

# VeBOV-REVUE

kwartaalblad voor spoor-, tram- en bus hobbyisten

met actualiteiten, geschiedenis, techniek en verenigingsnieuws



Vierde jaargang Nr. 2017-1

Januari - Februari - Maart



ISSN 0773 - 0713

Afgiftekantoor: 9550 Herzele 1

P208887



## COLOFON

**VeBOV-Revue** is een uitgave van VeBOV v.z.w. (Vereniging voor 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](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 2017: 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
Extratrein naar de 'Middenstatie'	6
De Noorderlijn	7
Retourtje Poperinge (deel 2)	8
Bij nacht en ontij	11
Beknopt verslag Algemene Ledenvergadering	14
Mobovaria	16

### Werkten mee aan dit nummer:

William Boeckx	Stefan Justens
Eddy Cassiers	Bob Morren
Luc Couscheir	Noël Suys
Freddy Geens	Johan Tyssens
Eddy Goens	Ronald Van Hée

Afsluitdatum voor redactionele bijdragen volgend nummer: **15 mei 2017**

Kijk ook eens op [www.vebov.be](http://www.vebov.be) of op de facebookpagina Vebov : Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer  
 Scan de QR code hieronder rechts en ga zo rechtsreeks naar onze website.



*Foto voorpagina: tramlijn 10 te Antwerpen wordt wegens werken aan het Foorplein enkele maanden omgeleid. De foto werd genomen aan de Ruggenveldlaan richting Antwerpen centrum.*



*Foto achterpagina boven: wegens werken aan de Stenenbrug -intra muros- en de daardoor ontstane verkeersopstoppingen op de Turnhoutsebaan werden tramlijn 10 en 24 staduitwaarts enkele dagen omgeleid via de Engelselei.*

*Foto achterpagina onder: door diezelfde verkeersproblemen werd de wegens werken reeds omgeleide buslijn 19 tevens enkele dagen beperkt tot aan het Sportpaleis in plaats van door te rijden naar Antwerpen Centraal. De bus werd gefotografeerd aan het kerkhof van Silsburg.  
 Alle foto's: Eddy Goens, 17 maart 2017*

*Foto hiernaast: na de voorstelling en rondleiding in het premetrostation Opera op 25 februari 2017 ontvingen Mevr. Cheryl Horemans en Dhr. Ing. Frank De Schutter van de Noorderlijn een kleine attentie vanwege onze vereniging.*



## VERENIGINGSNIEUWS

### Voorwoord

De lente is opnieuw in het land en hopelijk daarmee ook het mooie weer!

Dat betekent dat we weer kunnen plannen om uitstapjes en reizen te maken, zo mogelijk in het teken van onze hobby!

Voor diegenen die liever in eigen land willen blijven hebben wij alvast een suggestie: Antwerpen Tramstad! Noem het gerust flink chauvinistisch, en toch, de toekomst is aan de tram (in Antwerpen)! Zo stond het onlangs nog in het personeelsblad van De Lijn. Er komen op het Antwerpse tramnet heel wat veranderingen in het verschiep. Een klein foto-overzicht vindt u in dit nummer van VR. En dat zal niet het laatste overzicht zijn dit jaar...

Maar kom, vooraleer we helemaal gaan zweven, houden we er tot slot nog aan om onze leden te bedanken die onze vereniging in 2017 trouw zijn gebleven. Veel leesgenot nog!

### Maandelijkse bijeenkomsten

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

**Opgelet!** Onze bijeenkomsten gaan door op de vierde vrijdag van elke maand. Omwille van feestdagen zijn er in 2017 twee verschuivingen naar de derde vrijdag. In juli en augustus zijn er traditiegetrouw geen bijeenkomsten.

In 2017 bent u nog welkom op de volgende data:

28 april, 19 mei, 23 juni, 22 september, 27 oktober, 24 november en 15 december. Voor de volgende maanden hebben wij deze voordrachten gepland:

**28 april 2017:** In april is het de beurt aan Ivo Vansteenwinkel, die ons een mooie en interessante presentatie belooft over zijn reis door de Balkan in 2012 met een overzicht van de spoorwegen in Macedonië, Albanië, Montenegro en Kosovo.

**19 mei 2017:** Eddy Cassiers neemt u mee naar de tramnetten van Milaan en Turijn in Italië waar nog meerdere tramtypes en trolleybussen hun rondjes rijden op uitgebreide netten.

**23 juni 2017:** Marc Colman en Stefaan Pittomvils brengen u een overzicht van een halve eeuw openbaar vervoer in en rond Brussel, van 1950 tot 2000.

### Lidkaart 2017

In de loop van april ontvangt u uw lidkaart 2017 in een aparte brief.

### Verslag Algemene Vergadering

Op de bladzijden 14 en 15 van deze uitgave vindt u een beknopt verslag van onze Algemene Vergadering gehouden op 25 februari van dit jaar. Leden die een gedetailleerd verslag wensen te ontvangen kunnen dit aanvragen bij het secretariaat. Zij ontvangen dit verslag dan per mail.

### Publicatie



Ons lid en auteur Jacques Peeters stelt u het derde deel over de geschiedenis van het openbaar vervoer in België voor.

*"Het openbaar vervoer in België 1970-1980. De hoopvolle jaren".*

De ondertitel doet een positief verhaal vermoeden maar is het dat ook? In het boek worden onder meer de volgende thema's belicht:

- het vervoerbeleid in België en Europa;
- het beleid en de financiering van de Belgische vervoerbedrijven;
- de evolutie van de reizigersaantallen, tarieven, lijnen en stations;
- het personeel en de werkomstandigheden;
- de dagelijkse realiteit voor de reizigers;
- de modernisering van de infrastructuur;
- de evolutie van het rollend materieel.

Het boek op formaat A4 met een stevig kaft telt 344 pagina's, met meer dan 500 foto's, lijnenplannen en tabellen waaronder materieellijsten. Er is een Nederlandse en Franse versie.

Prijs € 45,00 plus € 6,00 verzendingskosten (voor België) of € 7,00 (voor Nederland). Te bestellen door overschrijving van het juiste bedrag met uw adresgegevens op rekening BE67 8601 0022 1287 van Jacques Peeters met mededeling "OV7080".

VeBOV-leden kunnen het boek rechtstreeks aankopen op één van de volgende maandelijkse bijeenkomsten. Een groot deel van de verkoopbrenst gaat naar het restaureren van TSP-museummaterieel. Bijkomende informatie per mail op [ov4560@skynet.be](mailto:ov4560@skynet.be).

### Uitstap Arnhem 17 juni 2017

Op zaterdag 17 juni 2017 organiseert VeBOV een uitstap naar Arnhem in Nederland. Wij bezoeken daar het openlucht-museum waar gedurende dit weekend de openbaar vervoerdagen gehouden worden. Op het programma staan onder meer ritten met historische trams en een modelbouwten-tonstelling. Ook het museum op zich met zijn vele oude gebouwen is al een bezoek waard! Uiteraard hebt u ook de mogelijkheid om het trolleybusnet te gaan verkennen.

De deelnamevoorwaarden verneemt u eveneens binnenkort per aparte brief maar noteer alvast deze datum!

## SPOORNIEUWS

### Exploitatie

#### Veiligheidscontroles internationaal verkeer

Zoals eerder aangekondigd komen er in de drie Belgische stations waar er TGV's, Thalys- of Eurostartreinen stoppen of vertrekken, beveiligde perrons en bagagescanners. Er komt een uitgebreide controle van de biljetten die in de toekomst op naam van de drager moeten zijn. Aan de hand van paspoort of identiteitskaart wordt nagegaan of ticket en bagage wel bij de desbetreffende persoon horen.

Securail krijgt er 100 extra personeelsleden bij. Oorspronkelijk waren er 1000 camera's voorzien in 9 Belgische stations maar dit is ondertussen afgezwakt tot 750 over het hele spoornet. Zoals gebruikelijk op luchthavens zullen die camera's beschikken over gezichtsherkenning. Opmerkelijk is dat de Duitse ICE in dit verhaal ontbreekt want die stopt nochtans ook in Brussel. Voor de ICE dient u zelfs niet (verplicht) te reserveren.

Na nog maar eens een aanslag sprak onze overheid in eerste instantie over al het internationaal verkeer. Dit zou betekend hebben dat ook controles moesten ingevoerd worden op de Beneluxtrein, grensverkeer naar Maastricht, Aachen, Luxemburg en Lille en ook op de internationale lange afstandsautobus(lijn)-diensten.

Op verschillende plaatsen steken ook Belgische lijndiensten van de TEC of De Lijn de grens over: Eupen – Aachen, Sint-Niklaas – Hulst, Bilzen – Maastricht om er maar enkele te vernoemen, of het extreme, bijna absurde geval van Turnhout naar Baarle-Hertog/Nassau waar er meerdere keren de grens wordt gepasseerd... Zo'n vaart zal het gelukkig niet lopen, maar "vliegende" controles blijven mogelijk.

#### Stopplaats Arcaden

Met ingang van de dienstregeling op 11 december 2016 werd op lijn 26 de nieuwe stopplaats Arcaden in gebruik genomen. Ze was al drie jaar klaar en ligt op ongeveer 100 meter van de stopplaats Watermaal op lijn 161. Het was de voorbije jaren wachten op het op dubbelspoor brengen van de verbindingslijn 26/4 naar Etterbeek. Er kan nu gestopt worden aan de beide perrons van Arcaden.

#### S 9

De S 9 die op werkdagen enkel in de spits tussen Leuven en Braine-l'Alleud reed, doet dat sinds 11 december gedurende de hele dag. Er zijn wel twee aparte dienstregelingen.

Op werkdagen gaat het na Brussel-Schuman verder via Diegem en Zaventem naar Leuven. Om in de weekends de Europese wijk een rechtstreekse verbinding met de luchthaven te bezorgen krijgt hij (toch in naam) een IC-trein en stopt onderweg in Etterbeek en Brussel-Schuman, maar dus niet in Diegem of Zaventem. Eerder onbegrijpelijk, maar al op 19 februari 2017 (na amper 10 weken) veranderde dit opnieuw. In de weekenddienst wordt dan niet meer gestopt in Etterbeek, Brussel-Luxemburg en Brussel-Schuman maar wel in Arcaden, Delta en Merode (op lijn 26).

Brussel-Luxemburg en Brussel-Schuman vinden wij overigens toch belangrijker dan Arcaden, Delta en Merode... Korte tijd

voor de nieuwe dienstregeling van kracht werd, verspreidde de NMBS in een persmededeling het goede nieuws dat de twee stations in de Europese wijk voortaan in de weekends toch een rechtstreekse trein naar en van de luchthaven zullen hebben.

#### S 1

Een andere nieuwigheid is dat de S 1 Antwerpen – Brussel – Nivelles, die uit twee aparte diensten bestond, en waarbij in de daluren slechts gereden werd tussen Antwerpen en Brussel, voortaan op werkdagen de hele dag naar Nivelles zal doorrijden.

#### Lijn 4

In de spitsuren worden er op deze lijn drie P-treinen toegevoegd. Bijzonder is dat de trein met vertrek om 7.26 u. in Noorderkempen en deze die om 17.15 u. daar aankomt, in Antwerpen-Centraal niveau +2 gebruiken en via het ringspoor naar Luchtbal rijden zonder evenwel in de stations Oost en Dam te stoppen.

Sinds 2009 is er geen regulier reizigersverkeer meer op dit traject en de reden om thans toch langs hier te rijden is capaciteitsgebrek op het niveau -2 in Antwerpen-Centraal op die tijdstippen. De rijtijd tussen Centraal en Luchtbal loopt voor deze twee P-treinen wel op met vier minuten.

#### IJzeren Rijn

Vanaf april zou er opnieuw bescheiden goederenverkeer zijn. Op werkdagen zou er een ketelwagentrein met LPG tussen de Antwerpse haven (Alaska) en het Nederlandse Geleen, gesleept door Captrain, gaan rijden. De reisweg zal lopen via Lier – Mol – Neerpelt – Weert en Sittard naar Geleen DSM en zou 30 km korter zijn dan de route via Roosendaal. Na lang juridisch getouwtrek beten de natuurliefhebbers in het zand en kunnen er hier eindelijk terug treinen rijden. Onder voorbehoud zouden de treinen Hamont rond 11 u. heen en rond 15.30 u. terug, passeren.

Overigens staat men langs beide zijden van de grens ook positief tegenover een heropening voor reizigersverkeer. Tussen Mol en Weert moet dan nog wel 43 km geëlektrificeerd worden. NS gaat akkoord om een derde van de kosten voor elektrificatie op haar net ten laste te nemen. Zowel Vlaanderen als Nederland hopen op Europese fondsen voor de financiering.

### Infrastructuur

#### Lijn 24

Op deze goederenspoorlijn vinden er tussen Montzen en het Duitse Aachen-West vanaf half juni tot half september tijdens de weekends belangrijke spoorwerken plaats. Ze worden samen met het Duitse DB Netz uitgevoerd en de treinen dienen dan te worden omgeleid. Gedurende de maanden juli en augustus wordt ook de vorming Aachen-West gesloten wat vooral gevolgen heeft voor de goederentreinen van en uit de richting van Aachen Hbf/Köln en België die in de vorming van front moeten wisselen.

Die treinen moeten dan vanaf Aachen Hbf over lijn 37 naar Welkenraedt en daarna over de enkelsporige lijn 39 naar Montzen. Een grote hindernis is de helling van 26% vanaf



Aachen Hbf naar de Duits/Belgische grens wat voor de zware goederentreinen een opdrukloc of een tweede machine in treinschakeling noodzakelijk maakt. Mogelijk gaan er ook een aantal treinen omrijden via Mönchengladbach – Venlo en Roosendaal.

Tijdens de vernieuwing van het viaduct van Moresnet en de elektrificatie tussen Montzen en de grens in 2003 werd het goederenverkeer ook grootschalig omgeleid.

### Lijn 26/2

Op de verbindinglijn 26/2 werd er tussen de plaatsen Delta en Etterbeek een nieuwe steunmuur/geluidswal gebouwd naast een ziekenhuis in aanbouw. Op die lijn passeert er op werkdagen slechts één trein per uur en per richting.

### Lijn 34 en Spartacus

Op deze lijn zullen in de nabije toekomst alle overwegen tussen Diepenbeek en de vroegere vertakking Beverst (aftakking van de vroegere spoorlijn richting Lanaken en Maastricht) worden vervangen door bruggen of tunnels en dit ten behoeve van de geplande tramlijn tussen Hasselt en Maastricht die er nu toch zou komen dankzij een nieuw akkoord tussen de instanties.

Hierbij zou men in Lanaken niet meer langs de ringweg rond het centrum rijden maar wel de vroegere spoorbaan volgen tot Maastricht-Bospoort en zo naar het centrum van de Maasstad. Het laatste gedeelte van ongeveer 1 kilometer tot het NS station zou er niet komen.

De oorzaak hiervoor is de te zwakke brug die het gewicht van een tram niet zou aankunnen en waarbij de bouw van een nieuwe brug 30 miljoen € extra zou kosten.

Werd dit echt vergeten toen alles werd voorgesteld? Pas jaren later kwam dit feit aan het licht. Volgens de oorspronkelijke planning hadden we dit jaar al kunnen trammen tussen de beide Limburgse hoofdplaatsen, in het beste geval wordt het nu 2021.

### Lijn 37/1

De 600m lange verbindinglijn tussen Kinkempois en de vertakking Aguesses (spoor richting Angleur) werd door Infrabel omwille van besparing afgeschaft. Deze lijn kon gebruikt worden bij een onderbreking op lijn 36 tussen Voroux en Liège-Guillemins waarbij in voorkomend geval langs Kinkempois en Angleur naar de HSL 3, Verviers, Gouvy en Jemelle werd gereden.

### Lijn 161

Op een plaats tussen Namur en Rhisnes waar er geregeld stenen op de spoorbaan terechtkomen, bouwt men nu een betonnen koker.

Op dit lijngedeelte rijden de treinen nu op enkelspoor en zijn er verscheidene reizigerstreinen beperkt of aangepast. Vooral de snelle IC's Brussel – Arlon – Luxembourg van de reeks 4600 zijn beperkt.

### Traffic Management System (TMS)

In de nacht van 11 op 12 november 2016 werd in Brussel het

bestaande computersysteem dat heel het treinverkeer in België regelt en opvolgt, vervangen door het nieuwe Traffic Management System. Dit systeem wordt al gebruikt door de Zwitserse spoorwegen en moet op langere termijn belangrijke voordelen bieden voor het aansturen van de treinen.

TMS past bovendien in de grootschalige concentratie van de seinhuizen: waren er in 2004 nog 368, is dit aantal nu al geslonken tot 97 en eind 2017 zouden er dat nog 31 moeten zijn. De volgende stap is voorzien voor 2020 waarbij het volledige beheer geconcentreerd wordt in 11 moderne controlecentra.

Wanneer TMS definitief in voege komt, kan men op voorhand voor alle treinen de reiswegen, wissels en seinen programmeren.

Enkel bij storingen, ongevallen, omleidingen of extra treinen moet de "mens" nog manueel tussenkomen.

### Noord-zuid

Tijdens het verlengde weekend van 29 en 30 april en 1 mei is er geen treinverkeer mogelijk in de Brusselse noord-zuidverbinding.

Die dagen gebeurt er een update van de seininrichting, waarvoor de voorbije tijd al heel wat nieuwe seinen geplaatst werden. Uiteraard heeft dit grote gevolgen voor het spoorverkeer omdat de meeste treinen dan hun eindstation in Brussel-Noord of Zuid hebben. Binnenlandse treinen worden gesplitst en per uur rijden er drie pendeltreinen tussen de beide stations. Ze rijden via lijnen 28 en 50 via Brussel-West en Simonis.

De Thalys richting Nederland volgt ook die lijnen naar Schaarbeek en verder de normale reisweg. De ICE en de treinen naar Namur of Luxembourg vertrekken uit Brussel-Noord.

De Benelux doet dit vanuit de Luchthaven (Zaventem). De Thalys uit Paris-Nord naar Duitsland zou worden omgeleid via Namur.

### Station Vilvoorde

Aan het station, dat eindelijk wordt gemoderniseerd, is ondertussen het nieuwe busstation in gebruik genomen. We wachten met spanning op het vervolg van de renovatiewerken.

## MUSEUMNIEUWS

Een rechtzetting en aanvulling in verband met ons bericht in het vorige nummer aangaande de laatste officiële rit met de stoomlocomotief 29.013.

We schreven dat er gereden werd van Ath via Aalst naar Denderleeuw. Hier werd zeker niet via Aalst gereden maar gewoon over lijn 90 van Ath via Geraardsbergen en Ninove naar Denderleeuw. De 29.013 behoorde evenwel tot de stelplaats Aalst.

De CW Quesmes bouwde ondertussen de veiligheidsinstallatie TBL 1+ in. Nog dit jaar wil TrainWorld vanuit Schaarbeek enkele ritten organiseren. Te laat echter voor een herdenkingsrit op 20 december 2016, maar beter laat dan nooit.



## Extratrein in de 'Middenstatie'

Op dinsdag 10 januari 2017 reed een Railpromotrein van Breda naar Antwerpen-Centraal op initiatief van de stadhouder van Breda in samenwerking met de Brabants Zeeuwse Werkgeversvereniging. Het was de bedoeling om een protest te laten horen voor het uitblijven van een rechtstreekse treinverbinding tussen Breda en Antwerpen. Ironisch genoeg reed deze trein ook niet rechtstreeks via Breda naar Antwerpen maar via Roosendaal. In en rond Roosendaal worden momenteel infrastructuurwerken uitgevoerd waardoor beperkingen in het treinverkeer noodzakelijk zijn. Daarenboven zorgde een brand voor nog meer problemen. Een ontreddering van het treinverkeer was het gevolg. Niettegenstaande al deze moeilijkheden werd alles in het werk gesteld om de extratrein toch te laten rijden. Uiteindelijk kwam de trein in Antwerpen toe met een vertraging van slechts een half uur. De trein was samengesteld uit 5 rijtuigen waarvan 2 Railpromo-rijtuigen (privé-eigendom), 2 NMBS-restauratierijtuigen en het NMBS-bardancingrijtuig.

Vanuit Breda werd de trein gesleept door de Traxx-locomotief 186 293-7. Dit is één van de laatst toegekomen locomotieven te Antwerpen-Noord, die door NMBS-Logistics gehuurd worden bij Railpool. Een primeur dat deze locomotief zorgde voor de overbrenging van een reizigerstrein. In de toekomst zullen nog meer Railpool-locomotieven de huidige Traxx'en (reeks 28) gaan vervangen. De extratrein E13901 kwam in Antwerpen-Centraal aan op het spoor 4 (niveau +1) en voor de terugrit moest voorzien worden in een locomotiefwissel.

Traxx 2825, eveneens gehuurd door NMBS-Logistics, verzorgde de terugrit E13902 naar Breda. Ook deze locomotief wordt in principe niet gebruikt in reizigersdienst. De 2825 is in zoverre een speciale Traxx omdat zij op de beide zijwanden stickers draagt met het opschrift 'Our Company In Motion', een aanwervingscampagne voor de goederenexploitant 'blogistics'. Er werden dus geen Traxx-locomotieven van het Benelux-contingent ingezet voor deze extratreinen.

Voor de organisatie van de besturing was een hele administratieve regeling noodzakelijk. Op het Infrabel-net reden de treinen onder de licentie van de NMBS, met een bestuurder van Antwerpen-Centraal. Op het grensbaanvak Essen grens - Roosendaal werd gereden onder de licentie van de LTE (dit is een privé-operator die in Nederland en Duitsland geregeld chartertreinen verzekeret voor Railpromo). Hiervoor moest de NMBS-treinbestuurder een veiligheidscertificaat ontvangen van de operator LTE om te mogen rijden op het grensbaanvak. Op het NS-net werd tot in en vanaf Roosendaal gereden door een LTE-bestuurder.

Tekst: Paul Jacops

Foto's: Jan Mahieu, Antwerpen-Centraal, 10 januari 2017





## DE NOORDERLIJN

De werken aan de Noorderlijn, dat is de gemeenschappelijke noemer voor de tramverlengingen in Antwerpen, schieten goed op.

Meer bepaald gaat het dan om de verlenging van de huidige tramlijn 6 van Kinopolis/Stelplaats PAL naar P+R Havana, de doortrekking van lijn 7 van de huidige terminus Sint-Pietersvliet naar de Rijnkaai/Eilandje/MAS en de ingebruikname van de premetro-tunnel onder de Frankrijklei ter hoogte van de opera (en aan de Turnhoutsepoort).

In tegenstelling tot de eerder vooropgestelde openingsdata van de drie deelprojecten afzonderlijk, heeft De Lijn nu – onder strikt voorbehoud - gekozen voor 3 juni 2017 als nieuwe datum voor indienststelling van deze drie trajecten tezamen.

Tegelijkertijd komen er ook andere, gewijzigde, reiswegen voor de lijnen 8, 10, 12 en 24:

- ⇒ 8 P+R Wommelgem – Zuid
- ⇒ 10 Wijnegem – Schoonselhof
- ⇒ 12 Sportpaleis – Melkmarkt
- ⇒ 24 Silsburg – Melkmarkt.

Voor de fotografen openen zich mooie foto-standpunten eens de werken voltooid zullen zijn!



*Foto bovenaan:*

*De toekomstige halte "Dublin" ter hoogte van de Dublinstraat op Antwerpen Luchtbal, langsheen de verlengde tramlijn 6, gezien op 19 februari 2017.*

*Foto midden:*

*Langsheen het Bonapartedok, nabij het "Loodswezen" en "Hangar 26" kunnen we links in beeld nog een treinspoor ontdekken waarlangs vroeger de kaaien bediend werden, rechts daarvan de nieuwe dubbelsporige trambedding en volledig rechts het dok met een historische havenkraan! Dit was de toestand op 16 maart 2017.*

*Foto onderaan:*

*De toegangshelling van de Reuzenpijp op de Frankrijklei in het centrum van de stad is ondertussen zo goed als afgewerkt. Tijdens onze Algemene Vergadering op 25 februari 2017 kregen de deelnemers een exclusieve rondleiding.*

*Alle foto's: Eddy Cassiers.*



## RETOURTJE POPERINGE (deel 2)

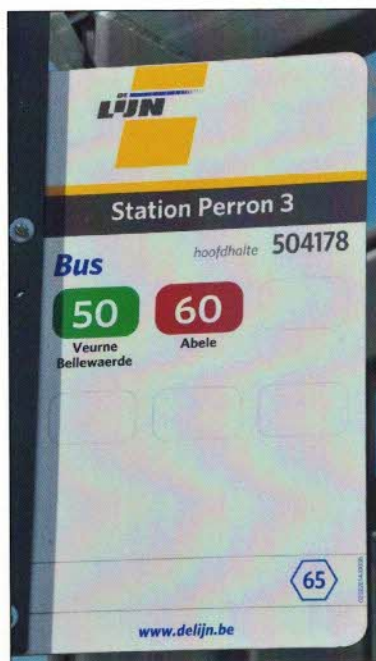


Maar idyllische tafereeltjes werken geen vertragingen weg; het ziet ernaar uit dat ik in leper mijn aansluiting naar Poperinge zal missen. En dat meld ik aan de chauffeur van de Jonckheere-autobus (in deze streek is het ethisch en moreel onverantwoord om met pakweg een Van Hool-bus op straat te komen...). De vriendelijke buschauffeur was verondersteld om bij aankomst in leper een belbusdienst te rijden, maar die komt nu in het gedrang. Dus overlegt hij met de dispatching of een stand-by chauffeur een belbusje uit de stelplaats leper neemt, dan wel of de reservaties voor de belbus telefonisch worden verwittigd van de vertraging. Er wordt gekozen voor het laatste. En tevens meldt de chauffeur dat de bus 60 naar Poperinge absoluut dient te wachten voor een reiziger op zijn bus...





Het dient gezegd: met slechts twee ritten van lijn 50 op zon- en feestdagen, boert deze rit goed: bijna alle zitplaatsen zijn bezet! Bij aankomst aan het station van Ieper staat de display van mijn bus al op "GEEN DIENST"; hij moest immers rap-rap naar de stelplaats om een belbusje te gaan halen!



Stress ! Geen bus 60 ! Zou de bus van "pachter" Gruson onverrichterzake richting Poperinge of Abele zijn vertrokken ? Ondanks de interventie van de dispatching ?

Oef ! Luttel minuten later komt de bus van lijn 60 het busstation van Ieper opgereden. Deze rit blijkt namelijk ook vertraging te hebben opgelopen door een wielkerkers in Poperinge...

Ik zit nu op de gloednieuwe bus 5501.53 die vanbinnen nog "nor 't nief riekt". Ondanks de vertragingen blijf ik dus op schema. Waar bij het verlaten van Veurne de landschappen in de IJzervlakte al beklijvend waren, zijn deze bij het verlaten van Ieper ronduit succulent ! Het dringt plots tot me door : c'est la Flandre Profonde, het échte Vlaanderen, het Vlaanderen dat geen rekening houdt met de "schreve", met de taal- of landsgrens, het Bourgondische Vlaanderen dat een paar honderd jaar geleden tot aan de Franse stad Rowaan (Rouen) reikte.



Plots duiken ook enkele heuvels op, we naderen niet enkel Poperinge, maar ook het Heuvelland : een typische streek die we kennen van het dagelijks luisterfeuilleton “Het Koekoeksnest” op Radio 2, en meer recent van de sublieme serie “Eigen Kweek” op Eén.

Het Heuvelland is geografisch gezien een streek die zich uitstrekt over beide kanten van de Frans-Belgische grens, tussen Ieper en de Franse stad Bailleul (Belle). De toppers zijn de Kemmelberg, de Rode Berg en de Scherpenberg aan Belgische zijde. Over de schreve liggen de Zwarte Berg (Mont Noir) en de Katsberg (Mont des Cats). Typische dorpjes in het Heuvelland: Kemmel, Wijtschate, Dranouter, Westouter, Loker, enzovoort.



(... wordt vervolgd in een laatste deel in ons volgende magazine)



## Bij nacht en ontij

In ons blad van mei 1998 publiceerden we een eerste 'Nacht en ontij'. Dat is een hele tijd geleden maar we zullen proberen om niet te veel in herhaling te vallen. Nachtelijke foto's van vroeger zijn nagenoeg onbestaande en in de ingewanden van de centrale werkplaatsen waren fotografen niet graag gezien. We kunnen tot hertoe alleen maar verhalen vertellen uit het Antwerpse en we voelen ons daar zelf beperkt door: het lijkt alsof we alleen de Scheldestad interessant vinden! Dat is absoluut niet zo want we zijn even nieuwsgierig naar nachtelijke scènes en het verborgen leven op de andere netten en in hun werkplaatsen. Dus volgt onze stilaan bekende slagzin: lezers, vertel ons meer verhalen en feiten of anekdotes uit andere steden!

Nachtbussen en personeelsritten zijn nog steeds nachtelijke kost maar soms vergeten we wel eens dat die diensten vroeger door trams werden gereden. Wanneer de laatste lijndiensten na middernacht waren binnengereden vertrokken er personeelsritten vanuit de depots naar belangrijke punten in de stad en zetten de trammannen onderweg af. Een paar uur later gebeurde dat opnieuw maar dan in omgekeerde richting zodat de bemanningen van eerste lijndiensten voor dag en dauw konden buiten rijden (\*1). Soms ging een voertuig van de nachtdienst ineens verder als eerste ochtenddienst op een lijn. Al die personeelsritten reden door de uitgestorven straten van een slapende stad en daarvan profiteerde de maatschappij om de wagens met averij op sleeptouw te nemen naar de centrale werkplaats. Vaak waren dat bijna wrakken die dan nog dikwijls 'uit profiel' stonden. Die overbrengingen lukten niet overdag en bovendien had de directie liever niet dat die rijdende horrorverhalen onder de ogen van de mensen kwamen; de houten kast was niet erg bestand tegen harde botsingen! De zanddroogoven in de stelplaats van Merksem leverde remzand aan alle depots en kon continu gestookt worden met...het afvalhout van de aanrijdingen en de reparaties!

Wanneer het enigszins kon, koppelde men een exemplaar voor herstelling aan een nachtdienst om hem naar het CW of een andere stelplaats te brengen. Met een depanneur gingen allerlei wisselstukken mee. De loodsoversten moesten zo veel mogelijk proberen om ritten met dubbel gebruik te organiseren want zuinigheid en hergebruik waren de twee eerste geboden bij de trammaatschappijen. Nu heet dat efficiëncy en recycling. Nu nog neemt een rijvaardige tram die voor periodiek onderhoud naar de centrale werkplaats moet regel-



Nachtelijke horror met rode stallantaarn. Draakplaats. Juni 1974. (foto R.Bastaens, verz. J.Tyssens.)

matig een kreupele collega mee op sleeptouw maar dit blijft meestal een nachtelijk gebeuren.

De mannen van de nachtploegen en de werkhuizen liepen minder in de kijker dan hun mooi geüniformeerde collega's van de lijndienst maar ze beheersten wél de speciale rijkunst om met de oude twee-assers een kapotte PCC te slepen of veilig een lading rails door het verkeer te loodsen. Zij konden millimeterwerk verrichten om zacht te koppelen of om in de werkplaatsen te rangeren omdat ze feilloos het evenwicht voelden tussen controller en handrem. Het reglement stipuleerde dat er nooit met lucht mocht geremd worden in de werkplaatsen om schokken en geplette vingers te vermijden. Een ervaren wattman op de lijn had die feeling ook met de luchtrem, hoewel het minder precisiewerk hoefde te zijn. De discussies daaromtrent laaien soms nog hoog op: als je met die oude controllers in rechte lijn vertrekt met volledig geloste rem dan snokt uw tram. Als je dat met te veel lucht in uw rem doet dan kan je de motoren beschadigen of zelfs verbranden. De echte stielkenners wisten dat evenwicht perfect te vinden en kenden de nukken van elke tram. Daarom kregen ze niet graag een motorwagen van een andere reeks - en dus met andere kuren - onder hun handen. Ze lieten de nummers van wagens met koppige controllers op briefjes circuleren maar dat was uiteraard niet officieel!

Het volgend verhaal is geen cafépraat (alhoewel er na de uren wellicht aan de toog werd over gepalaverd) maar echt gebeurd. In lege momenten of tijdens de schaft organiseerden ze in de loodsen de volgende weddenschap: ze kleefden een opengeschoven luciferdoosje met *Sparadrap* op de buffer van hun tram en degene die het doosje onbeschadigd toe kon rijden tegen een andere buffer had gewonnen! Deugnieten-streken of meesterschap in de ogen van de loodsoversten? "Boven" mocht men er geen weet van hebben en nee, met Albatrossen, PCC's en Hermelijnen lukt dat niet meer, nee.



Nog met de geheimzinnige "hamsterwangen". September 1964. (foto Hugo Nauwelaerts, archief Vlatam)

Toen het schaaftwerk aan de rails nog met werktrams werd gedaan moest de bestuurder van de trekker de wetten van de elektriciteit trotseren. Te weinig stroom en er werkte niks. Te veel gaf een snok en de messen braken af. Het schaven ging heen en weer; de lorrie had twee paar met drie schaven en de schaaftman liet telkens het juiste paar zakken nadat de bestuurder had aangezet. Die stond op de stuurpost tegenover de schaaft zodat ze elkaar in het oog konden houden. Het bijstellen of nieuwe messen steken, nog vaak in het licht van een olielamp, was een langdurige rotkarwei, zeker in de gietende regen. Soms reden ze naar de dichtstbij gelegen stelplaats om



dat te doen. De trekkers 8821 en 8824 van de schaaflorrie hadden extra weerstanden om toch heel traag maar met voldoende kracht te kunnen rijden. Bij de bakwagen 8821 stonden die hoog op het dak. Later werden ze onder gebracht in een kast op het laadplatform waarvoor één kipbak moest verdwijnen. Hij was eerder reserve voor de 8824 (later terug de 200 in het museum) waar de extra weerstanden binnenin zaten. Een tijdlang had hij twee uitgebouwde kasten vooraan (zie foto) met één handwiel waar we het gebruik niet van kennen. Een goeie nacht schaven leverde 500 meter op, een slechte met krommingen, 50... Benieuwd hoe ze dat op de andere netten deden (\*2).



Tussen al die kranen wil ik ook groot zijn!  
Simonsstraat, Januari 1975. (foto J. Tyssens)



Met mijn ene panto nog een beetje dienen als railreiniger.  
Harmonie, 10 maart 1980 op de oude verbindingssporen.  
(foto J. Tyssens)

Alvorens ons verhaal verder te zetten, zullen we misschien een gestructureerde poging wagen om de verbouwingen, die

men tot de laatste snik is blijven doen, een beetje gestructureerd weer te geven waarbij we niet verder terug gaan dan ca. 1963.

*8821 : bakwagen als reserve trekker voor de schaaflorrie. Extra weerstanden op het dak. In 1966 een nieuw dak, pantograaf, extra weerstanden in een kast waarvoor één kipbak moest verdwijnen. Vervolgens alle kipbakken en kast weg om een vlakke laadvloer te krijgen. Daarmee haalde hij regelmatig smurrie en bouwafval uit de metropijp en tijdens één van die ritten vloog een controller in brand waarbij de brandweer moest tussenkomen. 't Was niet voor niks een "duvel". En nog kreeg hij een volledige revisie! (periode 1983-1990) Nu in originele glorie in het VlaTAM.*

*8822: bakwagen met verlengde balkons (ex 311). Laatste jaren rangeerdienst op "den hof" in Merksem. Gesloopt in 1974.*

*8823: (Ex 5115 na vele verbouwingen) slijpwagen met vaste stenen waarbij de tram heen en weer zou moeten rijden, dus in 1973 terug tweerichtingswagen. Twee panto's, betere controllers, gele outfit met zwarte schrikstrepen maar zwakke prestaties bleven. Nog later rond dak met lichtkoepel vervangen door plat dak en één panto. Nog sporadisch gebruikt als een soort railreiniger en gesloopt in juli 1996.*

*8824: vaste trekker van de schaaflorrie met extra weerstanden binnenin. Tot in jaren 1950 nog "hamsterwangen" aan de kop met vliegwielen. We weten niet waarom dat diende. In 1974 uit dienst en verbouwing in originele toestand als de 200 in het VlaTAM.*

*8826 en 8827: (ex 4430 en 4433) in 1970 dienst als werkwagens. Rond 1975: plat dak (om in de premetro te kunnen rijden) met behoud verlichting koersbord en crème oplapwerk. In 1982 kreeg één van de twee wagens een rolbrug op zijn dak en dat leidde tot een laatste grote revisie en verbouwing: koersbordverlichting weg, aanbrengen PCC knipperlichten, zwaailichten, installatie 24 V en verwarming 600 V. Gele outfit met wit/rode schrikstrepen. De 8826 staat in die livree in het VlaTAM. Vóór 1970 hadden twee andere wagens (ex 6 en 7) die nummers maar die hebben nooit een panto gekregen.*

*8828 en 8829: (ex 4442 en 4436) zoutwagens, die ook soms railtransport deden. Zelfde verbouwing als hierboven. In 1996 gesloopt.*

*5851, 5852, 5853 en 5855: rangeer- en depannagewagens, laatste cijfer verwijst naar loods en de 5855 was die van CW. Geen grote verbouwingen, wel crème oprissing in jaren 1970. De 5852 van loods Driehoek was reeds gesloopt in 1966. In de eerste dagen van de premetro was de 5853 in de pijp gesukeld met zijn origineel hoog dak en oude panto. Het mag een wonder heten dat het dak en de totaal platgedrukte panto intact waren gebleven, er geen brand was ontstaan want de hele rit was één grote vonkenregen!*

De laatste railtransporten per tram op de openbare weg vonden plaats in september 1999 maar in de premetro was dat tien jaar vroeger gestopt. Ritten met lichte vrachten, bv. lichtarmaturen, gebeurden nog zeer sporadisch, zelfs door de Brabotunnel!

Stel u voor: het 92-jarig stuk antiek moest materiaal uit station Opera ophalen en onder de Groenplaats zaten we al 15 meter diep. Vanaf nu bediende de bestuurder alleen de luchtrem om niet sneller dan 40km per uur te gaan want dan



begon de 8826 geweldig te slingeren. De bestuurder stond wijdsbeens te schommelen alsof het op de brug van een schip tijdens windkracht tien was. Alles kraakte, knarste en piepte terwijl de compressor bleef dreunen, dat alles versterkt in de lange pijp. De remblokken stonden gloeiend en het rook er naar olie, heet ijzer en teer. Eenmaal helemaal beneden trok hij de controller op volle serie en daar bleef het ook bij want hij kon zich op dat moment geen uitvliegende maxima auto-maat permitteren.



*Kreun! Knars! Grom! En toch zal ik er geraken! Naar de Groenplaats tussen Diamant en Opera. Januari 1991. (foto J. Tyssens)*

bestuurder - in oranje werkpak - in 't oog te houden. Tot slot nog een laatste nachtelijk avontuur van die stokoude werk-wagens. De 5853, de crème depanneur van Hoboken, was op een van zijn laatste ritten 's nachts op de boulevards een race aangegaan met een Europabus. Volgens de mannen van de tram trokken zij sneller op en kwamen ze met gemak als eerste aan de Brederodestraat! De bus was wel eerst in Barcelona.



*Hoe vindt ge ons, zo mooi in 't nieuw? CW Hoboken, oktober 1982. (foto J. Tyssens)*



*Nog geen zwaailicht en nog pinken met apothekerpotjes. En bovendien milieuvriendelijk railvervoer! Franklin Roosevelt-plaats, 14 juni 1983. (foto J. Tyssens)*

Nu ging het grommend en malend, maar vooral traag, kruipend traag, naar boven. Dat malen van de tandwielkasten was de enige muziek tot voorbij Van Eeden. Alle ander lawaai was weggevalen en het brommend gezeur bleef maar duren want nu moest er nog 15 meter méér geklommen worden met motoren van toch maar 40 paardjes. Gelukkig stonden alle seinen op groen want och ja, een PCC inhalen zat er niet direct in... Er had zich wel een kleine stoet nors kijkende PCC's achter de 8826 gevormd maar die liet hij maar wijselijk voor-gaan aan de terminus. Het terugrijden ging iets vlotter omdat de klim dan minder lang is. Het moet in ieder geval wel een belevenis geweest zijn, alleen al om de rijkunst van de



*Moet er geen zout zijn? Turnhoutsepoort, januari 1970. (fotograaf onbekend, verzameling Bob Morren)*

Johan Tyssens en Bob Morren

Nota's

1) Bij de Buurtspoorweg bestond dat niet. Het personeel moest overnachten in slaapzaaltjes in de depots. Het onderhoud en gebruik gebeurde met militaire discipline en is nog tot in de jaren 1970 gebleven, ook voor autobusdiensten.

2) De gefabriceerde slijpwagens voor de NMVB waren geen succes, zeker die met roterende stenen niet maar dat is een ander verhaal. Alle slijp- of schaafwerk wordt nu uitbesteed.



## Algemene Vergadering VeBOV 25/2/2017

De vergadering gaat door in het Hotel Van der Valk, Luitenant Lippenslaan 66 te 2140 Borgerhout. Er waren 25 stemgerechtigde leden aanwezig. De vergadering begint om 10 uur met één minuut stilte ter herdenking van de overledenen.

De vergadering eindigt om 12 uur.

### 1. Welkomstwoord

Eddy Cassiers, voorzitter, heet iedereen welkom.

### 2. Goedkeuring verslag Algemene Vergadering 2016

Het verslag van de Algemene Vergadering van 12/03/2016 wordt zonder opmerkingen goedgekeurd.

### 3. Activiteitenverslag 2016

Buiten de tien maandelijksse bijeenkomsten te Antwerpen heeft VeBOV in 2016 drie uitstappen georganiseerd:

- 18/03/2016: rit met museumbus van de Luchthaven naar VlaTAM en rondrit met de museumtrams 6451 en 7386 door Antwerpen.
- 14/05/2016: uitstap naar Saint-Ghislain (spoorwegmuseum) en Valenciennes (trambedrijf).
- 17/09/2016: uitstap met museumbussen 2274 en 2356 van Nostalbus naar Schepdaal (buurtspoorwegmuseum) en Steenhuffel (voormalig stationnetje langs de spoorlijn Londerzeel – Aalst).
- Uitgifte van een extra brochure ter gelegenheid van de veertigste verjaardag van VeBOV met foto's over de voorbije activiteiten.

### 4. Verslag van de secretaris

Jan Vandecandelaere stelt het verslag van de secretaris voor over de werking van VeBOV. Begin 2017 zijn er 219 leden (in 2008: 250), waarvan 197 binnenlandse (2008: 226), 3 overige (2008: 2), 10 buitenlandse (2008: 14) en 10 verenigingen en bedrijven (2008: 8).

We verliezen vooral leden door overlijdens. Er komen weinig nieuwe jongere leden bij, wat vooral te wijten is aan de sociale media waar mensen online hun gading kunnen vinden, een fenomeen dat zich overigens bij de meeste verenigingen voordoet.

### 5. Boekhoudkundig verslag

Ronny Van Hee stelt het boekhoudkundig verslag voor. De uitgaven voor 2016 bedroegen in totaal € 11.640,78 en de inkomsten € 11.867,66, wat een boni oplevert van € 226,88. Dit boni is echter uitsluitend te wijten aan transferten voor een totaal bedrag van € 5.663,66 van de spaarrekening. Dit gebeurde in uitvoering van de beslissing genomen tijdens de vorige Algemene Vergadering om extra activiteiten te houden ter gelegenheid van 40 jaar VeBOV: uitgaven voor een jubileumnummer van VeBOV-Revue en de uitstap van 17/09.

De stand van de rekeningen op 31/12/2016 bedroeg voor de zichtrekening € 1.384,69 en voor de spaarrekening € 13.414,38.

### 6. Verslag van de Kascommissie

Wegens het plotse overlijden van Leo Jacobs de week voordien heeft Luc Couscheir zijn mandaat opgenomen als reservelid van de Kascommissie, samen met Noël Suys. De Kascommissie keurt de rekeningen goed.

### 7. VeBOV-Revue

Eddy Cassiers dankt de medewerkers voor hun bijdragen aan het tot stand komen van VeBOV-Revue. Hij leest een brief voor van lid 045 die meent dat er niets over modelbouw zou mogen instaan, een argument dat weerlegd wordt omdat VeBOV die bladzijden verhuurt aan MOBOV.

Hetzelfde lid betreurt verder dat er niets instaat over Gent en Wallonië, maar dat is te wijten aan het feit dat niemand daar iets over inzendt. De redacteurs zijn immers allemaal vrijwilligers en geen journalisten. Er wordt dan ook een oproep gedaan aan leden en sympathisanten om zelf mee te schrijven.

### 8. Evaluatie 40 jaar VeBOV

Het bestuur heeft van de gelegenheid geprofiteerd om de leden iets extra aan te bieden in de vorm van een extra nummer van VeBOV-Revue, enkele gadgets en de goed geslaagde uitstap van 17/09/2016. Er waren 50 inschrijvingen (dus een kwart van het aantal leden) en de kosten bedroegen € 80,00 per deelnemer. Verschillende mensen hebben hun boekje echter niet gekregen, maar dat zou te wijten zijn aan problemen bij de postbedeling. Jan Vandecandelaere zet de nodige stappen bij B-Post om een herhaling van die feiten in de toekomst te voorkomen.



## 9. Begroting 2017

Ronny Van Hee stelt het voorstel van begroting voor 2017 voor, maar dit is slechts voorlopig:

- Er is geen evenwicht tussen uitgaven en inkomsten, vermits er een mali is van € 1.020,00; de uitgaven begroten we op € 9.370,00 terwijl we slechts € 8.350,00 inkomsten verwachten.
- Er is voorlopig slechts één uitstap begroot, nl. naar Arnhem op 17/06/2017. De kosten daarvoor zouden € 19,00 per persoon bedragen.

## 10. Verkiezingen nieuwe kascommissie

Luc Couscheir en Theo Van Riet vormen de nieuwe kascommissie. Noël Suys is reservelid.

## 11. Vaststelling lidmaatschapsbijdrage voor 2018

Zoals reeds blijkt uit het begrotingsvoorstel zijn de lidgelden ontoereikend om in de huidige vorm verder te werken. Zowel de posttarieven als de papierprijzen zijn gestegen. Na een discussie over een eventuele verhoging van de lidgelden wordt beslist om die voor 2018 toch te behouden op € 23,00 voor de binnenlandse en op € 27,00 voor de buitenlandse leden.

Om de kosten te beperken, zal wel de mogelijkheid worden onderzocht om VeBOV-Revue ook digitaal te verspreiden voor wie dat wil. Een probleem met de website en Facebook is dat ook buitenstaanders daarvan gebruik kunnen maken, zonder dat ze daar geldelijk iets toe bijdragen.

## 12. Activiteiten voor 2017

Het bestuur stelt de volgende activiteiten voor het komende werkjaar voor:

- 25/02/2017, namiddag: vertrek met een extra tram naar de Franklin Rooseveltplaats, presentatie van de werken van het project Noorderlijn en bezoek aan de werf.
- 17/06/2017: openbaar vervoerdagen in het openluchtmuseum te Arnhem: nog wachten op informatie.
- In het najaar (datum nog vast te leggen): rondrit met museum-PCC 01 te Gent.
- Voorstel 1 voor 2018: uitstap naar Luxembourg: bezoek aan het tegen dan geopende nieuwe trambedrijf, rondrit met een museumbus en bezoek aan het spoorwegmuseum te Pétange.
- Voorstel 2 voor 2018: tramrondrit door Antwerpen langs de inmiddels nieuw geopende trajecten: wachten op meer informatie

## 13. Kwijting aan de bestuurders

De Algemene Vergadering verleent een kwijting aan de bestuurders voor het komende werkjaar.

## 14. Varia

- De secretaris herhaalt nogmaals om bij briefwisseling en betalingen het lidnummer te vermelden. Correspondentie kan zowel digitaal als per post. Hij vraagt eveneens een update van de e-mailadressen via [info@vebov.be](mailto:info@vebov.be).
- De leesbaarheid van de website zal worden aangepast.
- Geert Nauwelaerts doneert een aantal tijdschriften en documentatie voor het VeBOV-archief.



Foto links: de vergadering in het Hotel Van der Valk, foto rechts: de rondleiding door Noorderlijn in premetrostation Opera.  
Foto's: Eddy Goens



## MoboVaria

### De 'Poldertram'

In 1931 werden in opdracht van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen enkele bijwagens op draaistellen gebouwd. De rijtuigen hadden een stalen onderstel en een houten bovenbouw met metalen platen. In 1932 werden ze verbouwd tot motorrijtuigen en vormden ze de familie 9988 – 9996 en de 10000.

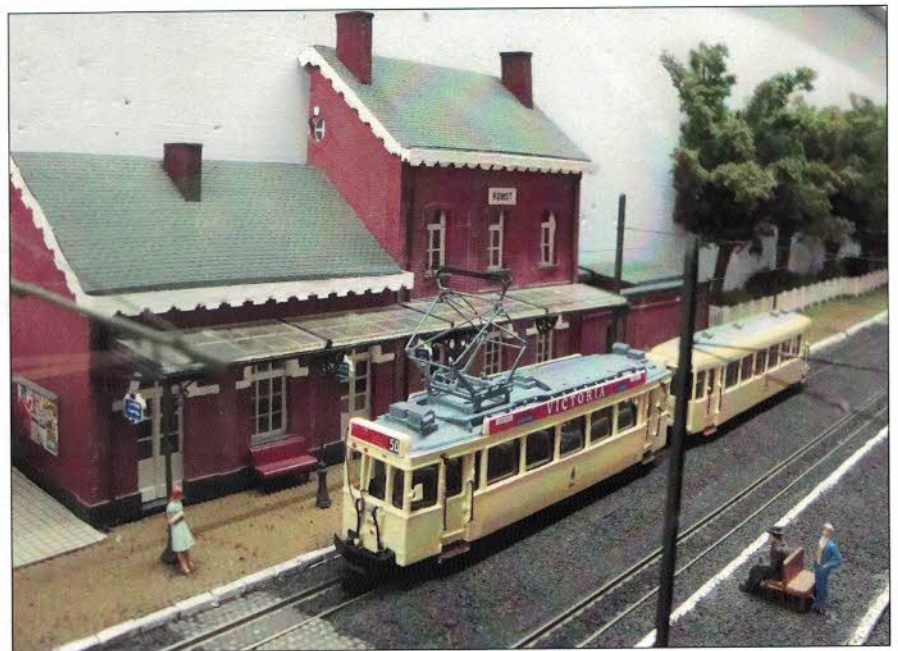
Het nu als Poldertram gekende tramrijtuig 9994 bleef zijn originele hoekige vorm behouden, daar waar zijn broertjes verbouwd werden tot de nog tot op het einde van de buurttramlijnen gekende types S, zijnde de trams met een afgeronde kop.

Onze 9994 reed nog tot 1966 diensten op de buurtspoorweglijnen in en om Antwerpen. Daarna ging hij naar de kustlijn waar ie als werktram overleefde. Zijn bijna-einde kwam echter toen in de stelplaats van de vereniging AsVi -die de 9994 overgenomen had- een deel van het dak instortte. De tram stond toen deels in openlucht en verkommerde tot een wrak.

Gelukkig ontfermden Stefan Justens en een bekwaam team vrijwilligers zich over het rijtuig wat leidde tot een uitstekende restauratie. De 9994 deed dan enkele jaren dienst bij de TTO in De Panne om dan in 2015 zijn vroeger werkterrein in Antwerpen terug te vervoegen. In de zomermaanden van 2016 blonk de 9994 uit tijdens de succesvolle ritten voor het groot publiek op het Antwerpse tramnet.

Ook is hij dankzij de vrijwilligers van het Vlaams Tram- en Autobusmuseum (VlaTAM) af en toe te bewonderen in het Antwerps straatbeeld.

Johan Tyssens bouwde op basis van een bouwdoos van Ferivan de 9994 op schaal 1 op 87 na in een jaren 50 uitvoering en zet hem regelmatig in op zijn trambaan. Dankzij een verwisselbare richtingsfilmkast kan dit zelfs op meerdere (model-) tramlijnen.





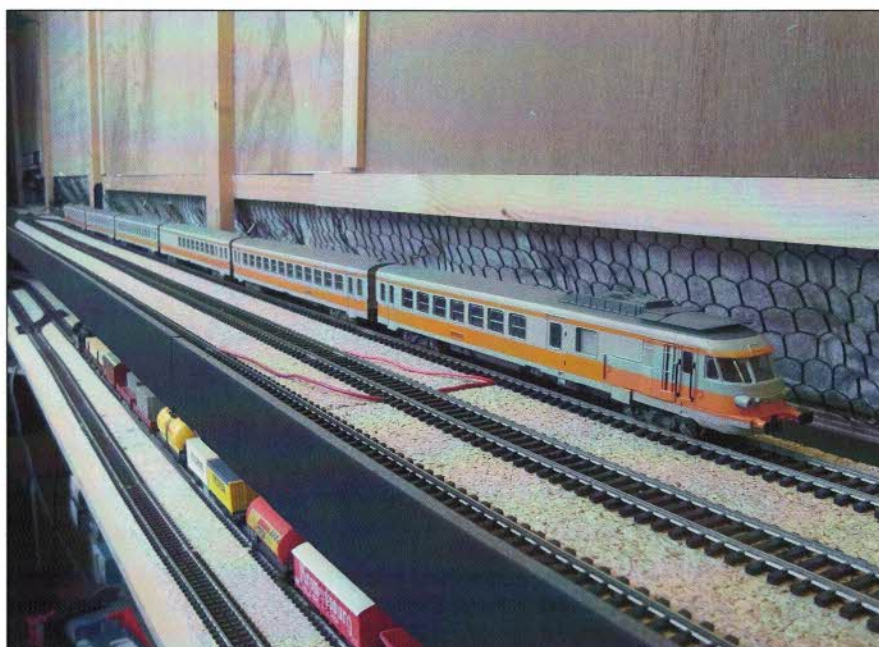
## De mobov-clubrijbaan

In 2012 beschikte mobov in haar lokaal van het gebouw aan de Cuylytsstraat in Antwerpen-Zuid over een tiental model-spoorbanen, zowel behorende tot het patrimonium van de club als privé-banen.

Deze banen waren of hoofdzakelijk geschikt om opgesteld te worden tijdens tentoonstellingen, of dienden omgebouwd en opgefrist te worden. Over een echte vaste, grote, en vooral multifunctionele clubbaan waar de leden hun eigen rollend materieel konden op laten rijden, beschikte mobov toen niet. In februari 2013 werd daarom een vergadering belegd tijdens dewelke besloten werd om een nieuwe baan te bouwen. Deze baan zou een clubbaan moeten worden, dus openstaan voor alle leden (iedereen mag er aan mee bouwen) en ook een rijbaan (althans in schaal hO) moeten zijn. Dit houdt in dat er geen, of toch nauwelijks beperkingen mogen zijn met betrekking tot het inzetten van het rollend materieel.

In het 'lastenboek' voor deze baan werden de volgende vereisten opgenomen.

- Op de baan moet op een zo groot mogelijke lengte 'rondgereden' kunnen worden met korte en lange treinsamenstellingen van alle merken die bestonden en bestaan op schaalgrootte halfnul.
- De baan moet zowel analoog als digitaal kunnen bestuurd worden.
- Uiteraard volgt uit de eerste vereiste ook dat er zowel gelijk- als wisselspanningsmaterieel moet kunnen ingezet worden.
- De baan moet expo-waardig zijn, er moet dus mee 'uitgepakt' kunnen worden op opendeurdagen in het lokaal. Ook een modulaire bouw is wenselijk.
- Op de baan wordt best een neutraal thema uitgebeeld zodat het diverse ingezet rollend materieel niet vloekt met het landschap.



*Foto boven en midden: impressies van de immense clubbaan.*

*Foto onder: bovenaan de opstelsporen van de gelijkstroomtreinen, daaronder die van de wisselstroomfractie.*



En zeer belangrijk in een club die streeft naar een gezellige sfeer is wel dat 'nieuwelingen' die de modelspoorwegbouw willen aanleren of reeds 'gevorderden' die nog willen bijleren bij de planning en de bouw betrokken worden. Zo krijgt eenieder de kans om zelf eens iets uit te proberen. Dat het daarbij al eens zal mislukken, vormt geen probleem: er staat altijd wel iemand klaar om voor een oplossing te zorgen. Met samenwerking bereikt men de beste resultaten!

Op te merken valt dat de baan uiteindelijk niet modulair werd opgebouwd, maar er gekozen werd voor een vaste opstelling. Dit is een goede beslissing geweest, aangezien met het vele aantal sporen het modulaire gegeven tot problemen zou geleid hebben en de stabiliteit van het geheel in het gedrang zou hebben gebracht.

Tijdens het voorjaar en de zomer van 2013 werd er een houten onderstel gebouwd (de 'tafel'). Dit onderstel werd uitgelijnd en horizontaal geplaatst en nadien nog verlaagd omdat de tafel te hoog stond.

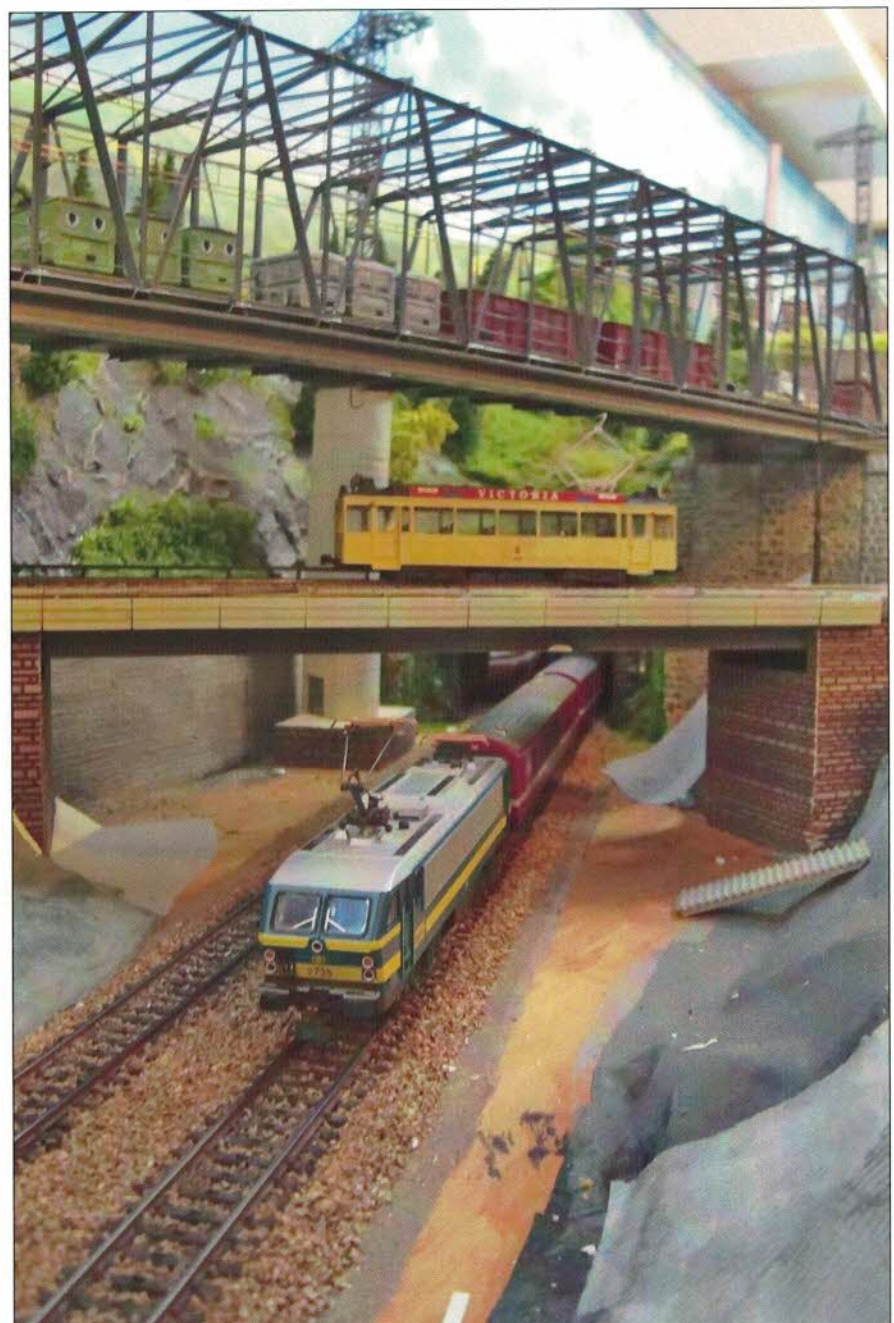
Tevens werden er twee houten 'bakken' uitgehaald zodat er gemakkelijk via de zij-kanten achter de baan kan gestapt worden. En als belangrijkste wapenfeit: er werd na veel wikken en wegen en verscheidene ontwerpen een baanplan goedgekeurd.

In de praktijk werd deze op het RIJDEN gerichte baan als volgt aangelegd.

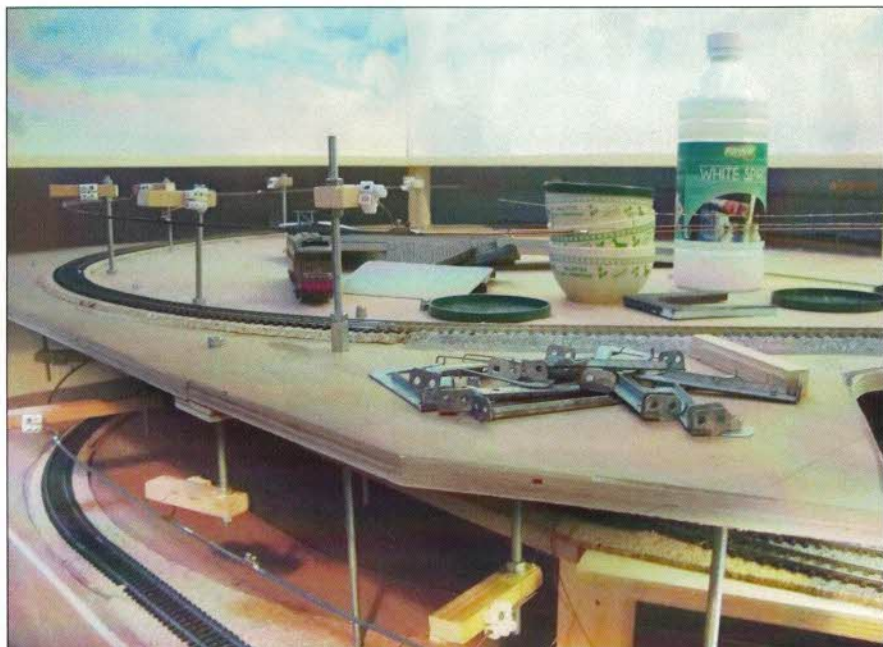
- Twee ovals (dus hondenbeenvorm) werden boven elkaar gelegd zodat de zichtbare gedeeltes tot dubbelspoor zijn.

- Het wisselstroomtraject kwam op bakhoogte, het gelijkstroomtraject op 25 centimeter boven de bakhoogte zodat de overbruggingen van de gelijkstroomsporen boven de wisselstroomsporen er realistisch zouden uitzien.

- Er werden noch hellingen, noch verbindingen tussen het wisselstroomgedeelte en het gelijkstroomgedeelte gepland.







- Achteraan kwamen zowel op het gelijkals op het wisselstroomtraject inhaalsporen over de volledige lengte van de baan.

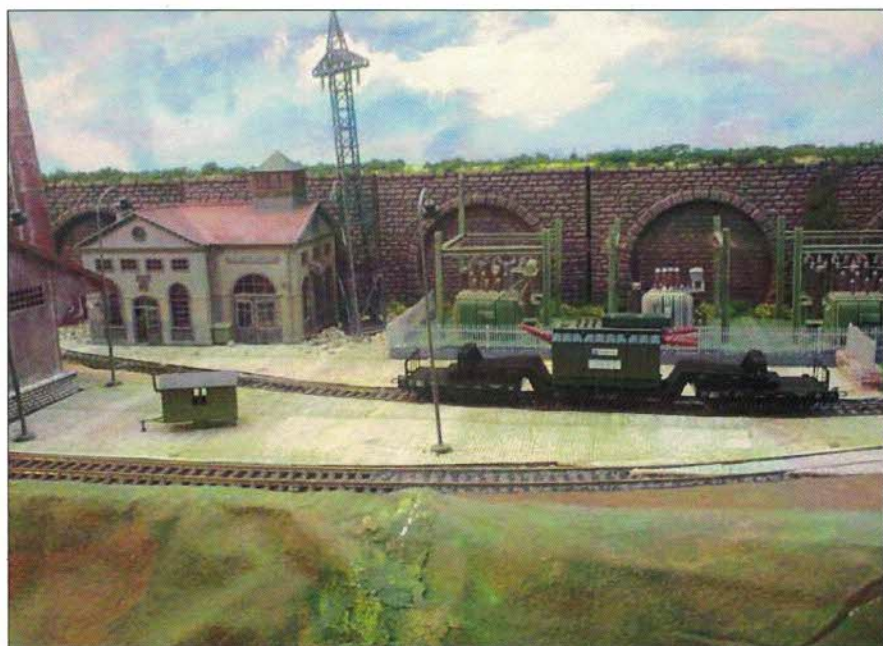
- Er werden twee bakken 'verlaagd' zodat een vallei met brug erover kon aangelegd worden. (De "Bietschtalbrücke" van Faller.)

- Op de linkse en rechtse lusmodules werden landschapsdelen voorzien.

Een belangrijke toevoeging aan het oorspronkelijk concept werd de bouw van een smalspoortraject over de ganse baanlengte. Daar de vereniging al beschikt over een smalspoorbaan (op de schaalgrootte hOe, spoorbreedte 9 mm) werd de nieuwe smalspoorlijn in hOm gebouwd, zijnde op het meterspoor van het grote voorbeeld. In schaal halfnul geeft dit een spoorbreedte van 12 millimeter. Interessant is ook dat hierbij tevens trammaterieel op de smalspoorlijn dienst kan doen. Liefst gaat het dan om trams die in de werkelijkheid op meterspoor rijden, zoals deze van de Vlaamse trammaatschappijen, de gewezen Buurtspoorwegen NMVB en buitenlandse maatschappijen. Maar daar wordt niet streng de hand aan gehouden.

Ook werd, naargelang de baanaanleg vorderde, een bovenleiding geplaatst, althans alvast boven het gelijkstroomtraject en boven de smalspoorlijn, wat het rijden met elektrische locomotieven en dito trams natuurgetrouwer maakt. Voor het wisselstroomtraject is de bovenleiding nog 'in aanbesteding'.

In de volgende MoboVaria gaan we nader in op de details van de baan, de landschapsbouw en de besturing.



**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)

Foto boven: Boven de linkerlus komt een sportvliegveldje.

Foto midden: Boven de rechtse lus werd een spoorwegwerkplaats met elektriciteitscentrale aangelegd.

Foto onderaan: Advertentie Ferivan.



