

# VeBOV-REVUE

kwartaalblad voor spoor-, tram- en bus hobbyisten

met actualiteiten, geschiedenis, techniek en verenigingsnieuws



Tweede jaargang Nr. 2015-3

Juli - Augustus - September



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](mailto:info@vebov.be)

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

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

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

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

Lambrechtsstraat 43, 2660 Antwerpen

IBAN nummer: **BE10 0000 4667 6804**

BICcode: **BPOTBEB1**

### Inhoud van dit nummer:

Colofon _____	2
Verenigingsnieuws _____	3
Spoornieuws _____	4
Museumnieuws _____	9
Rail-Rebecq-Rognon _____	10
De Lijn Antwerpen _____	12
Een Gentenaar in Antwerpen _____	14
NMVB Oude Bareel _____	15
MoboVaria _____	16

### Werkten mee aan dit nummer:

Eddy Cassiers	Jean Schleich
Luc Couscheir	Noël Suys
Paul De Backer	Johan Tyssens
Freddy Geens	Stephen Van den Brande
Eddy Goens	Roger Vissers
Bob Morren	Walter Weyts

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



## VERENIGINGSNIEUWS

### Crisiszomer

Traditioneel na het groot verlov hopen wij dat onze leden en lezers ook deze zomer van een leuke en ontspannende vakantie hebben kunnen genieten en wellicht was dat ook zo. Nochtans kunnen we er niet meer omheen: de massale vluchtelingenstroom die thans ons continent meemaakt. Hoewel het bestuur van VeBOV en de redactie van VeBOV-Revue neutraal willen blijven in deze netelige kwestie willen we niet ontkennen dat dit fenomeen ook op onze hobby een invloed kan uitoefenen: verstoord treinverkeer, de mogelijke invoer van bagagecontroles, gepersonaliseerde treintickets of strikte beperkingen bij het fotograferen... de nabije toekomst zal het ons leren.

### Maandelijks bijeenkomsten

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

Bij een hapje en een drankje hebt u ook de mogelijkheid om bij te praten met hobbygenoten. Dit jaar bent u nog welkom op de volgende voordrachten:

- 25 september 2015:** Louis Bervoets met een uitgebreider overzicht van opgeheven spoorlijnen.
- 23 oktober 2015:** William Boeckx en Eddy Cassiers stellen het tram- en trolleybusnet van Ostrava in Tsjechië aan u voor.
- 27 november 2015:** De eerste jaren van De Lijn: een diavoorstelling over tram en bus begin jaren '90 in Antwerpen door Eddy Cassiers.
- 18 december 2015:** Ronny Van Hee brengt ons een uitgebreide, avondvullende reisreportage met o.m. treinen langsheen de Rijn, de Moezel en de Main en over de tramsteden Mainz, Frankfurt, Würzburg, Augsburg, Colmar en Basel.

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

*Foto voorpagina: Ter gelegenheid van de officiële opening van de heraangelegde Bredabaan te Merksem was één van de "gasten" de 9994, alias "De Poldertram". Met een film van lijn 63 geeft hij de sfeer weer van hoe het hier ooit moet geweest zijn. Foto: Eddy Goens, 29 augustus 2015.*

*Foto achterpagina boven: Een schalkse foto met een knip-oogje naar de voorbije vakantie met een MAN NL202 als CityTour bus en de 7042 op lijn 12 naar onze fotorit op 10 oktober aanstaande. Koningin Astridplein, 14 augustus 2015. Foto: Eddy Cassiers.*

*Foto achterpagina onder: Voor het slepen van de Benelux-treinen zullen de locs van de reeks 28 binnenkort vervangen worden door Traxx-en van Railpool. De 2812 snelt op 4 juli 2015 door het station van Schiedam Centrum. Foto: Eddy Cassiers.*

## Agenda

### Trainworld

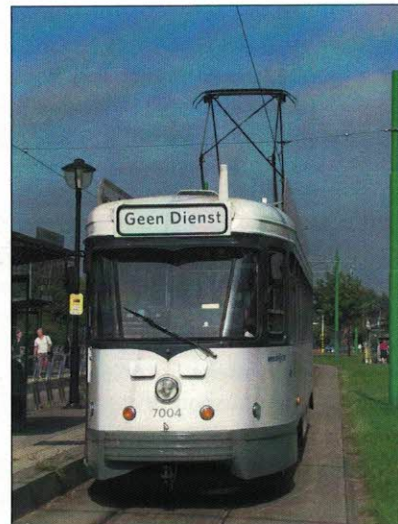
Op 25 september 2015 opent het interactieve spoorwegmuseum Trainworld in Schaarbeek zijn deuren voor het grote publiek. De NMBS verkoopt een speciale B-dagtrip.

### Zaterdag 10 oktober 2015:

#### Najaarsrondrit met een "PCC Platkop" te Antwerpen

Die dag organiseren wij een afscheidsrit met een Antwerpse PCC uit de reeks 7000-7060. Deze oudste motorwagens zullen met de instroom van de Flexity2™ versneld buiten dienst gesteld worden.

We voorzien een gevarieerde fotorit op de verschillende tramlijnen, onder meer naar Wommelgem en Zwijndrecht. De deelnameprijs bedraagt €15 voor leden en €17 voor niet-leden als u vooraf betaalt op IBAN BE10 0000 4667 6804 BIC BPOTBEB1 mits duidelijke vermelding van naam en aantal personen. Op de dag zelf betaalt u €2 toeslag.



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

### Zondag 11 oktober 2015:

"Eerste Oost-Vlaamse Tram- en Busdag" in De Panne.

Bij deze gelegenheid zullen uitsluitend stads- en buurttrams die actief waren in Oost-Vlaanderen tentoongesteld worden en pendelritten uitvoeren tussen de stelplaats van De Panne, Adinkerke en Koksijde. De drie-assers van Gent met bijwagens, een NMVB Standaard en een Type S evenals verschillende bussen zullen die dag worden ingezet.

#### Praktisch:

- Stelplaats De Panne, Loskaai 15 (nabij Esplanade)
- Gratis tentoonstelling van 10 tot 18u
- Ritten tussen 10 en 17u30: €3 H/T ticket of €10 voor een dagkaart
- Aansluiting van/naar De Panne station
- Boekenstands en bar in de stelplaats.

## SPOORNIEUWS

### Exploitatie

#### TGV Brussel-Zuid - Lille – Strasbourg

In april 2016 valt het doek over de laatste twee nog klassieke treinparen tussen Brussel-Zuid en Basel (Zwitserland). Het betreft de Eurocity's 90/91 en 96/97. Ze worden vervangen door TGV's tussen Brussel-Zuid en Strasbourg (Straatsburg). De LGV-EST komt dan volledig in dienst tussen Paris (Vaires) via Baudrecourt (omgeving van Metz) en Vendenheim op 10 km bij Strasbourg. Op het vak tot Baudrecourt rijden al enkele jaren Hst's. De treindiensten tussen Strasbourg en Lille (Rijsel) rijden verder naar Brussel-Zuid. Dit betekent wel dat ze in Lille-Europe kop moeten maken. Een ander gevolg is dat er geen rechtstreekse treinen meer zullen rijden tussen Brussel-Zuid en Basel. Het is de bedoeling dat reizigers van deze relatie in Strasbourg overstappen op de TGV's die rijden tussen Luxembourg en Basel. Ook deze TGV's rijden tussen Baudrecourt en Strasbourg over de nieuwe snelle lijn. Hopelijk wordt er daar voorzien in een vlotte overstap. Na vertrek uit Brussel-Zuid rijden de TGV's naar Lille-Europe, maken daar kop en rijden verder in de richting van Paris. Ze nemen dan de LGV-ringlijn rond de lichtstad en nemen vervolgens de LGV-EST. Via Reims en Baudrecourt bij Metz, tot Vendenheim-Strasbourg. Een blik op de landkaart toont ons een fameuze omweg, die echter goed gemaakt zal worden door de snelheid.

Wellicht is dat wel zo voor reizigers tussen Brussel-Zuid en Strasbourg maar voor de reizigers die verder naar Zwitserland willen zijn er behalve de overstap in Strasbourg de specifieke TGV-tarieven en reservaties. Over het algemeen kan gesteld worden dat een TGV-rit duurder uitvalt dan met de klassieke Eurocity. Deze treinen stoppen nu maar liefst 14 maal tussen Brussel en Strasbourg.

Terzijde vermelden we dat er maandelijks twee extra TGV's rijden tussen Brussel en Strasbourg ten behoeve van de zittingen van de plenaire vergadering van onze Europese parlementariërs.

Er blijven na april 2016 nog slechts twee "gewone" internationale diensten over. Dat zijn dan treinen tussen Liers/Liège en Luxembourg en de "Benelux" tussen Brussel-Zuid en Amsterdam. Voor deze laatste is alvast ook opvolging in zicht. Of we nu een trein tussen Liège en Maastricht of tussen Antwerpen en Roosendaal als "internationaal" moeten beschouwen, laten we maar in het midden.

#### Benelux

Op zondag 14 juni 2015 werd de treindienst op lijn 12 aangepast. De internationale L-trein tussen Roosendaal en Antwerpen (zie hiervoor) die tot dan beperkt was tot Antwerpen-Zuid (i.p.v. Puurs op weekdagen), werd samengesmolten met de L-trein naar Lokeren. Men spaart op die twee verbindingen een L-dienst uit. Omdat er in Roosendaal behalve de gesleepte treinen enkel motorstellen van de reeksen 900 (duikbrillen) en 800 (varkensneuzen) mogen komen werd aan de (internationale) reiziger tussen Roosendaal en Lokeren dit laatste materieel aangeboden.

#### Limburg

De Europese Unie heeft aan Nederland 60 miljoen euro verleend voor een aantal spoorprojecten. Deze subsidie heeft ook betrekking op een onderzoek naar grensoverschrijdende treindiensten van uit de Nederlandse provincie Limburg naar zowel België als Duitsland. Dit opent weer perspectieven voor lijnen zoals Roermond-Neerpelt, Eindhoven-Neerpelt of Maastricht-Hasselt.

### Materieel

#### Reeks 41

De dieselmotorwagen 4109 kwam terug in dienst na zijn ongeval van 8 april 2005 (!) te Erquelinnes. Dit werd mogelijk door het gebruiken van onderdelen van de, na een ongeval op 12 maart 2002 in Mol, geschrapte 4117.

#### Reeksen AM 66, 70, 73, 74, 78 en 79

Van deze stellen met nummers tussen 601 tot 782 gaat de afvoer onverminderd verder. Telkens wanneer de herstellingskosten er aan komen worden ze buiten dienst gezet. Er staan diverse stellen aan de kant in Oostende-Zeehaven, Leuven en Stockem (bij Arlon). Zij wachten in de twee eerst vermelde plaatsen op hun afslepen naar Stockem en ten slotte hun laatste reis richting Aubange. Daar ontfermen de snijbranders van het sloopbedrijf ECORE zich over de stellen.

Dit sloopbedrijf heeft een contract voor de ontmanteling van 90 stellen. Van die 90 stellen waren er zelfs bij die heel recent nog in actieve dienst reden. Van de oorspronkelijk 182 motorstellen waren er in juni 2015 nog 97 in dienst. 20 Stuks in Kortrijk en Oostende, 55 in Kinkempois (bij Liège) en 2 in Charleroi.

2016 wordt wellicht het laatste jaar dat we de resterende stellen in actieve dienst kunnen zien. Van deze stellen werden er 40 vernieuwd met het oog om op het Brusselse GEN-net te rijden. Wellicht zullen we dat moeten missen, want de realisatie hiervan laat op zich wachten.

Hun opvolgers zijn nog steeds niet welkom in de grensstations Aachen, Maastricht en Roosendaal en zijn bovendien nog altijd niet erg betrouwbaar. Recentelijk nog heeft een Desiro op lijn 59, in de omgeving van Lokeren, zich spontaan ontkoppeld. Gelukkig zonder verdere schade aan reizigers of treinstel.

#### Reeks AM 75

Na modernisering van motorstel 843 wordt er al enkele maanden intensief proef gereden. Rond deze tijd zou het stel opnieuw in de reizigersdienst worden ingezet. Naast de hoofdwerkplaats in Mechelen zijn ook de werkplaatsen van Gentbrugge en Ronet (bij Namur) bij de renovatiewerken betrokken. Of alle 44 stellen een vernieuwingskuur zullen krijgen is nog niet geweten, ze zijn tenslotte weldra 40 jaar oud.

## AM 96

In een vorig nummer berichtten we over problemen met de tweespanningsstellen AM96 op het met 25000V gevoede lijngedeelte tussen Tournai en Lille. Na vele proeven en metingen heeft men vastgesteld dat er spanningspieken optraden van liefst 70000V. Deze pieken duurden weliswaar maar enkele milliseconden maar waren wel voldoende om de gevoelige elektrische apparatuur te beschadigen. Hoewel de voeding van de 6,3km op Belgisch grondgebied gebeurde vanuit Frankrijk, lag het volgens de SNCF wel aan de NMBS, omdat er éénmaal op Frans grondgebied niets fout liep. De NMBS heeft inmiddels al in enkele AM96-stellen een overspanningbeveiliging geïnstalleerd. Intussen, tot er voldoende stellen zijn, is de relatie Lille – Namur gesplitst in Tournai. Daar moeten de reizigers van treinstel verwisselen. (zie VR 2015/2, blz. 6, linksonder).

## Traxx

NMBS overweegt om bij Railpool 20 bijkomende locs te huren ten behoeve van de Beneluxdienst.

Ter onderscheid met de 13 huidige gebezigde machines van B-Logistics zullen de bijkomende machines de nummers 2861-2880 krijgen. De 13 huidige groen-zilveren locs gaan terug naar B-Logistics, dat dan met een overschot zal zitten en ze op haar beurt terug naar het verhuurbedrijf zal sturen. Toch wel simpel, zo'n opsplitsing van een treinbedrijf, vinden we...

## Infrastructuur

### Lijnen 50 en 50A en het station Gent Sint-Pieters

Eén van de belangrijkste stationsvernieuwingen in ons land is al enkele jaren aan de gang in Gent. Een stand van zaken: De sporen 11 en 12 zijn al terug in dienst. Aan spoor 10, dat normaal deze zomer klaar moest zijn, heerst er momenteel nog een grote werf. Spoor 9 is inmiddels uitgebroken. Langs de kant Brugge werden al nieuwe bovenleidingsmasten geplaatst, langs de kant Brussel werd nog niets vernieuwd.

Stilaan vordert ook het op vier sporen brengen van de lijn 50A. Op het gedeelte tussen Gent en Landegem is men het verst gevorderd ter hoogte van de vertakking "Assels" (dit is waar de treinen uit Antwerpen op lijn 50A komen). Het nieuwe spoor richting Brugge is van Assels tot het nevenspoor in Landegem de facto klaar. In de richting Gent is de nieuwe bedding voorbereid en staan al nieuwe palen voor de rijdraad.

Op het vak tussen Landegem en Beernem, een afstand van ongeveer 20 kilometer, is nog weinig voortgang te bespeuren. In de buurt van het station Hansbeke werd een naastliggende straatweg verlegd. Verder naar Brugge, nabij Maria-Aalter, werden bomen gerooid en naast de spoorbaan zijn al de gele afbakeningspaaltjes voor de toekomstige bedding te zien. Voorbij het station Oostkamp en de vertakking lijn 50/A5 snelweg (tot waar lijn 50A vier-

sporig zou worden) is er nog geen bouwactiviteit te bekennen. Op de indienststelling zullen we nog meerdere jaren moeten wachten terwijl de oorspronkelijke planning voorzag dat het gehele nieuwe baanvak tussen Gent en Brugge al in 2010 klaar moest zijn.

### Lijn 51

Op de lijn Brugge–Blankenberge werd een volledig nieuwe vertakking "De Blauwe Toren" aangelegd, compleet met fly-over. Dit is op de plek waar vroeger de vertakking aan het oude goederenstation Brugge-Zeehaven en de oude splitsing tussen de lijn van Brugge naar Blankenberge enerzijds en Zeebrugge en Knokke anderzijds lag. Het B-spoor uit Blankenberge gaat hier nu via een brug over de sporen van en naar Knokke en sluit opnieuw aan op het spoor naar Brugge ter hoogte van kilometer 97,1. Het spoor richting Blankenberge vertakt aan kilometer 98,1. De brug zelf heeft metalen pijlers en een betonnen bak voor de sporen.

In de beide richtingen is nu 120km/uur toegestaan. Vroeger was hier maximum 100km/uur, later zelfs maar 90km/uur toegestaan. Helaas is de rijtijd niet in verhouding afgenomen. Voor de 14,8km tussen Brugge en Blankenberge zijn er 14 minuten voorzien. Twintig jaar geleden bedroeg de rijtijd voor motorstellen slechts 10 minuten en 11 à 12 minuten voor gesleepte treinen. Omstreeks 1935 (80 jaar geleden) had een stoomtrein daar 15 minuten voor nodig!

In Blankenberge is men druk doende met de bouw van een geheel nieuwe stationsite. De ruwbouw langs de straatkant is al vrij ver gevorderd. Er komt een groot complex met winkels en hotel. Dat laatste kan altijd zijn nut bewijzen in geval van staking...

### Lijn 51A

Ter hoogte van de ongebruikte stopplaats Zwankendamme is gestart met de plaatsing van nieuwe bovenleidingsmasten en met de aanleg van de bedding ten behoeve van de uitbreiding van de vorming Zeebrugge; hierbij moest ook de bedding van de lijn 51A zelf worden opgeschoven. Op de plaats van de werken is er een snelheidsbeperking van 60km/uur (rechts in rijrichting gezien, richting Zeebrugge).

### Lijn 51B

Nabij de vertakking Boudewijn Kanaal, in de richting van Knokke, werd, ter bescherming van de spoorlijn bij de bouw van een snelweg, een tijdelijke overkapping over de sporen van lijn 50B gebouwd. Voor elke rijrichting van de snelweg werden twee aparte rijen betonnen pijlers gegoten. Om het plaatsen van de pijlers toe te laten was het treinverkeer dit voorjaar verscheidene weekends onderbroken. Omwille van de bodemgesteldheid was het noodzakelijk om de nieuwe snelweg over een grote afstand in de hoogte te leggen. De snelweg loopt ook over de lijnen 51 en 51A en vormt een verbinding tussen de haven van Zeebrugge en de E40. Op lijn 51B is een snelheidsbeperking van 60km/uur van kracht.

*Op het nieuwe gedeelte van lijn 10 tussen Waaslandhaven Bundel Zuid en de Antigoontunnel is tevens een nieuwe vertakking geïntegreerd.*

*De vertakking zelf werd nog niet aangelegd maar de wissel is reeds aanwezig. De 186 188-9 berijdt het nieuwe deel van lijn 10 en vermijdt zo de Kennedytunnel om via een ommetje langs Antwerpen Noord op Antwerpen Schijnpoort uit te komen. Daar zal Captrain deze trein overnemen en naar de haven brengen.*

*Foto genomen op 19 augustus 2015.*



*Op 7 augustus 2015 bediende RRF eenmalig Adpo in de Waaslandhaven. De lading ethanol kwam van Köln Eifeltor over Venlo naar Antwerpen. De zwarte 653-05 bereikt al duwend de aansluiting van de firma Adpo gelegen aan lijn 221.*

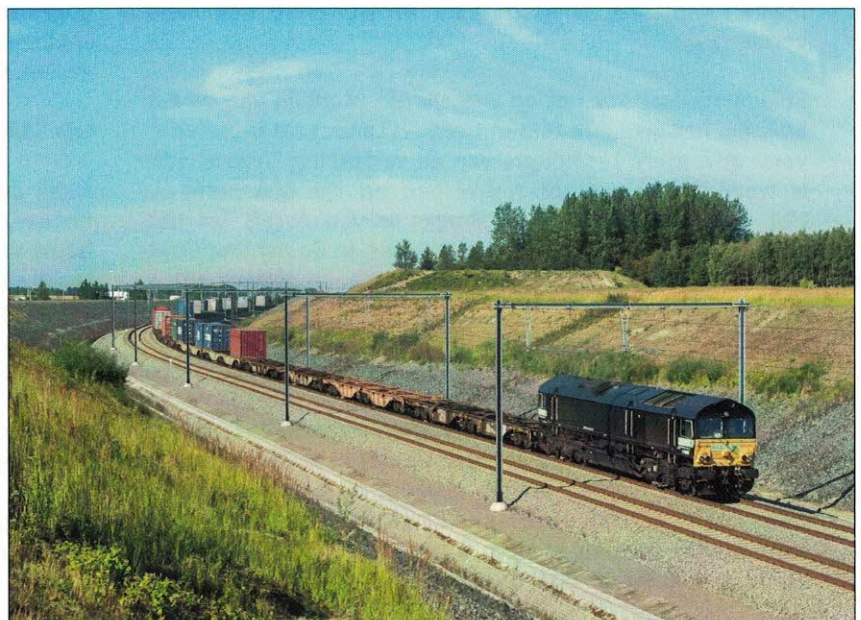


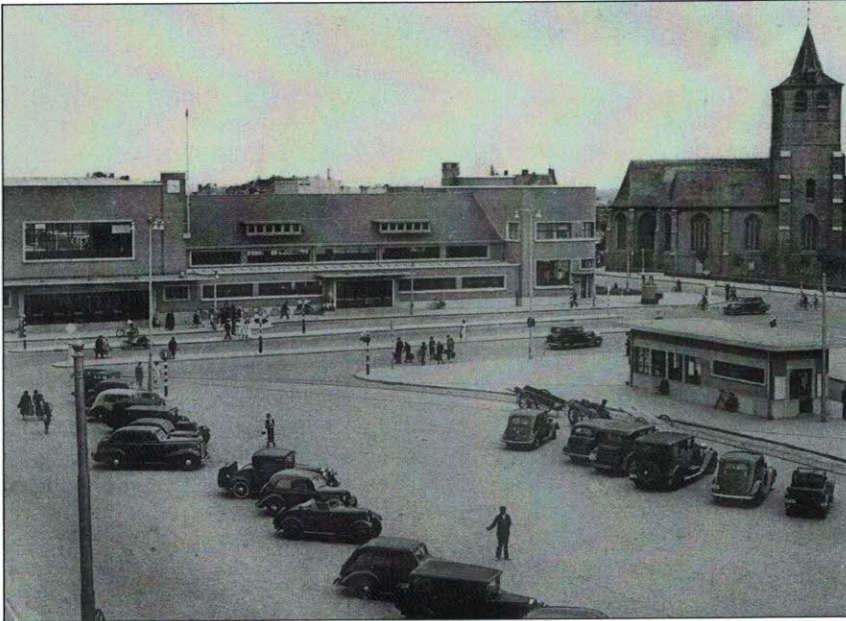
*Railtraxx heeft 2 van haar machines voorzien van stickers. Hierdoor wordt het zichtbaar voor welke operator ze rijden.*

*Eén daarvan is de 653-08 die het nummer 266 118-9 heeft gekregen. Zij begon haar carrière bij Rail4Chem dat later Veolia Cargo Nederland werd en op zijn beurt weer opging in Captrain Nederland.*

*Daarna reed ze nog voor ERS, HGK en Rheincargo om dan sinds juni 2015 bij Railtraxx te belanden. Op de foto, genomen op 3 augustus 2015, is ze onderweg met een containertrein van Antwerpen Kalishoek naar Duisburg Rheinhausen.*

*Alle foto's: Stephen Van den Brande.*





*Het thans gesloopte stationsgebouw van Blankenberge dateerde uit 1937 en bevatte invloeden van Henry Van de Velde: horizontale lijnen en ronde hoeken.*

*De gevels werden opgetrokken in gele baksteen. Het NMBS-logo was manifest aanwezig in het grote raam boven de inkomdeuren.*

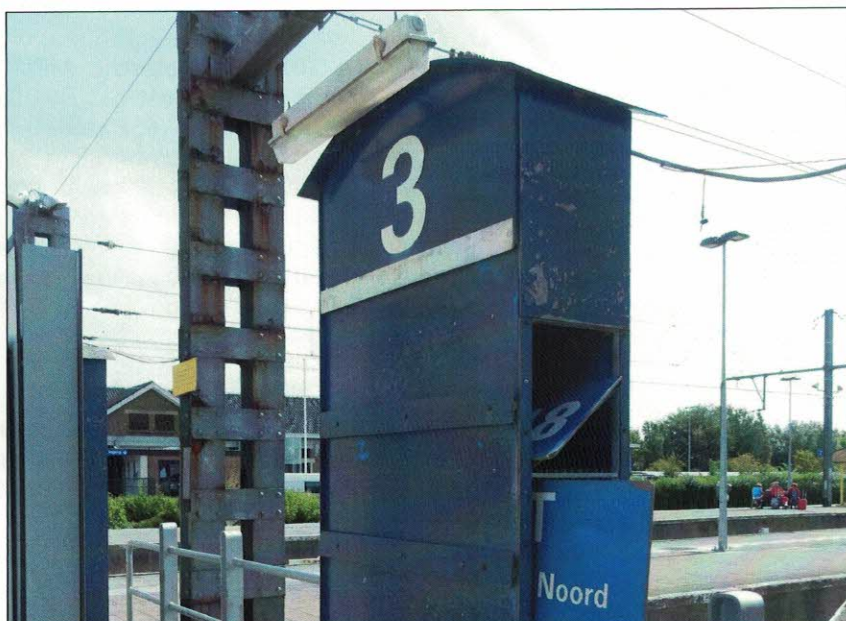
*In het kader van een opfrissingproject van de stationsbuurt werd het gebouw in 2013 gesloopt.*

*Prentbriefkaart, verz. Eddy Cassiers.*



*Een oase van beton verwelkomt momenteel de reizigers. Het nieuwe project voorziet in een complex met winkels, kantoren en een hotel.*

*De Sint-Antoniuskerk wijst ons echter nog de weg (zie ook rechts op de prentkaart hierboven).*



*Ondanks alle modernisering die het station in het verleden mocht ondergaan én het betongeweld van nu, kunnen we nog typische relictten uit de spoorweggeschiedenis vinden: de perronaankondigers met eenvoudige houten borden die manueel in vakken worden geschoven.*

*Middelste en onderste foto: genomen op 6 augustus 2015 door Eddy Cassiers.*

## Lijn 130

In ons vorig nummer maakten we melding van de afschaffing om technische redenen van de Thalys-treinen die via lijn 130 reden. Op een gedeelte van de Waalse dwarslijn werd de nieuwe versie van de ETCS beveiliging geplaatst, terwijl de motorstellen van Thalys die niet eens hebben. Maar nu blijkt dat ook ander materieel dat over deze lijn rijdt die ETCS versie niet heeft.

Dit telt zowel voor onze klassieke tweetjes, de AM 96, de Desiro's, de e-locs reeksen 13 en 28 en de diesellocs reeks 77. Ook de SNCF 36000 en andere buitenlandse tractievoertuigen zijn er te zien. Zij beschikken enkel over TBL 1+ of ETCS 1 (voor de Desiro's). Op lijn 130 staan er nog steeds de klassieke lichtseinen en de "krokodillen". Het lijkt er dus sterk op dat de techniek hier misbruikt werd om het verdwijnen van de Thalys-treinen tussen Brussel en Oostende te compenseren.

## Lijn 162 (CFL)

Van eind augustus tot half september was er geen treinverkeer mogelijk op het Luxemburgse gedeelte van lijn 162, meer bepaald tussen Arlon en Luxembourg (stad). De CFL was daar volop bezig om haar traject om te bouwen naar 25000V. De IC's op de relatie Brussel-Zuid – Luxembourg eindigden tijdelijk in Arlon. Op het resterend gedeelte ging het verder met de autobus.

Een uitzondering was er voor de twee resterende Eurocityparen die werden omgeleid via Athus en Rodange. Wat betreft de EC 96 uit Basel, die om 22u27 aankomt in Brussel-Zuid, het volgende: voor onderhoud en reiniging rijdt deze stam verder naar Oostende om de volgende dag opnieuw paraat te staan als EC 97 met vertrek om 12u33.

Nu er op alle vlakken bespaard dient te worden lijkt het immers logischer om dit onderhoud in Vorst te concentreren. Er worden zo 226 lege kilometers uitgespaard. Het rijtuigstel heeft immers Oostende als administratieve thuisbasis. Dit probleem zal met de komst van de nieuwe TGV verbinding Brussel-Lille-Strasbourg, volgend jaar, zichzelf oplossen.

## Lijn 162

Op Belgisch grondgebied van lijn 162, tussen Namur en Arlon, werkt ook Infrabel aan de modernisering en herelektrificatie naar 25000V.

Sinds september 2015 wordt er gewerkt tussen Braibant, een voormalig station nabij Ciney, kant Namur tot Ciney.

Een gevolg daarvan is dat het gedeelte van lijn 128 van TSP, of de Chemin de Fer du Bocq, op dat gedeelte onbruikbaar wordt. Infrabel gaat dit traject gebruiken om er materieel over te vervoeren. Daarna wordt ook de TSP lijn 128 gerenoveerd en komt er aan de andere kant van het stationsgebouw van Ciney, naast de parking, een apart station. De TSP-lijn hoeft dan niet meer op het grondgebied van Infrabel te komen. Mits het plaatsen van nieuwe wissels blijft er wel een technische verbinding bestaan.

## Station Gent Sint-Pieters

Sinds 15 augustus 2015 kreeg het station van Gent Sint-Pieters de officiële bijnaam van "Neuzekensland", geïnspireerd door de bekende Gentse snoepjes, de neuzen.

## Station Oostende

In het kader van de vernieuwingswerken van dit station was de situatie begin juli de volgende: de sporen 1 tot 5 zijn nog beschikbaar. Aan de sporen 6 en 7 zijn de luifel en de bovenleiding en een gedeelte van het perron verwijderd. Het oude spoor 8 is verdwenen maar de nieuwe sporen 9 en 10 zijn inmiddels in dienst.

Het nieuwe perron werd voorzien van een futuristisch uitzienende luifel met een gekleurde glazen bedekking.

## Station Vilvoorde

Na een renovatie van het stationsgebouw en na vele beloftes blijkt er nu eindelijk ook geld beschikbaar om ook de perrons en perronluifels in dit toch wel belangrijke station aan te pakken. Iedere passerende reiziger kent wel de desolate en zelfs gevaarlijke toestand van de infrastructuur. Al meer dan twee jaar geleden werd de bouwaanvraag voor deze werken bij de stad Vilvoorde publiek kenbaar gemaakt.

Het is bovendien voorzien om zelfs liften naar de perrons te installeren.

Hopelijk wordt nu geen actiegroep opgericht die vindt dat deze bijna "archeologische site" voor het nageslacht dient bewaard te blijven...

## Goederenverkeer

### DB-Schenker

Omwille van het toegenomen goederenverkeer tussen België en Nederland reactiveert DBS haar locs 6502 en 6517.

Doordat vanaf 1 januari 2016 het Belgische MEMOR-systeem niet meer in gebruik zal zijn moet ook DBS haar locomotieven aanpassen. Zo kreeg de 6520 reeds het TBL 1+ systeem ingebouwd en moet er worden gewacht op de toekenning van het certificaat van de Belgische Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de NMBS en de Inspectie Leefomgeving en Transport (NL). Van zodra deze toelatingen zijn verkregen zal DBS alle voor verkeer naar België geschikte locomotieven 6400 ombouwen.

### Hupac

Hupac legt een spoorshuttle in tussen de Combinant-terminal in Antwerpen en de C.RO-terminal in Zeebrugge. Met dit initiatief hoopt Hupac het verkeer met het Verenigd Koninkrijk te versterken.



## B-Logistics

Sinds 30 april 2015 huurt B-Logistics een krachtige diesellocc van het type "Class 66". Deze donkergroene loc draagt het nummer D-BLX 92 80 1266 063-7 en is ook gekend onder een andere nummering als PB 04 of voorheen nog DE63.

Sinds 6 april 2010 is de loc eigendom van Ascendos Rail Leasing Luxemburg.

## DLC versus Crossrail

Eén van de pioniers van de liberalisering van het Belgische goederenvervoer per spoor is al sinds geruime tijd aandeelhouder van Crossrail, de van oorsprong Zwitserse private vervoerder. Andere aandeelhouders van Crossrail zijn nog Rhenus (D), LTE Logistik, Transport, Eisenbahn (A) of LKW Walter (A). De rode dieselloccs met het witte kruis van het type "Class 66" zijn ook regelmatige gasten in de haven van Antwerpen.

## Green Xpress Network

Onder die naam opende B-Logistics in het voorjaar van 2015 zes nieuwe Open Access diensten bedoeld voor snelle transporten van verspreid verkeer naar diverse Europese bestemmingen.

**-Austria Xpress:** twee maal per week via Köln naar Wien (Wenen). Een Belgische reeks 28 sleept de trein tot Passau, waar er dan een Oostenrijkse LTE-loc de tractie overneemt.

**-Slovakia Xpress** naar Bratislava: gekoppeld aan de Austria Xpress. Vanaf Wien worden de wagens voor Slowakije gesleept door de ZSSK, de goederenpoot van de Slovaakse spoorwegen. De ritduur is 32 uur.

**-Xpedys Köln Shuttle:** deze rijdt vijf maal per week tussen Antwerpen en Köln.

**-Xpedys Rotterdam Shuttle:** ook deze trein rijdt vijf maal per week tussen Antwerpen en Rotterdam. Er zijn aansluitingen van/naar Frankrijk, Spanje, Oostenrijk, Hongarije, Zwitserland en Zweden. Het Nederlandse LOCON verzorgt de lokale bedieningen in Rotterdam.

**-Le Havre Xpress:** deze trein rijdt vier maal per week tussen Antwerpen en Le Havre. Deze dienst wordt uitgevoerd in samenwerking met het Franse OSR, een filiaal van B-Logistics.

**-Swiss Xpress:** deze trein rijdt drie maal per week tussen Antwerpen en Basel. In België rijdt hij via de Athus-Meuse-lijn met een reeks 13 als tractievoertuig tot in Frankrijk. Omdat een reeks 13 niet over de Zwitserse 15000V beschikt kan hij niet tot in het vormingsstation van Muttenz bij Basel komen en wordt de trein al in Frankrijk door een andere loc gesleept.

De Open Access goederentreinen naar Duitsland opereren door een eerder akkoord tussen B-Logistics en DB Schenker onder de naam Cobra. In Aachen-West is elke bewerking verboden, dus ook een frontwissel. Daarom rijden een aantal treinen via Roosendaal en Venlo of via Montzen en Neuss naar Köln.

## Museumnieuws

### Nieuwe reglementering

Sinds 13 juni 2015 is er een nieuw Europees reglement van kracht aangaande de museumlijnen in België. Dit maakt het feitelijk niet mogelijk om nog met historisch materieel op het net van Infrabel te rijden. Het komt er praktisch op neer dat (uitbaters van) museumlijnen aan dezelfde voorwaarden en regels moeten voldoen als andere operatoren die op het net van Infrabel rijden.

Om die reden heeft TSP al materieel naar de museumlijn 128 in Ciney moeten laten overbrengen door DB Schenker Nederland. TSP hoopt in de nabije toekomst tot een aanvaardbare regeling te komen want het gaat om een serieuze financiële aderlating.

Ondertussen blijkt België zowat het enige land (ter wereld) te zijn waar niet geregeld met historisch materieel wordt gereden op het reguliere net.

### Pairi Daiza

In dit attractiepark (met de bamboe etende Panda's) in Cambron-Casteau nabij Mons (Bergen), ligt er een 2,3 kilometer lang smalspoorlijntje van het Décauville-type op 600mm spoorbreedte. Er is een klein station en een stelplaats gebouwd. Het lijntje bezit twee dieselloccs en een stoomloc alsmede een schare rijtuigen waarmee de bezoekers door het 54ha grote domein worden gereden. Recentelijk werd nog een tweede stoomloc aangekocht. De eerste stomer is een Poolse drieasser uit 1954. De nieuwe aanwinst is een Duitse vierasser uit 1917, een zogenaamde "Brigadeloc" die in WOII achter het front werd gebruikt.

Het attractiepark is ambitieus en men wil de veldspoorlijn volgend jaar nog enkele honderden meters verlengen tot aan het NMBS-station Cambron-Casteau. Daar kan dan een vlotte overstap voor de bezoekers ontstaan, zowaar uniek tussen 1435 mm en 600 mm. Voor die uitbreiding zou men op de koop gaan bij de vereniging Rail-Rebecq-Rognon.

Als we het goed hebben zijn er in België nog twee andere Décauville-lijntjes. Er is er één in het al geciteerde Rebecq-Rognon, op de oude spoorlijnen 115 en 123 en een tweede in Sprimont op de vroegere normaalspoor buurtlijn van Poulseur naar Sprimont.

### TTA

Ook goed nieuws over de museum buurtspoorweglijn in onze Ardennen. Op 21 juli werd de verlenging van deze lijn tot Lamorménil ingehuldigd door niemand minder dan de broer van onze koning, Prins Laurent.

De oude buurtspoorweglijn vertrekt nog altijd in Erezée en werd in schuifjes verlengd naar Forge-à-la-Plez, Dochamps en nu opnieuw tot Lamorménil. Het vak tussen Forge-à-la-Plez en Dochamps werd grondig vernieuwd. De lengte verdubbelde van 6 naar 12 km. Ongeveer 10 jaar geleden bezocht VeBOV de TTA en we reden toen zover als mogelijk. Jammer genoeg ligt de lijn volledig afgesneden van het spoorwegnet. Er is een schaarse busdienst vanuit Melreux-Hotton.

## RRR

Eén van die museumspoorlijntjes op Décauvillespoor van 600mm waarvan sprake in ons museumnieuws is dit van Rebecq naar Rognon, gelegen in Waals-Brabant: Rail-Rebecq-Rognon of kortweg RRR.

De vereniging werd opgericht in 1977. Het was de droom van de stichters om met typische veldbaantreintjes in een authentieke omgeving te kunnen rijden.

Na enig rondspeuren kwam men in (Waals-) Brabant terecht.

Het toeristisch treintje volgt delen van de oude NMBS-spoorlijnen 115 en 123 tussen het station van Rebecq en de site van het voormalig station van Rognon.

In de jaren zestig van de vorige eeuw werd op een gedeelte van de NMBS-spoorlijnen 115 (Rognon – Rebecq – Quenast – Tubize – Clabecq - Braine l'Alleud) en 123 (Geraardsbergen-Enghien/Edingen-Braine-le-Comte) het verkeer beëindigd.

Slechts op de sectie tussen Quenast en Tubize heerst nog een levendig goederenvervoer ten behoeve van de steengroeven aldaar.



*Foto bovenaan:*

*In het voormalige NMBS station van Rebecq heeft de vereniging haar lokalen gevestigd. In het zwarte M2 AB-rijtuig is het restaurant "Train Vedettes" ingericht.*

*Foto midden:*

*In de as van de spoorlijn, richting Rognon, net over de vroegere overweg nabij het station Rebecq, bevindt zich het perron van RRR. Het groene rijtuig "PMR" is aangepast voor minder mobiele reizigers.*

*Foto onderaan:*

*Op de splitsing van de lijnen 115 (op de voorgrond) en 123 (achter "Bloc U", niet zichtbaar) bouwde men een loods voor het onderkomen en onderhoud van het materieel en een buffet voor de toeristen.*





Op het einde van de jaren zeventig startten dan enkele enthousiaste liefhebbers met het aanleggen van een veldspoor op het oude baanlichaam van deze normaalspoorlijnen.

Het traject van RRR of ook wel "Le Petit Train du Bonheur" genoemd, omvat bijna 4 kilometer. Het volgt de Zenne langsheen de "Vogelvallei" en spoort over de "Viaduct Cinq-Ponts", een stenen boogbrug met vijf bogen gebouwd in 1878, van waarop men een weids uitzicht heeft op het platteland rondom.

Na ongeveer 3,5 kilometer, aan de voormalige splitsing van de spoorlijnen 115 naar Braine-le-Comte en 123 naar Enghien/Edingen, heeft RRR haar stel- en werkplaats ingericht. "Bloc U" is een voormalige baanwachterswoning in de punt van deze splitsing.

Van hier af verloopt het 600 mm smalspoorlijntje nog een halve kilometer verder naar Rognon.

De toekomst van dit leuke lijntje is thans onzeker doordat het dierenpark Pairi Daiza haar veldspoortraject wil uitbreiden. Het oog viel op RRR met de intentie om zowel het volledige rollend materieel als de sporen van RRR op te kopen.



Foto bovenaan:

Het emplacement van "Bloc U" met twee veldbaan diesellocomoties waarvan één van het fabricaat Moës. 500 meter verder door het bos op de achtergrond eindigt het lijntje in Rognon.

Foto midden:

De vereniging beschikt over een omvangrijke verzameling veldspoorlocomotiefjes van diverse oorsprong en fabricaat. Restauratiewerk is er nog in overvloed.

Foto onderaan:

Kort na het vertrek in Rebecq doorkruist "Le Petit Train du Bonheur" het Brabantse landschap. Het locje is afkomstig uit de ateliers "Moës" in Waremme.

Alle foto's op deze beide bladzijden: Eddy Cassiers, gefotografeerd op 9 augustus 2015



## DE LIJN

### Antwerpen

Op 5 juli 2015 werd in Antwerpen de start gegeven voor een rit van de Ronde van Frankrijk. De supporters werden uitgenodigd om zoveel mogelijk gebruik te maken van het openbaar vervoer om hun idolen te zien voorbij fietsen.

Helaas werd er niet direct bij verteld dat omwille van het wielercircus de hele provincie hiervoor in oost-west richting werd verdeeld. Doorkomen was er niet bij tussen 7 en 14 uur. De Lijn en zijn gebruikers ondervonden dan ook grote hinder. Ongeveer alles wat niet door de premetro reed, werd onderbroken en/of omgeleid. We stellen ons de vraag of zulke maatregelen zo vroeg vóór de doortocht van de Tourkaravaan echt nodig zijn. Er zijn toch genoeg supporters aanwezig om een kapotte tram 50 meter verder te duwen.

Voor ons natuurlijk een zegen om één of andere lijn eens op een ongewone plaats te fotograferen. Om een Nederlandse voetballer te persifleren: "elk nadeel heeft zijn voordeel".



Foto bovenaan:

Een stel PCC's van lijn 4 (noord) keert vanaf het Koningin Astridplein terug richting Silsburg. 5 juli 2015.

Foto midden:

Het hoeft niet altijd een evenement te zijn om het tramnet overhoop te gooien. Op twee zondagen in juli werden de sporen in de PM-tunnels een weinig opgeschoven om de nieuwe trams te kunnen laten passeren ter hoogte van de perrons. Grote hinder was er op de lijnen 2, 3, 5 en 6. Zelfs de dienstwagens hadden hier blijkbaar last van.

4 op een rij, op de Rooseveltplaats. 14 juli 2015.

Foto onderaan:

Geregeld gebeurt het dat wegens onvoldoende beschikbare en ingezette Hermelijnen er al eens stel PCC's te zien is (Of dat komt er van als je er tijdens de zomer een aantal richting Kust stuurt).

Hier de 7135+7071 op 1 juli 2015 op de vernieuwde eigen tram-, bus- en taxi-bedding van de Bredabaan in het centrum van Merksem.





Iedere zomer gaat er een aantal Hermelijnen de Kustlijn versterken. Omdat Gent nu al beschikt over 10 lange Flexity's, leveren ze er dit jaar één meer en Antwerpen één minder. Zoals gebruikelijk gebeuren die transporten in de nachtelijke uren en moeten ze zo min mogelijk autostrades gebruiken.

De transporten moeten dus een opgelegde reisweg gebruiken. Pikant detail: slechts enkele kilometer gevorderd moest er ter hoogte van de Tijlmanstunnel onder het Kanaaldok, van rijbaan gewisseld worden, dit wegens onderhoudswerken aan een van de tunnelkokers.

Geen sinecure met een sleep van 40 meter. Het liep dan ook even mis toen een stuk van de veiligheidsbarrière onderaan de vrachtwagen de boordsteen raakte.



*Foto bovenaan:*

*De 7268 verlaat Punt aan de Lijn langs de achterdeur en rijdt dan via autobuslijn 762 (ex 31) richting Liefkenshoektunnel en Maldegem naar Oostende.*

*Antwerpen, Vosseschijnstraat op 22 juni 2015.*

*Foto midden:*

*Na het passeren van de Liefkenshoektoltunnel werd de veiligheidsbarrière van de oplegger verwijderd en kon het transport van dan af ongehinderd over de E34 naar de Kust rijden. Vrasene, 22 juni 2015.*

*Foto onderaan:*

*In de Antwerpse haven worden niet enkel containers verscheept maar geregeld ook treinen en andere vervoermiddelen. Langs dezelfde weg waarlangs De Lijn haar trams verplaatst, passeerden we 26 jaar geleden dit transport.*

*Een metrowagenbak van de "BART" op de vrachtwagen komt uit Frankrijk en is op weg richting San Francisco aan de Amerikaanse Oostkust.*

*Antwerpen, Noorderlaan op 20 december 1989.*

*Alle foto's op deze beide bladzijden: Luc Couscheir.*



## Een Gentenaar in Antwerpen.

We hadden eerder al eens een korte vermelding gemaakt over een Gentse PCC op het Antwerpse net. Helaas was de eerste officiële inzet van deze tram pas eind juni, juist te laat voor een artikel in ons vorig nummer.

Het project is opgezet door Stijn Vranken, de huidige stadsdichter van Antwerpen, die deze Gentse tram heeft omgebouwd tot een literair café met als bedoeling geïnteresseerden tijdens een toertje gedichten en muziek te brengen, maar ook met de mogelijkheid een drankje te nuttigen. Ondertussen hebben velen deze tram al meermaals op het net zien verschijnen. De eerste maal was gedurende de Mechelsepleinfeesten eind juni. De Tram De Lux, of ook wel de poëzietram, reed toen vanaf de vooravond drie ritten van ongeveer één uur. Met elke dag een andere dichter en een andere muzikant. De volgende inzet was tijdens de Bollekesfeesten in augustus. Toen werden drie avonden na elkaar genodigd van de Groenplaats naar de Brouwerij De Koninck gereden. Dit gebeurde telkenmale met een ritje van ongeveer een dik half uur, zowel heen als terug. En op zondag 26 augustus kon men de tram tegenkomen bij zijn eerste ritten uit een hele serie, wederom als poëzietram. Die dag reed de PCC 6242 ook weer drie toeren, nu telkens van ongeveer anderhalf uur. Dat bracht hem onder andere tot in Mortsel aan de keerlus van lijn 7. Zo volgen er elke zondag om de twee weken, en dit tot begin december, nog meerdere inzetten telkens met een vertrek aan de halte van de Groenplaats. Een beetje geluk of een goed oriëntatievermogen is wel nodig om de tram terug te vinden. Men kan natuurlijk altijd een keer meerijden. [www.antwerpenboekenstad.be/stadsdichters/8/stijn-vranken/gedichten/124/tram-de-lux](http://www.antwerpenboekenstad.be/stadsdichters/8/stijn-vranken/gedichten/124/tram-de-lux). Het is misschien een laatste kans want de toekomst voor PCC 6242 ziet er na dit project niet echt rooskleurig uit.

*Foto bovenaan: PCC 6242 op 26/6 onderweg vanuit Hoboken, in het kader van poëzieritten tijdens de Mechelsepleinfeesten.*

*Foto midden: Het 'nieuwe' interieur van de Gentse; podium, piano, bar, tafeltjes en stoelen onder lampenkaplichtjes.*

*Foto onderaan: Op 21/8 reed de tram met nummer 42, tijdens de Bollekesfeesten, op de Minderbroedersrui. De rode plakkaat achteraan op het dak maakt reclame voor de Stadsbrouwerij.*

*Alle foto's: Eddy Goens*



## NMVB

### Nog wat Oude Bareel

Het hoeven niet steeds de moderne sociale media te zijn om een vraagstuk op te lossen. Ook ons vertrouwde tijdschrift kan als forum dienen bij het helpen om een antwoord te vinden.

Ons artikel "HOog bezoek in Merksem" deed bij enkele van onze lezers twijfel ontstaan in verband met de positie van de wisselverbindingen in de Oude Bareellei, nabij de toenmalige NMVB-stelplaats.

De reactie van dhr. De Backer in het vorige nummer deed onze lezers in hun archief duiken.

Dhr. Schleich bezorgde de redactie twee foto's waarmee aan de hand van de sporen en het verloop van de bovenleiding de juiste plaatsing van de wisselverbindingen kan getraceerd worden.

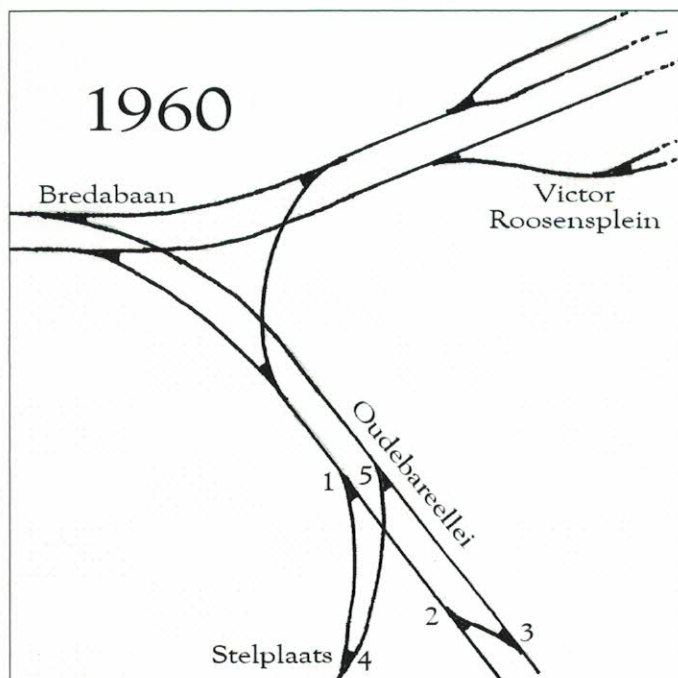
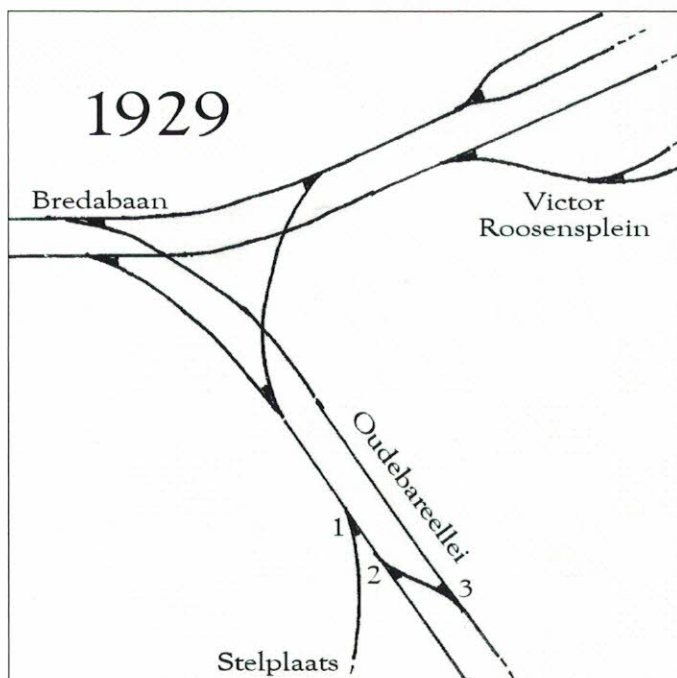
Ook dhr. Vissers kon aan de hand van een teruggevonden foto de juiste positie en de richting van de overloopwissels bevestigen.

### Opheldering

Dhr. Morren maakte nieuwe schetsen van de situatie en verklaart: "De twee sporenplannen zijn een vereenvoudigde uitvoering van de originele "plannen van aanleg" van de NMVB (uit het archief van J. Tyssens). Ik hoop dat ik hierbij weer niks ben vergeten. De opmerkingen en aanvullingen die een aantal lezers hierover hebben gegeven kloppen wel degelijk met de plannen uit resp. 1929 en 1960. Toen de wissels 4 en 5 in 1960 werden gelegd, zijn de overloopwissels 2 en 3 volgens de originele plannen een twintigtal meter verplaatst richting Schoten. Ik heb dat ook in mijn schetsjes hier onderaan proberen weer te geven."



*De foto helemaal bovenaan werd genomen op 1 maart 1965 met de stelplaats aan de linkerzijde en de foto hierboven dateert van 18 april 1967 en toont ook zeer duidelijk de overloopwissel. De stelplaats is hier rechts in beeld gelegen. Beide foto's werden genomen door dhr. De Backer.*



## MoboVaria

### Een Standaard in de hobbykamer

VeBOV- en MOBOV-lid Roger Vissers beschikt in Mol over een grote zolderkamer. In die ruimte staat een uiteraard ook grote modelbaan opgesteld die zo een vijf op tien meter meet. In volgende artikelen komen we hier op terug.

Bij het binnenkomen van de kamer kijk je echter vooreerst op tegen een heus tramrijtuig. Bij nader toezien gaat het enkel om de 'kop', het voorplatform van een Standaard-motorwagen van de voormalige Buurtspoorwegen. Roger reed in zijn heel jonge jaren dagelijks tussen de Antwerpse Rooseveltplaats en Schoten-Vaart met de buurtspoorlijn 61 doorstreept.

Wat doe je dan op iets latere leeftijd als je de plaats er voor hebt? Inderdaad: je bouwt een stuk jeugdherinnering na.

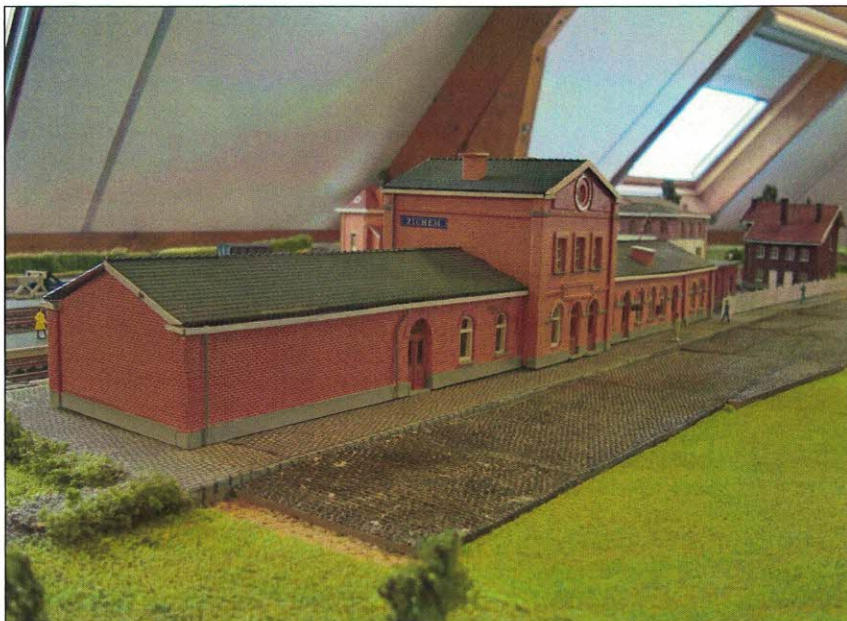
En dat deed Roger. Hij zocht de metalen onderdelen van de stuurpost bijeen op een slopersbedrijf aan de Bergensesteenweg in Anderlecht en betaalde er voor dit oud ijzer de prijs van drie frank de kilo. De ACEC-controller, de Westinghouse-remkraan, de handrem, de luchtslangen, de filmkast, de deurstangen, de handvaten en zoveel meer vonden de weg van *Het Rad* (gewezen stelplaats van de NMVB) naar Mol in Rogers auto.

De metalen kast zelf kon hij niet meesleuren, laat staan in zijn woning via een trap naar de eerste verdieping krijgen. Dus bouwde hij de ganse kast met houten panelen op een dito raamwerk. De deuren schuiven wel netjes open en dicht en bevatten echte glazen ruiten. De volledige stuurpost werd met de originele onderdelen nagebouwd zodanig dat alle hendels, toetsen en schakelaars bedrijfsklaar zijn. Zo functioneren de koplampen, de richtingaanwijzers, de bel, de claxon en dergelijke meer.

Dankzij de vaardigheden die Roger als metaal draaier in een elektriciteitscentrale van de (gewezen) EBES had opgedaan, kon hij deze prachtige realisatie tot stand brengen.







## Wij, heren van Zichem

*Wij, Heren van Zichem* was een Vlaamse televisiereeks die uitgezonden werd tussen 1969 en 1972. De opnames gebeurden gedeeltelijk in Zichem zelf. Het scenario was gebaseerd op een samensmelting van verschillende verhalen van onder meer Ernest Claes, zoals *De Witte van Sichem*.

Het station van Zichem op de spoorlijn 35 (Leuven - Hasselt), werd gebouwd door de spoorwegmaatschappij Grand Central Belge rond 1864. Het bestond uit een dienstwoning van twee bouwlagen geflankeerd door een éénlaagse aanbouw van zes traveeën aan de oostzijde. Later werd het gebouw verlengd, zowel oost- als westwaarts. In 1894 werd er een vier kilometer lange aftakking naar Scherpenheuvel gebouwd: de helaas in 1974 opgebroken spoorlijn 30. In 1900 opende men de tramlijn Zichem-Mol die opgeheven werd in 1949.

Zichem-station groeide zo uit tot een verkeersknooppunt. De NMVB bouwde tegenover het station aan de overkant van de spoorweg bakstenen loodsen, een recent gesloopt pompegebouw (nu containerpark), en in 1906 een eigen station. In de buurt ontstond een kleine stationswijk met enkele burgerwoningen en herbergen.



Foto bovenaan:

De straatzijde van het Zichemse stationsgebouw in al zijn pracht op schaal h0.

Foto midden:

De 'Direct' naar Hasselt en deze naar Leuven kruisen elkaar in het station van Zichem. Beide treinen worden getrokken door een stoomloc van het type 10.

Foto onderaan:

De stationsomgeving wordt opgesmukt door de reproductie op schaal van woon- en handelshuizen.

Op zijn grote zolder bouwde Roger niet enkel de kop van een boerentram na, maar legde hij vooral een heus modelspoorwegrijck op schaal halfnul (1:87<sup>e</sup>) aan.

In de huidige reportage kunnen we genieten van het Zichem uit de periode 1950-1960 zoals dat door Roger uitgebeeld wordt. Hij bouwde het stationemplacement natuurlijk niet na omwille van de eerder vermelde tv-reeks, maar wel als eerbetoon aan zijn grootouders bij wie hij tijdens en na de oorlog vaak op bezoek ging.

Voor de kenners vermelden we graag nu al dat de hO-baan uitgerust werd met Märklin-rails voor het normaalspoor en Tillig-rails voor de tramlijnen. Het geheel wordt analoog bestuurd.



*Foto bovenaan:  
Denk even de kameromgeving (dakspanten, lichtarmaturen e.d. weg) en je voelt je zo terug verzet naar ergens rond 1955, op een ogenblik dat de door een type 93 getrokken trein naar Scherpenheuvel in Zichem aansluiting verzekert op de door de 64015 getrokken trein naar Hasselt.*

*Foto midden:  
Het voormalige tramstation van Zichem. De foto werd genomen op het ogenblik dat de trein uit Scherpenheuvel het station binnenrijdt. Bemerkt op de achtergrond het Zichemse seinhuis.*

*Foto onderaan:  
De enig mooie loc van het type 10 én de Vierendeel-brug op de achtergrond vormen de overgang naar het artikel over Rogers baan in de volgende VeBOV-REVUE.*

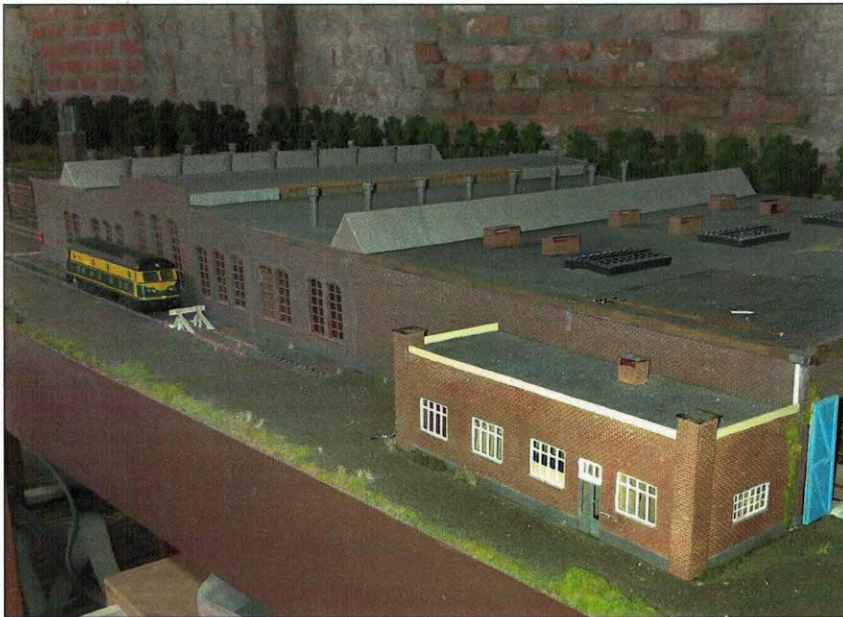
*Met dank aan Roger Vissers.*



## De mobov-clubbaan: nu ook meterspoortraject in dienst.

De ijverige bouwers aan de mobov-clubbaan vonden het gepast om naast de twee normaalspoortrajecten ook een meterspoorlijn aan te leggen, dit alles eveneens op schaal halfnul.

Nadat de sporen deskundig elektrisch aangesloten waren, mochten we de eerste rit op de hOm-sporen, voor de gelegenheid door een NMVB-tram, bijwonen.



## Muydonix-Toucourt

Afhankelijk van de dag waarop je deze VeBOV-REVUE leest, is de grote tentoonstelling EUROMODELBOUW '15 in de Genkse Limburghal al voorbij of moet ie nog doorgaan op 26 en 27 september. Hoe dan ook: op onze stand plaatsen of plaatsten we een groot deel van de prachtige modelbaan *Muydonix-Toucourt*, die door Guido en Erick Franckx gebouwd en aan mobov geschonken werd. Het ganse depot-gedeelte wordt/werd in dienst genomen, tezamen met een deel van de hoofdlijn. Deze baan met zijn uitstekende afwerking en de ruime rangeermogelijkheden moet je gezien hebben, hetzij in Genk, hetzij in het mobov-lokaal.

**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)

*Advertentie van de firma FERIVAN.*

