

VeBOV-REVUE

kwartaalblad voor spoor-, tram- en bus hobbyisten

met actualiteiten, geschiedenis, techniek en verenigingsnieuws



Tweede jaargang Nr. 2015-1

Januari - Februari - Maart



ISSN 0773 - 0713

Afgiftekantoor: 9550 Herzele 1

P208887

COLOFON

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

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

Overname is toegestaan mits bronvermelding.

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

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

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

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

Lidgeld 2015: België € 23,00 en andere landen € 27,00.

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

Lambrechtsstraat 43, 2660 Antwerpen

IBAN nummer: **BE10 0000 4667 6804**

BICcode: **BPOTBEB1**

Inhoud van dit nummer:

Colofon _____	2
Verenigingsnieuws _____	3
Spoornieuws nationaal _____	4
De Bom van 't Zuid _____	6
Spoornieuws Internationaal _____	7
Kort nieuws NMVB en De Lijn _____	8
Kort nieuws MIVB _____	12
Luchtspoor Delft _____	13
Verslag Algemene Vergadering _____	14
MoboVaria _____	16

Werkten mee aan dit nummer:

Bert Bonte	Noël Suys
Raf Bonte	Jan Vandecandelaere
Eddy Cassiers	Stephen Van den Brande
Luc Couscheir	Ronny Van Hee
Freddy Geens	Roger Vissers
Eddy Goens	Walter Weyts
Raymond Naber	

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



VERENIGINGSNIEUWS

2015

Allereerst willen wij onze leden bedanken voor het vertrouwen dat zij in onze vereniging stellen door het vernieuwen van hun lidmaatschapsbijdrage.

En de winnaar is...

De winnaar van onze jaarlijkse wedstrijd, diegene die als eerste op een volledig correcte wijze zijn ledenbijdrage vernieuwde, is de heer Roland De Coster, lidnummer 146, die we bijgevolg voor 2015 het lidmaatschap gratis aanbieden. Proficiat!

Het tijdschrift

Het eerste nummer van 2015 is zonet verschenen en zo is VeBOV-Revue aan zijn tweede jaargang begonnen. We ontvangen veel positieve reacties op de nieuwe look. Zoals eerder vernoemd ondergaat ons tijdschrift ook dit jaar nog enkele aanpassingen:

- Het redactiewerk wordt uitsluitend in de vrije tijd verricht. Voor de jaargang 2015 beperken we de inhoud tot 20 bladzijden per nummer wat een aanzienlijke tijdswinst bij de samenstelling van een nieuw nummer betekent.
- We stappen vanaf nu over naar een fullcolourdruk waardoor we meer soepelheid bij de samenstelling verkrijgen.
- Bovendien starten we in dit nummer met een nieuwe vaste modelbouwrubriek "MoboVaria". Lezers van het eerste uur kunnen zich vast nog wel de modelbouwartikelen herinneren die in (de nog zelfstandige) Rail-Revue gepubliceerd werden. Deze nieuwe bijdrage wordt voortaan verzorgd door onze zustervereniging MOBOV (MObelbouw Openbaar Vervoer) en Mobov leden ontvangen van nu af aan ook ons magazine.

Agenda

11 tot en met 17 april 2015: De Lijn Antwerpen

Publiekswandelingen door de speciaal verlichte kokers van de Reuzenpijp. Reserveren van toegangstickets verplicht op www.tramstad.be.

Zaterdag 18 april 2015:

Inhuldiging van de nieuwe tramlijn 8 P+R Wommelgem - Astrid via de Reuzenpijp en Ruggevelddaan. Op die dag is er tevens een groot volksfeest en een materieelshow op de Turnhoutsebaan. Méér informatie leest u in "Nieuwslin" nummer 71, het gratis infomagazine van De Lijn Antwerpen.

1 tot en met 3 mei 2015:

Jaarlijks Stoomfestival in het Stoomcentrum Maldegem. Informatie op www.stoomcentrum.be.

Nog tot 5 september 2015:

Groote Beweging

Spoorverkeer en andere trafiek in Poperinge 1914-1918. Een expo met unieke foto's en kaartmateriaal rondom lijn 69. Hoogtepunt is een diorama op schaal 1/76 van het station Poperinge met verschillende spoorwegscènes uit WO I. Er wordt tevens een historische film vertoond over de aanleg van het omvangrijke veldspoornet in de streek. In de stad zelf zijn op verscheidene locaties infoborden geplaatst. Locatie: Gasthuiskapel, Gasthuisstraat 1A te Poperinge. Elke dag geopend van 13 tot 18 uur, behalve op maandag.

Maandelijksse bijeenkomsten

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

Dit jaar bent u nog welkom op de volgende avonden:

27/03, 24/04, 22/05, 26/06, 25/09, 23/10, 27/11 en 18/12. Traditioneel zijn er geen bijeenkomsten in juli en augustus.

Bij een hapje en een drankje hebt u ook de mogelijkheid om bij te praten met hobbygenoten.

Op vraag van vele vaste bezoekers aan onze maandelijksse bijeenkomsten vervroegen we het aanvangsuur voortaan naar 19u30 en dit vanaf de vergadering van 24 april. Op die manier wordt het voor u een stuk comfortabeler om de volledige voorstelling te beleven en toch nog met het openbaar vervoer thuis te geraken.

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

Wij nodigen u alvast uit op de onderstaande voordrachten:

27 maart 2015: Eddy Cassiers leidt u rond op de voorbije beurs "InnoTrans 2014" in Berlijn.

24 april 2015: Steven Nauws neemt onder meer de mobiliteitsproblemen van Antwerpen onder de loep.

22 mei 2015: Stefaan Pittomvils belicht het stadsvervoer van de NMVB in de kleinere steden in de periode tot 1991.

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

Algemene Vergadering

Op de bladzijden 14 en 15 kan u het verslag lezen van de Algemene Vergadering gehouden op 21 februari 2015.

*Foto voorpagina: We zien de 6601 rijdende voor Captrain nabij de Bundel Liefkenshoek in de Antwerpse haven. Een handige modelbouwer kan zelf uit een courant verkrijgbaar HO-model deze aparte versie omspuiten.
Foto: Stephen Van den Brande.*

*Foto achterpagina boven: Alhoewel avondlijn 33 niet met 7700-en reed, hebben toch een groot aantal inrukkende trams (zoals afkomstig van lijn 92) deze lijnfilm gebruikt om de stelplaats Haren te bereiken. PCC 7789, de VeBOV excursietram, op zaterdag 12 maart 2011 nabij het voormalig kerkhof in Evere.
Foto: Raf Bonte.*

Foto achterpagina onder: De volledige reeks waterstofbussen 5601-5605 van De Lijn op één enkele foto. Dit lukte Eddy Cassiers op 21 februari 2015 in de stelplaats Antwerpen Vaartkaai.

Spoornieuws

Exploitatie

Nieuwe dienstregeling

Het zal onze lezers niet verwonderen dat met een grondige herstructurering van de dienstregeling op 14 december 2014, een groot gedeelte van ons spoornieuws hieraan gewijd is.

Over het algemeen hebben de treinen meer stilstanden met een langere rijtijd tot gevolg. Er werd ook meer buffertijd voorzien waarmee stiptere aankomsttijden worden nagestreefd. Een aantal vertrouwde rechtstreekse verbindingen gingen voor de bijl en werden vervangen door nieuwe. De IR-treinen verdwenen. Al de “snelle” treinen gaan door het leven als IC. De lokale L-treinen en de piekuur P-treinen blijven bestaan.

Er zijn bovendien afwijkingen in reiswegen en de bediende stations of stopplaatsen tussen de weekdienst en deze tijdens de weekends. Het verschil tussen al die treinsorten vervaagt hierdoor nog verder. Alvast verdwenen zijn de twee op werkdagen ingelegde P-treinen naar Antwerpen Haven via lijn 27A.

Ook de stopplaats Zwankendamme aan de inrit van de vorming van Zeebrugge op lijn 51A wordt niet meer bediend. Dit was onder meer nodig voor de modernisering en uitbreiding van het vormingsstation waarbij het baanlichaam van lijn 51A opschuift.

Tevens werd hier in februari een nieuwe fly-over “Blauwe Toren” in gebruik genomen die moet zorgen voor een vlotter treinverkeer tussen Brugge en Blankenberge en Zeebrugge en Knokke-Heist.

Treinen van en naar Brussel

Opvallend bij de nieuwe dienstregeling is een belangrijke toename van het aantal treinverbindingen die via het station Brussel-Nationale-Luchthaven lopen. Vanuit Oostende via Brugge en Kortrijk zijn er treinen via de lijnen 66 en 89 en vanuit Brugge via lijn 50A.

Tournai (Doornik) kreeg via lijn 94 een directe verbinding met de Luchthaven.

Ook de herboren Benelux passeert langs de luchthaven maar sneller is die alvast niet geworden.

Dit hele plan kadert in een poging van de NMBS om een schadeclaim vanwege de bouwheer Northern-Diablo te vermijden want de voorbije jaren kenden nauwelijks een stijging van het aantal reizigers waardoor ook de Diabolo-toeslag al werd opgetrokken.

Enkele treindiensten kregen een enigszins eigenaardige regeling. De diensten op lijn 50A tussen Brussel-Noord via Aalst naar Gent worden met twee aparte IC's gereden die elk een aantal, maar niet dezelfde, stations aandoen.

In Kwatrecht stoppen, op enkele P-treinen na, geen treinen meer naar Brussel. Reizigers richting Brussel moeten er nu

eerst de L-trein naar Mechelen nemen en in het volgende station (d.i. Wetteren) uitstappen en er een 20-tal minuten wachten op de IC naar Brussel. Voorheen konden die reizigers direct met de IR van Gent naar Brussel en de Luchthaven die tussen Gent en Denderleeuw overal stopte. Voor de reizigers van lijn 50 en Schellebelle is de nieuwe regeling zeker geen verbetering.

Nog wat over de nieuwe L-treinen via lijnen 50 en 60 naar Aalst en Dendermonde. Deze treinen rijden eerst over de gewone lijn 50 van Aalst naar Brussel-Noord en vervolgens door de noord-zuidverbinding. Vanaf Brussel-Zuid rijden zij verder over de Westelijke Ringlijn 28 over Brussel-West, Simonis en Jette en ten slotte over lijn 60 naar Aalst en Dendermonde. In Jette ontmoeten beide lijnen elkaar. Deze dienst loopt alle dagen.

Het is jammer dat in de jaren zestig het relatief korte stuk van lijn 57 tussen Aalst en Oudegem-Dendermonde werd opgebroken of er had een soort ringlijn van gemaakt kunnen worden.

Op de Westelijke Ringlijn 28 rond Brussel met de stopplaatsen Jette en Simonis wordt er een volledig vernieuwde dienst gereden.

Lijnen 12 en 52

De stopplaats Antwerpen-Zuid werd in de weekends het begin- en eindpunt voor de L-trein via lijn 12 naar het Nederlandse Roosendaal. De treinen van de reeks 800 keren op het spoor richting Puurs. Op werkdagen rijdt deze dienst verder via lijn 52 naar Puurs.

Ook de IC van en naar Oostende stopt tijdens het weekend in Antwerpen-Zuid.

Lijn 15/19

Positief sinds de invoering van deze dienstregeling is de bediening van het vorig jaar heropende station Hamont gedurende de hele dag. Het is het eindpunt van de IC uit Antwerpen. Voor de 87 km met 9 tussenstops heeft een IC (sic!) anderhalf uur nodig wat overeenkomt met net geen 60 km/uur.

Vroeger vertrok op werkdagen in Mol eerst de IR-trein naar Neerpelt en daarna het andere gedeelte als L-trein naar Hasselt. Tegenwoordig vertrekt de IC naar Neerpelt en Hamont als tweede, na een stilstand van 8 minuten in Mol.

Lijnen 25, 26 en 124

Tussen Antwerpen en Nivelles (lijnen 25/124) rijden er elk uur twee L-treinen. De ene stopt niet in vier stopplaatsen tussen Brussel-Zuid en Braine-l'Alleud en de andere niet in Buda, Schaarbeek en Kapellekerk. Zou het voor doorgaande reizigers niet duidelijker zijn mits één echte stop-trein en de andere op te waarderen tot een heuse IC?

In Brussel-Congres stoppen geen P-treinen meer. Enkel de twee L-treinen tussen Antwerpen en Nivelles stoppen er overdag nog op werkdagen.

De stopplaats Obaix-Buzet op de treinen van Charleroi-Sud

naar Brussel-Luxemburg kreeg op werkdagen een IC-dienst via lijn 26. Deze houdt halt in alle stations van lijn 124, behalve in Holleken en De Hoek.

Lijnen 34 en 40

Op werkdagen rijdt er een IC over de lijnen 34 en 40 tussen Hasselt via Liège naar Maastricht. Deze trein stopt echter op alle tussenliggende stations en stopplaatsen. Onze Nederlandse vrienden zullen wellicht begrijpen dat het hier enkel in naam een IC betreft.

In de weekends is er wel een tweede IC Liège – Hasselt – Antwerpen volgens het oude recept.

Lijn 53

De IC's van Gent via Mechelen naar Leuven rijden vanaf Mechelen nog altijd als stoptrein naar Leuven terwijl de eigenlijke L-trein dan niet stopt in Muizen, Hever en Hambos. Zou een omwisseling tussen de IC en L-treinen niet duidelijker zijn?

Waalse as

De vroegere IC-dienst Lille-Flandres – Liège Guillemins – Herstal werd gesplitst. Nummer één rijdt tussen Lille en Namur, nummer twee tussen Mons en Liège Palais. Beide verbindingen doen meer tussenliggende stations aan. Tussen Tournai en Mons (lijn 78) waar voorheen de IR van Tournai naar Namur en Jambes reed, stopte die ook in Antoing, Péruwelz, Blaton, Saint-Ghislain, Quaregnon en Jemappes. Deze zes stations worden op de werkdagen nu bediend door de L-trein van Tournai via Mons en Ath naar Geraardsbergen.

De andere tussenliggende stations moeten het op werkdagen stellen met enkele P-treinen. In de weekends zijn het de IC's van Mouscron (Moeskroen) via de Waalse dwarslijn naar Liège en Liers.

Lijn 162

Ten gevolge van omvangrijke vernieuwingswerken worden de L-treinen op lijn 162 (Namur – Luxembourg) gesplitst. De trein rijdt dan op werkdagen tussen Namur en Assesse waar er moet overgestapt worden op een vervangende busdienst tot Ciney, met stops in Florée en Natoye. Tijdens de weekends rijdt de L-trein wel de volledige dienst.

Toeristentreinen

Vanaf deze zomer gaan er voor het eerst gedurende de weekends speciale toeristentreinen rijden op lijn 96 tussen Mons en Ath die enkel in Jurbise (aansluiting naar en van Brussel) en in Cambron-Casteau stoppen. Deze is bedoeld voor de bezoekers aan het attractiepark "Pairi Daiza" waar enkele Chinese pandaberen de show stelen. Mons is in 2015 ook één van de culturele hoofdsteden van Europa.

Samen met de toeristentreinen richting Kust, deze voor de kajakkers die de Lesse afvaren van Houyet naar Dinant op lijn 166 en deze voor het Walibi-attractiepark in Bierges op lijn 139 is dit de vierde (vaste) toeristische verbinding.

Toeristische museumtrein

Halvelings in verband met het voorgaande is de creatie van een nieuwe treinvereniging in België. Zij koos als naam "Le Chemin De Fer des 3 Frontières" afgekort tot CDF3F en is gevestigd te Hombourg in de provincie Liège, niet ver van het drielandpunt (België, Nederland en Duitsland). Ze gebruikt het station Hombourg en een klein gedeelte van de voormalige spoorlijn Chenée – Montzen (lijn 38).

Het stationsgebouw werd omgebouwd tot hotel-café. Behalve een paar oude Franse postrijtuigen bezit zij ook een tiental voormalige ambulancerijtuigen van het Britse leger, waarvan er enkele ingericht worden als hotelrijtuig en één ervan is al in gebruik. Deze ambulancerijtuigen stonden weg te roesten in de vorming van Montzen maar sinds Infrabel deze vorming heeft gesaneerd door het uitbreken van vele sporen en wissels werden ze overgebracht naar de site in Hombourg.

Daarbovenop heeft de nieuwe vereniging nog allerhande ander materieel op haar terrein staan, waaronder een oude loco-tractor. Wat de toekomst zal brengen is nog onduidelijk want veel stelt het momenteel niet veel voor...

MATERIEEL

Stoomlocomotief

Langs de N14 staat er op het grondgebied van de gemeente Zoersel een stoomlocomotief met nummer 26.102. Deze loc staat op een stukje spoor en is vrij goed en gemakkelijk te fotograferen.

Aardappelkever

De 5922 (ex-Vennbahn) die lange tijd bij een sloper in Stolberg (Rheinland) stond, is terug naar België gebracht door TSP.

Geallieerd commando

Ook langsheen de E34 in Kemzeke staan sinds kort historische spoorvoertuigen opgesteld. De voertuigen staan op het terrein van de Verbeke Foundation, een private kunstsite, in 2007 opgericht door het echtpaar Verbeke-Lens.

Het motorstel en het vierassige rijtuig zijn afkomstig uit Maldegem waar ze jarenlang op een bestemming of restauratie stonden te wachten. Wellicht komen ze nu in aanmerking voor een nieuw kunstproject?

Het betreft motorwagen VT33 801, afkomstig uit een reeks van drie identieke dieselmotorwagens in gebruik bij het Amerikaanse Oppercommando in Duitsland. De VT33 802 en 803 werden resp. al gesloopt in 1973 en in de jaren negentig maar de 801 dook op in Maldegem! Het vierassige rijtuig is een voormalig salonrijtuig, 51 80 09-40801-5, uit de familie van de zogenaamde "Schürzenwagen" en werd eveneens tijdens de Koude Oorlog gebruikt door de Amerikaanse legerleiding in Duitsland. In feite gaat het dus om zowel technisch als geschiedkundig unieke stukken!

De BOM van 't Zuid

Of zo wordt één van de laatste actieve bedrijven op het huidige terrein van de eens zo uitgestrekte industriestad van "Petroleum Zuid" ook nog wel eens genoemd.

Ook in 2015 zijn op het einde van de Scheldekaaien tot aan de grens met de Hobokense Polder, nog enkele kleine olieverwerkende bedrijven gevestigd. Eén van die bedrijven, AVIA, heeft zelfs nog steeds een spooransluiting die minstens een keer per week door B-Logistics met meerdere ketelwagens bediend wordt.

Het aansluitingspoor takt af op Bundel Kiel en loopt door het bedrijfsterrein tot aan de los- of vulinstallatie op het einde van de d'Herbouvillekaai.

Het is ons niet geheel duidelijk of de wagons hier geladen of gelost worden. Wellicht gaat het om oliederivaten die per binnenschip aangeleverd of afgevoerd worden.

De treinen pendelen normaal eenmaal per week tussen Antwerpen en de firma "Enertherm" in Courbevoie in Frankrijk.

Foto bovenaan:

Op 6 februari 2015 komt de 7778 een sliert ketelwagens ophalen bij AVIA op de d'Herbouvillekaai.

Foto midden:

Na het verlaten van het bedrijfsterrein zoekt de trein zich een weg naar de rangeersporen van de Bundel Kiel, langslijn 52.

Beide foto's: Stephen Van den Brande.

Foto onderaan:

De speciale busrit naar aanleiding van de Algemene Vergadering op 21 februari 2015, die ons langsheen vervolgen spoor- en tramsites leidde, bracht de deelnemers ook op "Petroleum Zuid".

Links op de achtergrond de kopsporen met ketelwagens bij AVIA.

Niet minder interessant is de Jonckheere/Volvo B10R 355131 van Nostalbus die onze verplaatsingen die namiddag mogelijk maakte.

Foto: Eddy Cassiers.



Spoornieuws

Internationaal

BENELUX

De Benelux, of Amsterdammer, rijdt nu elk uur 16 maal heen en weer op zijn volledig traject tussen Brussel en Amsterdam. Hij stopt nu ook terug in Brussel-Noord en Berchem en passeert ook de Nationale Luchthaven. Vanaf Brussel-Noord gaat het via lijnen 36 en 36C naar Zaventem en dan verder via lijn 25N naar Mechelen. We verwezen er op een vorige bladzijde al naar: dit ommetje verhoogt de reistijd tussen Brussel en Mechelen met liefst 12 minuten.

De totale reistijd tussen Brussel en Amsterdam loopt op van 2u52' zo'n tien jaar geleden naar 3u23' thans. Toen er nog kop werd gemaakt in Antwerpen-Centraal was de reistijd zelfs maar 3 uur en nog verder terug (1997), toen er nog gestopt werd in Leiden, was het ook maar 3 uur.

Wel sneller gaan rijden zijn de Thalys-treinen die er in 1997 2u38' over deden en nu via de HSL hun reistijd gereduceerd hebben tot slechts 1u51'. Die eerste Thalys-treinen reden in België zelfs nog over de trage lijn 27. De commerciële snelheid van de vernieuwde Benelux ligt bij 70 km/uur.

Bij de volgende nieuwe dienstregeling vanaf 13 december 2015 zal de Benelux niet meer via Essen (lijn 12) rijden, maar wel via de HSL 4 en Breda. Er zou dan (we blijven voorzichtig) eveneens gestopt worden in Noorderkempen.

De stuurstandrijtuigen die nu al in de treinen meerijden zijn nodig vanwege het kopmaken in Breda. Momenteel doen ze dusdanig geen dienst en rijden de stammen (meestal) met aan elke zijde een Traxx-loc. Deze locs moeten uitgerust zijn met ETCS 2 voor het rijden via de HSL-lijn in Nederland. In België werd op de HSL 4 ETCS 1+2 geïnstalleerd.

Omdat de tweespannings-Desiro's reeks 08500 over ETCS 1 beschikken kunnen deze wel al tot Noorderkempen rijden op de HSL 4. Daarvoor reden er de locs reeks 13 in het midden van een trein, tussen de M5 stuurstandrijtuigen die al over ETCS 1 beschikten.

Meer ritten en een langere rijtijd impliceren dus ook meer rijtuigen en locomotieven. NS reactiveerde een aantal ICR rijtuigen in de bekende geel met blauwe band kleurstelling. Er zijn net als vroeger ook stuurstandrijtuigen met dezelfde kleuren. De rijtuigen kregen naast het NS-logo ook dit van de NMBS. De treinen zijn samengesteld uit zes of zeven rijtuigen.

Meestal werd er al één 1^e klasse rijtuig uit de stam gehaald. Naarmate alle rijtuigen herschilderd worden naar het standaard NS blauw-geel zal een rijtuigstam bestaan uit één stuurstand, vier 2^e klasse en één 1^e klasse rijtuig in het midden van de trein. De totale capaciteit is vrijwel gelijk gebleven.

De NMBS huurt een extra Traxx-loc voor de vernieuwde Benelux dienst met nummer 2844. Dit is origineel de E 186 240 en rijdt volledig neutraal in het wit.

Daarvoor reed deze loc al bij andere operatoren zoals de Rurtalbahn.

THALYS, TGV en ICE

In het zogenaamde kleine grensverkeer naar de Duitse steden Aachen en Köln (ongeveer 1.250.000 inwoners) ontbreken nog altijd Belgische IC's.

Reizigers naar Aachen die met de gewone trein reizen moeten in Verviers-Central overstappen op de L-trein, die thans om het uur rijdt. Vroeger reed de IC vanuit Oostende en Brussel afwisselend elke twee uur naar Eupen (20.000 inwoners) of Köln. Met Thalys en ICE is er inderdaad wel een gevoelige reistijdverkortening maar is er ook een belangrijke meerprijs te betalen.

Een soortgelijk verhaal speelt zich af op de verbinding tussen Brussel en Lille-Europe: met de gewone IC tot Tournai en dan verder op de IC uit Namur naar Lille-Flandres. De twee Rijzelse stations liggen op zo'n 5 minuten wandelafstand van elkaar en van het stadscentrum. Vóór het HST-tijdperk waren er gewone rechtstreekse treinen Brussel – Lille.

EUROCITY NAAR ZWITSERLAND

Vanaf de nieuwe dienstregeling stoppen de twee overgebleven EC-treinen Brussel-Basel in alle tussenliggende stations waar ook de gewone IC's naar Luxemburg stoppen, in totaal zo'n 13 keer. De rijtijd verhoogt hierbij met een half uur maar daar staat dan weer tegenover dat er behalve de bekende steden zoals Strasbourg of Mulhouse nu ook plaatsen als Marloie of Marbehan in het lijstje voorkomen.

Hetzelfde fenomeen doet zich voor in Frankrijk waar nu ook meer dan vroeger gestopt wordt. Tegenover 10 maal vroeger is dit inmiddels opgelopen tot liefst 21. Vroeger reden deze EC's na Basel nog verder naar Zürich of Chur en daarvóór zelfs tot in Italië. Er waren toen 3 treinparen overdag en bijkomend nog 2 nachttreinen. De reiziger wordt zo gedwongen naar de TGV's met overstap in Paris tegen een meerprijs of naar alternatieven door de lucht.

TRESKI

Net als in de voorgaande jaren reed tijdens het krokusverlof de Tréski nachttrein in de richting van het Oostenrijkse Zell-am-See. Hij vertrok op vrijdag 13 februari om 20u03 in Brussel-Zuid en de aankomst was voorzien om 9u21. Het vertrek voor de terugrit was voorzien op zaterdagavond 23 februari om 17u26 met aankomst in Brussel 's ochtends om 7u20. Deze treinen stopten ook nog te Brussel-Noord, Leuven, Liège en Verviers (en vice versa).

Tot 3 jaar geleden reden er ook telkens 2 treinen tijdens het kerstverlof en was er met het krokusverlof nog een tweede trein die in Essen vertrok.

Sinds 20 december 2014 en nog tijdens de weekends tot 21 maart 2015 rijdt een Thalys-skitrein van Amsterdam via Antwerpen en Brussel naar Bourg-Saint-Maurice in de Franse Alpen. Enkel op zaterdag 14 februari van dit jaar reed een Thalys van Brussel naar Moûtiers.

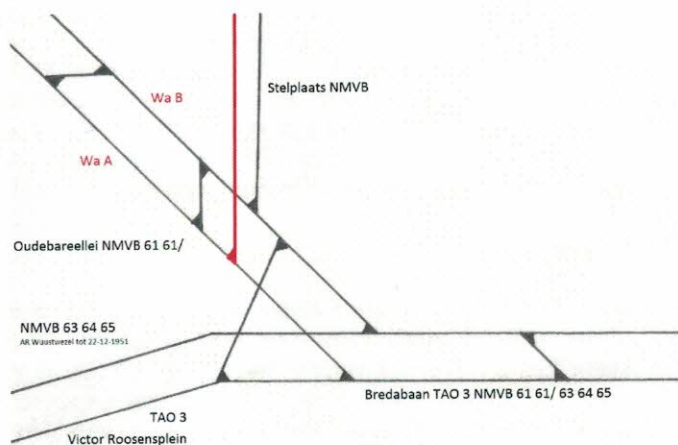
NMVB

Merksem Oude Bareel

Onze lezer, de heer Roger Vissers uit Mol, bezorgde ons een zeer interessante aanvulling op het artikel “HOog bezoek in Merksem” uit VR 2014/3 en meer in het bijzonder over de rangeermanoeuvres aan de Oude Bareel:

“Tot het midden van de jaren vijftig was er slechts één in- of uitrijspoor van de stelplaats op de Oudebareellei. Elk tramstel of motorrijtuig richting Antwerpen reed dan steeds op tegenspoor tot de overloopwissels op de Bredabaan. De trams richting Kapellen – Brasschaat (Wuustwezel) reden gedeeltelijk op tegenspoor tot de wisselverbinding op het Victor Roosensplein (niet op de schets).

Voor wat betreft de rangeerbewegingen voor de aanhangrijtuigen om de lijnen 61 en 61/ te bedienen, deden de sporen **Wa A** en **Wa B** dienst als wachtspoor. Voor de trams komende van Schoten en rijdende naar Antwerpen (rijrichting rechts over spoor **Wa A**), werd de bijwagen op het wachtspoor **Wa B** geplaatst. Het motorrijtuig reed een eind vooruit tot voorbij de overloopwissels, zette achteruit tot op het spoor **Wa B** om de bijwagen aan te koppelen en reed vervolgens opnieuw via dezelfde overloopwissels, maar nu op normaalspoor, verder naar Antwerpen. Met het toenemende autoverkeer werd de aanhangwagen voortaan op het spoor **Wa A** klaar gezet. De motorwagen komende van Schoten nam de twee wisselverbindingen over spoor **Wa B**, zette achteruit om de bijwagen aan te koppelen om daarna vooruit naar Antwerpen te rijden. De trams komende van Antwerpen koppelden hun bijwagens af op het spoor **Wa B** en reden vervolgens solo verder naar Schoten. Het rangeren van de bijwagens in en uit de stelplaats gebeurde met een twee-assige motorwagen.



Het rangeren en achterlaten van de bijwagens in volle straat werd stilaan onhoudbaar door het drukker autoverkeer. Daarom werd halverwege de jaren vijftig beslist om een tweede uitrijspoor van het depot aan te leggen (rood op de schets) en sindsdien konden de trams hun bijwagen(s) in de stelplaats aan- en afkoppelen. De twee-assige motorwagen rangeerde nog hoofdzakelijk intern op het stelplaatssterrein. In dezelfde periode werd ook de stelplaatskoer met kasseien gelegd zodat de bussen op vaste grond konden parkeren.”

DE LIJN

Algemeen

Tarieven

Het tariefsysteem van De Lijn onderging op 1 februari 2015 een grondige vereenvoudiging en prijsaanpassing. Sindsdien wordt een traject niet meer aangerekend op basis van het aantal doorlopen zones. Ook het onderscheid tussen een verplaatsing korte afstand en lange afstand valt weg. Een ontwaarding van een biljet of Lijnkaart of de aankoop van een SMS-biljet geeft voortaan, ongeacht het aantal afgelegde zones, steeds recht op een verplaatsingsduur van 60 minuten. Overstappen mag onbeperkt, indien het tijdstarief van 1 uur verstreken is, mag je toch nog je rit, eventueel zelfs tot het eindpunt van deze rit, verder zetten op het voertuig waarop je je op dat ogenblik bevindt.

N.v.d.r.: voor een aantal verplaatsingen zouden wij toch eerder voor een limiet van 90 of zelfs 120 minuten opteren.

Bij de aankoop van biljetten (en Lijnkaarten) is er geen prijsvoordeel meer bij voorverkoop. We zetten de nieuwe prijzen van de voor onze lezers interessantste vervoerbewijzen op een rijtje.

- Een enkel biljet voor 60 minuten € 3,00
- Het gratis vervoer voor 65+ers vervalt definitief vanaf 1 september 2015 en wordt vervangen door een jaarabonnement voor € 50,00
- Een Dagpas De Lijn € 5,00 in voorverkoop of € 7,00 op het voertuig
- Een 3-dagenpas € 10,00 in voorverkoop of € 12,00 op het voertuig
- Een 5-dagenpas € 15,00 in voorverkoop of € 18,00 op het voertuig
- Een JUMP dagpas voor het Brusselse Gewest € 7,50.

Antwerpen

Een Gentenaar in de Koekestad

Wie de vorige weken in de Antwerpse stad goed heeft opgelet, heeft misschien de Gentse PCC 42 al eens zien rondrijden. Een vreemde eend in de bijt. Deze tram zal, in het kader van een literair project door de Antwerpse stadsdichter Stijn Vranken, omgebouwd en ingezet worden op het Antwerpse net. Helaas is hier momenteel nog geen informatie over te vinden. We zullen er vast en zeker de volgende maanden meer over vernemen.

Vooraleer deze tram deze verbouwing ondergaat, moest hij eerst op het net rijden om te kijken of er zich geen problemen voordeden. Deze PCC zwaait namelijk een ietsje anders uit dan zijn Antwerpse soortgenoten. Deze ‘testritten’ hebben geen noemenswaardige problemen opgeleverd, althans toch niets dat niet verholpen kon worden. Wordt ongetwijfeld vervolgd...

Antwerpen Tramstad

Tramstad, onder deze noemer zet De Lijn het Antwerpse tramnet dit jaar in de kijker. In 2015 bestaat de premetro exact 40 jaar én wordt de Reuzenpijp onder de Turnhoutsebaan en Stenenbrug in gebruik genomen voor de nieuwe lijn 8 naar Wommelgem P+R. Er worden talrijke festiviteiten voorzien. De data daarvan vindt u in onze agenda op bladzijde 3.



De spoorwerken op het nieuwe traject langs de Rugeveldlaan waren eind vorig jaar vrijwel klaar. Na plaatsing van de bovenleiding werd het tijd om ook de tractie te testen. Het gedeelte tussen de August Van De Wielelei (lijnen 5 en 10) en de E34/E313 komt vanaf 18 april enkel in gebruik voor dienstritten, op het andere stuk tot de Herentalsebaan rijdt dan lijn 8.

Op een druilerige decemberdag staan de drie Hermelijnen (7214, 7245 en 7246) onder spanning op het nieuwe traject.

Foto: Luc Couscheir, 19/12/2014.



Ter hoogte van het eindpunt van lijn 6 aan Metropolis trok een vrachtwagen, waarvan de kraanarm in een iets te hoge stand stond, de bovenleiding naar beneden. Omwille van het "kerstreces" werd de herstelling een klus voor de interventieploegen. Hierbij kwamen de twee inmiddels meer dan dertig jaar oude Schörlings 8054 en 8055 tot inzet.

Foto: Luc Couscheir, 26/12/2014.



Op zondag 22 februari laatstleden werd er met deze tram, de Gentse PCC 42, op het Antwerpse net een rit gereden waarbij deze over de vroegere sporen van lijn 4 langs de Marnixplaats reed.

Foto: Eddy Goens.

Sneeuw en ijs zijn potentiële vijanden voor tram of autobus. Ook deze winter zorgden ze toch op één van de schaarse sneeuwdagen voor een grondige verstoring van het tramverkeer. In samenwerking met een nukkige wissel ontspoorde op zaterdagmorgen 27 december één van de eerste wagens van lijn 24 op de splitsing van deze lijn met lijn 4 op het kruispunt van de Herentalsebaan en de Dascottelei. Het voorste gedeelte van de 7258 reed braafjes naar het Centraal Station maar het tweede wielstel had een ander traject in gedachte. Een Unimog trok de tram enigszins terug in een rechte lijn, waarna er mits enig hefwerk het middelste wielstel ook terug in het juiste spoor werd gezet.

Op deze foto is duidelijk te zien dat het middelste wielstel quasi op het tegen-spoor stond.



Op 6 januari was niet het winterweer maar wel een nukkige automobilist de oorzaak van een ontsporing op de Leopold de Waelplaats van PCC 7032. Eigenlijk maar een banaal ongeval, ware het niet dat de auto gestuit werd door een betonnen "kunstwerk" en de tram hierdoor ontspoorde.

De specialisten van De Lijn trachtten in eerste instantie de PCC met het gebruik van de klauwen terug in de sporen te zetten. Helaas was de bogie toch wat teveel gedraaid en ontbrak door dat kunstwerk de nodige manoeuvreerruimte.

Door de impact van de botsing ontspoorde de 'Impact' PCC 7032. Let op de woordspeling!



Terwijl uw reporter ter plaatse van de 7032 was weerklonk er 50 meter verder een vreemd geluid. Het was afkomstig van Hermelijn 7210 die omwille van de verstoorde dienst op lijn 4 in een poging om terug min of meer zijn normale dienst te rijden, ontspoorde op de wissel aan de lus Lambermontplaats. De tram stond mits wat durf van het controle-personeel binnen luttele minuten terug in de rails (gewoon achteruit rijden).

Alle foto's op deze bladzijde: Luc Couscheir.





Oost-Vlaanderen

Flexity's 2™ in Gent

In VeBOV-Revue 2014/4 publiceerden we al een fotoreportage van de voorstelling van de nieuwe Flexity 2™ voor De Lijn in Berlijn.

Op deze pagina nemen we u mee naar Gent waar op 14 december 2014 de eerste van tien nieuwe lagevloertrams was aangekomen.

Uit de persmap vernamen we onder meer de volgende statements:

“Met een lengte van 60 meter en een totaalgewicht van 80 à 90 ton was dit het grootste uitzonderlijk transport van het jaar (nvdr; 2014) in Gent. Na een tocht van ruim 3 dagen bereikte de eerste zogenaamde Flexitytram zijn bestemming in Gent.

Een vrachtwagen met 13 assen en 50 wielen volgde daarvoor een speciaal uitgekende route van 1500 kilometer vanuit het Duitse Bautzen. De laatste kilometers naar de stelplaats in Gentbrugge liepen via de R40, Ledeberg en de Brusselsesteenweg.

Ook de komende transporten zullen dit traject volgen. De tram was volledig geassembleerd en reed via een helling met rails van de vrachtwagen.”

“Constructeur Bombardier levert van dan af twee trams per maand. Tegen april is de levering afgerond.”

Ondertussen verschijnen de nieuwe trams bijna dagelijks in het straatbeeld voor test- en opleidingsritten.



Foto bovenaan:

Tijdens de persvoorstelling op 14 december 2014 te Gentbrugge kon de 6353 uitvoerig bewonderd worden.

Foto midden:

Na de gebruikelijke speeches werd de 6353 officieel overgedragen aan De Lijn.

Beide foto's: Eddy Cassiers.

Foto onderaan:

Hermelijn 6317 is al beste maatjes met de superlange nieuwkomers Flexity 2™, de 6353 en 6354.

Stelplaats De Lijn Gentbrugge op 16 januari 2015, foto Bert Bonte.



MIVB

Afscheid van de avondlijnen 31 en 83.

Met de grote reorganisatie van het tramnet in de periode 2007-2008 werden alle klassieke tramlijnen in de noord-zuidtunnel vervangen door de lijnen 3 en 4. Voorheen reden hier nog de lijnen 3, 52, 55, 56 en 81 doorheen.

In de zomerdienst 2007 kwam lijn 4 in dienst terwijl lijn 3 een jaar lang niet reed. Door het afschaffen van lijn 52 werd een avondlijn 32 Noordstation-Drogenbos in dienst gesteld die na 20 uur een rechtstreekse verbinding met het centrum en vice versa vormde. In de zomerdienst 2008 kwam lijn 3 terug in dienst samen met de avondlijnen 31 en 33. Lijn 31 verzorgde een dienst Noordstation - Marius Renard in de plaats van de opgeheven lijn 56 en de nieuwe lijn 81 die 's avonds niet meer reed. Ook lijn 82 reed 's avonds niet en werd vanaf 20 uur vervangen door een lijn 83 Berchem Station-Montgomery. Avondlijn 33 ten slotte bereed het vak Bordet (nu Da Vinci)-Churchill.

In september 2009 werden de noordelijke eindpunten van lijnen 3 en 4 omgewisseld. In september 2011 werd de avondlijn 33 afgeschaft en deels vervangen door een avondlijn 32 Drogenbos-Noordstation-Bordet.

Om het avondnet te vereenvoudigen verdwenen op 23 februari 2015 de lijnen 31 en 83 en werd de amplitude van de daglijnen opnieuw verlengd. Lijn 32 bleef behouden.

Foto bovenaan:

Avondlijn 83 aan Berchem Station in juli 2010 met gele PCC 7750. Deze motorwagen werd in de jaren negentig nog grondig gemoderniseerd maar behield zijn oude signalisatielichten en ronde koplamp.

Foto midden:

Avondlijn 31. Deze lijn bestond sinds september 2012. De bedoeling was om ook 's avonds met lagevloertrams op de noord - zuidas te rijden maar dit was duidelijk niet altijd zo. PCC 7940 in het PM-station De Brouckère.

Foto onderaan:

PCC 7945, net hiervoor afkomstig van een dienst op lijn 81, reed vanaf 20 uur als avondlijn 83 op de Gentsesteenweg over het traject van tramlijn 82 die ook 's avonds niet reed. 17/7/2013.

Alle foto's op deze pagina: Raf Bonte.





Luchtspoor Delft

Op 21 februari 2015 reden voor de laatste dag treinen over het spoorviaduct te Delft. Dit viaduct haalt net geen 50 jaar gebruik want het werd in juli 1965 geopend en verving destijds een dubbelsporige spoorlijn op maai-veld die de stad echt in twee delen splitste, het viaduct was toen een prima oplossing. Na het jaar 2000 werd het viaduct steeds meer gezien als een flessenhals in het viersporig uitbouwen van de spoorlijn tussen Den Haag Hollands Spoor en Rotterdam Centraal Station voor vergroting van de capaciteit.

In 2009 werd daadwerkelijk begonnen met de aanleg, eerst is de tweesporige tunnel gebouwd. Nadat deze op 28 februari in gebruik werd genomen kan het viaduct worden afgebroken zodat er ruimte ontstaat om ook de tweede tunnelbuis aan te leggen.

Delft heeft er een nieuw ondergronds station aan overgehouden dat al gelijk voor vier sporen kon worden gebouwd. Het oude station, een rijksmonument, blijft staan en wordt een restaurant.

In de nacht van 21 op 22 februari 2015 reden dus voor het laatst de treinen over het viaduct, als geste had NS een extra allerlaatste trein met genodigden ingezet die Delft richting Den Haag verliet om 1u25 en heel langzaam over het viaduct reed dat speciaal was uitgelicht. Eerder op de dag waren op de Delftse molen De Roos velen te zien die nog één keer het bovengrondse traject wilden vereeuwigen.

In de week van 22 tot en met 27 februari was er geen treinverkeer tussen Schiedam en Den Haag tijdens de ombouw. De sloop van het viaduct begon in de eerste week van maart 2015. Op zaterdag 28 februari reed ondergronds de eerste trein om 6u05 richting Den Haag; een tijdperk is voorbij.

Foto bovenaan:

Op dit beeld krijgt men een goede impressie van het viaduct en zijn omgeving.

Foto midden:

Parallel met het spoorviaduct rijdt tramlijn 1. Op de achtergrond staat de molen De Roos.

Foto onderaan:

Op het viaduct rijdt de speciale "allerlaatste" trein voorbij.

Tekst en foto's: Raymond Naber.



Algemene Vergadering VeBOV 21/2/2015

De vergadering gaat door in Café des Arts, hoek Frankrijklei — Teniersplaats, Antwerpen. Ze begint om 10u.

1. Verwelkoming en nazicht van de stemgerechtigde leden.

Er zijn 28 aanwezige leden; drie leden hebben een volmacht bezorgd.

Voor zover het bestuur bekend, zijn er sinds de vorige algemene vergadering zeven personen overleden: er wordt een minuut stilte gehouden om hen te gedenken.

2. Goedkeuring verslag Algemene Vergadering 15/2/2014.

Het verslag van de Algemene Vergadering in februari 2014, zoals gepubliceerd in VeBOV-Revue 2014/1, wordt zonder opmerkingen goedgekeurd.

3. Verslag activiteiten 2014.

VeBOV heeft in 2014 twee activiteiten georganiseerd:

- 15/2/2014: tramrit Knokke-Oostende en terug: goedgekeurd.
- 17/5/2014: uitstap naar Rotterdam (bezoek Mini-World) en Den Haag (bezoek trammuseum en rondrit met museumautobus en museum-PCC): goedgekeurd.

Voor 2015 en later worden de volgende activiteiten voorgesteld waaruit een keuze zal worden gemaakt:

- Charleroi: tram- en/of busrit;
- Tuin: bezoek aan ASVi;
- Luik: bezoek aan het nieuwe station, aan het tracé van de toekomstige tramlijn en aan het museum Natalis;
- Stoomtrein Dendermonde-Puurs;
- Wildenrath (D): testbaan voor tram- en spormaterieel;
- Bezoek aan Antwerpen-Centraal of vormingsstation en seinhuis Antwerpen-Noord;
- Valenciennes: bezoek aan het nieuwe trambedrijf;
- Brugge: bezoek aan de fabriek van Bombardier;
- Solingen: rondrit met de Gentse trolleybus (Nostalbus gaat erheen op 17/5/2015).

Een voorstel om andere zaken dan alleen maar rond openbaar vervoer te bezoeken wordt niet aangenomen.

4. Verslag van de secretaris.

Er zijn zeven leden overleden sinds 15/2/2014, op het einde van 2014 waren er evenwel tien leden bijgekomen. De ledenwerving gebeurt het meest succesvol via persoonlijke contacten, standen en de website. Om een duidelijk zicht te hebben op de inkomsten en boekhoudkundige problemen te vermijden, wordt er nogmaals op aangedrongen om het lidgeld in het jaar zelf te betalen en uiterlijk tegen eind januari.

5. Financieel verslag.

2014 eindigde met een mali. Dit werd veroorzaakt door de combinatie van een factuur van Editoo voor 2015 die echter reeds betaald werd in 2014 en de aankoop van een nieuwe beamer. De posten in de boekhouding zullen in de toekomst meer gedetailleerd worden. Op de spaarrekening staat € 19.119, wat eigenlijk dood geld is. Er zal worden onderzocht om in 2016, bij het 40-jarig bestaan van VeBOV, iets extra te doen.

6. Kascommissie.

Noël Suys en Leo Van Driessen bevestigen dat de rekeningen voor 2014 in orde zijn.

Voor 2015 bestaat de kascommissie uit Noël Suys en Rudy Van Iseghem; Leo Jacobs is reservelid. De vergadering bedankt de vorige leden voor hun inzet en wenst de nieuwe succes met hun mandaat.

7. Begroting.

Het begrotingsvoorstel zal worden aangepast:

- De kosten voor het tijdschrift zijn overraamd, want met de overstap naar Editoo worden die goedkoper;



- De werkingskosten zullen lager liggen omdat er o.m. geen beamer meer moet worden aangekocht;
- Het bedrag van de ontvangen lidgelden 2015 zal hoger liggen en wordt op half februari geraamd op € 5.077;
- Het bedrag van de boni kan geïnvesteerd worden in uitstappen;
- De rubrieken zullen meer gedetailleerd worden.

Een nieuw voorstel zal worden opgemaakt.

8. Aanpassing en modernisering van de statuten.

De statuten zijn verouderd, wat o.m. problemen geeft met de toegang tot de bankrekeningen van Bpost Bank (o.m. de onmogelijkheid om aan PC-banking te doen). Het belangrijkste struikelblok hierbij is art. 13:

- Er zijn officieel geen afgevaardigde bestuurders;
- De voorzitter, de eventuele ondervoorzitter, de secretaris en de schatbewaarder moeten volmacht hebben.

De vergadering gaat akkoord met het voorstel om de statuten te laten doorlichten door een gespecialiseerde vereniging, VSDC. Na de opmaak van de vernieuwde statuten en een aangepast begrotingsvoorstel zal een buitengewone algemene vergadering worden georganiseerd.

9. Stand van zaken van VeBOV-Revue.

De vergadering gaat akkoord dat MOBOV modelbouwartikels in VeBOV-Revue zet: dit betekent voor VeBOV overigens een vermindering van de kosten en vier bladzijden die VeBOV niet zelf hoeft te voorzien.

Door de integratie van MOBOVARIA in VeBOV-Revue zijn er elf dubbele leden: in principe zouden zij twee boekjes moeten krijgen, maar omdat de meesten daar geen vragende partij voor zijn, wordt er hen slechts één bezorgd. MOBOV gaat de betrokkenen wel vragen of zij daarmee akkoord gaan.

Leden van VeBOV zijn niet automatisch lid van MOBOV en vice versa, tenzij ze aan beide verenigingen lidgeld betalen.

Elk jaar vóór eind november moet VeBOV met Editoo een contract tekenen voor het volgende jaar, anders liggen de kosten hoger.

10. Verzekering tijdens uitstappen.

Aangezien er onvermijdelijk risico's verbonden zijn aan uitstappen, wordt besloten om voortaan een verzekering te nemen. Die bedraagt ongeveer € 2 per persoon en per uitstap. De Raad van Bestuur werkt een voorstel ter zake uit.

11. Ledenbijdrage voor 2016.

De ledenbijdragen blijven onveranderd voor 2016, zowel voor de binnen- als de buitenlandse leden, resp. € 23 en € 27. De reden dat de bijdrage voor de buitenlandse leden hoger ligt, zijn de hogere verzendingskosten van het tijdschrift omdat men voor buitenlandse zendingen geen PB-nummer mag gebruiken.

12. Voorziene activiteiten voor 2015.

- Zaterdag, 21/2/2015: rondrit met museumautobus door Antwerpen langs tram- en spoorweggeschiedenis,
- Zaterdag, 25/4/2015: uitstap naar Luxemburg met rondrit met de museumtrein van Fond de Gras en bezoek aan het trammuseum Hollerich.

Mogelijk nog een activiteit te plannen in het najaar.

13. Viering 40 jaar VeBOV op 9/9/2016.

Er zal een extra-activiteit gepland worden rond 40 jaar VeBOV. Volgende voorstellen zullen op hun haalbaarheid worden onderzocht:

- Een rondrit door Antwerpen met de Poldertram of een motorwagen type S, indien technisch mogelijk;
- Een rondrit met een Flexitytram door Antwerpen;
- Een promotieactie: een tram laten beplakken met publiciteit voor VeBOV: hierbij kan aan scholen worden gevraagd om een promotieproject uit te werken, gericht naar mensen die nog geen lid zijn;
- Uitgifte van een extranummer van VeBOV-Revue;
- Laten moderniseren van de website door een gespecialiseerde firma.

14. Autobus Brossel 2975.

VeBOV bezit geen officiële eigendomspapieren van die autobus die nog steeds in een tunnel te Luik staat en neemt er expliciet afstand van, tenzij iemand vooralsnog het bewijs kan voorleggen dat die autobus wel van de vereniging is.

Zolang dat bewijs niet kan worden geleverd, zal VeBOV dan ook geen kosten daarvoor ten laste nemen. De Algemene Vergadering geeft de Raad van Bestuur de volmacht om daar een duidelijke brief rond op te stellen.

15. Varia.

Op vraag van een aantal leden zullen de maandelijkse projectieavonden voortaan reeds om 19u30 in plaats van om 20u beginnen. Zij zullen ook eindigen om 21u30 zodat de aanwezigen die op het openbaar vervoer aangewezen zijn nog zonder problemen thuis raken;

De leden van de Raad van Bestuur krijgen een nieuw mandaat voor het lopende werkjaar.

De vergadering eindigt om 12u30.

Foto bladzijde links: Eddy Goens.

MoboVaria

Dertig jaar geleden groeide uit de modelbouwafdeling van de vereniging VeBOV de zelfstandige vereniging MOBOV – MODELBOUW OPENBAAR VERVOER vzw. Deze vereniging gaf al vlug het verenigingsblad MoboVaria uit. Na twaalf jaren onderbreking werd dit blad van 2011 tot en met 2014 opnieuw uitgebracht. Nu in 2015 gaat de MoboVaria op in de VeBOV-REVUE in de vorm van een katern van meestal een vier pagina's.

Deze bladzijden worden nu nog door MOBOV aangemaakt maar staan ter beschikking van alle lezers van de VeBOV-REVUE. Aarzel dus niet om je modelspoorartikelen in te sturen of vraag ons om een reportage te maken van je modelbaan en/of je model(spoor) verwezenlijkingen.

Zo wordt de MOBOVARIA-rubriek in dit tijdschrift een heuse MODELspoorBOUw-VARIA.

En niet te vergeten: veel leesplezier toegewenst!

De MOBOV-clubbaan

In het MOBOV-lokaal aan de Cuylitsstraat 22A te Antwerpen-Zuid — in dit gebouw worden ook de maandelijkse bijeenkomsten van VeBOV georganiseerd — wordt momenteel gebouwd aan een heuse clubbaan waarop zowel met gelijk- als met wisselstroom, zowel met analoog als digitaal rollend materieel kan worden gereden.

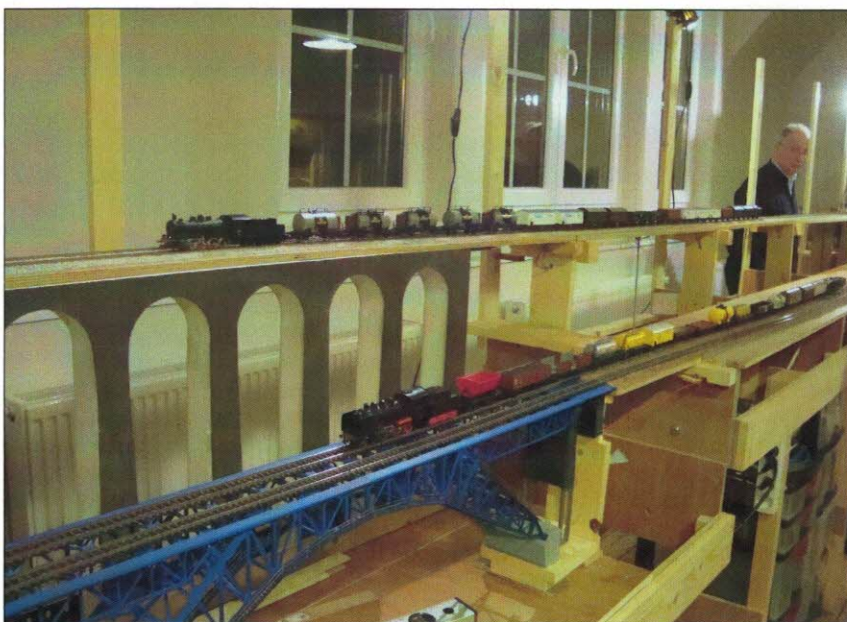


Foto bovenaan:

We rijden deze rubriek in op HST-snelheid met de Mehano-Thalys op de MOBOV-clubbaan.

Foto midden:

Een viaduct in eigenbouw en een grote brug uit een Faller-bouwdoois vormen een ideaal decor voor lange treinen.

Onderaan:

Advertentie van de firma FERIVAN.

25
jaar
tot uw
dienst

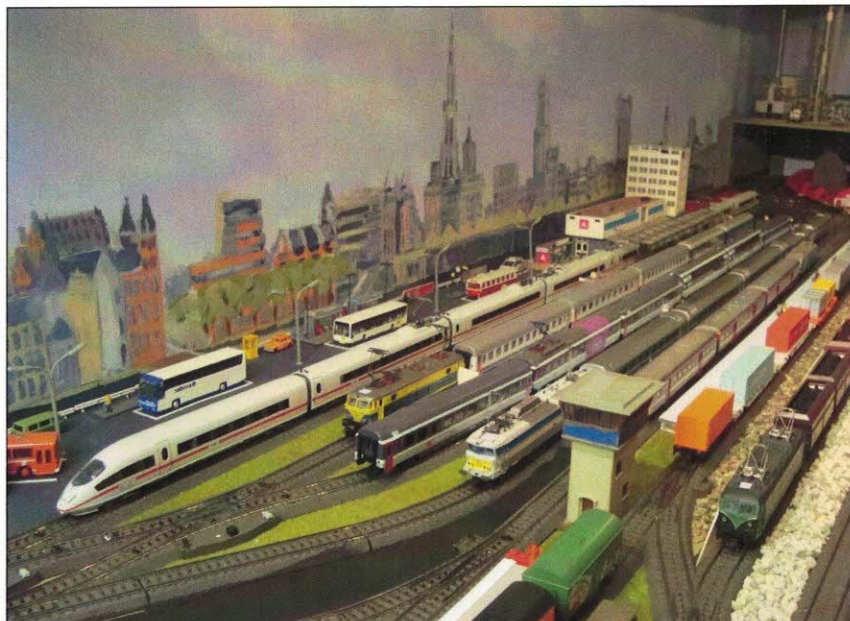
Ferivan
Modelbouw

Productie Tram & Bus,
Verkoop & Advies



Bekijk het actuele aanbod op onze website

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



Van Antwerpen-L.O. tot Antwerpen-Noord in hO

De met de spoorwegterminologie vertrouwde lezer weet onmiddellijk dat met Antwerpen-L.O. het in deze reportage bedoelde station Antwerpen Linkeroever bedoeld is. Het station was gelegen op de hoek van de Beatrijslaan, de Paul Van Ostaeyenlaan en de Abraham Verhoevenlaan.

En met de term *hO* wordt de schaalgrootte *halfnul* bedoeld waarin de werkelijkheid ongeveer 87 keren wordt verkleind. Deze modellen in de schaalverhouding 1:87 vormen ook ongeveer de helft van de modellen in schaalgrootte O (1:45), vandaar de benaming half nul.

Zo, en nu over naar de Märklin-baan van Herman waar we onlangs een bezoekje aan brachten. We werden hartelijk ontvangen in een ruime kamer, weliswaar met een laag plafond, waar we een unieke modelbaan konden bewonderen en fotograferen.

Herman begon aan zijn modelbaan in 2009 toen de ruimte waarin de baan opgebouwd zou worden, in orde kwam en Herman dankzij zijn pensionering wat meer tijd kon uittrekken voor zijn hobby. Daar Herman sinds 1952 analoge Märklin-treinen verzamelde, ging hij hiermee verder.



Foto bovenaan:

Vanuit het seinhuis van Antwerpen-Linkeroever heb je over de Schelde een prachtig zicht op de Oude stad.

Foto midden:

Voor het stationsgebouw van Antwerpen-LO werd een hedendaags aandoend stationsgebouw van Kibri aangewend.

Bemerk de geschilderde impressie van de Antwerpse rede door een bevriend kunstschilder.

Foto onderaan:

De 1602 staat vertrekkensklaar.



Voor de constructie van zijn baan gebruikte Herman stalen poten met daarop houten planken. Op deze foto zie je ook een dwarsverbinding die zal dienen om bijkomende ondergrondse sporen op aan te leggen.

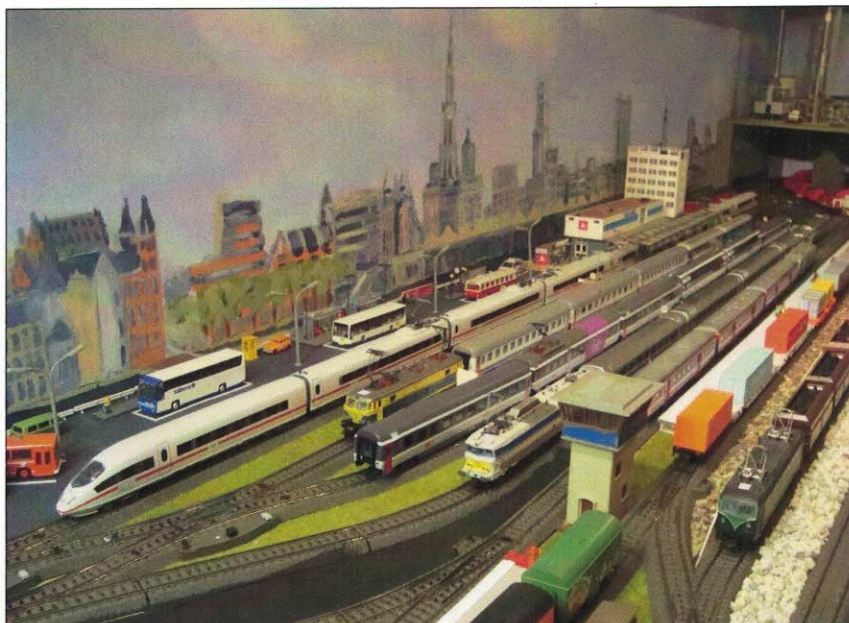


De reizigers in het slaaprijtuig van de NMBS-dochter Railtour kunnen al genieten van de aanblik van het Museum Aan de Stroom (MAS). Dit vind je op de foto achteraan links.



Een busstation hoort er ook bij.





Wel stapte Herman over naar de digitalisering van zijn baan en zijn rollend materieel op wisselstroom wat hem heel wat meer besturing- en rijkwaliteiten opleverde.

Een deel van de baan wordt echter nog wel analoog bestuurd zoals verder op een van de foto's zal te zien zijn. Die analoge besturing is dan op gewone wisselstroom (het oude Märklin-systeem) en biedt de mogelijkheid om 'gewisselstroomd' rollend materieel van Roco en Lima te laten rijden. Voor de kenners weze nog gezegd dat het rollend materieel op de digitale wisselstroomtrajecten van de firma's Märklin (uiteraard!) en Hag afkomstig is.

De baan van Herman beeldt een vrije interpretatie uit van het traject tussen de stations Linkeroever en Noord. Het was niet de bedoeling om bestaande situaties na te bouwen, maar wel om de sfeer van enkele spoorterreinen in en om Antwerpen te laten proeven. En daar is Herman alleszins best in gelukt. Daarenboven rijden bij hem de treinen vlotjes over de ganse baan, iets wat we op veel sterk gedetailleerde en realistische banen zelden aantreffen.

Verder heeft Herman nog enkele verrassingen in petto op, of beter onder de baan.

Maar het havengebied Antwerpen-Noord en die verrassingen komen in de volgende VeBOV-Revue aan bod.



Foto bovenaan:

In tegenstelling met het vroegere eindstation Antwerpen-Linkeroever is het emplacement van L.O. op Hermans' baan erg uitgebreid zodat er zowel reizigers- als goederentreinen een plaatsje kunnen vinden.

Foto midden:

De 122028 met M2-rijtuigen heeft toelating gekregen om naar Gent te bollen.

Foto onderaan:

Herman plaatste naast het Linkeroeverstation nog een landelijk kopstationnetje dat de naam Zwijndrecht meekreeg.



