

VeBOV-REVUE

kwartaalblad voor spoor-, tram- en bus hobbyisten

met actualiteiten, geschiedenis, techniek en verenigingsnieuws



Vierde jaargang Nr. 2017-3

Juli - Augustus - September



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 artikelen 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 artikelen.

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
Een vakantieparel in Alto Adige (Südtirol)	6
De laatste Lourdestreinen	8
Naar Leerbeek in de sneeuw	12
Terug van vakantie	14
Mobovaria	16

Werkten mee aan dit nummer:

William Boeckx	Joga
Eddy Cassiers	Edward Kuijper
Freddy Geens	Noël Suys
Eddy Goens	Maxime Vete
Alain Janmart	

Afsluitdatum voor redactionele bijdragen volgend nummer: **15 november 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 rechtstreeks naar onze website.



VERENIGINGSNIEUWS

Hobbyseizoen

De donkere dagen komen er weer aan! Wie op fotojacht gaat kan in de herfst prachtige plaatjes blijven schieten maar weet meteen dat de dagen flink gaan korten en de lichtintensiteit ook overdag beperkt kan zijn.

Tijdens de vrije avonden kunnen dan de gemaakte megapixels van de voorbije zomer rustig geklasseerd worden.

Voor de modelbouwers breekt in deze periode traditioneel het hobbyseizoen aan. Behalve aan het verder bouwen van de eigen projecten worden er de komende weken en maanden ongetwijfeld her en der modelbouwtentoonstellingen georganiseerd die misschien weer nieuwe inspiratie kunnen opwekken.

Vergeet daarom het opendeur-weekend van onze zustervereniging MOBOV niet: op zaterdag 30 september en zondag 1 oktober bent u er welkom!

In deze VeBOV-Revue kijken we met onze artikels terug op de vakantie en de recente actualiteit en ook in de MOBOV-variantbijdrage gaan we op reis en blikken we naar het heden en het verleden maar in een paar maatjes kleiner.

De redactie wenst u zeer veel leesgenot met deze mix van uiteenlopende onderwerpen.

Maandelijks bijeenkomsten

Onze maandelijks bijeenkomsten vinden nog steeds plaats in de Parochielokalen Sint-Michiel, gelegen in de Cuyllitsstraat 22A te 2018 Antwerpen (Zuid). Dit is geen openbaar gebouw, u drukt op de belknop "parochielokalen" en er wordt voor u geopend. In 2017 bent u nog welkom op de volgende data: 27 oktober, 24 november en **15 december (verschuiving omwille van Kerstmis)**.

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

- 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.
- 24 november 2017:** Eddy Goens brengt zijn vakantieontdekkingen op gebied van tram, bus en trein in de U.K en welbepaald uit de steden Bath, Edinburgh en Perth.
- 15 december 2017:** William Boeckx en Eddy Cassiers tonen het lichte metronet van Charleroi tijdens de periode van de laatste 5 jaar.

Noteert u alstublieft, behalve de afwijkende datum van 15 december, ook het gewijzigde tram- en busaanbod in Antwerpen-Zuid. Belangrijk om te weten is dat de buslijnbundels 290 & 500 vanuit het zuiden eindigen aan de keerlus "Zuid" en de tramlijnen 12 & 24 Antwerpen-Zuid niet meer bedienen.

Raadpleeg hiervoor het nieuwe netplan van De Lijn aan de haltes of als flyer.

Agenda

MOBOV opendeur-weekend

Op 30 september en 1 oktober houdt MOBOV haar opendeur-weekend in haar lokalen in de Cuyllitsstraat 22A te Antwerpen. Het programma kunt u lezen in de MOBOV-variant van dit nummer.

Belgische trams in Rusland

Van 6 oktober tot 30 november loopt in het Museum van Openbaar Vervoer van Wallonië in Liège (gekend als Natalis) een tentoonstelling over de geschiedenis van de vele trams in Rusland die door toedoen van Belgische ondernemers werden opgericht. De aanleiding is de honderdste verjaardag van de Russische Revolutie van 1917. De tentoonstelling wil de contouren van dit industriële, financiële en menselijke avontuur, op de schaal van een imperium, opsporen. Organisatie Trama. Meer informatie op www.musee-transport.be.

Foto voorpagina: Met enige vertraging werd op 5 augustus 2017 de verlenging van tramlijn 7 naar het Eilandje in dienst genomen. De allereerste tram die ochtend werd door Alain Janmart vastgelegd aan de halte Brouwersvliet.

Foto bladzijde 2 hiernaast: Tijdens het eerste weekend van september reden de Antwerpse tramlijnen 10 én 8 uitzonderlijk en voor het eerst in normale reizigersdienst door de nieuwe premetro tunnel aan het Foorplein te Borgerhout! De Herentalsebaan was immers onderbroken ter gelegenheid van de jaarlijkse braderij. De officiële inhuldiging van het nieuwe tunneltraject Foorplein - PM Zegel vond pas plaats op zaterdag 16 september 2017. Sindsdien volgt tramlijn 10 opnieuw haar normale reisweg, hetzij dan via de Livan-tunnel in plaats van bovengronds over de Turnhoutsebaan, Carnotstraat, Gemeentestraat, Rooseveltplaats en Frankrijklei. Een stukje tramgeschiedenis werd bij geschreven. Ook lijn 8 volgde op 4 september terug haar normale reisweg over de Herentalsebaan. Op 2 september 2017 kon Maxime Vete het PCC-koppelstel 7147+7106 van lijn 8 vastleggen op de helling van de Livan-tunnel op de grens van Borgerhout en Deurne.

Foto achterpagina bovenaan: Op zondag 3 september 2017 organiseerde de v.z.w. Classibus een rondrit in de wijde omgeving van Liège of de "Vurige Stede".

Twee nog actieve autobussen van de TEC Liège-Verviers, AB 5763 en AB 5603, mochten zich die dag als echte fotomodellen gedragen! Een uniek stuk op de weg is de AGG300 van de TEC Liège. Deze dubbelgelede bus (tegenwoordig zouden we trambus moeten zeggen) wordt nog slechts als reservevoertuig ingezet op drukke momenten van en naar de universiteit. De 5763 is maar liefst 25,64m lang en werd in 1998 door Van Hool geleverd. In de voormiddag werd met AB 5763, bijgenaamd "Le Triplet", naar het universitair ziekenhuis van Sart-Tilman gereden waar zij zich voor William Boeckx mooi in de bocht kon plooiën.

Foto achterpagina onderaan: Op de eerste herfst dag van 2017, 21 september, ontmoette onze fotograaf een Infrabeltrio van de reeks 62 met de blauw-gele 6296 op kop! De locs waren op weg van Antwerpen-Noord naar hun uitvalsbasis in Lier om opnieuw te kunnen worden ingezet voor diverse werftrains. Antwerpen-Luchtbal. Foto: Eddy Cassiers.

Spoornieuws

Exploitatie

Benelux

We geven graag nog een aanvulling en verduidelijking in verband met ons bericht over de beperkingen van de treindiensten gedurende de werken aan de signalisatie in de Brusselse Noord-Zuid verbinding begin mei 2017. We schreven dat de Benelux vanaf het station van de Luchthaven zonder reizigers verder reed naar de reizigersbundel Schaarbeek waar de loc dan omreed en terug vooraan de trein kwam voor de terugrit. In Schaarbeek stond er wel een stel met een Nederlandse locomotief mogelijk als een reservestel.

De normale Benelux-dienst reed evenwel vanaf Mechelen via lijnen 25, 27, 26/1, 36 en tenslotte lijn 36C naar de Luchthaven om dan de terugrit naar Amsterdam aan te vatten. De treinen maakten eigenlijk een keerlus zodat er niet van front hoefde gewisseld te worden. Reizigers vanuit Nederland mochten 11 minuten langer van hun treinrit genieten.

NS zou rond 2025 nieuwe motorstellen willen bestellen ter vervanging van de huidige gesleepte treinen. De thans gebruikte ICR-rijtuigen zijn dan 40 jaar oud of einde levensduur. Met de NMBS moeten nog afspraken gemaakt worden over de vernieuwing van de Benelux-vloot.

FYRA

Velen zullen zich nog wel het FYRA-verhaal herinneren uit 2012. De E 250 stellen van AnsaldoBreda werden al op 18 januari 2013 terug uit de dienst gehaald na een aantal belangrijke mankementen. Na een veelvuldig juridisch getouwtrek werden de 9 NS-stellen door de Italiaanse fabrikant teruggenomen en doorverkocht aan FS-Trenitalia dat ze gaat inzetten op de binnenlandse hogesnelheidslijn tussen Rome en Bari. NS ontvangt nu 21 miljoen € voor de 9 stellen. AnsaldoBreda gaat ondertussen door het leven als Hitachi-Rail-Italia. De NMBS heeft zijn 3 bestelde stellen nooit afgenomen en krijgt dus ook geen compensatie.

Partytrein

We kennen al enige jaren de occasioneel ingelegde partytreinen naar/van muziekfestivals. Van 3 tot 11 juli 2017 ging men de internationale toer op met een trein van België naar het in Hongarije gehouden openlucht festival Balaton Sound. De trein vertrok vanuit Gent en Brussel-Zuid naar Zamardi, gelegen op de zuidelijke oever van het Balatonmeer. De sleep bestond uit 13 Belgische internationale rijtuigen en werd in Oostende opgehaald door een uit Antwerpen-Noord vertrokken TRAXX-loc reeks 28. De Belgische locomotief sleepte de trein over een afstand van 1300 kilometer tot het Hongaarse grensstation Hegyeshalom. De Belgische machinist reed de trein tot het Duitse Aachen.

Lourdestrein

Alhoewel er dit jaar geen gesleepte treinen naar Lourdes waren vanuit België en Nederland werd er toch nog één gereden met 10 Belgische I6-rijtuigen. Deze trein vertrok officieel vanuit het Duitse Hamburg.

De trein vertrok op 15 mei leeg uit België en op 17 mei uit Hamburg. In Duitsland werden er nog 3 rijtuigen van Bahn-

Touristik-Express toegevoegd. Een loc reeks 27 bracht de ledige trein van Oostende tot Aachen.

Lees over de Lourdestreinen ook ons artikel verder in deze VeBOV-Revue.

Luxemburg-Blankenberge Express

Dit jaar en ook volgend jaar rijdt deze trein niet om reden van de omvangrijke, al jaren aanslepende, vernieuwingswerken op de lijnen 161 en 162. Deze toeristische trein werd de voorgaande jaren telkens ingericht door de Luxemburgse Spoorvereniging GAR, in samenwerking met de CFL.

De trein reed voor het eerst in 1978 en vervoerde reeds 210.000 reizigers. In 2016 reed deze trein wel 2 maal in augustus, maar dan via Esch-sur-Alzette, Rodange naar Virton en Bertrix en verder via de Athus-Meuse-lijn. Na Dinant en Namur volgde hij de gewone reisweg naar Blankenberge. Dit geeft wel een behoorlijk langere reisweg dan over Arlon. Het is wel zo dat de belangstelling voor deze toeristische treinen ieder jaar afnam. Het aantal rijtuigen werd bepaald door het aantal inschrijvingen. In de beginjaren reden er niet minder dan 20 volzette CFL "Wegmann" rijtuigen. Omdat zo'n lange samenstelling niet in zijn volle lengte aan het perron van Blankenberge kon, werd hij in Brugge in twee delen gesplitst. Soms werden stellen van 7 of 8 rijtuigen toch in Blankenberge samengevoegd, maar dan stonden de eerste rijtuigen al op de wissels, al voorbij het perron. Zoals hiervoor beschreven daalde de belangstelling vrij drastisch en in 2015 waren er nog slechts 8 rijtuigen. Ook de biljetprijzen zijn door de jaren heen flink wat duurder geworden. Het blijft dus de vraag of deze speciale verbinding de volgende jaren terugkeert?

Lijn 26

Sinds juli rijdt de IC Leuven – Braine-l'Alleud via de Luchthaven in de weekends opnieuw zijn normale reisweg via Brussel Schuman, Brussel Luxemburg en Etterbeek zoals dat was sinds de nieuwe dienstregeling en dit nog tot zaterdag 25 februari.

Rollend materieel

Reeks 18

De NMBS heeft de homologatieprocedure gestart om de reeks 18 te mogen inzetten naar het Duitse Aachen. In juni gebeurden er al proefritten met een stam I11-rijtuigen met aan beide zijden een loc reeks 18. Van zodra de homologatie verkregen wordt kunnen er alle twee uur treinen rijden tussen Oostende en Aachen. Op de tussenliggende ritten wordt dat dan Oostende – Eupen.

De NMBS kan dan de motorstellen reeks 600, bouwjaar 1966, nog met JH-uitrusting, buiten dienst stellen. Aachen telt ongeveer 200.000 inwoners, tegenover 20.000 voor Eupen. Overigens is Duitstalig België sterk gericht op Aachen. Om de Thalys te beschermen wou de NMBS niet dat er nog "gewone" doorgaande treinen reden tussen Brussel en Duitsland. Intussen kreeg de Thalys concurrentie van de Duitse ICE met 6 dagelijkse ritten. Of de stopplaats Hergenrath, die thans door de L-trein Spa-Géronstere – Aachen Hbf bediend wordt, behouden blijft is nog een open vraag.

Infrastructuur

Seinhuizen

In Brussel en Antwerpen gaat men nieuwe centrale seinhuizen bouwen. In Brussel komt het EBP-seinhuys te Brussel-Zuid langs de kant van Vorst. Het zal de hele Brusselse regio bedienen.

In Antwerpen komt het nieuwe EBP aan het station van Berchem langs de zijde van de Posthofbrug, daar waar de sporen voor lijn 59 afbuigen en het einde van de parking gelegen was. Het EBP zal ongeveer de hele provincie bedienen. Ondertussen zijn de eerste bouwwerken gestart.

Brug te Visé

In Visé (Wezet) wordt de spoorbrug van lijn 24 over de Maas vernieuwd. De huidige brug dateert nog van bij de aanleg van lijn 24 tijdens de Eerste Wereldoorlog en is dus al 100 jaar oud. Omdat ze toen door de Duitse "vijand" werd aangelegd staat ze in de streek bekend als de "Pont des Allemands".

Station Verviers

In Verviers-Central zijn de werken aan de perrons van de sporen 1 tot 4 en de dakplaat van de tunnel de la Chic-Chac inmiddels beëindigd. Deze tunnel ligt aan de uitrit van het station, kant Welkenraedt. Opmerkelijk is dat het linkse perron, waar normaal de treinen richting Liège en Brussel vertrekken, een veel langere luifel kreeg. Ook het voor de ingang van het stationsgebouw gelegen autobusstation werd vernieuwd.

Station Hasselt

In Hasselt gaat men het station renoveren en komen er hoge perrons, elektronische aankondigers en liften. De werken zouden in 2018 van start gaan en ongeveer vier jaar duren. De kostprijs is geraamd op 16 miljoen €.

Station Vilvoorde

Eindelijk, na vele jaren van uitstel wegens ontbrekende kredieten, is men gestart met de vernieuwingswerken te Vilvoorde. Het belangrijkste zijn de renovatie van de perrons en de liften. Vooral de toestand van de perrons en wat er nog restte van de oude luifels riepen bij de gebruikers gevoelens van onbehagen op.

Station Oostende

Hier vorderen de werken aan het nieuwe spoorcomplex volgens planning. De eerste vier sporen worden gerenoveerd en de sporen 6 tot 10 zijn inmiddels volledig nieuw heraanlegd. Over het geheel komt er een futuristisch ogende glazen overkapping. De werken aan het aangrenzende nieuwe tramstation starten in een latere fase.

Veiligheidscontroles

Niet enkel aan de buitenzijde en de structuur van de stations maar omwille van de verhoogde veiligheidsmaatregelen ook binnen aan en rond de perrons van de belangrijkste stations met internationaal treinverkeer gebeuren er aanpassingswerken. Zo is er sinds eind juli te Brussel-Zuid, Antwerpen Centraal en Liège-Guillemins op de perrons waar de TGV's

vertrekken een aparte controleruimte met bagagescanner voor de vertrekkende reizigers.

In Antwerpen en Liège is dit eerder rudimentair omdat er op dezelfde sporen ook vele binnenlandse treinen vertrekken. In Antwerpen werd er ook een hek geplaatst tussen de twee sporen aan de perrons 21/22 en 23/24 en werden de twee wachtlokalen verbouwd tot controleruimtes. In Antwerpen vertrekken er 12 TGV's, in Liège slechts 5. In Brussel is de controle veel strenger. Naar de twee perrons 3/4 en 5/6 kunnen de reizigers enkel via het passeren van een "sas" vanuit de centrale gang. De ICE-reizigers zijn blijkbaar veel vredelievender want die ondergaan weinig of geen controle.

Ongeval lijn 165

Op vrijdag 19 mei, rond 3 uur 's nachts, ontspoorde een goederentrein op lijn 165. Het betrof een trein voor gecombineerd vervoer die onderweg was van Genk naar het Italiaanse Mortola. De oorzaak was een asbreuk aan een containerwagen achteraan de trein.

De feitelijke ontsporing gebeurde aan kilometerpunt 125, ter hoogte van de vroegere stopplaats Saint-Rémy. Aanvankelijk met weinig schade aan de betonnen dwarsliggers maar vanaf het vroegere station Signeux tot aan de vertakking Aubange raakten dwarsliggers, spoortoestellen, overwegen en signalisatie over een afstand van 13 km ernstig beschadigd. Op de vertakking Aubange waar de sporen naar Athus, Rodange (Luxemburg) en Longwy (Frankrijk) splitsen, is door het breken van de luchtreinleiding de trein uiteindelijk tot stilstand gekomen.

De wissels en dwarsliggers op het verbindingsspoor 165/2 naar Frankrijk liepen ernstige schade op. Ten gevolge van deze ontsporing was er geen treinverkeer mogelijk tussen Virton en de vertakking Aubange op lijn 165. Na het vernieuwen van de wissels was er op enkelspoor terug spoorverkeer mogelijk. Vanaf 30 mei begon Infrabel met een spoorvernieuwingstrein met het vervangen van de vernielde dwarsliggers en andere toestellen. De werken werden beëindigd op 17 juni.

Rechtzetting

In ons vorig nummer maakten we melding van enkele stationsnamen die veranderden. We schreven toen dat Jemelle voortaan Rochefort zou heten. Het is uiteindelijk ROCHEFORT-JEMELLE geworden, dus de twee plaatsnamen achter elkaar. Rochefort is de naam van de hoofdgemeente.

Museumnieuws

29.013

Vorig jaar werd de enige nog rijvaardige stoomlocomotief van de NMBS, de 29.013, in de wekplaats van Cuesmes (bij Mons) voorzien van het beveiligingssysteem TBL 1+.

Er zouden dan dit jaar vanuit het spoorwegmuseum TRAIN-WORLD (Schaarbeek) ritten worden gereden. Bij het samenstellen van deze VeBOV-Revue in augustus loopt de vakantie op zijn einde, maar van enige ritten is ons nog niets bekend. Volgend jaar beter?

Een vakantieparel in Alto Adige (Südtirol)

De Ferrovia del Renon (of Rittnerbahn in het Duits) is een spoorverbinding, die oorspronkelijk de stad Bolzano verbond met het Rittenplateau.

Alto Adige, het vroegere Südtirol, maakte bij de opening van deze lijn, in 1907, nog deel uit van het Oostenrijks-Hongaars Keizerrijk. Südtirol werd in 1919, na het einde van de Eerste Wereldoorlog, als schadevergoeding toegewezen aan Italië. Het Duits (meest gesproken), het Italiaans en het Ladinisch (een lokaal dialect dat naar het Reto-Romaans neigt) zijn er de drie officiële voertalen.

Het Rittenplateau was ten tijde van de "Belle Epoque" zeer populair bij de gegoede burgerij van Bolzano, die tijdens de warme zomers maar al te graag er de koelte opzocht. Het plateau kon toen enkel middels een fikse wandel- en klimpartij bereikt worden. Goederen werden per muilezel aangezuld.

Daarom besloot men tot de aanleg van een tramlijn voor de ontsluiting van het plateau. De ingenieurs opteerden voor een combinatie van een klassieke tramlijn en een tandradbaan. Deze lijn was oorspronkelijk 12 km lang en moest een hoogteverschil van 985 meter overwinnen.

Het vertrekpunt was gevestigd op het Piazza Walther, het centrale plein van Bolzano. Daarna ging het via het huidige FS-station tot aan het Stazione del Renon. De voertuigen deelden over een afstand van ongeveer één kilometer de sporen met de lokale stadstrams.

Na aankomst in het Stazione del Renon werd een locomotief met tandrad aandrijving achter de tramvoertuigen geplaatst. Deze duwde de trams de helling op tot Maria Assunta. De loc werd in dit plaatsje ontkoppeld en het konvooi vervolgde de reis naar Collalbo.

De aanleg van de Ferrovia del Renon werd toegewezen aan het bedrijf van ingenieur Josef Riehl. De werken begonnen in februari 1906 en werden afgerond in april 1907. De officiële opening vond plaats op 13 augustus 1907.

Foto bovenaan:

L2 was één van de vier krachtvoertuigen, voorzien van een tandraduitrusting, die de Grazer Waggonfabrik, SLM en AEG in 1906 mochten leveren. De L2 werd naar aanleiding van het eeuwfeest van de Rittnerbahn in 2007 prachtig gerestaureerd. Hier het resultaat, zoals te zien op 19 augustus 2007 te Oberbozen. Zijn broer, de L4, wordt momenteel bewaard in het Localbahnmuseum te Innsbruck. Foto: JOGA.





Tijdens de jaren zestig van de vorige eeuw kwam er een weg tussen Bozen en het Rittenplateau. Hierdoor werd de lijn praktisch afgeschreven en begon men het onderhoud te verwaarlozen. De tandradbaan werd in 1966, na een zwaar ongeval ingevolge slecht onderhoud, definitief gesloten. Enkel de sectie Maria Assunta – Collalbo bleef in dienst.

Men had gelukkig tijdig beslist om de tandradbaan te vervangen door een kabelbaan tussen Bolzano en Soprabolzano. Na opening van de kabelbaan kwam het zwaartepunt van het tramverkeer tussen Soprabolzano en Collalbo te liggen. De sectie Maria Assunta – Soprabolzano wordt nu nog dagelijks zes maal bediend.

De exploitatie is sinds 1992 in handen van de SAD (Società Automobilistica Dolomiti S.p.A.), de instantie die in opdracht van de provincie Alto Adige het openbaar vervoer beheert. Daarvoor waren de Rittnerbahn AG, filiaal van de Kkp Südbahngesellschaft (1907 – 1911), de trammaatschappij van Bolzano (1911 – 1923), de STE (Società Trentina di Eletticità, 1923 – 1955) en de FEAR (aanvankelijk Ferrovia Elettrica dell' Alto Renon en later Ferrovie Elettriche Auto-linee Riunite met dezelfde afkorting, 1955 – 1992) verantwoordelijk voor de uitbating.

De nieuwe kabelbaan is sinds 23 mei 2009 in dienst. Hierdoor duurt de verplaatsing van Bolzano naar Soprabolzano slechts 12 minuten. Het was voor de SAD ook de aanleiding om de ganse spoorinfrastructuur op het plateau te vernieuwen. Er kwamen ook moderne voertuigen, tweedehands aangekocht in Zwitserland, in dienst (zie fotobijdragen). Door dit alles heeft dit feeëriek tramlijntje in de Dolomieten nog een zeer mooie toekomst voor de boeg.

Tekst: William Boeckx



Foto vorige bladzijde midden:

Dit mooie document werd op 19 augustus 2007 tijdens het eeuwfeest van de Rittnerbahn gemaakt. Het toont ons wagens 12 (links) en 2 (rechts). De twee-assige wagen 12 werd in 1907 geleverd door BKM/AEG. Vierasser 2 stamt ook uit dezelfde periode, maar werd gebouwd door BKM, GWF en AEG. Foto: JOGA.

Foto vorige bladzijde onderaan:

In december 1910 kwamen wagens 104 en 105 in dienst bij de toenmalige Lokalbahn Dermulo – Mendel. Beide voertuigen werden, na opheffing van dit bedrijf in 1937, verkocht aan de Rittnerbahn. De bewaarde 105 (NFW/Alioth) wordt regelmatig op zondagochtend ingezet tijdens de reguliere dienst. Wolfsgruben, 11 juni 2017. Foto: William Boeckx.

Foto bovenaan:

Deze ontmoeting tussen wagen 12 (rechts, ex-trambedrijf Esslingen – MFE/AEG/Kiepe – 1958) en zijn beide opvolgers 21 en 24 (respectievelijk links en midden achteraan, beide ex-Trogenerbahn – SWP/FFA/BBC) werd vereeuwigd te Maria Himmelfahrt op 13 augustus 2009. Wagen 12 mocht kort daarna gaan genieten van een welverdiend pensioen. Foto: William Boeckx.

Foto midden:

Wagens 21 en 24 (respectievelijke bouwjaren 1975 en 1977) werden in april 2009 overgenomen van de Zwitserse Trogenerbahn. Dit rollend materieel wordt sedertdien dagelijks ingezet op de Rittnerbahn. Wagen 24 rijdt richting Oberbozen. Klobenstein, 11 juni 2017. Foto: William Boeckx.

DE LAATSTE LOURDESTREINEN

Inleiding

Vorig jaar kwam er na 143 jaar een einde aan de traditie van de speciale treinen naar het bekende Franse bedevaartsoord Lourdes. In dit artikel trachten we de geschiedenis van deze treinen zoveel als mogelijk chronologisch te beschrijven met ook de nodige aandacht aan de gevolgde reiswegen.

Eerst een woordje over het ontstaan van de bedevaart traditie in en naar deze Zuid-Franse stad. Op 11 februari 1858 verscheen -volgens het christelijk geloof- in Lourdes aan de grot van Massabelle naast de rivier Gave du Pau, de wonderlijke verschijning van Onze-Lieve-Vrouw, de moeder van Jezus, aan een 14-jarig meisje, bekend als Bernadette Sibourou. Haar zus en enkele andere kinderen in haar gezelschap zagen niets, maar Bernadette kreeg de volgende weken nog 17 andere verschijningen, een laatste op 16 juli 1858.

Ondertussen was de katholieke overheid op de hoogte gebracht en die heeft de verschijningen als waar verklaard. Er zouden op die plaats ook onverklaarbare genezingen gebeurd zijn en zo ontstond de volgende jaren te Lourdes het bedevaartsoord. In die jaren bestonden er nog geen spoorverbindingen met het stadje in de Franse Pyreneeën. Daarover verder meer.

Mede door de grote toeloop had Lourdes tussen 1899 en 1930 een bescheiden stadstram met vier lijnen A tot D, op meterspoor maar met slechts een totale lengte van 5,7 km. De uitbating gebeurde door de "Compagnie des Tramways de Lourdes" waarop 20 motorwagens en 6 bijwagens constructie Brill reden. De stelplaats en elektriciteitscentrale bevonden zich op 100m van het treinstation. Omwille van de grote financiële verliezen werd de tramexploitatie al in 1930 beëindigd. Tussen 1914 en 1934 bestond er ook een buurtspoorweglijn van 41 km tussen de Place Peyramalle en het Plateau d'Artigues aan de voet van de Col du Tourmalet.

Deze lijn was geëlektrificeerd met 6.600 V 16 2/3 Hz en had hellingen tot 9 promille. In tegenstelling tot de stadstram hadden deze trams een schaarantograaf. De uitbating gebeurde door de Voies Ferrées d'Interet Local des Pyrenées of VFP en moest het vooral hebben van de toeristen, maar moest al na amper 20 jaar het loodje leggen, mede door de crisis van de jaren dertig.

De spoorlijnen in de omgeving van Lourdes

Ten tijde van de verschijningen in 1858 waren er nog geen spoorlijnen naar het kleine Franse stadje. Er werd toen al wel een lijn gepland tussen Toulouse en Bayonne op de spoorlijn vanuit Bordeaux naar de Spaanse grens, aan de Westkant van de Pyreneeën.

Voor de geplande spoorlijn bestonden er twee mogelijkheden. Een eerste via Soumoulou, de tweede via Lourdes. De keuze gebeurde niet omwille van het toen nog geringe aantal bedevaarders maar wel omwille van het reliëf. Tussen Pau en Tarbes is het slechts 40 km en 20 km korter via Soumoulou dan via Lourdes maar langs hier kon men veel meer gebruik maken van het rivierdal van de Gave tussen Pau en Tarbes. Daarom koos men voor de 20 km langere weg via Lourdes in de plaats van het bergachtig traject via Soumoulou. De belangrijkheid van zowel Pau en Tarbes als hoofdplaats van een Departement speelde zeker ook mee in de keuze.

Op 26 maart 1866 pufte dan vanuit Tarbes de eerste trein Lourdes binnen, het volgende jaar gevolgd door de trein uit Pau. Overigens kwam de lijn uit Bayonne ook al in 1867 in dienst en waren enkele jaren eerder al andere gedeeltes geopend, zoals de 30 km lange verbindingslijn van Puyoô naar Dax in 1863. Dax ligt op de belangrijke lijn tussen Bordeaux naar Hendaye / Irún aan de grens met Spanje.

De reiswegen vanuit België en Nederland

Vanuit ons land bestaan er drie reiswegen die in Creil, op zo'n 50km ten noorden van Paris samenkomen.

Vanuit de provincies Antwerpen, Limburg en Brabant gaat het via Brussel naar Mons en passeert de grens in Quévy / Feignies. De tweede verloopt via de Waalse as naar Charleroi en passeert de Franse grens in Erquelines / Jeumont. Deze twee reiswegen komen een kilometer voor het Franse station van Haumont samen en lopen vervolgens via Aulnoye, Saint-Quentin en Compiègne naar Creil. De derde reisweg komt uit Vlaanderen en loopt via Gent en Kortrijk naar het Franse Lille, Arras en Amiens.

In Creil komen de drie reiswegen samen. Vervolgens, via de vertakking Pierrefitte op een tiental kilometer voor Paris, en de een kilometer verder gelegen vertakking Stains, waar op de Grande Ceinture wordt aangesloten. Die Grande Ceinture rond Paris heeft wel een lengte van 120 km. De ringlijn wordt vervolgens via Bobigny en Valenton gevolgd tot Juvisy aan de vertakking van de spoorlijn van Paris naar Bordeaux. Deze lijn wordt gevolgd tot Orléans waarna het via Limoges in de richting van Toulouse gaat.

De laatste jaren werd eerder gereden via Orléans, Tours, Poitiers en Angoulême naar Bordeaux. Van daar in de richting van de Spaanse grens tot Dax en dan via de 30 km lange verbindingslijn naar Puyoô, waarna men op de lijn van Toulouse naar Bayonne komt. Ten slotte volgt men hier nog 40 km het rivierdal van de Gave. Indien men via Toulouse naar Lourdes wil, dient men te passeren langs Vierzon, Limoges, Brive en Montauban met een omweg van 38 km. Op het lijngedeelte van Capvern tot Tournay ligt er bovendien een 12 km lange helling van 33 promille (vergelijkbaar met de helling van Ans bij Liège). Vanuit Lourdes in de richting van Toulouse is er voor de treinen van meer dan 350t een opdruklocomotief tot Capvern nodig.

Vroeger werd ook de grens gepasseerd bij Givet met vertrek uit Namur of vanuit de provincie Luxembourg via Athus en Longwy of ook nog via Virton, Lamorteau en Ecouvies.

Nederlandse treinen passeerden de Belgische grens meestal via Roosendaal of Maastricht maar soms ook via Baarle-Nassau en Weelde. Dat gebeurde een laatste maal op 1 juni 1973 toen de lijn op Nederlands grondgebied werd gesloten (in 1977 in België).

De evolutie van de Lourdestreinen

Na de verschijningen in 1858 duurde het nog tot 1874 voor er een eerste maal een speciale trein vanuit België vertrok naar de bedevaartplaats. Die trein vertrok vanuit Liège en werd georganiseerd door "Le Pèlerinage National Belge", vrij vertaald als "De Belgische Nationale Bedevaart". Na Frankrijk was België het tweede land dat een trein naar Lourdes organiseerde. De volgende jaren volgden Duitsland, Italië en

Polen in 1875, Spanje in 1876 en Portugal in 1877. Voor deze twee landen moest er omwille van het verschil in spoorbreedte natuurlijk nog aan de grens met Frankrijk worden overgestapt. In 1881 volgde Hongarije en in 1883 was het de beurt aan Nederland en Groot-Brittannië.

Voor de Britten was er natuurlijk eerst de binnenlandse trein en daarna de tocht met de ferryboot naar Frankrijk. In de 19^e eeuw waren zulke verplaatsingen zeker geen plezierreizen. Er bestonden toen nog uitsluitend de houten rijtuigen met aparte afdelingen, zonder zijgang of wc, en een eerder summiere verlichting met petroleum- of olielampen. De reis vanuit België naar Lourdes duurde twee volle dagen en nachten. Vooral in Frankrijk werd er dikwijls halt gehouden en waren er langere stilstanden voorzien in grotere stations. Tijdens de locomotiefwissels werd daar dan door de passagiers gretig gebruik gemaakt van de voorhanden zijnde toiletten.

Slechts op 6 september 1898 vertrok er voor de eerste maal een trein met 285 bedevaarders uit Kortrijk in Vlaanderen. De trein deed er toen nog ongeveer 40 uur over om de 1143km naar Lourdes te overbruggen. Toen de trein op 14 september terug in Kortrijk arriveerde werd hij feestelijk opgewacht door de plaatselijke Groeninge Fanfare. "Vlaanderens Bedevaarten" waren lange tijd de enige organisatie die de Lourdesreizen inrichtte. Ze deed dit ook voor andere verenigingen uit andere Vlaamse streken en zelfs voor Franstalige organisaties. In 1902 had een bedevaarttrein van "Le Pèlerinage National Belge" (de bruine trein) die uit Kortrijk vertrokken was in het Franse Mayenne-Ville, tussen Arras en Amiens, een zwaar ongeval waarbij vele doden en gewonden te betreuren waren.

Na de eerste jaren met de Spartaanse rijtuigen, verschenen er vanaf 1908 al enigszins comfortabeler rijtuigen met zijgang en wc. Het duurde evenwel tot na de Eerste Wereldoorlog, in 1922, dat de treinen merkbaar sneller reden. Kortrijk – Lourdes duurde nog 23 à 27 uur en dat is toch zo'n 17 uur sneller dan de 40 à 48 uur bij de start. In dezelfde periode begon men in het zuiden van Frankrijk ook de eerste spoorlijnen te elektrificeren.

De eerste spoorlijn was de 320km lange lijn van Toulouse via Tarbes, Lourdes en Pau naar Bayonne. Een eerste gedeelte hiervan was het 114 km lange centrale vak tussen Montrejeau via Tarbes en Lourdes naar Pau. Er werd in 1913 gekozen voor 12.000V en 16 2/3 Hz. In 1923 wordt dit baanvak zoals andere lijnen in deze streek van Frankrijk omgebouwd naar 1500 V gelijkstroom. In 1925 is de hele lijn dan elektrisch in dienst.

Vanaf 1937 maken vele treinen een serieuze omweg om ook andere Franse bedevaartsoorden zoals Lisieux, Rocamadour en Nevers te bedienen. Bernadette, die na de gebeurtenissen in Lourdes in 1866 kloosterzuster geworden was, werd al in 1879 (ze werd amper 35 jaar) te Nevers begraven.

Afstanden

Enkele afstanden met vertrek uit Belgische steden tot Lourdes. Antwerpen = 1225km, Gent = 1185km, Brussel-Zuid = 1176km, Charleroi = 1136km, Namur = 1173km, Liège = 1232km en Maastricht (NL) = 1260km.

De hoogtijdagen

In de hoogtijdagen van de Lourdestreinen reden er jaarlijks ongeveer 200 treinen vanuit België en Nederland.

Er bestonden overigens ook bijkomende dagtreinen die gebruikt werden door de "gezonde" bedevaarders. De nacht-treinen waren bestemd voor de zieke en gehandicapte mensen. Al die treinen kregen een kleur in plaats van een nummer. De dagtreinen waren de blauwe of groene treinen, de nacht- of "zieke" treinen waren meestal de rode of witte treinen.

Het einde

Vanaf de jaren 1990 begint het aantal bedevaarttreinen sterk terug te lopen. Speelt daarin mee: het teruglopen van het katholieke geloof en het letterlijk uitsterven van vele bedevaarders. Er is ook de concurrentie van de autocars en de luchtvaart en het feit dat de SNCF de prijzen voor de speciale treinen gevoelig heeft opgetrokken. De SNCF geeft ook maar korte tijd voor het vertrek de dienstregeling vrij, wat het voor de organisatoren extra moeilijk maakt.

De SNCF zette vele jaren ook haar oudste materieel in voor de Lourdestreinen. Het is maar gedurende de laatste twintig jaar dat men moderne Corail zit- of ligrijtuigen, die waren vrij gekomen door de toenemende inzet van TGV's op het binnenlandse net, ging inzetten. De SNCF gebruikte de laatste jaren bijna uitsluitend TGV's voor haar eigen Lourdestreinen. De laatste gesleepte Franse trein vertrok op 6 oktober 2014 vanuit Boulogne-sur-Mer. De reistijd liep de laatste jaren terug op omdat de SNCF zelf meer gecadanceerde TGV's ging rijden en de Lourdestreinen de minder gunstige rijpaden kregen.

Omdat de klassieke spoorlijn naar Bordeaux meer en meer verzadigd was, werden de Lourdestreinen, ook die uit België en Nederland, vanaf de jaren '90 dikwijls omgeleid via Limoges en Toulouse. Waren er in 1990 nog 673 speciale treinen met 450.000 deelnemers, in 1995 waren dat nog maar 557 treinen met 360.000 deelnemers. Op het einde van de jaren '90 gebruikten al 400.000 bedevaarders de TGV.

Hoelang duurde een treinreis?

We nemen als voorbeeld een reis van 4 juli 1964 met vertrek uit Antwerpen. De trein vertrok op zaterdagavond om 20u30 en kwam na een rit van liefst 17 en een half uur maar op zondagmiddag om 13u57 aan in Lourdes. Het vertrek voor de terugreis gebeurde de volgende vrijdagmiddag om 15u40 en de trein was terug in Antwerpen op zaterdagmorgen om 9u19 of na een rijtijd van 18 uur en 39 minuten.

33 jaar later, in 1997, ging het heel wat sneller. Vertrek in Antwerpen-Oost op zaterdagmorgen 12 juli om 7u49 en aankomst nog dezelfde dag in Lourdes om 21u. De rijtijd is nagenoeg gehalveerd en bedroeg nog maar 13 uur en 11 minuten. De terugreis op vrijdag vatte aan om 8u26 en was terug in Antwerpen-Oost om 23u34. De rijtijd was wel 15 uur en 9 minuten maar er werd gereden via een omweg langs Toulouse i.p.v. Bordeaux.

In 2000 met de TGV, vertrek uit Brussel-Zuid op woensdag 19 juli om 10u19 en aankomst in Lourdes om 17u44 en 18u21. De reden hiervoor was de splitsing van de TGV in Dax in twee aparte delen wegens het te beperkte vermogen van de onderstations op dit deel van de lijn. Toch weer een sterk verminderde reisduur van resp. 7 uur 42 minuten voor het eerste stel en 8 uur en 2 minuten voor het tweede. Bij de terugreis op dinsdag 25 juli vertrok het eerste stel om 9u41 en het tweede om 9u58. In Dax werden beide stellen terug gekoppeld en de

hele trein was terug in Brussel om 17u17 met een rijtijd van 7 uur 48 minuten respectievelijk 8 uur 5 minuten.

Uiteraard waren er ook al eens serieuze vertragingen te noteren. In 1979 waren er twee vertragingen van ongeveer telkens drie uur en gebeurde er op een terugreis ook een "voorval" dat 2 uur vertraging veroorzaakte.

Vanaf 1972 werd het mogelijk om door de nieuwe Kennedy-tunnel bij Antwerpen te rijden. Op zondag 2 juli 1972 reed een eerste bedevaardertrein die vertrokken was in Antwerpen-Oost naar Sint-Niklaas en Gent. De tegentrein was op zaterdagochtend 8 juli terug in Antwerpen. Pas in 1973 kon er rechtstreeks en elektrisch gereden worden tussen Antwerpen en Gent.

In 2012 heeft een trein, die was ingelegd door het Bisdom Liège, bij de heenreis een grote vertraging opgelopen door een defect aan de reminstallatie van de trein die was samengesteld uit Belgische I6C-rijtuigen en een Eurofima-pakwagen.

De trein was op 15 augustus in de vooravond vertrokken uit Liège maar 's nachts bij de locwissel in Les Aubrais-Orléans was er een probleem met de remmen. Men heeft toen een andere trein van elders opgeroepen maar het was wel noodzakelijk om alle 700 deelnemers, waarvan 150 bedlegerig, in het holst van de nacht op die reservetrein over te brengen. De trein kwam uiteindelijk met vijf uur vertraging omstreeks 15u00 in Lourdes aan. Meteen het signaal voor deze organisatie om geen speciale treinen meer te voorzien maar om dan met autocars naar een Frans (grens)station te rijden en daar de TGV te nemen.

Uit Nederland waren het meestal nachttreinen die via Roosendaal of Maastricht door België reden, maar tot 1973 ook via Tilburg en Turnhout.

Tot ongeveer de laatste eeuwwisseling reden er vanuit België zowel dag- als nachttreinen. Na 2000 waren dit nog vrijwel enkel nachttreinen met zieke of gehandicapte bedevaarders en hun begeleiders. Uit Vlaanderen vertrokken in 2006 de laatste twee treinen. De ene vertrok uit Gent via Tourcoing, de andere vertrok uit Turnhout via Lier waar de meeste deelnemers opstapten en het materiaal werd opgeladen. Het ging dan verder naar Mechelen, Brussel en Mons naar het grensstation Quévy waar de trein werd overgenomen door een Franse meerstroomloc.

Ter anekdote: de bestuurder van deze trein was niemand minder dan onze oud-VeBOV voorzitter Alain Janmart. Na terugkomst van deze twee treinen in België viel het doek definitief over de gesleepte treinen uit ons land. Vanaf dan reed men enkel nog met TGV's vanuit een grensstation naar Lourdes.

Toch nog treinen

Vorig jaar reden er toch nog twee speciale treinen uit België en ook nog drie via Maastricht uit Nederland.

De eerste was van 15 tot 22 juli die vertrok uit Tournai met stilstanden in Mons, La Louvière en Charleroi-Sud. Daar werd de locomotief aan de andere kant van de rijtuigen gereden en ging het via lijn 130A naar het Franse grensstation van Jeumont. Vanaf daar werd de trein overgenomen door een Franse meerstroomer. De tweede, echt de allerlaatste, vertrok op 20 september met 7 rijtuigen - 6 I6C-rijtuigen en één

pakwagen - en werd gesleept door de 1354. Wegens de werken op lijn 162 ging het via Libramont en Bertrix en over lijnen 166 en 154 naar Namur. Daar werden nog eens zes rijtuigen toegevoegd en ging het via lijn 130 en een tussenstop naar Charleroi-Sud en ook al weer naar het Franse Jeumont. Een SNCF meerstroomer bracht de trein tot Toulouse. Daar was er nogmaals een loc wissel alvorens de trein de laatste 176 km tot Lourdes kon aanvatten. Deze trein was op 27 september terug in België en de 1354 sleepte de rijtuigen terug naar Namur en Bertrix. Diezelfde loc bracht de rijtuigen daarna nog naar Oostende. Na 143 jaar het definitieve einde.

In 2016 passeerden er via Maastricht ook nog drie gesleepte treinen uit Nederland door ons land. Die reden via lijn 40, Kinkempois, lijn 125A, lijnen 130 en 130A richting Lourdes. Hiervoor werden dezelfde Belgische rijtuigen ingezet maar wel aangevuld met een barrijtuig (voor de jenever?). In 2016 reden deze treinen respectievelijk van 21 tot 28 mei, 1 tot 8 september en tenslotte van 11 tot 18 september.

Hiermee kwam ook na 134 jaar het einde aan de Nederlandse Lourdestreinen. De eerste reed in 1883.

Tekst: Noël Suys

Foto hier onder:

De NMBS-locomotief 1354 op 17 juli 2013 in Charleroi-Sud voor een Lourdestrein na aankomst uit Tournai en Mons. Direct achter de loc zijn de twee SNCF-hospitaalrijtuigen gekoppeld. Deze foto werd door Noël Suys genomen.





NMBS meerstroomer 1606 staat aan de kop van een bedevaarderstrein op 16 juli 2003 in het station Gent Sint-Pieters.

De 1606 zal deze trein tot het grensstation Tourcoing slepen.



We zijn intussen negen jaar later, op 15 augustus 2012, maar in het station van Liège-Guillemins. De foto toont deze maal de 1202 bij het vertrek om 17u57 van de trein in de richting van het Franse Jeumont.

De volgende nacht, omstreeks 1u00, bleek bij een loc wissel in Les Aubrais-Orléans, dat er een defect was aan de remming van de rijtuigen. Daarom moest er voorzien worden in vervanging van het stel rijtuigen waardoor de trein tenslotte met 5 uur vertraging in Lourdes aankwam.



Diezelfde trein als in de foto onderaan op de bladzijde hiernaast, met in de verte NMBS-locomotief 1354.

Direct achter de locomotief waren de twee SNCF hospitaalrijtuigen van het Type S.O. gekoppeld.

Alle foto's op deze bladzijde: Noël Suys.

Naar Leerbeek in de sneeuw

In de extra editie van VeBOV-Revue naar aanleiding van het 40-jarig bestaan van onze vereniging stonden een aantal foto's van mijn hand, waaronder een tweetal van de buurtspoorlijn Brussel-Leerbeek. Het leek me passend eens te vertellen hoe die foto's destijds tot stand zijn gekomen en er nog wat andere aan toe te voegen.

Toen de weersverwachting voor de laatste dagen van 1970 ook voor België sneeuw voorspelde, besloten mijn jongere broer en ik dat dit de gelegenheid kon zijn om de NMVB-tramlijn L (Brussel-Leerbeek) in winterse omstandigheden te fotograferen. Geboren en opgegroeid in tramstad Den Haag kregen we beiden al vroeg ook belangstelling voor Belgische trams, en zeker voor die van de buurtspoorwegen.

Sinds het voorjaar van 1967 hadden we al de toen nog (als tramlijn) in dienst zijnde buurtspoorlijnen van de groep Brabant bezocht. Inmiddels was een aantal daarvan opgeheven, zoals Ni, R, V, Al *doorstreept* en L(onderzeel), maar de prachtige lijn naar Leerbeek was nog in dienst, evenals de lijnen naar Wemmel, Grimbergen en Strombeek-Het Voor.

Lijn L kenden we goed, maar nog niet echt in de sneeuw, al had ik zelf wel eerder dat jaar, februari 1970, wat winterse foto's van de Brusselse buurtspoorlijnen gemaakt, met name van de laatste standaardmotorwagens die toen nog dienst deden op de lijnen Al *doorstreept* en L(onderzeel) *doorstreept*.

We wisten dat ook lijn L verbust zou worden, dus elke sneeuwmogelijkheid wilden we benutten, zeker als die in de kerstvakantie viel en we geen lessen of colleges hoefden te verzuimen. Op 30 december namen we de vroegste (Benelux-) trein van Den Haag naar Brussel-Zuid. Vandaar volgden we te voet lijn L naar de stelplaats Het Rad.

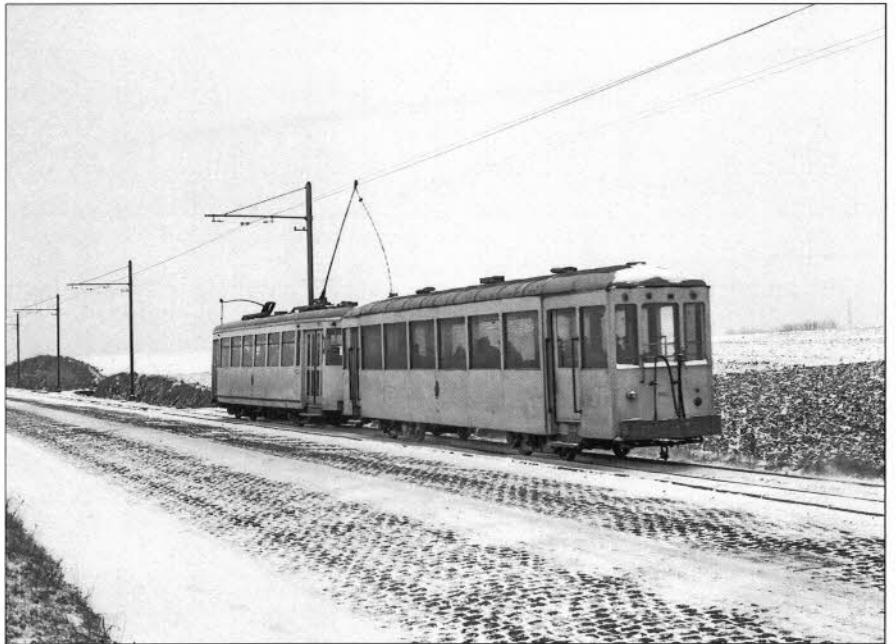
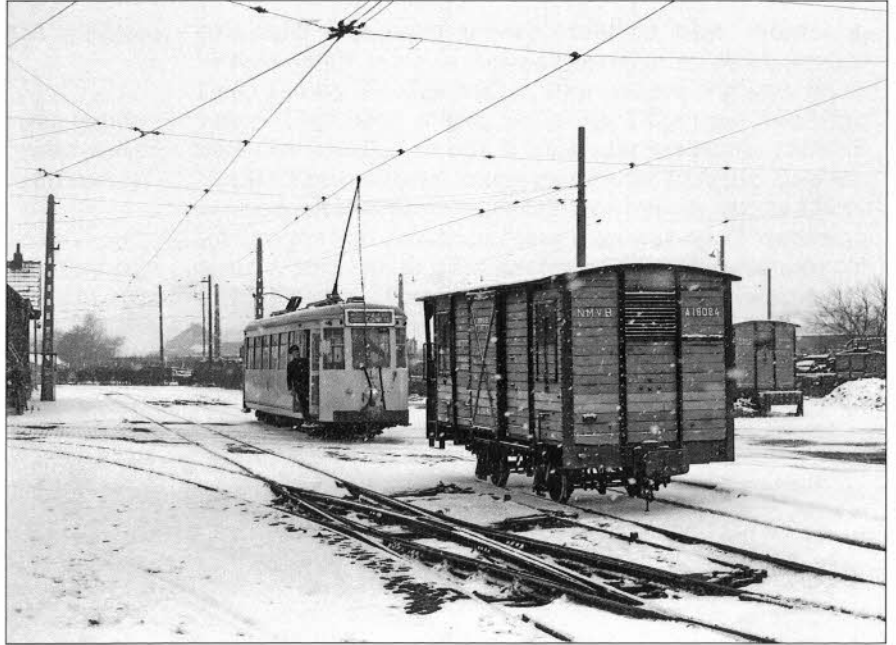
Het sneeuwde inderdaad, maar het had voor ons wat meer mogen zijn en in de stad bleef de sneeuw nauwelijks liggen. Het spitsuurverkeer met twee aanhangrijtuigen was al voorbij, maar in Het Rad, waar meer sneeuw lag, troffen we wel de S41005, rangerend met een gesloten tweassige goederenwagen. Even later vertrok dit stel naar Leerbeek. Tot ons plezier werd de sneeuw wat dichtter en we besloten onze tocht langs lijn L voort te zetten, te voet!

Door een prachtig en steeds witter wordend Pajottenland bereikten we uiteindelijk,

Foto bovenaan: S41005 met tweassige goederenwagen, stelplaats Het Rad.

Foto midden: S9738 met 19301 op weg naar Brussel, Gaasbeek, Lenniksebaan.

Foto onderaan: stelplaats Leerbeek met v.l.n.r. S10023, S10064 en ART300.





verkleumd, in de loop van de middag de stelplaats Leerbeek.

Onderweg fotografeerden we uiteraard zo veel mogelijk de trams die langskwamen, maar lijn L kende buiten de spitsuren helaas een uurdienst met losse motorwagens. We zagen wel nog de S41005 met zijn goederwagen naar Brussel terugkeren en we kwamen tussen Vlezenbeek en St. Martens Lennik toch een S-wagen mét een aanhangrijtuig tegen. Ik herinner me nog goed hoe je daar in dat stille, witte landschap de tram zoemend tegen de helling op hoorde komen, begeleid door het enigszins zingende geluid van de trolley tegen de rijdraad.

De besneeuwde stelplaats Leerbeek bood een prachtige aanblik: losse S-wagens en S-wagens met twee aanhangrijtuigen, klaar voor de avondspits, twee buiten dienst staande standaardmotorwagens en de ART 300, die toen voor het vervoer naar de vuilstort bij Leerbeek werd gebruikt.



We besloten per tram naar Brussel terug te gaan vóóordat de duisternis zou invallen, om zodoende nog wat foto's onderweg vanuit de tram te kunnen maken. We stapten in de S10024 die om 16.05 uur vertrok en ons door een wit landschap vervoerde, waarover langzamerhand de schemering viel. Het was één van mijn mooiste tramritten. Merkwaardig genoeg waren we tot Het Rad de enige passagiers. De ontvanger bleef dan ook dat hele traject op het voorbalkon staan. In Het Rad werd de S10024 verwisseld voor de S41005, die met twee aanhangrijtuigen klaar stond. Van de bemanning van de tram (Josef De Loecker en Pierre Devroede) heb ik in Het Rad nog een foto gemaakt.

Voordat we in Brussel-Zuid de trein terug naar Den Haag namen, deden we ons tegoed aan een heerlijke portie friet. In de trein kwamen we wat meer op temperatuur en konden we eindelijk de nummers van de gefotografeerde wagens noteren: dat was er door de kou en de sneeuw niet van gekomen. Gelukkig had mijn broer Emiel een ijzersterk geheugen. Begin 2016 overleed hij, totaal onverwacht en slechts 61 jaar oud. Vele fototochten naar België hebben we samen ondernomen, maar die naar Leerbeek in de sneeuw op de voorlaatste dag van 1970 heeft een bijzondere plaats in mijn herinnering.



Foto bovenaan: Stelplaats Leerbeek met op de voorgrond standaard 10292.

Foto midden: Ontvanger naast bestuurder in S10024 op weg naar Brussel.

Foto onderaan: Josef De Loecker en Pierre Devroede voor de S41005, stelplaats Het Rad.

Tekst en alle foto's, genomen op 30 december 1970, op voorgaande en deze bladzijde: Edward Kuijper

Terug van vakantie

Er zijn zo vele mogelijkheden om er eens tussen uit te trekken maar bij ons, geïnteresseerden in het openbaar vervoer, is er altijd de bijkomende vraag; is daar iets interessants te zien? Kan ik er bussen, treinen en/of trams vinden en desnoods ook fotograferen.

Daarover moet dan meestal eens met de partner en soms zelfs met de kinderen over gesproken worden. Tenzij men met vakantie gaat om die tijd specifiek te gebruiken om het openbaar vervoer ter plekke te (her) ontdekken. In dat laatste geval is er helemaal geen probleem om de hobby ten volle te beleven.

Als het echter een gezinsvakantie betreft, wordt er meestal eerst eens bekeken of er wat tijd voor onze interesse over schiet. Of wordt er al eens een dag gereserveerd voor het lokale openbaar vervoer.

Mijn echtgenote en ik gingen de laatste jaren steeds weer een tiental dagen op vakantie naar Bath, ook al omdat onze dochter daar destijds woonde en de vakantie tegelijkertijd een heerlijk weerzien was. Niettemin werd er door mij toch elke keer weer een dag ingenomen om te gaan kijken wat daar zoal aan treinen voorbijrijdt.

Persoonlijk was ik nog nooit in Engeland geweest (op één citytrip na, meer dan twintig jaar geleden). Die paar vakanties in Bath waren voor mij dan ook één ontdekking.

Bath is gelegen in het zuidwesten van Engeland, in het graafschap Somerset en welbepaald in het district BANES (Bath and North East Somerset). Het is een mooie streek maar vermits wij steeds met de trein op vakantie gingen en geen auto ter plaatse huurden, waren mijn uitstappen beperkt tot wat ik te voet of met het openbaar vervoer kon afleggen.

Foto bovenaan:

Een BR Class 150 Sprinter op een vrij regenachtige dag. Een trein van First Great Western (F.G.W.) van Southampton op weg naar Great Malvern rijdt hier door Sydney Gardens in het centrum van Bath op 16 december 2013.

Foto midden:

Een mistige ochtend houdt mij niet tegen om een BR class 158 Express Sprinter van de F.G.W. op de plaat te zetten. Onderweg van Portsmouth naar Cardiff rijdt deze de brug aan Hampton Row, eveneens in het centrum van Bath, onderdoor op 17 december 2013.

Foto onderaan:

Een tweede foto van Sydney Gardens, ditmaal in mooie herfstkleuren. Een BR Class 43 HST van de F.G.W. passeert hier, onderweg van Bristol Temple Meads naar London Paddington, op 17 oktober 2015 door Bath.





Zo nam ik geregeld foto's in de mooie Sydney Gardens, vrijwel in het midden van de stad, waar de spoorlijn wat dieper de omgeving doorkruist. Met enkele mooie wandelbruggen over het spoor is dit een aangename plek om de treinen op beeld vast te leggen. Ook een ietsje verder uit het centrum kan men nog altijd te voet een paar mooie stekken vinden.

Vervolgens heb ik gebruik gemaakt van het openbaar vervoer om me toch al enige kilometers uit de stad te begeven. Wat voorbereiding met behulp van Google Maps en Streetview brachten me naar een aantrekkelijke fotoplaats. Wat betreft de uren van de doorritten van de reizigerstreinen is er ook wat werk aan de winkel maar daar komt de website van de National Rail Enquiries dan weer goed van pas. In ieder geval hebben die paar dagen me toch wat mooie foto's opgeleverd en het weer... tja, dat moet je steeds afwachten. Hier op deze twee pagina's laat ik u even meegenieten van zes geselecteerde beelden.



Ondertussen is de dochter verhuisd naar Perth in Schotland. Een redelijke stap verder maar niettemin de stek voor toekomstige vakanties. Waar natuurlijk ook weer dagen worden uitgetrokken om foto's te maken van treinen en bussen. En zelfs trams, bij een uitstap naar Edinburgh. Maar deze zijn voor een volgende keer of om te brengen op één van onze bijeenkomsten.

Foto bovenaan:

Een tweede foto van een BR Class 43 HST van de F.G.W. eveneens afkomstig van Bristol Temple Meads op weg naar London Paddington op 17 oktober 2015. Ditmaal vanop een bruggetje gelegen aan een zandweg naast de A36 Bristol Road te Newton St. Loe, juist buiten Bath.

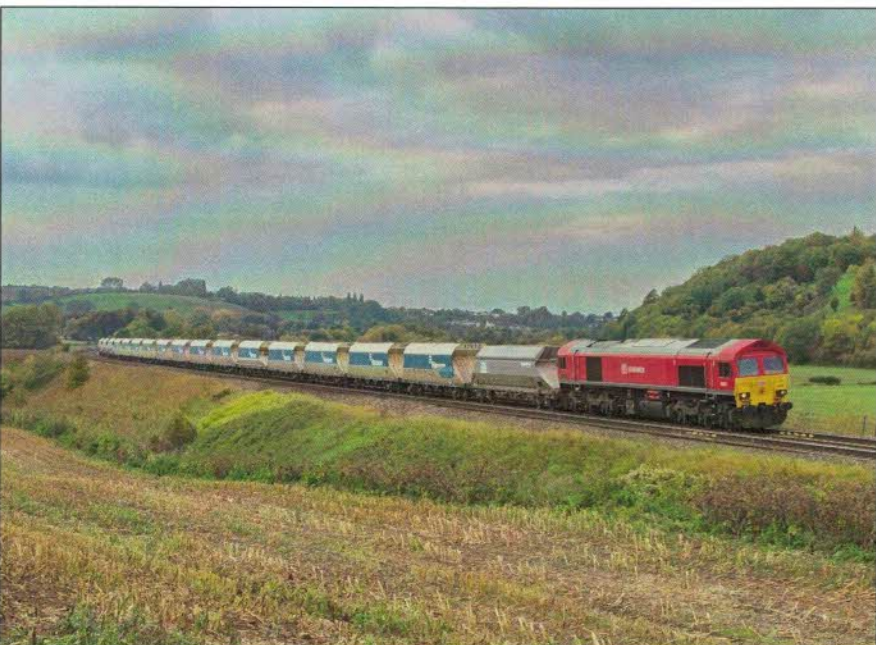
Foto midden:

Vanop diezelfde brug maar dan in de andere richting gezien, een trein van South West Trains komende van Portsmouth Harbour met richting Cardiff Central. In dit geval gereden met een BR Class 159 'South Western Turbo'. 17 oktober 2015.

Foto onderaan:

Eveneens op die 17de oktober 2015 maar een goede zevenhonderd meter verder op de A36 Bristol Road heeft men een goede kijk op al wat vanuit de richting van Bristol naar Bath rijdt. Een onverwachte ontmoeting met een goederentrein, getrokken door een Class 59, maakte de dag meer dan goed. De loc 59202 kwam in augustus 1993 aan in Engeland en kreeg de benaming Vale of White Horse. In 1998 werd zij eigendom van de English, Welsh and Scottish Railways (E.W.S.). In 2009 werd zij tenslotte eigendom van DB Schenker Rail UK toen deze firma E.W.S. overnam.

Tekst en alle foto's op voorgaande en deze bladzijde: Eddy Goens.



Mobovaria

Van Berlijn naar Leer

Je kent ongetwijfeld wel het Miniatur Wunderland in Hamburg. In een gewezen stapelhuis staan enkele reuze treintafels opgesteld die een groot deel van Europa uitbeelden.

In september 2004 werd in het steeds met Hamburg concurrerende Berlijn (waar hebben we dat nog gehoord: Antwerpen en Brussel...) eveneens een reuze modelbaan geopend: de LOXX.

Op een verdieping van het grote winkelcentrum ALEXA aan de Alexanderplatz werden de trekpleisters van de Duitse hoofdstad op schaal 1:87^e nagebouwd. Uiteraard werd het geheel doorspekt met spoorweglijnen waaronder de S-Bahn, en werkende tram- en buslijnen. Ook een luchthaven met echt (nou ja) vertrekkende en landende vliegtuigen maakte van het geheel deel uit.

Inderdaad: maakte, want de LOXX werd op 31 augustus jongstleden gesloten.

De initiatiefnemer en eigenaar besloot, ondanks de 1,1 miljoen bezoekers sinds 2004, om er mee te stoppen. Bij een eigen bezoek in 2014 was het me overigens al opgevallen dat er heel wat taferelen niet afgewerkt waren, er maar een tien met een drukknop in gang te zetten scènes aanwezig waren, er amper om de dertig minuten een vliegtuig opsteeg en het aantal treinen op één hand kon worden geteld. Er waren op een weekdag in de maand oktober dan ook amper een tiental bezoekers.

Het geheel gaf helaas een bestofte, onverzorgde indruk.

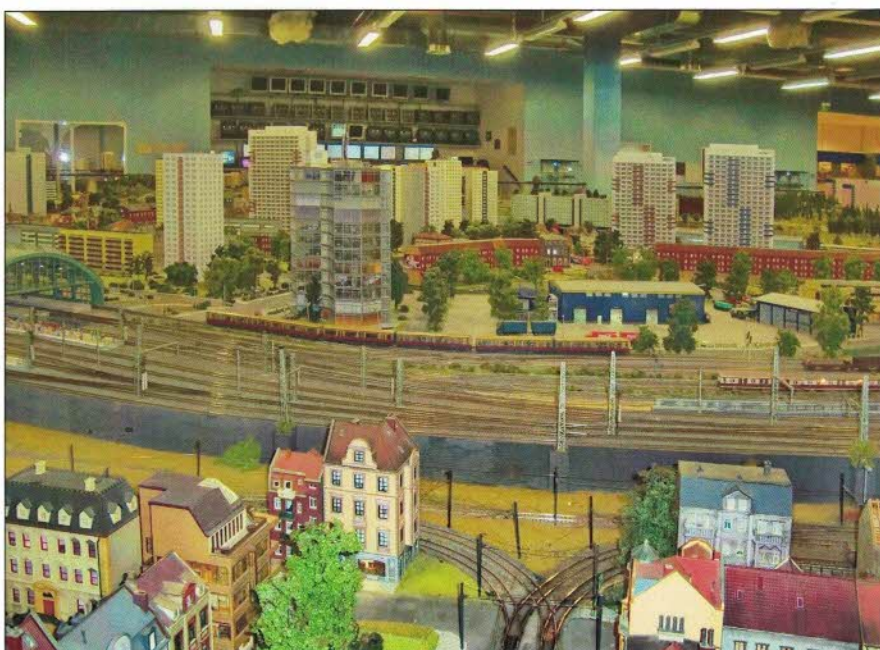
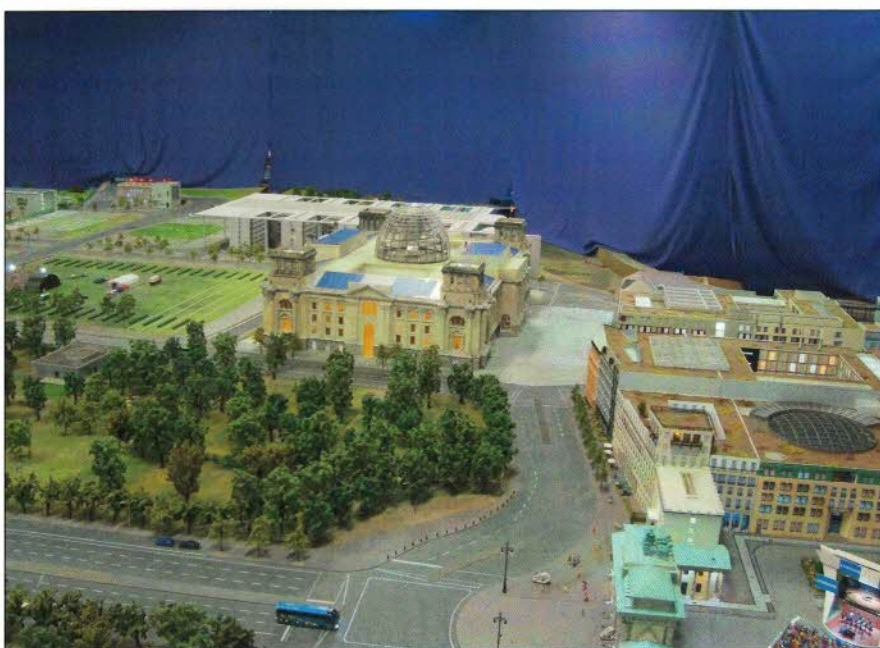
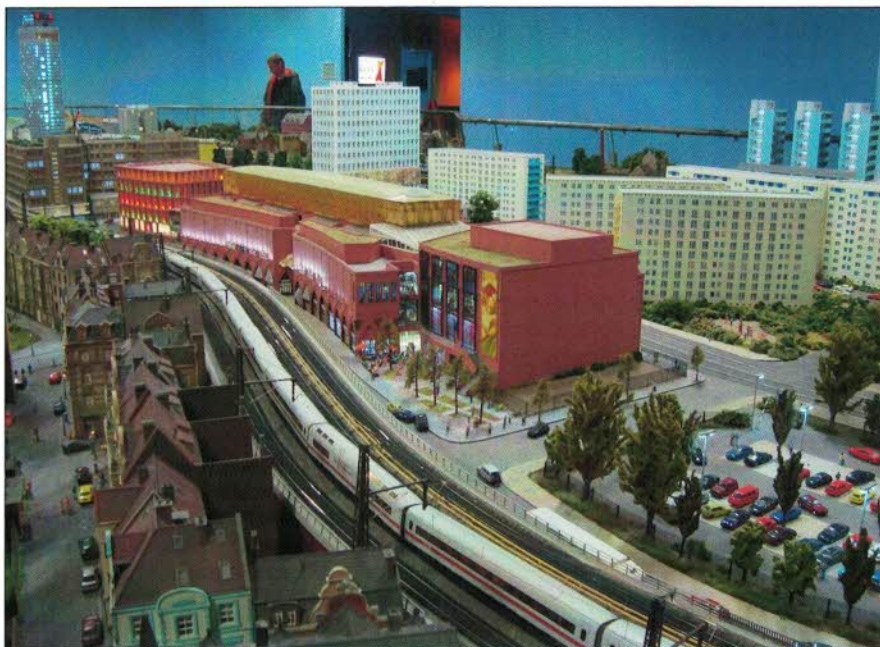


Foto bovenaan:

Het ALEXA-winkelcentrum nabij de Alexanderplatz op schaal 1:87^e.

Foto midden:

Aan de afwerking schort nog veel.

Foto onderaan:

Toch mooi afgewerkte gedeelten.



Tijdens de dertien openingsjaren werd er evenmin geïnnoveerd: wie een keer LOXX bezocht had, kwam niet terug want er was niets nieuws te zien of te doen.

Inderdaad is het uitdagen van het Hamburgse Wunderland onbegonnen werk.

De modelbaan werd voor de sluiting al te koop gesteld en tegen een aanzienlijk bedrag verkocht aan het Leeraner-Miniaturland in Leer in Nedersaksen, nabij de provincie Groningen. Daar zijn medewerkers sinds begin september druk bezig met het wederopbouwen van het miniatuur Berlijn. Hopelijk wordt daarbij de ganse baan, zoals die in LOXX te zien was, overgenomen.

Het Leeraner-Miniaturland werd in 2011 geopend en bevat al een treinbaan op een 1000 vierkante meter op schaal 1:87^e. Deze baan beeldt het Noord-Duitse landschap uit met de regio's Oost-Friesland, Oldenburg, Ammerland, Bad Zwischenhahn, Wilhelms-haven en het Harlingerland, en steden zoals Leer, Norden, Emden, Weener, Papenburg. Zowat 130 bewegende scènes op de baan zorgen voor interesse bij de bezoekers.

Overigens is er ook nog een tentoonstelling te bezichtigen met ruim 2000 modelauto's en vrachtwagens en honderden stoomlocomotieven, postauto's en Ferrari-modellen. In het domein vind je eveneens een minigolf en een tuinspoorweg. En daar komt dan nog het miniatuur-Berlijn bij.

Voor de nabije toekomst vormt het "Leeraner-Miniaturland.de" dan ook een aan te raden reisdoel.

Tekst en foto's: Freddy Geens



Modelbanen op de open dag

Op de opendeurdagen van mobov kan of kon je (al naargelang je deze tekst leest voor of na de dertigste september of eerste oktober) naast de grote clubbaan een aantal andere banen bezichtigen. Het gaat hier om modeltreinbanen die niet op grote tentoonstellingen worden geplaatst. Enkele van die banen behoren niet toe aan de club maar aan leden van de vereniging. We stellen er enkele hier voor.

Boven in het lokaal bevindt zich tegenover de clubbaan de Mariazellerbahn. Het gaat hier ook om een vaste modelbaan in de schaalgrootte hOe. Uitgebeeld wordt een Oostenrijkse smalspoorbaan die althans wat betreft het grotere station gebaseerd is op de Ybbstalbahn waarvan het traject van Lunz am See naar Kienberg-Gaming als museumlijn overgebleven is. Daar de baan geëlektrificeerd is, doet ze vaak denken aan de bekende Mariazellerbahn.



Je herinnert je ongetwijfeld wel de Märklin- en Fleischmann-treinen uit de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw, zonder de daarbij horende 'huisjes' van Faller, Kibri, Vollmer, Wiad en anderen te vergeten. De sfeer van die tijd herleeft in deze twee historische privé-banen.

Aansluitend bij de voormelde treintafels is er het jeugdbaantje. Het werd gebouwd om kinderen die het lokaal bezoeken, te tonen hoe op een kleine oppervlakte met tweedehandse materialen een mooi baantje kan worden opgebouwd.

En uiteraard kan/kon je genieten van het enig mooie Wilsloo Heide, een stationnetje aan de brouwerij NEFFE, ergens in de (vroeger toch nog) stille Kempen.



Foto bovenaan: de Mariazellerbahn

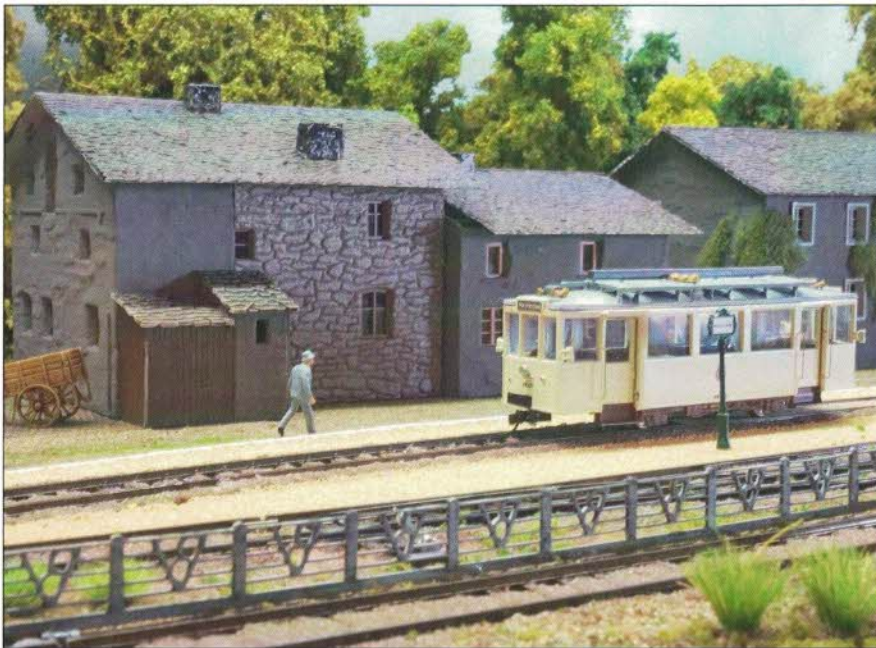
Foto midden: de historische Märklin-baan

Foto onderaan: Wilsloo Heide

Le Vicinal à Vresse

Als aperitief of nadronk geven we je graag nog twee foto's mee van dit unieke baantje op schaalgrootte hOm. Er wordt een stukje buurtspoorweg in de Ardennen tussen Vresse en Alle-sur-Semois op uitgebeeld in de periode rond 1935. Er is zowel reizigers- als goederenvervoer.

De foto's hiernaast en in het midden zijn genomen door Jan Martens



25
jaar
tot uw
dienst

Ferivan

Modelbouw

Productie Tram & Bus,
Verkoop & Advies



Bekijk het actuele aanbod op onze website

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

