

VeBOV-REVUE

kwartaalblad voor spoor-, tram- en bus hobbyisten

met actualiteiten, geschiedenis, techniek en verenigingsnieuws



Eerste jaargang Nr. 2014-4

Oktober - November - December



ISSN 0773 - 0713

Afgiftekantoor: 9550 Herzele 1

P208887

COLOFON

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

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

Overname is toegestaan mits bronvermelding.

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

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

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

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

Lidgeld 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 deel 1	3
Spoornieuws	4
LHSV Test en goederenverkeer	6
Kort nieuws De Lijn	8
Kort nieuws MIVB	11
Flexity 2™ De Lijn	14
Genève epiloog	16
DB IC Bus	17
150 Jaar tram in de Haaglanden	18
Innotrans 2014	20
Verenigingsnieuws deel 2	23

Werkten mee aan dit nummer:

BoBo	Stefan Justens
Bert Bonte	Bob Morren
Raf Bonte	Jacques Peeters
Eddy Cassiers	Noël Suys
Walter Ceulemans	Jan Vandecandelaere
Luc Couscheir	Stephen Van den Brande
Eddy Goens	Leo Jacobs

Afsluitdatum voor redactionele bijdragen volgend nummer: **15 februari 2015**



VERENIGINGSNIEUWS

Nieuwjaarsboodschap 2015

Traditioneel wenst het voltallige bestuur van uw vereniging u en uw familieleden en vrienden een voorspoedig nieuw jaar 2015 toe.

2014 was een sleuteljaar voor VeBOV, zoals dat zo mooi kan uitgedrukt worden. Eén jaar heeft VeBOV-REVUE én het nieuwe bestuur van de vereniging er nu opzitten. Tijd vliegt is een cliché dat eens te meer van toepassing is geweest; zo ondervonden wij het toch zelf.

We hebben in dit voorbije jaar een modernisering van onze vereniging op gang willen brengen; of we daar al zo snel in geslaagd zijn, kan nu nog niet gezegd worden en zo gauw willen we ons niet op de borst slaan. Met de nieuwe vergaderlocatie in het zuiden van Antwerpen hebben we hopelijk toch enkele leden kunnen overtuigen om opnieuw naar onze bijeenkomsten te komen. Het tijdschrift VeBOV-REVUE zal wellicht in 2015 (opnieuw) een lichte wijziging ondergaan door de opname van artikels van een zustervereniging.

Maandelijks bijeenkomsten

Ook in 2015 zullen we onze vergaderingen houden telkens op de vierde vrijdag van de maand behalve in december. Traditioneel zijn er geen samenkomsten in juli en augustus. De data voor volgend jaar, 2015, zijn de volgende: 23/01, 27/02, 27/03, 24/04, 22/05, 26/06, 25/09, 23/10, 27/11 en **18/12**. Onze maandelijks bijeenkomsten vinden nog steeds plaats in de Parochielokalen St. Michiel, gelegen in de Cuylytsstraat 22A te 2018 Antwerpen (Zuid). Dit is geen openbaar gebouw, u drukt op de belknop "parochielokalen" en er wordt voor u geopend.

Sinds 6 december is de bereikbaarheid van onze locatie gewijzigd voor wie met het openbaar vervoer komt: tramlijn 4 rijdt voortaan via de Brusselstraat i.p.v. Brederodestraat, de dichtstbijzijnde halte is "Bolivarplaats". De buslijnen 1 en 13 volgen een nieuwe reisweg via de Brederodestraat i.p.v. Bolivarplaats, de dichtstbijzijnde halte is "Bestorming".

Wij nodigen u alvast uit op de onderstaande voordrachten. Bij een hapje en een drankje hebt u ook de mogelijkheid om bij te praten met hobbygenoten:

- **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.
- **23 januari 2015:** Ronny Vanhée met gevarieerde beelden uit Antwerpen, Charleroi en... Ierland.
- **27 februari 2015:** Bob Morren met een voorstelling "50 treinen, 50 bussen en 50 trams".
- **27 maart 2015:** Eddy Cassiers leidt u rond op de voorbije beurs "Innotrans 2014" in Berlijn.

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

Algemene Ledenvergadering 2015

De ALV zal doorgang vinden op **zaterdag 21 februari 2015** te Antwerpen, in "Café des Arts", gelegen op de hoek van de Teniersplaats en de Frankrijklei vlakbij de F. Rooseveltplaats. De aanvang van de vergadering is voorzien om 10 uur stipt, het einde omstreeks 12 uur.

Na de vergadering is er eetmogelijkheid ter plaatse of in de onmiddellijke omgeving van de zaal. Na de middag voorzien we een busrit langs (overgebleven) historische sites van trein- en traminfrastructuur in de rand van Antwerpen.

De deelnameprijs bedraagt € 10 voor de deelnemers aan de ALV, anderen betalen € 15 ter plaatse. Deelnemers aan de ALV hebben voorrang, anderen zolang er nog plaatsen (beperkt!) beschikbaar zijn. Aanmelding vooraf is gewenst.

Agenda van de Algemene Ledenvergadering

1. Verslag van de vorige ALV 2014 (zie VR 2014/1)
2. Verslag over de activiteiten in 2014
3. Verslag van de secretaris over 2014
4. Kasverslag 2014
5. Verslag van de kascommissie over 2014
6. Verkiezing van de nieuwe kascommissie
7. Statutenwijziging i.v.m. toegang bankrekening
8. Stand van zaken van het tijdschrift VeBOV-REVUE
9. Autobus Brossel 2975
10. Budget 2015
11. Vaststelling lidmaatschapsbijdrage voor 2016
12. Voorziene activiteiten in 2015
13. Rondvraag en variapunten

Leden die een agendapunt wensen toe te voegen richten dit schriftelijk aan het secretariaat vóór 31 januari 2015.

Volmachten

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

Aanmelding ALV en volmacht

In tegenstelling tot voorgaande jaren zal elk lid persoonlijk een brief ontvangen met daarin de uitnodiging voor de ALV, een volmacht formulier en een inschrijvingsformulier voor de namiddagactiviteit.

Lidgelden 2015

Ook voor het volgende jaar behouden we het lidgeld op € 23 voor binnenlandse leden en € 27 voor leden woonachtig buiten België. Binnenkort ontvangt u per aparte brief een uitnodiging tot betaling van het lidgeld samen met een papieren overschrijvingsformulier. Uw betaling mag uiteraard ook elektronisch gebeuren. Vergeet in géén geval duidelijk uw **lidnummer** te vermelden. Dit vindt u terug op de verzendomslag van VR. Onze coördinaten zijn **BE10 0000 4667 6804** van **BPOTBEB1**.

Uw lidgeld gratis

Aansluitend op onze oproep tot hernieuwing van het lidgeld, willen we diegene die er als eerste in slaagt om mits een **volledig correcte betaling vanaf maandag 5 januari 2015**, van zijn of haar bijdrage, belonen met een volledige terugbetaling van het lidgeld 2015. Het rekeninguittreksel van onze bankrekening bepaalt de winnaar!

Spoornieuws

Infrastructuur

Het GEN rond Brussel

Al vele jaren slepen deze werken aan. Er schijnt geen vooruitgang te zijn bij de verschillende werven. We geven een stand van zaken gedateerd najaar 2014.

Voor een betere situering verwijzen we naar de thans gebruikte lijncijfers. De projecten zijn vervolgens geklasseerd naar het (voorzien) jaar van ingebruikname.

Lijn 36

Een toekomstige GEN-lijn die al enkele jaren geleden werd afgewerkt, bestaat uit de bijkomende sporen tussen Brussel-Noord en Leuven (lijn 36N). Die werden immers aangelegd samen met de hogesnelheidslijn in de richting van Duitsland.

Lijn 25/25N

In feite is ook al de GEN-lijn naar Mechelen gereed. In het kader van het Diabolo-project werd de nieuwe lijn 25N aangelegd tussen Schaarbeek (Albertbrug) en Mechelen. Omdat er twee bijkomende sporen werden aangelegd langs de E19 voor de "snelle" treinen kwam er meer capaciteit vrij op de oude lijn 27.

Lijn 50A

De werken aan het spoorwegnet voor wat ooit het Brusselse Gewestelijk Expresnet moet vormen, zijn het verst gevorderd op het baanvak tussen Brussel-Zuid en Denderleeuw.

Er werden al 9 kilometer nieuwe bijkomende sporen en bovenleiding aangebracht tussen de vertakking nabij Sint-Katharina-Lombeek en het viaduct van Sint-Anna-Pede. Op het aansluitende vak vanuit Brussel-Zuid (Klein Eiland) wordt er nog volop gewerkt aan het baanlichaam en een aantal kunstwerken. De nieuwe brug onder de verbindingslijn 28/3 is al volledig afgewerkt. Omwille van die werken was deze lijn trouwens lange tijd afgesloten.

Lijn 28/3 vormt de verbinding tussen lijn 124 (Charleroi) en het Westelijke Ringspoor om Brussel. Op het gedeelte tussen de vertakkingen Klein Eiland en Sint-Katharina-Lombeek rijden de treinen grotendeels in de hoogte en heeft men alle bruggen vernieuwd en daarbij verbreed tot vier sporen. Enkel bij het bekende en geklasseerde boogviaduct van Sint-Anna-Pede werd er langs beide zijden een enkelsporig viaduct toegevoegd.

Als de resterende werken verder volgens planning verlopen dan zou de GEN-lijn in de richting van Denderleeuw in 2016 in dienst kunnen komen.

Lijn 161

Op de lijn 161 tussen Brussel-Schuman en de huidige vertakking van lijn 161D naar Louvain-la-Neuve wordt er

over de gehele lengte gewerkt. Hier zijn de werken veel uitgebreider dan op lijn 50A. Zo was het op vele plaatsen nodig om nieuwe steunmuren en bruggen te bouwen.

Ook de stations en stopplaatsen worden grondig vernieuwd met overkappingen en krijgen ze een nieuw voorplein en een ruime parking.

Om de uitbreiding naar vier sporen mogelijk te maken moet ook het tracé zelf op vele plaatsen worden aangepast.

Op een groot gedeelte van het traject tussen Ottignies en Brussel rijd je nu tussen steunmuren of in tunnels. Enkel rond Groenendaal en het Zoniënwood kan je nog van de natuurlijke omgeving genieten.

Het gedeelte tussen Brussel-Schuman en Watermaal-Bosvoorde zou einde 2015 gereed moeten zijn om samen met de nieuwe Kunst-Wet tunnel in de richting van de Luchthaven in gebruik te worden genomen. In Watermaal heeft men de verbindingslijn 26/4 in de richting van Halle al enkele jaren geleden dubbelsporig gemaakt. Het tweede spoor is echter nog niet in dienst en er hangt ook nog geen bovenleiding.

Hetzelfde geldt trouwens ook voor het tweede spoor tussen Brussel-Luxemburg en Etterbeek. Ter hoogte van Watermaal werd al een paar jaar geleden de verbindingsboog 26/3 naar Namur uit de richting Vilvoorde/Schaarbeek ter hoogte van de oude vertakking uitgebroken en is bijgevolg nog steeds buiten dienst.

Ook de nieuwe stopplaats "Mouterij" tussen Brussel-Luxemburg en Etterbeek ligt er al jaren ongebruikt bij. Hetzelfde geldt voor de stopplaats "Arcade" (ter hoogte van Watermaal) op lijn 26. Waarschijnlijk zal de hele 26 kilometer lange lijn maar in 2020 in dienst komen.

Lijn 124

Een laatste GEN-project betreft het gedeelte tussen Linkebeek en Nivelles (Nijvel) op lijn 124 naar Charleroi. Momenteel wordt er enkel gewerkt rond de verbindingslijn 26/5 in de buurt van Linkebeek en tot voor Braine-l'Alleud (Eigenbrakel) en in de omgeving van Nivelles (Nijvel). Dit project heeft inmiddels een grote achterstand opgelopen ten opzichte van de oorspronkelijke planning. De oorzaak ligt nu eens niet bij ontoereikende budgetten of technische moeilijkheden, maar is veeleer te zoeken in administratieve perikelen.

Al enkele keren werd de bouwaanvraag door de Raad van State vernietigd omwille van klachten betreffende het gebruik van de juiste taal.

N.v.d.r.: Het is niet denkbeeldig dat door een creatieveling juist zo'n argument wordt aangehaald om het project te vertragen. Wanneer dit hele project zal afgewerkt zijn, is nog koffiedik kijken, wellicht wordt het pas 2024 of 2025.

Voor alle GEN-projecten, vooral die op lijnen 124 en 161, is het erg onduidelijk wat de weerslag zal zijn van de besparingen die de nieuwe federale regering oplegt aan de NMBS.

Stationsgebouwen

Vilvoorde

De NMBS heeft een bouwvergunning verkregen om in het station van Vilvoorde eindelijk de tunnel, de perrons en de bijhorende luifels te vernieuwen. Men voorziet hierbij zelfs de installatie van liften. Normaal zou er al dit jaar gestart zijn met de werken maar omwille van besparingen wordt het (hopelijk) 2015.

De reizigers die hier dagelijks passeren, vertrekken of aankomen zijn nu wel die abominabele toestanden grondig beu. In verval geraakte Oost-Europese stations waren hier tegenover soms een paradijs. Nochtans werden enkele jaren geleden het stationsgebouw en de perronboorden wel grondig vernieuwd. Hopelijk volgt volgend jaar de rest.

Brussel-Noord

Hier wordt de hoofdgang onder de sporen vernieuwd en komen er liften naar de perrons. De lokettenhal wordt vernieuwd met winkels en horecazaken. Langs de buitenzijde zijn terrassen gepland. Het is de bedoeling om een modern station te creëren.

Brussel-Zuid

Evenwicht moet er zijn, dus zijn er ook belangrijke werken op komst in Brussel-Zuid. De achterste doorgang onder de sporen, in vroegere tijden gebruikt door De Post, wordt vernieuwd. Van een verdere overkapping zoals die over de perrons voor de HST's is helaas geen sprake meer. Nochtans was er destijds gepland om telkens enkele sporen van een soortgelijke overkapping te voorzien.

Wel werden enkele jaren geleden de luifels vernieuwd en geschilderd. Het perron van de sporen 18 en 19 waar de 'Benelux' (IC-Z) vertrekt werd zelfs volledig opnieuw betegeld zodat ook die internationale reizigers zich in een min of meer eigentijds station kunnen wanen.

Kontich

In VeBOV-Revue 2014/3 meldden we op blz. 7 dat de in 2013 geplaatste treinaankondigers en de assistentiezuil in de wachtzaal voor de reizigers onbereikbaar waren. Op 21 september 2014 werden die aanwijzers nu buiten geplaatst zodat ze door de reizigers kunnen gebruikt worden. De assistentiezuil is verdwenen. Aangezien het station nog enkel bemand is in de voormiddag had het weinig zin om die te behouden.

Exploitatie

Thalys

In 2015 wordt Thalys een volledig zelfstandig spoorwegbedrijf naar Belgisch recht. Wel blijven de Belgische NMBS en het Franse SNCF de enige aandeelhouders van het nieuwe bedrijf en gaat het personeel over naar Thalys. Ook het rollend materieel gaat over naar de nieuwe maatschappij. Er zijn dus voortaan drie maatschappijen voor het

personenvervoer actief in België, te weten NMBS Mobility, Eurostar en Thalys.

Eurostar

Op 14 november 2014 was het precies 20 jaar geleden dat er een eerste Eurostartrein door de 50 kilometer lange tunnel onder het Kanaal reed.

Benelux

In ons vorige nummer vermeldde we op bladzijde 6 dat de 'Benelux' of IC-Z zoals hij tegenwoordig heet, een 8^{ste} rijtuig kreeg aangehaakt. Dit bijkomende rijtuig werd enkel toegevoegd in de vakantie maanden juli en augustus en is ondertussen al terug verleden tijd.

Grensverkeer

De Desiro's AM08 zijn nog steeds niet welkom in de grensstations. Enkel splinternieuwe Desiro's passeren Aachen bij levering vanuit de fabriek.

De NMBS zou deze motorstellen willen inzetten op de verbinding Liers-Liège-Luxembourg in de plaats van de huidige gesleepte treinen. Thans zijn naar Luxembourg enkel de AM96 501 tot 524, uitgerust met MEMOR 2, toegelaten.

In Aachen mogen voorlopig de oude tweedelige stellen AM66 (en hoger) en in Lille enkel de 2-spanningsstellen AM96 komen. In Maastricht zijn dat de AM66 (en hoger) en de AM80 (Breaks). In Roosendaal zijn het de vierdelige stellen AM75 en de "Duikbrillen" AM86.

Het onderscheid in materieel inzet naar Maastricht en Roosendaal heeft te maken met een verschillende perronhoogte.

Rollend materieel

Fyra V250

Strikt genomen behoort het volgende nieuws eigenlijk in de rubriek "buitenland" maar ook België past in het hele verhaal. De V250 ondernam tenslotte ook in ons land schuchtere pogingen om te rijden.

NS en de fabrikant AnsaldoBreda bereikten een minnelijke schikking over de terugname en vergoeding van de 16 geleverde treinstellen. Het zou hier om een som gaan van 125 miljoen € waarbij er later nog eens 1 miljoen € kan bijkomen per stel dat verkocht geraakt.

Een eerste stel ging gesleept door een eloc op zondag 7 september via Duitsland terug richting Italië, het laatste verliet Nederland op zaterdag 22 november 2014.

Ook de NMBS had vier stuks V250 besteld bij de Italiaanse fabrikant maar deze waren gelukkig nog niet geleverd of betaald. Zo komt toch nog een einde aan het Fyra-verhaal maar het heeft de NS en de NMBS niet enkel veel geld maar vooral veel imagoschade gekost.

2015

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

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

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

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

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

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



Vossloh 4000 F, Europorte 4014, Hoboken, IJin52 (foto Eddy Cassiers, 15 september 2014)



IC Bus Arriva AB 281, Antwerpen, Koningin Astridplein (foto Eddy Cassiers 21 augustus 2014)

2015

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

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

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

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

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

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

LHSV Test

Achter deze titel verbergt zich niet één of ander medisch onderzoek maar wel onze bijzondere fotoreportage over de verscheidene testtreinen die werden gebruikt bij verschillende proeven in de tunnelkokers van de nieuwe, 16 km lange, Liefkenshoekspoorverbinding. Na een bouwtijd van 6 jaar werd op dinsdag 9 december 2014 de nieuwe spoorverbinding officieel geopend. Normale goederentreinen rijden pas sinds 14 december 2014 over de LHSV.

Einde mei werden al een eerste reeks testen van het brand- en gasdetectie-systeem uitgevoerd met drie locs type 55 van TUC Rail. We zien op 20 mei 2014 de locs 5528, 5518 en 5529 (blauw) op Antwerpen Linkeroever Bundel Zuid.



Op 26 september 2014 werd de door TUC Rail ingehuurde loc 6601 van Captrain ingezet bij testen in de Antigootunnels. Tijdens deze testen werd onderzocht welke impact de warme uitlaatgassen van de dieselmotoren hebben op het branddetectiesysteem. Om de testen zo realistisch mogelijk te maken, sleepte de loc een last van zo'n 1600t (een trein beladen met flessen van een bekend Frans mineraalwater). Deze testtrein was daarmee de eerste trein met last die door de Antigootunnels reed. Let op het TUC Rail logo op het front van de loc.



Deze 6 locs werden ingezet tijdens het inhuldigingsevent van de Liefkenshoekspoorverbinding en werden hiervoor speciaal overgebracht op 6 december 2014 van Schaarbeek naar Antwerpen Linkeroever Bundel Zuid.

Samenstelling: locs 6298, 6244, 6297 van Infrabel, locs 7743, 7734 en 7755 van NMBS.

Omdat de LHSV nog niet officieel in dienst was, moest deze trein van front wisselen in Antwerpen Schijnpoort om daarna via de Kennedytunnel naar Linkeroever te rijden.

Alle foto's op deze bladzijde: BoBo.





Het suikerseizoen is volop aan de gang en dat is ook te merken aan het spoorvervoer. Regelmatig duiken er suikertreinen op. Deze hebben meestal bestemming Antwerpen-Lillo waar ze gelost worden bij Manufert.

SNCF BB 36028 is met zo'n suikertrein onderweg naar Antwerpen en passeert station Gentbrugge op 20 november 2014.



Ter versterking van de activiteiten van DB Schenker in België heeft zij een tweede Class 66 ter beschikking van Euro Cargo Rail. Zo beschikken zij nu over de 77018 en 77006. We zien deze 77018 & 77006 in de Waaslandhaven Bundel Zuid op 4 oktober 2014.



Voor hun Last Mile service in de haven gebruikt DB Schenker haar vertrouwde 6500'en. Een van de klanten is Antwerp Gas Terminal (AGT). De 6511 haalt op 29 november 2014 8 gasketelwagens uit bij AGT en brengt deze naar Bundel Zuid.

Alle foto's op deze bladzijde: Stephen Van den Brande.

DE LIJN

Antwerpen

Nieuw tramtraject in de Brusselstraat

Na een recordbouwtijd van amper 9 maanden werd de nieuwe verbinding op 6 december 2014 in gebruik genomen voor tramlijn 4.

De nieuwe verbinding loopt vanaf het kruispunt met de Brederodestraat en de Montignystraat evenwijdig met de huizen door de Brusselstraat om op het einde van deze straat aan te sluiten op het bestaande sporencomplex voor het Justitiepaleis en vice versa. In de richting Bolivarplaats ligt het spoor gedeeltelijk in de rijweg om vanaf de leperstraat een eigen grasbedding te krijgen. Het tegenspoor richting zuiden ligt volledig in een aparte (gras)bedding. Er werden twee nieuwe haltes gebouwd; op het plantsoen nabij de keerlus Zuidstation, gemeenschappelijk met lijn 24, en een nieuw perron nabij de Bolivarplaats. In de andere richting wordt er gehalteerd onder de trap van het Vlinderpaleis.

Lijn 4 vervolgt zijn nieuwe route vanaf Bolivarplaats via Lambermontplaats en het Koninklijk Museum voor Schone Kunsten naar de Nationalestraat om daar opnieuw aan te sluiten op zijn vertrouwde sporen en vice versa. Het traject Amerikalei-Marnixplaats-Nationalestraat (en terug) wordt sindsdien niet meer door een reguliere tramlijn bereden.

Foto bovenaan:

Op 8 oktober 2014 werd nog volop gewerkt aan de wisselverbinding vanaf het kruispunt aan de Brederodestraat en de Montignystraat, links op de achtergrond de Brusselstraat, waar van 1904 tot 1952 een tramloods was, die nog tot 1967 de bussen onderdak bood.

Foto: Eddy Cassiers.

Foto midden:

Reeds op 14 november 2014 mocht PCC 7017 een proefrit maken. Duidelijk is de nog onbegroeiende grasbedding te zien. De tram rijdt ter hoogte van de leperstraat.

Foto: Eddy Goens.

Foto onderaan:

Op zaterdagmiddag 6 december 2014 mocht Vlaams minister Ben Weyts de nieuwe verbinding persoonlijk inrijden. We zien hier de inhuldigingstram 7258 bij de terugkomst op de Bolivarplaats.

Foto: Eddy Cassiers.





Lijn 8

De werken voor de nieuwe tramlijn 8 verlopen volgens planning.

Deze lijn zal de verbinding vormen tussen het beroemde/beruchte (schrappen wat niet past) rondpunt van Wommelgem P+R en het Koningin Astridplein via de kokers van de Reuzenpijp.

De stations op het premetro-gedeelte zijn zo goed als afgewerkt. PM-station Astrid werd zelfs grotendeels verbouwd en vernieuwd. Jammer dat men niet van die opportuniteit gebruik heeft gemaakt om aan de toegang kant Centraal Station ook een dalende roltrap te voorzien.

De Antwerpse premetro krijgt een volledig nieuwe seininstallatie om het debiet te verhogen. De metrokoker onder de Turnhoutsebaan wordt er als eerste volledig mee uitgerust. PCC 7002 is voorzien van dit nieuwe veiligheidssysteem ZUB. Uiteraard worden ook de andere trams stelselmatig met het nieuwe systeem uitgerust. De volledige omschakeling zou in 2017 klaar moeten zijn.

Aan de zijde Wommelgem van lijn 8 zijn de werken eveneens zeer ver gevorderd. De bovenleiding werd ondertussen al geplaatst.



Foto bovenaan:

Op 5 december 2014 werd met meerdere voertuigen een proefrit gehouden op de helling Stenenbrug en de aansluitende PM-koker.

De bovenleidingswagen van de firma Alpine werd gevolgd door de PCC 7002, daarachter bovenleidingswagen 7916 van De Lijn.

Foto: Luc Couscheir.

Foto midden:

Een zicht vanop de Ruggeveldlaan richting F. Pauwelslei met links de aansluiting van/naar Wommelgem P+R. 15 september 2014.

Foto: Eddy Cassiers.

Foto onderaan:

Het traject naar het "rondpunt" verloopt niet enkel evenwijdig met de E313 maar passeert ook het voormalige kasteel Boterlaer.

Foto: Eddy Cassiers, eveneens op 15 september 2014.



In de loop van augustus ging het plotseling snel met de inbouw, door een externe firma, van elektronische bestemmingsaanwijzers in de Hermelijnen 7201-7271. Het afscheid van de traditionele rolfilm was nakend en vormde voor het Trammuseum VlaTAM de aanleiding om alvast een afscheidsrit te organiseren.

Vele filmbeelden kwamen aan bod, ook die van lijnen waar deze trams zelden te zien zijn.

Groenendaallaan, 21 september 2014



Dagelijks ondervindt het tram- of busverkeer ergens wel hinder van verkeersongevallen. Zo ook begin oktober 2014 waarbij een chauffeur van een lichte vrachtwagen bij het links afslaan, geen oog had voor de op de middenberm rijdende tram van lijn 6. Het gevolg was een gesandwichte vrachtwagen tussen tram en verlichtingspaal. Het ongeval gebeurde tijdens de ochtendspits op de Jan Van Rijswijcklaan zodat daar tijdelijk geen tramverkeer mogelijk was op de lijnen 2 en 6. Deze trams werden afgeleid naar de lus Koninklijkelaan en tussen Harmonie en Hoboken pendelden er inderhaast bij elkaar gezochte autobussen.

Bus 5523, die normaal de dienst uitmaakt op lijn 500 Antwerpen – Boom – Rumst en Mechelen, op 1 oktober 2014 in de ochtendzon op het Olympiade-kruispunt.



De levering van de IVECO-bussen kwam, na een aarzelende start, in het najaar eindelijk goed op gang. Al rond Pasen waren er exemplaren te zien bij de merkverdelers.

Deze reeks wordt als volgt verdeeld:
5606-5666 Antwerpen
5667-5715 Vlaams Brabant
5716-5762 Limburg

Bij de IVECO garage langs de E313 stonden op 13 september 2014 zover het oog reikt tientallen bussen te wachten op hun inzet in Limburg en Antwerpen.

Alle foto's op deze bladzijde: Luc Couscheir.





MIVB

De dubbelgelede PCC 7932 op enkele meters voor het eindpunt Stadion van lijn 51.

In de loop van september begon men (eindelijk) met de vernieuwing van de lijnfilms van de reeksen 7700 en 7900. Hierop komen de lijnen 3, 4 en 7 niet meer voor en zijn er behalve hun vaste lijnen, voor de andere lijnen waarop deze trams in noodgevallen ingezet worden, enkel nood aanduidingen met lijnnummer en lijnkleur. Voor lijn 51 (waarop ze normaal wel worden ingezet) staat er de juiste bestemming STADION.

Foto: Raf Bonte, 4 oktober 2014.



Sinds september werd de halte-indeling van de lijnen 93 en 94 om praktische redenen aangepast. Het eindpunt "Legrand" van lijn 93 heeft een kopspoor en hierdoor stond een volgende 93 dikwijls te wachten aan de halte waarop lijn 94 voorbij komt. Hierdoor werd lijn 94 gehinderd, waardoor heel wat tijd verloren ging. Deze situatie is daarom veranderd waarbij een tram van lijn 93 onmiddellijk het kopspoor verlaat en zijn rust neemt op de Louisa-laan. Een achterop komende tram van lijn 94 rijdt de pauzerende 93 dan op tegenspoor voorbij. Uiteraard gebeurt dit met seinbeveiliging. Trams die elkaar op regelmatige basis voorbijsteken op volle lijn; het vormt tegenwoordig alleszins een bijzonder fenomeen!

Tot begin september 1964 (en dus juist 50 jaar geleden) kwam een soortgelijk fenomeen ook voor aan de Schmidtlaan waar nu lijn 7 rijdt. Toen was hier het eindpunt van de lijnen 23 en 26 en passeerde er de doorgaande lijn 90.

Lijnen 23 en 26 wisselden hier van lijnnummer. De 23 bereed het vak Beurs – Wetstraat – Montgomery Square – Schmidtlaan en werd dan een 26 via de Kazernen (nu Arsenaal), De Jacht en de Wetstraat naar de Beurs. In de tegenrichting werd een 26 omgedoopt in een 23.

Datum en auteur onbekend, alvast gefotografeerd nà oktober 1975.



Foto onderaan: zie volgende bladzijde.

De levering van nieuwe autobussen betekende ook de afvoer van de oude exemplaren.

Van de midibussen reeks 8001-8030 A308 uit 1999 zijn de meeste exemplaren al buiten dienst. Eén van hun stamlijnen was lijn 98, maar noodgedwongen kwamen ze ook al eens terecht op andere lijnen waar normaliter standaardbussen rijden.

Ook het bestand van de 180 stuks type A300, geleverd in verschillende reeksen van 1993 tot 1995, werd al flink uitgedund.

- 8620-8679 uit 1995-96. Van deze laatst geleverde reeks zijn er al 20 stuks buiten dienst.
- 8680-8699 uit 1994. Deze 20 CNG-autobussen werden al in 2010 afgevoerd.
- 8700-8739 uit 1993. Deze 40 stuks zijn praktisch alle buiten dienst.
- 8740-8799 uit 1994-95. Van deze reeks zijn al 20 stuks afgevoerd.

De opvolgers zijn de Mercedes C2. Deze autobussen beschikken over de lijncijferaanduiding in kleur en achteraan ook over een digitale aanwijzer voor de bestemming.

Foto bovenaan:

Helden Square, 23 augustus 2013.

Foto midden:

De 8666 van lijn 42 rijdt op 25 september 2014 naar de terminus aan het Trammuseum.

Foto onderaan:

Op 25 september 2014 zien we de 9660 op lijn 21/ en de nieuwe 9843 op lijn 29 aan het metrostation Diamant. Meer bepaald betreft het de Diamantlaan, waarbij in de richting buitenwijken een busbaan is ingericht.

Alle foto's op deze bladzijde: Raf Bonte.

Foto onderaan op de vorige bladzijde:

Op 8 en 9 november 2014 organiseerde het MSVB ritten met de (in Brussel althans) historische PCC's 7000 tussen het trammuseum en Tervuren.

Hierbij was ook de witte 7019, een tot dubbelrichting werkwagen verbouwde PCC die nog steeds in dienst is bij de MIVB. Op de voordeur staan bovendien de aanduidingen van toen de tram nog als enkelrichting wagen in reizigersdienst reed. Woluwe, 8 november 2014.





Sinds 1 september 2014 werden op diverse lijnen van de stelplaats Haren de nieuwe Mercedes Citaro autobussen in dienst gesteld.

Ze kregen de nummers 9801-9893 voor de standaardbussen en 9101-9179 voor de gelede autobussen.

Nieuwe Citaro C2 standaardautobus 9832 op lijn 29 ter hoogte van het Centraal Station (Europakruispunt). 25 september 2014.



Soortgenoot 9809 op lijn 28 ter hoogte van het metrostation Diamant.

Hij rijdt het veelbesproken Reyers-autoviaduct onderdoor. Dit viaduct zal medio 2015 verdwijnen. Zoals te zien op de foto heeft de MIVB gekozen voor een dubbele 3^e deur voor haar standaardbussen.

25 september 2014.



Een beeld van de nieuwe gelede autobussen.

Het bestand van gelede wagens werd met deze bestelling trouwens flink uitgebreid ten koste van de standaard- en midibussen.

AB 9124 van lijn 63 nabij het Meiserplein. Lijn 63 reed voorheen al met de oudere gelede bussen van de reeks 8858-8888, Citaro GII.

Op deze plaats (E. Plaskyiaan) werd tussen 1967 en 1970 voor de vroegere tramlijnen 63 en 76 een tijdelijk eindpunt ingericht.

Alle foto's op deze bladzijde: Raf Bonte.

FLEXITY 2™ De Lijn

In onze reportage "Innotrans 2012", verschenen in RR 2012/4, op pagina's 20 en 21, uitten we nog de wens, hoopten (sic!) we zelfs, dat we op de volgende editie van deze beurs een nieuwe tram voor De Lijn mochten verwelkomen! De verrassing was dan ook zeer groot toen we op de stand van Bombardier™ een Flexity 2™ in de huisstijl van De Lijn ontdekten!

Grootste tramorder

De Lijn heeft het grootste tramorder uit haar geschiedenis geplaatst voor de levering van 48 lagevloertrams van het type Bombardier™ Flexity 2™ voor Gent en Antwerpen. Het contract omvat een optie voor veertig bijkomende trams, verdeeld over de beide steden. De nieuwe trams zullen niet alleen de oude PCC's kunnen vervangen maar ook de capaciteit verhogen.

3 versies

De nieuwe tramvoertuigen bestaan in verschillende lengtes en configuraties.

Gent krijgt 10 tweerichtingsvoertuigen die uit 7 modules bestaan, met een totale lengte van 43m, een capaciteit van 386 passagiers en een leeg gewicht van 56,4t.

Antwerpen krijgt 38 eenrichtingstrams, 10 van zeven modules en 28 van vijf modules. De trams van zeven modules zijn 43m lang, met een capaciteit van 385 passagiers en een leeg gewicht van 55,4t. De trams van vijf modules meten 31,8m, hebben een capaciteit van 268 reizigers en een leeg voertuiggewicht van 41,3t.

De productie wordt verdeeld over de verschillende gespecialiseerde vestigingen van Bombardier™, de eindmontage gebeurt in de fabriek van Brugge.

Foto bovenaan:

De zevendelige 6351 voor Gent tijdens de voorstelling op "Innotrans 2014" in Berlijn.

Foto midden:

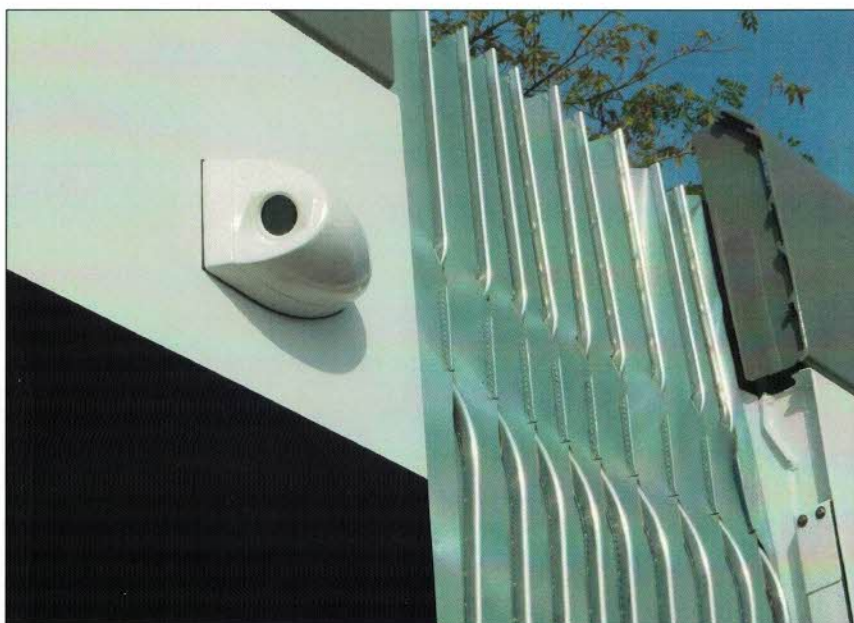
Het interieur voorziet in voldoende flexibele ruimte voor rolstoelen en/of kinderwagens.

Foto onderaan:

Het interieur over bijna de volle lengte.

Alle foto's op deze bladzijde: Jacques Peeters.





Oog voor milieu en omgeving

Alle drie tramversies zijn 2,3m breed, hebben (meterspoor) draaistellen met conventionele assen voor een stabiel rijgedrag en een beperkte slijtage van wielen en sporen. De gemotoriseerde draaistellen zijn uitgerust met volledig afgeveerde motoren en bezitten aandrijfsystemen om grondtrillingen tot een minimum te beperken.

De verwarming, de ventilatie en de airconditioning voor de passagiers werd verbeterd dankzij een systeem voor gecontroleerde toevoer van verse lucht. Om het (lichamelijke) leed bij een mogelijke aanrijding letterlijk te verzachten, zijn achter de bumpers airbags aangebracht.

Nummering

6351 – 6360 43,0m Gent

7301 – 7310 43,0m Antwerpen

7311 – 7338 31,8m Antwerpen

Levering en inzet

Tijdens de beurs in Berlijn werd de 6351 voor Gent tentoongesteld.

De eerste leveringen voor Gent beginnen nog deze maand december en lopen tot april 2015. Het eerste exemplaar voor Antwerpen (7301) zou aansluitend vanaf april 2015 geleverd worden, het laatste (7338) in de zomer van 2016.

In Gent zou lijn 1 profiteren van de nieuwe Flexity 2™. In Antwerpen wordt een eerste inzet overwogen op lijn 15; we zijn benieuwd of alle haltes lang genoeg zullen zijn voor de 43m variant van de Flexity 2™.

Met dank aan Bombardier™ voor de informatie gebruikt in dit artikel.

Foto bovenaan:

De modules 2 en 6 beschikken over twee dubbele deuren.

Foto midden:

Nieuw is ook de videobewaking langs de buitenzijde bij het in- en uitstappen, vooral in bogen of bij duisternis een extra hulp.

Foto onderaan:

Het slanke profiel van de nieuwe tram voor De Lijn komt zeer goed tot uiting op deze dynamische foto.

Alle foto's op deze bladzijde: Eddy Cassiers, Berlijn, 27-28/09/2014.

GENEVE EPILOOG

Ons reisverhaal naar Genève deed bij ons lid Stefan "Poldertram" een lampje branden. We laten hem even aan het woord en beeld.

Naar aanleiding van de "oude" trams van Genève: er ging me een lichtje op! Toen ik op 13 oktober 2008 terugkwam uit de Provence, reden wij voor de fun langs de Routes Nationales in plaats van over de snelweg. In het dorpje La-Salle-en-Beaumont fotografeerde ik een tram die later kon worden geïdentificeerd als zijnde uit Genève afkomstig.

Foto: Stefan Justens, 13 oktober 2008, La-Salle-en-Beaumont.

N.v.d.r.: de filmkast bewijst ons vrijwel zeker dat het hier om een motorwagen gaat.



Van de Geneefse trolleybussen die na levering van een nieuwe Van Hool Exqui.City als retourvracht naar België komen, worden er een aantal enige tijd op het terrein van de takelfirma opgeslagen.

Op de foto TPG 682, een NAW van het bouwjaar 1987, die samen met enkele soortgenoten een nieuwe bestemming krijgt in Zuid-Amerika.

Foto: Luc Couscheir, Antwerpen, 9 oktober 2014.



Minder goed loopt het af voor de Saurer's uit 1982-83. Ondanks hun nog vrijwel onberispelijke toestand gaan ze na het recupereren van de waardevolle metalen onderdelen richting schroothoop. Het resultaat voor de 668 is te zien op de foto.

Foto: Walter Ceulemans, Schelle, 21 oktober 2014.

Enkele weken later deden we ons relaas en toonden de foto's aan een Geneefse tram- en trolleybusvriend die het onbegrijpelijk vond dat, op enkele wagens na, er geen nieuwe bestemming werd gevonden. Wij kennen inderdaad vele autobussen in ons land die er na 15 jaar al heel wat minder goed uitzien.





DB IC Bus

Rijdt de Deutsche Bahn voortaan op banden door het land? Helemaal niet! Al geruime tijd bestaan er aanvullende busverbindingen op die trajecten waar geen langeafstandsverkeer per trein mogelijk is. Het gaat dan om verbindingen tussen grote steden in Duitsland onderling of naar een nabije stad in een buurland.

En juist in de grensregio's is een busverbinding een goed alternatief doordat er dikwijls geen internationale treinverbinding (meer) is, vaak zijn die lijnen ook niet geëlektrificeerd of zijn er technische (of politieke?) beperkingen om treinen in beide landen te laten rijden. Zo is er bijvoorbeeld een IC Busverbinding van Frankfurt naar Luxemburg en van Strasbourg naar Mannheim.

Sinds dit jaar zijn er ook twee lijnen vanuit België naar Duitsland: de lijn **Antwerpen-Eindhoven-Düsseldorf** en de lijn **Brussel-Roermond-Düsseldorf**. Vanuit Antwerpen biedt de IC Bus een aanvaardbaar alternatief voor de Thalys- en ICE-treinen vanuit Brussel-Zuid. De verbinding via Roermond is dan weer voor (Belgisch) Limburg interessant.

De IC Busdiensten zijn complementair met het hele treinaanbod in Duitsland en zijn geïntegreerd in hetzelfde tariefstelsel. Maar ook enkele of H/T tickets zijn beschikbaar.

In de Setra dubbeldekkbussen vindt u comfortabele zetels, een minibar aan scherpe prijzen, stopcontacten en gratis wifi voor wie dat wenst. Voor de recente dienstregeling en bestelling van tickets kijkt u op www.bahn.de.



Foto bovenaan:

Arriva Nederland, filiaal van DBAG, zet dubbeldekkbussen Setra S431DT in op de IC Busdiensten. AB 281 vormt wel een groot contrast met onze PCC 7008 van lijn 12. In Antwerpen vertrekt de bus vanaf perron 7 op het Koningin Astridplein. 4 juli 2014.

Foto midden:

Een zicht op het (1^e klas) benedendek. De minibar is al geopend.

Foto onderaan:

Arriva AB 283 vertrekkensklaar naar Antwerpen op het busstation nabij Düsseldorf Hbf op 18 september 2014.

Alle foto's op deze bladzijde: Eddy Cassiers.



150 jaar tram in de regio Haaglanden

2014 was een feestjaar voor de HTM, de Haagse Tram Maatschappij. Samen met het HOVM, het Haagse Openbaar Vervoer Museum, werden er diverse evenementen georganiseerd.

In de vorige nummers van VeBOV-REVUE kon u al de verslagen van die manifestaties lezen. Eind september vonden nog twee activiteiten plaats om de 150 jaar viering af te ronden.

Avondrit

Op 27 en 28 september 2014 vond een avondrit plaats. De rondrit met de historische trams ging via het centrum, het Statenkwartier, de Eisenhowerlaan (de inrukroute van lijn 17 naar de remise Scheveningen), Scheveningen Noorderstrand naar Voorburg Station. De terugrit verliep langs het centrum en de stations Centraal en Hollands Spoor naar het museum in de Frans Halsstraat.

In de oudere tramvoertuigen die mee reden in de avondlijke optocht waren omwille van veiligheidsredenen geen passagiers toegelaten. Voor de talrijke deelnemers en de fotografen reden er diverse PCC's en museumbussen mee.

Werkwagendag

Zondag 28 september 2014 werd een heuse 'werkwagendag' gehouden. Aan deze fotoritten namen diverse HTM dienstvoertuigen deel waaronder een sneeuwruimer, een pekelwagen, een railslijper en "Dieseltinus" H41.

Een eerste, korte rit, voerde naar Scheveningen Haven, een tweede, lange rit, ging zelfs naar Delft Tanthof. De stellen met werkbijwagens (zoals een slijpaanhanger) reden slechts tot aan de oude remise 's Gravenmade, die nog steeds in gebruik is door HTM Infra.

Foto bovenaan:

De werkwagenstoet wordt gevormd in het HOVM aan de Frans Halsstraat. We zien slijpwagen 2 met bijwagen 14.

Foto midden:

Motorwagen 826 met slijpbijwagen H25 aan Station Voorburg.

Foto onderaan:

PCC 1210 op avonduitstap aan het eindpunt Scheveningen Zwarte Pad.





De meettram PCC 1315

Deze PCC uit de reeks 1300, gebouwd door BN, deed voor zijn verbouwing tot meettram dienst als pekeltram om de sporen vrij van sneeuw te houden. Structureel wordt om de 3 maanden elk stukje spoor bereiden en gemeten door de 1315. Daartoe beschikt de tram over gesofisticeerde apparatuur die, door het uitzenden van een lasersignaal, de toestand van de sporen kan meten en registreren. In de kleine filmkast van het lijncijfer werd een camera gemonteerd die de ligging van het spoor vastlegt. De 1315 bezit langs beide kanten een volwaardige stuurpost.

Het is de enige PCC die in Den Haag de tunnel onder de Grote Markt en de Spuistraat onderdoor mag. Bovendien is de 1315 geschikt voor het rijden onder 750V gelijkspanning voor de inzet op de Randstadrailtrajecten naar Rotterdam, echter slechts tot aan de halte "Berkel en Rodenrijs". De metro van Rotterdam mag hij niet in.

Dieseltinus H41

Voor de aanleg en het onderhoud en reparaties aan de bovenleiding was dringend behoefte aan een specifiek voertuig dat zelfstandig kon rijden. In 1923 leverde Nordwaggon in Bremen de rijdraadmontagewagen H3 aan de toenmalige HTM. Tussen november 1959 en juni 1960 kreeg de motorwagen een grote revisie. Voorts werd er een hydraulische Geesink-hefbrug geplaatst en werd het persluchtwerk vernieuwd.

De eerste grote taak die hij na deze revisie kreeg was het opbreken van dezelfde tramlijn naar Wassenaar en Leiden die hij in 1923-24 had helpen opbouwen. De motorwagen kreeg zijn bijnaam "Dieseltinus" naar Tinus Kok, de monteur die jarenlang de vaste voerder van de H41 was. De H41 bleef tot 1982 in dienst bij de HTM.



Foto bovenaan:

PCC 1304 met motorbijwagen 2101 tijdens de avondrit van 28/09/14 in Voorburg.

Foto midden:

Meettram 1315 op het Aegonplein nabij Station Mariehoeve op 24/08/14.

Foto onderaan:

Werktram H5 en dieseltinus H41 in het HOVM.

Alle tekst en foto's op vorige en deze bladzijde: Jan Vandecandelaere.

INNOTRANS 2014

Tijdens de laatste week van september tekende uw reporter opnieuw present voor de tweejaarlijkse vakbeurs voor trein-, tram- en bustechniek in Berlijn. Zoals bij de vorige edities werden op het buitenterrein talrijke voertuigen van de vele verschillende fabrikanten tentoongesteld.

Op de 3,50 kilometer beschikbare spoorlengte konden meer dan 100 items bezocht worden: locomotieven, treinstellen, personenrijtuigen, trams, goederenwagons en spoorbouwvoertuigen.

Bij het aanbod van nieuwe trams blijft de nadruk liggen op een volledig lage vloer; op een efficiënt energieverbruik en/of het gebruik van hybride aandrijfbronnen zoals inductiestroom of rijden zonder bovenleiding.

Daarentegen zien we de terugkeer naar het klassieke draaistel voor een comfortabelere loop in bogen.



Foto bovenaan:

De Finse fabrikant Transtech Oy, ontstaan uit het vroegere Valmet, stelde een model van de "Artic" voor, die vrij draaiende bogies en lagevloer in één combineert. De 402 is bestemd voor de hoofdstad Helsinki.

Foto midden:

Een "Fokstrot" van het Pools-Russische consortium Pesa/Ural Trans Mash, prototype van een 100% lagevloertram voor het uitgebrede net van Moskou.

Foto onderaan:

Voor de Turkse stad Konya bouwde Skoda deze "For City Classic".

Een 100% lagevloertram geschikt om op trajecten zonder bovenleiding te rijden.

Alle foto's op deze en volgende bladzijde: Eddy Cassiers.





Bij de goederenwagens ligt de nadruk al jaren op de speciale wagons voor specifieke vervoeren. Zo werden er ook op deze editie weer heel wat ketelwagens, silo's en wagons voor gecombineerd vervoer gepresenteerd.

Lohr demonstreerde zijn "Sdmrs", een zwenkbare trailertransporter voor het multimodale vervoer van de toekomst (maar in die zin een moderne variant van de "Kangourou" wagons uit de jaren '60 is).

Andere bedrijven blijven op vertrouwd terrein en bouwen de gangbare types of hebben zich gespecialiseerd in de renovatie en modernisering van bestaande goederenwagens.

Opvallend ook in deze sector de talrijke aanwezigheid van fabrikanten uit de Oost-Europese landen.



Foto bovenaan:

Duro Dakovic uit Kroatië heeft zich toegelegd op de bouw van zulke speciale wagons zoals deze Uacns silo-wagen met 74m³ inhoud bij een eigen gewicht van slechts 19t.

Foto midden:

Het Roemeense Astra Rail Industries beweert zelf tot één van de grootste Europese wagonbouwers te behoren met een productie van 5000 wagons per jaar. De Zacns ketelwagen, bestemd voor het Zwitserse Wascosa en ingeschreven in Nederland, is daar wellicht één van.

Foto onderaan:



Tatravagonka uit Slovaکیe bouwt sinds 1952 eigen ontwerpen van goederenwagens. De Sggns80 met een laadcapaciteit van 80 voet. De wagon heeft daarvoor een lengte van 26m, dat is even lang als een personenrijtuig. Op de foto zien we deze 'langvoet' beladen met een 45' cube en een 25' tanker.

Het personenvervoer per spoor wordt thans hoofdzakelijk met treinstellen afgewikkeld.

De getrokken reizigerstrein lijkt nog slechts voorbehouden voor het langeafstandsverkeer en de echte internationale treinen.

Bij de goederenlocomotieven is vooral de optie om onafhankelijk van een bovenleiding te kunnen opereren een belangrijke troef.

Uw reporter onthoudt alvast de data van 20 tot en met 25 september 2016 voor de volgende editie.



Foto bovenaan:

De nationale spoorwegmaatschappij van Servië bestelde bij Stadler 21 stuks elektrische treinstellen met lage vloer van het type "Flirt".

Foto: Eddy Cassiers.

Foto midden:

Twee mastodonten als hekkensluiters van onze reportage.

Een zes-assige "Power Haul" diesellocom voor de Turkse Spoorwegen van GE Transportation en een vier-assige rangeerlocom "Terranova" DHL 1260 HP gebouwd door het Roemeense Electroputere & Reloc.

Foto: Eddy Cassiers.

Foto onderaan:

In de marge van de "Innotrans 2014" kunnen we dit uitzonderlijke vervoer gerust situeren. De nieuwe tram-treinen van het type "NET2012 Citylink" voor de regio Karlsruhe worden vanuit de Spaanse fabriek van Vossloh naar Antwerpen verscheept. Van hier uit vervolgen ze hun weg per spoor. Zo transporteerde Crossrail op 24 oktober 2014 een nieuwe tram van de Antwerp Euro Terminal (AET) naar Aachen West.

Dit transport gebeurde aan slechts 50km/u. De DE 6307 kreeg de taak om dit speciale transport uit te voeren.

Foto: Stephen Van den Brande.



VERENIGINGSNIEUWS 2

Openbaar vervoer in België, 1960-1970, de sombere jaren.

Auteur en VeBOV-lid Jacques Peeters publiceerde zopas in samenwerking met TSP (Toerisme en Spoorpatrimonium) zijn nieuwe boek over het openbaar vervoer in de periode 1960 tot 1970! Een vervolg op een eerder verschenen boek over de periode 1945 – 1960.



Uit de inhoud:

- het vervoerbeleid en de concurrentie met het privé-vervoer,
- de organisatie van het openbaar vervoer opgedeeld tussen de spoorwegen (NMBS), buurtspoorwegen (NMVB) en de stedelijke vervoerbedrijven (MIV),
- de evolutie van het aantal reizigers, tarieven, lijnen en stations,
- het personeel en de werkomstandigheden,
- de dagelijkse dienstverlening met aanbod, reissnelheid, comfort en informatie,
- de modernisering van lijnen en stations zoals de premetrowerken en de elektrificatie,
- de evolutie van het materieel, zoals de laatste stoomtreinen, de nieuwe locomotieven, trams en autobussen.

Dit grondig naslagwerk op A4-formaat met stevige kaft is 336 pagina's dik, met meer dan 500 – vaak nooit gepubliceerde – foto's, lijnenplannen en tabellen. Het boek is verkrijgbaar in zowel een Nederlandstalige als in een Fransstalige uitvoering. Prijs: € 45. Verzendingskosten extra: € 5 in België, € 4 voor Nederland en € 18 voor onze andere buurlanden. U kunt dit boek bestellen door een juiste betaling op rekening **BE67 8601 0022 1287, BIC NICABEBB**, op naam van de auteur J. Peeters te 8200 Brugge, met vermelding "OV", gewenste taal NL of F, uw naam en volledig adres. Het boek inkijken kan enkel na afspraak per mail op ov4560@skynet.be of via sms op 0474 49 61 65.

VeBOV-leden kunnen het boek nog inkijken én aankopen op de maandelijkse bijeenkomst van 19 december 2014 en van 23 januari 2015.

Promotie actie! Het eerste deel "Openbaar vervoer in België 1945-1960" én deel 2 "Openbaar vervoer in België 1960-1970" samen voor € 80 en gratis verzending, bij bestelling tot einde december! De opbrengst gaat voor een groot deel naar het restaureren van de TSP-spoorwegcollectie. Een schitterend en zinvol cadeau voor de eindejaarsfeesten! Voor deze actie contacteert u best rechtstreeks de auteur.

Kalender 2015 van Tram 2000

Onze Brusselse vrienden van Tram 2000, uitgevers van het gelijknamige tijdschrift, publiceren ook voor volgend jaar weer een prachtige wandkalender. Elke maand wordt u een dikwijls historische foto, geboden. Prijs € 14,90 voor bestelling vanuit België, € 18,40 vanuit andere landen. Betaling via **BE44 0012 7798 9245, BIC GEBABEBB**. Meer informatie vindt u op www.tram2000.be.

Rechtzetting bij het artikel "HOog bezoek in Merksem"

We ontvingen enkele toelichtingen bij dit artikel en meer precies aangaande het sporenplan verschenen op pagina 21 van VR 2014/3.

Onze lezer, de heer Leo Jacobs, schreef ons het volgende: "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. Antwoord: De motorwagen kwam van Schoten uit de Oudebareellei, reed (via de overloopwissel?) tot voorbij de stelplaatswissel. Vervolgens achterwaarts naar de stelplaats mét reizigers. Op een van de opstelsporen stond de bijwagen klaar, die werd aangekoppeld en kort daarna ging het verder naar Antwerpen. Op het sporenschema zien we twee inrijsporen. Tot in de late jaren vijftig lag daar slechts één spoor. Welk spoor er nadien is bijgelegd is mij onbekend."

De auteur van het artikel, de heer Robert Morren, voegt hier echter een rechtzetting aan toe:

"Excuses! Er was een fout in het sporenplan van Merksem geslopen die door een aantal aandachtige lezers werd opgemerkt. Dat ligt volledig aan het HOreportertje ter HOplaatse. De foto in VR 2014/3 op pagina 23 rechtsboven laat zien dat de aangelegde modelsporenbundel wél juist is want ter hoogte van de tweede bijwagen die op het middenspoor staat is er een overloopspoor naar het hoofdspoor rechts. Die verbinding is niet getekend terwijl de originele sporenplannen voor zijn HOneus lagen. Al dat gerangeer met die bijwagens volgens het foutieve plan; 't zou nogal een soep geweest zijn! Al goed dat het HO-reportertje nooit op tekenburelen van een trammaatschap-pij heeft gewerkt."

Foto voorpagina: De allereerste Flexity 2™ van Bombardier™ bestemd voor De Lijn Gent, exclusief voorgesteld op de beurs "Innotrans 2014" in Berlijn! Foto: Eddy Cassiers, 28/09/2014.

Foto achterpagina boven: Motorstellen 916 en 948 onderweg van Halle naar Vilvoorde te Huizingen. Let even op de grijze lijn ter hoogte van de koplampen die aanvankelijk niet werd aangebracht op de nieuwe schildering. De 900-en vormen ondertussen al 25 jaar de hoofdmoot van de treinen op lijn 26. Foto: Bert Bonte, 27/6/2014.

Foto achterpagina onder: Sinds kort biedt De Lijn gratis wifi aan op een deel van haar Hermelijnvloot. De Gentse 6303, met volle bekleving ter promotie van deze nieuwe service, na een geslaagde testrit nabij de stelplaats op de Brusselsesteenweg. Foto: Stephen Van den Brande, 20/11/14.

