

# VeBOV-REVUE

kwartaalblad voor spoor-, tram- en bus hobbyisten

met actualiteiten, geschiedenis, techniek en verenigingsnieuws



Tweede jaargang Nr. 2015-2

April - Mei - Juni



ISSN 0773 - 0713

Afgiftekantoor: 9550 Herzele 1

P208887

## COLOFON

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

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

Overname is toegestaan mits bronvermelding.

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

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

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

Voor de toevallige lezer van VeBOV-Revue of deelnemer aan één van onze uitstappen: indien u belangstelling betoont voor VeBOV en 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 2015: België € 23,00 en andere landen € 27,00.**

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

Lambrechtsstraat 43, 2660 Antwerpen

IBAN nummer: **BE10 0000 4667 6804**

BICcode: **BPOTBEB1**

### Inhoud van dit nummer:

Colofon _____	2
Verenigingsnieuws _____	3
Spoornieuws binnenland _____	4
Afscheid bij De Lijn _____	7
... en bij de TEC _____	8
Nieuws uit Brussel _____	9
Opening LIVAN tramlijn 8 _____	10
Netplan Antwerpen Tramstad _____	12
Flexity2™ gedoopt! _____	13
Aangename kennismaking! _____	14
MoboVaria _____	16

### Werkten mee aan dit nummer:

Eddy Cassiers	Erik Heylen
Luc Couscheir	Bob Morren
Paul DeBacker	Noël Suys
Freddy Geens	Johan Tyssens
Eddy Goens	Walter Weyts

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



## VERENIGINGSNIEUWS

### Vakantie

De “grote vakantie” is wellicht al begonnen wanneer u dit nummer van VeBOV-Revue ontvangt. Ook vele leden zullen in de komende weken hun verlof nemen en hun vakantie doorbrengen in binnen- of buitenland. Doet u dit per trein of bezoekt u een tram- en (trolley)busnet of een spoorweg-site of komt u onderweg één of andere situatie tegen die betrekking heeft op onze hobby, probeer dan enkele beelden te digitaliseren of... schrijf een kort artikel voor publicatie in ons en uw tijdschrift. De redactie voorziet alvast enkele bladzijden voor uw vakantieherinneringen. Hebt u bijvoorbeeld tijdens uw vakantie een uitgebreidere foto- of filmreportage gemaakt, denk er dan eens aan om één van onze maandelijkse projectieavonden te vullen?

In verband met de maandelijkse bijeenkomsten doet het ons triest te moeten vaststellen hoe weinig belangstelling deze soms nog trekken. We willen al onze leden en lezers oproepen om toch eens, letterlijk, een kijkje te komen nemen. De voordrachtgevers proberen hun best te doen om u een interessant en boeiend onderwerp over onze hobby te presenteren.

### Maandelijkse bijeenkomsten

Onze maandelijkse bijeenkomsten vinden nog steeds plaats in de Parochielokalen St. Michiel, gelegen in de Cuylitsstraat 22A te 2018 Antwerpen (Zuid). Dit is geen openbaar gebouw, u drukt op de belknop “parochielokalen” en er wordt voor u geopend. Bij een hapje en een drankje hebt u ook de mogelijkheid om bij te praten met hobbygenoten.

Dit jaar bent u nog welkom op de volgende avonden: 25/09, 23/10, 27/11 en 18/12.

Traditioneel zijn er geen bijeenkomsten in juli en augustus. Wij nodigen u alvast uit op de onderstaande voordrachten: **25 september 2015:** Louis Bervoets met een uitgebreider overzicht van een oude spoorlijn.

**23 oktober 2015:** William Boeckx en Eddy Cassiers stellen het tram- en trolleybusnet van Ostrava in Tsjechië aan u voor.

**27 november 2015:** De eerste jaren van De Lijn: tram en bus begin jaren '90 in Antwerpen door Eddy Cassiers.

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

Op vraag van vele vaste bezoekers aan onze maandelijkse bijeenkomsten vervroegen we het aanvangsuur voortaan naar 19u30. Op die manier wordt het voor u een stuk comfortabeler om de volledige voorstelling te beleven en toch nog met het openbaar vervoer thuis te geraken.

Sinds 6 december vorig jaar 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”.

### Najaarsronddrit met een “PCC Platkop” te Antwerpen

Op zaterdag 10 oktober 2015 organiseren wij een afscheidsrit met een Antwerpse PCC uit de reeks 7000-7060. Deze oudste motorwagens zullen met de instroom van de Flexity2™ versneld buiten dienst gesteld worden. We voorzien een gevarieerde fotorit op de verschillende tramlijnen, onder meer naar Wommelgem en Zwijndrecht. De deelnameprijs bedraagt € 15 voor leden en € 17 voor niet-leden als u vooraf betaalt op IBAN BE10 0000 4667 6804 BIC BPOTBEB1 mits duidelijke vermelding van naam en aantal personen. Op de dag zelf betaalt u € 2 toeslag.

Wacht niet te lang want de capaciteit is beperkt op een enkele PCC!

### Overlijdens

Jammer genoeg moest onze vereniging de voorbije maanden opnieuw twee van haar trouwe leden ontberen. In maart overleed de heer Raf Bonte die eveneens een jarenlange correspondent was voor ons tijdschrift. Enkele weken later overleed de heer Erik Colman die ook al vele jaren lid was van onze vereniging.

Wij wensen de families nog veel sterkte bij het verlies van hun dierbare.

### Lezersbrief

Het artikel “HOog bezoek in Merksem” uit VR 2014-3 blijft onze lezers beroeren. Dhr. Vissers bezorgde ons een schets van de sporensituatie ter hoogte van de stelplaats Oude Bareel die we in VR 2015-1 op bladzijde 8 publiceerden. In een reactie hierop meent dhr. De Backer zich te herinneren dat “de wisselverbindingen tussen de sporen WaA en WaB omgekeerd geplaatst lagen, toch tenminste na de aanleg van het tweede in- en uitrijspoor. Eventuele plannen of foto's zouden uitsluitel kunnen geven.”

### Het Openbaar Vervoer in België 1960-1970

Auteur en VeBOV-lid Jacques Peeters houdt nog steeds enkele exemplaren van zijn boek ter beschikking van onze leden en lezers. U kunt dit prachtige boek kopen tijdens onze maandelijkse bijeenkomsten voor slechts € 45. Doen!

*Foto voorpagina: Sinds 2013 rijden er drie exemplaren van de Van Hool Exqui.city in het zonnige Barcelona op proef. Barcelona heeft een strak stratenpatroon: noord-zuid lijnen krijgen de letters V (verticaal) en de oost-west lijnen een H (horizontaal). TMB bus 3901 op 13 april 2015 in het stadsdeel Besos op lijn H12. De bus draagt nog steeds “garageplaten”.*

*Foto achterpagina boven: De Borinage was niet uitsluitend een gebied met zware industrie en steenkoolmijnen maar biedt nog steeds landelijke taferelen. De 3782 is afkomstig van de Zwitserse PTT. Frameries op lijn 96A, 9 mei 2015.*

*Foto achterpagina onder: In Zoersel staat deze stoomlocomotief, voorheen TSP, met zijn fictief nummer 26.102 op 9 februari 2015. Zie ook VR 2015-1 bladzijde 5.*

*De drie coverfoto's zijn van Luc Couscheir.*

## Spoornieuws

### Exploitatie

#### Bediening Luchthaven, Diabolo en Schumann

Met ingang van de nieuwe dienstregeling op 13 december 2015 wordt het Brusselse GEN-net verder uitgebreid met het in gebruik nemen van nieuwe baanvakken en stations. Zo komt de 1800m lange Schumann – Kunst – Wet-tunnel voor spoorlijn 161A in dienst. Deze sluit juist voor het bestaande station Meiser aan op lijn 26. Hiermee wordt de belangrijke Europese wijk met de stations Brussel-Luxemburg en Schumann ontsloten die van dan af een rechtstreekse verbinding met de Luchthaven krijgen.

Hiervoor werd ook een 2km lange, enkelsporige verbindinglijn 36C/2 aangelegd van juist na de vertakking Keelbeek-Noord tot aan de vertakking Machelen-Zuid op lijn 25N. Keelbeek-Noord is de vertakking tussen lijnen 26 en 26/1 (en nu dus ook 36C/2). Vanaf Machelen-Zuid lag er al een gedeelte van de verbindinglijn 36C/2 tot aan de verbinding BRUCARGO met de lijn 36C. Dit is dan weer het verlengde van lijn 36C van de Luchthaven naar de vertakking Machelen-Noord, in de richting van Mechelen, de DIABOLO. Deze nieuwe verbindinglijn 36C/2 gaat eerst naar de spoorbrug van lijn 25N. Deze brug ligt hier onder deze van lijn 25N. Met de nieuwe spoorbrug verloopt het treinverkeer hier op drie verschillende niveaus, een unicum in België. Op grondniveau ligt er een verkeersweg, op +1 ligt de enkelsporige lijn 36C/2 en daarboven, op +2, lijn 25N.

Vervolgens loopt zij tussen de twee sporen van lijn 25N in een boog verder, waarna ze tenslotte in Machelen-Zuid aansluit op lijn 25N. Juist voor de vertakking van Machelen-Zuid wordt de lijn 36C/2 dubbelsporig en wat verder zijn er dan de verbindingswissels met lijn 25N in de richting van Brussel. Er zijn geen wissels aangelegd van Mechelen (en Antwerpen). De treinen uit die richting rijden rechtstreeks naar de Luchthaven.

Langs de nieuwe verbinding gaan een aantal IC's en andere treinen rijden. De IC uit Charleroi-Sud die nu via lijnen 124, 26 en 161A tot Brussel-Luxemburg rijdt, wordt verlengd tot de Luchthaven. Eén van de twee L-treinen die op werkdagen rijdt tussen Braine-le-Comte en Leuven zal via de Luchthaven rijden, de andere blijft via de Brusselse noord-zuidverbinding. Ook de L-trein Mechelen – Halle – Edingen/Geraardsbergen zal in de spits via Brussel-Luxemburg rijden. Momenteel rijdt deze in het Brusselse via (ring)lijn 26. Waarschijnlijk zal ook de IC Dinant – Namur – Schaarbeek naar de Luchthaven sporen.

Hiermee krijgt de provincie Namur haar rechtstreekse treinverbinding met de Luchthaven. Enkel de Waalse provincies Liège en Luxembourg moeten dan zulke verbinding ontberen, terwijl alle vijf Vlaamse provincies die wel hebben. Als daar maar weer geen politieke heisa van komt... Er blijft wel een treindienst rijden op lijn 26 via Merode en Delta. Ten slotte vermelden we nog dat, wanneer de treinen via de nieuwe Schumann – Kunst – Wet-tunnel zullen rijden, men eveneens via de dubbelsporige verbindinglijn 26/3 naar de luchthaven kan: van de vertakking Haren-Heide op lijn 26 naar Diegem op lijn 36 en

dan verder tot het volgende station (Zaventem) en dan lijn 36C. De vertakking Haren-Heide ligt juist voorbij de stopplaats Haren op lijn 26, richting Schaarbeek/Vilvoorde.

#### GEN-net

Nadat de voorgaande weken diverse berichten over de vertragingen bij de realisatie van het Brusselse GEN-net in de pers waren verschenen, publiceerde de persdienst van de NMBS op 23 maart 2015 een verduidelijking. De grootste aanleiding tot dat persbericht waren de alarmerende berichten dat het GEN-net pas rond 2025-2030 in plaats van 2022 klaar zou zijn en dat er omwille van de besparingen € 500 miljoen minder beschikbaar komt en daardoor een langere spreiding in de tijd noodzakelijk wordt. In de oorspronkelijke planning had nu alles in dienst moeten zijn.

Van de drie lopende projecten op de lijnen 50A, 124 en 161 is dit voor lijn 50A tussen Brussel-Zuid en Denderleeuw nu 90% klaar. Op lijn 124 tussen Linkebeek (vertakking met lijn 26/5) en Nivelles is dit ongeveer slechts 25%. De twee bijkomende sporen zullen waarschijnlijk in 2025 in gebruik komen. Voor lijnen 161/161A/161D is men voor ongeveer 65% klaar met het viersporig brengen tussen Brussel-Schumann en Ottignies/Louvain-la-Neuve. Hier wordt 2020 vooropgesteld eer alles in dienst is. De NMBS stelt dat er op 13 december 2015 twee nieuwe verbindingen komen, waarmee samen met andere verbeteringen, dan 90% van de GEN-doelstellingen gehaald worden, tegenover 62% nu. Eind dit jaar komt de nieuwe stopplaats Mouterij op lijn 161 tussen Etterbeek en Brussel-Luxemburg in dienst.

Op lijn 26 komt einde 2016 de stopplaats Arcaden in dienst. Deze halte ligt overigens niet ver van het station Watermaal op lijn 161. Lijn 26 ligt op die plaats op een verhoging en loopt daar boven lijn 161.

Op lijn 28 is het Turn en Taxis tussen Jette/Schaarbeek en Simonis. Turn en Taxis ligt ongeveer op dezelfde plaats van de bij de invoering in 1984 van het beruchte IC/IR plan verdwenen stopplaats Pannenhuis.

Nog in december 2015 wordt het volledig vernieuwde multimodale station Brussel-Schumann in dienst genomen. Het beschikt dan over vier sporen, twee voor lijn 161 en de andere twee voor de nieuwe lijn 161A via de ook al nieuwe Schumann – Kunst – Wet-tunnel. Het GEN-net zal dan beschikken over 141 stations en stopplaatsen waarvan er 103 een aansluiting met tram, bus of metro hebben. Binnen twee jaar (2017?) worden de spitsuren verlengd en wordt het weekendaanbod uitgebreid. Ondertussen wordt vanuit Vlaanderen en Wallonië de druk op de federale regering opgedreven om ook rond Antwerpen, Gent, Liège en Charleroi een GEN-net te realiseren.

#### Lijn 15/19

Sinds de nieuwe dienstregeling werd ook het elektrische baanvak tussen Herentals en Mol in gebruik genomen. Hoewel de bovenleiding al sinds augustus 2014 gereed was, werd er pas in het najaar gestart met de bouw van het even noodzakelijke onderstation dat de 21km lange sectie van stroom moet voorzien. Dit nieuwe onderstation staat aan de overweg in Mol, langs de kant van Geel.

Uit exploitatie-oogpunt gezien zou enkel de L-trein Antwerpen – Mol elektrisch met Desiro's gereden worden en de huidige P-trein Brussel – Herentals wordt dan verlengd tot Mol. De IC's Antwerpen – Mol – Hamont/Hasselt behouden hun dieselmotorstellen reeks 41. Eerst werd gezegd om de IC's tot Mol elektrisch te rijden en dan mits een overstap verder met de reeks 41.

Wat de verdere elektrificatie van de 32km tussen Mol en Hamont betreft wacht de NMBS op Vlaams geld. Ook in Nederland ziet men wel wat in een elektrische verlenging van de resterende 11km tot Weert (met 3000V= vragen wij ons af?) maar hierin speelt natuurlijk ook de inbreng van de provincies Noord-Brabant en Limburg een rol.

### Lijn 73

De enige overgebleven spoorlijn die Vlaanderen met Frankrijk kon verbinden werd quasi definitief onderbroken in de grensstreek. De sporen op de overweg gelegen nabij de Belgisch-Franse grens werden opgebroken waardoor thans ieder grensoverschrijdend spoorverkeer onmogelijk is. Dit is eens te erg omdat de SNCF nog vorig jaar de lijn tussen Calais en Dunkerque op dubbel spoor bracht én elektrificeerde, rekening houdende met de mogelijkheden die deze lijn biedt in relatie met de Kanaaltunnel. Maar in Dunkerque kan een (goederen)trein niet (meer) naar het nabij gelegen Adinkerke. Ook de aantrekkingskracht voor het personenverkeer op deze lijn zal daardoor dalen met mogelijke gevolgen voor de realisatie van de tramlijn tussen Koksijde en Veurne. Immers, een reis vanuit het binnenland, met de trein naar Oostende en de kusttram naar Koksijde, zal wellicht sneller zijn.

### Thalys

Sinds 1 april 2015 (geen grap) zijn de twee zogenaamde "spook" Thalysverbindingen afgeschaft.

Eén reed tot die dag vanuit Liège-Guillemins via de Waalse dwarslijn naar Paris-Nord met tussenstops in Namur, Charleroi-Sud en Mons. Deze verbinding werd officieel opgedoekt omwille van technische reden. Omdat lijn 130 (Namur – Charleroi-Sud) werd uitgerust met de nieuwere versie van ETCS 2 mogen de Thalysstellen die nog de oudere versie aan boord hebben, niet meer op deze lijn rijden.

De tweede trein reed van Oostende via Brussel-Zuid naar Paris-Nord. Hier was de reden voor opheffing het geringe aantal reizigers. De bezetting van deze trein schommelde rond de 30 (dertig) reizigers. De Waalse trein hield het bij ongeveer 100 reizigers. Allebei waren ze zwaar verlieslatend met een gecumuleerd tekort van ongeveer € 7 miljoen, meer dan € 5 miljoen voor de trein uit Liège en bijna € 2 miljoen langs Vlaamse kant.

Alhoewel internationaal treinverkeer vanwege Europa niet financieel mag ondersteund worden, zijn er in het binnenlands verkeer wel subsidies mogelijk. Officieel waren die treinen ook open voor reizigers die enkel in België reisden. Ze betaalden wel het Thalystarief en de verplichte reservatietoeslag. Zoals zoveel zaken in België was er een politiek kantje aan deze treinen, die door bepaalde politici noodzakelijk geacht werden. Het was dan ook bijna een

godsgeschenk dat de Waalse trein omwille van de technische reden werd afgeschaft. Zo kon ook zijn Vlaamse tegenhanger zonder groot gemor en gezichtsverlies geschrapt worden. De schaarse reizigers worden nu veroordeeld tot het gebruik van een gewone binnenlandse trein mét een verplichte overstap in Brussel-Zuid, maar dat overleven ze wel.

### Biljetautomaten

Nu vrijwel alle stations en stopplaatsen over één of meer biljetautomaten beschikken veranderde met de nieuwe tarieven per 1 februari 2015 ook wat aan de gebruiksmodaliteiten. Men is vanaf die dag geacht een geldig vervoerbewijs te hebben alvorens op een trein te stappen. In het andere geval geldt het "boordtarief", dat is de biljetprijs + in alle gevallen een toeslag van € 7.

Zwartrijders worden gelijkgesteld met bonafide reizigers. Gedaan dus met de treinwachter te verwittigen bij het opstappen. Zo vermijdt men volgens de NMBS alle discussies tussen de verschillende categorieën reizigers. En toch is er een uitzondering: wanneer een automaat het laat afweten en de mededeling "BUITEN DIENST" vermeldt met een rode cirkel en daar door een even rode dwarsstreep, dan moet (en mag) de treinwachter geen toeslag aanrekenen. De treinwachter ontvangt bij aanvang van zijn dienst een lijst van de automaten die buiten dienst staan en van die plaatsen waar er maar één exemplaar staat. De nieuwe automaten vermelden eveneens of ze munten, dan wel bank- of kredietkaarten aanvaarden. In voorkomend geval krijgt de reiziger bij zijn geplande aankoop rechts op het scherm een symbool te zien van euromunten met een rode streep door of in voorkomend geval links op hetzelfde scherm de bankkaarten voorzien van een rode dwarsstreep.

In één van deze gevallen (of munten, of bankkaart) zal de treinwachter dus wel de toeslag van € 7 aanrekenen. U wordt immers geacht om toch over minstens één van deze betaalmiddelen te beschikken. Pas daarna kan u, als u ondertussen nog geen zenuwtouweel heeft gekregen of zelfmoord overweegt, bij de klantendienst van de NMBS een aanvraag indienen om die € 7 terug te vorderen. Indien u veel geluk heeft komt u wel ergens een geopend loket tegen waar u dan bij de brave bediende het benodigde formulier kan verkrijgen. Het is uiteindelijk de klantendienst die een oordeel zal vellen of uw aanvraag tot terugbetaling rechtmatig is.

Er bestaat bij aankoop aan een automaat ook de mogelijkheid om na enig geëxperimenteer speciale biljetten met reductie aan te kopen. De automaat vermeldt wel de verminderingen voor Grote Gezinnen met codes 39 tot 42 en kind + commerciële of vaste vermindering zoals het "weekendbiljet" maar andere codes vergen meer zoekwerk. Na een storing worden de automaten van op afstand opnieuw opgestart. Het scherm vertoont dan de meldingen "Tijdelijk buiten dienst" of "Heropstart" enz. Dit kan enkele minuten duren en wordt begeleid door een ritmisch 'gerikketik'. Na het heropstarten vertoont het scherm de vermelding "ALMEX" (de fabrikant van de automaten) en na luttele seconden is het toestel opnieuw gebruiksklaar.

## MATERIEEL

### Desiro's

Het is zover, alle 305 bestelde motorstellen reeks 08, gekend als Desiro, zijn tegen betaling van € 1,425 miljard aan de NMBS geleverd. Als afsluiter werden op donderdag 14 maart 2015, de 2-spanningsmotorstellen 08594 en 08595 in Aachen Hbf aan de NMBS overgedragen. De Desiro's kregen de nummers 08001 – 08210 voor de 3000 V-stellen en 08501 – 08595 voor de 2-stromers.

Van de 210 gelijkstroomstellen werden er maar liefst 200 bij Bombardier in Brugge geassembleerd met gebruik van in Duitsland geproduceerde onderdelen. De 95 AC/DC stellingen werden volledig bij Siemens in Duitsland geproduceerd en met een diesellocomotief tot Aachen gesleept, waarna ze dan verder op eigen kracht naar de NMBS werkplaats Stockem (bij Arlon) reden. Van hieruit werden dan de eerste proefritten gereden.

Voorlopig mogen de NMBS stellingen nog niet in een buitenlands grensstation komen, maar voor de aflevering werd hiervan uitzonderlijk afgeweken.

Ondertussen zijn alle 305 Desiro's in gebruik in de normale reizigersdienst. Hoewel ze theoretisch bedoeld zijn voor de L-treinen zien we ze ook veelvuldig in IC-treinen. Ze moeten gedurende hun waarborgperiode voldoende kilometers maken. Aanvankelijk waren er nogal wat problemen met de deuren en in de winter van 2012 op 2013 vertoonden de 2-spanningsstellen die de diensten vanuit Arlon op de lijnen 162, 165, 166 en 167 verzorgden, zoveel problemen en storingen dat de inzet van hun voorgangers reeks 41 noodzakelijk werd. Er werden toen zelfs 41-ers van andere stelplaatsen naar Stockem overgebracht. Gedurende dezelfde winterperiode waren er trouwens ook veel problemen met de Deense Neuzen en de locs van de reeks 13, die de vermeerderde inzet van oudere motorstellen en de nu verdwenen locs van de reeks 20 nodig maakten. Hopelijk zijn de Desiro's beter bestand tegen koudere temperaturen, en niet zoals de Frya V250.

Omwille van die technische problemen en de laattijdige leveringen werd Siemens gedwongen om de contractueel vastgelegde boete van € 24 miljoen te betalen.

### Deense Neuzen

Sinds begin dit jaar treden er problemen van overspanning op bij de 2-spanningsstellen reeks AM96 (van 441 tot 490) als zij op het Franse lijngedeelte van de lijn tussen Tournai en Lille-Flandres rijden op 25000V. Oorzaak zijn de zwerfstromen die de apparatuur van de AM96 beschadigen waardoor de stellingen tijdelijk niet meer op deze verbinding mogen rijden. Een aantal diensten wordt sindsdien gereden met Franse dieselmotorstellen of in sommige gevallen ook met een vervangautobus.

Technici voeren al maanden tests uit om de oorzaak van de storingen te vinden. Merkwaaardig genoeg hebben de Franse treinen daar geen probleem mee en op de 15 km verder gelegen lijn tussen Mouscron (Moeskroen) en Lille rijden onze Deense Neuzen wel probleemloos onder het Franse 25000 V.

### Traxx

De NMBS leaset twee extra locomotieven type E186, bij ons gekend als reeks 28. Ze kregen de nummers 2861 en 2862 en dienen om de vloot nodig voor de Beneluxdienst, te versterken. Enkele tijd geleden was daar ook al de 2844 bijgekomen. Dat de twee extra locs geen aansluitende nummers kregen heeft te maken met het feit dat deze locomotieven bij een andere maatschappij geleased worden. Ze rijden ook in een andere livrei.

In het totaal leaset de NMBS nu 45 locomotieven reeks 28. Dat zijn de 2802 – 2844 en 2861 en 2862. De 2801 ontbreekt want die werd ondertussen terug gestuurd.

### Modernisering en uitbreiding van het reizigersmaterieel

Door de stijging van het aantal reizigers met 60% gedurende de afgelopen 15 jaar is de NMBS genoodzaakt om fors te investeren in de uitbreiding en renovatie van haar reizigersmaterieel om die reizigersgroei op te vangen. De voorbije jaren werden nieuwe dubbeldekkers M6 en de motorstellen Desiro (zie hiernaast) aangekocht. In de nabije toekomst plant de NMBS de aanschaf van het type M7, dat zijn de dubbeldekmotorstellen.

Parallel zet de NMBS de modernisering van haar vloot verder. Na de renovatie van de "Break" motorstellen, de M5 dubbeldekkers en de "Duikbrillen" gaat de NMBS in eigen beheer tijdens de volgende vijf jaar de vierledige stellingen AM75 (reeks 801-844) moderniseren. Het eerste productie-prototype, stel 843, werd eind mei voorgesteld in de CW Mechelen. Van zodra de ketting op gang komt worden ook de CW's Gentbrugge en Salzannes ingeschakeld. Het renovatieprogramma omvat de installatie van nieuwe bekabeling, isolatie (mits verwijderen van de huidige asbestlaag), nieuwe ramen, een nieuw interieur met 220V stopcontacten, een nieuwe sturing van de buitendeuren, een nieuwe stuurpost, nieuwe elektrische laag- en hoogspanningsruimtes en een lichtgrijze livrei. De vier bestaande WC's worden vervangen door twee moderne (sic!) WC's. Er komt een multifunctionele ruimte die ook aangepast is voor reizigers met een beperkte mobiliteit.

In 2020 zou het laatste stel vernieuwd moeten zijn. Door de modernisering wordt de levensduur met 15 à 20 jaar verlengd. Bepaalde componenten zoals de kast en de bogies zullen dan... 60 à 65 jaar oud zijn?

### B-LOGISTICS

De onafhankelijke goederenpoot van de NMBS is voor 66,6% of voor ruim € 95 miljoen verkocht aan een Europees investeringsfonds bestaande uit Argos (Zwitserland) en SODITEC (Frankrijk). De Europese toezichthouder voor mededinging en concurrentie moet hierover nog wel zijn zegen geven. Het Duitse DB-Schenker had, ondanks de pogingen van de voorbije twee jaar om B-Logistics terug gezond te maken, afgehaakt. B-Logistics laat op werkdagen zo'n 150 treinen rijden en heeft zo'n 1000 werknemers. Daar komen nog eens een 600 werknemers van de NMBS bij. Het bedrijf is uit een diep dal geklommen en dat heeft wellicht de buitenlandse investeerders aangetrokken.



## Afscheid bij De Lijn

Na een pauze van bijna drie jaar stromen er thans opnieuw meerdere reeksen autobussen binnen. Dat betekent ook dat we (definitief) afscheid moeten nemen van enkele oudere types.

Onze vrienden van v.z.w. Nostalbus organiseerden op 29 maart 2015 een afscheidsrit aan de Kust.

Dé standaardstreekbus van de jaren negentig was de A600. Aanvankelijk met ronde koplichten werden deze op latere versies vervangen door een rechthoekig model.

Omstreeks 1995 verscheen het model "Linea" dat bij vele pachters reed en waarvoor Van Hool meestal een chassis mét motor van Scania gebruikte.



In dezelfde periode verschenen ook de gelede autobussen AG500. De Lijn maakte in haar beginjaren nog een groot onderscheid tussen stad- en streekexploitatie en voor de streeklijnen bleef men nog enkele jaren dit type aankopen. De klanten van de stadsnetten hadden blijkbaar een streepje voor want op hetzelfde moment reed daar al de lagevloer-versie AG 300.

Na de fotorit met een standaard- en een gelede streekbus werd er in Oostende en omgeving gereden met een drie-deurs stadsbus van het type A300.

In Antwerpen waren die al vier jaar geleden buiten dienst en Gent volgde later. In Kortrijk waren er een tijdje zelfs 5 met CNG, maar zoals dat met kleine reeksen gaat, werden die vroegtijdig afgevoerd.



*Foto bovenaan:*

*De klassieke A600 2923 te Knokke Oosthoek.*

*Foto midden:*

*De 3361 in Meetkerke. Tijdens een fotostop in het havengebied van Zeebrugge kreeg ons gezelschap bezoek van de Scheepvaartpolitie die dacht dat we een aantal asielzoekers naar de boot richting Engeland brachten.*

*Foto onderaan:*

*De 3208 poseert ter hoogte van de Oostendse Sporthallen.*

*Al de foto's op deze bladzijde: Luc Couscheir, 29 maart 2015*

## ... en bij de TEC

Niet enkel De Lijn vernieuwt haar busvloot. Hetzelfde gebeurt bij de TEC en dit geeft ons voldoende redenen om ook in Wallonië enkele afscheidsritten te organiseren. Deze maal kwamen Tournai (Doornik) en Mons (Bergen) in de provincie Hainaut (Henegouwen) aan de beurt.

In Tournai zijn de A508 midibussen vervangen door de nieuwe A309.

Na de middag werd er gereden met een A600, de 4621 13 van de firma Roman, vakkundig bestuurd door de "patron himself". Deze pachter verzorgt onder meer ritten tussen Tournai en Ronse. Let even op het relatief groot aantal zitplaatsen en de deur achteraan. Deze bus ging de week daarna buiten dienst. De zwarte cijfers 9600 duiden op de radiocode van de bus.

Op 9 mei was de afspraak in Mons, voor de gelegenheid de Culturele Hoofdstad van Europa. Hier zijn de diverse stadsbussen ook vervangen door de nieuwe A309.

De Cito's reden in drie verschillende lengtes en waren afkomstig uit diverse Europese steden. Ze waren, zeker naar Mercedesnormen, geen groot verkoop-succes. Vooral de achteraan opgestelde motor zorgde voor een te kleine capaciteit.



*Foto bovenaan:*

*Onze 3969 neemt een rondpunt in het centrum van Rummilies, een deelgemeente van Tournai, 4 maart 2015.*

*Foto midden:*

*Escanaffles, eveneens 4 maart 2015.*

*Foto onderaan:*

*Op het stationsplein te Mons, met op de achtergrond de bouwwerken voor het nieuwe station, poseren van links naar rechts de nieuwe A309 3191, een Mercedes Cito 3928 en de Heuliez 3981, 9 mei 2015.*

*Alle foto's op deze bladzijde: Luc Couscheir*







## NIEUWS UIT BRUSSEL

Het MSVB bracht op 25 mei 2015 een bezoek aan de twee nieuwe MIVB stelplaatsen. Voor de tram is dit "Marconi" en voor de bussen is er één in oprichting aan "Klein Eiland".

Nu bijna alle eindpuntlussen op het MIVB-net verdwenen zijn, wordt de inzet van éénrichtingmuseumtrams steeds moeilijker. Gelukkig maken de toegangssporen tot het nieuwe depot in Vorst het mogelijk om te driehoeken. Op de foto's lijkt het er op dat de MIVB de nummering van de opstelsporen begint bij 9. Het is zo dat pas in een latere fase er de sporen 1 tot 8 zullen bijkomen.

Het rijden met de vijf trams noopte de mensen van MSVB tot het opvolgen van een strikte planning. De trams reden niet in konvooi, maar wel tussen de reguliere diensten. Na "Marconi" ging het richting Sint-Agatha-Berchem waar er om-en-om een tram op één van de eindpunt-lussporen voor de fotografen poseerde. Voor de busfanaten werd met de 8441 een kort bezoek aan "Klein Eiland" ingericht.

*Foto bovenaan:*

*Van links naar rechts: Standaardstel 1064 + 102, vierasser 5001 en de op een standaardonderstel gebouwde 9079. Op de achtergrond staan nieuwe 3000- en 4000-en, stelplaats Marconi op 25 mei 2015.*

*Foto midden:*

*Op deze foto, naast de 9079, de ook al uit standaardtrams gebouwde 4032 (twee kamers en bad) en PCC 7065. Ook hier kunnen we op de achtergrond nog een glimp opvangen van nieuwe 3000- en 4000-en, eveneens stelplaats Marconi op 25 mei 2015.*

*Foto onderaan:*

*Op 14 maart 2015 bood het museumterrein een overzicht van wat de MIVB gebruikt voor vervoer van de minder-mobiele klanten. Van links naar rechts: Peugeot 8905, Renault 8924 en de Mercedes Sprinters 8956 en 9903.*

*Al de foto's op deze bladzijde: Luc Couscheir*

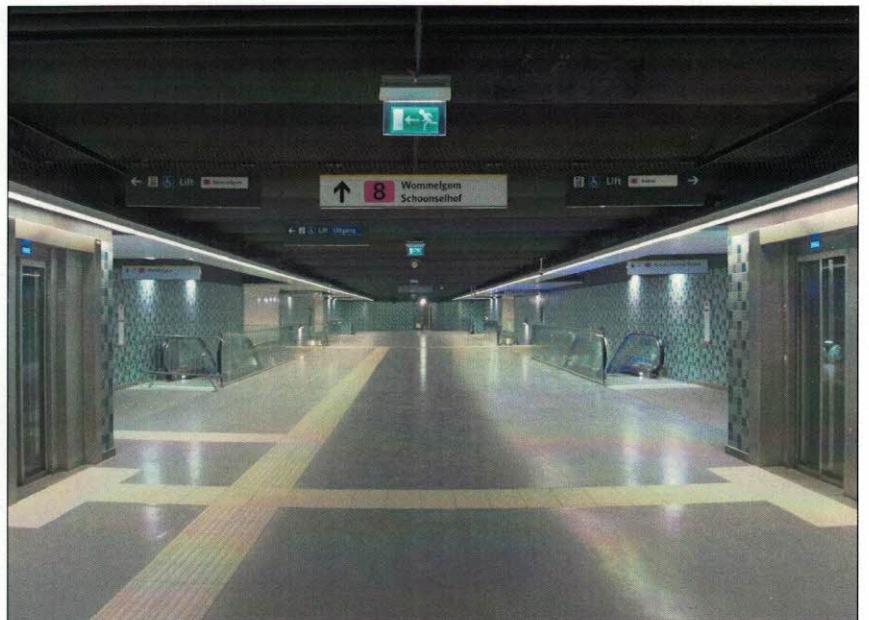
## Opening LIVAN tramlijn 8

Voor De Lijn Antwerpen was midden april een drukke periode. Gedurende een hele week was er het Tramstadfeest met als belangrijkste dag 18 april. Die dag was er zowel de inhuldiging en ingebruikneming van LIVAN lijn 8 van de P&R aan het rondpunt Wommelgem naar het station Astrid in Antwerpen, als van de daarvoor (na ongeveer 30 jaar wachten) volledig afgewerkte tunnel Reuzenpijp. Niet alleen dat werd gevierd, er werd tevens even teruggekeken op 40 jaar (pre)metro Antwerpen. Om dit alles in de kijker te zetten reden er een aantal Hermelijnen rond met reclame voor dit Tramstadfeest.

Voor men op die grandioze en zonnige dag kon feesten, waren er al vele jaren van allerlei werkzaamheden aan voorafgegaan. Na het wegens geldgebrek niet afwerken van een gedeelte van het premetronet eind jaren 80, was men de laatste jaren toch overtuigd dat een afwerking en ingebruikname zich opdrong. Helaas nog niet volledig maar toch reeds een belangrijke route. Uiteindelijk resulteerde dat in een nieuwe tramlijn, lijn 8. Aan de ingebruikname gingen nog jaren van arbeid vooraf; stations afwerken én vernieuwen, een nieuw systeem voor trambeveiliging in de Reuzenpijp installeren, trams uitrusten met deze nieuwe beveiliging, de nodige testen van al dat materiaal alsook het opleiden van de trambestuurders. Maar uiteindelijk klaarde men de klus en kon men de Antwerpenaar, de tramgebruiker en ook de toekomstige toerist een mooi eindresultaat presenteren.

Vooraleer alles definitief in gebruik werd genomen, kregen ongeveer 20.000 geïnteresseerden een week lang de mogelijkheid door de Reuzenpijp te wandelen, vertrekkend aan het gemoderniseerde station Astrid tot aan het nieuwe, en voorlopig enige, station Zegel. Tijdens de wandeling kon men de tentoonstelling Premetr40 passeren alsook een toch wel sublieme lichtshow die op te tunnelwanden gepresenteerd werd.

Op vrijdag 10 april werd dit alles voorgesteld aan de pers, met een inleidingwoord van dhr. Kesteloot, Directeur-generaal van De Lijn. De nadruk lag wel op het werkvolk dat vroeger maar ook de laatste jaren grote prestaties had verricht om de nieuwe lijn mogelijk te maken. Zij kregen dan ook het voorrecht als eerste de tunnelwandeling te beginnen. Het grote publiek kreeg nog de rest van de week om onder de Turnhoutsebaan door de koker te stappen. Zaterdag 18 april was dan de grote dag: het Tramstadfeest.





Tevens vierde men Borgerrio dat dit jaar voor de gemakkelijker op dezelfde datum was gepland. Op de Turnhoutsebaan werden voor de gelegenheid volgende trams opgesteld; motorwagens 200, 6451 en 7386, PCC 2000 en 7060 en tenslotte de prachtig gerestaureerde poldertram 9994. Terwijl bovengronds het feest goed op gang kwam, werd ondergronds de officiële inhuldiging van lijn 8 en de Reuzenpijp ingezet. Nadat de eerste genodigden in Wommelgem werden afgehaald door Hermelijnen 7205 en 7203, reden deze naar het station Astrid om aldaar plechtig de opening in te rijden tot aan station Zegel. Het was wel niet de eerste maal dat er een belangrijke rit doorheen de tunnel reed. Want naast de nodige opleidingsritten spoorde ook de Antwerpse Burgemeester De Wever vergezeld van zijn schepen van Mobiliteit Kennis en Vlaams minister van Mobiliteit Weyts en andere genodigden op 10 maart al een keer 'officieel' doorheen de Reuzenpijp in PCC 7001.



Ondertussen wordt tramlijn 8 al druk bereiden en is het nu wachten op de volgende arbeidsintensieve afwerkingen in de volgende jaren; het openen van zowel de stations Drink en Carnot onder de Turnhoutsebaan, de metrokoker van lijn 10 die aansluit op de Reuzenpijp en de verbinding naar het station Opera om aldaar later aan te sluiten naar de lijnen 24 en 12. Trouwens, in het station Zegel was op de openingsdag nog een bord te zien met het Schoonselhof als eindpunt van lijn 8. Deze dagen kan men in het straatbeeld nog steeds de Hermelijnen 7203, 7205, 7206 en 7207 met Tramstadkleuren zien rondrijden alsook PCC 7060 die op 18 april door velerlei kinderhanden mocht ingekleurd worden.



*Foto links bovenaan: Persvoorstelling van de tunnelwandelingen.*

*Foto links midden: Het nieuwe station Zegel waar blijkbaar toekomstgericht al een aanduiding stond naar het Schoonselhof. Beide foto's op 10 april 2015.*

*Foto links onderaan: Openingrit met halte in station Zegel. 18 april 2015.*

*Foto rechts bovenaan: Opleidingrit op LIVAN lijn 8, op de achtergrond de keerlus P+R Wommelgem. 27 maart 2015.*

*Foto rechts midden: Poldertram 9994 op weg naar zijn aangeduide plaats op de Turnhoutsebaan. 17 april 2015.*

*Foto rechts onderaan: De kleurrijke PCC 7060 in de Emiel Banningstraat. 29 april 2015. Alle foto's op beide bladzijden: Eddy Goens*

# Antwerpen tramstad

vanaf 18 april 2015

- TRAMLINIEN**
- 3 Hoboken - Merksem
  - 4 Merksem - Zwijndrecht
  - 5 Hoboken - Sitsburg
  - 6 Wijnegem - Linkeroever
  - 7 Olympiade - Luchtbal
  - 8 Mortsel - Sint-Pietersvliet
  - 9 P+R Wommelgem - Astrid
  - 10 Eksterlaar - Linkeroever
  - 11 Wijnegem - Melkmarkt
  - 12 Berchem Station - Melkmarkt
  - 13 Sportpaleis - Bolivarplaats
  - 14 Boechout - Linkeroever
  - 15 Sitsburg - Schoonselhof

- LEGENDE**
- halte
  - eindhalte
  - metrohalte
  - belangrijke halte
  - knooppunt





## Flexity2™ gedoopt!

Op 11 mei 2015 meldde De Lijn ons trots de geboorte van Albatros, de lange tram!

Eind april lanceerde De Lijn via haar website en de sociale media een oproep om namen in te sturen voor de nieuwe (7-delige) tram.

De Flexity2™ tram van De Lijn zal voortaan Albatros heten. Die naam werd gekozen uit meer dan 3000 inzendingen. Het was Gentenaar Gunther Govaert die als eerste de nieuwe naam bedacht, die verwijst naar de manier waarop de gelijknamige vogel stil en zonder veel moeite door de lucht zweeft: de albatros is een van de grootste vliegende vogels en kan met weinig energie heel ver vliegen, net zoals deze nieuwe tram.

Er kwamen nog heel wat meer leuke reacties binnen maar omdat de trams zowel in Gent als in Antwerpen zullen rijden, kon de winnende naam niet gelinkt zijn aan een van beide steden.



*Foto bovenaan:*

*In Gent rijdt de Albatros al sporadisch op lijn 1. Naarmate de opleiding van de chauffeurs vordert, wordt ook de inzet aangepast.*

*Op 12 mei 2015 zien we de 6353 op lijn 1 halt houden nabij de Korenmarkt, voorwaar een hele straatlengte vol!*

*Foto midden:*

*In Antwerpen streek de eerste Albatros neer in de nacht van 20 op 21 mei 2015. De 7302 heeft nét de Antwerpse bodem geraakt nabij de stelplaats PAL op de Noorderlaan.*

*De eerste weken zal deze tram nog volop testritten ondergaan.*

*Foto onderaan:*

*Mits een beetje (fotografen)geluk kan je in de omgeving van de Bredabaan en de stelplaats PAL wel een Albatros zien voorbij zweven tijdens één van de vele test- en opleidingsritten. De 7303 vraagt op 15 juni 2015 discreet om toch nog een beetje afstand te houden.*

*Alle foto's op deze bladzijde: Eddy Cassiers*



## Aangename kennismaking!

Sta me toe mezelf voor te stellen: 7017, alias 2017. PCC in Antwerpen met 54 jaar dienst. Ongeveer 2,5 miljoen kilometers bijeen gebold en dus miljarden keren gestopt en terug opgetrokken. Ongeveer twaalf keer in de nieuwe lak gezet. Door sommigen wordt ik wat als speciaal bekeken maar och, veel van mijn collega's van het eerste uur hebben wel een stevig palmares, denk ik.

Ik ben in 1960 geassembleerd — niet geboren hé, ik ben maar een tram! — in Brugge en zette mijn eerste wiel op Antwerpse rails in Zurenborg op 3 januari 1961. De eerste van dat jaar dus. Ik werd door de toenmalige TAO ( Tramwegen Antwerpen & Omgeving ) mee met de eerste lichting op lijn 2 ingezet. We reden nog tot de Suikerrui en we waren bijna zo breed als stukjes van de Vlasmarkt en van de Oude Koornmarkt als we erdoor reden, haha, maar 't heeft niet lang mogen zijn...

In 1963 is mijn bedrijf dan MIVA (Maatschappij Intercommunaal Vervoer Antwerpen) gaan heten en stilaan werden wij met z'n eerste 25 de vaste klik op lijn 3, zeker toen depot Hoboken die lijn ging bedienen. Of ik dus tot eind 1965 in stelplaats Driehoek sliep? Goh...ik was nog zo jong, maar het is best mogelijk. Een aantal van ons verzekerden daar de dienst op lijn 3 en 7, te samen met de oudjes.



Dat waren er veel met zo'n eigenaardige, driehoekige stalen kop. Stalen kop! Dat hadden wij, pcc's, toch allemaal!

Tot zomer 1965 reed ik nog rond de Bolivarplaats met die antieke tweeassertjes van lijn 1. Daar was ook nog die bus onder die twee draden. Wie heeft nu twee draden nodig? Ik kruiste ze nog eens aan de Pothoek. Aan dat Zuidstation, dat was daar op het laatst wel een beetje dood. De Lambermontplaats, onze nieuwe terminus, was toen niet veel vrolijker, maar 't was tenminste geen sloopwerf. Dan was de Meir en het Astridplein wel wat anders! Ik leerde daar wel mijn eerste files kennen, dat is ook waar. En de Bredabaan met die zware trams met hun bijwagens, hun gekke claxon en die grote lantaarn achteraan. Ik was er soms wat jaloers op...maar ineens waren ze weg. 't Moet zo in 1968 geweest zijn, ik was zeven jaar.

Die draad...die hing zo mooi recht hé, voor die oudjes die nog met hun trolley'tjes wilden blijven rijden. Het versleet de sleeplaat van mijn pantograaf zo erg in het midden. Wij, pcc's, waren blij dat ze uiteindelijk allemaal een panto



kregen en dat de draad zigzag en lager gespannen werd. Laat in de avond op 30 maart 1972, ik was toen elf jaar, deed ik de laatste doorgaande dienst op lijn 3 Zuid — Groenplaats — Meir — Centraal Station — Merksem en schreef zo geschiedenis. 't Was gedaan met de klassieke 3 en we reden vanaf dan allemaal naar de Melkmarkt. 't Is te zeggen: ik heb ook nog lijntje 39 gedaan, de pendeldienst tussen 't Zuid en de Groenplaats. Ik kreeg toen een bordje "3 pendeldienst" achter mijn voorruit. Jongejonge, die Melkmarkt! In file met die van lijn 2, 10 en 11 tot de premetro er lag. Regelmatig stroompanne als we met te velen aanzetten! Miserie! Ik kende die 2061-2100 van de Groenenhoek maar van ziens. In die tijd leken die depots twee aparte trambedrijven, weet je.

Wij van de eerste serie, kwamen daar nooit maar het viel



wel op dat ze daar beter onderhouden werden dan ik in Hoboken. Ik zag er soms niet uit! We moesten toen wel een paar jaar buiten slapen toen de Miva een nieuwe stelplaats en centrale werkplaats bouwde.

Ja, zowat drie jaar later, hé. 24 maart 1975, volle ochtendspits. Bibi in de Gemeentestraat aan het Astridplein naar Merksem. Ik ben er nooit geraakt. Bang! Kopstoot van de 2039 op de 24. De wissel had blijkbaar gehaperd voor hem. Ze zeggen dat ze me dan op het Astridplein hebben getrokken en me daar een hele dag laten staan.

Mijn kop was helemaal schots en scheef buiten profiel geknald en daarom konden ze me maar 's nachts naar het CW — toen nog in de Grote Hondstraat — brengen. Daar beslisten de ingenieurs om me bij BN in Brugge te laten

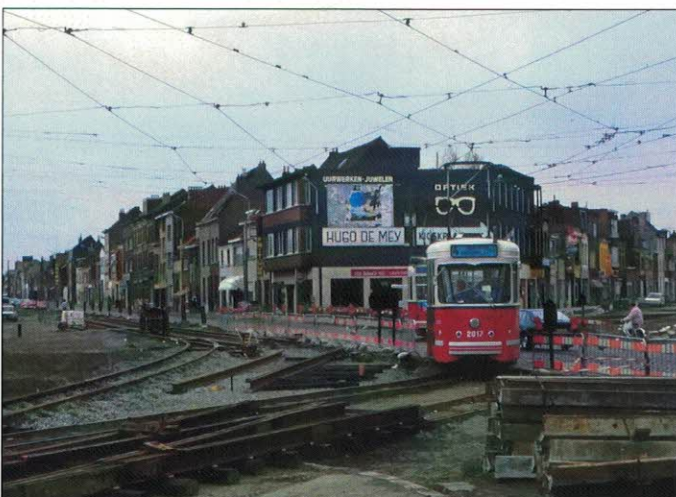
herstellen. Ik weet daar allemaal niet veel meer van. Bijna een jaar later brachten ze me ongeschilderd en onafgewerkt maar mét een volledig nieuwe kop terug naar het nieuwe CW in Hoboken. Van alle 166 pcc's heb ik dus de jongste kop! Daar in de Van De Wouwerstraat hebben ze nog veel tijd nodig gehad om me terug rijvaardig te maken maar eind oktober 1976 was ik er terug. En hoe!

Ik was de eerste tram van de oude serie die ondergronds mocht! Ik had automatische beremming gekregen, een aangepaste panto met zo'n lang touw naar de kam en een rubberen band rond de filmkast.



Ze lieten me eerst op lijn 4 proefrijden want die lijn had veel uitwijkmogelijkheden en ze lag dichtbij het CW. Trouwens, alle trams waar ze aan geprutst hadden, deden dat. Ik stelde geen problemen en was als vijftienjarige vanaf dan regelmatig in dienst op lijn 2 tussen al die Scharfenbergers.

In juni 1985 kreeg ook ik een rood/witte jas en ik werd rond die tijd overgeplaatst naar stelplaats Groenenhoek. Alweer geschiedenis door mij op 19 Mei 1992, 's avonds laat op de Groenplaats! Ik was de laatste tram die daar ronddraaide en aan de kathedraal stopte. Op lijn 8 was dat. Weer werken, weer omleidingen pfff...maar daar ga ik niet op in. Die aangename terminus is sindsdien een "evenementenlus". M'n panto, ja! "Dienstspoor" zal je bedoelen. Mijn rode jas bleef ik behouden tot in augustus 1993. In dat jaar werd ik met een gele reclamejas M&M overkleefd. Daarmee heb ik moeten rondrijden tot in



december van dat jaar. Hah! Ik was wéér het buitenbeentje want de hele vloot was ondertussen vernummerd naar reeks 7000 ipv 2000. Toen ze mijn kleefjas met 7017 erop hadden afgepeld hadden ze mijn echte 2017 vergeten om te nummeren. Ikke dus eigenlijk de laatste 2000 tot half januari 1994! Ja, en dan nog twee weken in 't rood als 7017 tot mijn wit/gele outfit in februari, die alweer vrij snel overplakt werd met ik weet niet meer wat. Och, die originele roomkleur met bruine snor, dat stond me nog het beste...

Dan kwamen er die nieuwe stelplaatsen aan de Luchtbal en in Deurne bij. Ik verhuisde regelmatig tussen de stelplaatsen en doe dat nog steeds maar toch met langere periodes in Punt aan de Lijn. Het went wel en we moeten dat allemaal doen hé. Maar ik heb mijn beperkingen. Ik heb nooit op de nieuwe ondergrondse lijn 3 gewerkt, nooit op de nieuwe 2 en evenmin op lijn 5 en 9. Tot Boechout op lijn 15 ben ik evenmin geraakt maar tot Mortsel regelmatig.

Toch nog een klein primeurtje: wie hebben ze de eerste testritten in de Brusselstraat laten doen? Ahàh! In maart 2015 kreeg ik nog een soort strijkijzer aan mijn achterste draaistel om met de nieuwe signalisatie in de reuzenpijp op lijn 8 te rijden. Ik moest er weer van de eerste dag bij zijn hé. Sindsdien overnacht ik in Deurne. Ik voel me er nog best thuis, zo volle volt naast de autoweg en in de pijp!



De toekomst? Mmmm... jàààren gaat dat niet meer duren hé, hoewel ik me nog goed voel op mijn draaistellen. Ik ben wel te klein geworden voor het moderne vervoersaanbod, ik besef dat.

Ik zou graag een echte museumtram worden. Geschilderd zoals de 7001. Pas op, ik heb niks tegen hem of de 2000 hoor, maar ik denk dat ik, 7017, een meer bewogen geschiedenis achter de rug heb dan zij. Mijn lijflied dat ik al zoem sinds de Rolling Stones het uitbrachten in 1968, is "Sympathy for the Devil" want het is zo op mijn carrosserie geschreven! Ik ben een duivelse taai rakker en de eerste zin zoem ik steeds uit volle motoren mee: "Please allow me to introduce myself, I'm a tram of wealth and taste". Tot meerijden?

Uw 7017.

Johan Tyssens en Bob Morren

## MoboVaria

### Van Antwerpen-L.O. tot Antwerpen-Noord in hO (deel 2)

Zoals beloofd, wordt in deze tweede aflevering van het verslag over de Märklin-baan van Herman het emplacement van Antwerpen-Noord bezocht. Maar eerst dient een vergissing rechtgezet te worden die voorkwam bovenaan bladzijde 19 van de vorige VeBOV-REVUE. Je vond daar namelijk dezelfde foto terug als bovenaan bladzijde 17, waarvoor onze excuses. Hiernaast vind je dan de bij de tekst horende foto, waarvoor we nog even terugkeren naar Antw.-L.O.

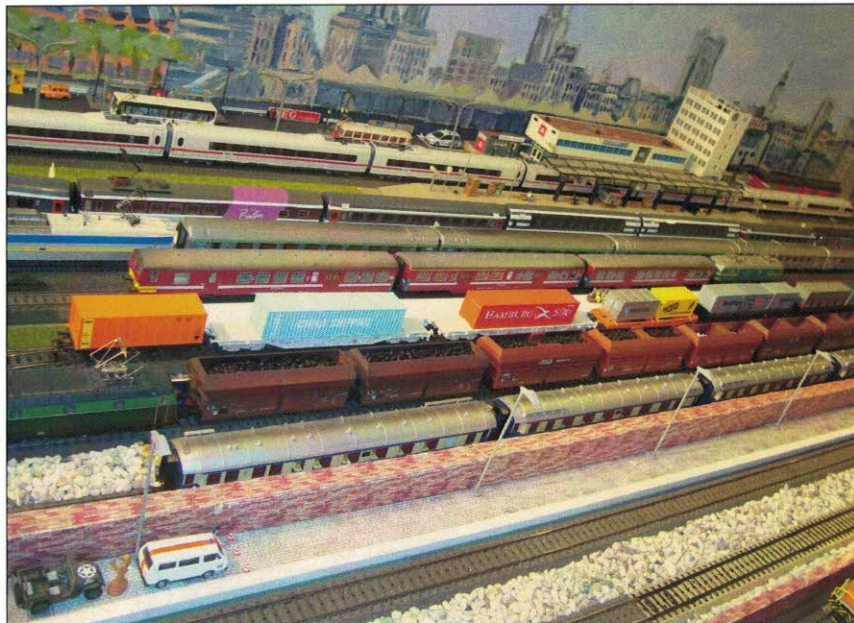


Foto bovenaan:

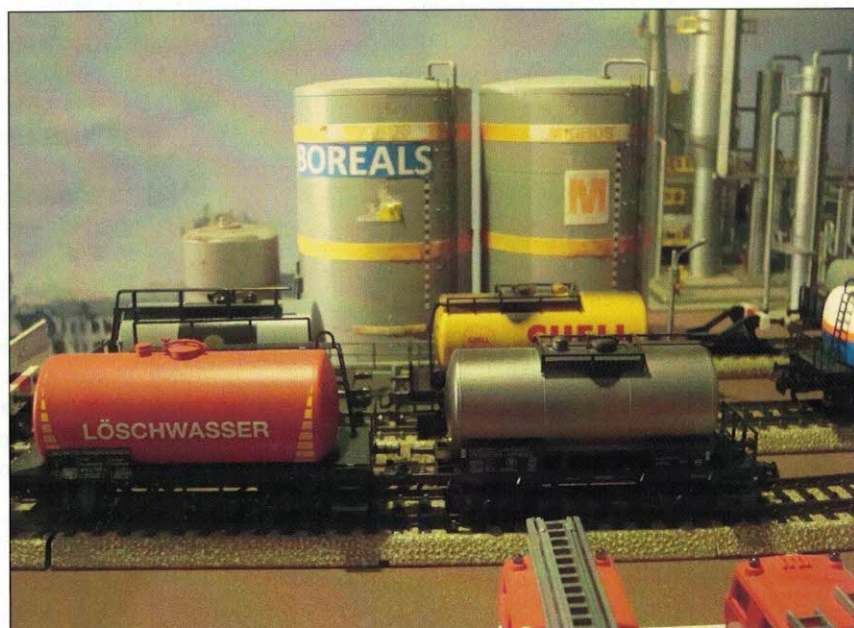
*In tegenstelling tot het vroegere eindstation Antwerpen-Linkeroever is het emplacement van L.O. op Herman's baan zeer uitgebreid zodat zowel reizigers- als goederentreinen er een plaatsje kunnen vinden.*

Foto midden:

*Op het traject tussen L.O. en Antwerpen-Noord treffen we de brandweerkazerne van Linkeroever aan. Een kleinzoon van Herman is brandweerman zodat de inspiratie voor een dergelijk tafereel op de modelbaan niet ver te zoeken was. Ook het emplacement van Antwerpen-Noord beschikt op de baan van Herman over een dito kazerne.*

Foto onderaan:

*Van de wagon met bluswater, die deel uitmaakt van de blustrein, komen we in de chemische industrie terecht. Herman voerde tijdens zijn beroepsloopbaan onderhoudswerken uit bij verscheidene bedrijven in de Antwerpse haven zoals bij Union Carbide, Neste Oil, Nippon en Borealis. Ook hier vormde de werkelijkheid de basis voor een uitbeelding in miniatuur.*







*Een raffineerinstallatie mag zeker niet ontbreken in een zich respecterende haven.*

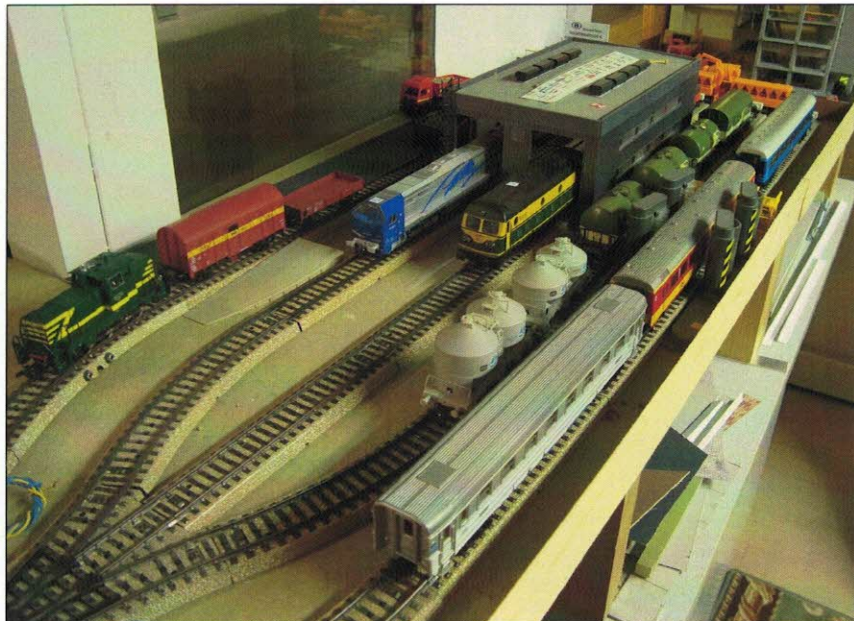


*De bij havenbedrijven en zeker in de chemische industrie veelvuldig aanwezige buizen werden door Herman in de juiste kleur gezet: geel voor gas- en rood voor blusleidingen. Door de blauwgekleurde buizen loopt (of zweeft?) lucht.*



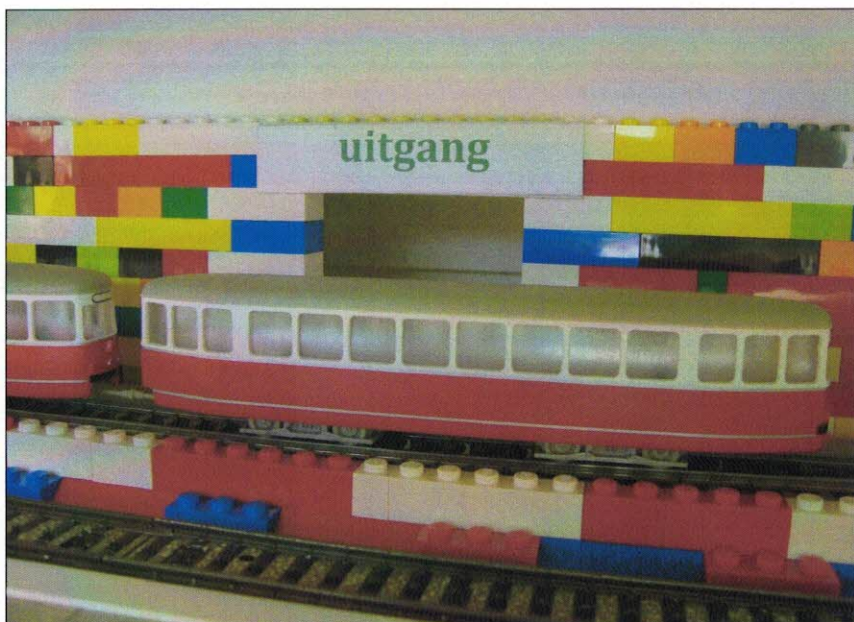
*De hedendaagse haventrafiek verloopt hoofdzakelijk door middel van grote, gestandaardiseerde laadbakken die van het schip of de vrachtwagen naar de treinwagon en omgekeerd overgeladen worden met containerkranen.*

*In een inham van de kamer (wegens de trap die van de garage naar de daarboven gelegen vroegere opslagplaats leidt) werd nog ruimte gevonden voor een kleine stel- en onderhoudsplaats. Er wordt hier overigens nog druk gewerkt aan de uitbouw van de installaties.*



*Een bijzonderheid op, of beter onder, de baan en een knappe vinding van Herman is wel het 'premetrostation' dat met Lego-steentjes werd gebouwd. Niet slecht gevonden want je treft in de werkelijkheid inderdaad her en der wel dergelijke 'Lego-aandoende' constructies aan.*

*Met deze opname eindigt ons bezoek aan de modeltreinkamer van Herman.*



*Advertentie van de firma FERIVAN.*

**25**  
jaar  
tot uw  
dienst

# Ferivan

**Modelbouw**

**Productie Tram & Bus,  
Verkoop & Advies**

**Bekijk het actuele aanbod op onze website**

[www.ferivan.be](http://www.ferivan.be)  
Postbus 55, B-2170 Merksem  
[info@ferivan.be](mailto:info@ferivan.be)



## Paasmaandag in Ebersberg

Tijdens zijn vakantie in de stad Ebersberg zag VeBOV- en MOBOV-lid Eddy op Paasmaandag enkele fotografen en zelfs een filmploeg van de *Bayerische Rundfunk* rondhangen in het plaatselijke station en langs de spoorlijn. Blijkbaar stond er iets bijzonders te gebeuren. En inderdaad is een door een stoomlocomotief getrokken trein niet alledaags.

De stad Ebersberg, waar de bijzondere trein het station passeerde, is gelegen op drieëndertig kilometer van München aan de S-Bahnlijnen S4 en S6 en de *Regionalbahn "Filzenexpress"*.

De stoomloc 50849 werd door de *Münchener Verkehrsgesellschaft MVG* gehuurd bij de *Deutsche Bahn Stiftung* om het metrostel nummer 6566+7566 over te brengen van de werkplaats in München naar de stad Garching, die er eigenaar van is.

De loc behoort tot de verzameling van het DB Museum in Nürnberg en werd ondergebracht bij de plaatselijke *Eisenbahnverein* in het depot of *Bahnbetriebswerk* van Glauchau in Sachsen.

Het metrostel behoort tot het type B2.7 van de MVG. De drieënzestig twee-wagenstellen werden tussen 1961 en 1995 gebouwd bij DWA, MAN en MBB.

De Münchense *U-Bahn* rijdt op normaalspoor en is geëlektrificeerd op 750 volt door middel van een zijdelingse stroomrail.

Naast een gesloten goederenwagon als materiaalwagen en twee platte tussenwagens bestond de trein nog uit een gewezen MITROPA-slaaprijtuig voor de meereizende technici.

Dankzij onze reporter ter plaatse worden je deze foto's in primeur aangeboden.

Met dank aan Eddy Cassiers voor de door hem op zijn modelbaan genomen foto's.



