

VeBOV-REVUE

kwartaalblad voor spoor-, tram- en bus hobbyisten

met actualiteiten, geschiedenis, techniek en verenigingsnieuws



Eerste jaargang Nr. 2014-2

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

Verantwoordelijk uitgever: Eddy Cassiers, Voorzitter VeBOV vzw
Zetel van de vereniging: Lambrechtsstraat 43, 2660 Antwerpen
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 artikels en illustraties, ongeacht onder welke vorm, kan enkel mits schriftelijke toestemming van de auteur en/of uitgever. Inzenders blijven verantwoordelijk voor de door hen ingezonden artikels.

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

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

Voor de toevallige lezer van 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	10
Kort Nieuws De Lijn	12
Een nummerplaat vertelt...	16
The Busway & The Nene Valley Railway	17
Reisbureau Jettram	21
Fotoverslag uitstap Rotterdam en Den Haag	22

Werkten mee aan dit nummer:

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

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



VERENIGINGSNIEUWS

Operatie geslaagd?

Dit is ondertussen het tweede exemplaar van VeBOV-Revue, ons vernieuwde verenigingstijdschrift, zoals u weet.

De geboorte van het eerste nummer is ondanks een kleine hapering vlot verlopen. Computerprogramma's speelden ons parten bij de omzetting naar de definitieve kopij en zorgden voor enkele schoonheidsfoutjes in het eind-resultaat.

We mochten van u enkel maar positieve reacties vernemen: mooi, fris, goed gedaan,...!

Met dit nummer hebben we getracht de mankementjes weg te werken. Ook de nieuwe redactieploeg is ondertussen geolied voor een vervolg.

Wij bedanken de leden voor hun vertrouwen in het nieuwe tijdschrift en wij hopen dat u aan dit nummer opnieuw veel leesplezier zal hebben.

Vakantie

De tijd van het jaar is weer aangebroken om onze vakantieplannen waar te maken. Voor onze hobby hoeven we daar niet noodzakelijk tot in de zomermaanden op te wachten maar het blijft voor velen een traditie in die periode. We kregen al enkele zonnige dagen met soms een extreme temperatuur maar ook de hevige hagelbuien met soms ernstige schade aan onze bezittingen. Laten we hopen dat de meeste van onze leden daarvan gespaard bleven en ons terug wenden naar de mooie dagen van de komende maanden. Ook in deze VeBOV-Revue bieden we u in onze artikels een mix aan van uiteenlopende onderwerpen.

Maandelijks bijeenkomsten

Onze maandelijks bijeenkomsten gaan voortaan door 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. In 2014 verwachten we u nog op vrijdag 26/9, 24/10, 28/11 en 19/12.

In juli en augustus zijn er geen bijeenkomsten.

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:

- **26 september 2014:** Een voorstelling van het tram- en trolleybusnet in Ostrava (CZ) door Eddy Cassiers.
- **24 oktober 2014:** Johan Tyssens en Bob Morren brengen ons een "good old fashioned" diavoorstelling over de Belgische trambedrijven in de jaren zeventig.
- **28 november 2014:** Deel 2 over Den Haag met beelden van de viering 150 jaar Tram in de Haaglanden door Jan Vandecandelaere.

Peiling

Enkele leden opperden het idee om een bezoek te brengen aan het kleine maar interessante spoorwegmuseumje in Kinkempois nabij Luik. Deze collectie is gevestigd in een

dienstgebouw van de NMBS en zou dreigen te (moeten) verdwijnen. Bij voldoende interesse onder onze leden zou VeBOV kunnen overwegen om alsnog dit jaar een bezoek te organiseren. Dit is géén definitieve uitnodiging, wél peilden wij graag naar uw interesse. Reageren op het mailadres of per papieren brief aan het secretariaat!

Agenda

Nog in de zomermaanden zijn er verscheidene speciale tramritten in Den Haag: op zaterdag 24 augustus, zondag 31 augustus, zaterdag 13 september, zaterdag 27 september, zondag 28 september en op zaterdag 18 oktober.

We willen onze leden ook de tip meegeven om deze zomer de Kusttram te bezoeken, in het bijzonder het traject in Lombardsijde Dorp. Ook de komst van nieuwe trams ter vervanging van de BN's binnen (hopelijk) afzienbare tijd kan een goede reden zijn voor een dagje aan zee.

Foto voorpagina:

De nieuwste trots van Lier! Een Van Hool Exqui.City 18T/AG300-TRL-T voor Genève in Zwitserland! Maar liefst 33 exemplaren zullen nog dit jaar de trolleys van de reeksen 663-674 en 681-699 (zonder de 666 en de 692) vervangen. De eerste Van Hool Exqui.City met het nummer 1601 arriveerde al in december vorig jaar in Genève. Ondertussen komen de nieuwe voertuigen al volop in dienst en dit op alle trolleybuslijnen van de stad zoals op onze foto met de 1605 op lijn 10, hier gefotografeerd nabij de luchthaven in Cointrin. Foto: Eddy Cassiers, 23 mei 2014.

Foto achterpagina bovenaan:

De PB20 rijdt op 20 mei 2014 in opdracht van Railtraxx een homogene ECS-container trein van Zeebrugge-Ramskapelle naar Duisburg-Rheinhausen. Deze foto illustreert, samen met de foto's op bladzijde 7 in dit nummer, de tegenwoordige verscheidenheid in het goederenverkeer op de Belgische sporen. Deze Class 66 reed sinds 2003 al voor ERS en DLC/Crossrail en sinds 2012 voor Railtraxx. De huidige 92 80 1266 024-9 D-RTX werd in 2003 geleverd aan PorterBrook, sinds 2004 werd hij geleased bij CBRail Leasing en sinds 2010 bij Ascendos Rail Leasing waarvan hij de groene kleur en het opschrift draagt. De treinverbinding zelf werd afgesnoept van de NMBS, aanvankelijk door Captrain en thans dus door Railtraxx, hoewel de gebruikte wagons nog steeds deze van IFB, een filiaal van B-Logistics, zijn. Ingewikkeld? Stephen Van den Brande stond in Gent-Dampoort en wachtte de trein op.

Foto achterpagina onderaan:

Naar aanleiding van het plaatsen van de overloopwissels voor de enkelspoorverbinding op de Bredabaan, tussen de Barnkrachtstraat en het Victor Roosensplein, werden de trams van de lijnen 2 en 3 op zaterdag 11 mei 2014 naar de Stelplaats PAL geleid. De 7278 op lijn 2 wacht zijn vertrektijd naar Hoboken af in deze loods. Foto: Eddy Cassiers.

NMBS

TARIEVEN

Biljetautomaten

U heeft ze waarschijnlijk al in meer en meer stations en stopplaatsen opgemerkt, de nieuwe biljetautomaten.

In totaal worden er 740 geplaatst. De klant kan er de meest voorkomende biljetten en passes kopen. Niet enkel naar en van ieder Belgisch station of stopplaats, maar bovendien ook naar drie grensstations. In Nederland zijn dit Roosendaal en Maastricht, in Duitsland is dit Aachen Hbf. Op het aanraakscherm (touchscreen) moet men eerst "biljetten" kiezen. Daarna krijgt men een lijst met de verschillende soorten. Voor bijv. een weekendbiljet of vermindering voor gezinnen moet men dat eerst aanduiden, en daarna het bewuste biljet selecteren. Doet men dit niet dan rekent de automaat u de volle prijs aan. Aan het loket verkocht de brave man/vrouw u praktisch altijd automatisch het biljet met de juiste vermindering. De mogelijkheid bestaat ook om een biljet aan te kopen voor vertrek uit een ander station. In voorkomend geval moet u "wijzigen" aantippen. Een andere faciliteit is dat men, mits de juiste selectie aan te duiden, ook een biljet voor een dag in de toekomst kan aankopen, dus niet voor onmiddellijk vertrek. Een aantal biljetten met vermindering kan men evenwel niet aankopen. Dat zijn die biljetten bedoeld voor welbepaalde categorieën reizigers zoals bijvoorbeeld de medewerkers van b-post of Belgacom. Wanneer er geen loket is, of wanneer dit gesloten is, moet de reiziger zich in regel stellen bij de treinwachter.

Vanaf oktober aanstaande dient u in het bezit te zijn van een geldig biljet alvorens de trein op te stappen, zeker wanneer er op de opstapplaats een geopend loket is. Anders moet u vanaf 1 oktober 2014 een toeslag van 7€ betalen aan de treinwachter. Dat bedrag was tot nu slechts 3,20 €. Indien de treinwachter niet verwittigd werd, gaat de bestaande toeslag van 12,50 € ook naar 7 €. De NMBS neemt deze maatregel om discussies over de geldigheid met de treinwachter te vermijden. Het is niet geweten of de toeslag van 7 € ook verschuldigd is wanneer u een biljet wou aankopen maar de automaat het liet afweten. Ook voor de visueel gehandicapten is het niet eenvoudig om een juist biljet aan te kopen. Zeker stof tot discussie.

Meestal werd er per station of stopplaats maar één automaat geplaatst, zodat bij defect er geen alternatief voorhanden is. Volgens de NMBS staat de automaat wel op een "strategische" plaats. Nochtans zijn de perrons wel vanuit verschillende kanten bereikbaar, zodat men in vele gevallen toch een flinke wandeling moet maken. Als (slecht) voorbeeld halen we station Antwerpen-Luchtbal met vier perrons aan, waar er meerdere toegangen zijn en de automaat zich boven op perron 2/3 bevindt. Wanneer u niet vertrouwd bent met de situatie is het niet denkbeeldig dat u na een zoektocht, de volgende trein moet afwachten.

In grotere stations staan gelukkig meerdere exemplaren. De automaat is natuurlijk een bedreiging op termijn voor de overblijvende loketten. De huidige norm om een loket te bemensen ligt bij 100 verkochte biljetten per dag. Gaat nu

een deel hiervan verkocht worden via de automaat, dan is het goed voorstelbaar dat het loket wordt gesloten.

N.v.d.r.: Hoe het echter wel kan, hebben wij enkele jaren geleden in Dublin bij het trambedrijf Luas (Veolia) gezien. Op elk perron staan er minstens drie automaten. Daarvan was er op een vrijdagavond één defect en toch was de hersteldienst druk in de weer om het defect te verhelpen.

De nieuwe automaten zijn van het merk ALMEX. Bij vele (oudere) lezers zal die naam nog een belletje doen rinkelen. Tot de komst van de groene en later ook de gele PRODATA's gebruikten de Buurtspoorwegen sinds 1955 deze zilverkleurige toestellen met hun vijf toetsenrijen waarmee de ontvanger/bestuurder het te betalen bedrag invoerde en via een hendeltje en veel gekraak een roze of geel biljetje tevoorschijn toverde. Toen de Buurtspoorwegen in 1985 met zones gingen werken werden ze buiten dienst gesteld. ALMEX is een groot Duits bedrijf dat in vele landen biljet-automaten levert. In Duitsland zelf zijn ze goed voor ongeveer 90% van alle geplaatste toestellen. Net over onze oostgrens zijn ze ook in gebruik bij het AVV (Aachener Verkehrsverbund). De nieuwe NMBS toestellen hebben bijna dezelfde vorm en schermfuncties als de Duitse.

Tenslotte vermelden we nog dat de nieuwe automaten reeds geschikt zijn om de MOBIB (ReTiBo) vervoerbewijzen van de MIVB, TEC en De Lijn te kunnen verwerken.

INFRABEL

Koperdiefstallen

In 2013 waren er "slechts" 840 koperdiefstallen. Dat is een daling met liefst 40%. Dit goede resultaat is te danken aan het opvoeren van de patrouilles door de diensten van Securail en andere politiediensten langs de spoorlijnen. Bovendien mogen de handelaars in oude metalen de hun aangeboden koopwaar niet meer in contanten betalen. Van haar kant doet ook Infrabel een extra inspanning om meer aluminium- of glasvezelkabels te gebruiken in de plaats van koper. Bovendien worden de kabels ook dieper ingegraven en in een aantal gevallen ook met beton overgoten. Ondanks de geleverde inspanningen lopen de treinen elke dag toch nog zo'n 2 uur vertraging op.

Rubber matten

Om het onrechtmatig betreden van de treinsporen terug te dringen, gaat men aan de overwegen, van met harde punten voorziene rubber matten plaatsen. Deze moeten beletten dat er geen spelende kinderen of andere personen te dicht naast de sporen kunnen. Het is niet enkel gevaarlijk en verboden om zich onrechtmatig op het domein van de spoorwegen te begeven maar in een aantal gevallen zelfs dodelijk, en vooral een oorzaak van vertragingen.

We roepen de fotografen op om deze regel te respecteren.

Lijn 25

Per 1 december 2013 werd tussen Nekkerspoel en Kontich de snelheid verhoogd van 140 naar 160 km/uur. Over het grootste gedeelte is ook de ETCS1 beveiliging ingevoerd.

Station Blankenberge

Ondertussen is het weeral enkele maanden geleden dat het stationsgebouw van de bekende badplaats werd gesloopt. Het typische gebouw, in de stijl van architect Henri Van de Velde, werd geopend in 1937. Het was toen al het tweede stationsgebouw van de kuststad en moest beter voldoen om de toename van het massatoerisme te kunnen opvangen. Een dagje aan zee was voor velen in die jaren een unieke gelegenheid om de microkosmos van de eigen woonplaats te kunnen "ontvluchten" en kon als dusdanig als een "hele reis" beschouwd worden. Niet zelden werd de tocht met de boerentram aangevat om dan met de trein in Blankenberge te arriveren en de zeelucht te kunnen opsnuiven.

Het nieuw te bouwen station volgt die trend en zal worden aangepast aan de noden van de hedendaagse toerist. Het wordt een eigentijds gebouw met veel glas. Het project zal gefaseerd worden uitgevoerd d.w.z. na deze zomervakantie start eerst de bouw van een parkeergarage, daarna volgen het eigenlijke station en 23 appartementen. In een latere fase worden nog twee hotels van een bekende keten in het geheel geïntegreerd. Nog later is op de site van de goederenloods een woonwijk gepland. De parking zou in de zomer van volgend jaar al moeten openen, het station in het voorjaar van 2017. Ondertussen kunnen de reizigers en het NMBS-personeel terecht in een tijdelijk station dat in de voormalige goederenloods werd ingericht.

Over een betere en veiligere overstap op de Kusttram, m.a.w. het verplaatsen van de huidige tramhaltes op het Koning Leopold III-plein tot vóór de stationstoegang, is blijkbaar geen sprake; wellicht dacht hier niemand aan?

Lijn 52

Niet vóór de verkiezingen durven politici wel eens interessante ideeën lanceren: zo ook in Dendermonde alwaar een raadslid uit de oppositie voorstelde om het zuidelijke deel van de oude spoorlijn 52 tussen Dendermonde en Puurs te heropenen. Een heropening als volwaardige treinverbinding zou echter een té grote investering vergen van de NMBS, maar wat wel mogelijk zou zijn, is de invoering van een "nieuw soort lightrail". Volgens een ander raadslid zou dit "een mix tussen trein en tram én zonder bovenleiding" moeten worden.

Meer dan dertig jaar geleden werd het traject tussen Dendermonde en Puurs gesloten en momenteel doet de lijn enkel nog dienst als toeristische spoorlijn voor de v.z.w. Stoomtrein Dendermonde-Puurs (SDP). De aansluiting met de NMBS-lijn 54 (Mechelen - Sint-Niklaas) is inmiddels ook opgebroken.

Een heropening van lijn 52 zou heel wat voordelen kunnen bieden: de huidige (pendel)verkeersstroom over de weg tussen Dendermonde en Antwerpen zou door de heropening flink gereduceerd kunnen worden en de rechtstreekse spoorverbinding tussen de beide steden loopt bovendien langs diverse industrieterreinen.

De Intercommunale Scheldelandschapspark heeft alvast een mobiliteitsnota voorbereid voor de nieuwe Vlaamse regering en zal er daarbij op aandringen werk te maken van het lightrail-project. Dendermonde en Buggenhout zijn het plan

eveneens genegen maar vooral voor Dendermonde zou het een absolute meerwaarde betekenen.

Een nadeel van het huidige voorstel: indien er met lightrail zonder bovenleiding wordt gereden, zullen de reizigers alsnog in Puurs moeten overstappen.

(N.v.d.r.: tenzij men voor de volledige lijn 52 een nieuw exploitatieconcept uitwerkt met doorgaande diensten, bovendien kan een lightrail-voertuig zonder bovenleiding ook een dieselstel zijn dat de volledige lijn (Sint-Niklaas-) Dendermonde-Antwerpen kan berijden).

Hopelijk vernemen we in de nabije toekomst nog meer over dit project en kan het zelfs worden gekoppeld aan de geplande (tram)lijnen vanuit Klein-Brabant naar Brussel.

Lijn 59

Met de ingebruikname van de Liefkenshoekspoorverbinding die het moet toelaten dat goederentreinen vlotter kunnen pendelen tussen de havengebieden van linker- en rechter Scheldeoever, zal het aantal van de goederentreinen dat de Kennedy-spoortunnel gebruikt drastisch gaan dalen of zelfs verdwijnen. De vrijgekomen capaciteit zou de NMBS willen gebruiken voor extra reizigerstreinen. We kunnen de fotografen nu al de tip meegeven om zich deze zomer in de buurt van Zwijndrecht en Antwerpen-Zuid op te stellen!

Lijnen 154, 165 en 166

Ook op de Athus-Meuselij is eind 2013 ETCS1 geïnstalleerd.

Kunst-Wet-tunnel

De verbindingstunnel tussen het station Brussel-Schuman in de Europese Wijk op lijn 161 met de lijn 26 is in een verdere fase van afwerking gekomen.

De werkzaamheden begonnen reeds in 2008 en liggen op schema, al een prestatie op zich.

In de 1250m lange tunnel werd ook een omvangrijk gedeelte geïntegreerd van het (ver)nieuwde station Brussel-Schuman. Samen met het Schuman gedeelte heeft de tunnel zelfs een lengte van 1900m.

Hij maakt deel uit van de nieuwe verbinding tussen het station Brussel-Luxemburg en de luchthaven via de lijnen 26 en 25N. Deze nieuwe verbinding zou 20 minuten tijdswinst opleveren ten opzichte van de huidige reisweg met overstap in Brussel-Noord.

Voor de verbinding tussen deze twee lijnen zijn inmiddels al heel wat kunstwerken afgewerkt. Zo werden intussen ter hoogte van de aansluiting met lijn 26 al de eerste wissels gelegd.

In november 2014 zou worden begonnen met de installatie van de bovenleiding en de seinen.

In het voorjaar van 2015 worden dan een automatisch branddetectiesysteem, een schuimblussysteem en een evacuatiesysteem dat rekening houdt met de positie van de trein, geïnstalleerd.

Er werd bovendien heel wat aandacht besteed aan het helpen verminderen van het geluid en de trillingen.

Na de noodzakelijke uitgebreide tests van de infrastructuur en de proefritten met de eerste treinen zou de dubbel-sporige tunnel in december 2015 in dienst kunnen komen.

NMBS

De Oriënt-Express (VSOE) werd op 18 en 25 mei 2014 omgeleid via Duitsland en Luxemburg naar België als gevolg van spoorwerken op het SNCF-net die het onmogelijk maakten om naar de Kanaalhaven Calais te rijden. Daardoor reed de luxetrein uitzonderlijk naar Brugge.

*We zien hier de VSOE op 18 mei 2014 in Landegem op weg naar Oostende. De trein wordt gesleept door de CFL 3009. De trein was de dag tevoren vertrokken vanuit Venetië en vertrok op 19 mei terug naar zijn bestemming in Italië.
Foto Bert Bonte, 18 mei 2014.*



Op 24 mei 2014 richtte TSP een afscheidsrit in ter eer van de reeks 2001-2025, buiten dienst gesteld per 1 januari 2014. Ter gelegenheid van de rit kreeg de 2005 zijn oorspronkelijke groene kleur terug. Deze loc werd op 8 november 1975 in dienst gesteld. Al in de jaren tachtig kreeg zij een blauwe livree, sommige locomotieven kregen weliswaar een afwijkende schildering.

*De trein tijdens een stop te Statte op lijn 125 tussen Namur en Liège.
Foto Raf Bonte, 24 mei 2014.*



Van de reeks 59 hadden we al heel wat jaren geleden afscheid genomen, maar enkele exemplaren overleefden bij museumverenigingen. Maar ook de overlevende 201030 en de 5922 verdwijnen nu richting sloper.

*Op de foto zien we de 5922 afkomstig van de Vennbahn bij een sloopbedrijf in de omgeving van Aachen (Stolberg).
Foto Raf Bonte, 5 mei 2014.*





Wanneer nog eind dit jaar of begin volgend jaar de tweede haventoeegang via de Liefkenshoekspoorverbinding in gebruik wordt genomen zal het op lijn 59 in de buurt van Antwerpen een heel stuk rustiger worden.

Europorte 4007 met de graantrein van Boom Prayon naar Moeskroen nabij de Wijkbundel in Zwijndrecht, een foto op 7 april 2014 genomen door Stephen Van den Brande.



SNCF 36020 met een staaltrein uit Dunkerque, bestaande voor de ene helft uit rongenwagens met staven en voor de andere helft uit huifwagens met rollen plaatstaal, passeert bij zonsondergang op 14 juni 2014 de voormalige halte Antwerpen-Linkeroever.

Foto: Eddy Cassiers.



RRF 1104 met een kalkslurrytrein van Gent Darsen op weg naar Roosendaal doorkruist op 7 juni 2014 het station Sint-Niklaas. Na een lange bouwtijd werden hier uiteindelijk de lage perrons met kiezel vervangen door moderne, hoge perrons met tegels.

Let eens op de bijzondere ketelwagens met geknikte vorm voor het vervoer van vloeibaar krijt!

Foto: Stephen Van den Brande.

Tussen Watermaal-Bosvoorde en Brussel-Luxemburg liggen er inmiddels 4 sporen. Er rijden nu ook treinen via lijn 26 en station Merode. Zo komt ook de realisatie van het GEN-net weer een stap dichterbij.

Hopelijk gaan deze nieuwe verbindingen behalve Europese ambtenaren ook nog andere gebruikers aantrekken.

Liefkenshoektunnel

Ook de Liefkenshoektunnel, onderdeel van de 16km lange nieuwe spoorverbinding met de haven van Antwerpen, nadert zijn voltooiing.

Op deze spoorlijn liggen er twee tunnels: de 2km lange Beverentunnel op Linkeroever en de 6km lange Liefkenshoektunnel zelf, onder de Schelde.

De voorbije maanden werd volop gewerkt aan de installatie van de seinen en het spannen van de bovenleiding. Uiteraard werd ook deze tunnel uitgerust met een resem aan veiligheidssystemen zoals toegansdetectie, camera's en een schuimblussysteem. Er zijn 14 evacuatieschachten.

Op maandag 5 mei 2014 werd er op deze nieuwe goederen-spoorlijn tussen Waaslanshaven-Zuid en Antwerpen-Noord een eerste proefrit met elektrische tractie ondernomen.

Na een gunstige evaluatie van de noodzakelijke tests en de proefritten hoopt men nog in december de verbinding in dienst te nemen voor de goederentreinen.

Een uitgebreide beschrijving is terug te vinden in RR 2012-3.

Spoorbruggen Antwerpen-Luchtbal

In het weekeinde van 22 en 23 februari 2014 werd het B-spoor van lijn 27A tussen Antwerpen-Luchtbal en Dam terug in dienst gesteld. Exact een maand later gebeurde dit ook voor het A-spoor. Omwille van de bouw en de vervanging van de nieuwe bruggen over het Albertkanaal waren de sporen van de lijnen 12 en 27A om beurt buiten dienst of werden ze tijdelijk verplaatst.

In het lange Paasweekeinde van 19 tot 21 april 2014 werd dan de oude spoorbrug over het Albertkanaal afgebroken.

Het doel van de hele operatie is om niet enkel de oude bruggen te vervangen maar vooral de doorvaarthoogte te verhogen zodat het in de toekomst mogelijk wordt om vier lagen containers (opeengestapeld) over het water te kunnen vervoeren. Zowat elke brug over het Albertkanaal, dus ook die voor het auto- en (in Antwerpen stad) tramverkeer, die niet recentelijk werd gebouwd, zal in de komende jaren worden vervangen door een nieuwe, hogere brug.

Hamont

Het 9km lange baanvak Neerpelt – Hamont werd heropend op 6 april 2014. Officieel ligt Hamont op lijn 19, maar voor de reizigers is dit lijn 15 (volgens de tabelnummering).

In Hamont werd een volledig nieuw perron van 200m aangelegd en een spoor van 350m voor de goederentreinen. Voorlopig (?) behelst dat goederenverkeer op werkdagen één trein met zinkerts vanuit de Antwerpse haven naar de net over de grens met Nederland gelegen fabriek in Budel. Tot 1957 hebben er reizigerstreinen gereden naar Hamont. Op het laatst was dat beperkt tot één omnibus (nu P-trein) naar

Hasselt via Neerpelt. De reizigersdienst op lijn 15 tussen Budel (NL) en Mol werd al in 1953 afgeschaft. In 1978 werd de treindienst tussen Mol en Neerpelt heropend met één semi-directe trein tussen Neerpelt en Antwerpen.

Oorspronkelijk was Hamont een grensstation op de zogenaamde "IJzeren Rijn" tussen Antwerpen en het Duitse "Ruhrgebiet" en werd uitgebaat door de maatschappij Grand-Central-Belge. (zie ook bij exploitatie).

MATERIEEL

Reeks 21

Vanaf 11 februari 2014 werden de eerste acht locomotieven van de reeks 21 buiten dienst gesteld en afgesteld in de bundel van Ronet bij Namur. Het is de bedoeling om de gehele reeks van 60 locomotieven tegen het einde van dit jaar buiten dienst te stellen.

Deze locs hadden een vermogen van 3310 KW of 4250 PK, een maximumsnelheid van 160km per uur.

Ze werden in 1986/87 nog gebouwd door het toenmalige BN, nu Bombardier.

Benelux-rijtuigen

In de huidige Benelux-treinen, de IC-Z Brussel-Zuid – Den Haag HS, worden de Nederlandse ICR-rijtuigen ontdaan van hun Fyra-kleurstelling en krijgen ze opnieuw de gewone geel met blauwe livrei van de NS. Een volledige stam in de Fyra-uitmonstering is niet meer te bekennen, de geel met blauwe rijtuigen duiken steeds meer op alsof men zo snel mogelijk het Fyra-debacle wil vergeten.

De Belgische Oorlogsspoorlijnen 1914-18

Op het artikel uit het vorige nummer kwamen enkele aanvullingen en rechtzettingen.

De 300m lange brug over het Maaskanaal in Visé werd door het Duitse leger geslagen. Het Albertkanaal werd maar in de jaren dertig aangelegd en was in feite het verbinden en aanpassen van reeds oudere al bestaande kanalen. Zo kent men in het Antwerpse het Kanaal naar Turnhout, nog beter gekend als de "Schotenvaart". Pas bij de elektrificatie in 1983 van lijn 24 en het voor de duwvaart verbreden van het Albertkanaal werd er ook in Visé een nieuwe brug gebouwd.

In tegenstelling tot wat werd vermeld werd het Fort van Eben-Emael maar gebouwd in het interbellum. Tijdens WO I werd vastgesteld dat de toenmalige fortengordels rond Liège en Namur niet meer voldeden en bouwde men het "oninneembare" fort van Eben-Emael. Helaas bleken 85 Duitse parachutisten in WO II voldoende voor een inname.

Algemeen kan gesteld worden dat de bovenbouw van de oorlogsspoorlijnen tijdens WO I door Duitse en Belgische spoorwegtroepen werd aangelegd maar de tunnels en bruggen door privébedrijven naar voorbeelden van al eerder gebouwde kunstwerken. Sommige van deze bouwbedrijven zijn nog steeds actief en namen als "Wayss & Freytag" of "Hochtief" klinken ons bekend in de oren.

Met dank aan de aandachtige lezer die ons hierop attent maakte.

EXPLOITATIE

Nieuwe dienstregeling voor 2015

Met twee jaar uitstel gaat op het einde van dit jaar een totaal nieuwe dienstregeling van start. Er wordt naar gestreefd om een betere spreiding tussen de verschillende treinen te bekomen zodat er bijvoorbeeld op een baanvak geen twee treinen kort op elkaar volgen en er dan een groot "gat" valt. Vooral om budgettaire redenen moet het totaal aantal gereden treinkilometers gelijk blijven.

Het onderscheid tussen de IC- en IR-diensten vervalft. Het worden nu allemaal IC's, genummerd van 1 tot 35.

De L-treindiensten worden bedacht met de naam Omnilrail met een nummer tussen 1 en 30. Rond Brussel verdwijnen ook de L-treinen en worden het RER/GEN-treinen. Deze krijgen geen nummer maar worden geïdentificeerd met de letters A-Q met 18 diensten in de week en 9 tijdens de weekenden. P-treinen worden eerder schaars, maar dit wordt enigszins gecompenseerd door een verhoging van reguliere diensten. Er wordt tevens voorzien in een aangepaste samenstelling en materieel, naargelang het spitsuur- of daluur-treinen zijn. Ook tijdens de weekenden zullen de treinen in een aangepaste samenstelling rijden.

Naar en van de Nationale Luchthaven gaan er meer treinen rijden ten opzichte van het huidige aanbod. Bovendien komen er rechtstreekse verbindingen met Hasselt, Kortrijk, Tournai en zelfs Amsterdam. Voor sommige steden die nu al een verbinding hebben, verandert de reisweg. Zo zal de bestaande IR uit De Panne nu als IC via Aalst en de Luchthaven (zoals vroeger trouwens) verder naar Landen rijden. De trein Antwerpen – Landen zal dat doen via de Luchthaven, Leuven (frontwisseling), Aarschot, Diest en Hasselt.

Enkele treindiensten gaan in een soort lusvorm rijden. De IC met vertrek vanuit Brugge rijdt vanaf Gent naar Brussel via lijn 50A richting Luchthaven en vervolgens verder via Zottegem, Kortrijk en Brugge naar Oostende. Een soortgelijk geval is de Omnilrail van Charleroi-Sud naar Luttre – Piéton – La Louvière – Manage en terug naar Luttre. Op die manier is het mogelijk om het treinpersoneel netjes terug op zijn vertrekplaats af te leveren. Dergelijke treinen voeren eventueel wel twee afzonderlijke treinnummers. Zowel de IC- als de Omnilraildiensten kunnen -zoals nu- verschillen tussen de wekdiensten en de weekenddiensten.

Hiervoor al aangehaald zijn de treinen van of naar Amsterdam. De Benelux zal als vanouds terug de verbinding maken tussen Brussel en Amsterdam, maar dus niet enkel via Schiphol, maar ook via de Nationale Luchthaven. Hij ruilt wel ter identificatie zijn letter B (Fyra) via IC-Z nu naar IC 35. Er zal opnieuw gestopt worden in Antwerpen-Berchem (nog onder voorbehoud) en Brussel-Noord, maar dit, en het ommetje via de Luchthaven, gaat wel 10 minuten meer reistijd vergen. Het is de bedoeling om zoveel mogelijk reizigers aan te trekken van en naar de Luchthaven met uiteraard daarbij de Diabolotoeslag. Wanneer eind 2015 ook de verbinding via de nieuwe Kunst-Wet spoortunnel (zie bij infrastructuur) in dienst wordt genomen, krijgt de Luchthaven er ook de GEN-treinen uit Brussel bij. Wat velen inmiddels zorgen baart, is het snoeien in eerste en vooral laatste ritten van hoofdzakelijk Omnilrailtreinen.

Op verschillende lijnen zou al omstreeks 21 of zelfs 19 uur het licht uitgaan. Eén oorzaak is te zoeken in de dure rijpaden die Infrabel aanrekent voor elke halte die een trein maakt in een station of stopplaats. Te gek wordt het als we weten dat een doorrit van een lege reizigerstrein goedkoper wordt aangerekend dan een trein met (enkele) reizigers.

Wat het uiteindelijk wordt zal afhangen van het overleg met de drukkinggroepen en de goedkeuring door de (nieuwe) regeringen en parlementen. Grondige wijzigingen hoeft men echter niet meer te verwachten.

Hamont

Limburg vierde op 6 april 2014 feest ter gelegenheid van de heropening van het 9km lange baanvak tussen Neerpelt en Hamont. Met de inzet van twee gekoppelde dieselmotoren reeks 41 werd de bevolking gratis ritten aangeboden tussen de beide plaatsen. De echte, doch in eerste instantie magere treindienst, startte een dag later. Enkel op werkdagen rijden er 's ochtends 3 (drie) IR's naar Antwerpen. In de namiddag zijn dat er twee in de andere richting. Op zondagavond is er tijdens het academisch jaar de zogenaamde studententrein naar Leuven. De dito-trein op vrijdagavond uit Leuven blijft evenwel beperkt tot Neerpelt. Tijdens de zomerperiode rijdt de ICT nu wel tussen Hamont en Blankenberge. Ter gelegenheid van de invoering van de nieuwe treindienst in december 2014 zullen dan alle treinen tot Hamont rijden of er vertrekken.

(zie ook bij infrastructuur)

Thalys

Sinds begin april rijden er elke dag twee Thalystreinen extra tussen het Nederlandse Amsterdam-C.S. en het Franse Lille-Europe. Ze stoppen in België te Antwerpen-Centraal en Brussel-Zuid. Ondanks het aanzienlijk hogere aantal kilometer via Brussel, doen zij er bijna een uur minder over tussen Antwerpen naar Lille Flandres dan via Gent. Thalys verwacht veel belangstelling voor deze nieuwe verbinding. Lille-Europe was voorheen enkel bereikbaar vanuit Antwerpen mits een overstap in Brussel-Zuid op Eurostar of TGV. Natuurlijk gelden de gebruikelijk hogere Thalystarieven en is reservatie verplicht. Momenteel zijn er twee ritten met eerder ongunstige tijdstippen, maar Thalys verwacht toch dat de dienst zal aantrekken wanneer er meer rechtstreekse treinen vanuit Amsterdam bijkomen.

Oriënt-Express

De prestigieuze luxetrein Venice – Simplon – Oriënt-Express (VSOE) reed op zondagen 18 en 25 mei wegens werken in Frankrijk naar Brugge i.p.v. Calais. In België reed hij vanaf het Luxemburgse Rodange met Belgisch personeel maar al vanaf het Franse Metz met een CFL reeks 3000, via lijnen 165, 166, 154, 161 en 50A. De trein was samengesteld uit 17 ex Wagon-Lits rijtuigen. Voor onderhoud ging de trein naar Oostende. De VSOE is een privé-luxe trein die op het vaste-land, rijdt tussen Calais en Venezia-Santa Lucia en aansluitend tussen London en Dover. Aan al de luxe hangt een stevig prijskaartje en van de reizigers wordt verwacht dat ze, aan die luxe, aangepaste kledij dragen.

MIVB

Sinds 22 april 2014 werd de nieuwste tramlijn verlengd van "Da Vinci" naar "Eurocontrol".

De 2045 en de 2044 op de achtergrond staan aan het nieuwe eindpunt Eurocontrol.

Foto Raf Bonte, 25 april 2014.

Momenteel wordt de lijn nog maar matig gebruikt, bovendien zijn er nog de buslijnen van de MIVB en De Lijn, waarbij aan de voorlaatste halte Bourget een uitstekend overstappunt aangelegd is. Het nieuwe gebouw voor de NATO komt pas in 2016 in dienst.

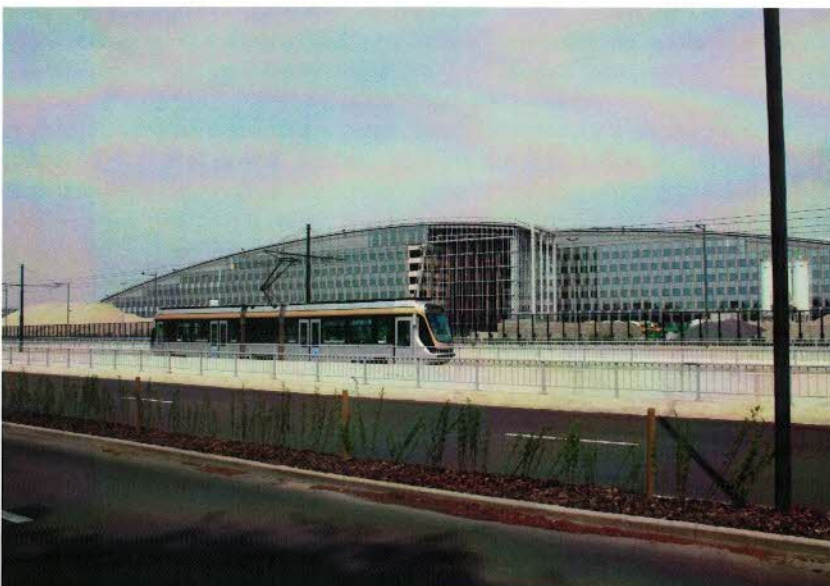
De grote troef van deze tramlijn is de toekomst ligt in een verlenging naar de Nationale Luchthaven van Zaventem. Eén van de tramprojecten van De Lijn Vlaams-Brabant loopt samen met deze lijn 62. Hiervoor moeten nog een 3-tal kilometer spoor worden aangelegd in Vlaams-Brabant vanaf de gewestgrens aan Eurocontrol tot de Luchthaven en eveneens een bovengronds eindpunt nabij het Brusselse Noordstation. Bovendien leeft er bij sommigen het idee om de Brusselse metro tot bij de luchthaven te brengen. Momenteel is er al wel een tracé gekozen voor de (tram)verlenging van de noord-zuidlijn vanaf het Noordstation tot Bordet en daarbij optioneel verlengd tot Haren.

MIVB 2018 van lijn 62 op de middenberm van de A201 snelweg op weg naar Eurocontrol. De kleine 2000 verdwijnt in het niets naast het toekomstige nieuwe NATO-gebouw.

Het vak Montgomery Square – Meudonplaats van lijn 81 werd in 1975 verbust. Toen ging er een lijn 80 rijden tussen de Sterrenbeeldenwijk en Montgomery. Naast de 100-jarige tramlijn 81 dus bijna 40 jaar buslijn 80.

Foto Raf Bonte: museumbus 8441 op de George Henrilaan, 1 mei 2014.

De busreeks Van Hool-Fiat 8421-8483 werd gebouwd in 1969-70. In afwachting van de levering van de Mercedes-Jonckheere reeks 1001-1080 kwamen in 1984 nog 25 stuks naar MIVA. Eén ging er naar de STIC in Charleroi.





MIVB

100 jaar lijn 81 Laken - Tervurenpoort

Het komt niet dikwijls voor dat een tramlijn het 100 jaar kan uithouden op hetzelfde traject. Sedert 2008 echter is er nog 60% te berijden onder het nummer 81 tussen het Zuidstation en de Tervurenpoort (Merode). De lijn 81 werd tussen 1914 en 2007 diverse malen verlengd en ingekort. Het traject zelf werd maar op beperkte plaatsen ingekort. Sinds 2008 werd de lijn vanaf het zuidstation verlengd naar Marius Renard. Momenteel wordt er vanaf dit eindpunt gereden naar de Montgomery Square, met name een halte verder dan Merode. De lijn rijdt dagelijks tot 20 uur en wordt nu volledig uitgebaat met 7900-en.

's Avonds wordt de lijn in twee delen gereden met de nummers 31 Marius Renard en 83 Berchem station – Montgomery. Op de 31 rijden dan 3000-en en op de 83 zijn dat de 7900-en.

Reden genoeg voor het MSVB om dit eeuwfeest te vieren door het inzetten van vele historische trams.

Een line-up voor het trammuseum van Woluwe. Van links naar rechts zien we de 7171, 1376, 1428, 5008, 1064, 9079 en de 4032.

Foto Raf Bonte: 1 mei 2014, Woluwe.



Wellicht een beeld dat velen zich nog herinneren. De 5000-en uit 1935 waren het meest typerende tramtype dat sinds de jaren vijftig tot 1976 op deze lijn dienst deed. Om exact te zijn reden de 5000-en van 23 maart 1956 tot 20 september 1976 op lijn 81.

Foto Raf Bonte: 1 mei 2014, Jansonplaats.



Ontmoeting tussen het historische stel 1428+29 en de nog gele 7718 die voor de gelegenheid werd ingezet ter vervanging van een 7900.

Foto Raf Bonte: 1 mei 2014, Heilige Drievuldigheidskerk.

DE LIJN

Tarieven

Vanaf september 2014 zullen 65-plussers, die gratis rijden met De Lijn, zich moeten registreren bij het opstappen. Een half miljoen 65-plussers heeft al een uitnodiging gekregen om hun lopend abonnement in te wisselen voor een MOBIB-kaart met chip. Eind maart was zowat de helft van hen daar al op ingegaan.

Het gaat om een belangrijke stap in de uitvoering van het langverwachte nieuwe registratie- en ticketingsysteem of kortweg ReTiBo. Momenteel is het immers onduidelijk hoeveel ouderen gebruik maken van hun gratis abonnement. Als ze 'chippin' bij het opstappen kan De Lijn een duidelijk beeld krijgen over het gebruik van deze kaart. Het uitrusten van de trams en de bussen met de nieuwe apparatuur was eveneens eind maart al ver gevorderd. 77% van de voertuigen is ermee uitgerust.

In het najaar van 2014 zou de MOBIB-kaart in Brussel al kunnen gebruikt worden bij zowel De Lijn als bij de MIVB en de TEC. In Vlaanderen start de verdere invoering in 2015 en zou een jaar later moeten afgerond zijn. In een latere fase zou de kaart ook bruikbaar worden voor onder meer de diensten van Cambio (autodelen) en Blue-Bike (huurfietsen).

Infrastructuur

ReTiBo

Met de nieuwe ReTiBo-boordcomputer zullen de chauffeurs op termijn (sic!) ook de verkeerslichten kunnen beïnvloeden waar dat nuttig blijkt. De eerste resultaten van een proefproject op de lijn Brussel-Leuven zijn alvast positief.

Smeerinstallaties in de sporen

Om het piepen van de trams, vooral in de bochten, te beperken, plaatst De Lijn sinds enige tijd smeerinstallaties. Die installaties gebruiken een pasta die bij het voorbijrijden van de tram wordt uitgesmeerd op het spooroppervlak en zo de trillingen dempt.

In Antwerpen werden zo'n smeersystemen al geplaatst in o.a. de stelplaats Hoboken en in de keerlus Keizershoek te Merksem. Op de Koninginnelaan in Oostende werd vorig jaar met succes een smeerpunt ingebouwd. Nu vraagt ook de gemeente Blankenberge er één want vooral in de Waterkasteelstraat en in de De Smet-De Naeyerlaan klagen de bewoners dat ze niet meer kunnen slapen.

Nieuw rollend materieel

Trams

Na de Hermelijnen (sedert 1999) wil De Lijn een nieuw tramtype aanschaffen. De keuze viel uiteindelijk op de Flexity 2 van Bombardier. De aankoop kadert in de vervanging van de PCC's en van alle BN's maar dient ook om het stijgende reizigersaantal en de voorziene uitbreidingen op te vangen. Het zou gaan om in totaal 146 voertuigen voor zowel de netten van Antwerpen, Gent en de Kust. Ondanks de beoogde standaardisering zouden er toch verschillen in de uitvoering zijn tussen de voertuigen.

De trams zijn 32m lang en hebben twee standaardmaten in de breedte: 2,30m voor Antwerpen en Gent en 2,40m voor de Kust. De capaciteit schommelt tussen 260 en 280 personen, ruim 20 plaatsen meer dan in de Hermelijnen.

Traditiegetrouw wordt de uitvoering voor Antwerpen enkelrichting, voor Gent dubbelrichting en voor de Kust een enkelrichtingversie met extra ruimte voor bagage en fietsen.

De verdeling:

- 66 stuks Antwerpen
- 18 stuks Gent
- 62 stuks Kustlijn.

Ingebouwde reizigersinformatie met auditieve en visuele halte aankondiging wordt zonder meer voorzien. De bestelling is goed voor zo'n 320 miljoen euro.

De eerste Flexity 2's zouden in 2018 moeten rijden.

Reeds in augustus 2012 bestelde De Lijn 48 nieuwe voertuigen die vanaf volgend jaar, 2015, op de sporen zouden moeten verschijnen. Het gaat om 10 stuks van 42m, dubbelrichting, voor Gent en om 10 stuks van 42m, enkelrichting en 28 stuks van 32m, enkelrichting voor Antwerpen.

De bestelling werd toegewezen aan de Bombardier vestiging in Brugge waardoor de werkgelegenheid in deze fabriek nog voor een korte tijd gevrijwaard blijft.

Renovatie van trams

Niettegenstaande de grootse aankopen die De Lijn de komende, pakweg, 5 jaar nog in petto heeft, wordt er toch nog, wellicht noodgedwongen, geïnvesteerd in het bestaande trampark. Zo wordt een budget voorzien voor de vernieuwing van de Antwerpse PCC2 en krijgen de Hermelijnen van de eerste reeks (7201-7231) ook digitale bestemmingsaanduiders ingebouwd. 7230 was de eerste.

Bombardier Brugge daarenboven heeft een order voor de renovatie van 20 BN-Kusttrams binnengehaald waardoor die nog meekunnen tot wanneer in 2018 de nieuwe Flexity's worden geleverd.

Aankoop hybride bussen

De Lijn is overgegaan tot de aankoop van in totaal 123 hybride autobussen verdeeld over 105 stadsbussen (standaard) en 18 citybussen (korte wielbasis).

N.v.d.r.: of wat is het verschil tussen een "stad" en een "city"?

De 105 stadsbussen komen van bij VDL in Roeselare en de 18 kortere broertjes van bij Van Hool in Lier.

Deze nieuwe hybride voertuigen zouden over al de entiteiten verdeeld worden: Antwerpen krijgt er 22, Brabant 30, Limburg 8, Oost-Vlaanderen 30 en West-Vlaanderen 33. Een hybride, diezelelektrische bus haalt zijn vermogen voor de voortbeweging uit twee krachtbronnen: een Euro VI dieselmotor en een batterij. Die batterij slaat de energie op die vrijkomt bij het remmen en geeft deze energie terug vrij bij het vertrek of wanneer er extra energie nodig is. De dieselmotor dient in feite als hulpmotor. Ze hebben ook een stop & go systeem waardoor de motor niet blijft draaien bij stilstanden. Het zal maar stilletjes worden in onze steden.

Oost-Vlaanderen

Heraanleg Brusselsesteenweg Gent

Begin april startten de werken voor de volledige heraanleg van deze belangrijke invalsweg waarlangs ook de stelplaats gelegen is. De steenweg wordt van gevel tot gevel vernieuwd tussen het Keizerviaduct en de Schooldreef, net voorbij de autostradebrug over de N9. Daar komen dus nieuwe voet- en fietspaden, rijweg en riolering. De tram zal er een eigen bedding krijgen en de hele weg wordt opgefleurd met wat groen. Aan de stadskant, het smalle deel van de steenweg, waar de tram zich momenteel nog tussen het gewone verkeer beweegt, zal eveneens een vrije trambedding worden aangelegd.

Lijn 4

In het vorige nummer berichtten wij over de verlenging van tramlijn 4 naar het UZ Gent. Zoals voorzien zijn die werken in april gestart. De tram zal via de De Pintelaan het terrein van het ziekenhuis op rijden maar een halte aan de oude ingang komt er niet. Dat was echter niet naar de zin van het Gentse stadsbestuur dat stelde dat de afstand tussen de eindhalte op het UZ en de vorige halte, aan de Galglaan, meer dan een kilometer bedraagt en dat is te veel, zeker voor minder mobiele mensen.

Maar De Lijn weigert de halte te voorzien met het argument dat een extra stop leidt tot een tragere doorstroming. De Lijn wil eerst experimenteren met een doorstromingsproject waarbij alle verkeerslichten op dat heikele punt aan het UZ voorrang geven aan de tram. Dat project zou in het gedrang komen door die extra halte, aangezien de tram daar dan ook moet halt houden (!).

Bovendien verhuist op een later tijdstip de ingang van het UZ naar de nieuwe eindhalte. De Lijn wil echter na evaluatie de plaats voor de halte aan de Galglaan vrijhouden en van zodra nodig, de halte installeren. Wordt wellicht vervolgd...

PAG-as en Brabantdam

Onmiddellijk na het afronden van de werken op de PAG-as (Papegaai-, Annonciaden- en Gebroeders Vandeveldestraat), voorzien tegen 16 juli, het begin van de Gentse Feesten, zal de tram daar in beide richtingen terug rijden, maar beginnen de werkzaamheden aan de Brabantdam. De Brabantdam wordt tussen het Lippensplein en de Vogelmarkt/Kouter van gevel tot gevel vernieuwd. De tramlijnen 21 en 22 worden opnieuw doorgeknipt voor nog eens tweeënehalf jaar.

Het nieuwe project zal onder de codenaam Bravoko (Brabantdam, Vogelmarkt en Kouter) door het leven gaan. In de Brabantdam en de Vogelmarkt zullen dezelfde ingrijpende werkzaamheden als op de PAG-as worden uitgevoerd. De tramlijnen 21 en 22 zullen doorrijden over het Lippensplein richting Korenmarkt. Vandaar vervolgen ze hun weg via het traject van lijn 1 door de Veldstraat naar het Sint-Pietersstation. Vanaf de Zonnestraat zullen de lijnen 21 en 22 wel hun normale reisweg via de heropende PAG-as naar het Sint-Pietersstation volgen. Tussen het Lippensplein en de Zonnestraat zullen tijdens de Bravoko-werken geen trams rijden.

Kortrijksesteenweg

De bezorgdheid over de toekomst van de Kortrijksesteenweg is groot. Die zou voor de komst van lijn 7 naar Sint-Denijs-Westrem mogelijk aan weerszijden op één rijstrook moeten, althans zo concludeerde De Lijn na een inspraak-ronde over de plannen voor de nieuwe tramlijn. Er is echter ook een mogelijkheid met behoud van de twee rijstroken die de automobilisten liever zien uitgevoerd. De Lijn zal beide varianten vooraf grondig laten onderzoeken. Zonder juridische, financiële of andere obstakels kan de aanleg van deze nieuwe lijn 7 al in 2016 starten. Ook over de heikele passage van de doorgang van de tram onder de Heuvel-poort, waarvoor er mogelijk een tunnel wordt gegraven, is er nog geen beslissing genomen.

Nieuwe keerlus The Loop

Tegen het einde van volgend jaar 2015 moet er een tramlus liggen rond de evenementenhal The Loop. Die lus zou tot aan de A. Pégoudlaan en rond de gebouwen van Flanders Expo lopen. Vandaag bevindt zich aan de oostelijke zijde van het terrein al het tramstation voor lijn 1.

Het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) gaf pas 2 miljoen euro subsidiegeld voor het project "Kruising Tramlus The Loop". De Lijn zal ook 5 tot 6 miljoen euro investeren en voor de wegwerkzaamheden zal de Stad Gent eveneens zo'n 5 tot 6 miljoen euro moeten klaarleggen.

Het opzet is om de tramlijnen naar The Loop optimaal te laten kruisen met de H. Crombezlaan. De doorstroming van het autoverkeer moet erdoor verbeteren, zodat de site beter en veiliger kan worden gebruikt door het openbaar vervoer, fietsers en voetgangers.

Te weinig trams in de zomermaanden

Gent wil zijn trams niet kwijt (en geef ze maar eens ongelijk)! Tijdens de zomermaanden verhuizen immers opnieuw acht Hermelijnen naar de Kustlijn, maar met de grote werken die in de stad op stapel staan, wil het stadsbestuur er alles aan doen om deze zomer zoveel mogelijk mensen op het openbaar vervoer te krijgen en dus zijn die acht Hermelijnen broodnodig in de eigen stad! De Lijn zelf wil zoveel mogelijk capaciteit behouden. Er werden onderhandelingen met de Entiteit West-Vlaanderen aangevat om zoveel mogelijk Hermelijnen in Gent te houden.

Natuurlijk wijst het Gentse stadsbestuur met de vinger naar Antwerpen, volgens een Gentse schepen is "de verhouding tussen Antwerpen en Gent helemaal scheefgetrokken. Gent heeft 250000 inwoners, Antwerpen telt er 500000. Toch heeft Gent maar 83 trams en 3680 zitplaatsen tegenover 238 trams en 10637 zitplaatsen in Antwerpen. De Lijn moet beseffen dat Antwerpen in zijn mobiliteitsplan blijkbaar voor de auto kiest. Gent gaat voluit voor het openbaar vervoer".

N.v.d.r.: de reactie van Antwerpen hierop hebben wij nog niet gehoord maar wie al eens onze overvolle trams heeft zien rijden kan onmiddellijk zijn mening vormen!

Om het leed te verlichten zal Gent volgend jaar in primeur de 42m lange trams ontvangen. Voor de inzet op lijn 1 moeten maar liefst 43 haltes worden aangepast, een operatie die in september dit jaar moet afgerond zijn.

Door de werken én de doordeweekse inkorting van lijn 2 tot aan het Burgemeester Nolfplein in Merksem, legt De Lijn tijdens de spitsuren een buspendel in van het tijdelijke tram-eindpunt naar Keizershoek en terug. Hiervoor "huurt" De Lijn Antwerpen zelfs autobussen afkomstig van andere groepen.

Op deze foto zien we AB 1195, origineel bij KAV als 110337 in dienst, met aangepast filmbeeld op de pendeldienst te Merksem op 04/05/14. Foto: Luc Couscheir.



AB 3226 is óók zo'n buitenbeentje en nog wel in dubbel opzicht! Afkomstig uit de Entiteit Limburg van De Lijn, naar Antwerpen gehaald voor inzet op de pendellijn, bezit geen middendeur maar slechts een voor- en achterdeur, iets wat reizigers in Antwerpen al eens in verwarring brengt. Te meer omdat de 3226 ook al eens op reguliere stadslijnen gespot wordt.

AB 3226 met filmbeeld "Pendel" op de Bredabaan te Merksem, ter hoogte van de Oudebareellei, eveneens op 4 mei 2014. Foto: Luc Couscheir.



In het kader van de vernieuwing van PM-station Astrid werd meermaals beroep gedaan op het O&K diesellokje van aannemer Franki voor nachtelijke materiaaltransporten zoals nieuwe roltrappen. Uitzonderlijk konden we gedurende enkele dagen in maart dit locje op het zijspoor in het Koning Albertpark zien staan. Kwatongen beweren dat het daar defect werd afgesteld na een ontsporing, verdere geruchten hebben het er zelfs over dat het locje daarna al werd gesloopt? Meestal stond het locje geparkeerd t.h.v. de Ten Eekhovewei waar de plaatselijke voetbalclub het als reclamebord gebruikte.

Foto: Eddy Cassiers, 25 maart 2014.



West-Vlaanderen

Uitbreidingsplannen Kusttramlijn

Er wordt heel wat gepland om ook de bestaande Kusttramlijn Knokke-Oostende-Adinkerke uit te breiden tot een meer volwaardig net en niet één enkele lijn zoals thans.

Enkele ideeën:

- Een tramlijn tussen Brugge en Zeebrugge.
- Een tramlijn tussen Koksijde en Veurne: hiervoor werden al een MER opgesteld en 5 bijkomende trams besteld.
- Tramtunnel Zeebrugge: in het kader van de uitbouw van de achterhaven van Zeebrugge wordt een nieuwe sluis gebouwd met een ondertunneling voor de Kusttramlijn.

Veiligheid

Al vele jaren werkt De Lijn aan het verbeteren van de veiligheid van de Kusttramlijn, in het bijzonder dan aan maatregelen ter voorkoming van persoonsongevallen. Zo werden op vele plaatsen al afschermingen naast de sporen geplaatst en meerdere overwegen van bijkomende signalisatie voorzien. Zo kon in 2013 het aantal ongevallen met de Kusttram voor het tweede jaar op rij stevig dalen. Waar er in 2011 nog 111 ongevallen gebeurden, waren dat er 2012 nog 87 tegenover vorig jaar nog maar 71. Ook de ernst van de verwondingen nam af.

In de zomer van vorig jaar overleed in Blankenberge nog een kind nadat het door een tram was aangereden toen het plotseling de sporen overliep. Naast de tramsporen is er een parkeerstrook. Het gemeentebestuur van Blankenberge wil tegen het komende toeristische seizoen maatregelen nemen om soortgelijke ongevallen te vermijden. Er wordt samen met De Lijn gepraat over de aard en de vorm van de omheining die tussen de parkeerstrook en de sporen moet worden geplaatst.

W.O. I in de Westhoek

Dit jaar wordt honderd jaar Eerste Wereldoorlog herdacht en dat zullen we ook op het vlak van het openbaar vervoer geweten hebben. Verwacht wordt immers dat heel wat mensen de komende maanden en jaren een bezoek zullen brengen aan de Westhoek.

Vanaf juli verbindt een nieuwe buslijn 14 de belangrijkste sites van de Eerste Wereldoorlog met elkaar. De bus rijdt van Ieper naar Nieuwpoort en terug. Er zijn haltes voorzien in Ieper aan het station, de Menenpoort en de Grote Markt met de Lakenhallen, in Diksmuide aan het station en in Nieuwpoort aan het Albert I-monument en de IJzerbrug.

In juli en augustus zijn er dagelijks vijf heen- en terugritten voorzien, vanaf september worden dit er vier.

De laatste rit richting Nieuwpoort zal steeds na de Last Post ceremonie onder de Menenpoort vanuit Ieper vertrekken.

De speciale haltes op deze buslijn zullen aangeduid worden door een logo met een klaproos, een "poppy".

Het vervoerbewijs, toepasselijk de "PoppyPass", kost in voorverkoop 6 € voor volwassenen en 4 € tot twaalf jaar, op bus en tram is dit 8 €. De PoppyPass is een dagkaart voor lijn 14 én alle andere lijnen in de provincie West-Vlaanderen.

Vlaams-Brabant

Brabantnet

De Lijn onderzocht vier tramtracés om Brussel beter te kunnen ontsluiten. Op basis van een analyse keurde de vorige Vlaamse regering drie van de vier tramtracés uit het Brabantnet goed. De kosten-batenanalyse wees uit dat de baten dubbel zo groot zouden zijn dan de kosten. De drie weerhouden projecten zijn Brussel-Willebroek, Brussel-Luchthaven en Jette-Luchthaven.

Deze trajecten kunnen al op korte termijn, dat is nog steeds over 10 jaar, gerealiseerd worden. Vooreerst zou men starten met de lijn naar Willebroek, op een tracé ten westen van de A12, via Meise en Wolvertem tot Londerzeel. Vandaar wordt Willebroek bereikt langs de oostkant van de A12. De tramlijn zal dus in Willebroek tussen de A12 en het Fort van Breendonk komen te liggen. De uitlopers van Willebroek naar Bornem via Puurs en naar Boom komen er vermoedelijk pas in 2030.

Voor de verbinding van Brussel naar de luchthaven loopt het gekozen tracé over de Leopold III-laan en een nieuw viaduct over de Brusselse Ring.

De tramlijn van Jette naar de luchthaven zal via de Heizel, de Romeinse Steenweg en de Sint-Annalaan naar Vilvoorde lopen. Vandaar via de Medialaan, Belgiëlaan, Steenweg op Koningslo, Jacob Smitslaan, Rubensstraat, Vuurkruisenlaan, Heldenplein en de Stationslei naar Vilvoorde Station. Vanaf het station gaat het langs de Woluwelaan naar de luchthaven in Zaventem.

Op middellange termijn, dat is ongeveer over 20 jaar, is er nog een lijn vanaf de luchthaven naar Tervuren en van Brussel naar Haacht gepland. Het oorspronkelijk geplande traject van Haacht naar Heist-op-den-Berg via Keerbergen komt er niet. De kosten voor de aanleg zouden te hoog oplopen vooral door de vele onteigeningen, bovendien zou uit onderzoek gebleken zijn dat de reistijd per tram langer zou uitvallen dan de huidige verplaatsing per trein.

Antwerpen

Bredabaan

Op zondag 11 mei reden er geen trams op de Bredabaan in Merksem wegens de nog steeds aan de gang zijnde spoorwerken. Tussen het eindpunt Keizershoek en de Minister Delbekelaan werden pendelbussen ingelegd. De trams van de lijnen 2 en 3 keerden in de stelplaats PAL.

Op weekdagen is lijn 2 tussen 7 en 19 uur nog steeds beperkt tot de Frans de l'Arbrelaan. Tijdens de ochtend- en avondspits, van 7 tot 9 uur en van 15.30 tot 17.45 uur, worden extra pendelbussen ingezet tussen de Minister Delbekelaan en het eindpunt Keizershoek.

Nationalestraat

Een nieuwe bouwwerf die de stad binnenkort zal teisteren is deze in de Nationalestraat. In maart besliste het districtsbestuur om in juli en augustus de straat opnieuw aan te leggen nadat ze nauwelijks een jaar geleden vernieuwd werd. Verzakkingen en kapotte tegels zijn de aanleiding.

Een nummerplaat vertelt...

Ik verzamel al heel lang tezamen met een aantal vrienden foto's van bussen. Het ogenblik is dan ook gekomen om eens aan de hand van nummerplaten een beeld te geven van de verschillende bustypes.

1. [0699.P]

Bus 1749: Op 18 juli 1958 werd deze nummerplaat voor het eerst gebruikt bij deze bus, een Amerikaanse GMC van de reeks 1748-1749.

Dit voertuig met provinciaal nummer 10-1754 reed voornamelijk op de buslijnen ten noorden van Antwerpen. Let op de typische Amerikaanse PCC-look.

Deze foto werd op 7 mei 1961 genomen op de F. Rooseveltplaats door L. Bollen, een Nederlander die ook geïnteresseerd was in Belgische bussen. De rit heeft als bestemming Nieuwmoer, één van de dorpskernen van Kalmthout.

Foto: Verzameling Ron Van Poppel.

Bus 3141: Op 3 maart 1966 kwam de 3141 (reeks 3121-3170), een Jonckheere/Brossel A 91 DAR/H met provinciaal nummer 10-1043, in dienst. Deze bus sleet zijn hele carrière in de regio Antwerpen-Mechelen. Op 7 mei 1971 nam Werner Devroey, een Mechelaar in hart en nieren, deze foto.

Foto: Verzameling Werner Devroey.

Bus 5439: Changement de décor: vanaf 30 maart 1979 kwam men de 0699.P tegen in het Hasseltse.

Deze Van Hool A120/11 bus uit de reeks 5356-5545 komen we tegen op lijn 1 Hasselt-Genk.

Marc Colman, een A120-liefhebber uit Sint-Niklaas, nam deze foto op 5 september 1981.

Bus 3820: Op 9 juni 2000 kreeg de 3820 (reeks De Lijn 3813-3820) als vierde (en laatste) autobus deze nummerplaat. Deze Van Hool A600/2 reed eerst de sneldienst op de lijn Turnhout-Antwerpen. In recentere tijden komen we hem tegen in de regio Mechelen. Op 8 september 2013 maakte ik deze foto in de stelplaats van Mechelen. Deze bus (met bijbehorende nummerplaat) was op 10 juni 2014 nog steeds in dienst.

Tekst en idee: Stefaan Pittomvils.



THE BUS OR NOT THE BUS

Stel je voor, je bent aan het fietsen op een breed, prima geasfalteerd pad. Geen last van verkeer want je rijdt immers op het talud van een oude spoorbaan. Het landschap is licht golvend en bestaat uit akkers, weiden met dromende paarden en uiteraard schapen want we zijn in Engeland. Hier en daar een dorpje op de achtergrond.

In dat schilderijtje word je plots voorbijgestoken door een dubbeldekkbus die tegen negentig per uur voorbij zoeft! Tegen dat je van de windschok bekomen bent is ze al enkele honderden meters verder.

Het is pas na een paar tegenliggers dat je beseft dat de chauffeurs hun handen niet op het stuur houden.

Je lijkt wel in een absurde wereld terecht gekomen maar je fietst (of loopt) naast de langste "busway" ter wereld. Er bestaan eigenlijk maar twee uit de kluiten gewassen busways op de wereld. De eerste bevindt zich *down under* in Adelaide, Australië, maar de tweede, de langste, bevindt zich niet zo gek ver van hier. Tussen Cambridge en St. Ives, in het oosten van Engeland dus, hebben de Britten in augustus 2011 een 25 kilometer lange busway ingehuldigd. Een aantal gewone buslijnen komen bijeen in het busstation van het stadje St. Ives en nemen dan hun snelheidspiste tot in Cambridge waar ze weer in een aantal lijnen splitsen en hun weg gewoon voortzetten. Dan rijden ze zoveel mogelijk op vrije busstroken. Het centrale traject, de busway, is natuurlijk het meest interessant. Er zijn maar een paar tussenstations, gewoonlijk op de plaats waar de trein vroeger stopte. Die zijn nu voorzien van fietsrekken, P+R en ook van perrons waar de gewone aanvoerlijnen hun reizigers bedienen.

Stevige frequenties, goeie info, kaartjesautomaten die werken en alles nogal netjes. Dat is niet overal het geval meer in het Verenigd Koninkrijk, doch dit terzijde.

De bussen rijden op betonnen L-profielen van 15m lengte, naadloos gevoegd. Binnenin rijden de bussen tussen 2,60m op stroken van ongeveer 80cm breed en beide banen liggen eveneens 80cm uit elkaar. Echt zuinig met plaats is dat niet¹ maar de oude spoorwegbedding was dubbelsporig en dus kon er nog het fietspad naast. Bochten zijn er nauwelijks; de achteras zou vast komen te zitten.

De bussen hebben geleidewieltjes die door een stangenstelsysteem met de vooras verbonden zijn.

De automatische besturing is puur mechanisch.

De geleidewieltjes komen wel een beetje uit het profiel van de bus wanneer ze in het gewone verkeer een bocht neemt maar er zijn nog nooit beschadigingen van gekomen. De geleiding zorgt ook voor een naadloos aansluiten tegen de afgeronde boordsteen van de klassieke haltes buiten de busway.

Alle kruispunten zijn beveiligd met verkeerslichten die steeds op groen voor de bus springen en hier en daar zijn er "onbewaakte" overwegen aan landweggetjes. Aan het begin van de busway zijn invoegstukken met een put ertussen en genoeg verkeersborden ernaast. Toch rijden daar regelmatig auto's in: oenen heb je overal. Er heeft maar één keer een bus klem gezeten omdat de chauffeur zich misrekend had tijdens het invoegen. Er bestaat geen perfecte wereld.

Meer informatie over deze realisatie kunt u vinden op de webpagina www.thebusway.info/ en op Wikipedia onder "Cambridge Guided Busway".

N.v.d.r.: Behalve het hier beschreven traject en het netwerk in Adelaide willen we toch opmerken dat in de jaren tachtig in Essen, Duitsland, een soortgelijk (proef)project met door wieltes geleide bussen werd opgezet, enkele trajecten zelfs als geleide trolleybus én in metrokokers. Nog steeds rijden er geleide dieselbussen op de lijn CE45 maar feitelijk is het hele concept een stille dood gestorven.

¹ Een project als dit met geleide bussen is niet geschikt in regio's met weinig plaats zoals in België en een tram zou op zo'n verbinding onrendabel zijn. In de schaars bevolkte delen van onze zuidelijke provincies is het reizigersaanbod dan weer te klein (*n.v.d.r.: er was de proef met de GLT in Jemelle*). Een gezonde, klassieke buslijn op vrije busbanen zou hier beter gedijen, onze wegen zijn daar breed genoeg voor in tegenstelling tot de Britse.

Tot slot nog dit: op The Busway zijn de tarieven duur en dateren ze nog uit de 19^e eeuw. Je kan niet met een vervoersbewijs van de ene maatschappij op een bus (die dezelfde lijn volgt) van de andere exploitant!

In ieder geval, vooraan boven meerijden op een dubbeldekker tegen negentig kilometer per uur, het heeft wel iets!

CIWL volgens de Britten

OK, er bestond de "Night Ferry", een eersteklas slaaptrein van London Victoria naar Paris Nord (en misschien verder) waar de rytuigen in Dover of Calais/Boulogne op de ferry gingen. Dat waren de enige "vreemde" rytuigen die tot voor de komst van de Kanaaltunnel op Britse sporen reden.

De "Nene Valley Railway", een 18 kilometer lange museumspoorlijn tussen Peterborough en Wansford gaat er prat op dat ze niet alleen met Britse treinen maar ook internationaal rijdt!

Ze hebben aldaar een Zweedse railbus, een niet rijaardige Zweedse 4-6-0 stoomloc en een reeks rytuigen uit het continent. Hun station, het buffet en de sfeer zijn zoals gewoonlijk geweldig.

Nu zijn Britten onvoorstelbaar precies als het op eigen materieel aankomt. Groot was mijn verbazing hoe ze kunnen – of willen – knoeien met dat van een andere planeet, zoals België.

Waw! "Voiture Restaurant" en "London-Paris-Nice" staat er op de witte koersborden! Op de houten banken van een M1... 't zou een ontspannende reis geweest zijn!

Om het misschien toch iets echter te maken was er beter op de borden geschreven: "London-Paris-Nice via Hemiksem Werkplaatsen-Begijnendijk-Ecaussines Carrières".

Maar ik ben het niet gaan zeggen. Er zijn per slot van rekening ook daar mannen in overalls die zich smerig maken om de M1 te laten rijden en dat is nog altijd belangrijker dan ene met een fototoestel die daar wat komt vitten over belangrijke Belgische stations die ze daar toch niet kennen op hun Eiland!

Bob Morren.

De door "Stagecoach" ingezette dubbeldekkers zijn van het type Dennis Enviro 400 met Alexander koetswerk en een Scania motor op biodiesel. Ze zijn uitzonderlijk in het groen en wijken dus af van de (lelijke) Stagecoach-livrei. De enkeldekkers van de uitbater "Whippet" zijn modellen van Wrightbus Eclipse met een Volvo motor, ook op biodiesel.

Een "singledecker" Volvo op volle snelheid op de The Busway.



Foto's: Bob Morren, april 2014.

Een "doubledeck" Scania op dezelfde busway; dit blijft voor ons een ongewoon zicht.



Een detailopname van het geleidingssysteem dat bestaat uit eenvoudige rolletjes, door stangen gekoppeld aan de vooras van de bus.





In het artikel zelf kunt u al enkele technische details vernemen, op de foto's van deze bladzijde tonen we u enkele typische inrichtingen eigen aan het systeem.

The Busway kent hier en daar ook heuse overwegen zoals deze. Ik vraag me af of dit een speciale overgang voor het vee kan zijn? Rechts een duidelijk zicht op het fiets- en wandelpad. Twee dubbeldekkers zijn net gepasseerd, de overweg is vrij maar toch blijft het opletten geblazen want op de oversteek liggen enkele treden!



Ook deze foto's werden genomen door Bob Morren in april van dit jaar.

Een zicht op een inrijjas (links). De bus achter het verkeerslicht komt terug in het normale verkeer. Let op de aanduidingen en de bussluit (de put) om gewone personenauto's van The Busway te weren.



Een "singledeck", wij zouden het een standaardbus noemen, komt aan een gewone halte gereden. Ook hier een goed detail van een geleidewieltje en de koppelstang met de vooras. Inderdaad steekt het wielkje een eind buiten het profiel.

Rare jongens, die Britten, zouden wij kunnen denken bij het zien van dit M1 rijtuig!

Velen van ons kennen deze rijtuigen nog van tijdens hun normale inzet onder andere op lijn 52.

We kunnen niet anders dan, hum, onze twijfels hebben bij de anders wel héél bijzondere schildering!

In elk geval is het rijtuig voorzien van een "Niet Rokers" afdeling!



Het blijft steeds romantisch, een stoomlocomotief vlak voor het vertrek. Dit vlekkeloze exemplaar is een type 73 uit 1951, een 4-6-0, meid voor alle werk en voor iets zwaardere treinen.



Ook een Belgisch K-rijtuig kreeg bij de Nene Valley Railway een CIWL-uitmonstering maar door de eindbalkons bij dit type wagen vloekt dat iets minder!



"Reisbureau Jettram"

We vonden het de moeite om een nogal merkwaardig documentje te publiceren. Het was zonder twijfel goed bedoeld van de 'oversten' maar het is een ferme uitstap: we hopen dat de agenten geen vroege dienst op maandag moesten beginnen en hun kinderen niet vroeg naar bed moesten. Er waren volgens ons weinig werknemers van de Buurtspoorwegen die op de Rooseveltplaats woonden. Een lange dag zal het geweest zijn!

Antwerpen-Rumst was nog tram en Brussel Noord-Dilbeek ook. Voor de rest veel Fiats en Brossels? Merk de toch soms ellenlange overstap-wachttijden op en de nota van de brave klerk-typist(e) die toch maar duidelijk aan het Antwerps personeel wilde aangeven dat ze in Keerbergen op een *bus van groep Brabant* stapten! Het verre buitenland!

Wij enthousiastelingen en toen nog zeer jong, hadden zo'n dag wel zien zitten maar we vragen ons af of we niet de enigen zouden geweest zijn.

NMVB - uurtabel: ANTWERPEN - SCHEPDAAL.

Het trammuseum te Schepdaal, gelegen op de steenweg van Brussel naar Ninove, is toegankelijk van Pasen tot eind oktober, op zaterdagen en zon- en feestdagen, van 14 tot 18 u.

TOEGANG: Kosteloos voor de agenten, op vertoon van hun dienstkaart.
50% vermindering, voor echtgenote en kinderen, op vertoon van de familiedienstvrijkaart: 5 Fr.

<u>HEENREIS</u>	<u>ZAT, & ZOND.</u>		
Antwerpen Rooseveltplaats	V.	8.15	
Rumst	A.	9.08	
Rumst	V.	9.10	
Mechelen Station N.M.B.S.	A.	9.35	
Mechelen Station N.M.B.S.	V.	10.15	
Keerbergen Kerk	A.	10.48	
Keerbergen Kerk	V.	11.10	(AB. Groep Brabant)
Brussel Busstation	A.	12.15	
			<u>Zaterd.- Zondag</u>
Tram M Brussel Rogierplaats (nabij busstation)	V.	12.45	12.40
Dilbeek N.M.V.B.	A.	13.09	13.04
Dilbeek N.M.V.B.	V.	13.32	13.32
Schepdaal	A.	13.42	13.42

<u>TERUGREIS</u>			
Schepdaal	V.	16.43	
Dilbeek N.M.V.B.	A.	16.53	
		<u>Zatd.</u>	<u>Zond.</u>
Dilbeek N.M.V.B.	V.	16.58	17.13
Brussel Rogierplaats	A.	17.22	17.37
Brussel Busstation	V.	17.40	18.40
Keerbergen Kerk	A.	18.47	19.47
Keerbergen Kerk	V.	19.14	20.14
Mechelen N.M.B.S.	A.	19.48	20.48
Mechelen N.M.B.S.	V.	20.45	21.45
Antwerpen Rooseveltplaats	A.	22.05	23.05

De agenten die hierin belangstellen, kunnen een exemplaar van deze uurregeling bekomen bij hun overste.

Antwerpen, 25 juni 1965

Johan Tyssens en Bob Morren

GESLAAGDE UITSTAP

Op zaterdag 17 mei 2014 tekenden een 28-tal mensen present voor ons traditioneel jaarlijks buitenlands uitje. Opnieuw werkten we samen met onze zustervereniging MOBOV, niet in het minst omdat we ook een modelbouw-thema op het programma hadden. Na een voorspoedige busrit zonder files met een autocar van onze huis touroperator Tom De Boeck bereikten wij Rotterdam, onze eerste halte.

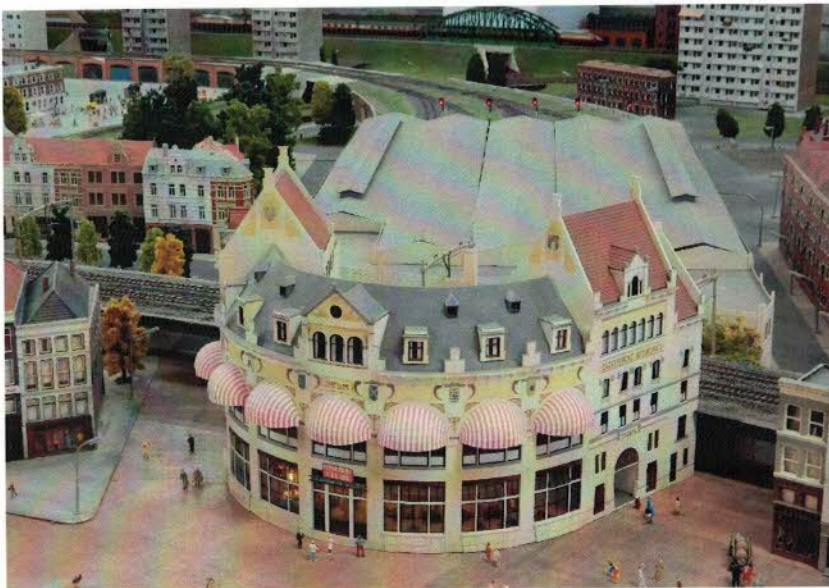
Mini World Rotterdam

Zoals de naam het al doet vermoeden is Mini World een kleine wereld op schaal HO met als hoofdthema de nabootsing van markante situaties in Rotterdam en ruimere omgeving.

Op een paar honderd vierkante meter vinden we grote delen van de haven met zijn industrie, bruggen zoals de Erasmusbrug en De Hef maar ook voor ons bekende gebouwen zoals Ahoy, de Kubuswoningen, de obligate Euromast en natuurlijk het Centraal Station. Iets apart van al dat groots geweld maar spoortechnisch toch verbonden, het gedeelte met typische Hollandse dorpjes, molens, een vissershaventje en een strand...., in feite te veel om op te noemen en nog veel meer om allemaal te kunnen bekijken.

In een aparte zaal konden we nog een nabouw van de Hanzelijn bewonderen (in de schaal N).

Door velen zeer gesmaakt was het exclusieve bezoek achter en onder de schermen dat ons werd aangeboden!



Het Rotterdamse Hofpleinstation.

Zicht op één van de havendokken en de petrochemische industrie. Een paar uur geleden heeft de "Happy River" van rederij Big Lift aangemeerd en thans wordt begonnen met het lossen van de vracht uit Canada: 7 locs van het type "Class 66"!

Aandachtig kijkende en luisterende leden tijdens onze unieke blik achter de schermen van Mini World Rotterdam.

Alle foto's: Eddy Cassiers.



Na een vrije middagpauze in de cafetaria van Mini World Rotterdam of in het nabijgelegen (echte) Centraal Station vertrokken wij naar Den Haag voor het tweede deel van ons programma!

Het HOVM

Of voluit het Haags Openbaar Vervoer Museum, gevestigd in de vroegere tramremise in de Frans Halsstraat. Nauwelijks gearriveerd werden we door de heer Rogier Potter en zijn medewerkers uitgenodigd voor een kop koffie en "Bossche Bollen", een plaatselijke soort chocoladeroomsoes. Na deze zoete verrassing was het tijd voor een rondgang met deskundige uitleg langsheen de prachtige collectie museumvoertuigen. Na een eerste verkenning in de uitgebreide shop was het verzamelen geblazen voor een historische rondrit.

Omwille van spoorwerken op de tramlijn 11 bracht museumbus 327 ons naar het Lange Voorhout, waar PCC 1210 ons opwachtte voor een tochtje heen en weer naar Scheveningen.

Na dit zeer gesmaakte programma was er voor de deelnemers nog voldoende tijd om verder te snuisteren en te kopen in de souvenirshop.



VeBOV kon dan ook niet anders dan de medewerkers van het HOVM van harte bedanken voor de zéér geslaagde ontvangst door het overhandigen van een mand met Belgische streekbieren. Gerard Volwater nam dit geschenk graag over van onze voorzitter.

Foto: Jan Vandecandelaere.



PCC 1210 en autobus 327 op het Lange Voorhout, een extraatje als gevolg van spoorwerken.

Foto: Eddy Cassiers.

Een prachtstuk uit de museumcollectie is ongetwijfeld ook motorwagen 57, de "Buitenlijner", speciaal gebouwd door La Brugeoise, en dienst doende op de buurttramlijnen rondom Den Haag.

Foto: Eddy Cassiers.

