

VeBOV-REVUE

kwartaalblad voor spoor-, tram- en bus hobbyisten

met actualiteiten, geschiedenis, techniek en verenigingsnieuws



Eerste jaargang Nr. 2014-3

Juli - Augustus - September



ISSN 0773 - 0713

Afgiftekantoor: 9550 Herzele 1

P208887

COLOFON

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

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

Overname is toegestaan mits bronvermelding.

Reproductie van artikels en illustraties, ongeacht onder welke vorm, kan enkel mits schriftelijke toestemming van de auteur en/of uitgever. Inzenders blijven verantwoordelijk voor de door hen ingezonden artikels.

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

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

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

Lidgeld 2014: België € 23,00 en andere landen € 27,00.

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

Lambrechtsstraat 43, 2660 Antwerpen

IBAN nummer: **BE10 0000 4667 6804**

BICcode: **BPOTBEB1**

Inhoud van dit nummer:

| | |
|--------------------------------------|----|
| Colofon _____ | 2 |
| Verenigingsnieuws _____ | 3 |
| Spoorwegen _____ | 4 |
| Kort nieuws De Lijn _____ | 8 |
| Kort nieuws MIVB en TEC _____ | 11 |
| Even de grenzen over _____ | 14 |
| 150 Jaar tram in de Haaglanden _____ | 18 |
| H0og bezoek in Merksem _____ | 20 |

Werkten mee aan dit nummer:

| | |
|------------------|------------------------|
| Bert Bonte | Noël Suys |
| Raf Bonte | Johan Tyssens |
| Eddy Cassiers | Jan Vandecandelaere |
| Walter Ceulemans | Stephen Van den Brande |
| Luc Couscheir | Ronny Van Hée |
| Eddy Goens | Walter Weyts |
| Erik Heylen | |
| Bob Morren | |

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



VERENIGINGSNIEUWS

't Is weer voorbij...

Al was het misschien niet zo'n mooie zomer als we mogen oordelen naar het weer in ons land. Toch hopen we dat onze leden en lezers er een aangename vakantie hebben opzitten. Wellicht hebben verscheidene onder u ook de hobby op een leuke manier beleefd al dan niet in een meer of minder exotische omgeving. In deze uitgave stellen wij u bovendien twee buitenlandse bijdragen voor.

De herfst is weer in het land en daarmee verschijnt traditioneel het derde nummer van VeBOV-REVUE van de lopende jaargang. Al doende leert men immers en met dit exemplaar zijn we weer een stap dichterbij de verdere vereenvoudiging van de realisatie van het tijdschrift.

De redactie wenst u ook nu weer veel leesplezier en aan diegenen die nog geen vakantie genomen hebben: prettige vakantie!

Rechtzetting

Al in de nummers 1 en 2 van VeBOV-REVUE verschenen er enkele artikels aan de hand van onze jarenlange leden Robert Morren en Johan Tyssens. Door een vergetelheid van onzenwege werden de namen van onze auteurs echter niet vermeld in de lijst van medewerkers, waarvoor onze gemeente excuses. Wij hopen dit goedge maakt te hebben en we nodigen de lezers, én de auteurs, uit, om samen hun nieuwste bijdrage te lezen vanaf pagina 20 in dit nummer!

Maandelijksse bijeenkomsten

Onze maandelijksse bijeenkomsten gaan voortaan door in de Parochielokalen St. Michiel, gelegen in de Cuyllitsstraat 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 wij u nog op vrijdag 26/09, 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:

- **26 september 2014: GEWIJZIGD PROGRAMMA:** Eddy Goens toont ons gevarieerde beelden uit de voorbije jaren 2013 en 2014.
- **24 oktober 2014:** Johan Tyssens en Bob Morren brengen ons een "good old fashioned" diashow 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, de tramstoet en de PCC-dag, door Jan Vandecandelaere.
- **19 december 2014:** Kevin Van der Schouw brengt ons een verslag uit van zijn reis naar Scandinavië met het zwaartepunt op Noorwegen met o.a. de tram van Oslo en de Flamsbanen.

Als toemaatje bij onze gewone programmavoorsellingen zal Louis Bervoets ons vanaf oktober maandelijks een NMBS-spoorlijn voorstellen met unieke archiefbeelden uit soms lang vervlogen tijden. Niet te missen!

Agenda

Het najaar is naar gewoonte een rustige periode voor de buitenactiviteiten van onze hobby maar toch noteerden we een paar data:

- **Zaterdag 4 oktober 2014:** In het kader van de herdenking van WO I rijdt er een stoomtrein op de lijn - 52 tussen Antwerpen en Temse. Er zijn twee publieksritten voorzien om 13u en 15u. Om 9u50 is er in Hoboken een herdenking van de catastrofe aangericht door de "Wilde Treinen". Meer info en bestelling van tickets enkel via onderstaande link: http://www.mantwerpen.be/Uitnodigingen_bestanden/HerdenkingWOI.pdf.
- **Zondag 5 oktober 2014:** Nostalbus organiseert een busrit bij De Polder in Antwerpen. Inschrijven kan op www.nostalbus.be.
- **Zaterdag 18 en zondag 19 oktober 2014:** Grote Modelspoor Expo van Modelspoor Magazine in de Brabantse Leuven: www.modelspoorexpo.be.
- **Donderdag 20 tot/met zondag 23 november 2014:** Modellbau Köln. Info op www.modellbau_koeln.de.

Terug naar afzender

Regelmatig komt het voor dat wij bij de verzending van elektronische briefwisseling naar onze leden meer dan één e-mailadres als ongeldig geretourneerd krijgen. Vaak gaat het om e-mailadressen die ons voorheen correct werden meegedeeld maar ondertussen door de betrokkene gewijzigd werden, bijvoorbeeld door over te stappen naar een andere provider.

Mogen wij daarom met aandrang vragen ook bij wijziging van uw e-mailadres, dit aan het secretariaat mee te delen? Het eenvoudigst gaat dit nog door deze wijziging vanaf uw nieuw of huidige e-mailadres te versturen! Enkel zo kunt u de elektronische post van VeBOV blijven ontvangen!

Foto voorpagina: Ondanks het alsmaar groter wordende aandeel van privéspoorbedrijven in spoorwegland blijft B-Logistics een vaste waarde in de haven van Antwerpen.

De 7826 van depot Charleroi is wel zeer ver verwijderd van haar thuisbasis. Deze machine heeft een tijdje in park gestaan maar is nu weer helemaal terug. We zien haar hier in het desolate landschap van Bundel IJslaan staan, te wachten op een volgende taak. Foto: Stephen Van den Brande, 16/06/2014.

Foto achterpagina bovenaan: Heilig bezoek in december 1967. Een reeks PCC's uit Hoboken wacht op de Deurnsebaan tot Sinterklaas zijn kinderen uit het Sportpaleis lost. Deze foto van Johan Tyssens stond jaren geleden al eens in Rail-Revue maar dan kleiner en van een niet al te beste kwaliteit. Nu wel!

Foto achterpagina onderaan: In Genève worden thans de oudste trolleybussen vervangen door 33 nieuwe Exqui.City's van Van Hool. Het transport gebeurt over de weg zoals bij deze 1608 van de TPG. VeBOV-Revue ging mee. Hoe onze reporters de "36 uren van Genève" reden leest u verder in dit nummer. Fabriek van Van Hool te Koningshooikt, 22 juli 2014. Foto: Walter Ceulemans.

Spoornieuws

Rollend materieel N.M.B.S.

Reeksen 11 en 12

De twaalf tweespanningslocs voor 3000V DC en 25000V AC van de reeks 12 die al meer dan een jaar in Stockem buiten park stonden, zouden verkocht zijn aan een Tsjechische privé-vervoerder die er goederentreinen wil mee gaan rijden. Hetzelfde bedrijf heeft ook een optie genomen op de twaalf locs van de reeks 11. Ook dit zijn tweespanningslocs maar enkel geschikt voor gelijkspanning 1500V en 3000V. Net als de zusterlocs van de reeks 21 beschikken ze over een vermogen van 3310KW of 4200pk. Oorspronkelijk mochten beide reeksen 160 km/uur rijden maar voor de 11-en werd dit later maar maximum 140 km/uur.

De reeks 11 kennen we vooral van de oude Benelux-treinen waarvoor ze speciaal gebouwd werden. In hun nadagen werden ze ook nog wel voor P-treinen ingezet. De 12-en werden vooral ingezet in de IC-treinen naar Lille-Flandres en sporadisch ook naar Paris-Nord. Na hun overheveling naar de goederendienst reden zij meestal treinen tot in Noord-Frankrijk.

Voor het rijden onder Tsjechische bovenleiding moeten de locomotieven van onze reeksen 11 en 12 deels een aanpassing van hun elektrische installatie ondergaan en moet ook de nodige Tsjechische veiligheidsapparatuur en mogelijk zelfs die van de buurlanden worden ingebouwd.

In het huidige Tsjechië en Slowakije gebruikt men vier stroomsystemen op het normaalspoornet:

- 1500V DC voor het net rondom Tabor in Tsjechië,
- 3000V DC vooral in het noorden van Slowakije,
- 15000V 16,7 Hz AC rondom Bratislava in Slowakije voor het verkeer met Oostenrijk en
- 25000V 50 Hz AC in het zuidelijke deel van Slowakije.

Reeksen 21 en 27

B-Logistics, de goederenpoot van de NMBS, is zinnens om voor het binnenlandse goederenvervoer elektrische locomotieven van de reeks 21 in te zetten om op die manier de vrijkomende TRAXX-machines van de reeks 28 meer te kunnen gebruiken voor het vervoer met Nederland en Duitsland. Van de reeks 21 werden er tussen 1984 en 1987 60 exemplaren gebouwd door B.N. (nu Bombardier). De locs hebben een vermogen van 3310KW of 4200pk en een maximumsnelheid van 160 km/uur. Momenteel worden de eerste 30 machines door B-Mobility buiten dienst gesteld en zouden de 2131-2160 naar B-Logistics gaan. Van de buiten dienst te stellen locs gaat men wel sommige onderdelen recupereren die men ook voor de locs van de reeks 27 kan gebruiken.

Mede door deze buitendienststelling van de reeks 21 voor de reizigersdienst moeten de stuurposten van de M4—rij-

tuigen worden uitgerust met het MULTI-PLEXAGE systeem, zodat ze dan ook compatibel zijn aan de locs van de reeks 27 die als tractie gebruikt worden in deze trek- en duw treinen.

Reeksen 28 en 29

De TRAXX-loc 2902 die in april 2014 verhuurd werd aan SNCF-FRET, is terug bij de NMBS. SNCF-FRET heeft nu via locverhuurder AKIEM eigen TRAXX-en gehuurd. Met de 2902 reed SNCF-FRET meestal goederentreinen tussen Kinkempois (bij Liège) en het Franse Dunkerque (Duinkerken). De reeksen 28 en 29 onderscheiden zich vooral door het ingebouwde veiligheidssysteem. Een 28 is geschikt voor Nederland en Duitsland, een 29 voor Frankrijk.

Reeks 62

De vier diesellocs reeks 62 die met het veiligheidssysteem TBL2 voor de HSL 2 en met een speciale koppeling uitgerust waren, zijn buiten dienst gesteld. De 6225, 6227, 6313 en 6324 werden gebruikt om gestrande TGV's af te slepen. Zowel Leuven als Liège-Guillemins beschikte telkens over twee van deze aangepaste locs. Ze worden definitief vervangen door twee elektrische locomotieven van de reeks 18 en dus maar één per standplaats.

Desiro's

Van de 305 bestelde stellen zijn er al meer dan 250 afgeleverd. Helaas loopt het nog dikwijls mis wat betreft de betrouwbaarheid. Gemiddeld staan ze om de 8000 km aan de kant wegens allerhande defecten, grotendeels wat de deuren betreft. Bij de (stok)oudere stellen komt een panne gemiddeld maar om de 30000 km voor. Omdat de Desiro-stellen nog onder waarborg vallen is het immers de leverancier Siemens die ook verantwoordelijk is om deze fouten op te lossen.

Privé en buitenlandse operatoren

De nieuwe TRAXX-en voor AKIEM worden volop geleverd. Zij dragen overwegend een sobere, grijze huisstijl. Deze locs zullen langzaamaan de SNCF 36000 gaan vervangen in België. Ze rijden momenteel al op de verbinding Kinkempois en Dunkerque en hebben ook de NMBS 2902 afgelost.

Captrain heeft twee 77-ers van de NMBS in gebruik. De nummers kunnen constant variëren door onderhoud of defecten. De bedoeling is om op termijn de SNCF 67000 in België te vervangen. De PB 08 of 6602 (een Class 66) is off lease gegaan bij Captrain en teruggekeerd naar verhuurder Ascendos waarvan ze ook meteen de huisstijl kreeg aangevraagd. Dezelfde loc rijdt nog steeds in België maar nu voor Crossrail Benelux.



Uitzonderlijk waren de 6313 en 6324 te zien in Antwerpen-Berchem. De in totaal vier locs waren uitgerust met het TBL2 beveiligingssysteem voor het rijden op de HSL-lijn. Voor het afslepen van een HST beschikken ze over een voor dat doel aangepaste koppeling.

Ze zijn vervangen door locs van de reeks 18.

Antwerpen-Berchem, 8 mei 2011.

Foto: Noël Suys.



Van de reeks 12 is het zeker dat ze verkocht zijn aan een Tsjechische goederenvervoerder.

Ook de reeks 11 zou dezelfde weg op gaan.

NMBS 1202 eerder uitzonderlijk aan kop van een zogenaamde "Lourdes" bedevaarttrein in Liège-Guillemins op 15 augustus 2012.

Foto: Noël Suys.



Een zicht op de GEN-werken nabij de vertakking van de lijnen 50A en 50 waarbij er twee sporen worden aangelegd tussen Brussel en Sint-Katharina-Lombeek.

De bovenleidingspalen die in 1953 werden geplaatst, worden eerlang na 60 jaar vervangen door nieuwe exemplaren, die ook de buitenste sporen van stroom zullen voorzien. Op de foto haast een AM96 zich op 23 juli 2014 naar de Luchthaven.

Foto: Raf Bonte.

Exploitatie

Internationaal

Het plan van de stad Den Haag om samen met Arriva een reizigerstreindienst van Amsterdam via Den Haag en de luchthaven van Zaventem naar Brussel in te richten, is van de baan. De voornaamste reden is het herstel van de oude Beneluxdienst na het Fyra-debacle.

Bovendien zal met ingang van de nieuwe dienstregeling half december 2014 ook de Benelux via de luchthaven rijden. Bovendien zullen er in de toekomst ook meer Thalys- en zelfs Eurostartreinen tussen België en Nederland gaan rijden. Daarbovenop komt er ook nog een klassieke trein via Breda. Voor de initiatiefnemers van "De Lage Landen-trein" was het duidelijk dat de concurrentie te groot zou worden maar dat de actie uiteindelijk toch haar vruchten heeft afgeworpen.

Aan de Benelux of IC-Z Brussel-Zuid – Den Haag H.S. werd sinds kort een rijktuig toegevoegd. Een rijktuigstam bestaat nu uit acht rijktuigen.

Binnenland

Na opmerkingen op het nieuwe vervoersplan dat in december in voege treedt, heeft B-Mobility dit lichtjes aangepast. Avondtreinen blijven hier en daar later rijden zoals bijvoorbeeld omstreeks 23.30 de stoptrein vanuit Antwerpen Centraal naar Essen.

Ook enkele huidige P-treinen blijven gehandhaafd, zoals die van Brussel via lijn 50A naar Gent Dampoort. Volgens de NMBS kosten deze extra treinen haar ongeveer 7 miljoen €.

Wat kost eigenlijk een reizigerstrein per km?

B-Mobility moet ongeveer 20 € per kilometer per reizigerstrein betalen. Daarin zijn begrepen de rijpadvergoeding van 8 € aan Infrabel. De categorie van trein bepaalt ook de prijs. Zo is een IC duurder dan een stoptrein. België hoort bij de duurste landen in Europa betreffende de rijpadkosten. In Nederland bijvoorbeeld moet NS maar ongeveer 1 € per reizigerstrein betalen aan netbeheerder Prorail. Een stop in een station kost in Nederland een flink stuk minder. Zo komt het dat de totaalprijs in Nederland op 12 à 13 € per kilometer bedraagt, tegenover de 20 € in België.

Ook energie kost geld en komt op ongeveer 2 € per kilometer maar varieert nogal volgens de samenstelling van de trein. Er zijn grote verschillen tussen gesleepte treinen en deze met één of meerdere motorstellen.

Infrastructuur

Liefkenshoektunnel

Voor een doortocht van de 16,2 km lange Liefkenshoek spoortunnel, die in december gebruiksklaar is, zal een operator een vergoeding van 1650 € moeten betalen aan Infrabel. Deze tunnel werd gebouwd volgens een PPS-contract. De private investeerder Locobouw financierde

de bouw van de tunnel en Infrabel staat in voor de terugbetaling van het voorgeschoten kapitaal over een periode van 38 jaar. De totale kostprijs bedroeg 765 miljoen € waarvan Infrabel $38 \times 50 = 1900$ of 1,9 miljard € of jaarlijks 50 miljoen € moet terugbetalen. Dat komt neer op een intrest van 7,2%. Sommige personen of groeperingen hebben hierbij hun twijfels en vragen zich af of er geen goedkopere alternatieven waren. Eén piste bestond er in om vanaf de Waaslandhaven over de lijn 10, vanaf de vertakking Kattestraat, een 12 km lange bovengrondse verbinding naar Temse aan te leggen, verder langs de over een lengte van 20 km op dubbelspoor te brengen lijn 54 tot aan de vertakking Heike met lijn 53, naar Mechelen.

N.v.d.r.: een traject, weliswaar zonder dure tunnel, maar met een grote omweg naar het rangeerstation Antwerpen-Noord, dus enkel bruikbaar voor direct bij vertrek of aankomst samengestelde treinen. Bovendien zou het kostenplaatje alleen al voor de onteigeningen en de vernieuwing van de Scheldebrug te Temse er behoorlijk hoog uitzien. En uiteindelijk zouden al die goederentreinen ook tussen de reizigerstreinen komen.

Industrieaansluitingen

In de provincie Luxemburg werden er twee nieuwe industriespoorlijnen aangelegd die er na twee jaar nog steeds ongebruikt bijliggen.

De eerste is een 1 kilometer lange verbinding vanaf het station Gouvy op lijn 42 naar een industrieterrein en ligt op ongeveer 100 m van de ex-oorlogslijn uit Sankt-Vith (lijn 163) en loopt dan nog verder naar een loskade waar zich een houtzagerij bevindt maar die vroeger aan het station van Büllingen, op lijn 45, gevestigd was.

Een tweede industrieliijn, liefst 3 kilometer, takt in het station Neufchateau (op lijn 162) af naar een nieuw aangelegde KMO-zone langs de E 411.

Deze twee lijnen werden met financiële steun van Europa ("uw geld wordt goed besteed") aangelegd door het bestuur van de provincie Luxemburg.

Helaas moeten we in Vlaanderen niet onderdoen. In oktober 2011 werd er in Lanaken (provincie Limburg) op lijn 20 een containeroverslagterminal ingehuldigd. De "Railport Lanaken" heeft sporen van 600 m lengte en speciaal hiervoor werd de al vele jaren gesloten spoorlijn 20 vanuit Maastricht opnieuw aangelegd. Op Nederlands grondgebied ging het over 4 km en nog eens 1,5 km in België. Kostprijs: 32 miljoen €.

Er reden reeds drie treinen met Maaszand vóór de inhuldiging in 2011 en de vierde was dan de officiële openingstrein. Er waren die dag één Belgische 77, één Nederlandse DB-Schenker en één Franse loc van Captrain, kortom, Europa ten top. Daarna kwam en bleef de grote leegte! Onlangs heeft het Nederlandse Prorail opnieuw de sluiting van de lijn aangevraagd.

Nog zo'n voorbeelden zijn de aansluitingen naar de veiling in Sint-Katelijne-Waver (lijn 27B) en die van het postsorteercentrum te Antwerpen-Berchem.

Merksem

Waarschijnlijk zullen velen van onze (jongere) lezers zich afvragen waar er ergens in het Antwerpse district Merksem treinen rijden. De iets minder jongeren onder ons zullen echter snel denken aan het spoor naast het Albertkanaal en langs de Merksemse dokken.

Oorspronkelijk werd deze nijverheidslijn zelfs bediend door de NMVB. Het was één van de eerder schaarse lijnen die werden aangelegd op 1435 mm. Tot begin jaren 60 van de 20^e eeuw bestond er een aansluiting op het "grote" spoor in Merksem IJskelder. Ze gaf daar aansluiting op lijn 27A, ongeveer op de plaats waar nu het station Antwerpen-Luchtbal ligt. De eerste Antwerpse PCC's werden daar nog afgeleverd in 1960.

De aansluiting verdween met de aanleg van de Antwerpse Ringweg. Er kwam een nieuwe verbinding, passeerde onder de brug van de Noorderlaan en liep vervolgens langs het kanaal en het Straatsburgdok naar de al bestaande havensporen (waar tegenwoordig het cinemacomplex en de stel- en werkplaats Punt aan De Lijn gevestigd zijn). Voor het eerder bescheiden vervoer gebruikte de NMVB lange tijd nog stoomtractie. De NMBS gebruikte daarna de diverse types rangeerloc. Maar met de jaren verminderde de bedrijvigheid op deze nijverheidslijn.

De laatste jaren hield B-Logistics nog maar één klant over. Dat was de NV Antwerpse Metalen (in het Antwerpse bekend onder zijn oude benaming "Les Laminoirs de l' Escaut") en ligt enkele honderden meters voorbij de brug van de Deurnsebaan op het grondgebied van de gemeente Schoten, Metropoolstraat.

N.v.d.r.: Eén van de punten van het Antwerpse Masterplan is om het transport over water te bevorderen. Daarvoor moet het Albertkanaal verbreed worden en om meer containers te kunnen vervoeren moeten al de bruggen worden verhoogd. Vrijwel alle bruggen zijn of worden herbouwd, vervangen of verdwijnen zonder vervanging. Zo gebeurde recent nog met de nieuwe spoorbruggen over het Albertkanaal en werd een vijftal jaar geleden ook de wegbrug van de Noorderlaan vervangen en kreeg er zelfs een tramspoor ingebouwd voor de "Noorderlijn".

Ondanks het dan al schaarse vervoer moest gedurende die herbouw van de brug altijd een mogelijkheid tot exploitatie blijven bestaan. Om veiligheidsredenen werd de werf afgesloten maar werd deze dan sporadisch geopend om één of twee spoorwagens, geladen met ijzerprofielen, te laten passeren. Een laatste trein reed in de nacht van 13 op 14 maart 2014. De laatste jaren gebeurde dit altijd in de nachtelijke uren en onder begeleiding van spoorwegpersoneel en met een wagen uitgerust met zwaailichten. De spoorlijn kruiste immers op diverse plaatsen de straatweg en ook de brug aan het Groot Dok van Merksem.

Op 31 maart werd de verbinding al opgebroken en op 1 april was het definitief gedaan. Vrijwel onmiddellijk werd begonnen met het opbreken van grote stukken spoor, vooral waar het spoor vrij lag, maar ook op diverse wegwakruisingen.

Treinaankondigers

De NMBS is volop bezig met het installeren in stations en stopplaatsen van treinaanwijzers. Hierop kunnen de reizigers te weten komen wanneer ze hun favoriete trein mogen verwachten. Behalve de bestemming en het voorziene vertrekur en spoor, kunnen ze ook de vertraging aflezen.

Zo werden bijvoorbeeld op de lijnen 25 en 27 de haltes van Hove en Sint-Katelijne-Waver en in het station van Kontich aankondigers geplaatst. Hier werd eveneens een aankondiger voor steringen en een assistentiezuil geplaatst. Deze werd geplaatst in de wachtzaal en voor de blinde reiziger werden er zelfs aanduidingen in braille aangebracht. Op zich prachtig, ware het niet dat sinds april 2013 het naastliggende seinhuis gesloten werd en overgenomen door de EBP 5 te Mechelen.

Het station was tot dan de hele dag geopend en bemand door de onderchef van het seinhuis die ook de loketdienst op zich nam. Sinds mei 2013 is het loket nog enkel open van 6 tot 13 uur en daarna zijn loket en station gesloten. De aankondiger werd echter geplaatst in de gesloten wachtzaal en is onbereikbaar voor de reizigers.

Doordat ook de assistentiezuil achter slot staat, blijven de reizigers waar hij voor bedoeld is, in de kou staan. Een verplaatsing naar het perron lijkt dan ook een logische en wenselijke oplossing.

Stations en omgeving

Het gerestaureerde en vernieuwde station van Leuven werd in maart 2014 heropend. De tijdelijke containers op het stationsplein werden al verwijderd. Deze op het toekomstige kopspoor C blijven nog wel enige tijd in gebruik. De definitieve doorgang over de sporen (kant Liège) naar het stationsplein wacht nog op afwerking. De uitgang naar de andere kant werd al enkele jaren geleden in dienst genomen. Hopelijk volgt spoedig de volledige afwerking.

Dat in België de afwerking van een project nogal eens kan aanslepen, hebben we mee leren leven, we zijn er mee vertrouwd.

In de vernieuwde doorgang onder de sporen in het station Welkenraedt werden er 10 jaar geleden drie kokers voor liften gebouwd maar er zijn nog steeds geen liften te bespeuren en de kokers zijn nog altijd met planken afgedekt.

Over de roltrappen op Antwerpen-Zuid kan intussen al een dik boekwerk geschreven worden. Die haalden recentelijk nog maar eens het televisiejournaal.

Het station van Arlon wordt gerenoveerd en verbouwd. Langs de kant van Luxemburg werd er een voorlopig containerstation opgericht.

Misschien als troostprijs mochten we vernemen dat Antwerpen-Centraal nog steeds het mooiste station ter wereld is.

De Lijn

Reisinformatie

Online informatie

De routepanner die je kunt raadplegen op de website van De Lijn is onlangs in een nieuw kleedje gestoken en daarbij ook een stuk gebruiksvriendelijker geworden. Zo hoef je niet meer apart te zoeken volgens halte, adres of station maar kun je door het eenvoudig intikken van enkele beginletters een vertrek- of eindpunt kiezen uit een omvangrijke lijst van mogelijke plaatsen, haltes, stations of herkenningspunten. Bovendien kun je nu de gekozen reisweg aflezen op een kaartje of downloaden als pdf-document.

Voor de moderne reiziger die steeds zijn smartphone bij de hand heeft is er nu een nieuwe dienstregelingenzoeker die je onmiddellijk op je scherm kan raadplegen. Ook nieuw is een toepassing waarmee je de wachttijd aan de halte tot het volgende voertuig kan opvragen door het scannen van een zogenaamde QR-code; aan meer en meer haltes vind je thans deze code aangebracht.

Bestemmingsaanwijzers

Zowel in Antwerpen als in Gent worden de Hermelijnen met de klassieke lijnfilms in een versneld tempo aangepast met LED-bestemmingsaanwijzers. Een opvallend verschil met de origineel met digitale aanduiders geleverde trams is dat nu enkel nog de voorste en achterste displays gekleurde LED's hebben. De zijdelingse aanduidingen verschijnen eenkleurig in amber.

We kunnen de fotografen dan ook maar oproepen om zich te haasten om een Hermelijn met een rolfilm op geheugenkaart vast te leggen.

Antwerpen

Bredabaan

De spoorwerken op de Bredabaan zijn zover gevorderd dat er sinds dinsdag 26 augustus opnieuw over dubbelspoor kan gereden worden voor de lijnen 2 en 3. Lijn 2 bleef tussen 7 en 19 uur wel beperkt tot aan de Frans de l'Arbreleaan. Sinds maandag 1 september 2014 rijdt ook lijn 2 opnieuw de ganse dag, van begin tot einde dienst, het "normale" traject naar Merksem Keizershoek. Dat eindpunt heet sinds kort trouwens "P+R Fortsteenweg".

Met het hernemen van de normale reisweg van tramlijn 2 verdween de buspendel 2. Voor het wegverkeer (en de bussen) blijft de Bredabaan tussen de Nieuwdreef en het Victor Roosensplein nog een tijdje onderbroken maar binnen afzienbare tijd zullen ook de buslijnen hier over de vernieuwde tram- en busbaan kunnen rijden.

Noorderleien

Op 11 augustus 2014 startten de voorbereidende werken voor de lang verwachte heraanleg van de Noorderleien; het gaat dan in de eerste plaats om het verleggen van allerlei nutsleidingen. Van spoorwerken zal wellicht de eerste werken of maanden niets te merken vallen.

Reuzenpijp, PM Astrid en Wommelgem

Een project dat voor een deel afhankelijk is van de voorde- ringen van de heraanleg van die Noorderleien is de tramlijn door de Reuzenpijp. Tot zolang er geen in- en uitrit aan de Frankrijklei is, moet de nieuwe metroverbinding beperkt blijven tot aan de keerlus Opera/Rooseveltplaats (ondergronds, wel te verstaan). Over die nieuwe lijn doen ondertussen verschillende verhalen de ronde: wordt het een volledig nieuwe onafhankelijke lijn naar Wommelgem, gaat de bestaande lijn 24 (deels) ondergronds en blijft lijn 10 bovengronds? Er rijzen nog vele vragen en wellicht is er ook nog geen definitieve beslissing gevallen. Het bestaande premetrostation Astrid ondergaat nog volop de aanpassingen die nodig zijn voor de ingebruikname van de Reuzenpijp. Zichtbaar voor de dagelijkse gebruiker zijn de vernieuwingen op de niveaus van de lijnen 2, 3, 5 en 6 en de gewijzigde toegangswegen. De verlengde perrons zelf kregen ondertussen een frisse aankleding in grijze en blauwe tegels. Attente reizigers (of tramfreaks) konden, gedurende slechts enkele dagen, op die vernieuwde perrons reeds de wegwijzers naar de dwarsende Reuzenpijp volgen en... een overstap op lijn 8 proberen te maken. Dat er een lijn 8 (Wommelgem-Schoonselhof en v.v. met lijnkleuren paars en zwart) (sic!) door de Reuzenpijp zou rijden is één van de open pistes. Ze past alleszins in het plan om de tramlijnen lage lijncijfers te geven; het nummer 24 zou dan verdwijnen. Aan de andere kant van de nieuwe lijn, tussen Deurne en het rondpunt aan de E34, gaan de spoorwerken gestaag verder.

Heraanleg heraangelegde Nationalestraat

Hopelijk worden de wegeniswerken in de Nationalestraat geen jaarlijks weerkerende zomeractiviteit want ze zorgen voor behoorlijk wat hinder voor tramlijn 4. Gedurende de hele maand augustus 2014 was deze straat taboe voor het tramverkeer en moest lijn 4 een omleiding volgen. Komende van Hoboken, richting Silsburg, werd er vanaf de Brederodestraat langs de Nationale Bank (reisweg lijn 7) naar de Groenplaats gereden alvorens naar Deurne verder te rijden. Komende van Silsburg, richting Hoboken, werd het rondje via de Groenplaats niet gereden en keerde lijn 4 aan de Leopoldplaats, om vervolgens over de Leien naar de Brederodestraat en zo verder de normale route te rijden.

Asfalteringswerken Brederodestraat

De Brederodestraat in het zuiden van Antwerpen en gelegen op het traject van de tramlijnen 4 en 24, werd gedurende vier dagen, van 11 tot en met 14 augustus 2014, volledig afgesloten voor bestratingswerken. Tramlijn 4 reed daarbij in de beide richtingen over de Jan Van Rijswijcklaan en de Harmonie naar of van de Nationale Bank en verder, volgens de richting, de omleiding al of niet langs de Groenplaats zoals hierboven beschreven. Lijn 24 werd gesplitst in twee delen: Schoonselhof-Zuidstation en Silsburg-Bolivarplaats.

Bollekensfeest op de Groenplaats

Van 21 tot en met 24 augustus reed tramlijn 4 helemaal niet over de Groenplaats en keerde dan maar in beide richtingen op de Leopoldplaats, bovenop zijn "gewone" omleiding!

Limburg

De veelbelovende Spartacuustramlijn Hasselt-Diepenbeek-Maastricht laat op zich wachten. Reeds in 2008 werd nabij de stelplaats van De Lijn in Hasselt een dubbelsporig proeftraject aangelegd dat circa 500m lang is. De sporen vertrekken onder het nieuwe gerechtsgebouw nabij het station en eindigen nabij de ringweg. De groefrails zijn dieper en breder dan bij gewone tramrails en zijn dus voorzien voor voertuigen die ook kunnen ingezet worden op een normale spoorweginfrastructuur.

Het proeftraject wordt intussen volop bereiden door de bussen van De Lijn en eigenaardig genoeg ook door personenwagens van en naar de parking van het gerechtshof.

Hopelijk mogen we op korte termijn hier dan eindelijk ook eens de tramvoertuigen verwelkomen.



Foto boven:

Citaro 441878 gaat even pauzeren in de nabijgelegen stelplaats van De Lijn, de tramsporen eindigen in de tunnel onder het gebouw, rechts zien we nog de NMBS 1891 met een M6-trein afkomstig uit Knokke en Blankenberge. Opname door Raf Bonte op de Hendrik Van Veldekesingel te Hasselt.

Foto midden:

Voorlopig of misschien nog voor een hele tijd kan men met de buslijn 20A naar Maastricht vanuit Hasselt. Ondertussen rijden op deze lijn ook al de nieuwe VDL-Iveco bussen. Opname van bus 3522 door Raf Bonte aan het station van Hasselt.

Foto onderaan:

Intussen komen al maar meer nieuwe exemplaren VDL-Iveco Crossways in dienst om de oudere Van Hool 3500-en af te lossen. De fonkelnieuwe 5723 was op 8 augustus 2014 pas geleverd in de stelplaats van Hasselt. Opname door Bert Bonte.



Oost-Vlaanderen

BRAVOKO

Daags na het afsluiten van de Gentse Feesten op 28 juli werd een aanvang genomen met de vernieuwingswerken op het vak BRABantdam-VOgelmarkt-KOuter, of naar Gentse De Lijn traditie afgekort tot BRAVOKO. Op dit vak zullen bijna 3 jaar lang géén trams rijden, de straten worden hier van gevel tot gevel heraangelegd.

Tegelijkertijd is op die dag het ook bijna 3 jaar onderbroken vak Kouter-Rozemarijnbrug helemaal vernieuwd in dienst gekomen. Voor de nieuwe superwerf werden de volgende lijnwijzigingen doorgevoerd: Lijn 21 wordt daarbij tijdelijk opgeheven. Lijn 22 wordt in een soort van omgekeerde 6 bereden van het DC Gentbrugge via de Korenmarkt en lijn 1 naar het Sint-Pietersstation waar er na een extra lus rond het plein naar de Kouter wordt gereden. Lijn 24 rijdt tussen het Rabot en Melle Leeuw. Hopelijk zullen de reizigers zich in 2016-17 nog kunnen herinneren hoe na 6 jaar werkzaamheden hun tramlijn 21/22 voorheen reed?



Foto boven:

Op het Koophandelsplein is sinds 28 juli 2014 een tijdelijk eindpunt voor lijn 22 ingericht. Op dezelfde datum werd het volledig vernieuwde traject door de Annonciadenstraat opnieuw in dienst gesteld en daarmee de werken op de PAG-as beëindigd.

Raf Bonte nam hier een kijkje op 2 augustus 2014.

Foto midden:

Voorheen eindigden de lijnen 21 en 22 enkele tientallen meters verder komende uit de andere richting. De nu tijdelijk afgeschafte lijn 21 heeft maar gedurende enkele weken digitale aanduidingen gekend. De tram maakt hier rechtsomkeer. De dienstverbinding naar lijn 1 is duidelijk tijdelijk buiten dienst. Op 8 juli 2014 legde Raf Bonte de 6306 (al met LED-display) vast.

Foto onderaan:

De ingekorte lijn 24 op het kopspoor in de Begijnhoflaan nabij het Rabot. De 6333 wordt voorbijgestoken door de 6320 van lijn 4 richting Zwijnaarde. Het gelukke Raf Bonte op 2 augustus 2014 de beide Hermelijnen met nieuwe LED-aanduidingen te fotograferen.





MIVB

Zomerwerven

Ook in de zomer van 2014 waren er weer meerdere grote werven voor de aanpassing van de traminfrastructuur aan de gang die hun invloed hadden op de exploitatie van de betrokken lijnen.

In ons foto-overzicht halen we er twee uit.

Stallestraat. Zo werden er in het middelste en het westelijke gedeelte van de Stallestraat spoorvernieuwingswerken uitgevoerd. In het westelijke gedeelte van de straat werd een nieuwe aftakking voor de zuidelijke inrit van de stelplaats Marconi aangelegd.

De zuidelijke eindpunten van de tramlijnen 4 en 97 werden daarvoor verlegd. Lijn 4 reed naar Dieweg in plaats van Stalle P en lijn 97 reed naar Drogenbos in plaats van Dieweg.

Voor het niet door de tram bediende traject reed er een pendelbus tussen Stalle P en Marlow Square (Helden).



Foto boven:

Lijn 97 kon tijdens de werkzaamheden in de Stallestraat het normale eindpunt aan Dieweg niet bereiken en werd vanaf het kruispunt Stallestraat met de Neerstallesteenweg via de lijn 82 verlegd naar Drogenbos. PCC 7932 volgt dit omleidingstraject.

Foto midden:

De 4030 in dienst op lijn 4 rijdt vanaf de Marlow Square (Helden) onder lijnnummer 92/ naar Dieweg in plaats van naar Stalle P. De tram heeft zopas de halte Marlow Square verlaten.

Foto onderaan:

Het kopeindpunt Dieweg kent slechts 2 sporen en met twee 4000-en is het dan ook gauw compleet gevuld!

Vanaf de Marlow Square reden de trams van lijn 4 onder lijnfilm 92/. Op de terugrit werd opnieuw onder film 4 gereden zoals op de foto met de 4046 en de 4031 te zien is.



Josse Goffinlaan

Een tweede zomerwerf die we in onze reportage belichten is deze op lijn 19, in de Josse Goffinlaan, gelegen tussen het Dr. Schweitzerplein en Koekelberg. Hier werden de sporen vernieuwd. Tramlijn 19, die normaal rijdt tussen Groot-Bijgaarden en De Wand, moest hiervoor in twee delen gesplitst worden. Bovendien reed het westelijk deel van lijn 19 vanaf Schweitzer via het traject van lijn 82 om naar het Weststation onder film 82/.

Naar Groot-Bijgaarden werd 19 gefilmd. Op het andere vak werd er gereden tussen De Wand en het Heilig Hartcollege. Voor het niet door de tram bediende traject werden de reizigers verwezen naar buslijn 20.

Foto boven:

Het onderbroken spoortraject van de tramlijnen 4 en 97 in de Stallestraat werd door een pendelbusdienst onder lijnnummers 4-97 tussen Stalle P en de Helden Square verbonden. Op de foto zien we vooraan de 8605 als "T-bus" aan het eindpunt Stalle P.

Foto midden:

Op 29 juli 2014 komt de 3064 van Groot-Bijgaarden en heeft zonet zijn digitale bestemmingsaanduiding al van "82/Weststation" aangepast voor lijn 19. Let ook op de kruiswissel om het eindpunt Weststation/Nicolas Doyen te bereiken of te verlaten. Het spoor dat naar rechts afbuigt gaat naar de stelplaats Edingenstraat (voor de lijnen 19, 51 en 82).

Beide foto's zijn genomen op 29 juli 2014 door Raf Bonte.

Foto onderaan:

De tijdelijke verbinding van lijn 19 van Groot-Bijgaarden naar het Weststation werd eind augustus onverwachts voor een groot deel gereden met 7900-en en door slechts enkele 3000-en, die normaal op deze lijn worden ingezet. Op 27 augustus 2014 kwam, omwille van een defecte 7900, uitzonderlijk nog de 7727 in dienst, die bovendien ook niet thuishoort in de nabijgelegen stelplaats Edingenstraat! De 7952 filmt nog "82/Weststation". Rechts op de foto zien we de gebouwen van de metrostelplaats "Jacques Brel".

Voorheen stond op deze plek de busgarage Vandermeeren. De nieuwe busstelplaats "Jacques Brel" ligt nu iets verder. Bovendien was hier tot in 1968 een NMVB-werkplaats.

Foto: Raf Bonte.



MIVB

CO₂ uitstoot verminderen

Ook de MIVB wil haar ecologische duit in het zakje doen met een plan met 55 punten die haar CO₂-uitstoot tegen 2030 met 40 procent zou doen verminderen. Dit plan kadert in het Europese project 'Ticket to Kyoto' en moet gebeuren door onder meer in te zetten op zonnepanelen en recuperatie van remenergie. Tegen 2030 moet tegelijk ook het aanbod verdubbelen.

Om de strategie te bepalen liet de MIVB in 2010 eerst de totale uitstoot in kaart brengen. Autobussen – en dan vooral de bussen die (nog) op diesel rijden – en in mindere mate ook tram en metro, waren verantwoordelijk voor 42 procent van die totale uitstoot. De aankopen en de eveneens verrekende productie van de aangekochte producten waren goed voor 22 procent van de totale uitstoot. De infrastructuur kwam op de derde plaats op het vlak van CO₂-uitstoot. De maatregel met de grootste impact wordt op korte termijn de aankoop van nieuwe hybride bussen in 2017 en op langere termijn de inzet van elektrische bussen. Voor die laatste moeten de constructeurs eerst met een 'volwassen' technologie komen, vindt de MIVB.

De MIVB werkt bij de bussen zelf aan een systeem voor het zogenaamd ecologisch rijden dat de CO₂-uitstoot met 5 procent moet verminderen. Een verdere automatisering bij de metro zal moeten zorgen voor een optimalisatie van remmen en optrekken, wat het verbruik naar beneden haalt. Daarnaast wordt het systeem voor recuperatie van remenergie in de metro en bij de trams verder uitgewerkt. Voor wat de trams betreft, zou de energie die vrijkomt bij het remmen onmiddellijk gebruikt kunnen worden voor de acceleratie van een andere tram of opgeslagen worden in een batterij.

De vervanging van de PCC's door de reeksen 3000 en 4000 heeft thans al een kwart minder energieverbruik opgeleverd. Voor haar gebouwen wil de MIVB inzetten op zonnepanelen. Tegen 2017 zou elk geschikt dak daarmee uitgerust moeten zijn.

Veiligere oversteekplaatsen

De MIVB test sinds enkele maanden een systeem om de veiligheid van overstekende voetgangers en fietsers over de tramsporen te verbeteren. Tegels van gerecycleerd rubber tussen de rails zorgen voor een vlakke ondergrond zodat voetgangers en fietsers niet meer het risico lopen te vallen of klem te raken bij het kruisen van de sporen. Als de tram over de tegel rijdt, wordt het rubber door het gewicht samengedrukt, waardoor het voertuig ongehinderd kan verder rijden. Nadat de tram gepasseerd is, herneemt het rubber zijn oorspronkelijke vorm.

Een eerste proefopstelling ligt op lijn 19 in Koekelberg. De test loopt over een periode van twee jaar en gaat onder andere de efficiëntie na, de duurzaamheid en de kostprijs van het onderhoud. Eén module kost al gauw enkele tienduizenden euro's. Het is vooral belangrijk te weten dat de veerbaarheid van het rubber niet al na enkele jaren verdwenen is...

Brussel

Skytrain

Categorie onzin of geniale vondst? De geschiedenis zal het uitwijzen, maar als het van bepaalde politieke kringen afhangt, krijgt Brussel een skytrain, een type monorail, die het Brusselse Noordstation via het nieuwe kantorenpark Thurn & Taxis en de Heizel moet verbinden met het nieuw te bouwen voetbalstadion.

Een skytrain is sneller dan een tram, stiller dan een bus en goedkoper dan een metro. *(n.v.d.r.: en kent blijkbaar alleen maar voordelen wanneer het er om gaat dergelijk project aan te praten bij de bevolking.)*

Het geplande traject zou overwegend bovengronds aangelegd worden en mede de uitstraling van de betrokken stadsdelen kunnen verhogen. De skytrain is overigens maar één voorstel in een hele reeks om de fileproblematiek in de hoofdstad aan te pakken. Andere voorstellen zijn bijkomende tramlijnen en een netwerk van fiets-o-strades. *(n.v.d.r.: deze projecten zullen ook al moeilijk genoeg te realiseren zijn.)*

Liège

Opnieuw een tram

Een ander project wat velen, misschien ook oudere lezers, de wenkbrauwen deed fronsen, is de intentie om opnieuw een tram door Liège te laten rijden.

Begin dit jaar is de bouwvergunning afgeleverd voor de aanleg van een lijn tussen Sclessin en Coronmeuse en kort daarna startten de voorbereidende werken te Sclessin (tussen het stadion van Standard en het station Guillemins), aan de Quai Saint-Léonard en in Droixhe. Er werden verschillende offertes bestudeerd. Uiteindelijk werden twee consortia weerhouden:

LegiaExpress (bestaande uit Vinci, CFE, Bombardier en Meridiam Infrastructure) en Mobiliège (bestaande uit Alstom, BAM, GD Infra+ en SRIW Environnement).

Tot 15 september hadden beide de tijd om hun definitieve offerte in te dienen. In oktober zou de aannemer aangekondigd worden om met de eigenlijke werken van de tramlijn-aanleg te beginnen en, als alles volgens de planning verloopt, zou de tram in 2018 moeten gaan rijden, na een tramloze periode van een halve eeuw.

Op twee stukken van het traject wordt de bovenleiding onderbroken en de voeding voorzien langs de grond (APS), namelijk tussen de haltes Général Leman en Blondin en tussen Opéra en Place des Déportés.

De tramlijn zou een lengte van ongeveer 12 kilometer hebben, 21 haltes kennen en bij aanvang met 19 voertuigen worden uitgebaat. In Coronmeuse komt er een vertakking via de Pont de l'Atlas V naar het station van Bressoux waar een immense stelpaats gebouwd wordt.

EVEN DE GRENZEN OVER

Van tijd tot tijd overschrijden we onze landsgrenzen, meestal naar een buurland en brengen relaas van het openbaar vervoer in één of andere stad. Dikwijls is er wel een link met België, meestal wat het ingezette materieel betreft. Op de titelpagina van het vorige nummer staat de Exqui.City te pronken. Nu wil het toeval dat we ontdekt hadden dat er op het terrein van een depannagebedrijf in Antwerpen er sinds juni enkele oudere trolleybussen van Genève opdoken.

Door het activeren van ons brein werd er dan ook snel een verband gelegd tussen de aflevering van de nieuwe trolleybussen en die oudere exemplaren in Antwerpen. Mits het heel beleefd vragen (dat moet je altijd doen) of er enkele foto's gemaakt mochten worden en een daaropvolgend aangenaam gesprek stelde ik de vraag of het misschien niet mogelijk zou zijn om per gelegenheid eens een heen-en-terugrit mee te doen. Het antwoord was direct positief, maar een juiste dag is afhankelijk van de afwerking van de nieuwe trolleys bij de fabrikant.

Omdat de afstand Antwerpen – Genève toch ruim 800 km is, ging ik op zoek naar een gelijkgestemde om de tocht samen te maken. VeBOV-er en leeftijdsgenoot Walter (zoals ikzelf pensioengerechtigd) was bereid om de ritten samen met mij te doen. Een eerste hindernis werd alvast genomen mits het verkrijgen van de zegen van onze dames. Een reisschema werd opgemaakt, aan de hand van de gegevens die we verkregen van de zaakvoerder en de chauffeur van dienst -Yves- van het sleepvoertuig. Dan werd het wachten op een geschikte datum die niet enkel voor ons schikte, maar vooral op een sein vanwege Van Hool. Een aflevering is meestal wel enkele dagen op voorhand gepland, maar het uiteindelijk groene licht komt er maar op de dag zelf, na een grondige eindcontrole in de fabriek.

Op weg

22, 23 en 24 juli waren de dagen voor onze marathon van ongeveer 1800 km in een tijdsspanne van 36 uur. Afspraak werd gemaakt omstreeks 15 uur op het fabrieksterrein van Van Hool nadat we ons zoals het hoort, eerst hadden aangemeld en toegang verkregen. Daar was men al druk doende om de trolleybus aan te koppelen.

De voorste as wordt hierbij gelicht. Daarna worden de nodige elektrische en luchtverbindingen gelegd tussen de twee voertuigen. De trolleybus moet gedurende heel de reis gevoed worden met stroom en lucht vanuit de takelwagen zodat de ophanging van de trolley steeds op druk blijft. Achteraan komt er een bijkomende verlichting en specifieke signalisatie. Ten slotte wordt alles getest en nog een laatste maal gekeurd en vastgelegd op foto door de constructeur. Het vermelden waard is dat de nieuwe trolleys vertrekken inclusief het actuele netplan van de TPG, iets wat bij De Lijn al eens onvindbaar is.

Omstreeks 17.15 begon de reis richting Zwitserland. Tot op de snelweg E19 volgden we en stelden vast dat het konvooi, om op een rondpunt rechtsaf te draaien, een extra rondje nodig had!

Op de parking aan de snelweg werd nog een kleine stop gemaakt om te controleren of alles nog goed gefixeerd was. Vanaf dan reden we onafhankelijk van elkaar en namen wij geregeld een voorsprong om het konvooi te fotograferen op diverse plaatsen langs de snelweg. Lang hoefde er niet gewacht te worden want normaal hield Yves de snelheid op 90 km/uur. Vervolgens nog een kleine technische stop op de E411 aan de grens en voor ons de obligate tankbeurt in Berchem (Luxemburg natuurlijk).

Onze volgende ontmoeting was voorbij Nancy bij het passeren van de eerste péage. Het liep toen zowat tegen middernacht, tijd voor ons om een dik uur rust te nemen terwijl de sleep verder tot de Frans-Zwitserse grens reed. Rond 4.30 daar nog een laatste afspraak en na het aanschaffen van het autowegenvignet reden wij alvast naar het depot Jonction. We verkregen daar een plaats voor onze auto op de personeelsparking van Transports Publics Genève (TPG).

Toch lang wachten!

Om 7 uur werd het voor ons hoge tijd om enkele croissants te degusteren en dan het konvooi op te wachten. Niet dat we ons verveelden, maar wanneer je voor de derde maal dezelfde tram of trolleybus ziet passeren, dan begin je je toch wat zorgen te maken. Wat bleek: het konvooi stond vast aan de grens, weliswaar met een relatief klein defect, maar veel erger was de plaats van het voorval. Juist op die enkele tientallen meters niemandsland tussen Zwitserland en de rest van Europa. TPG mocht daar niet komen en ook de tussenkomst van Scania-France vergde de nodige overredingskracht.

Een geluk bij een ongeluk was onze aanwezigheid. Wij vroegen en kregen bij TPG al de nodige documenten voor de uitvoer van de oude trolleybus richting België. Dat was toch bijna twee uur gespaard voor de terugweg, want het voorziene ritschema kwam al aardig in het gedrang.

Om onze tijd ondertussen nuttig door te brengen trokken we dan maar op fotoverkenning door Genève. Dat liet ons echter de aankomst en het vertrek in het depot Jonction missen. Overigens is daar ook een elektrotechnicus van Van Hool aanwezig om alles op punt te stellen. Tegen 15 uur vonden ook wij het welletjes en vatten de terugweg aan. Inmiddels waren we al een etmaal onderweg zonder eigenlijk een fatsoenlijke rust genomen te hebben.

Een normaal mens neemt na aankomst rust, maar een tram- en busfreak is nu eenmaal geen normaal mens. Mits enkele korte pauzes ging het via de Zwitserse autowegen richting Basel en dan verder via Frankrijk en Luxemburg terug richting Antwerpen.

Aankomst om 01.00, waarna Walter nog een uurtje in de richting van zijn woonplaats moest. In totaal passeerden we liefst vier landen, vijf provincies, drie gewesten, tien Franse departementen en op onze terugweg nog eens zeven Zwitserse Kantons.

Actuele informatie over de huidige tram- en trolleybussen vindt u op de fotobladzijden. De foto's zijn genomen door Luc Couscheir, Walter Ceulemans en Eddy Cassiers.



Na een prototype 801 uit 1984 volgde in 1988-89 de rest van deze eerste serie lagevloer-trams met de nummers 802-846. Deze zesassers waren gebaseerd op het bekende Duitse Düwag Stadtbahn-M type. In Genève werd het loopdraaistel onder de geleiding vervangen door kleine loopwielletjes, ontwikkeld bij het Zwitserse Vevey. Het succes van de nieuwe trams noopte de TPG om al in de jaren 1994-95 deze trams te verlengen tot achtassers. 16 van deze trams behielden hun oorspronkelijke nummers 831-846 en ze werden daarna gevolgd door de 847-852, afkomstig van de 829, 830, 828, 827, 824 en 823. Deze trams rijden in een combinatie van een lange en een korte tram op lijn 12 die over keerlussen beschikt.

De 817+804 in hun oorspronkelijke kleurstelling aan het toenmalige eindpunt Bachet. 31 mei 1988.



Genève koos resoluut voor de tram. Na de eeuwwisseling volgden in snel tempo diverse lijnen, die na enkele aanpassingen, resulteerden tot de huidige vier tramlijnen. Daarvoor werd er ook een nieuw tramdepot gebouwd en vanaf 2004 werden bijkomende trams gekocht. De keuze viel deze keer op de Flexity Outlook van Bombardier in tweerichtingsversie.

Ze beschikken over 3 gemotoriseerde draaistellen en 1 loopdraaistel. In drie schijven kwamen er tussen 2004 en 2010 in totaal 39 van deze trams in dienst.

TPG 864 ter hoogte van de halte Lyon, 23 juli 2014.



Tramlijnen:

- 12 Pallettes – Moillesulaz
- 14 Bernex – Meyrin
- 15 Pallettes – Nations
- 18 Carouge – CERN

Als derde type kwamen er in 2011-2014 in drie schijven 32 trams van het Zwitserse Stadler, type "Tango" in dienst. Het werden ook tweerichtingstrams met een lengte van 44m. Het zijn tienassers met drie aangedreven bogies en twee loopdraaistellen.

Na aflevering zal TPG dan over 117 trams beschikken.

TPG 1806 op 23 juli 2014 aan de halte Sainte-Clotilde.

De TPG beschikt over twee grote stelplaatsen. Tegelijkertijd met de aflevering van de eerste lagevloertrams werd er aan het toenmalige nieuwe eindpunt Bachet van lijn 12 een nieuwe stel- en werkplaats gebouwd. De autobussen en de trolleys staan nu nog steeds aan de voormalige tramstel- en werkplaats "Jonction", aan de samenvloeiing van de Arve met de Rhône.

In de straat liggen nog altijd wissels en tramspoor. Voor de trolleys werd er een nieuw complex gebouwd.

Bij een terugrit wordt er een oude trolleybus meegesleept. Dat is dan een exemplaar uit wat nog rest van de reeksen 651-674 of 681-699. 651-674 waren de laatste die gebouwd werden door Saurer in 1982-83. 10 stuks werden in 2005 verkocht aan Lausanne om daar de ergste nood te lenigen na het "Neoplan débacle".

In Genève waren er nu nog altijd een achttal paraat, maar omwille van de vakantiedienst op non-actief gezet. Eén, de 666, blijft bij de TPG behouden als museumwagen. De 681-699 werden in 1987-88 gebouwd bij NAW. Ook deze reeks is al uitgedund. De 33 nieuwe Van Hool's 1601-1633 vervangen deze twee reeksen.

Foto boven:

Op deze foto zien we links nog enkele stellen motor+bijwagen uit 1950-52 en antieke werkwagen 70. Lijn 21 was een verkorte dienst van de stamlijn 12.

Stelplaats Jonction 31 mei 1988.

Foto midden:

Op weg van België richting Genève snelt het transport op de E411 snelweg in Wavre voorbij onze reportageploeg. En reken er maar op dat we goed ons best moesten doen om er terug voor te raken.

Wavre, E411, 22 juli 2014.

Foto onder:

Toekomstige museumtrolley 666 aan de rand van het historisch stadscentrum. 28 oktober 2013.





Na afvoer van de 651-699 beschikt de TPG over volgende reeksen:

701-713 uit 1992-93, gebouwd door NAW/Hess/Siemens. Nummer 709 werd als proef in 2004 verlengd tot een dubbelgelede trolleybus en kreeg het nummer 721. Heel deze reeks kreeg net als de trams een nieuwe schildering.

In de jaren 2005-06 kwamen er 38 nieuwe "Swisstrolleys 2" in dienst met de nummers 731-768. Zij dragen de (zoveelste) nieuwe schildering, wit en onderaan blauw. Ze rijden op alle 6 lijnen.

In Genève rijden er 6 trolleylijnen:

- 2 Onex-Cité – Genève-Plage
- 3 Champel – Gardiol
- 6 Vernier – Genève-Plage
- 7 Hôpital – Tours-Lignon
- 10 Rive – Aéroport
- 19 Onex-Cité – Vernier

De af te voeren trolleys rijden hoofdzakelijk op de lijnen 3, 6 en 7 en zullen afgelost worden door de nieuwe 1601-1633. De TPG heeft dan 94 trolleybussen in park. De 731-768 werden spoedig gevolgd door de 781-790. Het was de dubbelgelede versie van de vorige reeks en is in Zwitserland bekend als "Lighttram 3". Zij rijden samen met de 721 op lijn 10 tussen Rive (niet ver van de bekende fontein in het meer van Genève) en de Luchthaven.



Foto boven:

TPG 708 in zijn typische kleurstelling komt van Vernier en is op weg naar Onex-Cité. Deze trolleys zijn samen met de 731-768 te vinden op lijnen 2 en 19.

Genève Sainte-Clotilde, 23 juli 2014.

Foto midden:

Heel vroeg in de ochtend van 23 juli 2014 verlaat de 749 de stelplaats Jonction op weg naar lijn 19..

Foto onder:

Diezelfde dag heeft de 784 zopas de terminus Rive in het centrum verlaten op weg naar de Luchthaven.

Alle foto's: Luc Couscheir.

150 jaar tram in de regio Haaglanden

Na het kennismakingsartikel in het eerste nummer van VR en het verslag van onze uitstap naar Den Haag in de vorige VR-uitgave, vervolgen we hier graag onze reeks over de festiviteiten naar aanleiding van dit jubileum.

Uitgebreide viering

Op 25 juni 1864 had Den Haag de primeur van Nederland. Op die dag reed de eerste paardentram van de Haagse Kneuterdijk via de Oude Scheveningseweg naar het Kurhaus.

De HTM, het Haags Openbaar Vervoer Museum en de Tramwegstichting in Scheveningen sloegen de handen in elkaar om deze verjaardag op een gepaste wijze te vieren met tal van activiteiten die in het teken stonden van 150 jaar tramverkeer in Den Haag.

Vlaggetjesdag

Op zaterdag 14 juni was het naar jaarlijkse gewoonte "Vlaggetjesdag" in Scheveningen Haven. Zoals de traditie het ondertussen voorschrijft was ook het HOVM present met de diverse PCC-wagens uit haar mooie collectie. De 1024, 1210, 1165 en 1304 reden speciale ritten. In de loop van de dag werd de 1024 vervangen door de P1, de Partytram (ex 1302).

Tussen Scheveningen Haven en het Zwarte Pad reden de "2" en de "A327" van de Tramwegstichting pendelritten.

Optocht

Op 5 juli volgde dan uiteindelijk de grote tramoptocht met een dertigtal voertuigen van zowel HTM, HTM Infra, het HOVM en de Tramwegstichting. Omstreeks 10 uur tekende elkeen in het HOVM present voor het vormen van de stoet. Vanaf het museum in de Frans Halsstraat werd er gereden naar de keerlus van Scheveningen Haven (eindpunt lijn 11) om zo naar de wissel van de Statenlaan te rijden waar de voertuigen van HTM Infra de parade kwamen vervoegen.

Een impressie van de tramoptocht ter hoogte van het kruispunt Javastraat met de Laan van Meerderevoort, geven de foto's van Jan Vandecandelaere met de motorwagens 2, 57 en 826.





Om precies 15 uur gaf niemand minder dan Z.K.H. Willem Alexander het vertreksein voor de optocht door het luiden van de bel ter hoogte van het Noorderstrand in Scheveningen.

Na aankomst bij de "Grote Kerk" werd door de Koning en HTM directeur Jaap Bierman de nieuwste Siemens Avenio tram onthuld.

Op de dag van de tramoptocht konden de liefhebbers echter niet meerijden met deze historische paradepaardjes. Dat kon wel de zaterdag volgend op de optocht, op 12 juli. Hiervoor werden er drie tijdelijke lijnen in dienst gesteld: **Lijn 8: Scheveningen – Kurhaus – Station HS** over de route van lijn 1, hierop reden de "Blauwe Tram", de "Gele Tram" en de "Zomertram".

Lijn 10: Statenkwartier – CS over de route van lijn 17, hierop werden de oudste wagens, gebouwd tussen 1904 en 1930, ingezet.

Lijn 14: Scheveningen – Kurhaus – Madurodam – CS via de route van lijn 9, waarop dan de PCC-motorwagens uit de periode 1950-1970 reden.

Hoogdag voor de PCC

Op zondag 24 augustus was het dan de beurt aan de tweejaarlijkse PCC-dag in het HOVM. Alle PCC-wagens, maar ook de andere voertuigen, stonden op het buitenterrein van de Remise Frans Hals opgesteld.

Met de koppelstellen 1304+2102 en 1165+1302 konden de liefhebbers een rit naar Scheveningen maken.

Als toemaatje kon er deze dag worden gereserveerd voor een ritje met de meettram 1315. Er werden drie ritten voorzien naar Station Mariehoeve waarbij de deelnemers onderweg een demonstratie met deskundige uitleg door HTM Infra medewerkers kregen aangeboden. Meetrijtuig 1315 is de enige PCC die door de tramtunnel in het centrum mag en is uitgerust met een 750V tractie-installatie voor het rijden op de lijnen 3 en 4 van Randstad Rail en de lijn E van de RET naar Rotterdam.

De H41, bijgenaamd "Dieseltinus", en PCC 1210 in de Laan van Meerdervoort tijdens de tramoptocht op 5 juli 2014. Onderaan de nieuwe Avenio 5003, die vanaf 2015 in dienst zal komen, na zijn onthulling op 5 juli 2014.

Alle foto's: Jan Vandecandelaere.



H0og bezoek in Merksem

Modelbouw heeft het voordeel dat je taferelen kan doen gebeuren uit het verleden die niet op foto staan. Of waarvan er tot nog toe geen foto's zijn opgedoken.

We stappen in dit artikel in de tijdscapsule formaat 1:87 van modelbouwer-tramhistoricus Johan Tyssens die ons terugflanst naar Merksem, het Victor Roosensplein en de Oude Bareel anno... ongeveer 1953. Het is een schema van het wisselcomplex op ware lengte maar zonder de volledige keerlus van tram 3 en het decor rondom. Het geheel zou anders niet meer transporteerbaar worden, laat staan op een eettafel passen voor enkele foto's.

De eerste reactie bij dit tramtheatertje is een: "Ah? De geschiedenis herhaalt zich! Tram 2 heeft vroeger ook al in Merksem gereden!" Daarop onmiddellijk de tweede reactie: "Hoe? Tram 2 in Merksem? Met een 'madammeke' dan nog en twee bijwagens? Allez kom nu!" Toch kunnen we zo het hele verhaal reconstrueren dat uit twee delen bestaat: dat van de Tramwegen van Antwerpen en Omgeving (TAO) en dat van de NMVB die hier beide druk doende waren.

We zijn op een zondag 1953 tijdens die glorie-dagen van België-Holland op de Bosuil. Volle bak en dat betekent zo'n 60.000 supporters die moeten getransporteerd worden naar het Antwerp Stadion vanuit alle kanten van de stad. Misschien zijn er al een paar honderdtal die zich een auto kunnen veroorloven, maar die zijn te verwaarlozen want de grote massa komt toe met speciale treinen in het Centraal Station.

Toen was alleen tramlijn 13 afgeschaft, dus er zijn niet zoveel rijtuigen op overschot. De dag dus dat de chefs alles wat kan rijden uit hun depots op de straat moeten sturen! Het betekende ook dat ze hun mottenballenvloot bijwagens uit de stoffige, sombere diepten achteraan de depots in het daglicht moeten trekken...

Niet alleen is het alle hens aan dek voor de bestuurders en de ontvangers. Ook in de tractiestations wordt alles continu in 't oog gehouden en er gebeuren speciale schakelingen op het net. De eerder zwakke stations van de Dam en Merksem leveren de stroom voor lijn 12 in Deurne! Het NMVB tractiestation op de Hoofdvunderlei (lijnen 40/41 en ook lijnen 10 en 24) draait op maximaal vermogen en is continu bemand. De Leeuwplantstraat (de enkelsporige dienstverbinding tussen de lijnen 10 en 12), waar alle wachtende voetbaltrams staan, heeft het zwaar te verduren en daarom hangt er gelukkig een dubbele rijdraad. De trolleybussen (lijnen 6 en 31) en de trams van lijn 18 en 23 krijgen NMVB-stroom van het tractiestation Paardenmarkt en IJskelder om Schijnpoort en de Noordelijke sector te ontlasten. Kortom, alles wordt manueel aaneengeschakeld door een ploeg die de zogenaamde 'messen' in de schakelkasten aan de bovenleidingspalen omlegt.

Dat zulke enorme operatie zonder de hedendaagse communicatiemiddelen steeds vlot was verlopen, was te danken aan het vakmanschap van iedereen en het mag een wonder heten dat er nooit rampen zijn gebeurd. Immers, als alles aaneengeschakeld is vallen de veiligheids weg en brandt een tram bij kortsluiting dan helemaal - en snel ! -

uit, of de rijdraad verandert in een gevaarlijk kronkelend vuurspuwend monster dat van geen ophouden weet tot men het halve tramnet platlegt. (Dat uitbranden gebeurde vrij recent nog aan de Kust; daar hangt ook alles aan elkaar.)

Komende van Hoboken rijden we dus verder met een volgestouwde driewagentram, wellicht via lijn 10 over de Turnhoutsebaan en draaien de Leeuwplantstraat in op het enkel spoor om zo in de buurt van het stadion de supporters af te zetten.

Misschien volgt er nog een tweede rit, nu via de lijnen 12 en 3 naar het Centraal Station en rijden we zoals lijn 11 het blokje rond de Opera.

Daarna moeten we wachten tot de match gedaan is... maar waar?

Terug naar Hoboken is kostelijk aan stroom en de uren van de bemanning lopen toch. We kunnen dus best wachten in het depot van Merksem-Dokken! Daar is er plaats genoeg en het is het dichtste bij. Dus terug via lijn 12 naar de Schijnpoort, maar dan weten ze het niet goed meer. Staat er daar een controleur om te helpen keren via de spoor-driehoek van de Halenstraat, de Pothoekstraat en de Schijnpoortweg (ex lijn 22). Of moeten we weer doorrijden en opnieuw rond de Opera draaien?

Enfin, voor ons leeg konvooi levert "de put aan de Schijnpoort" niet echt problemen op. De brug (Albertkanaal) wél. We beklimmen ze moeizaam en als we nu gehinderd worden is dat geen lachertje voor de bestuurder. Begin maar eens met zo weinig motorvermogen en twee bijwagens vanuit stilstand terug te klimmen, zelfs zonder reizigers. Maar er is weinig verkeer en ons konvooi leeg. Bovendien is het zondag en met wat kunst- en vliegwerk van de wattman geraken we wel over de brug. Vanaf dan gaat het lekker vlak over de Bredabaan tot aan de Barnkrachtstraat. Die draaien we in om zo in de loods (Sint-Bartholomeusstraat) te komen.

Pauze! Schaft! Koffie!

Een uurtje voor het einde van de match krijgen we telefoon van een 'baas' vanuit een café of zo (geen GSM of radiofonie!), dat we terug naar Deurne moeten. De thermos dichtgedraaid, de peuk in een putje en nu via de Deurnsebaan terug op de Bredabaan. Dat we op het Victor Roosensplein met ons 'Madammeke' gaan keren is dus weinig waarschijnlijk maar 't geeft op 1:87 een leuk idee, zeg nu zelf...

Zo geraken we weer vrij vlot tot het Astridplein, doen weer ons rondje zoals lijn 11 en staan na een uurtje weer in de lange rij in de Leeuwplantstraat aan te schuiven. De koersbordwagens hebben een "EXTRA DIENST" koersbord en een zijplaatje met het lijnnummer erboven, want er zijn niet genoeg lijnborden voorradig op deze dag. We moeten nauwkeurig de bevelen van de controleurs opvolgen die erop toezien dat er niet teveel trams ineens optrekken. Stel u voor dat er nu een tractiestation uitvalt!

Weer volgeladen keren we terug naar het Centraal Station

en we doen de toer nog eens of we rijden terug via de ons meer vertrouwde lijn 2 naar huis, naar Hoboken. Daar moeten we alles nog uitrangeren en klaarzetten voor maandag, want het leven gaat door...

En naar de NMVB

Op het H0 panorama van het Victor Roosensplein anno 1953 staan er uiteraard ook NMVB-trams.

De eigenaardige opstelling van de 'sandwich-tweeasser' 9869 tussen al die bijwagens is lange tijd dagelijkse kost geweest. We kunnen het rangeren best volgen op het sporenplan van toen: de rangeerwagen reed met twee bijwagens buiten uit de stelplaats Oude Bareel, ging even de Bredabaan op en reed vervolgens onder begeleiding achteruit tot over de wissel van het middelste opstelspoor. Dan even terug vooruit op dat opstelspoor en daar koppelde ze de bijwagens los.

De tweeasser reed terug naar de stelplaats, dus even op tegenspoor in de Oudebareellei om een nieuw paar bijwagens op te halen. Zo zette hij zich tussen het paar bijwagens richting stad en het paar richting Kleine Bareel. Als er nu een lijndienst aankwam die een bijwagen nodig had dan moest die 63, 64 of 65 gewoon even wachten op het hoofdspoor en de 'manoeuver' duwde die ertegen, gelijk uit welke richting de lijndienst kwam. Minimaal opont-houd!

De meeste bijwagens gingen naar de 65 want die van de 63/64 werden eerder aangepikt in de stelplaats Polygoon (Brasschaat), die ook een manoeuvrewagen bezat. Hoe de motorwagens van de 61 hun bijwagens zo vlot mogelijk kregen is ons een raadsel.

Wanneer de hele santenkraam 's avonds moest binnengereden worden, gebeurden al die bewegingen omgekeerd. Toen geniaal en efficiënt, maar het zou in het huidige verkeer niet meer denkbaar zijn. Gelukkig kan zo iets nog wel op H0!

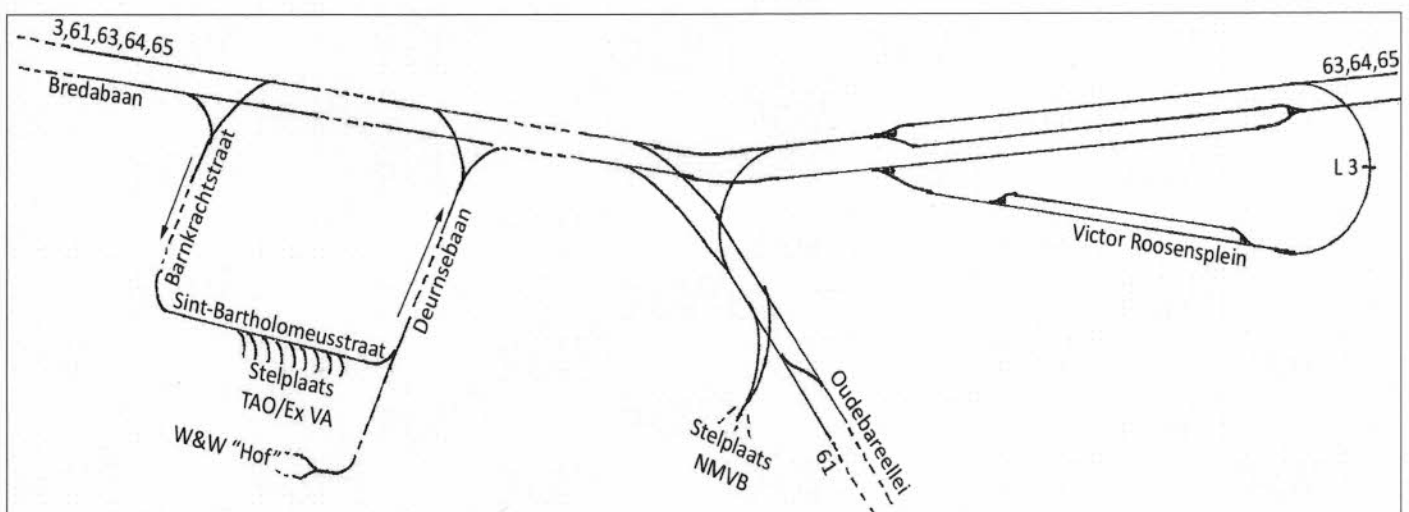
Een kleine sprong in de tijd

Er waren nog van die manifestaties waarbij het uitzonderlijk inzetten van materieel boeiend was, maar dat zullen we later behandelen.

Nochtans: we waren begonnen aan het Antwerp Stadion en we eindigen er ook mee. In 1974 had de MIVA genoeg PCC's voor voetbaldiensten van RFC Antwerp. Op een vrijdagavond waren daar eens drie extra wagens voor nodig maar er moest één VA samen met de PCC's op pad. De jonge bestuurders waren solidair en och ja, een lolletje kon er wel af zodat er die avond drie antieke VA's aan de Bosuil stonden!

De supporterssfeer was toen nog gemoedelijk, zelfs toen één van de drie trams ter hoogte van de Drie Torekens een gesprongen hoofdzekering kreeg. Het 'lood' werd vrij vlug hersteld en zingend en joelend reed de hele bende, begeleid door het geloei van de tandwielkasten, het gerammel van de wielen, het gebrom van de compressor en het gesnuif van de remmen, de nacht, de stad en de geschiedenis in.

Zie ook de foto op de achterpagina. Idee en tekst: Bob Morren en Johan Tyssens.



Hierboven het schema van de sporen op de Bredabaan rond 1960, waarvan sprake in deze bijdrage. Grosso modo zien we het gedeelte van de Bredabaan tussen de Barnkrachtstraat met het spoor naar de tramloods in de Sint-Bartholomeusstraat, het spoor richting "Den Hof", de uitrit via de Deurnsebaan en het Victor Roosensplein met de aftakkende sporen voor de NMVB-lijn 61 naar Schoten en de stelplaats aan de Oudebareellei.

Tegenwoordig liggen hier gewoon 4 rails rechtdoor.

Naar een origineel NMVB-document uit de verzameling van Johan Tyssens en bewerkt door Bob Morren.

Een Brill (of Madammeke) met de verbouwde, zowat vaste bijwagen waarvan de deuren langs de binnenkant van het spoor werden verwijderd en daarachter één die deze deuren nog wel bezat.

Foto: Bob Morren



Krijgsend, krassend en zingend wringen de 499, 1010 en 903 zich door de lus van het Victor Roosensplein.

De achterste bijwagen ruikt nog naar formol. De sporen op de voorgrond zijn die van de NMVB-lijnen 63, 64 en 65.

Foto: Bob Morren



Op een HOogdag moet de normale dienst wel doorgaan. De nog 'platte' stalen kop 550 begint aan zijn tocht naar het Zuidstation terwijl een buurtspoorweg-VA op het opstelspoor wacht.

Foto: Bob Morren





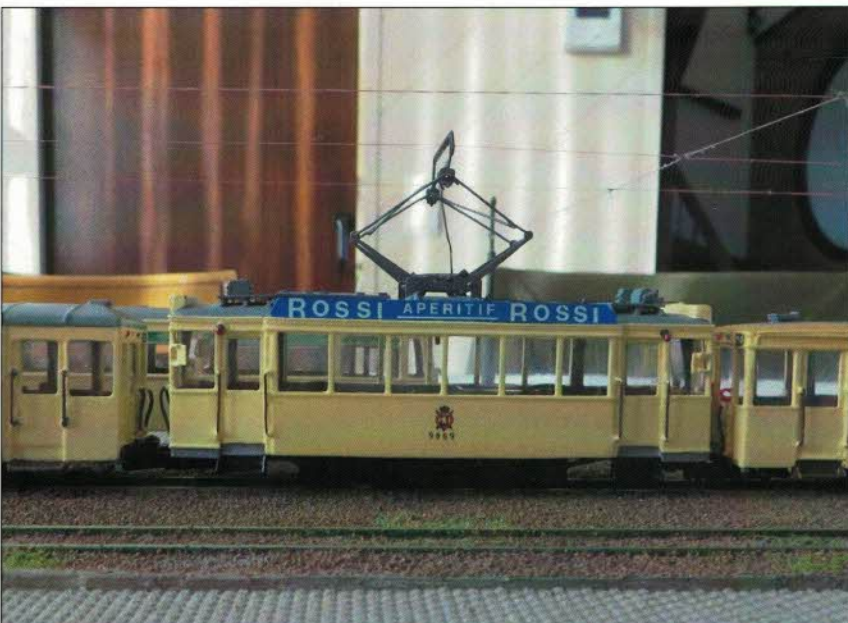
De opstelsporen van het Victor Roosensplein in juiste verhouding op 1:87 nemen nog meer dan een hele tafel! De gammele bovenleidingswagen heeft het zo niet begrepen op de fietsers... of geraakt hij ze niet voorbij? Op het middelste spoor staan de voertuigen gereed die het spitsuur afwachten.

Foto: Bob Morren.



De rangeermotorwagen van de Oude Bareel in 't echt. We zijn in 1964.

Foto: M. Peusens, verzameling Johan Tyssens.



Dezelfde 9869, maar dan 87 maal kleiner op de modelbaan. Zijn we nu in 2014 of toch in 1953?

Foto: Bob Morren.

