

# VeBOV-REVUE

kwartaalblad voor spoor-, tram- en bus hobbyisten

met actualiteiten, geschiedenis, techniek en verenigingsnieuws



Derde jaargang Nr. 2017-4

Oktober - November - December



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
Porto, een bezoek waard	7
Tranvia de Murcia, een modelvoorbeeld (deel 1)	10
De Metro van Charleroi: werken—een stand van zaken	12
Afscheidsrit van de DAF S2000T Jonckheere bij de TEC	14
Afscheid van de Volvo Jonckheere Communo	15
Mobovaria	16

### Werkten mee aan dit nummer:

William Boeckx	Joga
Eddy Cassiers	Stefan Justens
Walter Ceulemans	Edward Kuijper
Luc Couscheir	Noël Suys
Freddy Geens	Maxime Vete
Eddy Goens	

Afsluitdatum voor redactionele bijdragen volgend nummer: **15 februari 2018**

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:** De eerste sneeuw van de winter 2017-2018 kon al meteen zorgen voor schitterende beelden. Je kunt bijna de koude voelen bij het bekijken van deze foto van Maxime Vete! Een PCC-koppelstel op lijn 7 heeft zonet de eindhalte "Eilandje" nabij het MAS verlaten, op weg naar het stadscentrum. 10 december 2017.

**Foto achterpagina bovenaan:** Het eiland Man, gelegen in de Ierse Zee, is niet enkel een paradijs voor motorliefhebbers maar ook voor ons. Het "openbaar" vervoer van Man komt zeker in aanmerking als onderwerp op één van onze maandelijkse projectieavonden. Op de enige spoorweglijn van het eiland doen nog dagelijks kleine stoomlocs dienst. Nummer 12 "Hutchinson" is een smalspoorloc uit 1908, gebouwd door Beyer Peacock & Co. Ltd. uit Manchester. De rijtuigen zijn daarom niet veel jonger en werden gebouwd tussen 1905 en 1913! Let bovendien op de prachtige toestand van het materieel met het vele messing! Castletown, of Balley Chashtal, de oude Keltische hoofdstad van Man. Foto: Eddy Cassiers, 30 oktober 2017.

**Foto achterpagina onderaan:** Tijdens de spoorvernieuwingswerken tussen de metrohaltes Petria (Fontaine-l'Évêque) en Anderlues Monument kunnen de reizigers gebruik maken van de pendeldienst "M1 – M2". Deze pendelbus bereikt ongeveer 7 minuten voor het voorziene vertrek, de vervanghalte nabij het voorlopige eindpunt Petria. Ze doet ongeveer 12 minuten over een rondje Anderlues. Dit plaatje van William Boeckx werd echter geschoten aan de andere eindhalte Anderlues Monument. Bus 7121 van TEC Charleroi heeft zonet, op 17 november 2017, zijn lading gelost.



## VERENIGINGSNIEUWS

### Nummer 4

Traditioneel verschijnt het laatste nummer van de jaargang van VeBOV-REVUE in december. Dit is het moment van het jaar om nog gauw allerlei zaken af te sluiten, de laatste verlofdagen op te nemen of... dikwijls gaat december gepaard met een behoorlijke portie stress.

Laat u daar niet aan vangen, wij van het bestuur van VeBOV en de redactie van VeBOV-REVUE wensen u gemoedelijke en **PRETTIGE EINDEJAARSFEESTEN** toe! U vindt zeker een moment om van dit gevarieerde nummer te genieten en om onze kalender op te hangen! Tot volgend jaar!

### Maandelijks bijeenkomsten

Onze maandelijks 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.

In 2018 verwachten wij u graag op de volgende data: 26 januari, 23 februari, 23 maart, 27 april, 25 mei, 22 juni, 28 september, 26 oktober, 23 november en **14 december**. Dit is telkens de vierde vrijdag van de maand behalve in december (verschuiving omwille van Kerstmis naar de derde vrijdag).

Naar jaarlijks gebruik zijn er in juli en augustus geen bijeenkomsten voorzien. Vult u alvast zo veel mogelijk uw agenda in zodat wij u zeker kunnen verwelkomen.

De thema's van deze vrijdagavonden zien er als volgt uit:

- 26 januari 2018:** Ronny Van Hée laat ons meegenieten van de Antwerpse tram sinds de jaren zeventig tot...
- 23 februari 2018:** "366 dagen Oostenrijk". Deel 1: van 1 januari tot en met 30 juni. Dirk Arretz toont van iedere dag een opname van Oostenrijkse spoorwegen.
- 23 maart 2018:** "Dienstvoertuigen". Tot die categorie behoren die voertuigen die gebruikt worden bij onderhoud of interventie bij vele vervoersmaatschappijen. Eddy Cassiers brengt een digitaal overzicht van deze voertuigen bij De Lijn en de TEC.

### Publicatie

#### "DE BELGISCHE SPOORWEGEN Gisteren, vandaag, morgen"

Dit boek geeft een inzicht in de evolutie van de Belgische spoorwegen van hun ontstaan in 1835 tot vandaag, met een blik op de toekomst. De auteur is Louis Gillieaux, die lange tijd verantwoordelijk was voor de dienst pers en public relations van de NMBS.

Het boek toont aan dat het spoor van in het begin een grote rol gespeeld heeft voor de mobiliteit van personen en goederen in België en onbetwistbaar van zeer groot belang geweest is voor de economische en sociale ontwikkeling van ons land. Er wordt in het werk veel aandacht besteed aan de gedaante- en veranderingen die het spoorwegbedrijf tijdens de voorbije

decennia ondergaan heeft met als beoogd doel om van de trein een toekomstgericht vervoermiddel te maken. Het boek telt 208 bladzijden en is rijkelijk geïllustreerd met 162 – vaak onuitgegeven – foto's, 19 kaarten en 8 verklarende schema's, wordt uitgegeven bij Lannoo, kost € 34,99 en is verkrijgbaar bij de goede boekhandel.



### Agenda

Onze vrienden van het *MSVB, het Museum voor het Stedelijk Vervoer van Brussel (Woluwe)*, organiseren op **zondag 21 januari 2018** hun "Fait d'Hiver" in Antwerpen. Hierbij wordt een rondrit met een Albatros en een PCC voorzien op de nieuwe lijngedeeltes zoals de uitbreidingen naar het MAS en de P+R Havana alsmede de Livantunnel.

**Uitzonderlijk kunnen de VeBOV-leden deelnemen aan dezelfde voorwaarden.** Deelnameprijs €30 te betalen bij het opstappen. Afspraak Koningin Astridplein (Antwerpen-Centraal), zijspoor bovengronds, vanaf 9:30. **Wij vragen onze leden uitdrukkelijk om hun lidkaart 2017 te kunnen tonen bij opstap.** Middagpauze nabij het station Antwerpen-Centraal. De rit eindigt omstreeks 17:00 aan het Koningin Astridplein (of metrostation Astrid).

### Verenigingsbestuur

Op de Algemene Vergadering, die zal gehouden worden op zaterdag 10 maart 2018, zullen er eveneens, zoals statutair bepaald, de tweejaarlijkse bestuursverkiezingen plaats vinden. Dit betekent dat de voltallige, zevenkoppige bestuursploeg ontslag neemt en dat mogelijk 2 bestuurders hun kandidatuur niet meer wensen te vernieuwen.

Onze huidige bestuursploeg bestaat bijna uitsluitend uit jonge mensen met een actieve beroepsloopbaan, veelal met zeer wisselende werktijden die niet steeds te combineren vallen met de interne activiteiten van VeBOV.

Veel meer zouden wij op zoek willen gaan naar medewerkers waarop de nieuwe bestuursploeg in voorkomend geval kan terugschakelen, als het ware als een soort back-up.

Het zou bijvoorbeeld kunnen gaan om het tijdelijk inspringen bij verzendingen, het corrigeren van teksten voor het tijdschrift of een verkenning van een uitstap, zonder momenteel verder in concreto te treden.

### Algemene Vergadering 2018

De jaarlijkse Algemene Vergadering zal doorgang vinden op zaterdag 10 maart 2018 te Antwerpen in onze vertrouwde vergaderzaal in de Cuyllitsstraat 22A. Zoals gebruikelijk is de aanvang om 10 uur. In de namiddag voorzien we een boeiende, geïllustreerde lezing met een gezellig samenzijn. Tijdens de middagpauze zal u kunnen genieten van een uitgebreid buffet in dezelfde zaal. De officiële uitnodiging ontvangt u binnenkort per persoonlijke brief. Leest u alstublieft ook onze bovenstaande oproep (noodkreet)!

## Spoornieuws

### Exploitatie

#### EUROSTAR

In een eerste proefperiode zou er slechts één rechtstreekse trein heen en terug tussen Amsterdam en London rijden. Pas rond Pasen 2018 zou er een tweede dagelijkse verbinding bij komen.

Om veiligheidsredenen zouden er geen stilstanden komen in Schiphol en Antwerpen-Centraal. Er zou dan telkens een spoor gedurende een dertigtal minuten voor het vertrek volledig moeten afgesloten worden ten behoeve van de controle en dat is door het drukke treinverkeer niet haalbaar. In Brussel-Zuid zou de trein ook al 27 minuten moeten stilstaan. Hier zou er een bijkomende en beveiligde toegang vanuit de terminal kunnen komen. In Amsterdam-Centraal zou er een aparte beveiligde toegang komen aan spoor 15 en in Rotterdam-Centraal aan spoor 4. Omdat alles nog onzeker is hebben we dit artikeltje bewust in de voorwaardelijke wijze geschreven. Het is afwachten wat het echt wordt.

#### BENELUX

Er rijden de laatste maanden meer en meer IC's tussen Brussel en Amsterdam met aan beide zijden een NS TRAXX-locomotief reeks 186. In de nabije toekomst zou de Benelux niet meer over lijn 12 via Essen en Roosendaal gaan rijden maar wel over de hogesnelheidslijnen in België en Nederland. In Breda moeten de treinen kop maken want stuurstandrijtuigen zijn niet voorzien.

Ondanks de frontwisseling in Breda en de langere reisweg zou de ritduur tussen Antwerpen en Rotterdam met zo'n 20 minuten bekort worden. De dienst gaat wellicht in april 2018 van start. Alle locs moeten dan over ETCS beschikken.

#### BINNENLAND

De NMBS heeft een nieuw vervoersplan! Hiermee zou het aanbod tot 2020 met 5,1 % moeten groeien en de gemiddelde snelheid van de treinen met 3 % stijgen.

Voor de IC-treinen zullen niet meer in zoveel stations stoppen. Dat is een terugdraaien van de politiek van de voorbije jaren waarbij vele IC-treinen in de praktijk werden gedegradeerd tot een veredelde stoptrein. In het nieuwe plan zouden er betere aansluitingen komen met de 3 regionale vervoersmaatschappijen. Er is evenwel nog nergens sprake van het "vermarkten" van spoorlijnen aan privé uitbaters.

We belichten hierna een selectie van enkele markante veranderingen op enkele lijnen, ter gelegenheid van de nieuwe dienstregeling sinds zondag 10 december 2017.

#### Lijn 4

Op lijn 4 rijden voortaan twee bijkomende treinen. Zij vullen de gaten op die voorheen rond het middaguur vielen zodat nu een volwaardige uurdienst ontstaat.

#### Lijnen 12 en 52

Op de L-treinverbinding Roosendaal - Essen - Antwerpen - Puurs komt er een tweede stoptrein per uur op werkdagen en

één tijdens de weekends. Doordat de Nederlandse veiligheidsinstanties geen bijkomende treinen zonder het Nederlandse ATB in het station Roosendaal willen dulden, worden de treinen om en om beperkt tot Essen (met AM08) of verlengd naar Roosendaal (met AM 75).

#### Lijn 15

Op zaterdag gaat de huidige IC Antwerpen - Mol - Hamont/Hasselt nu ook alle uren rijden tussen Hasselt en Mol. Op zondag blijft het om de twee uur.

#### Lijn 26

Voor het eerst sinds er reizigerstreinen rijden op lijn 26 tussen Mechelen, Vilvoorde en verder, via Muizen, naar Halle zal dit met de S 5 ook tijdens de weekends gebeuren. De S 5 rijdt wel van Mechelen naar Edingen via Brussel-Schuman en Halle.

Aanvankelijk reden er ook tijdens de weekends reizigerstreinen vanuit Brussel-Zuid en Brussel-Noord naar het toenmalige Brussel-Leopoldswijk (nu Brussel-Luxemburg) en verder naar Halle.

In de jaren zeventig was er slechts één station, Josaphat, met een laag centraal perron tussen de twee sporen. Josaphat was feitelijk een groot goederenstation met ook een belangrijke militaire functie. Op een uitwijkspoor na zijn alle goederensporen in de loop der jaren verdwenen. De weekendtreinen verdwenen eveneens al vrij spoedig.

Op de huidige, vernieuwde lijn 26 kregen alle stopplaatsen nu wel hoge perrons.

#### Lijn 59

De huidige, derde, IC op werkdagen tussen Antwerpen en Gent heeft voortaan De Panne als eindpunt. Tussen Gent en Landen komt er dan op werkdagen een nieuwe IC die rijdt via Aalst, Brussel N-Z, Luchthaven en Leuven. (De bestaande IC tussen De Panne en Landen rijdt niet via de Luchthaven).

Tussen Gent en Lokeren gaat alle dagen een nieuwe stoptrein rijden. De derde IC (van hierboven) zal dan wel niet meer in Beervelde stoppen.

#### Lijnen 58/86/89

De huidige L-treindienst Eeklo - Gent - Oudenaarde - Ronse/Kortrijk verliest zijn tak naar deze laatste stad. In de plaats komt er een nieuwe L-trein Zottegem - Oudenaarde - Kortrijk die met elektrisch materieel zal gaan rijden. De vorige dienst op de lijnen 58 en 86 werd gereden met de dieselstellen reeks 41.

#### Lijn 36

Het om beurt bedienen met de IC's van Eupen of het Duitse Aachen gaat niet door. Ondanks de recente homologatieproeven met een reeks 18 blijven alle IC-treinen Eupen als eindbestemming houden.

#### Lijn 37

Op lijn 37 werd het voormalige station Chaudfontaine heropend maar dan als stopplaats nadat het in 1984 sneuvelde bij de invoering van het IC/IR-plan.

## Lijn 125A

Eveneens in Wallonië gaan er opnieuw treinen rijden tussen Liège-Guillemins en Flémalle-Haute op lijn 125A. Haltes komen er in Seraing en Ougrée. Deze lijn opende in 1851 en had toen Liège-Longdoz als eindstation. Op deze lijn reden het laatst nog dieseltreinen met locs reeks 60 en 62 met rijtuigen M1.

Reizigersverkeer was er tot 1976. Later, in 1984, werd de lijn wel geëlektrificeerd ten behoeve van het goederenverkeer. Op deze lijn liggen de Luikse vorming en het locomotievendepot van Kinkempois. Het vormingsstation heeft inmiddels al veel van zijn pluimen verloren en op een deel ervan werd een nieuw locomotievendepot gebouwd.

Lijn 125A heeft een lengte van 11 kilometer en de referentiesnelheid is nu 90 km/uur. Met de nieuwe dienstregeling zou er een L-treindienst komen van Liers (lijn 34) via Liège-Guillemins naar Flémalle-Haute.

## Lijnen 162 EN 165/167

De bestaande L-treinen Arlon - Libramont via Marbehan (lijn 162) en Arlon - Athus - Virton - Bertrix - Libramont (lijnen 167 en 165) zullen voortaan als één gekoppelde dienst rijden. Dat wordt dan een lijn die in de beide richtingen in lusvorm gaat rijden, meestal in uurdienst.

## **ONGEVALLEN EN INCIDENTEN**

### **Antwerpen-Centraal**

Op vrijdagavond 15 september, om 22u18 reed de IC uit Hasselt tegen het hydraulische stootjuk op spoor 2 (niveau +1). Er waren ongeveer 80 reizigers aan boord van de trein en gelukkig vielen er geen gewonden onder de reizigers, alhoewel er vele al klaar stonden om af te stappen. Maar het driekoppige treinpersoneel, dat zich in de bestuurderscabine bevond, werd wel lichtgewond naar het ziekenhuis gevoerd.

Er was grote stoffelijke schade aan het stootjuk en de eindbovenleidingsmast. Het voorste gedeelte van het treinstel werd opgelicht met het eerste wielstel naast de sporen. Omdat het ongeluk in de late avond gebeurde bleef de hinder eerder beperkt. Bij de opruiming werd er gewerkt vanaf de naastliggende sporen.

Na het takelen en wegslepen van de bewuste trein werd het volledig vernielde stootjuk verwijderd en de bovenleiding (tijdelijk) opgehangen aan de mast van het naastgelegen spoor. Een nieuwe paal werd geplaatst op zaterdag 15 oktober. Op spoor 2 werd een stootblok gezet op ongeveer 50m voor de normale plaats en later op 15m.

De hydraulische buffer is er nog één van de originele van bij de bouw van het station en dateert dus uit de eerste jaren van de twintigste eeuw. Oorspronkelijk waren er 10 stuks maar bij de laatste verbouwing van Antwerpen-Centraal werden er slechts 6 opnieuw gebruikt na een grondige restauratie in de CW Mechelen. Hopelijk werden de vier overige nog bewaard en kan één van hen opnieuw een plaats innemen op spoor 2.

### **Waterleidingbreuk omgeving lijn 161**

In de Brusselse gemeente Sint-Joost-ten-Node ging het op

donderdag 7 september grondig mis. Een breuk in de antieke waterleiding van de Leuvensesteenweg zorgde voor heel wat wateroverlast in de omliggende straten. Bovendien ontstond er een enorme modderstroom in de hieronder gelegen tunnel van spoorlijn 161.

De hinder strekte zich uit over een afstand van 700m tussen de stations Brussel-Noord en Schuman. De grondmassa was zelfs hoger dan de bovenkant van de sporen. Infrabel moest achteraf een groot gedeelte vernieuwen.

De IC-treinen werden via lijnen 36 (Leuven) en 139 naar Ottignies omgeleid. Gedurende het volgende weekend liep er ook een omleiding voor de IC's naar Dinant via de vorming Schaarbeek, lijn 26 en de nieuwe Kunst-Wettunnel op lijn 161A naar Brussel-Schuman. Reizigers konden ook gebruik maken van de metro tussen Brussel-Centraal en Schuman. Vanaf 11 september was er terug normaal treinverkeer mogelijk.

## **Infrastructuur**

### **Station Schaarbeek**

Infrabel renoveert in dit station momenteel de oude trappen en de gang met de beide toegangstrappen.

Aan de uitgang, kant stationsplein, waar enkele MIVB-tramlijnen hun terminus hebben, is men bezig om een nieuwe wachtzaal te maken. Of ook de gang onder de sporen, met een trap aan slechts één zijde, wordt gerenoveerd is nog niet geweten.

Op de perrons zelf zijn er al vele schuilhokjes afgebroken en vervangen door windschermen. In en naast het station Schaarbeek is ook het spoorwegmuseum TrainWorld gehuisvest.

### **Demping**

Tijdens een persvoorstelling op 13 november, op lijn 50A te Dilbeek, werd door Infrabel een nieuwe methode voorgesteld om het geluid van de rijdende treinen te dempen.

Hierbij wordt gebruik gemaakt van zogenaamde "Rail Pads" die tussen de rails en de dwarsliggers worden geplaatst. Een "Rail Pad" is een soort matje, samengesteld uit een mix van natuurlijk en synthetisch rubber, dat 400g weegt, 19cm op 19cm meet en 1 euro per lopende meter kost.

De functie is drieledig: het isoleren van de spoorstaven, het beschermen van de betonnen dwarsliggers en het verdelen van de krachten. Het lawaai wordt met 3 dB verminderd, wat ongeveer neerkomt op een halvering. Telkens als er spoorvakken vernieuwd worden gaat Infrabel de "Rail Pads" aanbrengen.

### **Lijnen 15 en 19**

Er zijn kredieten voorzien om lijn 19 Mol - Neerpelt - Hamont te elektrificeren. Hierbij is er eveneens sprake van het gedeelte van lijn 15 tussen Mol en de vertakking Zonhoven. Tussen die vertakking en Hasselt is dat al vele jaren zo voor de lijn richting Genk.

In Nederland denkt men aan het elektrificeren van het aansluitende lijngedeelte op lijn 19, richting Weert.

Vanaf Hamont is het slechts 800m op Belgisch grondgebied. De spanningsgrens 3000V/1500V zou dan in Weert liggen, net voor de vertakking met de lijn naar Eindhoven.

Omdat dit een grensoverschrijdend project is, komt het in aanmerking voor Europese subsidies. Het blijft (voorlopig) nog de vraag welk materieel er dan op die internationale lijn zal rijden. E-locs zouden kunnen, maar rijkstrijtuigen I-10 of I-11 zien we daar toch niet rijden.

Er stelt zich bovendien het verschil in perronhoogte. Wat de (Belgische) binnenlandse dienst betreft wordt de dieselreeks 41 wellicht afgelost door de Breaks of de Desiro's want van Antwerpen naar Hamont (en Weert) volledig met dieselstellen onder draad rijden is uiteraard weinig zinvol. Tijdens de laatste TTB-dagen in België werd er al eens gereden tussen Neerpelt en Weert.

Nog even vermelden dat de afstand Antwerpen - Weert 98,3 km bedraagt, waarvan 87,78km op Belgisch en 10,42km op Nederlands grondgebied.

### Lijnen 27/27A en 27B

Infrabel is momenteel druk in de weer met de vernieuwing van de bovenleiding op twee werven.

De eerste is te vinden op lijn 27 tussen Vilvoorde en Weerde-vertakking, de tweede op lijn 124 tussen Nivelles en Luttre. Op deze twee lijngedeeltes staan nog steeds de eerste masten uit de beginperiode van de elektrificatie van die lijnen in 1949. Men kan deze masten herkennen aan de afgeronde vorm bovenaan. Ook op andere secties van de lijnen 26, 26/1, 27, 27A en 27B staan nog zulke masten uit 1949.

Interessant om weten is, wat betreft lijn 26, dat het gedeelte tussen de vertakking Linkebeek (met lijn 124) en de vertakking Machelen (bij Vilvoorde met lijn 27) feitelijk bedoeld was voor het toen zeer belangrijke goederenverkeer tussen Antwerpen en Charleroi. Het gedeelte van lijn 26 tussen Linkebeek en Halle werd pas in 1963 geëlektrificeerd aansluitend op de elektrificatie op lijn 96 tussen Brussel en Quévy nabij de Franse grens.

Op lijn 25, in de omgeving van Vilvoorde, vinden we over een afstand van zo'n 500m, zelfs nog de originele masten van bij de elektrificatie in 1935. Voor de archeologen onder onze lezers: ze staan op lijn 25 op de helling tussen Schaarbeek en Brussel, waar de sporen van lijnen 161/1 en 161/2 naar Namur en Luxembourg passeren. De masten zijn te herkennen aan de dubbelsporige overspanning en aan de afgeronde vorm.

In het station van Vilvoorde vinden we nog authentieke exemplaren boven de luifel van de sporen 1/2 en 3/4 van lijn 27, maar in feite is, op het stationsgebouw na, de hele spooromgeving aldaar archeologisch erfgoed.

### S-net Brussel lijn 50A

Op lijn 50A zijn er gedurende de laatste maanden belangrijke vorderingen gemaakt. De vorig jaar gestarte vernieuwing tussen de vertakkingen Klein Eiland en Sint-Katharina-Lombeek is zo goed als voltooid.

Vanaf de vertakking Klein Eiland tot het wisselcomplex van Brussel-Zuid is de bedding klaar en werden de betonnen

dwarsslagers geplaatst. In oktober werden daar ook al sporen aangevoerd om te worden geplaatst. Hopelijk is dit werk tegen eind volgend jaar afgerond en dan kan meteen ook de nieuwe stopplaats op het grondgebied van de gemeente Anderlecht in gebruik genomen worden. Het nieuwe lijnummer wordt dan 50C.

### S-net Brussel lijnen 124 en 161

Helaas vorderen de werken iets minder snel op deze twee lijnen van het toekomstige Brusselse S-NET.

Op lijn 124, tussen de kruising met lijn 26 nabij Linkebeek en Nivelles, zijn er vier werven waar men de spoorlijn viersporig wil maken. Dit zou respectievelijk in Linkebeek, Waterloo, Braine-l'Alleud en Boulers (Nivelles) gebeuren. Hier lag eind oktober nog geen meter spoor, dit in tegenstelling tot het welig opgeschoten onkruid.

Op lijnen 161 en 161A is tussen Brussel-Schuman en Watermaal het sporenplan volledig klaar en geplaatst, inclusief de dubbelsporige aansluiting naar lijn 26 naar Halle met de nieuwe stopplaats Arcaden op die lijn.

Verder naar Ottignies is er sinds vorig jaar niet veel zichtbaar veranderd. De ruwe betonwerken aan het baanlichaam zijn wel bezig maar van een derde en vierde spoor was einde september 2017 nog vrijwel niets geplaatst.

Volgens enkele bronnen zouden de werken op lijn 161 pas in 2023 klaar zijn en zelfs eerst in 2025 voor lijn 124. Behalve problemen met de financiering stellen zich voor lijn 124 ook nog juridische perikelen.

## ROLLEND MATERIEEL

### AM75 en AM80

De motorstellen AM75 "Varkensneuzen" en de AM80 "Breaks" worden voorzien van een derde koplamp.

Dit gebeurt vooral met het oog op hun mogelijke inzet tot in de Nederlandse grensstations Roosendaal of Maastricht.

De reeks AM08 "Desiro" heeft wel een derde koplamp maar die treinstellen worden vooralsnog niet ingezet naar het buitenland.

### Aanvulling op het artikel "De laatste Lourdestreinen" in VeBOV-REVUE 2017-3.

Ter verduidelijking: Vanaf de vertakking in Les Aubrais - Orléans kunnen de treinen twee kanten uit om verder naar Lourdes te rijden; ofwel in de richting van Bordeaux ofwel in de richting van Toulouse. Deze laatste reisweg is wel 38km langer.

(N.v.d.r.: de auteur van het artikel beoogde enkel het technisch aspect van de treinen te belichten, ongeacht wat de overtuiging van de inrichters was).

## Porto, een bezoek waard.

Toen ik Porto, de tweede stad van Portugal, in 1970 voor de eerste keer bezocht, was er nog een uitgebreid tramnet van de STCP, de Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, die ook het diesel- en trolleybusnet exploiteerde.

Het tramnet omvatte toen een twaalfal normaalsporige lijnen, druk bereden door tweeassers en vierassers, bijna uitsluitend gebouwd in de eerste helft van de twintigste eeuw. De vervanging van de trams door (trolley)bussen was toen al in volle gang: de lange tramtrajecten naar de voorsteden in het noorden en oosten waren verdwenen. Hetzelfde gold voor de tramlijnen naar het zuiden: over de beide etages van de beroemde brug over de Douro, de Ponte Dom Luis I, reden in 1970 al geen trams meer. Toch was er voor een tram liefhebber nog veel te zien en dus te fotograferen.

Dat Portugal destijds economisch flink achterliep ten opzichte van ons deel van Europa was op straat goed te zien: er waren relatief weinig auto's en soms zag je exemplaren die wij destijds al als oldtimers zouden kwalificeren. De afbraak van het tramnet is na 1970 gestaag doorgegaan. In 1982 resteerden er nog vier lijnen en in 1996 bestond alleen nog lijn 18. Ook de trolleybus had het inmiddels van de dieselbus verloren en de laatste trolleybuslijn werd in 1997 opgeheven. Gelukkig bleek er toekomst voor het stedelijk railvervoer. In 2002 werd de eerste lijn van de Metro do Porto geopend en inmiddels zijn er 6 lijnen: in het centrum van de stad ondergronds en daarbuiten als (snel)tram op eigen baan of gewoon straatspoor. Het materieel voor de metrolijnen bestaat uit 72 zevendelige Eurotrams en 30 driedelige Flexity Swifttrams. Beide typen rijden vaak in dubbeltractie (vooral in de spits), maar kunnen niet met elkaar gecombineerd worden.

Bijna 47 jaar na mijn eerste bezoek trof ik in het voorjaar van 2017 een sterk veranderd Porto aan. Niet alleen op het gebied van het openbaar vervoer was er dus veel nieuws te zien, er was ook veel gedaan om de aanblik van de stad te verbeteren.

Bijzonder is dat over de bovenetage van de eerder genoemde Ponte Dom Luis I nu weer railverkeer is: metrolijn D rijdt er en dit

*Foto bovenaan:*

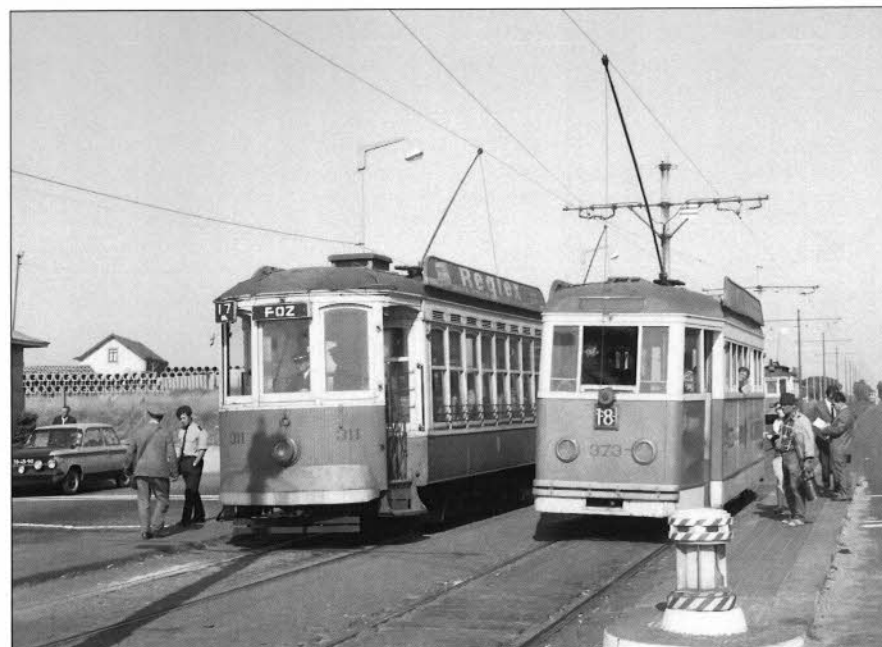
*Motorrijtuig 285 (één van de Carros Belgas) op lijn 16 en twee tweeassers, Rua da Boavista, 19 juli 1970.*

*Foto midden:*

*Motorrijtuig 204 op lijn 16, Rua G. Christovao, 19 juli 1970.*

*Foto onderaan:*

*Motorrijtuigen 311 op lijn 17 en 373 op lijn 18, Avenida da Boavista, 20 juli 1970.*



bovengedeelte is verder alleen toegankelijk voor voetgangers, die vanaf de brug een schitterend uitzicht over de steile Douro-oeveren en de rivier zelf hebben. De brug is daarmee één van de grote toeristenattracties van de stad. Vanaf het zuidelijke landhoofd kan men zelfs met een kabelbaan naar de kade van de Douro, waar alle bekende Portowijnhuizen hun proeflokalen hebben.

Voor toeristen is er nog een andere openbaar vervoerattractie. De laatste tramlijn 18 werd in 1996 omgezet in een toeristenlijn, geëxploiteerd met de oorspronkelijke, maar wel volledig gerestaureerde wagens. Deze lijn werd zo'n succes dat er inmiddels twee andere toeristenlijnen in dienst zijn: lijn 1 en 22. Lijn 18 rijdt van de remise Massarelos aan de Douro-oever omhoog naar Carmo, waar men kan overstappen op lijn 22, die een grote lus door het hoger gelegen centrum berijdt. In tegenstelling tot de lijnen 18 en 22 die flinke hoogteverschillen kennen in de soms sterk geaccidenteerde binnenstad is het traject van lijn 1 vlak en geheel langs de Douro gelegen. Het begint ter hoogte van het centrum, passeert de remise en eindigt, een beetje verloren, een paar kilometer verder naar het westen. In de toekomst wordt lijn 1 mogelijk verlengd naar Foz, waar de Douro in de Atlantische Oceaan uitmondt. Het is duidelijk dat Foz met zijn stranden een veel aantrekkelijker eindpunt voor een toeristentram zou zijn.

De oorspronkelijke lijn 1 liep vroeger overigens ook door tot Foz (en verder). De toeristenlijnen volgen grotendeels de oorspronkelijke routes, maar de lijnvoering is wel aangepast: er is vrij veel (semi)vrije baan. Hoewel er ook vierassers beschikbaar zijn, wordt de normale dienst op de drie toeristenlijnen door tweeassers uitgevoerd. Er bestaat geen spoorverbinding tussen het net van de Metro en dat van de toeristentrams. Het is duidelijk dat Porto trots is op zijn oude trams: ook in de vele souvenirwinkels komt men de 'electricos' tegen, als modelletjes, op bekers, t-shirts en tekeningen, al lijken de makers ervan soms niet het verschil te kennen tussen een tram uit Porto en één uit Lissabon.

Naast de remise ligt een gebouw waarin zich sinds 1915 een elektriciteitscentrale voor de stadstrams bevond. Ook toen later de



Foto bovenaan:

Een koppelstel Eurotrams met voorop 068 op lijn D, Ponte Dom Luis I, 17 maart 2017

Foto midden:

Deel van de benedenhal van het trammuseum met op de voorgrond motorrijtuig 247, 17 maart 2017.

Foto onderaan:

Een ander deel van de benedenhal met links motorrijtuig 288, één van de Carros Belgas, 17 maart 2017.





eigenlijke centrale buiten dienst kwam bleef het gebouw gehandhaafd, onder andere als onderstation en voor tramonderhoud. Sinds 1992 is hier het Museu do Carro Electrico gevestigd. In dit op zichzelf al interessante gebouw is een prachtige collectie ondergebracht: trams, werkmaterieel, een trolleybus en vele tramgerelateerde zaken, zoals koersborden en uniformen. In de benedenhal staan de voertuigen ruim opgesteld, perfect belicht doordat de wanden wit zijn en het licht door een dakvenster binnenvalt. In de met kasseien bestrate vloer liggen groefrails voorzien van bovenleiding en alle trams kunnen, met wat rangeren, naar buiten gereden worden. Een perfect trammuseum!

Het nog bestaande trammaterieel van de STCP is vrijwel uitsluitend gebouwd door de Companhia Carris de Ferro do Porto, de voorloper van de STCP, of door bedrijven in de VS (Brill) en het Verenigd Koninkrijk. In het museum bevindt zich echter ook nog een vertegenwoordiger van een serie van 10 vierassers, in 1929 gebouwd door de Ateliers de Construction de Familleureux. Deze elegante wagens, serie 280-289, stonden dan ook bekend als 'Carros Belgas'.

Aanhangwagens hebben tot rond 1960 dienst gedaan en in het museum zijn er nog vier bewaard gebleven, waaronder een vierassig exemplaar. Gezien hun Amerikaanse uiterlijk -en soms ook afkomst- verbaast het niet dat tramwagens uit Porto na hun buitendienststelling inmiddels te vinden zijn op 'heritage streetcar lines' in de VS, zoals in Memphis. In de bovenhal van het trammuseum zijn nog de schakelpanelen, generatoren en andere zaken te zien die een goed beeld geven van een electriciteitscentrale uit het verleden.

Porto is voor de 'gewone' toerist al een stad met veel aantrekkelijkheden, maar voor liefhebbers van klassiek én modern railvervoer beslist een uiterst interessant reisdoel.



Tekst en foto's: Edward Kuijper.



*Foto bovenaan:*

*Motorrijtuig 205 op lijn 18 op het eindpunt vóór het trammuseum, 16 maart 2017.*

*Foto midden:*

*Motorrijtuigen 213 op lijn 18 en 205 op lijn 22, gemeenschappelijk eindpunt Carmo, voor de dubbelkerk Carmelitas en Carmo, 20 maart 2017.*

*Foto onderaan:*

*Motorrijtuig 131 op lijn 22, Praça da Batalha, 21 maart 2017.*

## TRANVIA DE MURCIA, een modelvoorbeeld (deel 1)

### INLEIDING

De Spaanse stad Murcia is met zijn 440.000 inwoners de zevende grootste stad van Spanje. Deze vooraanstaande universiteitsstad is tevens de hoofdstad van de "Region de Murcia". Met dit inwoneraantal en de talrijke studenten is een tramlijn of tramnet hier zeker te verantwoorden.

Gelegen in het zuidoosten van Spanje, op een 40-tal kilometers van de kust (de minder bekende "Costa Calida"), is de regio afgebakend door de regio Andalucia (in het zuidwesten), de Comunidad Valenciana in het noordoosten en Castilla la Mancha in het noorden.

### DE OPRICHTING

De TDM (Tranvia de Murcia) opende een testtraject (op normaalspoor) van 2,2 km tussen de Plaza Circular en de halte Espinado (zie plan) op 29 april 2007. Dit kort stukje tramlijn was in eerste instantie gratis, om de Murcianos de smaak van de tram te pakken te doen krijgen. Ook hier had men immers last van het NIMBY-syndroom. Het rollend materieel bestond uit twee rode Citadis-trams uit Madrid. De test was een groot succes en er werd beslist een volwaardige tramlijn in Murcia aan te leggen. Tussen juli 2009 en oktober 2010 werd de tramlijn dan verder uitgebreid tot wat ze vandaag is: een 18 kilometer lange tramlijn met 28 haltes in een soort V-vorm, die echter niet dwars door de stad loopt. De dichtst bijgelegen halte bij het stadscentrum is de halte "Plaza Circular".

De westelijke terminus "Nueva Condomina" (nieuw voetbalstadion maar tevens groot shoppingcenter) heeft een kopeindpunt, terwijl de oostelijke terminus "Universidades" eigenlijk een grote enkelsporige lus is die over de uitgestrekte universiteits-campus loopt in tegenwijzerzin. De tramlijn draagt officieel (en op het netplan) het nummer 1, maar dit verschijnt niet op de richtingsdisplay. Onderweg op deze dubbelsporige lijn komen we enkele overloopwissels tegen, maar geen keerlussen: er zijn in



Foto bovenaan:

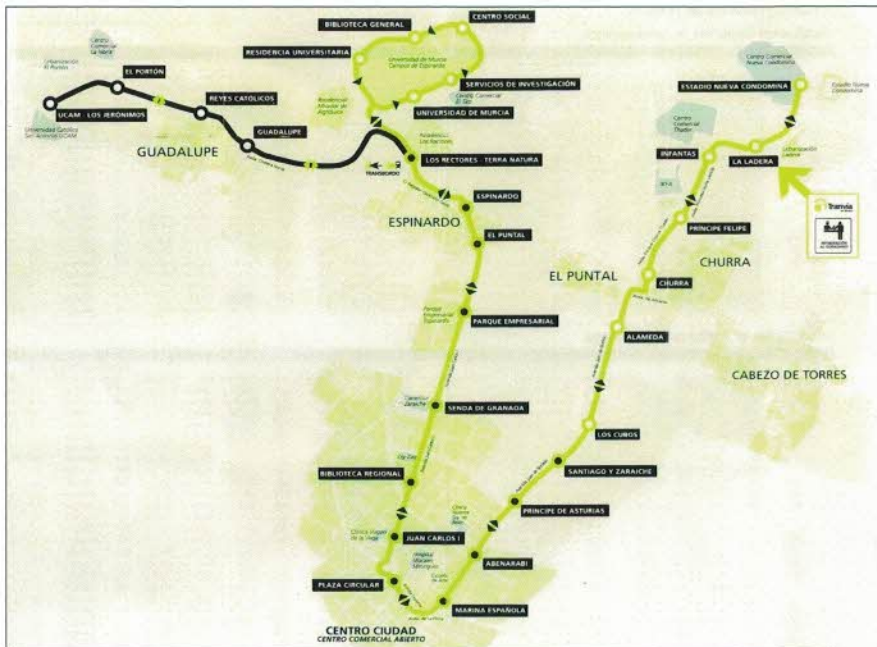
21 januari 2016: tram 157 op de Avenida Juan Carlos I. Af en toe een overloopwissel, maar dik bezaaid zijn ze niet!

Foto midden:

Plaza Circular: hier rijdt de tram in beide richtingen aan de oostelijke zijde van het plein. Het gebouw op de achtergrond is het oude station. 21 januari 2016.

Foto onderaan:

Twee trams kruisen elkaar ter hoogte van de Ronda Levanda, op 21 januari 2016.



normale exploitatie immers geen beperkte of ingekorte ritten voorzien (met uitzondering van in- of uitrukkende trams naar de stelpaats).

**EEN TWEEDE LIJN(TJE)**

Naast de campus van de Universidad de Murcia, is er ook een tweede (kleinere) universiteit: de Universidad Catolica UCAM. Deze laatste wilde uiteraard ook door de tram bediend worden, maar werd (letterlijk) links gelaten. Wellicht onder politieke druk en na veel getouwtrek, werd een (wellicht dure) oplossing voorzien: er werd een tweede tramlijn geënt op de bestaande, meer bepaald ter hoogte van de halte "Los Rectores". Dit pendellijntje heeft als terminus uiteraard het UCAM, gelegen aan het klooster Los Jeronimos. Deze lijn heeft drie tussenhalthes (zie plan hiernaast) en rijdt op enkelspoor, met onderweg enkele wisselplaatsen aan de haltes.



De ruwbouw van de haltes en de bedding geeft duidelijk de mogelijkheid om deze lijn op termijn op dubbelspoor te brengen, maar dit is niet aan de orde momenteel, meestal is er immers maar één tramstel dat pendelt. Dit lijntje heet officieel lijn L, maar ook dit verschijnt niet op de trams zelf. Om het verschil te maken met lijn 1 wordt de tekst wel weergegeven in zwarte letters op oranje achtergrond.

**ALTIJD GROEN!**

In tegenstelling tot sommige Vlaamse tramsteden, wordt hier zéér klare taal gesproken ten einde een goede doorstroming van de tram -en dus een hoge commerciële snelheid- te bekomen. Op de hoofdlijn bedraagt deze 23km/u, op de zijlijn 27km/u. De regel is simpel: in Murcia heeft de tram altijd voorrang en altijd groen licht. Stel: het licht springt op groen voor de auto's, maar een tram nadert: pech en onmiddellijk terug rood voor de auto! Stel: na passage van een tram gaat de automobilist terug groen krijgen, maar er komt kort daarna een tram uit de andere richting: brute pech voor de automobilist die een volledige cyclus mist en dus dubbele cyclus groen mist! En geen uitzonderingen op deze regel. Waarom kan dit in godsnaam niet in pakweg Antwerpen ? (wordt vervolgd...)



Foto midden:

Zicht op de terminus Nueva Condomina: hoewel de tramlijn officieel het nummer 1 draagt, wordt dit niet aangegeven op de display. 22 januari 2016.

Foto onderaan:

Deze foto, genomen op 8 november 2016, illustreert het "studentenlijntje". In het midden de terminus "Los Rectores": een kopspoor dat tussen de sporen van de hoofdlijn eindigt. De foto is genomen richting centrum.

Tekst en foto's van dit artikel: Stefan Justens

## De Metro van Charleroi: werken – een stand van zaken.

De lijnen M1 en M2 van de Metro van Charleroi zijn sinds 15 mei 2017, ingevolge vernieuwing van de sporen, beperkt tot de halte Petria (grondgebied Fontaine l'Eveque).

Hierdoor is gedurende een periode van 18 maanden geen commercieel tramverkeer meer mogelijk tussen de haltes Petria en Monument (Anderlues). De reizigers kunnen tijdens deze werken wel gebruik maken van een vervangende busdienst.

In dit artikel een overzichtje van de werken. Alle foto's werden op 17 november 2017 gemaakt door William Boeckx.



*Foto bovenaan:*

*De werf verloopt in verschillende fases.*

*Zo was de aannemer die vrijdag 17 november in Anderlues in de Rue Paul Janson (ter hoogte van het lokale OCMW) bezig met de uitbraak van spoortoestellen.*

*De mogelijkheid tot kruisen verdwijnt hier. Hiervoor komt een halte met hoge perronboord in de plaats. Tevens worden in de Rue Paul Janson alle sporen vernieuwd.*

*Foto midden:*

*Wat verder, in de Rue de la Station, werd de bovenleiding intussen verwijderd. De omgeving ligt er hier nu zeer troosteloos bij. Maar niet voor lang...*

*Deze straat wordt weldra opgebroken en daarna volledig opgeknapt. Het enkelspoor verdwijnt en er wordt dubbelspoor aangelegd tussen de TEC-stelplaats van Anderlues en de uitrit van het lokale Colruyt-filiaal.*

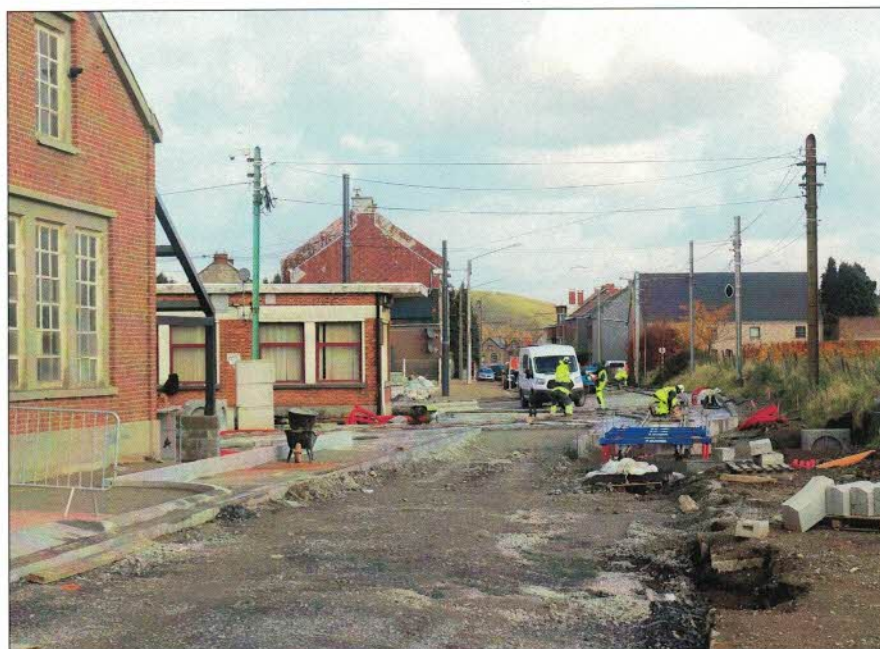
*Misnoegde autobestuurders zullen hier geen "spook-trams" meer tegen komen...*

*Foto onderaan:*

*De werken in de Rue des Déportés zijn tussen de Route de Thuin en de stelplaats van Anderlues deels afgerond. De sporen en ballast werden vervangen en de straat zelf werd heringericht.*

*Deze foto toont ons de locatie van de halte Anderlues-Jonction. Vanaf hier komt er dubbelspoor te liggen. Er komt ook een centraal perron met hoge boorden.*

*Op het moment van de opname was men bezig aan de wisselrooster die toegang geeft tot de stelplaats. Hier wijzigt er niets: twee toegangssporen tot de stelplaats en één tot de technische koer.*



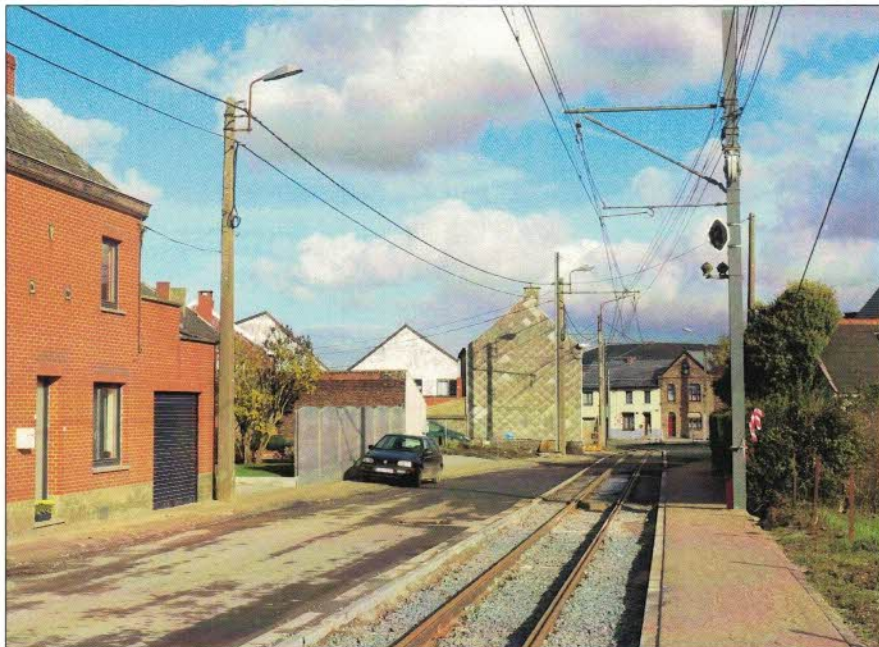


Foto bovenaan:

Dit beeld toont het kruispunt van de Route de Thuin en het heringerichte deel van de Rue des Déportés, nog steeds te Anderlues.

De sporen, ballast, bovenleiding en sein-  
inrichting werden volledig vernieuwd. De  
sectie tussen de Route de Thuin en Fontaine  
l'Eveque Surchiste (de halte gelegen aan de  
afrit van de autosnelweg N59) evenals de  
halte "Route de Thuin" werden aangepakt.

Foto midden:

De trams, ingezet op de lijnen M1 en M2 zijn  
sinds 15 mei 2017 beperkt tot de halte  
Petria (Fontaine l'Eveque).

Hier dienen de reizigers over te stappen op  
een pendelbus. Ondertussen is men ook in  
dit metrostation volop aan het werken. De  
perrons worden vernieuwd en er wordt  
nieuw perronmeubilair geplaatst. Dit alles  
om het comfort van de openbaar vervoer-  
gebruiker te verhogen. Een aantal metro-  
haltes tussen het centrum van Charleroi en  
Petria ondergaan momenteel deze behande-  
ling.

Foto onderaan:

Dit leuke plaatje wilden we jullie niet  
onthouden. Aan de eindhalte Anderlues-  
Monument wordt momenteel ook gewerkt.

Op diezelfde 17de november kon men daar  
bus 7378 zien staan. Deze Van Hool type  
A600 is één van de ouderdomsdekens van  
de vloot van TEC-Charleroi. Ze kwam in  
september 1990 in dienst bij de NMVB als  
bus 2378.

Bij de boedelscheiding in 1991 werd deze  
bus toegewezen aan TEC-Charleroi en kreeg  
ze haar huidig nummer. In 2010 kreeg ze de  
taak van dienstbus bij de dienst VT te Ander-  
lues toegewezen.

## Afscheidsrit DAF S 2000T – Jonckheere bij de TEC

Op een mooie herfstdag in september waren een dertigtal busliefhebbers afgezak naar Libramont om afscheid te nemen van de busreeks 4100-4184 (bouwjaar 1998-2000). Deze reeks wordt weldra vervangen.

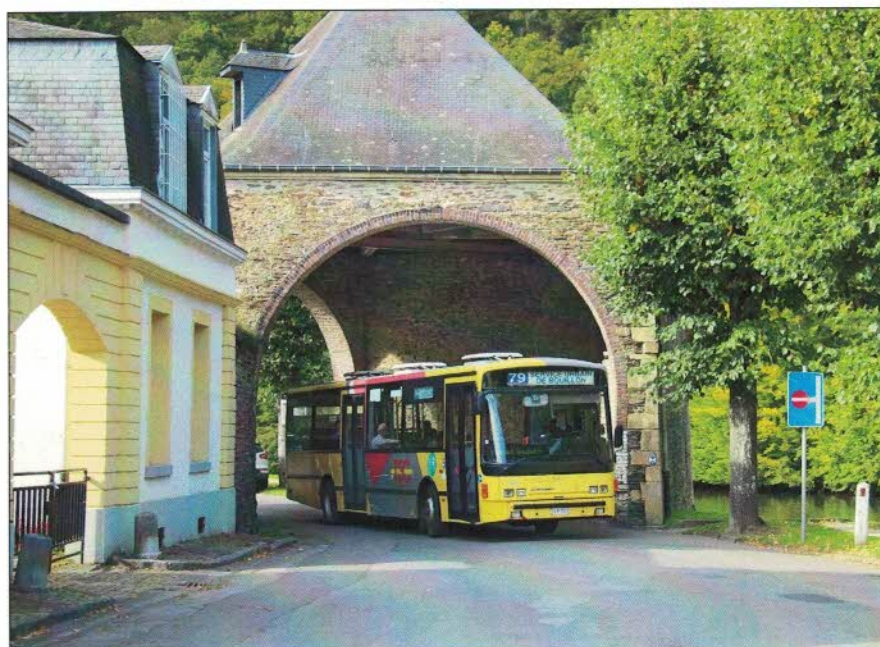
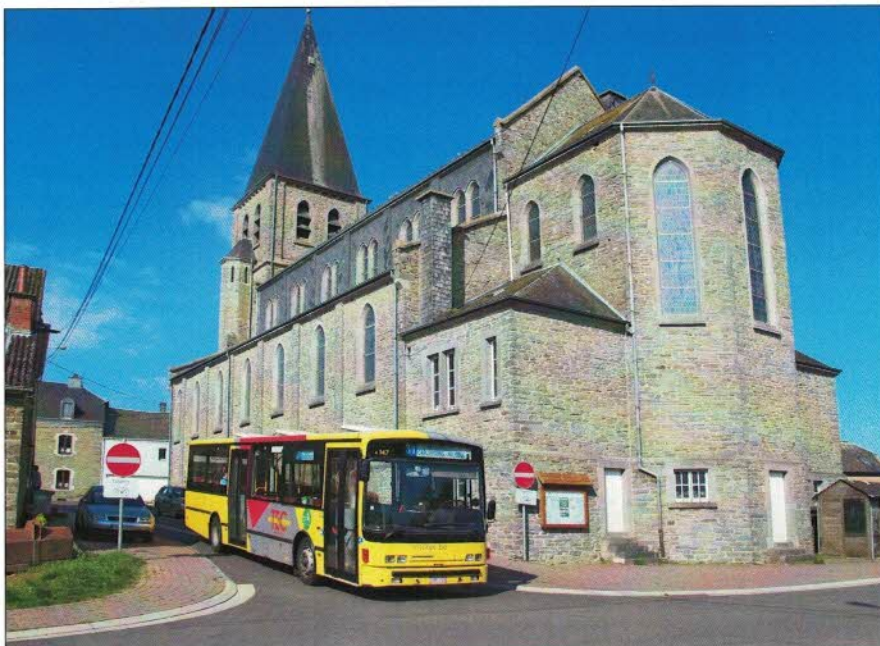
Tijdens de voormiddag werd er gereden met bus 4.147 (met kleine film). Deze bracht de groep via de mooie dorpjes als Ochamps, Fays les Veneurs, Nollevaux, Plainevaux en Noirefontaine naar de stelplaats van Menuchenet. Hier werd overgestapt op bus 4.154 (met grote lijnfilm).

Er werd via Vivy en Alle-sur-Semois koers gezet naar Vresse-sur-Semois voor de mid-dagpauze.

Na een parallel met bus 4.129 als “Bus locale de Vresse”, werd een deel van de lange lijn 9 tot Louette Saint-Denis afgereden. Vervolgens ging het via Bièvre naar Graide Station om daarna in ijtempo via Merny en Carlsbourg naar Bouillon te koersen. In deze stad reden we het traject van lijn 79 “Service Urbain” af. Daarna voerde de bus ons langs het traject van lijn 7 naar Corbion. Hierbij werd de bekende tunnel van Bouillon aangedaan.

In Corbion namen we lijn 45 om via de prachtige plaatsjes Frahan en Poupehan de deelnemers terug te brengen aan het vertrekpunt Libramont.

Het was een geslaagde dag.



*Foto bovenaan:*

*Bus 4.147 vereeuwigd voor de kerk van Fays-les-Veneurs.*

*Foto midden:*

*Bus 4.154 aan het Institute Saint-Joseph te Carlsbourg.*

*Foto onderaan:*

*Bus 4.154 te Bouillon.*

*Alle foto's werden gemaakt door Walter Ceulemans.*

## Afscheid van de Volvo - Jonckheere Communo

Een twintigtal busbreaks verzamelde op zaterdag 7 oktober 2017 aan het station van Halle en dit voor een afscheidsrit met een Volvo - Jonckheere Communo (bus 460114 - bouwjaar 1997) van pachter Naway. Dit specifiek exemplaar bezit drie deuren. Het is tevens de allerlaatste Communo in reguliere dienst. De Lijn stuurde zijn laatste Communo van de stelplaats Overijse begin april 2017 op pensioen. Bij de TEC deden slechts vier stuks dienst tegenover 80 bij De Lijn.

We reden vanuit Halle via lijn 471 (richting Edingen) tot Bierghes. Hier werd een foto genomen aan de eindhalte van de voormalige lijn 125b Rebecq-Bierghes. Daarna maakten we een omweg naar Wisbecq voor een fotostop op het kerkplein en vervolgens via lijn 471 richting Edingen. In Lettelingen passeerden we langs de garage van pachter Naway. Dan volgden we vanuit Sint-Pieters-Kapelle het traject van een schooldienst (tijdens de ochtend) richting technische school Don Bosco Halle. Nadien reden we naar Mark om lijn 94 (richting Ath) aan te vatten. De rit ging via Hellebecq en Ghislenghien naar het kerkplein van Meslin-l'Evêque. Vervolgens reed onze bus via Silly naar Edingen voor de middagpauze.

Tijdens de namiddag volgden we eerst het traject van schoolbus 42 naar Neufvilles. Hierdoor kwamen we in Lombise terecht, waar we op de Place Communale mooie plaatjes konden maken. Daarna reden we naar het statige station van Soignies, vertrekpunt van de lange lijn 116 naar Tubize en Halle via Rebecq en Quenast. Op het zeer landelijke traject Rebecq-Rognon konden de fotografen zich van harte uitleven.

Door wegenwerken vanaf Rebecq werd beslist om direct naar Halle te rijden en de deelnemers te droppen aan het station.



*Foto bovenaan:*

*Voor het voormalige gemeentehuis van Meslin-l'Evêque.*

*Foto midden:*

*Met de kerk van Lombise.*

*Foto onderaan:*

*Onderweg tussen Rebecq en Rognon.*

*Alle foto's werden gemaakt door Walter Ceulemans.*

## Mobovaria

### Eurospoor 2017

De vijftiende editie van de tentoonstelling van modelspoorbanen in de gebouwen van de Jaarbeurs in Utrecht op 3, 4 en 5 november 2017 trok weer tienduizenden bezoekers.

De oppervlakte van ruim 23000 vierkante meter werd in één van de drie hallen ingenomen door handelaars van modelspoormaterieel. De belangstelling van de bezoekers ging echter vooral uit naar de prachtige modelbanen en diorama's die in de twee andere grote hallen stonden opgesteld.

Graag geven we je een kleine impressie mee van wat er te zien was.

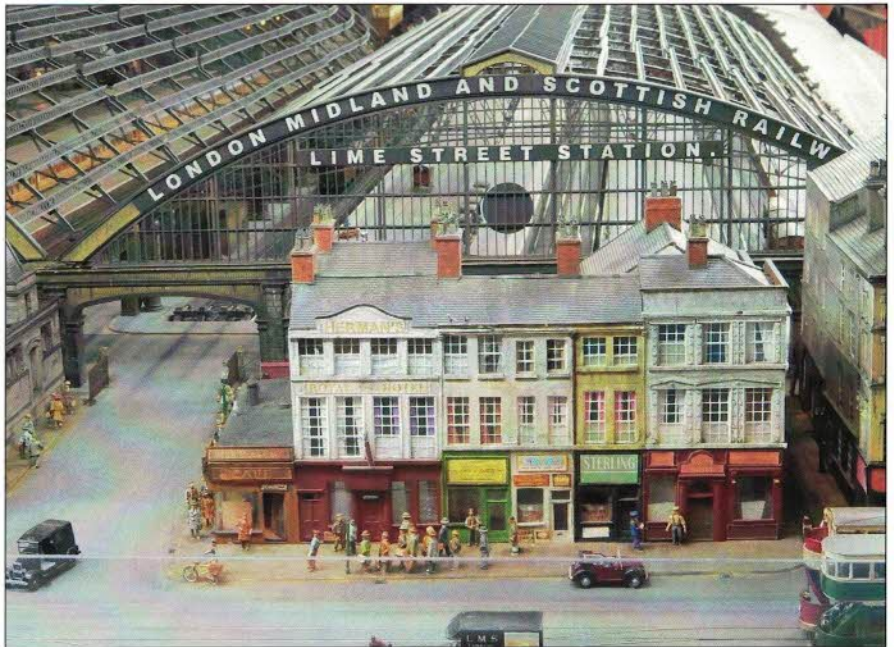


Foto bovenaan:

Reeds als kind maakte het station "Liverpool Lime Street" op John Holden een overweldigende indruk. Naar en van de elf (!) perronsporen van het kopstation leiden vier sporen waarop een intens verkeer afgewikkeld dient te worden.

Dankzij een elektronische besturing kunnen tweehonderd verschillende trajecten worden uitgestippeld en geschakeld.

Foto midden:

Van Groot-Brittannië steken we de Noordzee over en trekken we naar het gasterende Nederland waar we de Delfshavense Schiebruggen aantreffen. Het origineel van deze bruggen is te vinden in Rotterdam.

Het bijzondere aan deze brug is dat ze bestaat uit twee naast elkaar liggende scheve ophaalbruggen. Het model is zeer gedetailleerd en functioneert zoals het origineel. Alles is handwerk. Tegenwoordig zou een 3D printer diverse onderdelen kunnen maken. Maar is dat dan nog modelbouw?

Foto onderaan:

Het Amsterdamse Centraal Station werd gebouwd tussen 1881 en 1889.

Het station telt zes perrons die via drie dwarsgangen onder de vijftien sporen (waarvan elf reizigerssporen) bereikbaar zijn. Ook deze modelbaan werd gebouwd in schaal halfnul.

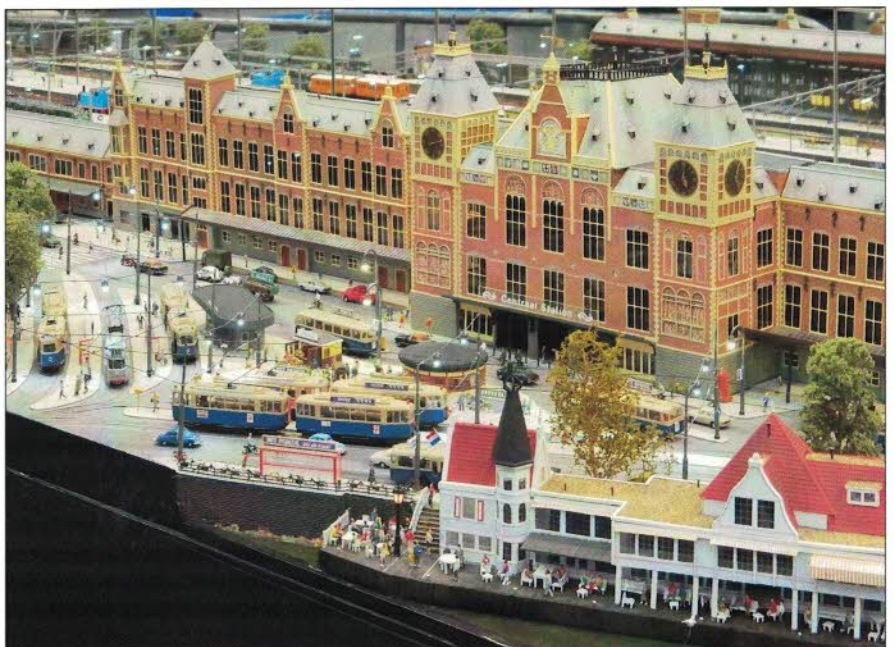






Foto bovenaan:

Als Antwerpenaar ben je uiteraard jaloers op de haven van Rotterdam, de grootste van Europa.

En dat is zeker het geval als je ziet wat de gebroeders Montfroy op schaal 1:87 van die haven hebben nagebouwd.

Foto midden:



De N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij (RTM), werd in 1878 opgericht met als doel het verzorgen van tramvervoer in Rotterdam. De maatschappij exploiteerde ook tramlijnen en vervoersdiensten in andere plaatsen, onder meer Dordrecht en Leiden.

Het is de eerste voorloper van de Rotterdamse Elektrische Tram (RET). Er werd gereden met paardentrams, stoomtrams, later dieseltrams en ten slotte, tot 1978, met autobussen. Ook heeft de RTM veerdiensten geëxploiteerd.

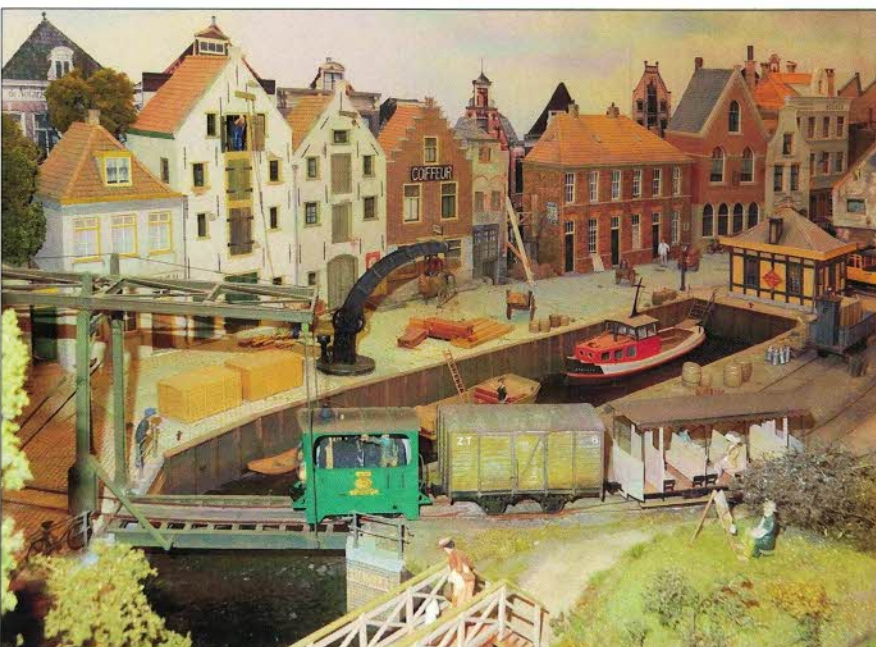
Foto onderaan:

Ton Janssen bouwde het stadje Zwaaghoek na. Het is een denkbeeldig Nederlands stadje dat het beste ergens in het noorden van het land gedacht kan worden, in de jaren 20 van de vorige eeuw.

Met zijn vorige baan 'De Bossche Tram' sloeg hij een nieuwe weg in: bouwen in een grotere schaal dan de tot dan gebruikelijke H0 (1:87), geen spoor maar stoomtram en nog meer zelfbouw, met name het rollend materieel. Omdat dat hem heel goed beviel besloot hij dat het volgende project ook stoomtram in schaal 0 (1:45) moest worden. Dit keer geen exacte nabouw van een bepaalde situatie, maar fantasie.

Zodanig hoefde hij geen uren in allerlei archieven door te brengen om zo veel mogelijk informatie te vergaren. Het volstond met een aantal voorbeelden als inspiratiebron die tot een samenhangend geheel zijn samengevoegd. Alleen de Fairbairn-kraan (het voorbeeld daarvan staat in Middelburg) langs de kade heeft hij naar originele tekeningen nagebouwd.

Ook de tramlocs, rijtuigen en wagens zijn geen exacte kopieën maar hebben wel veel gemeen met het uiterlijk van wat er zoal in Nederland heeft rondgereden. Uiteraard is hier ook alles zelfbouw.



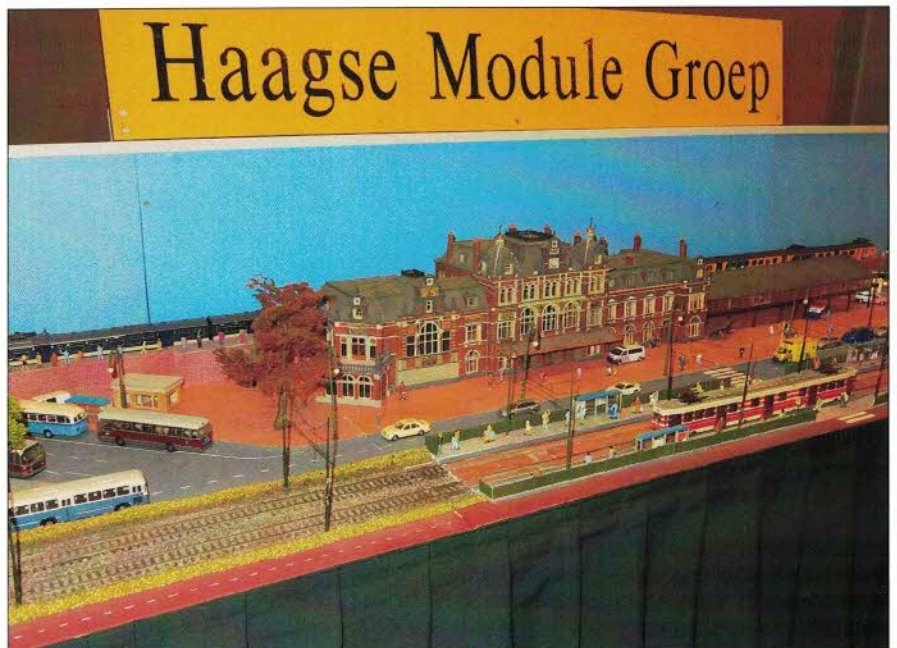


Foto bovenaan:

De Haagse Module Groep exposeerde met een h0-modulebaan van 12 op 0,90 meter. Er werd gereden met Haags trammaterieel. De blikvanger was het Station Hollands Spoor in Den Haag.

Foto midden:

De Stichting M-Track is een groep mensen die de modelspoorhobby in het algemeen bevorderen, en het in goede staat willen bewaren van de door bruikleengevers ingebrachte modulen.

Deze moeten gebouwd zijn volgens de M-Track norm. Het is hun bedoeling om met deze modules deel te nemen aan tentoonstellingen en andere evenementen. Naast de modules worden ook de in bruikleen gegeven modeltreinen, die op een M-Track baan kunnen rijden, beheerd.

M-Track is gebaseerd op het drierailsysteem van Märklin.

Foto onderaan:

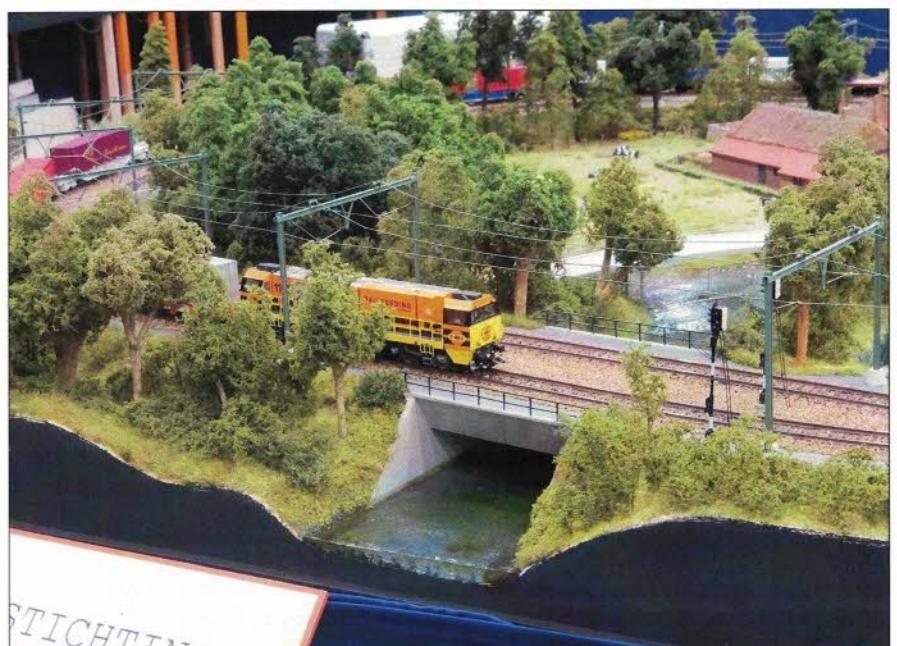
We kunnen het niet laten van toch nog even chauvinist te zijn en de prachtige trambaan "Tussen Klei en Leuzze" onder de aandacht te brengen.

Het Spoor-0-Team omvat alle facetten van het schaal 0-gebeuren. De clubleden werken momenteel aan verscheidene projecten in de schaal 0, dit zowel op de schaalgrootte 1:43,5 als 1:45. Met hun Om (schaal 0, meterspoor) brengen ze het gewezen NMVB-tramgebeuren in de steenbakkerijstreek tussen Antwerpen en Mechelen in beeld.

Het eerste diorama toont een deel van het traject van de NMVB-tramlijn 50 tussen Rumst en Terhagen.

Steenbakkerijen, leuzze's (droogloodsen) en een 60 cm smalspoorlijntje zorgen voor actie. Op het tweede diorama wordt het centrum van Terhagen met de "wissel" getoond en op het derde gedeelte ontdekken we het tramstation van Rumst.

Met dank aan Eddy Cassiers voor de foto's.





## De mobov-opendeurdagen

Op 30 september en 1 oktober organiseerde mobov in haar lokalen een open deur. Deze vormde een unieke gelegenheid om naast de twee clubbanen ook modelbanen die in het lokaal opgeborgen staan van onder het stof te halen en rijvaardig aan de leden en sympathisanten te tonen. Vaak gaat het hier om privé-banen die een onderdak gevonden hebben in het lokaal maar wegens plaatsgebrek niet permanent kunnen worden opgesteld.

Dit was onder meer het geval met het rijdend diorama "Wilsloo Heide" en de historische Märklin- en Fleischmann-banen.

Ze vormden een mooie aanvulling op de grote clubbaan en de smalspoorbaan. Grote belangstelling was er ook voor de trambaan "Le Vicinal à Vresse" van Jan Martens die voor de eerste keer op een evenement werd tentoongesteld.



En uiteraard kon ook de strijkplankbaan "Arrêt Chez Jules" de bezoekers bekoren. In 2018 neemt mobov trouwens deel aan de MobExpo in Sint-Niklaas met een baantje op schaal N in een kleine koffer...

**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)





Bus 4779 (Al119/2 DAF/Van Hool 1976) en tram 9148 (type S Métro, NMVB Brabant 1956), stelplaats Anderlues (foto William Boeckx, 30 september 2017)



Siemens Desiro ML 08540 rijdt op tegenspoor door Paliseul op weg naar Libramont (foto Ronald Van Hée, 30 augustus 2017)

# 2018

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

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

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

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

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

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

# 2018

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

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

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

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

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

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