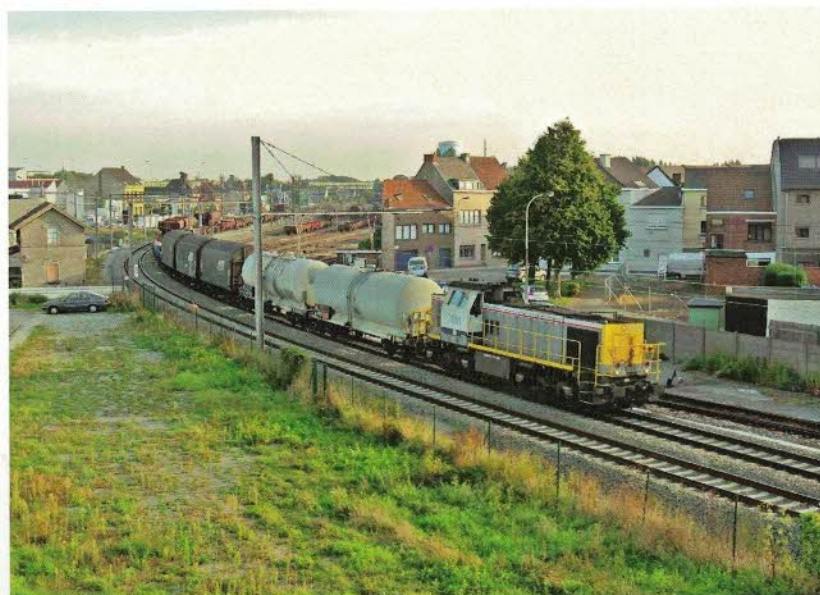


### Y Gentbrugge - CW Gentbrugge

De verbindingsbocht ter hoogte van Gentbrugge is een stukje spoor dat het station van Gentbrugge (Lijn 59) verbindt met Merelbeke (Lijn 50).

De bocht wordt vaak gebruikt door losse loc's die pendelen tussen Gent Dampoort (en Gent Zeehaven) en de stelplaats van Merelbeke. Ook cargo's nemen deze bocht wanneer zij via lijn 53 naar Antwerpen of Montzen willen sporen.

Het leuke aan deze bocht is dat de CW van Gentbrugge er gevestigd is. Je hebt er heel mooie spoorse taferelen waaronder ook nog een oude baanwachterswoning. Stephen Van den Brande ging daar een kijkje nemen op 3 oktober 2013.



*De 1317 (91 88 0130 170-9 B-BLX) is op weg met een staaltrein Gent-Genk. Hij passeert hier de CW Gentbrugge in de verbindingsboog tussen Gentbrugge en Merelbeke.*

*De 7861 (92 88 0077 161-2 B-BLX) was de locomotief die de bediening deed van de CW Gentbrugge die dag. Achter de loc zien we 2 tankwagens die bedoeld zijn om de tankinstallaties van Merelbeke te bevoorraden. Alle wagons die volgen zijn bestemd voor de CW. Achter de derde staalwagon merken we een blauwe wagon op. Dit is een rongenwagon van de Poolse PKP.*

*Waarschijnlijk zal het goedkoper zijn om deze hier te laten herstellen...*



*De CW Gentbrugge beschikt over een rangeerloc uit de reeks 91 waarmee zij hun rangeerwerk doen. Als de bedieningstrein er aan komt wordt de 91 even uit de weg gezet. De locomotief van deze bedieningstrein (meestal een uit de reeks 77) trekt de beschadigde wagons binnen vanuit Merelbeke. Wanneer deze trein te lang is worden enkele in de bundel ernaast geplaatst. Daarna worden de herstelde wagons (die zich meestal op de meest rechte sporen bevinden) opgeduwd tot in Merelbeke. Als dit hele proces achter de rug is kan de 91 beginnen met sorteren van de beschadigde wagons. Op de foto zien we de 7861 naast de 9150 staan. De wagons zullen niet veel verder geduwd worden, dat is werk voor de 91!*



*Sinds begin februari wordt overdag het eindpunt van tramlijn 2 verplaatst van Merksem Keizershoek naar de recent in dienst gestelde keerlus via de Frans de l'Arbrelaan. Het rechterspoor waarop de tram staat is tevens het oude doorgaande spoor naar Merksem dat thans de enkelsporige lus vormt terug in de richting stad of PAL. Het linkerspoor is buiten dienst en bezit al geen bovenleiding meer. Hier reed voor het laatst een tram op 31 augustus 2013 (zie ook RR 2013/3).*

*Hermelijn 7226 wacht op zijn vertrek naar Hoboken, 3 februari 2014. Foto: Eddy Cassiers.*



*In Gent zijn omvangrijke werken gestart in het kader van de verlenging naar Zwijnaarde Dorp en de ontsluiting van het Universitair Ziekenhuis. Vooral de omgeving van het huidige eindpunt Zwijnaardebrug van de huidige lijn 4 zal de komende maanden drastisch gaan veranderen.*

*We zien hier Hermelijn 6306 in de De Pintelaan nabij het terrein van het U.Z. Foto genomen op 15 februari 2014 door Stephen Van den Brande.*



*Binnen afzienbare tijd zullen we weer een typisch stukje buurtspoorweg moeten missen. Het traject van de kusttram zal in de loop van 2014-2015 worden verlegd uit de dorpskern van Lombardsijde naar de kustweg.*

*De 6043 op weg naar Nieuwpoort en De Panne nog tijdens de doortocht van Lombardsijde op 13 november 2013. Foto: Raf Bonte.*







## MIVB

Op 10 maart 2014 wijzigde opnieuw een gedeelte van het Brusselse tramnet.

Lijn 51 bedient niet langer de Heizel maar wordt vanaf de De Greeflaan via lijn 93 verlegd naar Stadion.

Tramlijn 62 wordt vanaf Weldoeners via de lijnen 25 en 93 verlengd naar het Kerkhof van Jette. Op 22 april zal lijn 62 nog verder worden doorgetrokken naar Eurocontrol (NAVO). Bovendien worden alle spitsdiensten van lijnen 51 en 81 respectievelijk verlengd naar Stadion en Marius Renard (geen doorstreepte diensten meer).

Lijnen 3, 4 en 7 worden nu geheel uitgerust met 4000-en, betere zaterdagdiensten voor deze lijnen alsmede voor lijn 25.

Lijn 92 wordt nu met 3000-en gereden.

Lijn 93 wordt geheel met 7700-en gereden waardoor enkele gele exemplaren opnieuw op het net verschenen en dit voor het eerst sinds oktober vorig jaar.

De lijnfilm 51 STADION is nog niet beschikbaar, daarom wordt tijdelijk onder film 51/ KERKHOF VAN JETTE en een voorzetplaat STADION gereden.

Tekst en foto's: Raf Bonte.

*Hier verdween tramlijn 51 op 10 maart 2014. Niet alleen het Atomium, maar ook het witte gebouw zichtbaar boven de tram, zijn erfenissen van Expo '58. Het Sint-Lambertusplein was toentertijd een groot knooppunt van diverse tram- en buslijnen van de MIVB en de NMVB. We zien de 4028 op lijn 7 en de 7910 op lijn 51, St. Lambertus, 26 februari 2014.*

*De sinds 10 maart jongstleden naar het Kerkhof van Jette verlengde lijn 62. We zien hier de 2014 en de 2004 in de nabijheid van de "nieuwe", maar slechts tijdelijke, terminus. 12 maart 2014.*

*Lijn 51 werd op diezelfde 10 maart 2014 verlengd naar het Stadion.*

*In afwachting van de aanpassing van de lijnfilms rijdt men tijdelijk onder 51/ met een voorzetbord STADION. De 7751 op de foto vervangt bovendien een niet beschikbare 7900. Kerkhof van Jette, 12 maart 2014.*



## SPOORWEGEN MATERIEEL

### TBL1+

Behalve op de bij Angel-Trains geleasede TRAXX-locs is nu al het overige NMBS tractiematerieel uitgerust met het TBL1+ veiligheidssysteem. De andere operatoren gaan de volgende jaren hun tractiematerieel voorzien van ETCS1 beveiliging.

### Reeks 20

Einde 2013 reden deze 6-assers hun laatste ritten op de lijnen 161/162 tussen Brussel en Luxembourg. Ze werden de laatste maanden enkel nog ingezet ter vervanging van één of andere defecte loc van de reeks 13. De 2001, 2003 en 2005 waren de laatste 3 locs die nog als uiterste reserve inzetbaar waren. Op 31 december 2013 viel de trieste eer te beurt aan de 2003 om nog 2 IC-treinen over en weer te slepen tussen Brussel-Zuid en het Groot-Hertogdom. De ultieme dienst was het overbrengen van de lege rijtuigen van IC 2116 van Luxembourg en Arlon. Daarna werd de locomotief afgesteld aan de werkplaats Stockem (bij Arlon). De 25 locs van de reeks 20 hadden een vermogen van 5150 KW en waren geschikt voor snelheden tot 160 km/uur. Ze werden in 1975 gebouwd door La Brugeoise & Nivelles te Brugge voor het mechanisch gedeelte en het elektrisch gedeelte was afkomstig van ACEC uit Charleroi. In de eerste jaren dat zij in dienst waren, traden er veelvuldig defecten en storingsen op. Soms waren er maar 3 van de 25 stuks in dienst. Het waren wel de eerste 6-assige elektrische locomotieven met groot vermogen op het NMBS-net. Naderhand verbeterde wel hun betrouwbaarheid.

### De klassieke Bordeaux tweetjes

Ter aanvulling van ons bericht in RR 2013/4 nog wat bijkomende informatie. De laatste inzet reed het stel 204 op 5 november 2013 als L-trein naar Arlon. Daarna werd het afgesteld in Stockem. De 204 maakte deel uit van de 120 motorstellen AM62, AM63 en AM65. Ze droegen de nummers 151 – 250 voor de AM62/63 en 251 – 270 voor de AM65. Deze laatste reeks was herkenbaar aan de afwijkend tegenover de andere stellen, horizontaal geplaatste fronten en sluitlichten. Ze ontwikkelden een vermogen van 620 KW en mochten 130 km/uur rijden. De laatste buiten dienst gestelde tweetjes waren 52 jaar oud en kregen dan ook het beveiligingssysteem TBL1+ niet meer ingebouwd. Ook definitief buiten dienst zijn de 6 ex-SABENA-stellen 595-600. Deze ontwikkelden een vermogen van 680 KW en mochten 140 km/uur rijden. De laatste inzet was weggelegd voor stel 598 op 3 oktober 2013. De NMBS-Holding heeft beslist om de stellen 204 en 600 te bewaren en deze tentoon te stellen in het toekomstige spoorwegmuseum.

De motorstellen van de reeksen AM66, 70, 73, 74, 78 en 79 met nummers tussen 601 en 782 (min al de ondertussen gesneuvelde of omgenummerde exemplaren) zijn inmiddels overschilderd in het grijs of blauw. Ze kregen dan ook het TBL1+ beveiligingssysteem ingebouwd. Met de instroom van de nieuwe Desiro's is hun einde nu ook stilaan te verwachten. Enkel de 40 voor het GEN-Brussel verbouwde stellen blijven dan nog rijden. Overigens blijkt dat enkel theorie, want het Brusselse GEN-net schijnt zich over het hele Belgische grondgebied uit te strekken.

### Reeks 800

Na een jarenlang verblijf in de CW maakte vierdelig stel 805 een proefrit waarbij het voorzien werd van de nu gebruikelijke kleurstelling grijs met gele fronten. Of de rest van deze reeks 801 – 844 ook deze behandeling krijgt is, gelet op de lopende leveringen, nog onzeker.

### Desiro's

Op het einde van 2013 waren er al 185 van de in totaal 305 bestelde stellen geleverd. Van de reeks 08000 (3000 volt) was men al gevorderd tot stel 08122 en van de reeks 08500 (tweespanning) waren dat er toen al 63. In theorie zijn de eerste 95 besteld voor inzet op het Brusselse GEN-net, maar naar (goede?) Belgische traditie ziet men ze zowat overal rijden. Niet enkel in L-treindiensten waarvoor ze eigenlijk bedoeld zijn, maar veelvuldig ook in IC-diensten, onder andere op de IC-I lijn Antwerpen – Brussel – Charleroi. Ze zijn ook al opgemerkt op L-treinen tussen Liège en Namur.

### M6 Dubbeldekkers

Met het ingaan van de nieuwe dienstregeling van 15 december 2013, zijn de eerste treinen samengesteld met M6 dubbeldekkers die geschikt zijn voor 200 km/uur, op de IC-A Oostende – Eupen in dienst gesteld. Normaal rijden de treinen met 9 rijtuigen met aan elke zijde een locomotief van de reeks 18 of 19. De snelheid van 200 km/uur wordt enkel gehaald op de L2 tussen Leuven en Ans. Al spoedig klaagden de reizigers van de bovenverdieping over het schommelen van de rijtuigen waarop de NMBS besliste om de maximum snelheid naar 170 km/uur te verlagen. Zij gaat nu op zoek naar de oorzaak en zal de rijtuigen aanpassen. De 60 M6-en geschikt voor de hoge snelheid zijn herkenbaar aan het grote "B" logo met daarnaast "200".

Zie hiervoor ook de foto's in RR 2013/4, bladzijde 5.

### Nieuwe Dubbeldekkers

De NMBS gaat dit jaar een reuzenbestelling plaatsen voor liefst 3000 nieuwe dubbeldekrijtuigen, goed voor 145000 zitplaatsen om zodoende de te verwachten stijging van de reizigersaantallen te kunnen opvangen.

Er worden vier verschillende types besteld:

- Bmx: gemotoriseerde stuurstand rijtuigen 2<sup>e</sup> klasse
- B: rijtuigen 2<sup>e</sup> klasse
- AB: rijtuigen gemengd 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> klasse
- BDx: stuurstand rijtuigen 2<sup>e</sup> klasse, met bagageafdeling

De rijtuigen zullen geschikt zijn voor 200 km/uur en voor twee spanningen. Men zou hiermee 4 of 6-delige stellen vormen. Als alles volgens planning verloopt, zouden de laatste rijtuigen in 2025 geleverd worden. De bestelling is begroot rond 3 miljard €.

### I10 en I11 rijtuigen

De 2 vrijgekomen rijtuigstammen (24 rijtuigen) I-10 en I-11, afkomstig van de IC-A Oostende – Eupen, rijden nu de IC-relatie Antwerpen Centraal – Oostende. De rijtuigstammen worden geslept of geduwd door een loc van de reeks 18.



## DE LIJN

### SNELTRAM LIMBURG

De gemeenteraad van Maastricht heeft op 18 februari 2014 het licht definitief op groen gezet voor de realisatie van de sneltramverbinding Maastricht en Hasselt – lijn 1 van het langverwachte tramnet in Limburg. De ditmaal voorziene openingsdatum is nu 2018; volgens eerdere schattingen had de tram reeds in 2012 moeten rijden. De tram zou in 30 minuten beide stadscentra moeten verbinden.

Tegelijk met de principiële beslissing heeft de gemeenteraad van Maastricht meteen ook het tracé op Nederlands grondgebied vastgelegd over de Maasboulevard met het Centraal Station als eindpunt. Aangezien het grootste deel van het traject in België ligt, wordt het grootste deel van de kosten door Vlaanderen en De Lijn betaald.

Volgens De Lijn kan in 2015 gestart worden met de infrastructuurwerken. De sneltram krijgt in totaal dertien haltes: tien in Vlaanderen en drie in Nederland.

Op Belgisch grondgebied:

- Hasselt Spoorwegstation
- Hasselt Kanaalkom
- Hasselt Kolonel Dusartplein
- Hasselt Provinciehuis
- Hasselt Campus Universitair Hospitaal
- Diepenbeek
- Beverst
- Munsterbilzen
- Eigenbilzen
- Lanaken

Op Nederlands grondgebied:

- Maastricht Belvédère
- Maastricht Centrum (Markt)
- Maastricht Station N.S.

De totale lengte van de lijn zou 32 km bedragen en wordt in normaalspoor aangelegd.

De lijn Hasselt-Maastricht past in het Spartacusplan dat nog in twee andere tramlijnen voorziet: van Hasselt naar Maasmechelen en van Hasselt naar Noord-Limburg, maar voorlopig ligt enkel het tracé van de lijn Hasselt-Maastricht helemaal vast.

*N.v.d.r.: In het artikel verschenen in ons vorig nummer 2013/4, blz. 14, maakten we bij de provincie Limburg een verwijzing naar het "SALK<sup>2</sup>" reconversieprogramma. Deze afkorting staat voluit voor: Strategisch Actieplan Limburg in het Kwadraat. Dat is hiermee dan ook weer verduidelijkt voor alle lezers...*

### OOST-VLAANDEREN

Goed nieuws ook uit Gent, waar zowel het stadsbestuur als De Lijn 2014 tot het 'Jaar van de Tram' hebben uitgeroepen! Men wil volledig voor het openbaar vervoer gaan. Wat mogen we dan zoal verwachten uit de Arteveldestad?

## TWEE VERLENGINGEN...

### - Lijnen 21/22

Een eerste project, waarvoor de werken overigens reeds in september gestart zijn (zie ook RR 2013/4), is de verlenging van lijn 21/22 in zuidelijke richting van Zwijnaardebrug tot in Zwijnaarde Dorp.

Nu deze werken goed en wel op kruissnelheid zijn gekomen steken ook de traditionele klachten van de buurtbewoners de kop op. Voorheen maakten we al melding van de sloopwerken langs de Heerweg-Noord. Op de Heerweg komen brede fiets- en voetpaden en worden er nieuwe rioleringen en afsluitend een nieuw wegdek aangelegd. Onlangs werd ook het kruispunt van de Heerweg met de Dorpsstraat en de Hutsepotstraat opgebroken waardoor ook de passanten hinder ondervinden.

De voornaamste klachten van de bewoners behelzen het laattijdig aankondigen van de aanvang der werken en het feit dat ze niet of nauwelijks gehoord werden over de geplande veranderingen in hun buurt. Ook het klassieke not-in-my-backyard syndroom, waarbij de tram "beter" in een andere dan de eigen straat zou rijden, dook meermaals op.

Momenteel is lijn 21/22 wegens de heraanleg van de zgn. PAG-as (Papegaaistraat, Annunciadestraat en Gebroeders Vandeveldestraat) in het centrum nog steeds opgehouden aan de Kouter en wordt de verbinding tussen het Sint-Pietersstation en Zwijnaardebrug tijdelijk verzorgd door een verlengde tramlijn 4.

### - Lijn 4

Na de terugkeer van lijn 21/22 zal lijn 4 in de toekomst evenwel niet terug beperkt worden tot het Sint-Pietersstation, maar doorrijden naar het Universitair Ziekenhuis via het traject van lijn 21/22 tot aan het kruispunt van de Galglaan en de De Pintelaan. Van daar af komt een 800m lange aftakking naar de hoofdingang van het UZ met een kopeindpunt met twee perrons. Uiteraard krijgt de tram hier een eigen bedding en worden er bij de aanleg van de sporen moderne geluids- en trillingsdempende technieken gebruikt om de rust van de patiënten te vrijwaren.

Langs de De Pintelaan, het gedeelte tussen de Galglaan en de Corneel Heymanslaan, gaan alle bomen tegen de vlakke met het oog op de uitvoering van de voorbereidende nutswerken. Zo sneuvelde een aantal Japanse kerselaars, bekend om hun roze bloesems en een prachtig decor voor tramfoto's biedend. Achteraf worden er (gelukkig) nieuwe bomen van een inheemse soort geplant.

De eigenlijke spoorwerken starten in augustus van dit jaar om in november 2015 te eindigen.

### ... EN TWEE VERTRAMMINGEN

En dan zijn er nog twee belangrijke dossiers die al jarenlang stof liggen te vergaren: de vertraming van de buslijnen 3 en 7.

### Lijn 3

Oudere VeBOV-leden zullen zich vast nog herinneren dat in 1971 (sic!), kort na de afschaffing van tramlijn 3, de bovenleiding werd weggehaald op het traject, maar... de



toenmalige redactie van het even toenmalige Trampost geloofde dat de MIVG dat deed om de lijn helemaal terug in orde te brengen. De geschiedenis heeft er helaas of gelukkig anders over beslist want het traject werd gedurende meer dan twintig jaar 'verrolleybust'. De verwachtingen van Trampost waren overigens niet uit de lucht gegrepen want de eerste PCC's droegen immers een film met de lijnen 30 en 31 die tramlijn 3 moest vervangen, maar die dus nooit gereden hebben.

De nieuwe tramlijn 3 zal lopen van Mariakerke via de Korenmarkt tot de Dampoort, maar een precieze datum is momenteel nog niet vastgesteld al kan de toestand, zo hopen we, vlug veranderen.

#### Lijn 7

Voor de vertramming van lijn 7, Kortrijksesteenweg (Sint-Denijs-Westrem) – Gent Sint-Pieters – Heuvelpoort – Zuid – Dampoort, is de timing concreter: de werken zouden volgens plan starten op 31 januari 2016 en duren tot 31 december 2020.

De nieuwe tramlijn zou 10 km lang worden en een aantal huidige buslijnen moeten vervangen.

Het traject ligt grotendeels vast maar er bestaat nog discussie over drie moeilijke passages.

Dat zijn de juiste locatie van de eindhalte op de Kortrijksesteenweg in Sint-Denijs-Westrem, de doortocht aan het Zuidpark en het kruisen van de Heuvelpoort. Vooral deze locatie blijkt een moeilijk punt. Uit een studienota blijkt dat De Lijn niet opteert voor een gewone gelijkvloerse kruising met de stadsring of dat de tram hier een tunnel in duikt. Men denkt echter meer in de richting om het autoverkeer via een tunnel te laten verlopen en de tram dus gelijkgronds blijft. De auto's rijden dan ondergronds tussen de Charles de Kerckhovelaan en de Sint-Lievenslaan. Een alternatief is het kruisen van de stadsring op twee afzonderlijke plaatsen waarbij dan op het tussenliggende gedeelte via de middenberm wordt gereden. Aan het Zuidpark bestaan ook twee mogelijkheden. Enerzijds zouden de trams langs de kant van de Rooseveltlaan rijden, of anderzijds langs de kant van de Hubert Frère-Orbanlaan. Hier liggen trouwens al tramsporen.

Naast deze tunnel moet de toekomstige lijn 7 ook langs de drukke Kortrijksesteenweg in Sint-Denijs-Westrem. Hier opteert De Lijn voor een vrije trambaan op een te creëren middenberm. Dat zou wel betekenen dat deze drukke invalsweg in elke richting een rijstrook verliest. Dit profiel wordt voorzien tot de Maaltebrug. Een alternatief is om 2x2 rijstroken te behouden, maar dan zonder parkeerstroken! De bewoners zien deze scenario's natuurlijk niet zitten. Ze vrezen niet enkel voor het verlies van hun parkeerplaatsen, maar in het geval van 2x1 rijstrook het verkeer verlopen langs sluiproutes in de plaats van de drukke N43. Inventief zijn die bewoners wel: waarom de tram niet op enkelspoor laten rijden? Dat zal dan wel moeilijk worden, want De Lijn wil 6 tot 10 passages per uur en per richting!

Voor de eindhalte van de toekomstige tramlijn valt een terminus in het centrum van Sint-Denijs-Westrem af. Ofwel wordt het op de Kortrijksesteenweg ter hoogte van de Carrefour, ofwel aan het geplande Parkbos. In dit laatste geval moet de tram dan nog over of langs een rotonde. De

bewoners opteren voor deze laatste plaats omdat er daar ook een P+R kan komen.

## ANTWERPEN

### Reclametrams

Hieronder het overzicht van de actuele reclametrams met stand 15 maart 2014. In **vet** de nieuwe reclames sinds het vorige overzichtje in RR 2013/4.

- 7006** **LEGO Film** sinds februari 2014; ex-Turkish Airlines
- 7007 in Stelplaats PAL sinds maart 2013; ex-Respecttram
- 7016** **Terre Bleue** sinds maart 2014; ex-LEE
- 7026** **Captain Morgan** sinds maart 2014; ex-Zwerfvuil
- 7029** **Captain Morgan** sinds september 2013; ex-BASE, in Stelplaats PAL sinds oktober 2013
- 7035 Omoda sinds juli 2013
- 7042 Ray-Ban sinds augustus 2013
- 7043 MNM sinds augustus 2013
- 7044 Leonidas sinds oktober 2013
- 7047 Lacoste sinds juli 2013
- 7049** **Futsal.be** sinds december 2013; ex-Omoda
- 7051 Guinness Records sinds oktober 2013
- 7053 Bompard sinds oktober 2013
- 7060** **Koekenstad** sinds februari 2014; ex-Disney Channel
- 7201 VIER TV vernieuwd sinds maart 2014
- 7203** **Laat je niet vangen.be** sinds februari 2014

### Werken Bredabaan

De laatste maanden van vorig jaar werden er reeds twee tijdelijke wisselverbindingen voorzien, één ter hoogte van het Districtshuis en één ter hoogte van de Komiteitstraat, die de trams moeten toelaten om in beide richtingen over een enkel spoor te rijden. Van 13 januari tot 3 maart werd in beide richtingen gereden over het oude spoor richting Keizershoek. Ondertussen werd het oude spoor richting stad uitgebroken en vervangen door een volledig nieuw. Van 4 tot en met 11 maart werd er opnieuw over beide sporen (in normale richting) gereden. Sinds 12 maart rijden de trams dan in beide richtingen op het nieuw gelegde spoor richting stad. Het oude spoor richting Keizershoek kwam dan voor vernieuwing aan de beurt. Het rijden over enkelspoor wordt geregeld door een intelligente seininstallatie die, afhankelijk van de detectie en de vraag, de doortocht regelt.

### Nieuwe keerlus Merksem Burgemeester Nolfplein

Sinds 21 januari werd de nieuwe keerlus in de Frans de l'Arbrelaan in gebruik genomen. In feite gaat het grotendeels om het oude spoor richting Keizershoek met een nieuwe boog t.h.v. de Bredabaan die toelaat terug te keren richting stad, Luchtbal of stelplaats PAL.

### Tramlijn 2 tijdelijk ingekort op weekdagen

Sinds de netherstructurering van 1 september 2012 kampt lijn 2 met een behoorlijk gebrek aan regelmaat. Om hieraan tegemoet te komen rijdt lijn 2 sinds 30 januari slechts tot aan de nieuwe keerlus Burgemeester Nolf en dit tussen 7 en 19 uur. Vóór 7 uur en na 19 uur wordt naar Keizershoek gereden. In de spits is er een extra buspendel voorzien.



# 2014

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	

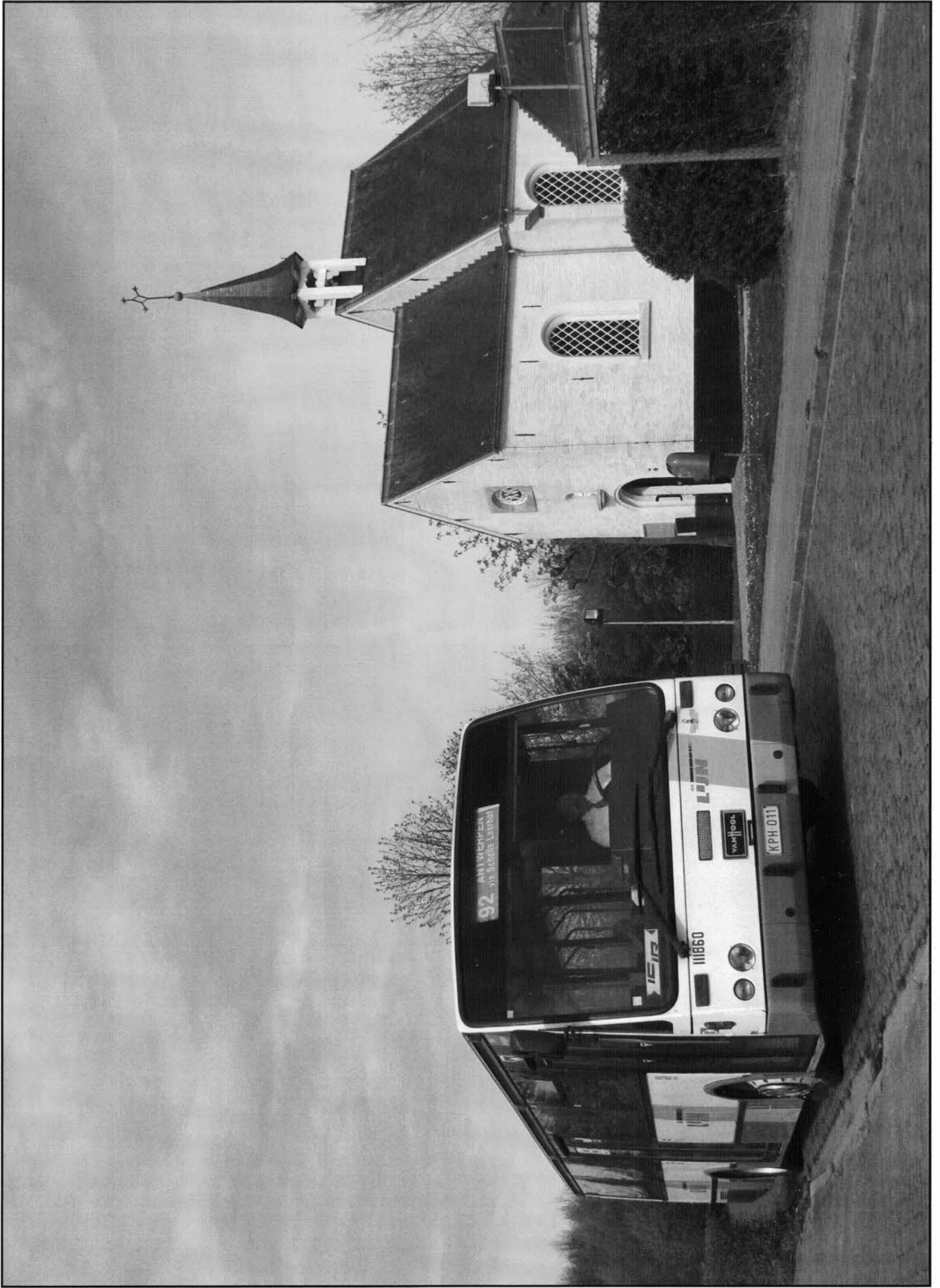
MAART						
Z	M	D	W	Do	V	Z
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

APRIL						
Z	M	D	W	Do	V	Z
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					





De Decker-Van Riet 067, VWM AB 111860, Lijn 292, Schelle Laarhof (foto Eddy Cassiers 2 april 2011)

# 2014

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						

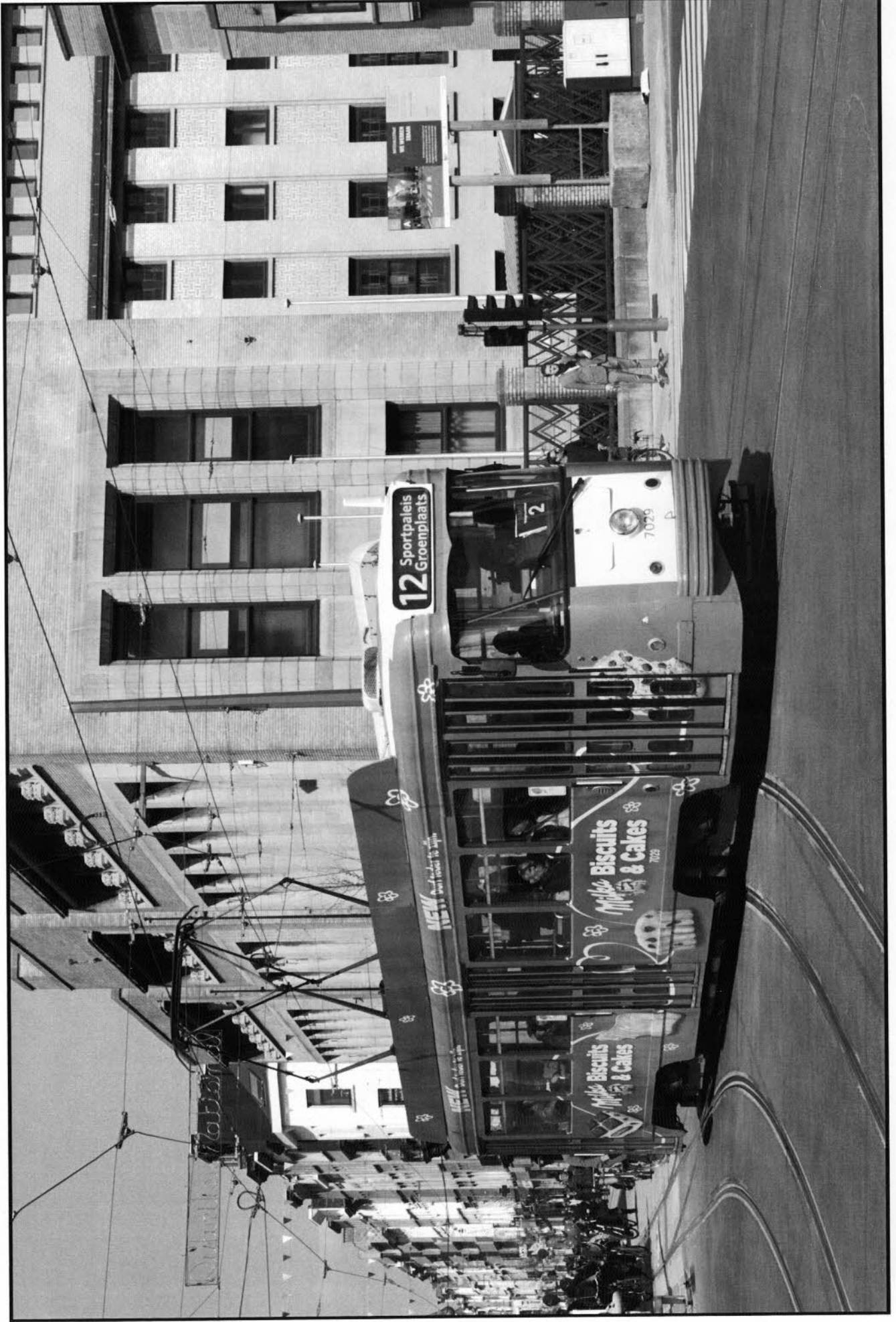
SEPTEMBER						
Z	M	D	W	Do	V	Z
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

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			





PCC 7029, Lijn 12 met verkorte rit naar keerlus Antwerpen Zuid, Antwerpen hoek Nationalestraat/Kronenburgstraat/Geuzenstraat/Volkstraat (foto Eddy Goens 21 april 2013)

## De BELGISCHE OORLOGSSPOORLIJNEN 1914-1918

Het is dit jaar 100 jaar geleden dat België betrokken werd in de Eerste Wereldoorlog, ook nog gekend als "Den Grooten Oorlog".

Ons lid en spoorvriend Noël Suys verzamelde voor de lezers welke lijnen in die jaren specifiek nieuw werden gebouwd. Hij maakte hiervoor gebruik van gegevens uit diverse spoorwegboeken en van wat er te vinden was op internet.

*N.v.d.r.: In veel gevallen liggen de betrokken spoorlijnen in de grensgebieden van de toenmalige of hedendaagse landen. Dit was zowel het geval in de Westhoek en Noord-Frankrijk, waar er toen ook nog veel Nederlands gesproken werd, als in het gebied in de omgeving van het drielandenpunt. Het ligt dan ook voor de hand dat daar ook verschillende talen gesproken werden. Om het een beetje herkenbaar te laten voor de aandachtige lezers gebruiken we dan ook de meest bekende gemeentenamen.*

WO I begon voor België met de inval van het Pruisische (Duitse) leger op 4 augustus 1914. Al snel zou blijken dat ons leger niet opgewassen was tegenover die overmacht. Al van bij de eerste dag vielen de oninneembare forten langs de Maas van Eben-Emael en Namur. De opmars vorderde snel in de richting Antwerpse haven. Het Belgische leger trok zich onder leiding van Koning Albert I terug achter de IJzer in de Westhoek. Op aanraden van een sluiswachter gaf de Koning het bevel om de sluizen van de rivier bij hoogwater te openen om op die manier de aanpalende gronden onder water te zetten. Het plan slaagde en de opmars van de vijand werd gestopt. Als bescherming diende de berm van de lijn Nieuwpoort – Diksmuide (lijn 74).

In het andere, bezette gebied, werden door de Duitsers plannen ontwikkeld om de Antwerpse haven en het Franse oorlogsfront gemakkelijker bereikbaar te maken. Al spoedig werd beslist om een aantal nieuwe spoorlijnen te maken. De lezers worden er wel op attent gemaakt dat de streek rond Sankt-Vith toen al Duits grondgebied was.

1 - Tongeren – Visé (Wezet) – Gemmenich	lijn 24
2 - Sankt-Vith – Gouvy	lijn 163
3 - (Sankt-Vith) – Born – Vielsalm	lijn 47A
4 - Muno – Carignan (Frankrijk)	lijn 163A
5 - Warneton (Waasten) – Nieuwkerke	lijn 69B

Voor de eerste vier lijnen viel de beslissing op 14 december 1914, van de laatste is geen datum bekend.

Ook het Belgische leger liet een spoorlijn aanleggen van Adinkerke (nu De Panne) naar Poperinge, lijn 76. Bij Adinkerke werd een belangrijke laad- en losplaats gebouwd. In het vrije gebied werden er door het Belgische en Engelse leger ook 2 buurtspoorweglijnen gebouwd. Een eerste liep van Watou naar het Franse Herzele als aftakking van de lijn Poperinge – Veurne (lijn 353) en ook van Proven naar Krombeke als aftakking van Poperinge–Diksmuide (lijn 357).

### LIJN 24 Tongeren – Visé – Gemmenich – (Aachen)

De eerste lijn was tweesporig en had een lengte van 44,5km. Het ontwerp en de plannen waren op enkele punten na klaar op 20 januari 1915, de voorbereidende werken waren gedaan in juli 1915, gevolgd door de definitieve aanleg. Het eerste spoor kwam in dienst op 16 februari 1916.

*N.v.d.r.: In die tijd was het niet de gewoonte om een MER-onderzoek te houden en werd er ook niet naar de Raad van State gestapt.*

Het tweede spoor volgde op 6 januari 1918 waarna de hele lijn volledig in dienst was. Op deze lijn werden heel wat belangrijke kunstwerken gebouwd waaronder vier tunnels (waarvan de toen twee langste van België: deze van Veurs met twee aparte schachten en een lengte van 2130m en die van Wonck met een lengte van 1640m). Ook belangrijke viaducten werden gebouwd waaronder dat van Moresnet met metalen bovenbouw en met een lengte van 1100m ook het langste in België.

Ook in Visé werd een brug van 300m met metalen bovenbouw gebouwd over het Maaskaanal (Albertkanaal) en in dezelfde gemeente één van 530m over de Maas en de spoorlijn van Maastricht (Nederland) naar Liège (lijn 40). Er werden ook drie betonnen bruggen gebouwd in Berneau van 230m lengte, Sint-Martens-Voeren van 250m lengte en in Remersdaal één van 390m. Tevens werden er in Visé twee verbindingbogen aangelegd met lijn 40. De hele lijn 24 is spoortechisch een zeer goede lijn. Er zijn geen overwegen. De lijn sluit in Botselaar-Gemmenich aan op de al bestaande spoorlijn van Welkenraedt naar Aachen-West via Plombières en Gemmenich (lijn 39) en sluit juist aan voor de grenstunnel van Botselaar. Het is onjuist dat deze tunnel en de lijn naar Aachen ook maar pas in WO I werden aangelegd want deze werden al veel vroeger gebouwd.

Wat in eerste instantie niet gepland was, maar wel gebouwd werd, is een verbindingslijn van 4745m vanaf de vertakking Geulthal (achter het viaduct van Moresnet, kant Duitsland) naar de vertakking Ronheide in Aachen, waar zij aansloot op de hoofdlijn van Brussel en Liège naar Aachen en Köln (lijn 37). Deze korte verbinding kwam op 28 februari 1917 in dienst. In Montzen werd een 3km lange vorming met 50 sporen aangelegd.

Oorspronkelijk wel voorzien, maar dan toch niet gebouwd, is een spoorlijn van Lixhe bij Visé via Haccourt naar Liège op de linker-Maasoever. Blijkbaar volstond de bestaande lijn 40 op de andere oever.

### LIJN 163 Sankt-Vith – Gouvy

De tweede lijn was een 20km lange verbinding tussen Sankt-Vith en Gouvy. Ook deze lijn was spoortechisch een goede lijn, zonder overwegen en hellingen met maximum 9,8 promille. Er waren slechts 14 bogen, alle met een ruime straal. Bij Gouvy ging ze kruisingsvrij over de al bestaande lijn Liège-Luxembourg (lijn 42) en dan verder naar Libramont. Er kwam ook een 1200m lange verbindingdboog van deze lijn om vanuit Sankt-Vith naar Liège te kunnen rijden. Deze boog had wel een helling van 14 promille. Deze lijn werd in februari 1918 in dienst genomen. Ze vormde dan een tweede aanvoerlijn vanuit Remagen op de Rhein via Gerolstein, Lommersweiler en Sankt-Vith naar het front van Verdun in Frankrijk. De Duitsers hebben toen ook het al bestaande deel van lijn 163 tussen Gouvy en Libramont op dubbelspoor gebracht, hetzelfde gebeurde met de lijn van Sankt-Vith naar Duitsland en de Vennbahn naar Raeren (lijn 48). In die tijd maakten de betrokken spoorlijnen deel uit van de kortste verbinding tussen Berlin en Paris!



#### **LIJN 47A (Sankt-Vith) – Born – Vielsalm**

De derde lijn werd door de Duitsers van Born naar Vielsalm aangelegd en had een lengte van 23 km. Born ligt op 8 km van Sankt-Vith, op de Vennbahn (lijn 48) naar Raeren en Aachen. Net als de vorige twee lijnen werd de aanleg beslist op 14 december 1914.

Ze was een onderdeel van een kortere verbinding tussen die regio en Liège en Antwerpen dan via de Vennbahn en Raeren. Deze lijn 47A heeft evenwel een moeilijker profiel. Ze begint ongeveer 1 km van het station Born en gaat via een 289m lang viaduct en een S-bocht over de Vennbahn in de richting van Vielsalm. Er was een tweede viaduct met een lengte van 260m in Hermamont. Vanaf daar gaat het dan opnieuw via een langgerekte S-bocht en daarna korte bogen naar Vielsalm (lijn 42). Tussen de lijn 47A en lijn 42 was er ook een verbindingsboog van 800m naar het noorden in de richting Liège. Deze lijn werd in februari 1918 in dienst genomen.

Er valt op te merken dat de twee voornoemde lijnen 47A en 163 op amper 10km van elkaar parallel liggen.

#### **LIJN 163A (Bertrix) – Muno – Carignan**

Meer naar het zuiden legden de Duitsers een vierde lijn aan. Het betrof feitelijk de verdere afwerking van de al sinds 1909 in aanbouw zijnde spoorlijn van Bertrix naar het Franse Carignan. Deze moest daar aansluiten op de Franse lijn van Thionville en Charleville-Mézières. De Duitsers werkten de lijn verder af tot Muno (bij de Belgisch-Franse grens) en ze kwam al in 1915 in dienst. Vanaf daar hebben ze het nog ontbrekende deel van 4 km, waarvan ongeveer de helft op Belgisch grondgebied, aangelegd tot het Franse Messempré. Deze plaats is maar een gehucht en ligt dicht bij het veel bekendere Messincourt. Daar sloot de lijn dan aan op de Franse lijn naar Carignan. De datum van de ingebruikname van de hele lijn is ons onbekend.

#### **LIJN 69B Warneton – Nieuwkerke**

Voor de vijfde lijn moeten we naar de andere kant van België, naar West-Vlaanderen. De enkelsporige lijn was slechts 8,6km lang. Ze begon in Waasten (Warneton) op de lijn van Kortrijk naar Komen (Comines) en het Franse Armentières (lijnen 69/67). Ze liep van Waasten tot Nieuwkerke voor de bevoorrading van het oorlogsfront in deze streek.

### **BELGISCHE (BUURTSPORWEG)SPORLIJNEN**

In de Westhoek had het Belgisch leger zijn hoofdplaats te Adinkerke (nu De Panne). Het was gelegen op de lijn 73 van Gent (Deinze) via Lichtervelde en Diksmuide naar het Franse Dunkerque (Duinkerken). Vóór de oorlog was die lijn enkelsporig en was Adinkerke maar een bescheiden (grens) station met 2 sporen, een goederenkoer met 3 sporen en nog 4 garagesporen.

Nadat het Belgisch leger er zijn spoorhoofdkwartier inrichtte groeide het in korte tijd uit tot een groot emplacement met een lengte van 3km. Er werd toen een bundel gemaakt met een totale spoorlengte van 49875m en liefst 169 spoortoestellen. De genietroepen hadden er de beschikking over 4370m. In de richting van Gent kwam er ook een

locomotievenloods. Lijn 73 werd dubbelsporig gemaakt en was berijdbaar tot Oostkerke (aan het IJzerfront). Aan de andere kant van de rivier was België bezet door de vijand.

#### **LIJN 76 Adinkerke – Poperinge**

Vanaf Adinkerke begonnen de militairen met de bouw van een 34km lange dubbelsporige lijn naar Poperinge met aansluiting op de al bestaande lijn 69. In verscheidene plaatsen waren onderweg legerkampen. In Elzenberg was er een Militair Hospitaal en in Klein-Leisele had de artillerie haar kampement. In Proven was er een overslagplaats met de oorlogs-buurtspoorweglijnen. Tussen Klein-Leisele en Waaienburg werd er een 31m lange brug over geslagen.

*N.v.d.r.: het leger slaat bruggen, burgers bouwen bruggen!*

Op 2km voor het station van Poperinge, in de richting van het Franse Hazebrouck, sloot de oorlogslijn aan op lijn 69.

#### **De BUURTSPORWEGLIJNEN**

Er werden ook twee buurtspoorweglijnen met de hulp van het Engelse leger aangelegd. Het waren aftakkingen van al bestaande lijnen.

Een eerste lijn takte af van de buurtlijn 353 Veurne – Wulveringem – Proven – Watou – Poperinge. Vanuit Watou werd er een lijn gelegd in de richting van het Franse Houtkerque en Herzele. Daar sloot ze aan op de Franse buurtspoorweglijn naar Bergues (Saint-Momelij) en de lijn van Hazebrouck (Hazebroek) naar Hondschote. In België werd er op de oorlogsspoorlijn 69 in het station van Proven een overslagplaats gemaakt.

De tweede lijn liep vanuit dezelfde overslagplaats in de richting van Krombeke waar ze aansloot op de al bestaande buurtlijn 357 van Diksmuide via Oost-Vleteren en Krombeke naar Poperinge. De troepen aan het IJzerfront werden via al die lijnen vanuit Frankrijk bevoorrad.

Ook het Duitse leger liet zich in de oorlog opmerken, maar dan eerder in negatieve zin, door het opbreken van vele (stukken) buurtspoorweg. Na de bevrijding werden deze lijnen grotendeels heraangelegd.

#### **NASCHRIFT**

Heden bestaat van al die lijnen nog enkel de spoorlijn 24 van Tongeren naar Gemmenich en Aachen. Vanaf de vertakking Glons (Glaaien) wordt ze intensief gebruikt voor goederenverkeer in de richting van Visé en Duitsland. Ze werd in 1984 geëlektrificeerd.

In het begin van de jaren '70 maakte lijn 34 van Hasselt naar Liège tot Glons gebruik van deze lijn. Er werd daar een verbinding aangelegd naar het station van Glons op lijn 34. Daarna kon men het gedeelte Tongeren – Nerem – Glons van de oude lijn 34 afschaffen. Het nieuwe lijngedeelte werd hierbij liefst 350m korter.

Alle andere oorlogsspoorweg- en buurtspoorweglijnen zijn inmiddels al vele jaren verdwenen.

Het station Adinkerke werd omgedoopt in De Panne en werd het eindpunt van de ook geëlektrificeerde lijn 73. De verdere verbinding naar het Franse Dunkerque is al jaren buiten dienst. Na diverse pogingen om deze grensovergang nieuw leven in te blazen duiken er steeds meer berichten op om de sporen gewoon op te breken.

## Eentje tot H0rumst a.u.b.

### Het plan van de meester

Wanneer je de meer dan zes meter lange modelbaan van Johan Tyssens bezoekt word je wat overweldigd. Ze is niet demonteerbaar omwille van de ragfijne details, de ingewikkelde schakelingen en het moeilijke transport.

*“t Moet plezant blijven voor mezelf en 't mag geen fortuinen kosten hee”* is de filosofie van Johan over zijn modelbaan. Zijn visie is echter héél precies uitgelijnd: een evocatie van de buurtspoorwegen in het begin van de jaren vijftig met veel elementen uit de provincie Antwerpen.

*“Het is een periode waarin de NMVB nog de drie soorten tractie inzette. Er was nog veel goederenvervoer. Bovendien was de verscheidenheid aan elektrisch materieel enorm.”*

### De reis

De baan begint in brouwerij Campina. Daar leverde de tram kolen en exporteerde ze pils. Ernaast strekt zich een enorm emplacement met stationsgebouw uit met op- en afstelsporen, goederensporen, perrons en losplaatsen. Het is een beetje gebaseerd op Rumst.

*“Het hadden ook andere namen kunnen zijn maar ‘Rumst’ heeft niet veel lettertjes”* grapt Johan.

We nemen de tram en verlaten het grote station via twee rug aan rug uit- en inrijwissels. Alles dendert daarover. We rijden voorbij een aantal goederenwagens met bakstenen. Ervoor staat nog een stoomlocomotief en erachter een elektrische tweeasser. *“Ha ja, dat gebeurde regelmatig. Die stoomloc trok wagens uit de steenbakkerijen maar was te zwak om op de lijn een deftige snelheid aan te houden. Dan kreeg hij elektrische hulp om het vooruit te laten gaan.”*

Onze tram gaat linksaf, steekt de polder in door een opening in de dijk –met knotwilgjes!- en wurmt zich dan tussen de huizen. De kop er juist uit, stilstaan en dan pas steken we een straat over. We rammelen over in onbruik geraakte sporen van een opgeheven lijn en komen aan een typische halte met een zijspoor. Het perron? Sintels en as op H0 natuurlijk, met derdekeus arduin afgeboord.

We rijden op een lang recht stuk weg naast een kasseiweg, een ‘baan’. Ha! Even voluit gaan tot we weer moeten vertragen voor een lange S-bocht, een bocht die door een groenteveldje slingert. Een wissel komende van rechts geeft nu terug aansluiting met de lijn waarvan we waren afgetakt bij de uitrit van het station Rumst. Die lijn zonder bovenleiding gaat over een brug en kronkelt minder omdat ze eigenlijk tegen de achterwand van de baan loopt.

*“Misschien niet typisch voor Antwerpen, maar ze waren er wel, hellingen. En dat tussen huizen door rijden gebeurde meer in andere regio’s, maar het was toch zo typisch buurtspoorweg”* mijmert Johan. Op dit traject is de vierassige autorail in zijn element en ook wel de stoomloc. Hij zou nooit op die helling in het echt geraken. Nu ja, modelbanen hebben nu eenmaal beperkte afmetingen maar ook dichtertelijke vrijheden...

Er stappen nog maar weinig reizigers op aan de driehoek. Het landschap is hier nog sciencefiction. De trams kunnen al rijden over een enorme lus die door een toekomstige stad

loopt over boulevards, met een driesporig tramstation aan een spoorwegkathedraal. We zullen onder een brug duiken en de stadslus volledig maken tot we weer aan de driehoek stoppen.

*“Op die driehoek zullen de reizigers kunnen overstappen van elektrisch naar diesel. Dat konden ze in 't groot ook doen op bijv. De Driehoek van Waterloo”.* (Niet echt Antwerpen maar speelt dat nu een rol in dit paradijsje?)

Onze reis is nu rond en we kunnen terugkeren per autorail of blijven zitten in de Standaard. Of we kunnen gauwgauw in de bijwagens klauteren en op het platform met open deuren blijven staan. Tof!

### Van onder en van boven

Johan werkt met 9mm ex N-spoor en wissels. Dat klopt dus niet helemaal maar het kleine verschil valt nauwelijks op. Het zou full size slechts 17 cm smaller zijn! De TT 12 mm was ook een mogelijkheid geweest en in de grote wereld had dat een verschil van slechts 4 cm gegeven maar TT is steeds moeilijk verkrijgbaar geweest. Het 9 mm systeem laat toe om wissels en bogen aan te leggen die perfect berijdbaar zijn voor de modeltrams. De echte NMVB wisseltongen waren scherper en korter maar je geraakt zo gefascineerd door het landschap en het rijtuigpark dat het niet meer opvalt. Evenmin voor de brede groeven voor de wielkransen in kasseistroken. Je kijkt immers meer naar de perfect nagebootste rommelige mozaïek van kinderkoppen, een kunstwerk van de H0-kasseiers der Buurtspoorwegen.

De bovenleiding is een juweeltje en bovendien erg praktisch. De rijdraad, een ragfijne elastische nylon, komt uit de VS en geeft geen torsie op de zelfgemaakte tengere bovenleidingmasten waarvan er zowel ronde als profielmasten zijn geplant. Het enige nadeel is dat je er geen stroom kan doorjagen. Alles moet dus via de sporen en dat vergt ingewikkelde schakelingen met de rijstroom in keer-driehoeken en bij het tegelijkertijd rijden met verschillende treinen. (Jaja, *treinen*. Officieel heetten ze toen zo bij de NMVB). Nu we toch over tractiestroom bezig zijn: aan het voorlopige einde van de elektrische sectie heeft de meester... een mobiel tractiestation gezet.

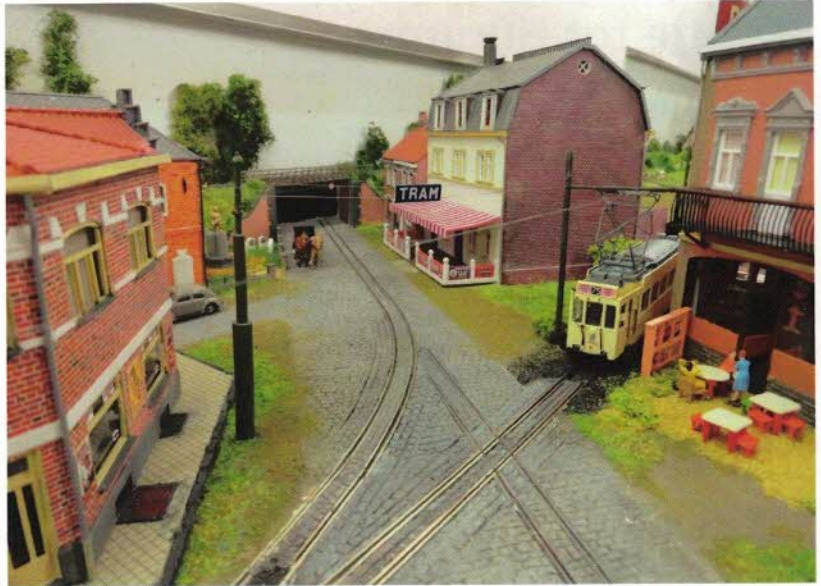
### 't Zijn de kleine dingen die het doen

*“Na de oorlog kan je goed de kost verdienen als je van aanpakken wist. Er was een overschot aan legerstock, zowat alles kwam van pas en die zware legertrucks waren efficiënter op grote bouwplaatsen dan Decauville-treintjes. Rommelen en bricoleren hebben ze hier altijd goed gekund. Denk maar aan onze trammaatschappijen die zelf nog tientallen jaren met zo'n leger-bakbeesten hebben gedepanneerd en bij weg & werken hebben gewroet!”*

De meester-modelbouwer wordt even historicus als we met de tram naast een afzichtelijk hekwerk rijden. Daarachter, een legerloods waar ze een oude Bedford aan het verbouwen zijn. Een 6x6 White heeft al een geel kleurtje. De arbeiders takelen nog met een lier en een driepikkel. Achter de loods ligt een compleet gedemonteerde veldspoorweg, locomotiefjes inclusief, roestend te wachten op verkoop. In een hoekje van het terrein staat een verzakt kot. 't Is een oude tram.



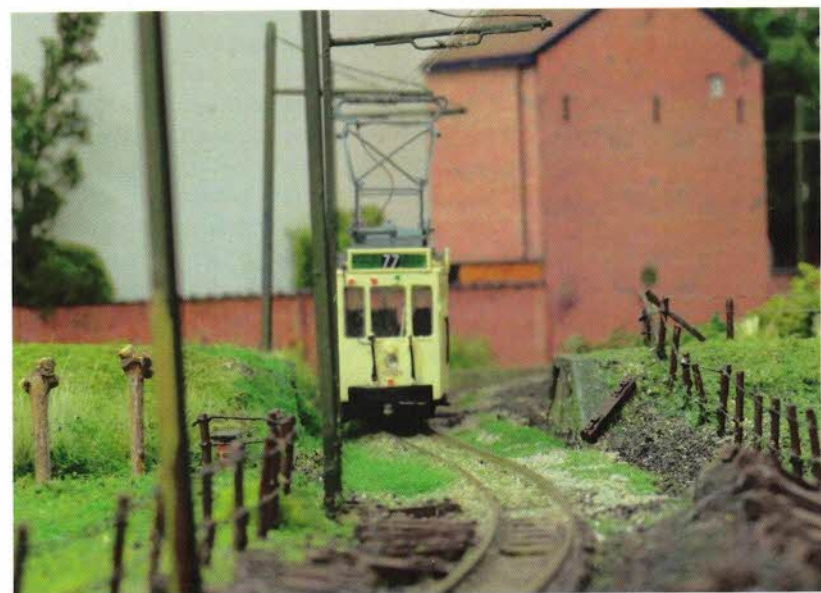
*Even stilstaan, poeh-pààh! En dan de straat over. Wie wil daar nu niets gaan drinken? Er zijn nog tafeltjes vrij. De draadloze sectie loopt over de brug.*



*Het station Rumst met achteraan de brouwerij. Vooraan staat de 9869 met gestreken panto. De 9994 vertrekt met drie bijwagens voor de spits. De 10080 met een bijwagen en bagagewagen maakt de reguliere dienst uit. De goederentram zal straks over al die wissels rammelen.*

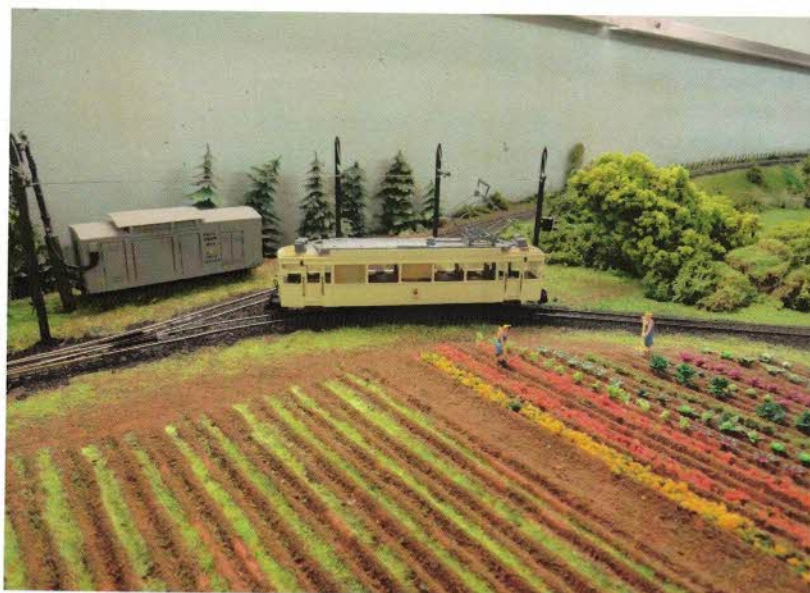


*De 10324 door de dijk ergens in de polder, maar in ieder geval op weg naar Zandvliet.*





*VA 9636 op volle snelheid naast de Turnhoutsebaan.*



*Hartje zomer want er zijn zonneblinden toe op de tram. Goed voor de groenten, maar warm voor de reizigers. Merk het mobiele tractiestation op.*



*Een line-up waar later de stad zal komen. De Leuvenaar en de PCC's aan beide zijden zijn niet Antwerps, maar ze zijn hier welkom!*



Tegen de achterwand zien we de achterkant van een huizenrij. Eentje is netjes in het wit met een proper koertje maar zijn gebuur maakt er een stort van. Er is een hangend toilet aangebouwd waar je 's winters aan de bril vriest. Eigenlijk is alles een *koterij*.

Natuurgetrouwer kan niet. De baan zit zo vol van die spitsvondigheden waardoor ze een enorme dosis humor bevat.

#### **Het rollend materieel**

Te veel techniek laten we hier achterwege. Het zou ons te ver leiden en de meester kan zelf beter op vragen antwoorden dan dat te laten beschrijven door een amateur. *"Want het moet juist zijn hee! Géén gepruts!"* Johan windt zich hier op. Hij weet waarover hij spreekt want hij is er in geslaagd om elk type NMVB-rijtuig en wagon uit het Antwerpse, 1945-1960, omzeggens perfect na te bouwen en dat is steeds voorafgegaan met lange studies en opzoekwerk.

Als het enigszins kan gebruikt hij bestaande modellen die hij – eigenlijk zoals de Buurtspoorwegen dat zelf hebben gedaan - verbouwt. Hij kent er dan ook alles van, tot de plaats van de richtingaanwijzers toe. Hij heeft gewerkt met modellen van Jocardis maar nu gebruikt hij de modellen van Ferivan die in oorspronkelijke staat al een hoogwaardige kwaliteit bezitten. Soms koopt hij alleen een chassis want die maakt hij niet zelf. Ferivan levert die ook. Schaal N treinmodellen moeten er soms ook aan geloven omdat het chassis interessant is.

Maar dan beginnen de operaties: Standaard 9775 met open chassis en koersbord. De 10080 met geklonken plaat en koersbord. De 9784 met kleine filmkast. De 10324 met gelast metalen koetswerk met filmkast en stekkerdozen voor bediening van de bijwagens. De 9994 met houten geraamte en metalen beplating en filmkast, later de Poldertram. De éénrichtingsstandaard met pneumatische deuren die dus alleen op lijn 63 en 64 kon rijden. De VA 9636. De unieke Braine-le-Comte 9869 met filmkast en de zus 9866 met koersbord die dan weer nooit verbouwd is geworden. De TS 41005, de eerste Antwerpse type S. De blauw-crème 10296. De autorail 115 op bogies die tussen Oostmalle en Turnhout en tussen Polygoon en Wuustwezel heeft gebold.

Op de line-up zien we nog veel meer wagens en het is dus geen wonder dat er een hechte samenwerking is tussen Johan en de firma Ferivan. Beide draaistellen van de motorwagens zijn gemotoriseerd want dat verhoogt de trekkracht en 't gaat soepeler door wissels en bogen.

De koersbordwagens hebben twee minuscule gaatjes in het dak aan de kop gekregen zodat de koersborden met twee pinnetjes kunnen verwisseld worden. Dat zelf ontworpen systeem gebruikt Johan ook op de wagens met lijnfilmen. Niet de film wordt veranderd want dat is onmogelijk maar het hele filmkastje! In een heilig doosje zit de hele collectie. De teksten zijn met een computerprogramma tot 1:87 herleid.

*"Bij die type S gaat dat niet. Die zal nog lang op lijn 65 blijven rijden."*

De koppelingen zijn de kopbrekens van elke modelbouwer. Toch valt het niet op – tenzij je een aangeboren muggenzifter bent en dat soort mensen is niet welkom op de trambaan.

*"De koppelingen zelf zijn best te doen, maar de afstand tussen de wagens hee, die kunnen we nog niet wegwerken. Je geraakt anders door geen enkele bocht."*

Gespreksstof genoeg, over de grenzen van de modelbouw maar automatisch over de visie op restauratie van trams en treinen in het grootbedrijf. Een bezoek in H0rumst is dus meer dan wat mee trams rijden. Je mag kiezen uit een menu van rijtuigen en lijnen en je krijgt er een geschiedenisles bij! De meester zelf blijft er nuchter bij en zijn echtgenote ook. Je praat met hen ook over andere dingen (gelukkig!) maar dan zegt de gastvrouw met een schalkse glimlach: *"Komaan! Ga nu maar naar het heiligdom en laat jullie maar eens goed gaan!"*

Ik heb het gedaan.

Bob Morren en Johan Tyssens



*Een aantal 10-ton zware overdekte wagens werd toen -er is niets nieuws onder de zon- geleased aan brouwerij Campina. Het exemplaar op de foto heeft een remmersbalkon.*

*Daardoor stond de wielbasis asymmetrisch tegen de buffers maar het extra gewicht was niet zo groot dat de wagon 'op zijn gat' zou vallen. De kleuren van de letters blijven wel een probleem: waren ze groen? Waarschijnlijk wel want groen was een goedkope kleur, maar je weet nooit.*

*De modelbouwer mag blij zijn dat er zwart-wit foto's van die wagens bestaan!*

## 150 jaar tram in de regio Haaglanden

Naar aanleiding van deze verjaardag worden er in 2014 meerdere speciale rondritten gehouden en brengt VeBOV op zaterdag 17 mei 2014 een bezoek aan het HOVM.

### Situering

De regio Haaglanden strekt zich uit in het westen van Nederland in de ruime omgeving van Den Haag en zijn satellietsteden.

### Beknopte geschiedenis

Op 25 juni 1864 reed in Den Haag de eerste paardentram uit op het traject Oude Scheveningseweg – Kurhaus (deel van de huidige tramlijn 1) en daarmee was tevens de eerste tramlijn van Nederland een feit. De paardentrams reden tot 1904, tijdstip van de komst van de elektrische tram.

In 1879 werd in Den Haag eveneens de eerste stoomtramlijn van Nederland geopend op het traject Rhijnspoorstation – Koningskade – Scheveningen (ongeveer volgens het traject van de huidige tramlijn 9). Deze eerste stoomtramlijn volgden nog vier andere stoomtramtrajecten die meer dan 40 jaar het beeld van het lokale railvervoer in Den Haag bepaalden.

In augustus 1890 verscheen de eerste elektrische tram op een kort proeftraject in Scheveningen.

Uiteindelijk besloot de Haagse Tram maatschappij om in 1904 haar net definitief te elektrificeren met bovenleiding, iets wat in die tijd om esthetische redenen niet altijd evident was – en ook nu nog wel eens de kop opsteekt zoals bij enkele tramsteden in Frankrijk.

### Materieel

Door de jaren heen reed er een verscheidenheid aan (elektrisch) trammaterieel door Den Haag en de omliggende regio. We geven een kort overzicht van het materieel.

#### • 2-assers

De Tweeramers serie 1-20: Deze motorwagens met twee grote, bovenaan licht gebogen ramen en blauw geschilderde wagenbakken en met veel Jugendstildecoraties, werden later Tweeramers genoemd.

De motorwagens 1-10 werden gebouwd door Werkspoor in Amsterdam en de 11-20 door Van der Zypen & Charlier in Köln. Van deze serie is geen enkel voertuig bewaard gebleven maar op basis van de Amsterdamse Union-motorwagen 72 werd een replica gebouwd die als HTM 2 in het Haagse Openbaar Vervoer Museum (HOVM) wordt bewaard.

Serie 21-150: Door de grote uitbreiding van het tramnet behoefde men een evenredige uitbreiding van het wagenpark. Deze twee-assige trams die in 1905-1907 door Werkspoor in Amsterdam werden gebouwd kregen omwille van hun talrijke aantal de bijnaam 'Fordjes' naar de massaproductie van de toenmalige Ford T. Tussen 1929 en 1930 kregen 81 van deze motorwagens sterkere motoren en een pantograaf i.p.v. een sleepbeugel.

De Vierramers series 250-279, 280-289 en 290-299: de Vierramers waren een serie van 50 trams die werden aangeschaft tussen 1919 en 1926, en was eigenlijk een verstevigde en vergrote versie van de 'Fordjes' serie 21-150 en bestond uit drie deelseries, de 250-279 gebouwd door

HAWA uit Hannover, de serie 280-289, eveneens gebouwd door HAWA en de serie 290-299, gebouwd door Werkspoor in Utrecht. Een deel van deze motorwagens bleef in dienst tot in 1963 en werd dan door de opheffing van enkele tramlijnen en de grote instroom van de PCC-cars overbodig. De 265 werd bij het HOVM in de afleveringstoestand van 1921 verbouwd. 16 van deze wagens werden verbouwd tot pekelwagens (serie H1-H16) en de laatste pekelwagen uit deze serie ging pas in het jaar 2000 buiten dienst.

Serie 800: Voor de exploitatie van de eerste sneltramlijn, lijn 11, tussen Station Hollands Spoor en Scheveningen Haven werden 30 motorwagens in 3 deelseries aangeschaft. De firma Allan uit Rotterdam bouwde de 801-815 met twee éénassige draaistellen (bissels) en de 816-820 met vast onderstel. De rijtuigen met bisselonderstel hadden de neiging om bij hogere snelheid te gaan schudden waardoor de 821-830 (gebouwd door La Brugeoise) opnieuw een vast onderstel kregen. Voor deze motorwagens werden ook passende bijwagens gebouwd.

#### • 4-assers

De aankoop van vier-assig materieel beperkte zich in het jaar 1908 tot één motorwagen die als proef werd gebouwd om tot een juiste materieelkeuze over te gaan voor de elektrificatie van de Haagse interlokale lijnen (buitenlijnen).

PCC-cars: In 1949 werden er twee PCC's, nog volgens het Amerikaanse model, in Den Haag geleverd en luiden daarmee een nieuw tijdperk in. In 1952 kwam de eerste serie 1001-1022, in 1957 de serie 1100, die gekoppeld kon rijden en waardoor de meeste oude trams uit dienst gingen. In 1963 volgde de serie 1200 en in de jaren zeventig de serie 1300 waarvan de laatste vijf stuks een thyristorsturing i.p.v. de klassieke accelerator bezaten. Ten slotte werden in 1974 nog 30 motorwagens zonder stuurstand, serie 2100, geleverd voor inzet achter de reeks 1300.

In 1993 verdwenen de PCC's definitief uit de reizigersdienst.

#### • Gelede trams

GTL8: Begin jaren tachtig kwamen de eerste dubbelgelede wagens GTL8 van de serie 3000 in dienst. Hiervoor werden draaistellen van de PCC series 1000 en 1200 hergebruikt. In de jaren negentig kwam de vervolgsérie 3100. In 2010-2012 werd een aantal GTL8 gemoderniseerd met een nieuw front. Eind 2017 zouden ze buiten dienst gaan.

TW6000: Eind 2002 werden acht dubbelgelede TW6000 uit Hannover gekocht die hun felgroene livree ruilden voor de rood met crème van de HTM GTL8. Omdat deze wagens 5 cm breder zijn dan de GTL8 konden zij enkel op de sneltramlijn 11 worden ingezet. Zij deden dienst tot in 2005. Van 2001 tot 2008 werd één van deze wagens, de 6016, in de gele NS kleur ingezet op de NS-verbinding tussen Houten en Houten Castellum.

Regiocitydis: De 72 Regiocitydis wagens van Alstom-LHB worden ingezet op de lijnen 3 en 4 van RandstadRail, soms zijn ze ook aan te treffen op de tramlijnen 2 en 19.

Avenio: Een aanbesteding voor de levering van nieuwe trams die de GTL8 wagens zullen vervangen werd gewonnen door Siemens. Nog in juni van dit jaar zouden we de eerste Avenio voor de HTM mogen verwachten.



## ALGEMENE LEDENVERGADERING VeBOV

gehouden te Knokke op 15 februari 2014.

Aanvang van de vergadering om 10.10. Wegens vertraging in de treindienst startte ook de vergadering met een 10-tal minuten vertraging.

De aanwezige leden en volmachten werden gecontroleerd en genoteerd.

Aantal aanwezigen: 22, volmachten 7, alle correct.

De agenda van de vergadering wordt geprojecteerd.

De voorzitter heet de aanwezigen welkom. De vergadering houdt één minuut stilte ter nagedachtenis van de leden die vorig jaar overleden.

### 1. Verslag van de vorige Algemene Leden Vergadering

Het verslag van de vorige ALV, gehouden te Antwerpen op 23 februari 2013 verscheen in RR 2013/1. Er werden geen opmerkingen geformuleerd en het wordt goedgekeurd.

### 2. Verslag van de activiteiten in 2013

Behalve de maandelijkse projectieavonden te Antwerpen werden er twee uitstappen georganiseerd.

Ter gelegenheid van de vorige ALV werd op 23 februari 2013 een autobusrit gemaakt door het Antwerpse havengebied. Op 20 april 2014 bezochten we de nieuwe tramlijn in Reims, gecombineerd met een bezoek aan een champagnehuis.

Het totaal van de in- en uitgaven vertoonde een licht negatief saldo.

De uitstap naar Reims toonde aan dat dit ongeveer de limiet is in tijd en afstand om als daguitstap te organiseren. Het opnemen van deelnemers te Brussel werd positief ervaren.

### 3. Verslag van de secretaris over 2013

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

Het ledenaantal bedraagt momenteel (1 maart 2014) 209 leden in België en 10 in het buitenland.

Spijtig genoeg ontvielen ons in 2013 opnieuw enkele leden vanuit de beginjaren. Daarentegen staat dat we in 2013 toch weer enkele nieuwelingen mochten verwelkomen. In 2014 werden inmiddels opnieuw al 4 nieuwe leden genoteerd.

De wervingsactiviteiten in 2013 (stands op het tramfestival te De Panne en in Woluwe) leverden geen nieuwe leden op. Zoals bij andere verenigingen, maken ook de in openbaar vervoer geïnteresseerden meer en meer gebruik van het internet om aan informatie te komen. Een vereniging als de onze heeft ook een meerwaarde op sociaal gebied.

Om een zo juist mogelijk beeld te geven van de financiële toestand van VeBOV per boekjaar zullen we er nogmaals bij de leden op aandringen om het lidgeld te betalen in januari.

### 4. Kasverslag 2013

INKOMSTEN (in €)		UITGAVEN (in €)	
lidgeld 2013	4141,00	werkingskosten	1424,44
lidgeld 2014	1726,00	terugbet. lidgeld	23,00
verkoop RR	422,00	kosten tijdschrift	3773,61
uitstappen (in)	1530,00	uitstappen (uit)	1512,90
diversen	115,27	diversen	115,27
<b>totaal</b>	<b>7934,27</b>	<b>totaal</b>	<b>6849,22</b>

Dit resultaat bracht de vereniging per 31 december 2013 een positief saldo van € 1085,05 op.

De situatie van de zichtrekening is boekhoudkundig zuiver. Alle uitgaven voor 2013 werden nog betaald.

Per 31 december 2013 bedraagt de stand € 2927,42.

De spaarrekening vertoont een grote reserve die in de loop der jaren werd opgebouwd.

Die reserve is wel belangrijk voor grote uitgaven, zoals de vervanging van de PC en de beamer en voor opvang van deficitaire uitstappen.

De spaarrekening bracht ons na aftrek van de kosten nog netto € 188,39 interest op. Per 31 december 2013 bedraagt de stand € 18939,64.

Het totaal vermogen van de vereniging per 31 december 2013 bedraagt: € 2927,42 + € 18939,64 = € 21867,06.

### 5. Verslag van de kascommissie

De kascommissie bestond in 2013 uit de heren Leo Jacobs en Noël Suys.

Ze hebben in de loop van januari 2014 alle rekeninguittreksels en facturen van de uitgaven nagezien. Er werden geen fouten gevonden en er werden ook geen bijkomende vragen gesteld. Zij geven bijgevolg een positief oordeel over de gehouden boekhouding en rekeningen over het jaar 2013 en verlenen ter zitting dan ook kwijting aan het bestuur.

Het bestuur dankt de beide leden van de kascommissie voor hun accurate en snelle inzet.

Ter informatie van de leden: de boekhouding wordt ieder jaar ook verwerkt via een accountant die alle nodige documenten en resultaten bij de FOD indient.

### 6. Verkiezing van de kascommissie

De heer Leo Jacobs liet ons weten dit jaar geen kandidaat meer te zijn voor de kascommissie.

Het reservelid, de heer Cédric D'Hondt, was niet ter zitting aanwezig.

Gezien het wenselijk is dat de kascommissie regelmatig wijzigt, stelden de heren Noël Suys en Leo Van Driessen zich kandidaat. Eddy Goens wordt aangesteld als reservelid.

### 7. Archief Jacques Cohn

De voorzitter doet het verhaal van de evolutie in 2013 van dit omvangrijke archief.

Jacques Cohn, die jarenlang zijn archief en foto's ter beschikking stelde voor Rail-Revue overleed eind 2012.

De voorzitter had de mondelijke toezegging dat het archief aan VeBOV zou overgedragen worden maar bij navraag bij de nabestaanden blijkt dit nu, evenwel tegen betaling, te zijn ondergebracht bij MSVB (Trammuseum Woluwe). Vanwege MSVB kregen wij al de vraag of VeBOV nog belangstelling had voor het grote niet-Brusselse gedeelte, én mits een financiële inbreng.

Door één van de leden wordt voorgesteld om dit gegeven voor te leggen aan koepelorganisatie META die onder meer instaat voor het archief van het openbaar vervoer in Vlaanderen. Het is de bedoeling dat we daar dan later ook gebruik kunnen van maken.

De heer Walter Weyts zal META hierover contacteren.

**8A. VeBOV locomotief**

Een dossier dat al een tijd aansleept (beter gezegd slapend was), maar waarvoor plots een oplossing nodig is. Eind 2013 werd de voorzitter gecontacteerd dat de verblijfplaats (NMBS-bewaarplaats Leuven) tegen 31 december 2013 moest ontruimd worden. Het betreft een vuurloze-stoomlok die meer dan 30 jaar geleden door BASF-Antwerpen aan VeBOV werd overgedragen. Uit wat we nog hebben teruggevonden aan documenten blijkt dat de loc daarna onmiddellijk werd overgedragen aan de NMBS die hem naar Leuven overbracht. VeBOV behield enkel het peterschap.

Om te vermijden dat er ons ooit kosten worden aangerekend gaan we nu proactief werken en de NMBS mits een aangetekend schrijven, de mededeling doen dat VeBOV definitief afstand doet van de locomotief en het peterschap.

**8B. Autobus Brossel**

Een tweede dossier dat nu al jaren aansleept betreft de autobus Brossel. Deze staat al 20 jaar gestald in de nooit gebruikte tunnel Léonard in het centrum van Luik. Wat te verwachten was wordt stilaan ook bewaarheid. Met de nakende herinvoering van trams is een ontruiming van de tunnel waarschijnlijk noodzakelijk. Onderhandelingen tussen VeBOV en Nostalbus over een overname sprongen af. Een andere kandidaat was de vzw Blauwhoef waarmee de onderhandelingen nog altijd niet tot een concreet resultaat hebben geleid. Er werd tot nu toe nog altijd geen afspraak gemaakt. Er wordt beslist om nu een ultimatum te stellen dat, indien de vzw Blauwhoef uiterlijk op 31 maart 2014, geen degelijke afspraak maakt, de autobus aan een andere belangstellende zal overgedragen (geschonken) worden.

**9. RAIL-REVUE**

Het inscannen van de foto's werd het voorbije jaar door de redactie zelf gedaan, waardoor de productiekosten daalden. De totale gemiddelde kostprijs per nummer (drukwerk, verzending, omslagen) schommelt rond de € 1000.

In 2014 gaan we werken met een andere firma waarvan de prijzen lager liggen. De kwaliteit daarentegen zal verbeteren door het gebruik van glossypapier. Die firma verzorgt tevens de verzending, weliswaar onder plasticfolie, en is in de prijs inbegrepen. Op die manier wordt ook het bestuur enigszins ontlast van het werk voor de verzending.

**10. Verkiezing van het bestuur**

Luc Couscheir neemt ontslag als voorzitter-bestuurslid. Hij zal de rest van dit jaar nog wel het bestuur bijstaan om de overdracht in de beste omstandigheden te laten verlopen. Dat belet niet dat er dringend versterking nodig is, zeker voor de redactie van het tijdschrift.

Robert Morren en Ronny Van Hée zijn bereid om de teksten taalkundig na te kijken.

Erik Heylen wil verder artikels op spoorweggebied schrijven. Na diverse oproepen in het tijdschrift (maar die geen enkele kandidaat opleverden), doet de voorzitter ter plaatse opnieuw een oproep. Eddy Goens meldt zich aan.

Na de schriftelijke en anonieme stemming worden volgende (nieuwe) bestuursleden verkozen. Eddy Cassiers, Ronald Van

Hée, Jan Vandecandelaere, Marc Lekens en Stefaan Pittomvils worden herkozen. Eddy Goens komt de bestuursploeg vervoegen. Hij wordt met applaus bedankt en welkom geheten in het VeBOV-bestuur. Hij gaat zich in eerste instantie bezig houden met de technische kant van het tijdschrift.

Luc Couscheir wordt door de aanwezigen bedankt voor zijn werk voor VeBOV, gedurende zijn voorzitterschap.

De eigenlijke mandaten (de invulling van de functies) zullen na overleg bij een volgende bestuursvergadering worden toegewezen (zie hieronder in bijlage).

**11. Begroting 2014**

Het is te verwachten dat de uitgaven voor het tijdschrift zullen dalen (zie punt 9).

Door enkele leden wordt de opmerking gemaakt dat VeBOV moet opletten met verkoop van het tijdschrift omdat ze vanaf een bepaald bedrag dan misschien BTW-plichtig zou worden. De zaak zal worden nagekeken, maar de verkoop beperkt zich tot occasionele zaken, zoals oude nummers van Rail-Revue of boekjes voortkomend uit bestaande voorraad.

**12. Lidgeld 2015**

Gelet op de gezonde financiële toestand van VeBOV blijft het lidgeld voor 2015 onveranderd.

**13. Activiteiten 2014**

Er staan alvast twee activiteiten gepland in 2014:

15 februari 2014, in aansluiting op de ALV een tramrit met een S-motorwagen van Knokke naar Oostende en terug.

17 mei 2014: Rotterdam met bezoek aan Miniworld en daarna Den Haag met een rondrit met twee museumtrams.

**14. Varia.**

Robert Morren stelt voor om de reserves van VeBOV te gebruiken om een bedrijf onder de arm te nemen dat advies kan geven voor ledenwerving.

De reserves mogen eveneens worden aangesproken voor public relations, zoals het uitnodigen van mensen van andere (buitenlandse) verenigingen, zoals bijvoorbeeld Railtheater, en voor extra ritten van VeBOV.

Een concreet voorstel is een nachtelijke tramrit door Antwerpen.

**BIJLAGE**

In de bestuursvergadering van 28 februari 2014 werden de mandaten als volgt toegewezen.

VOORZITTER	Eddy Cassiers
SECRETARIS	Jan Vandecandelaere
SCHATBEWAARDER	Ronald Van Hée
BESTUURSLEDEN	Eddy Goens
	Mark Lekens
	Stefaan Pittomvils

Luc Couscheir neemt ontslag als voorzitter-bestuurslid.

De (wettelijk) benodigde formaliteiten zullen worden genomen om het nieuwe bestuur als dusdanig in functie te bekrachtigen.



