

VeBOV-REVUE

kwartaalblad voor spoor-, tram- en bus hobbyisten

met actualiteiten, geschiedenis, techniek en verenigingsnieuws



Derde jaargang Nr. 2016-1

1976

VeBOV
2016

Januari - Februari - Maart

ISSN 0773 - 0713

Afgiftekantoor: 9550 Herzele 1

P208887

COLOFON

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

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, 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

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 2016: 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	4
Museumnieuws	8
Kort nieuws De Lijn	9
Fotoreportage Albatros in Antwerpen	10
Fotopagina Operaplein	12
Fotopagina AsVI & De Lijn & TEC	13
Beknopt verslag Algemene Ledenvergadering	14
MoboVaria	16

Werken mee aan dit nummer:

William Boeckx	Eddy Goens
Eddy Cassiers	Noël Suys
Walter Ceulemans	Stephen Van den Brande
Luc Couscheir	Ronny Van Hee
Freddy Geens	

Afsluitdatum voor redactionele bijdragen volgend nummer: **15 mei 2016**

Kijk ook eens op www.vebov.be of op de facebookpagina Vebov : Vereniging van Belangstellenden in het Openbaar Vervoer



VERENIGINGSNIEUWS

Voorwoord

Naar goede jaarlijkse gewoonte houden wij er aan om onze leden en lezers te bedanken voor het vertrouwen dat zij ook voor dit jaar in onze vereniging stellen.

Wij wensen elk van u een goede gezondheid toe en hopen dat u, ondanks de bijna dagelijkse negatieve berichten uit politiek en economie, voldoende vreugde kunt vinden in onze gemeenschappelijke hobbybeleving.

Lidkaart

Normaliter heeft elk van u zijn nieuwe lidkaart voor 2016 per persoonlijke brief ontvangen.

Bijzonder jubileumnummer van VeBOV-Revue

In de loop van het jaar voorzien wij een extra publicatie naar aanleiding van het 40-jarig bestaan van de vereniging. Wij zien met plezier uw foto's tegemoet. Specificaties vindt u terug in ons apart schrijven over de geplande jubileum-brochure of op onze website onder VeBOV nieuws.

Verslag van de Algemene Ledenvergadering

Op de pagina's 14 en 15 in dit tijdschrift kunt u het beknopte verslag van de Algemene Ledenvergadering, gehouden op 12 maart 2016, ter kennis nemen. Een uitgebreide versie ontvangen onze leden per aparte post.

Maandelijkse bijeenkomsten

Onze maandelijkse bijeenkomsten vinden nog steeds plaats in de Parochielokalen St. Michiel, gelegen in de Cuylijsstraat 22A te 2018 Antwerpen (Zuid). Dit is geen openbaar gebouw, u drukt op de belknop "parochielokalen" en er wordt voor u geopend.

Opgelet! Onze bijeenkomsten gaan door op de vierde vrijdag van elke maand behalve december. In 2016 bent u nog welkom op de volgende data: 22 april, 27 mei, 24 juni, 23 september, 28 oktober, 25 november en 16 december.

Voor het volgende kwartaal hebben we al de volgende voordrachten gepland:

22 april 2016: Paul Jacobs brengt een uitgebreide en gefundeerde uiteenzetting over de spoorwegen in de Waverlanden, dat is de streek rondom Sint-Katelijne-Waver.

27 mei 2016: Steven Wuyts neemt ons mee naar het zuiden van Rheinland-Pfalz, Beieren en Tirol voor spoorse beelden van onder meer DB en ÖBB. Ook de Brennerlijn komt aan bod.

24 juni 2016: Kevin Van der Schouw laat ons meegenieten van één van zijn recente buitenlandse tramvakanties: Budapest.

Agenda

Weekend 9 en 10 april 2016

Mobexpo Modeltreinexpo in Sint-Niklaas waaraan ook

onze zustervereniging MOBOV deelneemt met twee nieuwe realisaties. Te zien in "'t bau-huis" in de Slachthuisstraat 60 te Sint-Niklaas, dit is aan de achterzijde van het station.

Zaterdag 14 mei 2016, uitstap naar Saint-Ghislain en Valenciennes

Onze jaarlijkse buitenlandse uitstap ondernemen wij deze keer naar het tramnet van Valenciennes in Noord-Frankrijk. Op de heenweg bezoeken wij de museumwerkplaats van het Toeristisch Spoor Patrimonium te Saint-Ghislain. De deelnamemodaliteiten verneemt u op het secretariaat.

Publicatie

Ons lid en medewerker aan ons tijdschrift Walter Ceulemans presenteert u graag de uitgave van zijn boek dat binnenkort zal verschijnen:

"BROSSEL 1912-1969"

Dit boek geeft de volledige geschiedenis van deze constructeur uit Anderlecht met alle types die zijn gebouwd en een uitgebreide lijst met chassisnummers. Meer dan 200 originele fabrieksfoto's die nog nooit eerder gepubliceerd zijn, vullen dit aan. Het boek is echter enkel in de Franse taal beschikbaar en kost € 45. Het zal verkrijgbaar zijn in de MTUB Museumshop te Woluwe of u kunt het rechtstreeks bestellen bij de auteur: Walter Ceulemans via telefoon 02/356 53 87 of email waceutra@gmail.com.

Foto voorpagina: Op 9 september 2015 was motorwagen ET 26111 van Stern&Hafferl op weg van Vöcklamarkt naar Attersee en zal zo dadelijk het stationnetje van Sankt-Georgen im Attergau bereiken. Het metersporige voertuig werd in 1951 gebouwd door SWP Pratteln en BBC voor de Zwitserse Birsigtalbahn Basel-Rodersdorf (later BLT). In 1988 werd het voertuig overgenomen door Stern&Hafferl in Oostenrijk en grondig gereviseerd bij Bombardier in Wenen. Wie de ET 26111 nog in actie wil zien zal zich moeten haasten want Stern&Hafferl heeft voor deze lijn nieuw materieel besteld van het type Vossloh Tramlink V30m. De drie wagens ET 23129 – 23131 zouden nog voor het einde van dit jaar in dienst komen. De ET 26111 zou daarna te koop worden aangeboden.

Foto: William Boeckx.

Foto achterpagina boven: De NMBS zou al het historisch materieel willen verzamelen te Brugge. De 2 blauwe locs 5180 en 5186, die uiteindelijk nooit in Italië zijn terecht gekomen en al jaren op Antwerpen Noord in een doodspoor stonden, zijn op 11 januari overgebracht naar het Brugse. Zij zullen daar dienen als onderdelenreserve om museumlocomotief 5166 rijvaardig te houden.

Foto: Eddy Goens

Foto achterpagina onder: Op 3 maart 2016 kwam de DE6306 van Crossrail doorheen Sint-Niklaas met de vaste Hupacdienst tussen (Ludwigshafen -) Antwerpen Noord Bundel B3 en Zeebrugge Ramskapelle. De aandachtige kijker merkt op hoe schoon deze class 66 voor de dag komt. Nog niet zo heel lang geleden kreeg deze class 66 ETCS ingebouwd, een veiligheidssysteem dat iedere machine aan boord dient te hebben tegen het einde van dit jaar. Meteen kreeg zij ook een wasbeurt en tussentijdse revisie.

Foto: Stephen Van den Brande.

SPOORNIEUWS

Exploitatie

Railpromo Austria Express/Treski

Een primeur voor een NMBS-loc is de inzet van een loc reeks 28 of de Traxx 186 voor de skitrein Austria Express/Treski over de gehele reisweg vanaf Brussel-Zuid tot het eindstation Landeck-Zams in Oostenrijk. De reisweg loopt via Nederland en Duitsland en het Oostenrijkse grensstation Kufstein naar Landeck, een afstand van meer dan 1000 km. In Wörgl wordt de trein gesplitst. Het gedeelte van Wörgl naar Zell am See en Bischofshofen wordt door een andere operator gereden.

Deze skitrein rijdt voor het Nederlandse RAIL-PROMO en de NMBS is de operator die de trein van tractie voorziet op het langste deel van het traject. Plaatsen kunnen ook bij de NMBS geboekt worden. In Nederland wordt gestopt in Roosendaal, Rotterdam, Utrecht, 's Hertogenbosch en Venlo. In België is dit in Brussel-Zuid en Antwerpen-Berchem.

Deze trein is samengesteld uit Belgische I6-rijtuigen plus een barriertuig en lig- of slaaprijtuigen die toebehoren aan de Slovaakse verhuurfirma Wagon Service Bratislava (WSBA). Dit zijn vroegere Duitse ligrijtuigen van de DB van het type Bcmh. RAIL-PROMO bezit zelf twee eigen barriertuigen afkomstig van de SNCF.

De Treski rijdt 13 maal heen tussen 18 december 2015 en 11 maart 2016 en terug vanaf 27 december 2015 tot 20 maart 2016. De eerste maal keerde hij leeg terug naar België om de reis van 25 december 2015 te verzorgen. Ook de laatste maal rijdt de trein leeg van België naar Oostenrijk om dan de laatste terugrit met passagiers te verzorgen op 20 maart. In feite gebeuren er dus in totaal 14 H&T ritten. Met vertrek op vrijdag vanuit Brussel komt de trein op zaterdagmorgen in Oostenrijk aan. Diezelfde zaterdag keert hij terug naar Nederland en België.

Er is een vrij grote belangstelling voor deze treinen. Na de jaarwisseling stond de teller al op 8000 reservaties wat neerkomt op gemiddeld 615 reizigers (H&T?).

De trein rijdt bij de heenreis via lijnen 27, 27A en 12. Bij de terugreis rijdt hij niet over lijn 27A daar hij in Berchem op spoor 5 komt. In Brussel-Zuid komt hij normaal op spoor 3 aan.

Observaties van onze kant brachten aan het licht dat er bij de terugkeer vertragingen tussen 10 à 30 minuten waren. Niet zo heel erg na een rit van 1000 km. Helaas noteerden we ook al 35 minuten vertraging bij het vertrek uit Brussel. Normaal vertrekuren in Brussel om 17.47 met voorziene aankomst in Berchem om 18.27. De week daarop stond onze correspondent met hoog gespannen verwachting in Kontich de doortocht van de trein op te wachten. Rond 18.50 sloeg de honger ongenadig toe en gaf hij het op. Dus al bij al kunnen we wel stellen dat deze trein vertraginggevoelig is. Van de 8 geobserveerde treinen (4 per richting), passeerde er geen enkele op tijd, dus ook niet deze die vanuit het beginstation Brussel-Zuid moesten vertrekken.

S-Net

Wat de verbindingen van het Brusselse S – Net betreft moeten we vermelden dat het in een aantal gevallen gaat over verschillende treinen op (overlappende) lijnen of lijngedeeltes. De S1 rijdt tussen Mechelen via Brussel naar Nivelles en heeft op werkdagen twee aparte diensten per uur. Eén rijdt vanaf Antwerpen naar Brussel en Nivelles en de tweede in de daluren slechts tussen Antwerpen en Brussel. In de spitsuren doet hij het hele traject tot Nivelles. In de weekends zijn het dan weer twee aparte diensten. Eén tussen Antwerpen en Brussel-Zuid en de tweede tussen Brussel-Noord en Nivelles. Op zijn minst kunnen we stellen dat overzichtelijkheid weer erg ver te zoeken is. Ook de vooropgestelde perimeter van 30 km rond Brussel wordt bij enkele verbindingen overschreden. Een beetje opzoekwerk leert ons dat de spoorafstand tussen Brussel-Noord en Antwerpen 44 km bedraagt. Eigenlijk heet de L-trein nu S-trein en verandert er nagenoeg niets aan de dienst op zich.

Nieuwe S - stopplaatsen

Met het ingaan van de nieuwe dienstregeling van 13 december 2015 werden er in het Brusselse twee nieuwe stopplaatsen geopend. **Turn & Taxis** ligt op de Westeringlijn 28, nagenoeg op dezelfde plaats van de vroegere stopplaats Pannenhuis. Aan de andere zijde ligt ook de metrohalte met dezelfde naam. De treinstopplaats werd in 1984 gesloten.

Mouterij is de naam voor de nieuwe stopplaats op lijn 161 en ligt tussen het station Brussel-Luxemburg en Etterbeek. Ze ligt bij de MIVB haltes van tramlijn 81 en buslijn 95 en op 500m van het Flageyplein.

Lijn 15

Op dezelfde datum werd het 21 km lange vak tussen Herentals en Mol elektrisch in dienst genomen. Sinds dan rijden er op werkdagen Desirotreinstellen tussen Antwerpen en Mol. In vergelijking met de dieselmotorstellen is er een tijdwinst van 3 minuten. In het weekend rijden deze L-treinen niet. Heel de week blijven de diesels reeks 41 de dienst uitmaken op de IC-treinen tussen Antwerpen – Mol en Hasselt / Hamont. Op werkdagen worden er 's morgens twee P-treinen van Mol naar Brussel-Zuid en 's avonds één terug, elektrisch gereden. Voorheen reed er telkens maar één trein tussen Herentals en Brussel. Samen met een nieuw tractiestation in Mol heeft deze 21 km lange elektrificatie 24 miljoen euro gekost.

Als gevolg van deze elektrificatie zijn er 3 dieselmotorstellen van Hasselt verplaatst naar Merelbeke en 9 naar Charleroi. Raar, maar waar, daar gebruikt men deze stellen op de geëlektrificeerde lijnen 130A naar Erquennes, de 8 P-treinen op lijn 144 Gembloux – Jemeppe-sur-Sambre en de L- en P-treinen naar Luttre. Enkele jaren geleden werden de diesels in Stockem al afgelost door de Desiro's op de lijnen 165, 166 en 167. Charleroi beschikt nu over liefst 19 stellen i.p.v. 10 voor lijn 132, rijkelijk veel dus. Merelbeke gebruikt ze op lijnen 58, 82, 86 en 122. Van oorspronkelijk 96 stellen zijn er nog altijd 94 actief.

Schuman tunnel

De voor 13 december aangekondigde opening van de nieuwe Schuman – Kunst–Wettunnel is uitgesteld. Door de verhoogde terreurdreiging in België konden de wettelijk voorziene evacuatieoefeningen niet doorgaan. Men had nochtans wel iets speciaals bedacht.

De opening moest plaats hebben in de nacht van zaterdag 12 op zondag 13 december 2015, exact om 24.00 of 00.00 zo u wenst. Het zou dan wel de eerste maal geweest zijn dat de prominenten hun slaap moesten missen. Behoudens andere moeilijkheden wordt het nu wachten tot 9 april 2016. Tot zover de officiële versie.

Er duiken inmiddels al verhalen op dat de twee verschillende aannemers, overigens zoals voorzien in het bestek, een verschillend procedé voor de plaatsing van de sporen gebruikten. En die blijken niet voor de volle 100% op elkaar te zijn afgestemd. Tot zover de onofficiële versie.

Omdat de tunnel ook onder de gebouwen van de Europese instellingen loopt, zijn er speciale veiligheidsvoorzieningen getroffen. Over de totale lengte van 1250 m hangen er 92 bewakingscamera's en worden alle treinen door middel van een uniek systeem permanent gedetecteerd. Alles wordt door operatoren permanent gemonitord op controleschermen. Indien noodzakelijk kunnen zij onmiddellijk de noodprocedures opstarten.

De tunnel werd speciaal gebouwd en verstevigd. Er werd 82.000 m³ beton gebruikt. Om de trillingen en het lawaai van de treinen te dempen werden er tussen de sporen speciale dempingsblokken geplaatst. In de tunnel zijn er op vijf plaatsen nooduitgangen voorzien.

Terreurdreiging

Sinds november 2015 heerst er een verhoogde terreurdreiging in België. Naast de inzet van gewapende militairen in het stadsbeeld gebeuren er verscherpte veiligheidscontroles door de politie en de bewakingsdienst Securail van de NMBS in trein- en metrostations.

In de stations waar de Thalys en TGV halt houden worden de perrons gedeeltelijk afgesloten en worden de reizigers op biljet en identiteit gecontroleerd. In Brussel-Zuid zijn dit perrons 3 tot 6. Al van bij de start in 1994 van de Eurostardienst naar London kon men enkel via de speciale terminal naar de perrons 1 en 2.

In Antwerpen-Centraal werden de perrons 23 en 24 ter hoogte van de scheiding tussen de A- en B-zones met hekken echt afgesloten. De toegang langs de kant van het Kievitplein is afgesloten. Reizigers hebben dus enkel nog toegang tot deze perrons langs de A-kant, de kant van het Koningin Astridplein en de Zoo.

Bij vertrek van een HST doen de veiligheidsagenten van Securail nog een controle bij de reizigers. De Thalys uit Amsterdam komt normaal langs spoor 22 en dit is niet afgesloten maar er vindt wel extra controle plaats.

Eenzelfde scenario geldt voor Liège-Guillemins met het

perron tussen de sporen 2 en 3. Dit is gedeeltelijk afgesloten langs de kant Verviers.

In zeven stations komen er (extra) veiligheidscamera's en scanners, vooral daar waar de internationale treinen stoppen. Dit zijn Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Brussel-Noord en Brussel-Schuman. De andere komen in Antwerpen-Centraal en Berchem en ook nog in Liège-Guillemins.

Goederen

Lanaken

Eindelijk is er op de Railport terminal op lijn 20 in Lanaken opnieuw treinbeweging te bespeuren. In het najaar van 2015 zijn er enkele treinen beladen met fijn zilverzand uit Maasmechelen vertrokken richting Roemenië.

Het vervoer gebeurde met Tsjechische wagens van het Tams-type waarvan de vloer met plasticfolie werd bedekt en de wanden met PUR-schuim werden afgespoten. Dit moet verliezen beperken en de zuiverheid van het vervoerde zand garanderen. Deze transporten werden door Captrain uitgevoerd.

Het was al van 2011 geleden dat er nog een trein van de terminal gebruik maakte. Officieel was de terminal toen nog niet open en werd er dan maar met veel "show" een treintje voorgereden met enkele containerwagens. Hopelijk volgen er na 4 jaar van stilte nog meer treinen met zand of containers, waarvoor de terminal eigenlijk bedoeld is.

De terminal is enkel te bereiken vanuit het Nederlandse Maastricht waarbij het spoor en de bedding werden vernieuwd met de financiële steun van de Provincie Limburg, de Vlaamse regering en de EU. Het andere lijngedeelte in de richting van Hasselt is buiten dienst en al rijkelijk overgroeid met bomen en struiken. Ter hoogte van de overwegen en aan de vertakking Beverst met lijn 34, zijn de sporen al opgebroken.

Trilogiport

Op 13 november 2015 werd door Koning Filip een nieuwe logistieke zone in Hermalle-sous-Argenteau, tussen Liège en Visé ingehuldigd. Zij kreeg de naam TRILOGIPORT op een terrein van 100 ha en ligt tussen het Albertkanaal en de Maas.

Om deze terminal per spoor bereikbaar te maken werd de bestaande industriële spoorlijn 214 Bressoux – Chertal verlengd. Op de site komt ook een nieuwe containerterminal. Bovendien ligt de site niet zo erg ver van Maastricht en Lanaken (zie hierboven).

Los hiervan heeft het staalbedrijf Arcelor-Mital in Chertal, een aantal ondertussen werkloze "gietvat-" of "torpedowagens" per vrachtwagen overgebracht naar haar site in Polen. Andere exemplaren staan te koop. Zij werden gebruikt voor het overbrengen van vloeibaar staal van de hoogovens bij Seraing naar de koudwalserij in Chertal.

Sinds februari 2016 is het papiertransport van Captrain tussen de Waaslandhaven en Dortmund gestopt. Het ScandFibreRail11 project had een looptijd van 5 jaar en werd niet verlengd. De trafiek zal allicht terecht komen in het UC netwerk van DB-Schenker, een andere partner van het grotere ScandFibreRail-netwerk.

Op 3 december 2015 kwam de 6603 doorheen Zwijndrecht met een relatief kort uitgevallen trein. De lengte van deze trein was dan ook vaak heel wisselend.



Sinds kort zijn quasi alle 77'ers uit park gehaald. Een deel is o.a. naar Infrabel gegaan, een ander deel is terug geactiveerd bij B Logistics. Zo ook de 7813 en 7820 die op 29 februari 2016 in de weer waren met een kort uitgevallen Waaslandhavenpendel tussen rechter- en linkeroever.

De modelbouwer hoeft niet diep in de portemonnee te tasten om deze trein na te bootsen op de modelbaan.



Een trein die dreigt te verdwijnen van de Belgische sporen is de loodertstrein van Rurtalbahn/Trainsport. Jarenlang werd deze beladen op Antwerpen DS Groenland (voordien op Antwerpen DS Lillo). Er zijn nu concrete plannen om deze te gaan beladen in Vlissingen. Deze trein zal dan via grensovergang Venlo naar Stolberg rijden.

Op 15 februari 2016 zien we de V267 rond het middaguur met een beladen loodertstrein langs het vliegveld in Deurne rijden op weg naar Aachen en Stolberg.

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



Materieel

Loc 1305

Op 14 januari 2016 heeft E-loc 1305 van B Logistics op een overweg in het Franse Beuveille, niet ver van de Belgische grens in de omgeving van Longuyon en Longwy, een frontale aanrijding gehad met een zware vrachtwagen. De loc boorde zich in de zijkant van de vrachtwagen. De goederentrein met huifwagens voor het vervoer van coils ontspoorde vrijwel geheel.

Over lange afstand werden de sporen vervormd en werd de bovenleiding vernield. Gelet op de ernstige beschadiging van de loc, is deze rijp voor afvoer naar het sloopbedrijf ECORE in Aubagne, op amper 20 km van de plaats van het ongeval.

Longuyon en Beuveille liggen op de Noord-Franse spooras van Lille via Charleville-Mézières naar Thionville en Metz. Enkele kilometer voor Thionville is er een vertakking richting Metz. Ze is via lijn 165/2 verbonden met de Belgische Athus-Meuse lijn.

Voor de komst van de Eurostar en de TGV-Est (naar Strasbourg) reden de rechtstreekse treinen vanaf Calais en Lille over deze lijn naar Basel in Zwitserland.

Loc 2121

E-loc 2121 is de eerste loc van deze reeks die naar het sloopbedrijf Keyser in Courcelles bij Charleroi werd gebracht. Hij werd daarvoor al ontdaan van sommige onderdelen die naast zijn reeksgenoten ook kunnen gebruikt worden voor locomotieven van de reeks 27. Deze reeksen werden tussen 1984 en 1987 door het toenmalige BN in Nivelles geleverd. Er werden in totaal 60 stuks gebouwd met een vermogen van 3310 KW of 4250 PK en kunnen een snelheid van 160 km/uur behalen. Er zijn al andere 21-ers buiten dienst gesteld. Zij kunnen ook niet meer in de trek- en duwtreinen met M4 of M5 stuurstandrijtuigen gebruikt worden.

De stuurstanden van deze rijtuigen zijn nu omgebouwd om met multiplexage te rijden. De locs reeks 21 kunnen wel nog gebruikt worden voor gewone gesleepte treinen en eventueel ook in de goederendienst.

Reeks 57

B Logistics beëindigde in december 2015 de huur van de vijf diesellocomotieven van de reeks 57. De locs van het type G 2000-3 van Vossloh werden sinds 2008 gehuurd. In de loop der jaren werd regelmatig gewisseld. Bij de NMBS kregen ze nummers 5701 tot 5710. Volgens de NMBS waren ze niet erg betrouwbaar en doken er regelmatig problemen op. Andere operatoren gebruiken dezelfde locs nog wel op het Belgische spoorwegnet.

Ze werden dikwijls gebruikt in grensoverschrijdende treinen naar het noorden van Frankrijk. Deze diensten worden nu elektrisch gereden met locs reeks 13. In Frankrijk neemt een loc reeks BB75000 van het filiaal OSR-France de treinen over tot de eindbestemming.

M7 rijtuigen

De NMBS heeft op 18 december 2015 bij het consortium ALSTOM - BOMBARDIER een bestelling geplaatst voor 445 nieuwe M7 dubbeldeksstellen.

De bestelling heeft een waarde van 1,3 miljard euro. Daarvan gaat ongeveer 787 miljoen euro naar Bombardier en 471 miljoen euro naar Alstom. Er is bovendien een optie op nog eens 917 rijtuigen. Hiermee zou het totaal op 1362 komen. Dit laatste gegeven zal afhangen van de evolutie van het reizigersverkeer gedurende de volgende jaren.

Zoals het een dubbeldekker betaamt, zullen de rijtuigen twee niveaus hebben. Eén gedeelte wordt motorwagen en krijgt ook een stuurpost. De eerste schijf bestaat uit 90 aangedreven Bmx rijtuigen, 65 multifunctionele Bdx rijtuigen met stuurpost en 290 rijtuigen B en AB.

De fabriek van Bombardier in Brugge bouwt de 65 multifunctionele stuurstandrijtuigen. Net over de grens, in Valenciennes, worden de 90 gemotoriseerde koprijtuigen gebouwd. Alstom zal ook het ETCS2 ontwikkelen. De productie zal in de Alstom vestiging in Charleroi gebeuren (vroeger ACEC). Deze nieuwe rijtuigen zullen tussen 2018 en 2021 geleverd worden.

Als alle opties ingelost worden en er effectief 1362 M7 rijtuigen gebouwd worden zal dit 145000 zitplaatsen opleveren. De totale waarde komt dan op 3,3 miljard, waarvan 2,1 miljard euro voor Bombardier en 1,2 miljard euro voor Alstom.

(Deze bestelling staat garant voor het voortbestaan van de Bombardier vestiging in Brugge. Kortelings raakte bekend dat Bombardier wereldwijd de volgende jaren enkele duizenden arbeiders gaat laten afvloeien, voorlopig (?) nog niet in ons land).

Deense Neuzen

De overspanningspieken tot 60000V die zich op lijn 94 in het voorjaar van 2015 voordeden onder het Franse 25000V en de elektronische apparatuur van een aantal AM 96 (Reeks 441 tot 490) beschadigden, doen zich nu ook voor op het 25000V gedeelte van lijn 75 tussen Lille en de Belgische grens bij Mouscron.

Reizigers voor Lille moeten in Kortrijk overstappen op een pendeltrein. De hele trein rijdt nu wel verder naar Poperinge.

De SNCF kan zich nu niet meer beroepen op het feit dat de fouten zich enkel voordeden op Belgisch grondgebied, aangezien de SNCF zelf zorgt voor de voeding op het korte Belgische gedeelte. Na het inbouwen van een overspanningbeveiliging vorig jaar leek het er op dat het probleem was opgelost.

Volgens een mededeling aan de reizigers zoeken SNCF en Infrabel samen naar een permanente oplossing die helaas enkele weken zou duren maar inmiddels al enkele maanden duurt.

AM 843

Vierledig motorstel 843, dat al meer dan een jaar geleden in de CW Mechelen was binnengegaan voor een grondige vernieuwing, werd half januari 2016 opnieuw in dienst genomen. Amper enkele dagen later werd het pas gerenoveerde stel al door graffitispuiters van een extra verflaag voorzien.

Een persbericht brengt het volgende: De NMBS heeft nog maar weinig plezier beleefd aan het vernieuwde treinstel dat sinds 17 januari wordt ingezet op de treinverbinding Turnhout – Brussel – Binche. Nog voor de eerste rit moest de spoorwegmaatschappij al graffiti verwijderen van het pas gerenoveerde stel. Na een halve dag werd de "Varkensneus" alweer uit dienst genomen omdat de nieuwe automatische deuren haperden. Sinds 20 januari rijdt de varkensneus weer op het traject maar is het treinstel alweer met graffiti besmeurd.

Infrastructuur

Gent

In Gent Sint-Pieters is rond de jaarwisseling het totaal vernieuwde perron voor spoor 10 opnieuw in gebruik genomen.

Dit is theoretisch het doorgaande spoor van lijn 50A richting Brussel. Momenteel wordt het feitelijk als nevenspoor gebruikt doordat het langs de kant Brugge slechts voorlopig werd aangesloten. Aan hetzelfde perron op spoor 9 wordt nog gewerkt en is het perron nog voor de helft afgesloten. Spoor 10 had volgens planning al midden 2015 in dienst moeten komen.

Rupelbrug

In 2015 was de draaibrug over de Rupel in Boom op spoorlijn 52 verscheidene keren buiten dienst voor het treinverkeer. De reden was telkens de extreem hoge waterstand in de rivier.

Wanneer men de brug voor de treinen zou openstellen, zou het water tegen de onderzijde van de brug komen en eventueel landinwaarts voor overstromingen zorgen. Telkens wanneer dit gebeurt, worden er vervangingsbussen ingezet tussen Boom en Puurs.

TBL1+

Vanaf december 2016 moeten ook alle diesel- en elektrische locomotieven van privé-operatoren verplicht zijn uitgerust met één van de beveiligingssystemen TBL1+ en/of ETCS1 om op het net van Infrabel te mogen rijden. Oorspronkelijk was december 2015 vooropgesteld maar nu komt er dus een jaar uitstel.

Ondertussen heeft Infrabel overal in het land het automatische stopsysteem TBL1+ geïnstalleerd, aldus haar CEO. Op het ogenblik van het ongeval in Buizingen in 2010 dat de aanleiding werd voor de versnelde installatie, was nog slechts 24% van het spoornet hiermee uitgerust.

Museumnieuws

CF3F

De Chemin de Fer des 3 Frontières (CF3F) die gevestigd is in het station van Hombourg is haar spoor aansluiting kwijt. Zij baatte een 2,5 km lang stuk spoor uit tussen Hombourg tot aan de vorming van Montzen, op ex-lijn 38 (Chenée – Montzen/Gemmenich). Infrabel brak vorig jaar de aansluiting, op 300 meter na, grotendeels op. Enkel aan het station van Hombourg lag nog spoor. Het gemeentebestuur wil daar graag een fietspad aanleggen en op een zekere dag begon een aannemer ook die sporen uit te breken. Na heel wat gegalaver tussen de politie, de burgemeester van Plombières en de mensen van CF3F werden de werken stilgelegd en loopt er een rechtszaak.

Motorwagen 4603

De autorail 4603 die al sinds 1999 stond opgesteld op een stuk spoor aan het seinhuis B 20 van Charleroi-Sud werd op 28 december 2015 per vrachtwagen overgebracht naar het Stoomcentrum Maldegem. Na 15 jaar in weer en wind verloor hij stilaan zijn frisse rood en gele kleur en vertoonde meer en meer roest.

De 4603 maakte deel uit van een reeks van twintig vierassige motorwagens die in 1952 door Raghenon in Mechelen gebouwd werden. Ze mochten 80 km/uur rijden. In de eerste jaren reden ze ook in Vlaanderen maar hun terrein lag vooral bij de stoptreindiensten rond Charleroi en Mons. Hun onderhoudswerkplaats was Ath. Ook de werkplaats van Haine-Saint-Pierre herbergde in de eerste jaren enkele exemplaren.

Bij de invoering van het beruchte IC/IR plan in 1984 verdwenen ze uit het spoorweglandschap. Tussen 1985 en 1999 stond op dezelfde plaats stoomlok 41.195 opgesteld. Bij de komst van de 4603 ging ook deze loc naar Maldegem. Hier wacht hij geduldig op een opknopbeurt.

Rangeerloc 8051

Bij cateringbedrijf Frans Bevers in Oostmalle staat sinds 3 november 2015 dieselrangeerlok 8051. TSP werd gevraagd om voor een loc van de reeks 80 te willen zorgen. Deze werd vanuit de werkplaats Schaarbeek overgebracht en TSP verzorgde het schilderwerk. De 8051 werd in 1963 door BN in de fabriek in Nivelles gebouwd. Zijn oorspronkelijk nummer was 260.051. Tot zijn schrapping in 2003 was zijn inzetgebied de onderhoudswerkplaats van Schaarbeek. In 2006 werd hij verkocht aan RAILS ET TRACTION in Raeren in Duitstalig België maar ging daarna terug naar TSP.

Sinds 2013 staat op hetzelfde terrein al de stoomlok 26.102. Eigenlijk was dat de Poolse Ty 2-7173 die werd overgenomen van een Engelse museumlijn en werd omgetoverd tot de fictieve 26.102.

De nieuwe eigenaar is niet enkel een fervent verzamelaar op schaal 1/1 maar bezit bovendien één van de grootste Märklinverzamelingen ter wereld.

DE LIJN

Algemeen

2016, een zilveren jubileumjaar

De Vlaamse Vervoermaatschappij, gekend onder haar commerciële naam De Lijn, viert dit jaar haar 25-jarig bestaan. Immers, per 1 januari 1991 werden de Vlaamse tak van de NMVB, de Antwerpse MIVA en de Gentse MIVG samengevoegd tot één Vlaamse OV-maatschappij.

Ter gelegenheid van deze zilveren verjaardag stelde De Lijn al een feestlogo voor dat we vermoedelijk in de loop van dit jaar wel vaker zullen zien opduiken. Uitkijken daarnaar, dus!

Tarieven

Op 1 februari 2016 werden de tarieven van De Lijn aangepast. Abonnementen en dagpassen werden duurder (*n.v.d.r.: nota bene die vervoerbewijzen voor trouwe klanten*). De prijs van sms-tickets, losse biljetten en rittenkaarten wijzigt niet.

Zelf dienstregelingen afdrukken

Nieuw is dat men voortaan via de website van De Lijn een dienstregeling in pdf-formaat kan downloaden om daarna eventueel af te drukken. Tijdens het downloaden kan men bovendien 4 keuzes maken:

- alleen de gekozen lijn of een volledige lijnenbundel
- alleen deze richting of beide richtingen
- enkel de hoofdhalttes of alle halttes
- enkel deze specifieke dag of per type dag (week zaterdag/zondag).

Een uitgedrukte dienstregeling kan nog steeds zeer handig zijn voor onderweg.

Zwartrijden

We raden het onze lezers toch maar liever niet aan. We willen omwille van de berichtgeving meegeven dat De Lijn voortaan sneller zwartrijders zal beboeten.

Wie voor de tweede keer zijn abonnement vergeet zal twintig euro mogen betalen, de derde en de volgende keren wordt dat telkens vijftig euro. Wie vergeet zijn MOBIB-kaart correct te registreren bij het opstappen, kan dezelfde boetes verwachten. Immers, enkel wanneer u met een MOBIB-kaart een groen vinkje krijgt van de ontwaarder, bent u in orde met uw vervoerbewijs.

En dat er wel degelijk gecontroleerd wordt, bewees alvast een grootschalige controleactie tegen zwartrijders op 10 maart in station Diamant waar er heel wat reizigers betrappt werden zonder geldig vervoersbewijs op zak.

Afstapapp

Een nieuwe toepassing voor smartphones waarschuwt u tijdig wanneer u moet afstappen. Gedaan met halttes tellen om dan vast te stellen dat u toch een kilometer te ver gereden bent. Handig voor de moderne digitale mens.

Antwerpen

Rollend materieel

Bus

Sinds eind vorig jaar komen de hybride bussen van het type VDL Citea SLF120 Hybrid uit de reeks 5858-5977 in dienst in Antwerpen Stad. Enkele A300-en verschuiven daarmee naar de regio Mechelen zoals de 4381-4383, 4385, 4386 en 4391.

Tram PCC1

De fotografen kunnen zich best haasten want met de instroom van de korte Flexity2's™ wordt de levensverwachting van de PCC1's, de Platkoppen, onzeker. Momenteel staan slechts 3 wagens definitief te wachten op de sloper: 7021, 7027 en 7050. Na de hevige tram-tram aanrijding op 28 februari 2016 tussen de 7014 en 7040 (andere bronnen vermelden 7046) zou de 7037, die technisch buiten dienst stond maar nog intact, een minimale opknopbeurt krijgen.

Werken in Antwerpen

Er staan opnieuw grootse werken op stapel in Antwerpen. De komende jaren investeren de Stad, het Vlaamse Gewest en De Lijn in de uitbreiding van tramlijnen in Antwerpen en de heraanleg van de Noorderleien, de Franklin Rooseveltplaats en het "Operaplein" (*n.v.d.r.: wat heden ten dage niet bestaat onder die naam*). Op dinsdag 1 maart werd het startschot gegeven voor de heraanleg van de Frankrijklei met de open helling voor de tram en de parking onder het "plein" vóór het Operagebouw. Ook startten de eerste werken voor de aanleg van de trambedding op de Noorderlaan. In mei start de heraanleg van de Rijnkaai en na de zomer volgt de aanleg van de tramsporen in de Londenstraat.

De openingsdata werden als volgt vastgelegd:

Maart 2017: lijn 6 over de Noorderlaan naar het eindpunt P+R Havana.

Mei 2017: lijn 7 naar het Eilandje en het MAS.

Juni 2017: open helling Frankrijklei voor lijn 8.

Zomer 2017: inrit Foorplein voor lijn 10.

2019: tramlijn 1 (reisweg thans nog onduidelijk).

De vermelde data en opleveringstermijnen zijn onder voorbehoud te hanteren. Zij werden uit verschillende media overgenomen. Veelmeer willen ze de amateurs fotografen een richtlijn geven om nog tijdig een bepaalde situatie vast te leggen:

December 2016: afbraak keerlus Metropolis; lijn 6 maakt driehoeksmanoeuvre of keert door PAL.

Juni 2017: geen doorgaand verkeer t.h.v. de Opera; lijnen 12 en 24 rijden naar de Melkmarkt.

Voor wie meer wil weten over deze grote werken kan terecht in het Infopunt Noorderlijn in de "Theaterbuilding" op de Italiëlei of via mail op info@noorderlijn.be of de website slimnaarantwerpen.be.

Meerdere buslijnen hebben ondertussen hun vertrouwde perron gewisseld of halteren thans in de nabijheid van de Franklin Rooseveltplaats, een praktijk die nog meer zal gehanteerd worden naarmate de werken vorderen. Ook het afschaffen van de nu nog bestaande tram- en bushaltes zal onvermijdelijk zijn.

Vooraleer de (lange) Albatros in de reizigersdienst op lijn 15 kon worden ingezet, moesten een aantal perrons langs het traject worden verlengd.

Zeer drastisch gebeurde dit op de Belgiëlei nabij het kruispunt Lange Leemstraat. Hier werden voor de beide richtingen volledig nieuwe perrons aangelegd. Immers, aan de oude perrons zou een Albatros met zijn laatste wagendeel het kruispunt blokkeren! Die nieuwe perrons ontstonden langs de "kant premetro" van het kruispunt.

Twee bomenrijen moesten gerooid worden om de aanleg mogelijk te maken. Dit gebeurde op zondag 13 september 2015 terwijl het tramverkeer op de lijnen 2, 4, 6, 9 en 15 werd omgeleid.



Op 26 september 2015 kregen de beide nieuwe perrons al flink vorm. De lengte bedraagt voortaan vijf PCC-eenheden, dat is ongeveer 75 m.

We kijken richting plantsoen en de ingang van de premetro. Achter ons kruisen de sporen van lijn 4. De 7045 op lijn 6 geeft een indruk van de "immense" lengte van de nieuwe haltes.

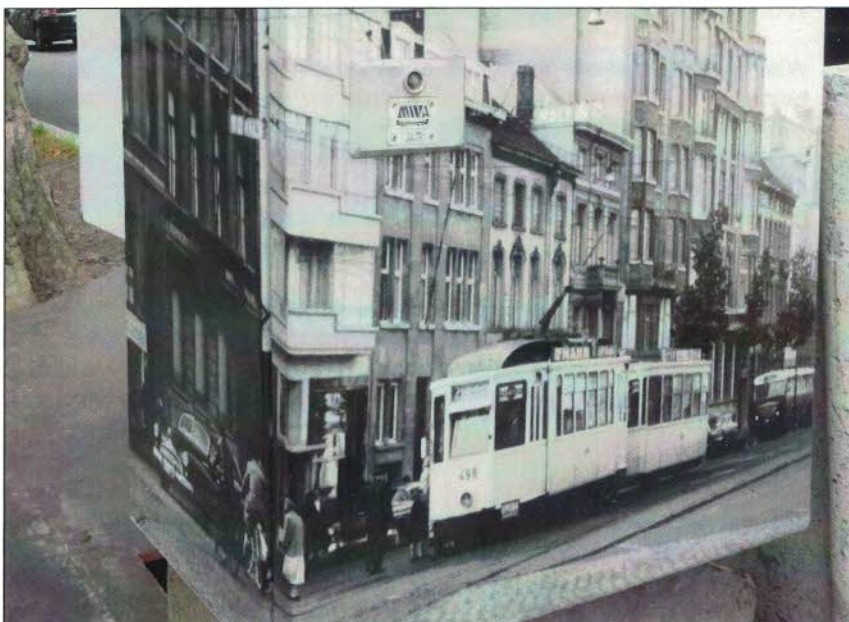
*Inmiddels werden **op** de perrons nieuwe bomen geplant.*



Op de plaats van de voormalige halte richting Harmonie staat een relaaskast van MIVA. Zij werd kunstig bekleefd met een historische foto.

We zien de 498 met een bijwagen op lijn 2 gevolgd door een autobus Büssing aan de toenmalige halte. Het beeld werd gemaakt nabij de hoek van de Belgiëlei en de Mercatorstraat.

De huidige foto dateert van 8 september 2015.





Ondertussen zijn de Albatrossen van de reeks 7301-7310 een vertrouwde verschijning geworden op lijn 15 tussen Boechout en Linkeroever. Dagelijks kun je hier minstens 6 lange Flexity2's™ zien rijden, afgewisseld met Hermelijnen.

De 7306 heeft op 19 februari 2016 zonet de halte van Hof Savelkoul in Mortsel bediend.



Sinds begin februari 2016 worden de nieuwste telgen van de Antwerpse tramvloot ingezet op lijn 10 (Wijnegem – Melkmarkt). De korte Flexity2's™ van de reeks 7311-7338 maken hier thans afwisselend met PCC1's de dienst uit.

De 7321 passeert op 24 februari 2016 de Franklin Rooseveltplaats in de richting van de Melkmarkt. Dit beeld zal over enkele jaren niet meer mogelijk zijn wanneer ook lijn 10 ondergronds gaat.



Vergist u niet maar dit is wel degelijk de deurzijde van een korte Albatros. De 7320 neemt op 24 februari 2016 een pauze aan de eindhalte in Wijnegem Fortveld.

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

Op dinsdag 1 maart 2016 werd het definitieve startschot gegeven voor de werken aan het "Operaplein", de heraanleg van de Franklin Rooseveltplaats en de noordelijke Leien.

"Stilte voor de storm" zouden we deze foto kunnen betitelen.

Ongeveer op deze plaats komen het autoluwe Operaplein en een 15 meter diepe glazen lichtkoker voor het niveau -3 van het te vernieuwen metrostation. AB 4123 wacht zijn vertrektijd af voor het operagebouw. In het midden is nog een oude verluchtingskoker van het premetrostation Opera te herkennen. Antwerpen, Frankrijklei, 24 februari 2016.



Ook de AB's 1329 en 4825 nemen nog even pauze vooraleer ook het gedeelte van de Franklin Rooseveltplaats naast het operagebouw onder handen wordt genomen voor een grondige facelift. 24 februari 2016.



Na de ingebruikname van de tweede toegangshelling van de Reuzenpijp op de Frankrijklei is de kans groot dat lijn 24 als lijnnummer uit het straatbeeld verdwijnt en wordt vervangen door lijn 8.

Met een beetje fotografengeluk heb je meteen vier (!?) wagens van lijn 24 op één foto. De 7135+7104 richting Schoonselhof en het stel 7101+7159 richting Silsburg, kruisen elkaar op de Franklin Rooseveltplaats, 24 februari 2016.



Alle foto's op deze bladzijde: Eddy Cassiers.



Op 20 februari 2016 organiseerde de bekende tramvriend en -fotograaf Luc Koenot in samenwerking met AsVi een bijzondere rondrit met motorwagen S9148 én bijwagen 9309. Er kwamen een 45-tal amateurs, zelfs uit Engeland en Duitsland, op af voor deze prachtig georganiseerde rit.

We zien het authentieke tramstel op de Chaussée de Bruxelles te Charleroi.

Foto: Walter Ceulemans.



Bij de invoering op 1 februari 2017 van de lage-emissiezone in Antwerpenstad (grosso modo het gebied tussen de Ring en de Schelde plus Linkeroever) zullen een aantal oudere bussen daar niet meer mogen rijden. Vervanging door nieuw materieel (maar niet enkel daarom) drong zich nu al op.

Sinds enkele weken komen also op het Antwerpse stadsnet meer en meer nieuwe autobussen van het type VDL Citea SLF120 Hybrid van de reeks 5858-5977 in dienst. Tot nu toe zijn ze het meest te zien op de lijnen 17 en 22 (naar en van Wilrijk).

Op 21 december 2015 passeerde AB 5881 nog het UZA ziekenhuis tijdens een opleidingsrit voor de chauffeurs.

Foto: Luc Couscheir.



Op 26 februari van dit jaar vertrok bus 4.162 op lijn 37 te Muno richting Bouillon. Deze wagen zou precies een week later op 4 maart 2016 te Bertrix verongelukken en buiten dienst gesteld worden.

Foto: Walter Ceulemans.

Algemene Vergadering VeBOV 12/3/2016

De vergadering gaat door in de Perszaal Antwerpen Luchthaven, Luchthavenlei 1, Deurne. Ze begint om 10u.

Er waren 28 aanwezigen; er werden drie volmacht formulieren ingediend, waarvan er slechts één geldig was.

De voorzitter, Eddy Cassiers, begint de vergadering met één minuut stilte voor onze leden die in 2015 zijn overleden.

1. Goedkeuring verslag Algemene Leden Vergadering 2015.

Het verslag van de Algemene Leden Vergadering van 21/02/2015, gepubliceerd in VeBOV-Revue 2015/1, wordt goedgekeurd.

2. Activiteitenverslag en verslag van de secretaris.

De secretaris, Jan Vandecandelaere, overloopt het activiteitenverslag voor 2015:

- tien voorstellingsavonden in Antwerpen (alle maanden behalve juli en augustus);
- 21/02/2015: Algemene Leden Vergadering in Antwerpen + rondrit met een historische autobus langs plaatsen waar vroeger trams, treinen en trolleybussen gereden hebben;
- de voorziene uitstap naar Luxemburg in mei kon niet doorgaan wegens geen antwoord van de betrokken vereniging;
- 10/10/2015: rondrit door Antwerpen met PCC 7002.

VeBOV telt momenteel 207 binnenlandse leden, negen buitenlandse, tien bedrijven (touringcarfirma, De Lijn, NMBS, Koninklijke Bibliotheek,...), drie verenigingen (VlaTAM, MOBOV,...) en twee klanten (BVS en MTUB).

3. Boekhoudkundig verslag 2015.

Ronny Van Hee stelt het boekhoudkundig verslag 2015 voor: er waren in totaal voor € 7.062 aan inkomsten, waarvan € 5.613 aan lidgelden (weliswaar een deel voor 2015 zelf en al een deel voor 2016), € 236 aan verkoop van brochures en € 1.088 voor uitstappen.

De uitgaven bedroegen in totaal € 6.930 waarvan € 860 aan werkingskosten, € 3.627 voor het tijdschrift. De huur van het lokaal kostte € 450 en € 688 ging naar diverse uitgaven, waaronder de accountant.

We realiseerden een boni van € 132.

Eind 2015 bedroeg het totaal op de zichtrekening € 1.158 en op de spaarrekening € 19.061. De twee leden van de Kascommissie, Rudy Van Iseghem en Noël Suys, hebben de rekeningen nagekeken en bevestigden dat deze juist en volledig zijn.

De twee leden van de kascommissie bekrachtigen formeel het boekhoudkundig verslag voor 2015.

4. Begroting 2016

Ronny Van Hee stelt de begroting 2016 voor een totaal van € 7.840 voor. Aan de inkomstzijde voorzien we € 5.600 aan lidgelden, € 240 voor de losse verkoop van VeBOV-Revue en € 2.000 voor de uitstappen.

Voor wat de uitgaven betreft, voorzien we € 900 aan werkingskosten, € 450 aan huur. Voor het tijdschrift rekenen we op € 3.650, voor de uitstappen € 1.700 en € 610 aan diversen in de veronderstelling dat alles in de lijn van de vorige jaren blijft. Dit alles levert een boni op van € 530.

Daardoor kan het bedrag van het lidgeld voor 2017 gehandhaafd blijven op € 23 voor de binnenlandse en € 27 voor de in het buitenland wonende leden.

De begroting wordt goedgekeurd.

5. VeBOV-Revue: stand van zaken.

We zijn momenteel aan de derde jaargang bezig van VeBOV-Revue. Momenteel is het nog te bolwerken, mits de gegevens dat de redacteurs geen professionele journalisten zijn en het moeten doen met de informatie die ze krijgen. Dat is ook

de reden van het overwicht aan Antwerps nieuws.

Eddy Goens en Jan Vandecandelaere hebben de website en de facebookpagina aangemaakt waarmee tevens wordt gemikt op een jonger publiek. Bedoeling is om ook proactief te werken en mensen die regelmatig de facebookpagina bezoeken te vragen of ze interesse hebben om aan te sluiten.

6. Autobus Brossel 2975.

De ontruiming van de tunnel in Liège is momenteel niet meer zo acuut als enkele jaren geleden. Zoals ook reeds gesteld tijdens de Algemene Leden Vergadering van 2015, beschikt VeBOV over geen enkel document dat bewijst dat de bus van de vereniging is. We zullen nakijken in de archieven of er ergens een kasverrichting van terug te vinden is of een vermelding in het verslag van een vorige Algemene Leden Vergadering.

7. Verkiezing nieuw bestuur en kascommissie.

De vergadering bevestigt het vrijwillig ontslag van Mark Lekens als bestuurslid.

De nieuwe bestuursploeg die wordt verkozen bij geheime stemming, bestaat uit de vijf uittredende bestuursleden wier mandaat hernieuwd wordt – Eddy Cassiers, Eddy Goens, Stefaan Pittomvils, Jan Vandecandelaere en Ronny Van Hee – en twee nieuwe leden, William Boeckx en Kevin Van der Schouw.

De nieuwe kascommissie bestaat uit Leo Jacobs en Noël Suys; Luc Couscheir is reservelid.

8 Voorziene activiteiten in 2016.

- 12/03/2016: rondrit met de museumtrams 6451 en 7386 door Antwerpen;
- 14/05/2016: uitstap naar Saint-Ghislain (spoorwegmuseum) en Valenciennes (trambedrijf);
- Om de veertigste verjaardag van VeBOV te vieren zal een extra brochure worden gepubliceerd. De leden worden verzocht om foto's en dia's over te maken van o.a. de voorbije activiteiten.

9. Rondvraag.

Erik Heylen stelt de vraag of we een betere toenadering kunnen verzekeren met VlaTAM. Verschillende VeBOV-leden zijn ook aangesloten bij VlaTAM. Het museum is een betere locatie om de maandelijkse vergaderingen te houden.

Er was in 2015 al een vraag gekomen van VlaTAM om samen te werken, maar het probleem is dat die vereniging momenteel nog geen nieuw bestuur heeft en ze voorlopig dus ook geen rechtsgeldige beslissingen kan nemen. Eens dat geregeld is, is een samenwerking wel mogelijk. Het kan echter geen fusie worden wegens de verschillende doelstellingen van beide verenigingen. Voor wat het gebruik van het lokaal betreft, is ook het akkoord van De Lijn nodig.

Op vraag van Luc Couscheir zullen de leden voortaan het uitgebreid verslag van de Algemene Leden Vergadering met de slides op papier toegestuurd krijgen. De publicatie van het verslag in VeBOV-Revue alleen is te summier.

Walter Weyts heeft een brief geschreven met een aantal opmerkingen over de vorm van de Algemene Leden Vergadering, het tijdschrift (te veel Antwerps nieuws) en de samenwerking met MOBOV (is niet het doel van VeBOV). Er zal rekening worden gehouden met de formele opmerkingen.

Erik Heylen dringt erop aan om, wanneer een bepaalde voorstelling in het ledenblad wordt aangekondigd, daar op de maandelijkse bijeenkomst daadwerkelijk mee te beginnen en een voorprogramma expliciet in de kalender te vermelden.



Foto's: Freddy Geens

MoboVaria

De modelbaan van Roger Vissers

In de vorige afleveringen van de beschrijving van de grote halfnulmodelbaan van Roger Vissers werd de aandacht gevestigd op de stationsites van Zichem en Scherpenheuvel, zoals die door Roger werden uitgebeeld. Nu past het van een beeld te geven van de baan in zijn geheel en de andere taferelen die er op uitgebeeld werden.

De foto bovenaan werd genomen vanaf de toegangsdeur van de zolderruimte. Vooraan zien we de inrit van het hoofdstation met op de achtergrond de prachtige viereendeelbrug (zie ook bladzijde 17). Achteraan op de foto zie je nog het emplacement van 'Zichem', en helemaal rechts achteraan dat van 'Scherpenheuvel'.

Het stationsgebouw, op de foto in het midden, is een vrije interpretatie van het station van Brugge.

Het 'Bw', op de foto onderaan, achter de perronsporen is dan eerder Oost-Belgisch geïnspireerd, zeg maar Welkenraedt.

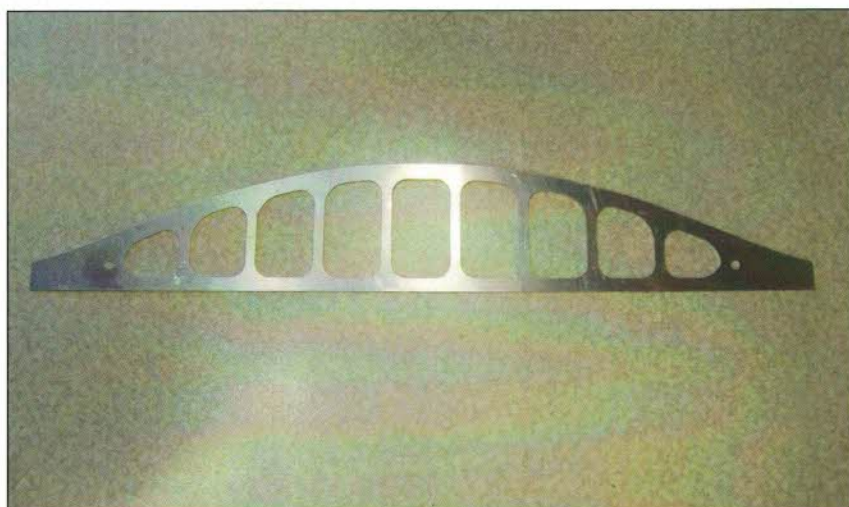
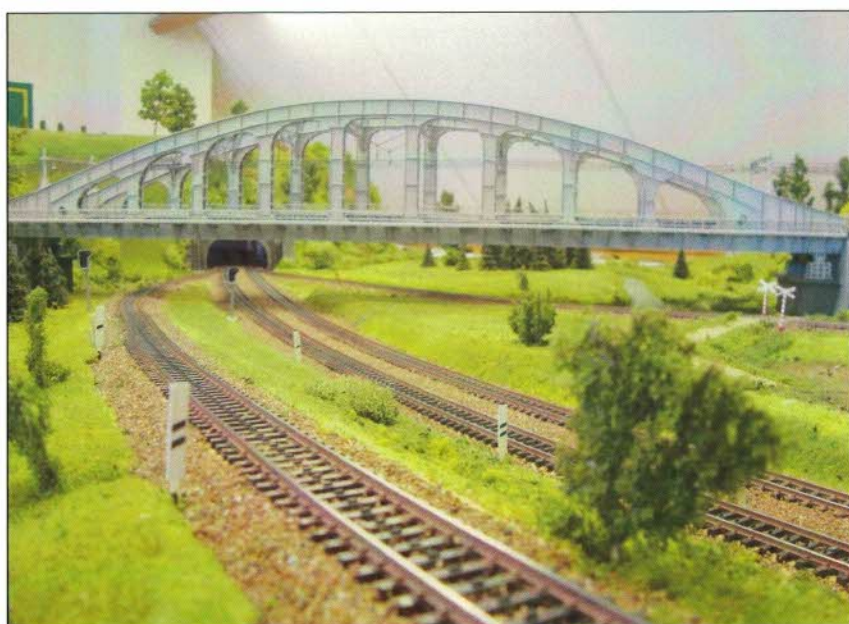
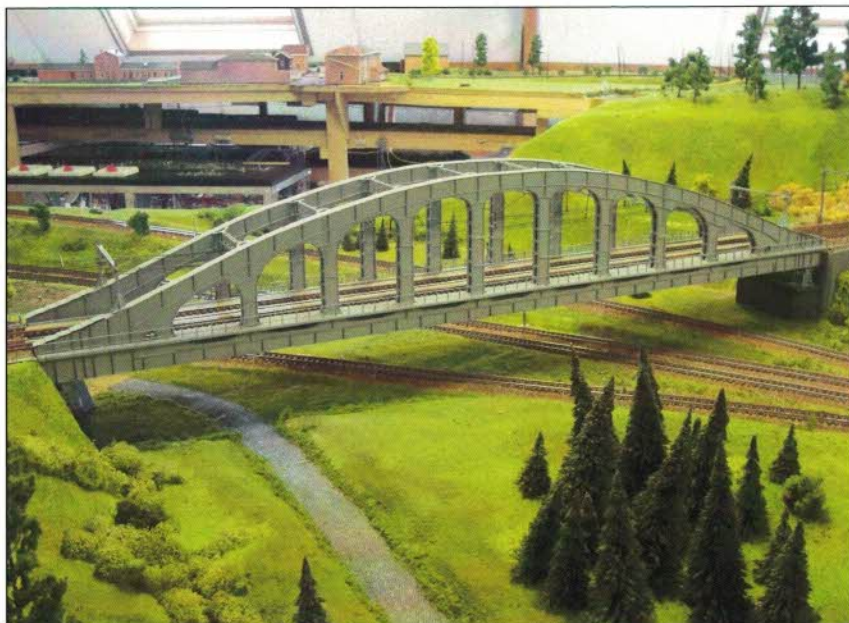
De bovenleiding op de ganse baan werd zelf gemaakt door middel van messingprofielen. Ze is sterk gedetailleerd en wordt zoals in de werkelijkheid afgespannen.

Op de Märklin-baan, die ongeveer 5 op 10 meter groot is, wordt analoog gereden. De schakelingen gebeuren door middel van zogenaamde telefoonrelais.

Roger Vissers begon op zowat vijftienjarige leeftijd met enkele aankopen van Märklin-materieel in het toenmalige 'Poppengasthuis' aan de Sint-Jacobsmarkt in het Antwerpse stadscentrum. De winkel verdween in 1990, maar poppen kan je nog steeds laten herstellen, nu in Hoboken.

Een van die eerste aankopen van Roger waren de befaamde 'Schürzenwagen' waarvoor hij 150 frank betaalde.





De VIERENDEEL-brug

De vierendeelbrug is een variant van de vakwerkbrug. Deze brug heeft een zogenaamd vierendeelvakwerk of vierendeelligger dat bestaat uit een onder- en bovenrand waartussen de verticale stijlen buigvast zijn verbonden. De gebruikelijke diagonale verbindingen ontbreken in dit type ligger.

Het principe van het vierendeelvakwerk werd in 1896 door Arthur Vierendeel ontwikkeld. Hij was een Vlaams ingenieur, hoofdingenieur-directeur Provinciale Technische Dienst West-Vlaanderen en daarna hoogleraar aan de Katholieke Universiteit Leuven. Hij leefde van 1852 tot 1940. Zijn eerste brug bouwde hij in Avelgem over de Schelde in 1902. De bouw van deze brug is trouwens beroemd geworden door de beschrijving in het meesterwerk van Stijn Streuvels *De teloorgang van de Waterhoek*.

Het vierendeel-principe, een op een vakwerk lijkende constructie, maar met stijve hoeken, was ook toegepast in het vernielde World Trade Center in New York.

Roger Vissers installeerde een model van de vierendeelbrug over het Albertkanaal in Herentals op zijn modelbaan. De modelbrug voert de treinen weliswaar niet over 'water', maar dat is - zelfs op een zo grote baan - te wijten aan plaatsgebrek.

De brug werd door een vriend van Roger, een man die scheepstekenaar geweest was, met messingprofielen en -plaat gebouwd. Een mal in aluminium diende om de vier brugpanelen te kunnen solderen. Al de dwarsverbindingen werden gelaserd en gepllood.

Foto bovenaan:

De vierendeelbrug in volle pracht op de baan van Roger.

Foto midden:

Veel plaats geeft ruime bogen waarop de treinen uitstekend tot hun recht komen. En als er dan nog een vierendeelbrug over geslagen werd!

Foto onderaan:

Deze mal in aluminium werd aangevend om de brugdelen aan elkaar te kunnen solderen.

MOBOV-Dioramawedstrijd

Dit jaar organiseert MOBOV opnieuw haar dioramawedstrijd die deze keer ook uitdrukkelijk wordt opengesteld voor VeBOV-leden!

Het is de bedoeling dat je een tafereel rond het openbaar vervoer per trein, tram en bus opbouwt op een houten, metalen of zelfs kartonnen rechthoek van maximum 21 bij 30 centimeter (A4-formaat: de maten van een gewoon blad papier). Een kleinere afmeting mag ook. De gebruikte schaalgrootte is daarbij vrij en het tafereel mag zich om het even waar op de aardbol of daarbuiten afspelen maar moet uiteraard wel verwijzen naar het openbaar vervoer.

Laat de inspiratie maar komen, werk ze naar best vermogen uit en denk eraan dat niet enkel de *kwaliteit* van het gepresteerde werk maar evenzeer de *originaliteit* en *creativiteit* even zwaar zal doorwegen in de beoordeling door de jury.

De einddatum van inlevering van het diorama bij mobov is 1 november 2016. Start dus tijdig. Er worden ook prijzen uitgedeeld aan de inzenders. Het volledige reglement (met bepalingen inzake de 'anonimiteit' van de inzendingen, de jurering e.d.m.) kan je verkrijgen in het mobov-lokaal of door een mail te sturen naar info@mobov.be of te bellen op 03/2372764 na 19 uur.

Op 12 december jongstleden werden de inzendingen van 2015 gejureerd en bekroond in het mobov-lokaal. Kijk even mee en laat je inspireren door enkele van de prachtige werkstukken.



Foto bovenaan:

Er is zelfs geen wagon nodig om van een heus 'openbaarvervoerdiorama' te kunnen spreken.

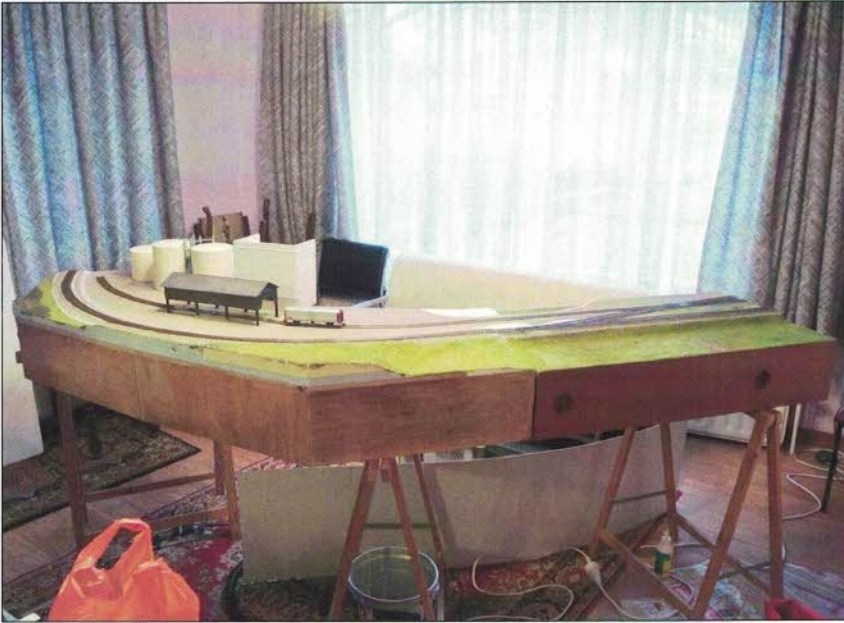
Foto midden:

Er was geen specifieke prijs voor originaliteit voorzien, want dan had deze 'railbus-in-een-kaarsjeshouder' die zeker weggekaapt.

Foto onderaan:

Ook in de schaalgrootte N (1:160) kan met weinig middelen een mooi geheel worden vervaardigd.





Oud-Panneberg en een Strijkplank

Op zaterdag 9 en zondag 10 april 2016 neemt mobov met twee banen deel aan de grote modelbouwtenoonstelling **MobExpo** in Sint-Niklaas.

De zowat drie op zeven meter grote modulaire baan *Oud-Panneberg (Industriewijk)* situeert zich ergens in het Vlaamse landschap. Het onderwerp van de baan wordt gevormd door een enkelsporige diesellijn die gedomineerd wordt door cargoverkeer, zowel om de twee aansluitingen te bedienen, als bij wijze van doorgaand verkeer naar een industriële site verder op de lijn. Een beperkte reizigersdienst wordt eveneens aangeboden.

Het ganse gebeuren speelt zich af in het modeltreintijdperk VI, zeg maar vanaf 2005 tot nu.

De *strijkplankbaan* wordt door mobov ingezonden in het kader van een interclubwedstrijd die door de organisatie van MobExpo wordt ingericht en waarbij het de bedoeling is dat op een gewone strijkplank een modelbaan wordt opgebouwd.

De MobExpo loopt op 9 en 10 april 2016 telkens van 10 tot 17 uur in 't Bau-huis, Slachthuisstraat 60 in Sint-Niklaas. Het gebouw vind je aan de achterzijde van het station. Er zijn tevens drie grote parkings in de onmiddellijke omgeving.

In de drie zalen worden twintig modelbanen en diorama's in verschillende schalen opgesteld.

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
 Postbus 55, B-2170 Merksem
info@ferivan.be

Foto's bovenaan en midden:

Oud-Panneberg in opbouw. In Sint-Niklaas krijgen we de volledige baan in al haar pracht te zien.

Van de strijkplankbaan tonen we nog geen foto omdat die een verrassing moet blijven voor de jurerende bezoekers van de expo.

