

VeBOV-REVUE

kwartaalblad voor spoor-, tram- en bus hobbyisten

met actualiteiten, geschiedenis, techniek en verenigingsnieuws



Vierde jaargang Nr. 2017-2

April - Mei - Juni



ISSN 0773 - 0713

Afgiftekantoor: 9550 Herzele 1

P208887

COLOFON

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

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

Overname is toegestaan mits bronvermelding.

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

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

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 2017: België € 23,00 en andere landen € 27,00.

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

Lambrechtsstraat 43, 2660 Antwerpen

IBAN nummer: **BE10 0000 4667 6804** BICcode: **BPOTBEB1**

Inhoud van dit nummer:

Colofon	2
Verenigingsnieuws	3
Spoornieuws	4
Jobuitwisseling	6
De Lijn: nieuwe stelplaats in Oostende	7
Retourtje Poperinge (deel 3 en slot)	8
Korte geschiedenis van de stelplaats Lochristi	11
Tramstad Košice	14
Mobovaria	16

Werkten mee aan dit nummer:

William Boeckx	Eddy Goens
Eddy Cassiers	Alain Janmart
Niels Dewulf	Stefan Justens
Freddy Geens	Noël Suyt

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

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

Scan de QR code hieronder rechts en ga zo rechtsreeks naar onze website.

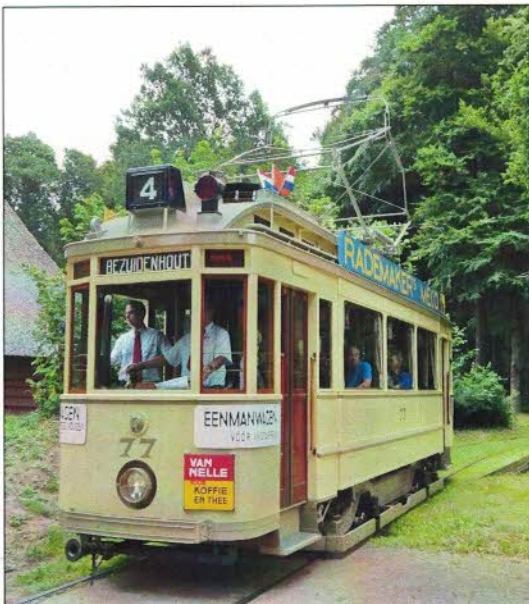


Foto voorpagina: Poldertram 9994 op de Noorderlaan! Op de openingsdag van het verlengde stuk van lijn 6 reed de tram wat 'toeristische' heen-en-weertjes tussen PAL en P+R Luchtbal.
 Foto: Eddy Cassiers, 3 juni 2017.



Foto achterpagina boven: Ondertussen bestaat lijn 24 nog maar voor een deel. De ritten tussen het Schoonselhof en het Koningin Astridplein zijn volledig geschrapt en vervangen door lijn 10. Hier stonden een bus van lijn 23 en een tram van lijn 24 nog heel even naast elkaar op het Koningin Astridplein.
 Foto: Eddy Goens, 5 mei 2017.

Foto achterpagina onder: Een eerste testrit op het verlengde stuk van lijn 6. De eer was weggelegd voor PCC 7001, die hier op de P+R Luchtbal aankomt.
 Foto: Alain Janmart, 10 mei 2017

Foto hiernaast en volgende pagina: Twee foto's die een –weliswaar kleine– impressie geven van wat er op onze buitenlandtrip in Arnhem te zien was.
 Foto's: Eddy Cassiers, 17 juni 2017.

VERENIGINGSNIEUWS

Voorwoord

Wanneer u dit nummer van VeBOV-Revue in handen krijgt, is het reeds volop zomer en hebben we de eerste hittegolf achter de rug! Op het weer kunnen we geen invloed uitoefenen maar we kunnen u, lezer van ons tijdschrift, wel beïnvloeden in uw reisplannen of vakantiebestemming/bestemming!

Probeer u eens om op uw vakantiebestemming een paar foto's, of, héél graag zelfs, een complete reportage te maken! Misschien krijgt u dan meteen zin om uw foto's te vertonen op een van onze maandelijkse bijeenkomsten!? Zo kunt u meteen uw reis opnieuw beleven.

Wijzelf kunnen niet uit onze persoonlijke archieven blijven putten zonder in herhaling te vallen. Misschien zit er toch wat tussen uw vakantiesouvenirs dat u wilt delen met andere leden – het overwegen waard.

In dit nummer kunt u alvast inspiratie vinden. We presenteren een reisverslag uit binnen- en buitenland. Voorts vindt u op deze pagina de zomerprogramma's van een aantal binnenlandse museumverenigingen. Wij wensen onze leden en lezers alvast een zeer prettige vakantie toe en tot in september.

Maandelijkse bijeenkomsten

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

Opgelet! Onze bijeenkomsten gaan door op de vierde vrijdag van elke maand. Omwille van Kerstmis is er in december een verschuiving naar de derde vrijdag. In juli en augustus zijn er traditiegetrouw geen bijeenkomsten.

In 2017 bent u nog welkom op de volgende data:

22 september, 27 oktober, 24 november en **15 december**. Na de zomervakantie hebben wij alvast deze voordrachten gepland:

22 september 2017: Eddy Cassiers presenteert een openbaar vervoerreis naar Midden-Engeland. Daar situeren zich onder meer de steden Manchester, Liverpool en Sheffield. Het bekijken waard.

27 oktober 2017: Ivo Vansteenwinkel keert voor deze bijeenkomst nog een keer terug naar de Balkan, en gaat met ons doorheen Bosnië-Herzegovina, Roemenië en Moldavië... Wie de vorige voorstelling van hem heeft gezien, weet welke prachtige beelden we weeral mogen verwachten.

Agenda

De oude tramlijn Leuven-Diest

Een tentoonstelling over de voormalige Buurtspoorweglijn van Leuven naar Diest. Deze lijn wordt in de kijker gezet door allerhande replica's van trams, foto's, voorwerpen en geschriften. De tentoonstelling is geopend iedere *derde zondag* tot en met eind september 2017 van 14 tot 17 uur in het "Hagelands Seizoenarbeiders Museum", Pastoriestraat 22 te 3390 Tielt-Winge. De toegang is gratis.

Ministoomtreinen

Deze live-steam treintjes rijden nog elke zaterdag en zondag tot en met het laatste weekend van september, telkens van 13 tot 18 uur, in het Stadspark van Turnhout. Info op www.stoomgroep.be.

Veldspoor

De CFS, Chemin de Fer de Sprimont, houdt ritten met een historische autobus en een smalspoortrein op 600mm spoorbreedte, gecombineerd met een bezoek aan het museumdepot en dit nog op zondag 2 juli, zondag 30 juli en zaterdag 26 augustus, van 14u30 tot 16u. Op zondag 10 september is er de Dag van het Patrimonium met een rondrit met een NMVB autobus over de lijn Poulseur-Sprimont-Trooz, zijn er ritten met een oude bus uit Parijs, smalspoortreinen en depotbezoeken. Informatie op www.cfs-sprimont.be.

ASVi

De vereniging ASVi uit Charleroi/Henegouwen houdt haar gekende jaarlijkse festival op 12, 13 en 15 augustus. Er wordt ook gereden tijdens de Dagen van het Patrimonium op 9 en 10 september. Informatie op www.asvi.be.

PTVF

De Kleine Stoomtrein van Vorst rijdt elke zondag van juli, augustus en september van 14 tot 18 uur. Op 30 september en 1 oktober is er het *Grote Stoomfeest*. Info op www.ptvf.be.

De bovenstaande gegevens werden ontleend aan Febrail News. Voor een uitgebreider overzicht, kijk ook eens op de site www.febrail.be (rubriek "Febrail News").

Uitstap naar Arnhem



Op zaterdag 17 juni organiseerden wij onze jaarlijkse buitenlandse uitstap. Deze maal kozen we voor een bezoek aan het Nederlands Openluchtmuseum in Arnhem. Op die dag was het immers een speciale openbaar vervoerdag met talrijke historische trams uit verschillende Nederlandse trammusea en tentoonstellingen van modeltrambanen. Bijkomende demonstraties gaven ook het bezoek aan de historische gebouwen en de niet vervoersgebonden attracties een extra dimensie zoals een brandweerinterventie... Enkele deelnemers besloten om in de namiddag het reguliere trolleybusnet af te rijden (met nog bijna gloednieuwe Hess-trolley's) en/of te gaan shoppen in een bekende modelspoorzaak. Meer foto's van onze uitstap binnenkort op de fotopagina van onze website.

SPOORNIEUWS

Exploitatie

Vervoerplan “Spoor 16-20”

De NMBS heeft haar nieuw vervoerplan tot in het jaar 2020 klaar en wil dit in december van dit jaar ten uitvoer brengen. Vanaf december 2017 zal de NMBS dus haar treinaanbod wijzigen en dit zal niet alleen invloed op een korter wordende verplaatsingstijd hebben maar eveneens op de toekomstige dienstregelingen.

Die blijven wel, zoals thans nog het geval is, bestaan voor werkdagen (maandag tot vrijdag) maar het aanbod op week-ends wordt gesplitst in een afzonderlijke dienstregeling voor zaterdag en voor zon- en feestdagen als gevolg van een verschillende verplaatsingsbehoefte bij de reizigers op die dagen zoals shopping op zaterdag of een studentenpiek op zondagavond.

De NMBS wil ook focussen op sterk uitgebouwde voorstadsnetten voor Antwerpen en Brussel die meer mensen moeten aanzetten minder de auto te nemen en meer de trein (*en het aanvullend openbaar vervoer; n.v.d.r.*). Het is niet uitgesloten dat sommige lijnen waar thans nog enkel goederentreinen rijden opnieuw een beperkte reizigersdienst gaan krijgen zoals de lijn 125A Liège – Seraing – Ougrée – Flémalle.

Om de drie jaar zou er een herziening van het bestaande vervoerplan komen waarbij dan de ervaringen uit de voorgaande jaren voor bijstellingen kunnen dienen. In de onderstaande berichten worden al enkele van die toekomstige aanpassingen vermeld.

Benelux en lijn 12

De klassieke treinen tussen Brussel en Amsterdam zouden vanaf december aanstaande via de HSL4 van Antwerpen naar Rotterdam rijden met haltes in Noorderkempen en Breda waar men dan wel kop moet maken om verder te rijden.

Hiervoor zouden de Beneluxtreinen met twee (Traxx-)locomotieven rijden, één aan elke kop van de rytuigen. De vernieuwde verbinding zou twintig minuten sneller moeten worden dan thans het geval is.

Of dan tevens de huidige IC Brussel-Zuid – Essen naar Roosendaal (klein grensverkeer) verlengd wordt, wordt niet vermeld. Voor deze verbinding komen nog steeds slechts de reeks 800 en de AM86 in aanmerking.

Lijnen 15/16/19

De huidige IC van Antwerpen-Centraal naar Hasselt en Hamont via Mol, die in de weekends slechts om de twee uur rijdt tussen Mol en Hasselt, zou dan in de nieuwe dienstregeling ook om het uur tussen Mol en Hasselt gaan rijden, en een paar P-treinen die nu van Lier naar Herentals rijden zouden vanaf dan al vanuit Antwerpen-Centraal gaan rijden (en omgekeerd).

Lijn 52

Eveneens vanaf december aanstaande wil de NMBS in het weekend één L-trein per uur van Antwerpen naar Boom laten rijden. Later, na een overeenkomst met de “Dienst van het

Zeekanaal”, zou de trein in het weekend ook naar Puurs kunnen verder rijden. De ophaalbrug over het Zeekanaal wordt thans bediend door deze Vlaamse dienst terwijl de draaibrug over de Rupel door de NMBS zelf kan bediend worden vanuit het seinhuis B24 van Boom.

Op weekdagen zouden er in december twee L-treinen per uur van Antwerpen naar Puurs gaan rijden. Indien men het verbindingsspoor van Boom (vertakking Ruisbroek) naar Willebroek niet stoemelings had uitgebrouwen, had men altemeer van Antwerpen naar Puurs respectievelijk naar Willebroek (en Mechelen/Brussel) kunnen rijden. Het korte verbindingsspoor op de lijn 52/2 was slechts twee kilometer lang én geëlektrificeerd... een gemiste kans?

Sneltram Hasselt-Maastricht

Een verhaal zonder einde is stilaan deze internationale spoorverbinding geworden. De aangekondigde werken op de lijn 34 Hasselt – Liège om de overwegen af te schaffen tussen Diepenbeek en de voormalige vertakking van Beverst, voor de aanleg van de sneltramlijn is voor onbepaalde tijd uitgesteld om financiële redenen. Deze overwegen zouden vervangen worden door bruggen en tunnels.

Daardoor zal het project van de sneltramlijn opnieuw een onbepaalde vertraging oplopen zodat een opening in 2021 misschien ook nog in het gedrang komt (zie VR 2017/1, pagina 5).

Nochtans werd in het Gouvernement van Maastricht aangekondigd dat de tramlijn er zéker zal komen. Maar het project wordt nog steeds als zéér geldverslindend beschouwd. Op een Vlaamse parlementaire vraag werd door de bevoegde minister geantwoord dat er aan planning, studies, kosten voor medewerkers en aankoop van gronden al 20,6 miljoen euro werden uitgegeven... Wordt vervolgd.

Naamsveranderingen

De NMBS besliste onlangs om drie stations van naam te veranderen.

Kontich zou *Kontich – Lint* worden;
Jemelle zou *Rochefort* worden;
Louvain-la-Neuve Université zou eenvoudig *Louvain-la-Neuve* gaan heten.

Deze wijzigingen zouden al ingegaan zijn op zondag 11 juni 2017.

Enkele opmerkingen van de redactie: Dat Kontich voortaan Kontich – Lint heet is slechts een aanpassing aan de dagelijkse realiteit. Immers, de spoorweg ligt op de grens tussen deze beide gemeenten. Wanneer men de reizigerstunnel naar spoor 5 doorwandelt bevindt men zich de facto op het grondgebied van Lint.

In het verleden vormde Lint overigens nog een gehucht van Kontich. Lint zelf kende tot 1955 nog een eigen station, namelijk op lijn 13 van Kontich-Kazerne naar Lier op zo'n 2 km van het huidige bestaande station.

De naamsverandering van Jemelle naar Rochefort (provincie Namur) is misschien minder gelukkig gekozen. Rochefort klinkt dan wel bekender in de oren maar deze deelgemeente van Jemelle ligt op vier kilometer van het station!

Spoorweghistorisch gezien heeft Jemelle altijd al een station gehad en was het zelfs een (internationaal) knooppunt met depot. Rochefort had vroeger een eigen reizigersstation op de lijn 150 Houyet – Ardenne – Jemelle, op zo'n 3,8 km van Jemelle gelegen. Aan dit station van Rochefort was tevens het beginpunt van de Buurtspoorweglijn naar Han-sur-Lesse en de Grotten van Han maar toen in de jaren 1950 de reizigers-treinen op de lijn 150 werden afgeschaft, is ook de NMVB-tramlijn maar beperkt tot het centrum van Han-sur-Lesse.

Begin jaren 1990 heeft nog een GLT (Guided Light Transit), een spoorgeleide dubbelgelede bus (grootmoeder van de hybride trambus), op de verbinding van Jemelle naar Rochefort en de Grotten gereden (via de bedding van lijn 150 spoorgeleid en met bovenleiding, verder over de gewone weg met een hulp-motor).

Eurostar Amsterdam-London

Nog in december van dit jaar wil Eurostar een nieuwe verbinding van Amsterdam en Rotterdam naar London introduceren. De eigenlijke dienst zou pas vanaf april 2018 starten. De reistijd zal dan vier uur resp. drie uur en een kwartier bedragen; dat is ruim een uur sneller dan met een overstap in Brussel-Zuid thans.

Voorlopig zijn slechts een ochtendrit heen en een avondrit terug gepland. Opvallend is dat deze treinen wel zullen stoppen in Brussel-Zuid maar niet in Schiphol en Antwerpen.

Er zal gereden worden met de Siemens Velaro e320 stellen waarvan Eurostar er 17 in park heeft.

Nieuwe grensoverschrijdende reizigerslijn?

Bij de Euregiobahn in Aachen bestaat een actief verlangen om haar treindienst vanuit Stolberg nog te kunnen verlengen via Raeren tot Eupen over het historische traject van de Vennbahn (lijnen 48 en 49). Dit kan slechts mogelijk worden na akkoord van de Belgische beleidsmakers. Om daartoe te kunnen komen worden vanuit de deelstaat Nordrhein-Westfalen contacten gezocht met de EU en de regeringen in België.

De Werkgroep Euregio (niet te verwarren met de spooraanbieder Euregiobahn) slaagde er reeds eerder in tot in Nederland door te dringen met haar spoorverbindingen en hoopt dit eveneens naar België te kunnen verwezenlijken.

Goederen

B-Logistics wordt Lineas

Om zijn nieuwe ambities - het verbeteren van het aanbod van bloktreinen en internationaal transport en het openen van zo'n 30 nieuwe bestemmingen tegen 2020 - kracht bij te zetten, verandert het bedrijf van naam en "Lineas Your Freight Force" klinkt toch al zeer fors.

De investeringsmaatschappij Argos bezit 69% en de NMBS nog 31% van de aandelen. Het tractiematerieel dat voor Lineas zal rijden krijgt een donkerblauwe livrei met lichtblauwe accenten (Reeksen 13 en 77 en Traxx 186).

Biertrein

Op dinsdag 13 juni 2017 reed de eerste "biertrein" tussen een brouwerij in Jupille en een distributiecentrum van Delhaize in Ninove. Door deze nieuwe spoortrafië zouden jaarlijks vijfduizend vrachtwagenritten uitgespaard worden. De nieuwe goederentrafië past in het opzet om meer goederenverkeer van de weg over te hevelen naar het spoor en de binnenvaart.

Gesloten goederenwagens met GPS

Er is in Zeebrugge een belangrijke aanvoer over zee van papier uit Scandinavië bestemd voor het op het einde van de westelijke havendam gevestigde Noorse bedrijf. Van daar uit wordt het aangevoerde papier hoofdzakelijk per trein verder verdeeld in Europa. Hiervoor worden schuifwandwagens gehuurd van de aanbieder Transwaggon.

Deze firma besloot om enkele duizenden van haar goederenwagens uit te gaan rusten met een GPS waarmee dan relevante gegevens over bijvoorbeeld locatie en afgelegde kilometers kunnen gebruikt worden in hun "Wagon Operating System" waarbij ook de klanten deze gegevens zullen kunnen opvragen.

Infrastructuur

Stations

Infrabel gaat zo'n €81 miljoen investeren in aanpassingen en onderhoud aan het spoornet waaronder het verhogen van de perrons in meerdere stations en stopplaatsen en dit tot 2020. Van dat bedrag gaat al wel €38 miljoen naar het viersporig brengen van de lijn 50 tussen Gent en Brugge. Door een eerder besparingsplan, waarbij vele investeringen werden teruggeschroefd, zou Infrabel zich genoodzaakt hebben gezien om onderhoudswerken uit te stellen en op meerdere trajecten snelheidsbeperkingen in te voeren. Dit voornemen is nu gelukkig letterlijk van de baan.

De Eurostarterminal in Brussel-Zuid is na verscheidene maanden van verfraaiingswerken opnieuw geopend voor het publiek.

In Brussel-Noord is sinds enige tijd de vernieuwde gang onder de sporen kant Rogierplein terug open voor de reizigers. Naar ieder perron is er thans een lift. Momenteel wordt er verder gewerkt aan de renovatie van de lokettenzaal.

De noord-zuidverbinding in Brussel beschikt overigens sinds 1 mei 2017 over volledig vernieuwde signalisatie.

Lijn 52

De beide spoorbruggen van lijn 52 over het Zeekanaal en de Rupel tussen Boom en Puurs, zullen een volledig onderhoud en een grondige renovatie ondergaan. De ophaalbrug over het Zeekanaal wordt door Vlaanderen beheerd en bediend terwijl de draaibrug over de Rupel door het federale Infrabel beheerd en bediend wordt (lees eveneens onze melding onder Exploitatie). Er worden gesprekken gevoerd tussen de betrokken diensten om deze werkwijze te vereenvoudigen zodat het treinverkeer in de toekomst vlotter kan verlopen.

JOBUITWISSELING

Elk jaar krijgen de verkeersleiders van Infra-bel enkele dagen bijscholing aangaande nieuwe reglementering en toe te passen procedures, waarbij veiligheid en stiptheid geen loze begrippen zijn in een steeds evoluerend spoorweglandschap. Gelukkig maar!

In het programma van deze opleiding was eind vorig jaar een zogenaamde “job swap” voorzien. De verkeersleiders mochten een dag in de huid van de medewerkers van de dienst bovenleiding kruipen en vice versa. Voor de verkeersleiders van de regio Antwerpen betekende dit een bezoek aan de collega’s van I-AM (de vroegere dienst baan), gehuisvest in het voormalige station Antwerpen-Oost.

We kregen een deskundige uitleg over alle stappen die dienen gevolgd te worden, alvorens men lustig aan de bovenleiding kan beginnen sleutelen. Eerst geeft “Traffic Control” aan het betrokken seinhuis opdracht om specifieke beveiligingen voor de bovenleiding toe te passen. Daarna snijdt de “Verdeler Tractiestroom” de spanning in de toekomstige werkzone. Intussen vragen de medewerkers van I-AM de werkzone buiten dienst te stellen. De verkeersleider, die het desbetreffende spoor beheert, treft dan de nodige veiligheidsmaatregelen. Hiermee wordt voorkomen dat er treinen de werkzone zouden kunnen binnenrijden.

Pas daarna kan de ES-motorwagen de werkzone in rijden. Eens toegekomen op het buiten dienst gestelde spoor, nemen de medewerkers van I-AM te velde nog bijkomende veiligheidsmaatregelen.

Ze bakenen de werkzone af en aarden de bovenleiding waarbij de rijdraad met de spoorstaven verbonden wordt door middel van een aardingsstaak. Pas dan is de bovenleiding zonder spanning gesteld en kan er in alle veiligheid gewerkt worden.



Foto bovenaan:

De vedette van dit dagje opleiding, ES-motorwagen 504, staat rustig te pruttelen op het buitendienst gestelde perronspoor 2 van het station Antwerpen-Berchem.

Foto midden:

De aardingsstaak wordt geplaatst. Het rode bord bakent de werkzone af en beduidt: “onmiddellijk stoppen”.

Foto onderaan:

Op het werkplatform van de ES-motorwagen luisteren de verkeersleiders aandachtig naar de vakkundige uitleg.

Alle foto's werden op 24 januari 2017 gemaakt in het station Antwerpen-Berchem. Tekst en foto's: William Boeckx.





De Lijn

Nieuwe stelplaats Oostende

De Lijn West-Vlaanderen opende op 12 maart 2017 officieel haar nieuwe tram- en busstelplaats aan de Slijkensesteenweg in Oostende. De verhuis van de aloude site aan de Brandariskaai (nabij het station van Oostende) kadert in de vernieuwing van de hele stationsomgeving.

Bij de bouw van de nieuwe stelplaats werden “groene technieken” toegepast zoals opvang en hergebruik van regenwater (voor bijvoorbeeld de wasinstallatie) en de installatie van een warmtepomp waarbij de grondwarmte kan dienen voor de verwarming van de dienstlokalen.

De nieuwe stelplaats heeft een totale oppervlakte van zo'n 30.000 m². Er zijn vijftientachtig staanplaatsen alsook een was- en tankinstallatie voor bussen. Daarnaast is er ruimte voor eenenvijftig trams en zijn er drie sporen voor onderhoud en kleine herstellingen. De trams beschikken over een volautomatische wasinrichting. Uiteraard werden ook de nodige dienstlokalen en burelen nieuw gebouwd.

Tijdens het openingsweekend konden medewerkers van De Lijn al een eerste blik werpen in en op de nieuwe site. Er waren technische demonstraties en de nodige randanimatie zorgde voor een gevarieerd programma.

Bron: De Lijn West-Vlaanderen.



Foto bovenaan:

Deze foto geeft een duidelijk overzicht van de opstelsporen. Het SO-tramstel stond paraat voor een extra rit.

Foto midden:

Eén van de drie voornoemde schouwputten voor klein onderhoud.

Foto onderaan:

De splinternieuwe wasinstallatie met regenwaterrecuperatie en de 6016 als demonstratietram.

Alle foto's: Niels Dewulf, 12 maart 2017.

RETOURTJE POPERINGE (deel 3 en slot)



Aangekomen in Poperinge. Bevestiging van het eerdere gevoel: dit is La Flandre Profonde, Diep Vlaanderen. Ik kom onmiddellijk terecht in een lokale wielenkoers die elk jaar met Hemelvaart plaatsvindt. Of het nu een wielenkoers is, dan wel een ander lokaal evenement, alles gaat door de maag van de Vlaming. Een walm van hotdogs en worsten op de BBQ komt me tegemoet. Uit de schelle luidsprekers langsheen het parcours weerklinkt aangepaste muziek: "Het is weer Couckenbak" een hitje uit de hypothetische carrière van Marc Coucke als schlagerzanger. Al snel afgewisseld door de betere hits van Willy Sommers. Op het stationsplein van Poperinge zijn een viertal kafeetjes gelegen. "Kaffee Vooruit" is helaas gesloten, en mijn keuze valt op Café Britannia. Een goede keuze blijkt al snel, want bij nader onderzoek wijst uit dat dit de stamkroeg is van een vogelpikclub, van biljartclub "Zacht & Zeker", en niet in het minst van de duivenmelkersvereniging "De Verbroedering"...

De prijslijst is niet meer van deze tijd; dit kan enkel in Diep-Vlaanderen: een croque-monsieur voor € 2,70 en een glas cava aan slechts € 3,00... Mijn keuze valt op "Keikoppenbier" van een lokale brouwerij.



Veel tijd is er echter niet, de trein naar Kortrijk vertrekt om 16h13. Nog even wandel ik de spoorlijn af, die na het station van Poperinge nog een paar honderd meters verder loopt. Dit is een overblijfsel van de vroegere lijn 69 die naar Abele (Frans-Belgische grens) ging (en ooit verder naar het Franse Armentières). In het station zelf staat een aantal slepen M4-wagons te





wachten op de volgende werkdag om een P-trein te rijden. Ik nestel me in de trein, tevreden over zoveel bucolisch genot en het mooie weer. Luttele minuten later: "We komen aan in Ieper". Daarna volgen ook nog Menen en Komen (je weet wel, die faciliteitengemeente die vroeger tot de Provincie Henegouwen behoorde), om tenslotte in Kortrijk aan te komen. In het station van Wevelgem nog even een glimp opvangen van de oude tramstelplaats die aan de andere kant van de spoorweg ligt te verkommeren.





Na overstap in Brugge kom ik terug aan in mijn geboortestad; het nieuwe treinstation begint vorm aan te nemen. Mooi ! En minder megalomaan dan pakweg Luik Guillemins of Mons....

Stefan Justens, 10 mei 2016

De tarieven – opinie.

B De Trein.

Een treinkaart voor tien ritten naar keuze (en afstand) kost € 76,00 en is een jaar geldig. Voor één traject betaal je dus € 7,60: een spotprijs dus vergeleken bij buitenlandse treinmaatschappijen. Je kan immers voor dit bedrag evengoed van Oostende naar Arlon reizen. Maar bij een korte rit zal je misschien iets teveel betalen. Het ene compenseert het andere. Een gezonde, aantrekkelijke en transparante vervoersformule, die treinkaart van de NMBS. Bovendien zet de (overigens redelijke) verval-datum van 1 jaar de occasionele reiziger aan om eens vaker de trein te nemen.

De Lijn De bus.

Ik vraag -gezien de af te leggen kilometers- een dagkaart voor het ganse busnet van De Lijn. De chauffeur kijkt me verbaasd aan, alsof ik van een andere planeet kom. Een dagkaart? Maar meneer, die kost € 8,00! Hij suggereert mij om een Lijnkaart te kopen en per traject te betalen. Die Lijnkaart heb ik steevast op zak, want -positief- die is geldig op zowel tram 7 in Antwerpen als op een streekbuslijn.

De rit van Oostende naar Poperinge kost me totaal € 2,80 (met een Lijnkaart, dus geen ticket bij de buschauffeur)! Dit is spotgoedkoop, té goedkoop. Vroeger betaalde je per sectie, in de NMVB-periode, later per zone (zonaal tarief). Vandaag zijn de tarieven van De Lijn niet transparant en compleet onlogisch. Althans mij ontgaat de logica, ik kan ook nergens op de bus of aan het loket een overzichtsfolder met tarieven bemachtigen.

Enkele dagen later neem ik in Antwerpen de tram van metro Groenplaats tot metro Opera. Kostprijs: eveneens € 1,40. Voor dit korte traject is dit nog steeds een aannemelijke prijs. Maar waar is de logica te zoeken? Voor een traject dat 30x zo lang is in afstand, betaal ik ook € 1,40? Inderdaad...

Mag het verbazen dat De Lijn qua kostendekkingsgraad bij de slechtste leerlingen van de OpenbaarVervoer-klas in Europa behoort? De Lijn krijgt sinds een tweetal jaar het jarenlang socialistisch beleid als een boemerang terug in haar gezicht. Op alle vlakken trouwens. Het resultaat van een perverse gratis-politiek, een compleet onrealistische basismobiliteit, en een tarief-beleid dat té vaak is gewijzigd, té weinig werd gecommuniceerd naar de reiziger en compleet van de pot is gerukt.

Haal die Almex terug uit de kelder, en bereken een schappelijke kilometer- of zoneprijs volgens het afgelegde traject! Geen enkele Vlaming die een probleem gaat maken van deze nuchtere logica!

Stefan Justens

Korte geschiedenis van de stelplaats te Lochristi.



Foto rechts: Herfstzicht op de stelplaats vanuit de omliggende velden: de lange rijtuigenloods, de kleine lokomotiefloods, met achteraan het torentje waar bovenaan een slaappleats was. (foto Stefan Justens, december 2007)

Het lot van de tram- en later autobusstelplaats van Lochristi is uiteraard nauw verbonden met de geschiedenis van haar tramlijn. De stoomtramlijn van Gent (Sint-Pietersstation) naar Lochristi wordt ingehuldigd op 20 augustus 1903. In feite is dit een aftakking van de reeds bestaande tramlijn van Gent naar Zaffelare. De aftakking naar Lochristi bevindt zich in Sint-Amandsberg. De stelplaats bevindt zich helemaal aan het einde van de tramlijn. Langs de oude baan van Gent naar Lokeren lopen de tramsporen links van de weg tot aan de rand van het dorp (richting Lokeren). Onmiddellijk na deze terminus buigt de tramlijn naar links een perceel op, de stelplaats.

Vooraan op het perceel lag oorspronkelijk de watertoren annex-kolenmagazijn, van het klassieke type zoals in vele buurtspoorwegstelplaatsen. Het gebouw was een exacte kopie van de watertoren in de stelplaats van Assebroek (op het plan is enkel de benaming doorstreept en gecorrigeerd in "Lochristi", en de lijn Brugge-Knesselare door "Gent-Lochristi"). Helemaal achteraan het perceel staat de tramloods (links een lokomotiefloods met 1 spoor, rechts een rijtuigenloods met twee sporen), te midden van de velden en weiden. De grote loods heeft twee sporen van 42 meter, waarvan het linkse spoor een schouwput heeft. De kleine loods heeft een spoor van 13 meter lengte, met schouwput van 12m. De eerste eigenaardigheid aan de stelplaats van Lochristi ligt in volgend feit : het kolenmagazijn en de watertoren worden omgebouwd tot een woonhuis met bureau!



Foto links: De loods van Lochristi anno 2008, vredig tussen de velden en weiden... (foto Stefan Justens)

De plannen dateren reeds van 1914, de goedkeuring pas van 1919 (wellicht omwille van de oorlog). In feite betreft het de ophoging van het kolenmagazijn tot hoogte van de watertoren. Uiteraard werd het gebouwtje ook in de breedte uitgebreid zodat van het oorspronkelijke gebouw weinig te herkennen was. Nochtans zijn aan het huidige woonhuis nog duidelijke sporen te zien : op de eerste verdieping zijn namelijk geen ramen waar de watertank (watertoren) ooit zat! Op 1 november 1930 wordt de lijn in gebruik genomen met elektrische tractie. Ook de stelplaats en het stelplaatsterrein krijgen hierbij dus een bovenleiding. Voor de loods heeft dit ondermeer tot gevolg dat de poorten moeten

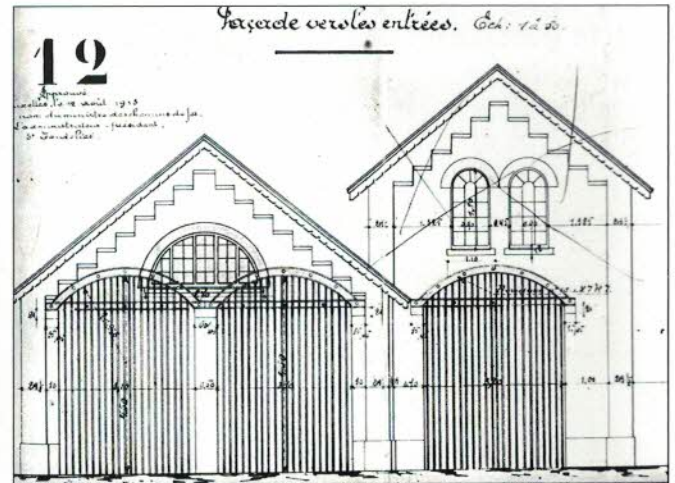
aangepast worden om de doorgang van de rijdraad en de pantograaf te voorzien. Hierin schuilt de tweede eigenaardigheid: de typische rechte draagbalken met rozassen maken hier plaats voor een gebogen dwarsbalk (zie plan), hetgeen de loods een andere aanblik geeft dan we bij de NMVB gewoon zijn. Bij het ombouwen tot autobusstelplaats verdwijnen deze poorten terug.

Het plan voor de aanpassing van de poorten "*pour permettre le passage du trolley*" dateren gek genoeg al van 1913 en werden in 1914 goedgekeurd door het hoofdbestuur. Er waren voor de Eerste Wereldoorlog dus wel degelijk plannen om de tramlijn van Lochristi te elektrificeren. In elk geval werd deze aanpassing uitgevoerd. Gebeurde dit reeds in 1914 met het oog op toekomstige elektrificatie? Of gebeurde dit pas in 1930 naar aanleiding van de effectieve elektrificatie van de lijn? Dit is niet duidelijk. Het feit dat er van de loodsen merkwaardig genoeg geen foto's of postkaarten bekend zijn, brengt eveneens geen verduidelijking.

Volgens getuigenissen zou de stelplaats reeds in de jaren vijftig stilaan in onbruik zijn geraakt ; de meeste diensten op lijn L werden vanuit Destelbergen gereden, slechts één tram zou 's avonds op het stelplaatsterrein worden gestald, om 's morgens de eerste dienst aan te vatten. De stelplaats en loodsen op zich zouden enkel voor goederenmaterieel en buitendienst gesteld



Wie goed kijkt ziet in het woonhuis nog de oude watertoren met kolenmagazijn: let op het linkergedeelte (ex-watertoren) waar geen ramen zitten. (foto Stefan Justens, 2008)



Aanpassing van de poorten voor elektrische trams; gek genoeg zijn de linker- en rechterloods omgedraaid op het plan!

materieel gebruikt zijn. Uiteindelijk wordt de tramdienst op lijn L gestaakt op 28 september 1957. De sporen blijven echter in gebruik voor occasionele goederendiensten tot 13 oktober 1958.

In de loop van 1961 worden de sporen en bovenleiding tussen Gent Dampoort en Lochristi gedemonteerd. We kunnen er dus vanuit gaan dat de stelplaats volledig buiten gebruik is tussen 1958 en 1964 (wegens ontoegankelijk voor autobussen).

In 1964 tenslotte gaat de NMVB over tot het "Omvormen van de stelplaats Lochristi tot bergplaats voor autobussen en sociale installaties". De werken worden aanbesteed op 28/5/1964 en houden ondermeer in:

- opbreken sporen in de loods en nieuwe vloer leggen
- nieuwe metalen poorten, nieuwe deuren
- verven van de loods in lichtgroene tint vanbinnen
- inrichten van wc en chauffeursruimte.

Concreet betekent dit dat in de linkerloods (ex-locomotiefloods) de schouwput wordt gedempt, de sporen worden uitgebroken en een nieuwe vloer wordt gelegd. De bekomen ruimte wordt dan opgedeeld in achtereenvolgens:

- wachtzaal voor de buschauffeurs met sanitair
- slaappleaats voor de buschauffeurs
- fietsenstalling
- oliemagazijn

Aanpassing van de poorten en ombouw van de linkerloods in 1964

Op zondag 8 januari 2006 vertrekken de autobussen de laatste keer vanuit de stelplaats van Lochristi. Vanaf de volgende dag worden alle diensten overgebracht naar de stelplaats van Kalken. Het woonhuis wordt bij die gelegenheid ook verlaten. De stelplaats wordt door De Lijn echter niet verkocht maar bewaard voor "strategische doeleinden".

En zo gebeurt het, dat vanaf 1 november 2006 de cirkel terug rond is: de stelplaats van Lochristi wordt gehuurd door de v.z.w. De Poldertram, die er eerst motorwagen S 9127 stalt (als plukwagen). Op 26 maart 2007 wordt dé poldertram, standaardmotorwagen 9994 van de NMVB, naar de restauratiewerkplaats overgebracht. De derde tram die naar Lochristi kwam, is aanhangrijtuig NO 9458, inmiddels gerestaureerd en rijvaardig op de kusttramlijn.

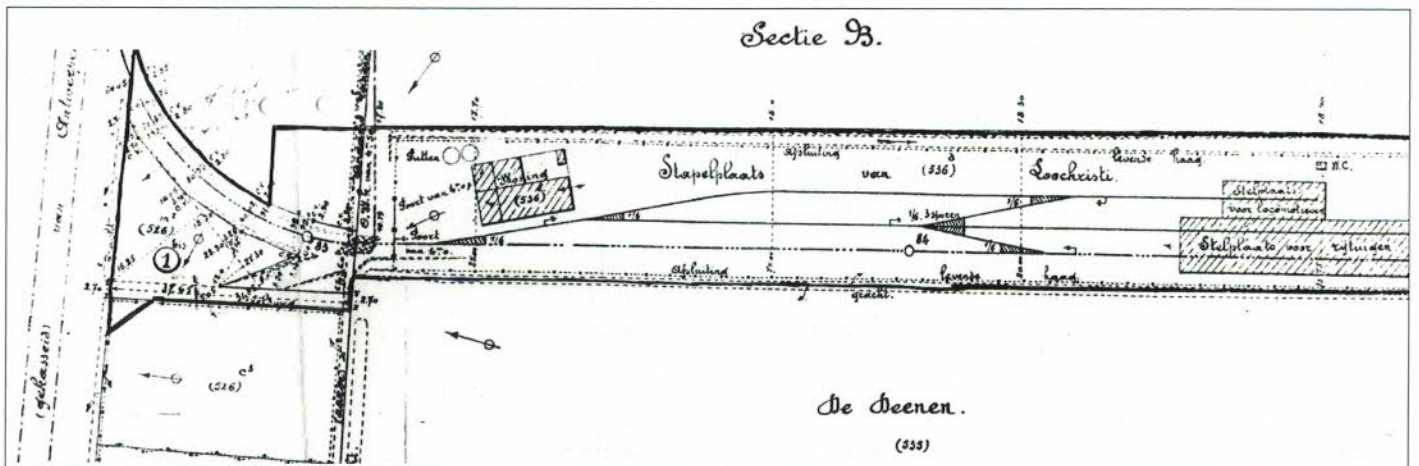




De stelplaats in april 1986: het Fiat-autobustijdperk...
(foto Stefan Justens)



De stelplaats in 1997: het tijdperk van de Leyland's en A120's...
(foto Stefan Justens)



Sporenplan van de stelplaats, situatie 1926

Ik heb een anekdotische aanvulling op nota 1 op pagina 13 van VeBOV-Revue 2017/1, over het overnachten in slaapzaaltjes. Gezien wij (vzw de poldertram) enkele jaren de stelplaats van Lochristi mochten gebruiken voor restauratie van de poldertram, ken ik alle hoekjes en kantjes van deze charmante stelplaats.

Over het overnachten : in de stoomtramperiode sliep de stoker sowieso in, om in het midden van de nacht een stoomloc op te stoken ; waar die toen sliep is haast mensonterend : op een zolderkamerje onder het dak van het torentje dat tegen de voor-malige locloods werd aangebouwd, zie eerste foto rechts op blz. XX,

De zolderkamer bestaat nog steeds, ik ben er één keertje in geweest, het is nu een duiventil met als bodembedekking, u raadt het al, centimeters uitwerpselen. En dan nog specificeren dat deze zolderkamer enkel toegankelijk was via een lange ladder! In het torengewoel was de benedenverdieping immers in dienst voor stockage van olie, diesel, olielampen, carbuur, Een mens zou voor minder geen oog dicht doen.

Bij het ondertekenen van de gebruiksovereenkomst kreeg ik alle sleutels inclusief de sleutelhanger:



Na het verbouwen tot busstelplaats, werd de kleinste (loc)loods verbouwd tot twee kamers, ééntje als bureau voor de stelplaatsoverste (die trouwens in het woonhuis aan de straatkant woonde), en WAARSCHIJNLIJK werd toen de tweede plaats gebruikt als slaapplek voor de buschauffeurs, ik kan me niet inbeelden dat men in de jaren zestig nog met een ladder naar de slaapkamer moest kruipen of toch?!

Tramstad Košice

Košice is de tweede grootste stad van de republiek Slowakije. Deze mooie stad, gelegen in het oostelijk deel van dit prachtige land, ligt in vogelvlucht op 320 km van de hoofdstad Bratislava. De stad telt ongeveer 240.000 inwoners.

Het stedelijk vervoer, waaronder het normaalsporige tramnet, wordt sinds 1948 georganiseerd door vervoersmaatschappij DPMK (Dopravný podnik mesta Košice, letterlijk vertaald “stedelijk openbaar vervoer Košice”). De geschiedenis van het tramnet begint echter in het jaar 1884 toen het stadsbestuur van Kaschau (benaming van Košice tijdens het Hongaars-Oostenrijks Keizerrijk) een aanbesteding voor een paardentram uitschreef. De concessie werd in 1890 toegewezen aan het bedrijf “Kassai közúti vasút” (Kaschauer trambedrijf).

Het eerste traject liep van het station via de Hauptstrasse (tegenwoordig de Hlavná ulica) naar de Čermel-Strasse (de huidige Komenského ulica). Het eerste deel werd op 14 november 1891 in dienst gesteld. Dit is de oudste tramlijn in het huidige Slowakije. Het restant van dit traject volgde op 12 augustus 1892. Vanaf 1893 werd de stoomtractie ingevoerd en in 1913 ging men met elektrische goederentransporten rijden. Pas op 28 februari 1914 werden de eerste reizigers met een elektrische tram vervoerd. Het traject door de Hlavná ulica werd in 1986 opgeheven, maar de tramsporen bleven er liggen.

Het geeft aan deze zeer mooie boulevard een speciale sfeer. Van de oorspronkelijke tramlijn zijn nog enkel het traject tussen het station en het plein voor de Hlavná ulica en een kort stukje aan de andere zijde van deze boulevard en het voetbalstadion van TJ Lokomotiva Košice in gebruik.

Het huidige tramnet is 33,7 km lang en telt 48 haltes.



Foto bovenaan:

Dit is intussen geschiedenis: wagens 394 en 395 (type T3 - ČKD Tatra) werden op 10 april 2014 aan de halte Levočská vereeuwigd.

Foto midden:

Tram 701 is in feite een Tatra T3 die door Pragoimex (type Vario LFR.S) onder handen werd genomen. Het is bij deze eenling gebleven. Deze foto werd op 10 april 2014 aan de halte Socha Jána Pavla II (eindhalte lijn 4) gemaakt.

Foto onderaan:

Op maandag 8 mei 2017 was het nationale feestdag in Slowakije. Op deze dag werden allerlei activiteiten georganiseerd op de Hlavná ulica. Op de achtergrond zien we de mooi gerestaureerde Sint-Elisabeth Kathedraal. In de voorgrond zien we de sporen waarover tot 1986 trams reden.





Er zijn 7 tramlijnen die de verschillende woonwijken met het stadscentrum en of station verbinden (lijnen 2 tot en met 7 en 9). Begin jaren zestig van de vorige eeuw werd er een tramlijn aangelegd tussen Košice en de huidige productiesite van staalproducent US Steel. Deze site kan je vinden op 12 km ten zuiden van het stadscentrum. Tegenwoordig rijden er nog steeds 8 tramlijnen tussen de site van US Steel en de verschillende stadsdelen voor het vervoer van de werknemers. Deze tramlijnen dragen de prefix R (R1 tot R8). Dit geeft rond iedere shiftwisseling een indrukwekkende stoet van trams.

De tramvloot is een mengeling van materiaal gebouwd door ČKD Tatra (types T3, T6A5 en KT8) en Pragoimex (types Vario LF2 plus en één enkele Vario LFR S = gemoderniseerde T3). Pragoimex mocht tussen 2014 en 2015 (met financiële steun van de EU) 33 nieuwe trams leveren. Hiervan werden de trams van het type T3 het voornaamste slachtoffer. De laatste jaren is er door DPMK ook fors geïnvesteerd in het tramnet. In 2015 heeft men de infrastructuur tussen het station en het stadscentrum aangepakt. Dit jaar was men volop bezig met de vernieuwing van de tramsporen in een aantal buitenwijken van Košice. De omvang van deze werken staat ongeveer voor één vierde van het tramnet. In deze stad heeft de tram nog een mooie toekomst voor de boeg.

Mocht je zin gekregen hebben om Košice te bezoeken, dan is niet enkel het tramnet de moeite. Er ligt een indrukwekkend spoorlijn rondom de stad. Het station van Košice wordt aangedaan door de reizigerstreinen van operatoren ZSSK, Regiojet en Leoliner. Het goederenverkeer is er meer dan de moeite waard. Vanuit de site van US Steel vertrekt een spoorlijn, aangelegd in Russisch breedspoor, richting Oekraïne. Daarnaast zijn er in Košice zelf nog verschillende toeristische attracties te vinden.



Foto bovenaan:

Tram 501 (type KT8N5 - ČKD Tatra) reed op 8 mei 2017 rondjes op lijn 6. Hij is op weg naar het station van Košice.

Foto midden:

Tram 830 is een van de nieuwste aanwinsten van DPMK (type Vario LF2 Plus van Pragoimex). Hij deed op 10 mei 2017 dienst op lijn R7 (Site US Steel – Amfiteater) en zal dadelijk de halte Spoločensky Pavilon bereiken.

Foto onderaan:

Trams 624 en 625 (type T6A5 – ČKD Tatra) werden op 10 mei 2017 ingezet op lijn 6. Dit plaatje werd aan de halte Nám. Osloboditeľov (centrum van Košice) gemaakt.

Tekst en alle foto's op voorgaande en deze bladzijde: William Boeckx.



De mobov-clubrijbaan (deel 2)

In de vorige MobaVaria werd de wordings-geschiedenis van de clubbaan uiteengezet.

Deze werd op zaterdag 10 juni 2017 ingehuldigd met een natje en een droogje. En daarbij hoorde een toespraak van Frank Bourguignon, voorzitter van mobov. Uit zijn toespraak ontleenden we de volgende elementen.

“Toen we in 2013 beslisten om een rijbaan in het lokaal te bouwen had niemand gedacht dat we tot dit huidige resultaat zouden komen. En alhoewel de baan nog maar, of beter toch al voor negentig percent af is (wanneer is een modelbaan ooit echt af?), mogen we er terecht al trots zijn. Enkel de trambovenleiding dient nog gespannen te worden en op het drierailtraject is er nog wat werk om de Sommerfeldt-bovenleiding te solderen zodat ook hier met de pantografen tegen de rijdraad kan worden gereden.

De baan is het product van een samenwerking waarvan de voorzitter alleen maar durfde te dromen. Er werd met deze clubbaan terug aangeknoopt bij de beginjaren van mobov.

Er werden verscheidene thema's in de baan uitgewerkt. Van links naar rechts volgen een sportvliegveld, een tram- en busstation, -dat ook ingezet kan worden als een smalspoorstation-, een deel van een dorpje met vakwerkhuizen dat ergens in de Eifel zou gesitueerd kunnen worden, een grote brug over een ravijn, een overweg met daarop aansluitend een autotunnel, een stalen spoorwegbrug met daaronder een betonnen tram- of smalspoorbrug, een hotelletje met een kleine stopplaats en helemaal rechts een rangeeremplacement voor de bediening van de elektriciteitscentrale en de goederenloods.

Foto bovenaan:

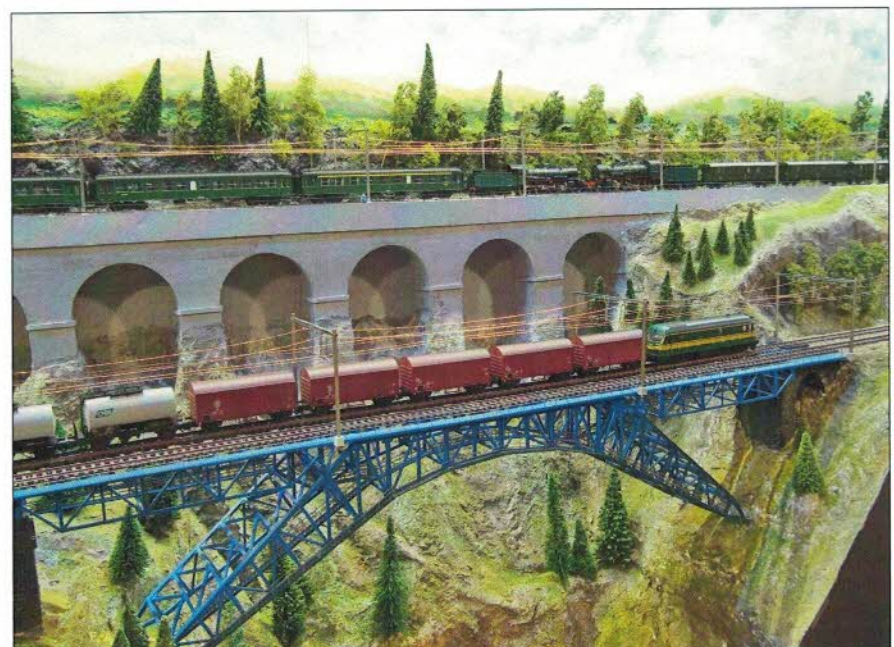
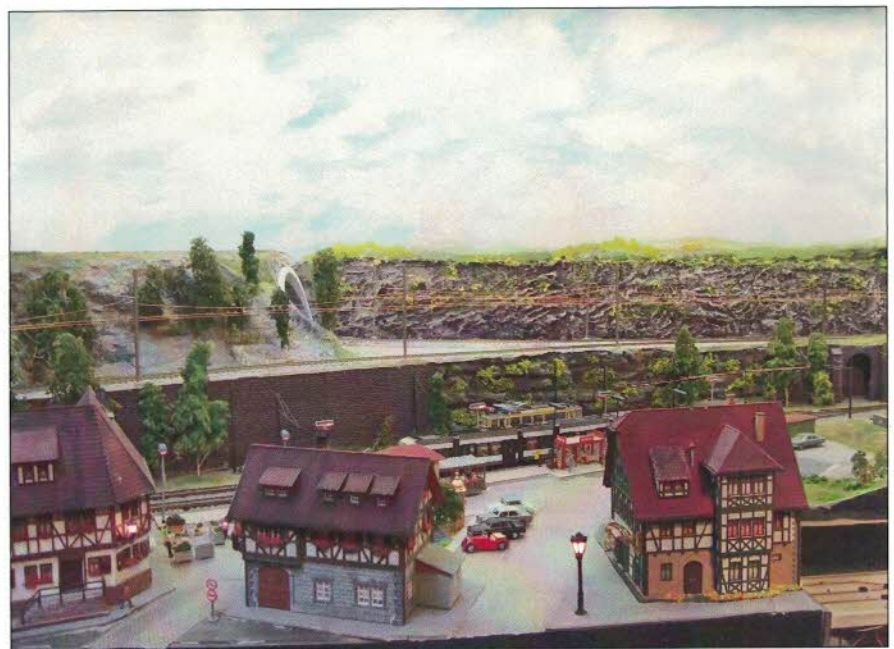
Als vooruitziende vereniging beschikt mobov naast treinen en trams ook over zweefvliegtuigen en het vliegveld “mobov airport”. Bemerkt de boven de ganse baan aangebrachte LED-verlichting.

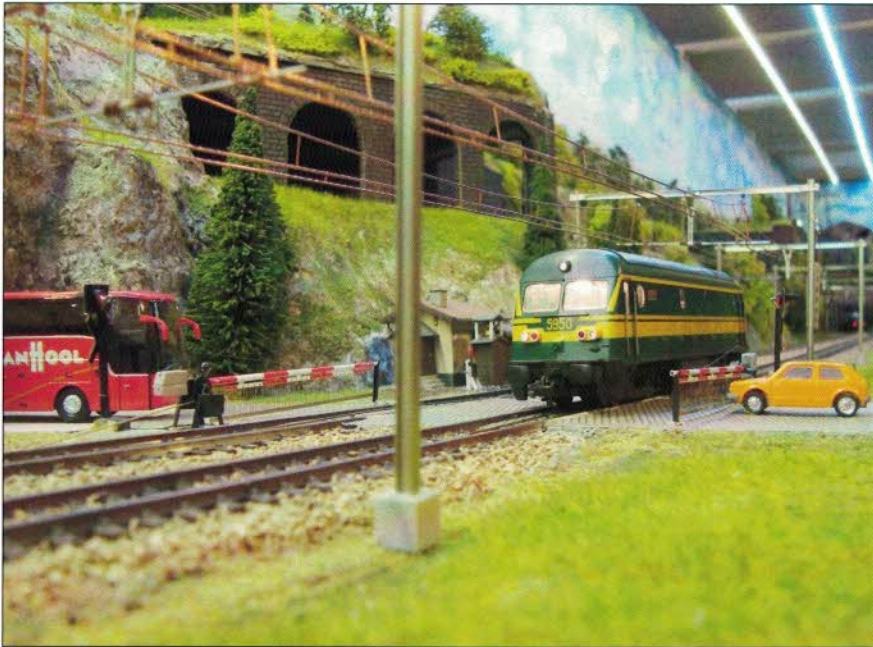
Foto midden:

Naast het vliegveldje is er een halte van het tram- en smalspoorlijntje in het dorpje “Frankenfeld”. Op de foto kan je een Hermelijn en een Poldertram zien staan. Merkwaardig: een Hermelijn in dat landschap...

Foto onderaan:

Het imposante bruggencomplex werd op 10 juni grondig ingereden, onder meer met stoom en diesel. Bemerkt ook de diepe vallei onder de blauwe brug.





Vergeten we evenmin de sponsors die de financiële draaglast van deze clubbaan licht hebben gemaakt.

In eerste instantie is er Fernand die de volledige sponsoring van de tram-/smalspoorbaan (hOm-rails, wissels, bovenleiding en tram) voor zijn rekening heeft genomen. Ook 'ouderdomsdeken' Louis stelde zijn verzameling Sommerfeldt-bovenleiding ter beschikking van de club, wat toch al een heel kapitaaltje inhoudt.

Ook de ons te vroeg ontvallen Luc Dircken dient vernoemd te worden want hij bekostigde het houtwerk voor de onderbouw van de baan evenals de Piko-rails en -wissels voor het tweerailtraject. Vergeten we echter evenmin de leden die in natura onderdelen geschonken hebben voor de baan: Herman, Jan, Louis, Patrick, Paul, Roger, Sammy, Freddy, Frank.

Van Walter Cornelis mochten we een Uhlenbrock digitale besturingseenheid en Titan-transformator ontvangen.



Foto bovenaan:

Zie ik daar aan de overweg sluikreclame van een bekende autocarbouwer?

Foto onderaan:

Rechts op de baan bevindt zich eveneens een indrukwekkend bruggengeheel. Walter Cornelis nam er een foto van. De bovenste brug is overigens van metaal en werd geleverd door de firma "Hack-Brücken".

Ook niet-mobovleden bezorgden ons rollend materieel (Guido Kimpe) evenals technische materialen (Geert Nauwelaerts). En een bevriende schilder zorgde voor de passende achtergrondpanelen.

Maar dank gaat ook uit naar de talrijke medewerkers die op maandagavond of zaterdag in de weer waren om aan de baan te werken: de elektriciens, de schrijnwerkers, de railleggers, de milieuactivisten. Allen hebben zij zich spontaan ingezet om de rijbaan rijklaar en toonbaar te maken. Ook hier dank aan Stefan, Patrick, Eddy, Louis, Henri, Roland, Paul, Erik, Julien, Raymond, Herman, Joeri, Sammy en Staf. En voor de 'eindafwerking' presteerde Jan nog heel wat onbezoldigde overuren. Dankzij Jeanine (echtgenote van Herman) was er op de inhuldiging lekkere taart.

Als auteur van dit artikel, stel ik er nog prijs op de diverse vrienden die me foto's bezorgden, hartelijk te danken. En de hier niet gepubliceerde foto's komen zeker nog aan bod in de mobov-nieuwsbrieven.

Freddy Geens

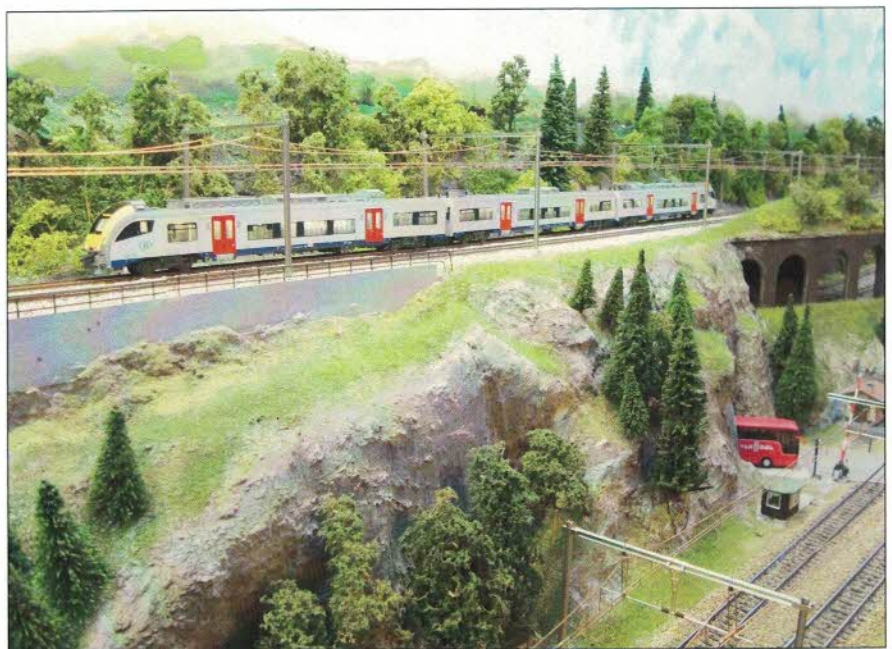
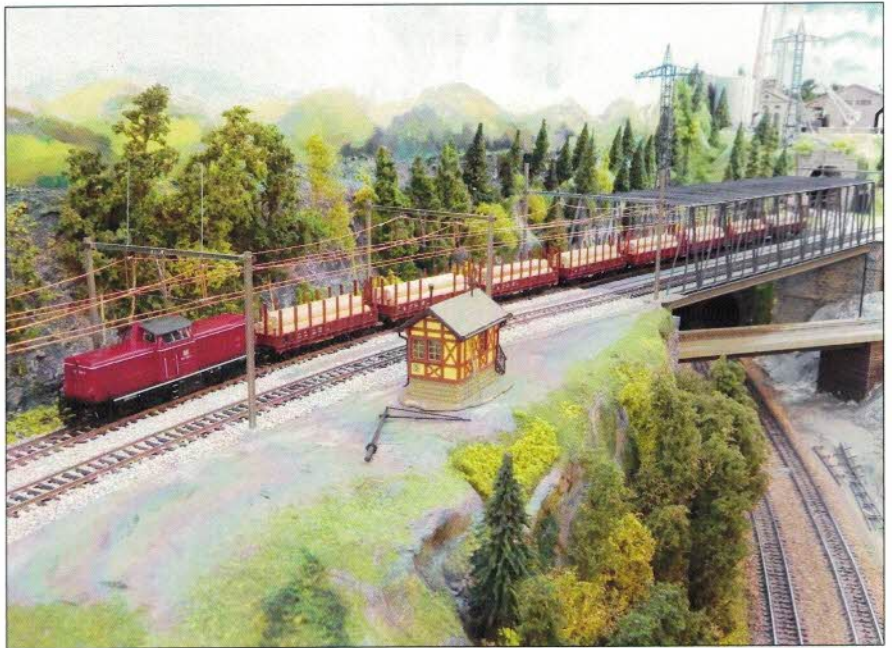


Foto bovenaan:

Eddy Cassiers fotografeerde een van de eerste treinen tijdens de inhuldiging van de baan op 10 juni.

Foto midden:

Op de elf meter lange en tussen 90 en 120 centimeter diepe baan kan best met hedendaagse digitale stellen worden gereden.

Foto onderaan:

Het vele groen op de baan werd aangeleverd door de firma's Heki en Noch. De gelijkstroomsporen werden met grijze, de wisselstroomsporen met bruine ballast ingebed. Dat heeft de Hermelijn-tram niet belet van een beetje 'verloren' te rijden in een eerder bergachtige streek. De NMVB-10091 is hier dan weer eerder op zijn plaats.



OPEN DEUR IN HET MOBOV-LOKAAL AAN DE CUYLITSSTRAAT 22A TE ANTWERPEN-ZUID

Grote clubbaan in hO (analoog en digitaal, zowel wissel- als gelijkstroom); hOe-smalspoorbaan "Mariazellerbahn", "Wilsloo-Heide", strijkplankbaan, Märklin-baan, Fleischmann-baan, jeugd baan, trambaan "Le vicinal à Vresse"; tweedehandsmarkt.



**ZATERDAG 30 SEPTEMBER EN ZONDAG 1 OKTOBER
VAN 10 TOT 17 UUR**

De Lijn: tram 4, 8 en 10; busstation op vijf minuten aan Brederode-/Montignystraat
Parkeren kan beperkt in de omgeving (parkeermeter op zaterdag!) en aan de Desguinlei.

Toegang: 2,00 euro

INFO: WWW.MOBOV.BE TEL.: 032372764

OPENDEUR OP ZATERDAG 30 SEP- TEMBER EN ZONDAG 1 OKTOBER

Op 30 september en 1 oktober organiseert MOBOV een Opendeurweekend. Het ligt in de bedoeling om enkele banen in bedrijf te tonen die niet geplaatst (kunnen) worden op grote tentoonstellingen en daarom in het lokaal aan de geïnteresseerden zullen worden getoond.

Zo zal in de clublokalen op de eerste verdieping naast de grote clubrijbaan (zie artikel in de vorige en deze VeBOV-REVUE) en de hOe-smalspoorbaan "Mariazellerbahn" het fijne Wilsloo Heide-diorama worden voorgesteld.

In de zaal op de benedenverdieping (zaal waar de maandelijkse VeBOV-vergaderingen worden georganiseerd) worden historische Märklin- en Fleischmann-banen opgesteld, evenals een naar de jeugd gerichte speelbaan. Ook de strijkplankbaan "Arrêt chez Jules" en de tweedehandsmarkt krijgen hier een plaats.

Niet te versmaden wordt de trambaan van Jan Martens "Le Vicinal de Vresse", die hoogstwaarschijnlijk zal worden opgesteld.

Beneden zal je ook van een drankje kunnen genieten en naar spoorse dvd's kunnen kijken.

Noteer alvast die twee dagen in je agenda!



Ferivan

Modelbouw

Productie Tram & Bus,
Verkoop & Advies



Bekijk het actuele aanbod op onze website

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

Foto boven:

Affiche Opendeurdagen

Foto onderaan:

Advertentie Ferivan.

