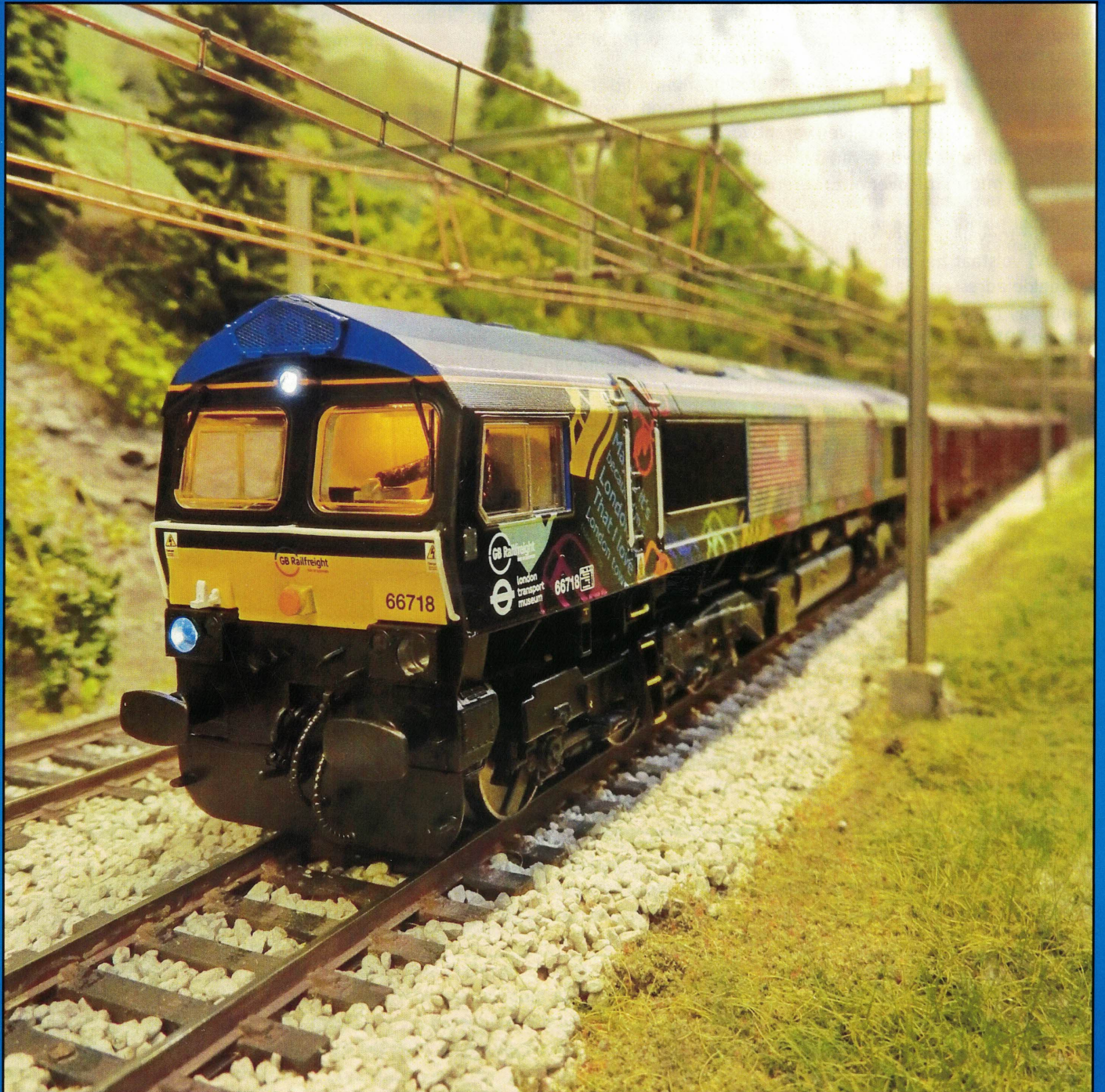


# VeBOV-REVUE

kwartaalblad voor spoor-, tram- en bus hobbyisten

met actualiteiten, geschiedenis, techniek en verenigingsnieuws



Vijfde jaargang Nr. 2018-1

Januari - Februari - Maart



ISSN 0773 - 0713

Afgiftekantoor: 9550 Herzele 1

P208887

## COLOFON

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

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

Overname is toegestaan mits bronvermelding.

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

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

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

Voor de toevallige lezer van VeBOV-Revue of deelnemer aan één van onze uitstappen: indien u belangstelling betoont voor VeBOV, 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 kan u vrijblijvend deelnemen aan door VeBOV ingerichte uitstappen en bijeenkomsten.

**Lidgeld 2018: 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 nieuw station voor Oostende	6
Vreemde vogels en andere nieuwigheden op het spoor	7
De Lijn Oost-Vlaanderen	8
Drie reportages over De Lijn	9
10 December 2017: D-day voor het OV in Luxemburg	10
Tranvia de Murcia, een modelvoorbeeld (deel 2 en slot)	11
Beknopt verslag Algemene Ledenvergadering	14
Mobovaria	16

### Werkten mee aan dit nummer:

William Boeckx	Mark Grieten
Eddy Cassiers	Stefan Justens
Luc Couscheir	Noël Suys
Freddy Geens	Ronny Van Hée
Luk Gibens	Maxime Vete
Eddy Goens	

Volgende afsluitdatum voor redactionele bijdragen: **15 mei 2018**

Kijk ook eens op [www.vebov.be](http://www.vebov.be) of op de facebookpagina Vebov : Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer

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

**Foto voorpagina:** Een modeltrein op de cover van VeBOV-REVUE?! Jazeker! Met dit dynamische portret van de GBRf 66 718 nemen we waardig afscheid van MovoVaria, de modelbouwbijdrage van onze zustervereniging MOBOV. Meer over deze beslissing leest u in dit nummer. Wij danken hierbij Freddy Geens voor zijn vele toffe artikels die ons magazine dat tikkeltje extra gaven. Foto genomen op de MOBOV HO clubbaan door Eddy Cassiers.

**Foto achterpagina bovenaan:** De voorbije winter van 2017-2018 heeft ons onverwacht enkele mooie kansen geboden om nog eens leuke plaatjes te schieten met "echte sneeuw" zoals op de ochtend van zaterdag 3 maart 2018! Een geschikt decor is de Jan Van Rijswijcklaan te Antwerpen; hier met Albatros 7339 van lijn 6 nabij Antwerp Expo. Een paar uur later was de witte pracht verdwenen. Foto: Eddy Cassiers.

**Foto achterpagina onderaan:** Sinds de zomer van 2017 rijden de eerste volledig elektrische bussen in Luxemburg. De operator Sales-Lentz heeft 4 exemplaren van Volvo in zijn wagenpark. Het systeem werkt met "omgekeerde" pantografen die worden neergelaten vanaf een laadpaal. Op de foto uit de collectie van Luk Gibens zien we dit systeem in de praktijk. Luxembourg Gare, 26 december 2017.



## VERENIGINGSNIEUWS

### Nummer 1 en daarna?

De twijfelachtige ondertoon van de titel bij dit voorwoord van het eerste nummer van VeBOV-REVUE van 2018 klinkt niet zo hoopvol. En inderdaad, het moet ons eindelijk van het hart, er is om zo te zeggen geen weg meer naast, wij (het bestuur en de redactie) kunnen er niet meer omheen: de toekomst van onze vereniging in het algemeen en dan specifiek van het magazine en de maandelijkse bijeenkomsten.

We stellen vast dat het ledenaantal jaar na jaar afneemt. Daar is een simpele verklaring voor. Maar wat ons nog veel meer zorgen baart – en neemt u dit vooral letterlijk – is de zeer geringe respons op onze activiteiten: een gemiddelde aanwezigheid van 10 leden op de maandelijkse bijeenkomsten op 180 leden in totaal is wel een zeer povere score.

De matige interesse in de uitstappen, met als voorlopig dieptepunt, onze organisatorisch meer dan geslaagde rondrit op het Antwerpse tramnet van 21 januari...

Het is spijtig om dit te moeten vaststellen maar de slinkende deelname en interesse aan onze organisaties moet ons echter nuchter doen nadenken over hoe het in de zeer nabije toekomst verder moet met VeBOV. Een tweede pijnpunt is het tekort aan actieve medewerkers en nieuwe bestuursleden.

Op onze herhaalde vraag naar nieuwe medewerkers (zonder de functie als bestuurslid) of nieuwe bestuursleden kwam niet de minste reactie. Wij hebben zeker niet de bedoeling om met een beschuldigende vinger naar deze of gene te wijzen.



Twee bestuurders namen hun mandaat niet meer op waarvoor wij alle respect kunnen tonen. Echter, voor de overgebleven bestuurs- en redactieploeg is het omwille van professionele omstandigheden met een toegenomen werkdruk, bijna onmogelijk geworden om de werking van VeBOV op de vertrouwde manier verder te zetten.

Wij willen graag het bestaande concept van VeBOV overdenken. Op de Algemene Vergadering werden al enkele voorstellen geformuleerd die u kunt nalezen op de bladzijden 14 en 15 in het verslag van de vergadering.

Zo is dit nummer van VeBOV-REVUE meteen het laatste dat u in deze vorm gebracht wordt.

Door het gebrek aan technische medewerkers ziet de redactie zich genoodzaakt om VeBOV-REVUE voortaan, vanaf het nummer 2018-2, nog enkel digitaal aan te bieden met een maximumaantal van 8 bladzijden per uitgave. Voor de leden die toch graag een gedrukt exemplaar wensen te ontvangen zoeken wij nog naar een oplossing.

Wij maken ons evenwel sterk dat wij u minstens 1 extra themanummer per jaar zullen aanbieden.

Wij vragen daarom met aandring aan de leden die over een e-mailadres beschikken om dit spoedig aan ons mee te delen zodat de verdeling van het nummer 2018-2 probleemloos kan gebeuren.

Deze nieuwe werkwijze brengt ons niet alleen een financieel voordeel tegenover een gedrukte uitgave maar het verlicht opmerkelijk de druk aan de medewerkers van de redactie om de deadline voor verschijningsdatum te kunnen halen.

Het nieuwe bestuur hoopt u in de nabije toekomst met een nieuw concept te kunnen overtuigen.

Want VeBOV, dat is uiteindelijk ook – en vooral – uw vereniging. En hier valt opnieuw het woord “vereniging” d.w.z. *verenigd, samen een gemeenschappelijke hobby beleven*.

*Een traditionele groepsfoto, genomen tijdens de gemeenschappelijke rondrit van VeBOV en MSVB, over de nieuwe tramtrajecten in Antwerpen op 21 januari 2018. P+R Luchtbal. Foto: Marc Grieten.*

### 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.

In 2018 verwachten wij u graag op de volgende data:

27 april, 25 mei, 22 juni, 28 september, 26 oktober, 23 november en **14 december**.

Dit is telkens de vierde vrijdag van de maand behalve in december (verschuiving omwille van Kerstmis naar de derde vrijdag).

Naar jaarlijks gebruik zijn er in juli en augustus geen bijeenkomsten voorzien. Vult u alvast zo veel mogelijk uw agenda in zodat wij u zeker kunnen verwelkomen. De thema's voor de eerstvolgende vrijdagavonden zien er als volgt uit:

- **27 april 2018:** Ronny Van Hée presenteert het tweede deel van de Antwerpse trams in de jaren '70.
- **25 mei 2018:** “365 dagen Oostenrijk”, van april tot en met juni, door Dirk Arretz. Tijdens de voorstelling kunt u van typische Oostenrijkse hapjes en drankjes genieten! Zeker komen is de boodschap!
- **22 juni 2018:** Edward Kuijper brengt voor de eerste maal een voordracht bij VeBOV. Het onderwerp is de NMVB uit de jaren zestig. Aangeraden!

## Spoornieuws

### Algemeen

#### Tarieven

Op 1 februari 2018 zijn de tarieven van de NMBS, volgens de beheersovereenkomst met de overheid, met gemiddeld 2,49% voor de woon-werk- en de schoolabonnementen en met gemiddeld 1,49% voor de andere producten, gestegen. Het minimumtarief ging met 10 cent van €2,20 naar €2,30 en het seniorenbiljet met 30 cent van €6,20 naar €6,50 omhoog. De prijzen voor de GO PASS voor de -25-jarigen en de RAIL-PASS voor 10 enkele ritten op het ganse NMBS-net zijn hetzelfde gebleven.

#### Reizigersevolutie

Volgens cijfers van de NMBS namen in 2017 zo'n 230 miljoen reizigers de trein, goed voor een stijging van 3% tegenover 2016. Er was een stijging in alle segmenten waaronder ook het vrijetijdsverkeer.

Bij de families (+9%), jongeren (+8%) en senioren (+6%) noteerde men de grootste toename sinds tien jaar. Naar de luchthaven Zaventem nam een recordaantal reizigers de trein: 4,2 miljoen of een stijging van 7,2% tegenover 2016. Op werkdagen hebben 56 stations een rechtstreekse verbinding met de nationale luchthaven.

#### Investerings

De federale regering wil in samenspraak met de gewestregeringen, 5 miljard € investeren in de NMBS en Infrabel.

Voor Vlaanderen wordt de heropening onderzocht van de gewezen spoorlijngedeeltes van lijn 18 van Hasselt (Houthalen) naar Neerpelt, van lijn 52 van Puurs naar Dendermonde, van lijn 57 van Dendermonde (Oudegem) naar Aalst en van lijn 58 van Eeklo naar Maldegem.

Bij een mogelijke heropening van de voorgestelde tracés komt het zeer waarschijnlijk tot een sluiting van de museumlijnen SDP (lijn 52) en SCM (lijn 58). In het station Brussel-Zuid wordt verder geïnvesteerd in de renovatie van de sporen 7 tot 22. Bij de komst van de hst werden toen slechts de sporen 1 tot 6 vernieuwd.

In Wallonië wordt op lijn 97 de heropening van de grensovergang naar Valenciennes bestudeerd maar omdat Frankrijk geen vragende partij is zal het waarschijnlijk België alleen zijn om in 12 km spoor te investeren.

In Athus wil de Waalse overheid opnieuw investeren in de aansluiting tussen lijn 165/2 en het Franse Mont-Saint-Martin. Na de elektrificatie werd het tracé amper één jaar later opgebroken.

### Exploitatie

#### Ski Thalys

Ook in het voorbije winterseizoen reed er een Thalys van Amsterdam via Antwerpen en Brussel naar de Franse ski-gebieden in de Alpen. De trein bediende de belangrijkste stations tussen Chambéry en Bourg-Saint-Maurice.

### Op skiverlof met ICE en nachttrein

Rechtstreeks sporen naar de Oostenrijkse skigebieden kan helaas niet meer. Een alternatief is er wel in de vorm van de ICE van Brussel tot Köln en vervolgens verder met de nachttrein naar de skigebieden in de regio Innsbrück.

#### ICE en Eurostar naar London

Ondanks het feit dat bij de DBAG steeds meer Velarotrestellen van de reeks 407 in dienst komen, is er van een verbinding tussen Köln en London via Brussel nog niets te bespeuren. Nochtans beschikt de DBAG ook al over de toelating om met deze stellen door de Kanaaltunnel te rijden.

Een bijkomend probleem is de verplichte technische stilstand te Aachen Hbf omwille van de spanningsomschakeling die, sinds de elektrificatie in 1966 van het traject van en naar België, in het station zelf gebeurt. De DBAG zou deze spanningssluis het liefst naar de vrije baan willen verplaatsen maar dan is er een (tijdelijk) technisch probleem voor de NMBS-motorstellen die slechts 3000V gelijkspanning hebben.

De nieuwe Eurostar-verbinding tussen Amsterdam en London, via Antwerpen en Brussel, zou volgens de laatste berichten, in dienst moeten komen vanaf 4 april. Te dien einde werden er de voorbije weken bijna dagelijks proefritten gereden.

De reisduur tussen Amsterdam en London zou slechts 3 uur en 40 minuten bedragen, voorwaar geen slechte prestatie! Er zou evenwel (nog) niet in Antwerpen gestopt worden omwille van het ontbreken van de infrastructuur voor de veiligheidscontroles.

Er wordt bovendien beweerd dat de reizigers van Amsterdam en Rotterdam in Brussel-Zuid zouden moeten uitstappen om eerst via de veiligheidscontrole te passeren om vervolgens terug in te stappen om verder te rijden naar London... (*n.v.d.r.: wij zouden ons dergelijk circus heel goed kunnen voorstellen...*).

Deze absurde situatie zou minstens een jaar, tot begin 2020, blijven duren. Pas dan zou er een overeenkomst tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk ondertekend worden die de grenscontroles reeds bij vertrek in Nederland mogelijk maakt.

Als alternatief zouden de reizigers met vertrek uit Amsterdam of Rotterdam met de Thalys naar Brussel-Zuid kunnen rijden en daar (volgens de gewone procedure) op de Eurostar overstappen... leve Europa.

#### Lijn 4

Met het ingaan van de nieuwe dienstregeling op 10 december 2017 zijn er een aantal aangekondigde veranderingen toch niet doorgegaan.

Op een enkele trein na, is er van het versnellen van IC-treinen door het verminderen van enkele stilstanden, nog niet veel te bespeuren. Na lang zoeken hebben we er één gevonden op lijn 4, waar de IC niet langer stopt in Antwerpen-Luchtbal. De vier P-treinen die via lijn 12 langs Antwerpen-Dam en -Oost (overigens zonder stilstanden) via het ringspoor reden, zijn nu wel sneller geworden omdat ze direct via lijn 25 rijden, met stilstand te Antwerpen-Luchtbal.

## Lijnen 12, 25 en 130

De twee IC's per uur van Charleroi-Sud naar Antwerpen-Centraal werden op werkdagen verlengd waarbij alternatief Essen (met een bijkomende stilstand te Antwerpen-Luchtbal) en Antwerpen-Noorderdokken als eindpunt fungeren. De IC die voorheen van Brussel naar Essen reed is nu beperkt tot Antwerpen-Centraal.

## Lijnen 12, 52 en 59

De bijkomende L-trein uit Puurs, via de lijnen 52, 59 en 12, naar Essen stopt na Antwerpen-Centraal nog slechts in die stations die in de vorige dienstregeling door de IC's uit Brussel werden aangedaan.

Feitelijk gaat het om een verwisseling van de IC- en de L-treinen die een aanzet tot een Antwerps S-net kunnen genoemd worden. Op lijn 52 werd reeds lang een frequentieverhoging en opnieuw een weekenddienst gevraagd. De halfuurdienst op werkdagen en de uurdienst op zaterdag en zondag sloegen onmiddellijk aan bij het publiek. Eigen observaties constateerden tijdens de eerste zondagen al een bezetting van zo'n 20 reizigers op een avondrit.

## Lijn 37

Niet doorgestaan is de heropening van de stopplaats Chaudfontaine, naast de bekende "waterfabriek". Bij een bezoek van onze redacteur was er nog geen perron te bekennen.

## Lijn 125A

Eenzelfde stand van zaken voor de te openen stopplaatsen Seraing en Ougrée op lijn 125A tussen Liège en Flémalle-Haute.

## Rollend materieel

### Benelux

Alle Benelux-treinen tussen Amsterdam en Brussel rijden nu met telkens twee Traxx-locomotieven. De achterste rijdt meestal in sleep. De twee locomotieven behoren steeds toe aan ofwel NS of de NMBS. Een gemengde inzet is er niet. De NMBS gebruikt de locs 2802 tot en met 2813. Voorheen reden ook de 2861 en 2863 van Railpool in de Benelux-dienst.

### Reeks 21

Acht locomotieven van de NMBS-reeks 21 werden verkocht aan een Pools bedrijf. Het Poolse spoornet gebruikt eveneens 3000V gelijkspanning.

## Infrastructuur

### Brussel-Zuid

In dit station is men begonnen met het plaatsen van een hoge glazen wand op het perron van de sporen 3 en 4. Op enige afstand zijn er rolpoorten geplaatst.

Zo bekomt men een afscheiding tussen de twee sporen die de veiligheidsdiensten moet toelaten om de reizigers van Thalys, TGV en Eurostar beter te kunnen controleren. Men kan een spoor dan volledig afsluiten en isoleren van de andere perron-

sporen. Deze maatregel gebeurt reeds met het oog op de Eurostar- en ICE-verbindingen tussen London en Nederland en Duitsland.

### Gent Sint-Pieters

In dit station werden onlangs de gemoderniseerde sporen 8 en 9 opnieuw in gebruik genomen zodat inmiddels de sporen 8 tot 12 zijn gemoderniseerd. De sporen 1 tot 7 moeten nog aangepakt worden. Dit betekent dat de vernieuwing van dit belangrijke station al halverwege is geraakt.

### Lijn 161

Op de belangrijke verbinding tussen de hoofdstad en Namur is sinds 8 december 2017 de overdekte sleuf in de buurt van Rhisnes afgewerkt. De sleuf heeft de naam Beauvallon. Over een afstand van 250m werd een 1 meter brede wand in gewapend beton gemaakt die de spoorlijn moet beschermen tegen vallende stenen en rotsblokken. De spoorlijn wordt er overdekt en gaat in de nabije toekomst bedekt worden met 25.000 m<sup>3</sup> aarde. Bepanting moet er voor zorgen dat de plaatselijke fauna en flora zich kunnen herstellen.

De werken begonnen medio 2016 waarbij het drukke spoorverkeer over één spoor moest en L- en P-treinen vanuit Gembloux beperkt werden tot Rhisnes. Tussen Rhisnes en Namur reden vervangautobussen en soms waren er tussen Gembloux en Namur ook omleidingen van het treinverkeer via lijnen 144 en 130.

## Goederenverkeer

### Lijnen 15 en 19

Sinds december 2017 rijdt er bijna wekelijks een ketelwagentrein tussen de Antwerpse haven en het Nederlandse Geleen via lijnen 15 en 19 of via Mol, Hamont en Weert. Dit is een gedeelte van de IJzeren Rijn. In Geleen-Lutterade worden ketelwagens met fenol opgehaald in de fabriek van DSM met bestemming Antwerpse haven. De trein rijdt enkel volgens behoefte, dus zonder vaste dienstregeling, en kan zowel overdag als 's nachts rijden. De combinatie bestaat meestal uit een reeks 77 of class 66 van Lineas en een viertal ketelwagens.

Een tiental jaar geleden heeft de Nederlandse netbeheerder PRO-RAIL het 8 kilometer lange baanvak tussen Budel en de aansluiting bij Weert op de spoorlijn Maastricht naar Eindhoven volledig vernieuwd. Er reden toen enkele goederentreinen, maar na klachten van buurtbewoners en natuurliefhebbers had een lagere rechtbank beslist dat er geen treinen meer mochten rijden. Na verscheidene verdere rechtszaken besliste de Nederlandse Raad van State dat er toch treinen mogen rijden.

Wat de IJzeren Rijn betreft is er een nieuw voorstel bekend geraakt om vanaf Weert een lijn naar Venlo aan te leggen in de plaats van de 6km lange tunnel onder het stiltegebied van de Mijweg tussen Herkenbosch en het vroegere grensstation bij Dalheim. Dit nieuwe tracé zou maar 600 miljoen euro kosten in plaats van ongeveer 2 miljard euro.

In Duitsland zou men ook meer aansluiten bij het tracé van een bestaande autosnelweg. Omdat België (Vlaanderen) vragende partij is zal het natuurlijk ook het grootste deel van de kosten moeten dragen.

## Een nieuw station voor Oostende

Het station van Oostende is een zeer belangrijk knooppunt voor alle treinverkeer tussen het binnenland en de kust en biedt ook een vlotte verbinding met de andere kustgemeenten dankzij de kusttram en de verscheidene buslijnen van De Lijn.

De bestaande infrastructuur is ondertussen ruim honderd jaar oud en derhalve aan vernieuwing en aanpassing aan de hedendaagse mobiliteitsbehoeften toe.

Sinds 2012 worden het eigenlijke stationsgebouw en de apart gelegen perronluifels grondig gerestaureerd en zelfs volledig vernieuwd.

De kostprijs van het hele project bedraagt zo'n 150 miljoen euro en de financiering wordt verdeeld onder de NMBS-Holding (64 miljoen), Infrabel (23 miljoen), De Lijn (58 miljoen) en de Stad Oostende (voor 5 miljoen).

De parking naast de perronsporen, langs de stadszijde, is al in gebruik. Onder die parking komt het nieuwe (nogmaals, sic) tramstation van De Lijn.

Het nieuwe busstation komt ter hoogte van de Churchillkaai.

Nog dit jaar zouden de werken starten aan de ondergrondse fietsenstalling en wordt ook de ferryterminal aangepast.



*Foto bovenaan:*

*Het meest opvallend aan het nieuwe station is de imposante dakstructuur die alle perrons overkoepelt.*

*Foto midden:*

*Ook het historische ontvangstgebouw wordt geheel gerestaureerd.*

*Foto onderaan:*

*Tussen de perronsporen en het oude busstation is intussen een parkeergarage met zo'n 650 plaatsen verschenen.*

*Alle foto's werden op 21 februari 2018 genomen door Eddy Cassiers.*

## Vreemde vogels en andere nieuwigheden op het spoor



Een Class 66 voor een goederentrein is ondertussen al geen eigenaardigheid meer. Toch blijven deze Canadese machines met hun kleinere Britse profiel vreemde eenden tussen al hun forse broertjes!

De 266 118-9 is echter van het JT42CWR Modified-type en behoort feitelijk tot de Class 77-familie (bouwjaar 2005).

Alhoewel nog met een opschrift voor Railtrax voorzien, rijdt de machine gezwind door Antwerpen-Berchem een opdracht voor Captrain tegemoet! Maxime Vete zag de zwart-gele loc passeren op 27 februari 2018.



Zoals u ook op bladzijde 4 van dit magazine kunt lezen, zou op 4 april de nieuwe Eurostar-verbinding tussen Amsterdam en Londen v.v. van start moeten gaan. Daartoe werd er de voorbije weken een intensieve proefdienstregeling gedraaid waarbij een gekoppeld stel Velaro e320 omstreeks het middaguur over de lijn 25 door Antwerpen raasde!

Onze fotograaf liet zich behoorlijk verrassen toen hij op 24 februari 2018 in Antwerpen-Luchtbal op de stoptrein huiswaarts wachtte. Het beeld geeft wel uitdrukking van snelheid! Foto: Eddy Cassiers.



Sinds 10 december 2017 rijden de reizigers-treinen op lijn 52 van maandag tot en met vrijdag om het half uur en dit tussen 5u. en 23u. Op zaterdag en zondag is er een uurdienst tussen 6u en 24u.

Afwisselend wordt er tussen Puurs en Roosendaal gereden met stellen Reeks 800 en tussen Puurs en Essen met Desiro's. In het weekend rijden slechts de 800-en van/naar Nederland. Af en toe noopt de materieelinzet tot overstappen in Essen of Antwerpen zoals op deze zaterdag 3 maart 2018. We zien Desiro 08197 uit Roosendaal in het besneeuwde Hoboken-Polder. Foto: Eddy Cassiers.

## De Lijn Oost-Vlaanderen

*In Gent zijn alle 7-delige Albatrostrams geleverd en in dienst.*

*We zien ze voornamelijk op lijn 1 maar toch ook op lijn 4 rijden.*

*Op de foto van Eddy Cassiers halteert de 6355 van lijn 4 op de avond van 21 februari 2018 voor het Sint-Pietersstation.*



*De komst van de Gentse PCC2's naar Antwerpen doet weer stof voor uitgebreide speculaties opwaaien.*

*In deze loods nabij de NMBS stopplaats Gentbrugge staat de ijzeren reserve van De Lijn voorlopig veilig opgeborgen.*

*Deze dubbelrichtingtrams zouden in Antwerpen helpen inspringen op enkele, wegens werken, ingekorte lijnen. Zo doen de "geruchten" spreken van een inzet op een tot Schijnpoort ingekorte lijn 12 én een pendeldienst op de Herentalsebaan.*

*De 6202 bevindt zich intussen in de stelplaats Deurne (zie ook pagina 9 hiernaast).*

*Foto: Eddy Cassiers, 28 februari 2018.*



*Hoe zou het in Wissenhage zijn? We moeten al diep in het geheugen graven om ons te herinneren waarover het hier nu weer ging...*

*De bouw van de stelplaats Wissenhage in de Parallelweg, achter de Nieuwevaart (tussen Rabot en Muide) te Gent, ligt al 15 jaar op de tekenplank maar De Lijn heeft nog altijd niet alle gronden verworven.*

*Ten vroegste in 2023 zou deze nieuwe stelplaats, ter vervanging van de vestigingen in Gentbrugge, in gebruik kunnen komen.*

*Foto: Eddy Cassiers, 1 juni 2008.*





## Drie reportages over De Lijn

### De overbrenging van de Gentse tram

Op 19 februari werd de Gentse PCC 6202 tussen andere uit gehaald, opgeladen en overgebracht naar Antwerpen. De bedoeling zou zijn om verschillende Gentse PCC in te zetten in de stad.

Zoals u hiernaast kon lezen, gaan er al enkele verhalen rond over deze inzet, maar voorlopig wachten we op een eventuele officiële persmededeling van De Lijn.

### Een 'zwarte dag' voor De Lijn Antwerpen

De volgende dag, 20 februari, begon niet goed. Aan het kruispunt August van de Wielelei en Ruggeveldlaan reed een gekoppeld stel PCC van lijn 10 niet, zoals voorzien, rechtdoor naar de stad maar sloeg af naar de linkerkant richting Deurne Zuid. Ongelukigerwijze reed op dat ogenblik een gelede bus van de lijn 410 het kruispunt over zodat het tot een zware aanrijding kwam tussen de voertuigen.

Even later reed, niet zo ver daar vandaan aan de P+R Wommelgem, een gekoppeld stel PCC van lijn 8 de eindhalte voorbij en reed te snel de keerlus op waardoor de eerste PCC ontspoorde en kantelde.

Bij beide ongevallen vielen er gewonden. Over de oorzaak van het gebeurde lopen nog onderzoeken en daarom geven we er geen verder commentaar op. In tegenstelling tot wat reeds snel te lezen viel op 'sociale media'.

En er gebeurde diezelfde dag nog een ongeval, helaas dodelijk deze keer, met een dame die, terwijl ze trachtte een bus te halen, van het perron viel en onder de vertrekkende bus sukkelde. Dat we hier geen beeld van tonen, spreekt vanzelf.

### Een P(andel)tram doorheen de stad

Uiteindelijk kan men de werken in de Gulden Vliesstraat in Berchem niet langer meer uitstellen. Voor deze werken dient men daar op enkelspoor te gaan rijden. Het gevolg hiervan is dat lijn 4 vanuit Hoboken ingekort wordt tot aan de Groenplaats en dat lijn 9 verder rijdt tot aan Silsburg.

De eerste maanden van 2018 reed er nog wel tijdelijk een P-tram tussen de Sint-Pietersvliet en Berchem Station. Op 19 maart kwam ook hier een einde aan.

*Foto bovenaan: Stefan Justens*

*Foto midden: Eddy Cassiers.*

*Foto onderaan: Eddy Goens*

*Van deze onderwerpen zijn er meer beelden terug te vinden op onze website. Ga hiervoor naar de fotopagina van [www.vebov.be](http://www.vebov.be) en klik op de kleine foto's om verder te gaan naar de respectievelijke reportages.*



## 10 december 2017: D-day voor het OV in Luxemburg

Op zondag 10 december 2017 was het hoogmis voor het openbaar vervoer in het Groothertogdom want op die dag werden het station Pfaffenthal-Kirchberg, de gelijknamige kabelbaan en de eerste sectie van het nieuwe hoofdstedelijke tramnet gelijktijdig in gebruik genomen.

VeBOV bezoekt nog dit jaar het fonkelnieuwe knooppunt.

Op deze bladzijde vindt u alvast een teaser in drie foto's, gemaakt door William Boeckx in maart 2018.

Het nieuwe station, dat je kan vinden in het noordelijke deel van de hoofdstad, ligt aan de spoorlijn Luxembourg - Troisvierges ( - Liège). Alle reizigerstreinen hebben hier een voorziene stop.

Deze kabelbaan van Pfaffenthal-Kirchberg werkt volledig automatisch, wordt beheerd door de CFL en bestaat uit twee parallelle lijnen die het hoogteverschil van 38 meter tussen het dal- en het bergstation in 63 seconden overbruggen!

De halte "Rout Bréck-Pafendall" van de nieuwe tramlijn heeft haar voorlopige eindpunt voor het bergstation.

Het voorlopige traject van de tramlijn verbindt "Rout Bréck-Pafendall" (gelegen aan de Pont Rouge en de kabelbaan) met "Luxexpo". Het traject is thans 4,6km lang en telt 8 haltes. Een enkele rit duurt 11 minuten.

De lijn moet tegen 2021 volledig klaar zijn en zal dan 16,42km lang zijn met 24 haltes. Operator Luxtram bestelde bij CAF 32 trams van het type Urbos 3. Hiervan werden intussen 9 stuks geleverd (101-109) die momenteel alle worden ingezet.



Foto bovenaan:

Deze foto toont ons het station Pfaffenthal-Kirchberg met een trein, bestaande uit Z2-motorstellen 2002 en 2022, die zo dadelijk de installatie zal verlaten. Boven de trein kan je het dalstation van de kabelbaan waarnemen.

Foto midden:

Twee kabelwagens nabij het bergstation. De linkse wagen daalt af in de richting van het dalstation.

Foto onderaan:

Trams 101 en 109 aan de halte "Rout Bréck-Pafendall": de 101 (links) is net toegekomen en zal dadelijk een frontwisseling doen terwijl de 109 (rechts) naar "Luxexpo" rijdt.

Alle foto's op deze bladzijde: William Boeckx



## TRANVIA DE MURCIA, een modelvoorbeeld (deel 2)

### HALTE-INFRASTRUCTUUR

Alle haltes zijn uniform gebouwd volgens dezelfde plannen, wellicht een zeer kostenbesparend idee. Er zijn twee versies: één perron tussen de sporen of twee perrons in elke rijrichting. Beide versies zijn altijd 40m lang. Feit is dat alle haltes perfect, maar eenvoudig en overzichtelijk zijn uitgerust: een ticketautomaat per perron met duidelijke instructies (naar keuze in het Spaans, Engels of Frans) en betaling met cash of met bankkaart, vuilbakjes die tijdig geleegd worden, perfect onderhoud, elke halte staat onder camerabewaking, halte-aankondiging in de tram (zowel op display als mondeling) en tenslotte per perron een LED-display die de minuten aftelt tot de komst van de volgende tram.

### DE STELPLAATS

De stelplaats is gelegen ter hoogte van de halte La Ladera: een betonnen infrastructuur zonder franjes, met een keerlus rond het complex. Er zijn 10 sporen, waarvan 3 voor het onderhoud van de trams (overdekt), 3 overdekte sporen voor het stallen van de trams en de overige 4 sporen in openlucht. Overdag is er op de site geen enkel voertuig te zien: de meeste zijn in dienst en de reservetrans staan binnen, beschermd tegen de verzengende hitte.

### HET ROLLEND MATERIEEL

Het rollend materieel bestaat uit een uniforme vloot van 11 gelede trams. Ze zijn van het type Citadis 302 met 5 rijtuigkasten (lengte 32,3m - breedte 2,40m) en gebouwd door ALSTOM. De draaistellen bevinden zich onder de eerste, derde en vijfde rijtuigkast. Hoewel eerst bedoeld voor Madrid, werden ze aan Murcia geleverd: 151-152 (2009) ex-Madrid en 156-164 (2010-2011) oorspronkelijk bestemd voor Madrid.

Deze tweerichtingstrams hebben een opvallende en geslaagde gifgroene livree. Hetzelfde groen vindt men terug aan de haltes, in het logo en op de netkaarten. Enig minpunt: hier heeft intussen ook de totaalreclame met geperforeerde klevers over de ramen zijn intrede gedaan; ook in Spanje is het écht niet leuk om de omgeving in bolletjes te zien!

*Foto bovenaan en midden:*

*Nog twee foto's genomen op 8 november 2016, op het "studentenlijntje". De bovenste foto toont deze lijn op enkelspoor nabij de halte El Porton.*

*Op de middelste foto nadert de tram met rijtuignummer 163 hier de terminus UCAM, gelegen aan de kerk en het klooster van Los Jeronimos. Er zijn twee kopsporen.*

*Foto onderaan: beeld van een halte.*



Aan boord is er WIFI voorzien, alsook formulieren om een klacht of suggestie over te maken. Puik!

### DE FREQUENCIES

	Lijn L1	Lijn L
Weekdagen tot	10'	20'
Weekdagen na	15'	30'
Zaterdag tot 20u.	15'	30'
Zaterdag na 20u.	20'	30'
Zondagen tot 19u.	15'	30'
Zondagen na 19u.	20'	30'

In augustus geldt een aparte dienstregeling: het is dan zo heet in de stad dat men ofwel binnen blijft, ofwel vlucht naar de kust. De frequentie ligt dan grosso modo 5' lager dan in bovenstaande tabel.

### DE TARIEVEN

Er zijn geen vervoersbewijzen te krijgen bij de trambestuurder. Aan elke halte staat immers (minstens) een ticketautomaat. Bij de automaat kan je twee soorten tickets krijgen (situatie oktober 2017): een ticket "ZONA URBANA" aan €1,05 en een ticket "ZONA INTERURBANA" aan €1,40. Beide zijn geldig gedurende 60 minuten voor een enkele reis. Populairder is echter de kaart "BONO MURCIA" die voor beide kan gebruikt worden, en aan de ticketautomaten kan opgeladen worden voor een bedrag tussen de €5,00 en €30,00. Daarnaast bestaan een aantal abonnementsformules, onder meer voor studenten.

De BONO-kaarten dienen op de tram gescand te worden via een systeem gelijkwaardig aan MOBIB. Qua controle kan men stellen dat op ongeveer 1/5 van de trams twee controleurs aanwezig zijn. De pakkans op zwartrijden wordt zo wel érg groot! Maar deze controleurs gedragen zich eerder als ambassadeurs van de trammaatschappij, helpen mensen met kinderwagens of rolstoelen, leggen het ontwaardingsstelsel via scannen uit aan passagiers die vreemd



Foto bovenaan:

De herfst heeft zijn intrede gedaan op deze 8 november 2016. En de tram rijdt richting centrum op de enkelsporige grote lus op de heuvels van de universiteitscampus.

Foto midden:

Een blik op de bestuurderscabine.

Foto onderaan:

Een tram nadert de terminus Nueva Condomina, en moet daartoe eerst de speciaal voor de tram aangelegde brug over de ringweg rond Murcia oprijden. 22 januari 2016.



zijn aan Murcia of geven informatie aan passagiers die de stad of haltes niet kennen. Indien je toch wordt betrapt op zwartrijden, dan bedraagt de boete €50,00 bovenop de ticketprijs.

### DE TOEKOMST

Zoals hoger aangehaald, doet deze tramlijn het echte stadscentrum niet aan, laat staan het treinstation (waar binnenkort ook een HSL zal stoppen) dat gelegen is aan de andere kant van de rivier Rio Segura.

Daarom lag er in de beginjaren een tweede tramlijn op de tekentafel: deze zou aftakken van de bestaande tramlijn ter hoogte van de Plaza Circular om vervolgens via een boulevard dwars door het stadscentrum te rijden, vervolgens de rivier over te steken om tenslotte het spoorwegstation "Murcia del Carmen" op de andere oever te bereiken.

Maar toen sloeg de economische crisis toe in Spanje -meer dan elders in Europa- en had men plots andere katten te geselen dan een moeilijk in te planten tramlijn aan te leggen. Nu ook in Spanje de economie langzaam terug aantrekt, en Murcia een halte zal krijgen op een hogesnelheidstrein, zou deze tramlijn nuttiger kunnen blijken dan tevoren. Wie weet worden de plannen nog van onder het stof gehaald !

**SAMENGEVAT:** de sterke punten van de Tranvía de Murcia:

- Absolute voorrang aan verkeerslichten.
- Volledig in eigen bedding.
- Gestandaardiseerde haltes met ticketautomaten (die ook werken).
- Reizigersinformatie die de perfectie benadert.
- Perfect onderhouden rollend materieel en halte-infrastructuur.
- Hoge frequentie tot 's nachts.

Tekst en alle foto's in dit artikel:  
Stefan Justens



MURCIA. Calle de Floridablanca

*Foto bovenaan:*

*Dit is de brug over de autostrade Ruta del Sol in Murcia; twee trams van lijn 1 kruisen elkaar, de linkse gaat achter de brug de grote lus oprijden rond de universiteits-campus, de rechtse rijdt terug naar de stad.*

*Rechts in de achtergrond is nog het enkel-sporig pendellijntje te zien, dat (gezien vanuit de stad) een 100-tal meter daarvoor is afgetakt van de hoofdlijn.*

*Foto midden:*

*En ja, zoals in zovele steden, reed in Murcia ooit al eens eerder een tram!*

*Foto's onderaan:*

*Een afbeelding van de kaart "Bono Murcia" en één van een ticket "Zona Urbana"*



## Algemene Vergadering VeBOV 10/3/2018

De vergadering wordt gehouden in de Parochielokalen Sint-Michiel te Antwerpen. De vergadering neemt een aanvang om 10 uur. Na het middagbuffet wordt een voordracht gegeven door Chris Westerduin uit Den Haag. Er zijn 22 aanwezige leden, 2 verontschuldigen en er worden 3 geldige volmachten ingediend.

### 1. Goedkeuring verslag Algemene Vergadering

De voorzitter opent de vergadering met een minuut stilte voor de zes overleden leden en de overleden verwanten. Het verslag van de Algemene Vergadering van 25/2/2017 wordt zonder opmerkingen goedgekeurd.

### 2. Activiteitenverslag 2017

In 2017 werden tien maandelijks bijeenkomsten gehouden. Er werden twee uitstappen georganiseerd:

- 25/2/2017 (na de Algemene Vergadering): bezoek aan het infocentrum Noorderlijn en wandeling door de op dat moment nog niet in gebruik zijnde premetrokoker tussen de Franklin Rooseveltplaats en de uitgang Frankrijklei (Antwerpen)
- 17/6/2017: bezoek aan het openluchtmuseum te Arnhem.

### 3. Verslag van de secretaris

Jan Vandecandelaere draagt het verslag voor. Het aantal in België woonachtige leden is sinds 2008 gedaald van 226 naar 179 en het aantal in het buitenland woonachtige leden van 14 naar 9. Er zijn 9 bedrijven en 3 verenigingen lid van VeBOV, een aantal dat constant blijft. Er is dus nood aan nieuwe leden.

### 4. Kasverslag 2017

Ronny Van Hée geeft een overzicht van de inkomsten en uitgaven voor 2017. De inkomsten bedroegen € 6.977,30. Daar staat een totaal aan uitgaven tegenover van € 8.047,43, wat een malus oplevert van € 1.070,30. Dit werd gedekt vanuit de spaarrekening.

De belangrijkste inkomstenbron zijn de lidgelden (€ 3.545,00 voor 2017 en € 689,50 voor 2018, maar reeds betaald in 2017). Dit volstaat niet voor de werkingskosten (€ 1.099,82) en de kosten voor het tijdschrift en de verzending (€ 3.566,55). Zeker de laatste twee posten (papier, drukkosten en verzending) stijgen voortdurend. Daar komt nog bij dat de factuur voor de accountant (€ 375,10) eerst begin 2018 binnenkwam.

De belangrijkste verliespost was de Algemene Vergadering met € 1.519,00 aan uitgaven tegenover slechts € 640,00 aan bijdragen van de leden. Buiten de relatief lage opkomst – minder dan een vijfde van de leden was aanwezig – kampten we met het probleem dat we geen goedkopere zaal in het Antwerpse konden vinden.

De kosten voor de uitstappen (€ 1.357,06) werden gelukkig ruimschoots gedekt door de inkomsten (€ 1.800,00), hoewel dat, voor Arnhem, mee te danken is aan het gratis rijden van de buschauffeur.

### 5. Opmerkingen van de Kascommissie

Luc Couscheir en Theo Van Riet maken de volgende opmerkingen:

De resultatenrekening wordt goedgekeurd nadat het nodige gevolg werd gegeven aan de eerdere opmerkingen. Luc en Theo danken de voorzitter en de penningmeester om daarmee rekening te houden.

Het totale vermogen van VeBOV is de laatste jaren sterk gedaald: in 2016 met de activiteiten rond 40 jaar VeBOV en in 2017, zoals gezegd in het kasverslag. Deze toestand mag niet aanslepen.

Er wordt gevraagd dat we er bij de accountant zouden op aandringen om de factuur in het boekjaar zelf te sturen en bij andere verenigingen om de rekeningen in hetzelfde jaar te betalen, teneinde een zuiver beeld te krijgen.

De kascommissie vindt geen betalingen terug van sponsoring door andere bedrijven of verenigingen. Dat komt omdat enkel MOBOV betaalt voor vier extra bladzijden en er verder geen reclame is.

### 6. Stand van zaken VeBOV-REVUE en toekomst van de vereniging

Eddy Goens neemt na vier jaar ontslag uit zijn functie en zal na het nummer van maart niet meer instaan voor de lay-out, de website en de facebookpagina. Hij is wel bereid om de opvolger(s) uitleg te verschaffen en twee nummers te begeleiden.

Freddy Geens stopt eveneens met het schrijven van de vier bladzijden voor MOBOV.

**Het voltallige bestuur roept nogmaals op om nieuwe kandidaten want met de huidige ploeg lukt het niet meer om alles draaiende te houden.** Het zijn allemaal werkende mensen die geen extra tijd meer hebben. Bij gebrek aan kandidaten zal moeten afgebouwd worden.

Er wordt ook opgemerkt dat er voor een ledenvereniging slechts zeer weinig mensen aanwezig zijn op de algemene vergadering of de maandelijkse bijeenkomsten, o.a. omdat sommigen enkel komen naar thema's die hen interesseren, maar niets meer. Het bestuur zal verder nadenken over de toekomst van de vereniging. Volgende voorstellen worden geopperd:

- evolueren naar een vriendenkring: in plaats van een tijdschrift zouden we ons beperken tot een nieuwsbrief die enkel online zou worden verstuurd en in plaats van grote uitstappen met een gehuurde autobus zouden we uitstappen maken met het openbaar vervoer;
- de uitstappen/ritten die we organiseren openstellen voor buitenstaanders;
- een partnerschap aangaan met o.a. Tram2000 voor tram- en autobusnieuws.

## 7. Kwijting van de bestuurders

De vergadering verleent kwijting aan de bestuurders voor hun werk van de afgelopen twee jaar.

## 8. Verkiezing nieuw bestuur en nieuwe kascommissie

Statutair moet het huidige bestuur ontslag nemen. Eddy Goens en William Boeckx nemen geen nieuw mandaat meer op. De vijf andere bestuursleden, Eddy Cassiers, Ronny Van Hée, Jan Vandecandelaere, Kevin Van der Schouw en Stefaan Pittomvils, worden opnieuw verkozen.

De nieuwe kascommissie bestaat uit Theo Van Riet en Luc Couscheir en Noël Suys als reservelid.

## 9. Voorziene activiteiten

De vergadering gaat akkoord met de volgende activiteiten voor 2018:

- een uitstap naar de RTM (Rijdend Tram Museum) te Port Zélande (met vertrek vanuit Gent-Dampoort): datum nog te bepalen;
- een uitstap naar Luxemburg: nieuwe tramlijn, funiculaire en bezoek aan het openbaar vervoermuseum: datum eveneens nog te bepalen;
- mini-uitstapjes in kleine groep voor wie wil deelnemen (te verwittigen via e-mail).

De maandelijkse vergaderingen blijven behouden, al moet ook daarover worden nagedacht.

## 10. Begroting 2018

Ronny Van Hée stelt de begroting voor 2018 voor met een totaal aan uitgaven van € 10.363, waarvan € 1.385 aan werkingskosten, € 4.000 voor het tijdschrift (moet althans in 2018 in de huidige vorm worden verder gezet) en € 4.778 voor de uitstappen.

Langs de inkomstenkant rekenen we op € 4.234 aan lidgelden, € 500 voor de Algemene Vergadering, € 180 voor de verkoop van VeBOV-REVUE en € 5.326 voor de uitstappen, dit laatste in de veronderstelling dat de bus telkens vol zit.

Dit komt neer op een malus van € 123.

Daaruit blijkt dat **de lidgelden niet meer volstaan om de kosten te dekken** voor het secretariaat, het drukwerk en de accountant.

Om het deficit te vermijden of althans zo goed mogelijk binnen de perken te houden, wordt beslist om:

- de lidgelden vanaf 2019 te verhogen naar € 29 (€ 33 voor leden in het buitenland) als VeBOV-REVUE blijft bestaan. Indien het tijdschrift zou wegvallen, blijven de huidige tarieven behouden;
- de uitstappen niet te laten doorgaan indien er onvoldoende deelnemers zijn om de kosten te dekken.

De vergadering eindigt om 17 uur.

Ronny Van Hée, verslaggever.

## MoboVaria

### “Het koninkrijk van de spoorwegen”

De prachtige hoofdstad van Tsjechië bezoek je natuurlijk voor de historische binnenstad met het stadhuis en zijn astronomische klok, de Karelsbrug, de rit met een Tatrtram van bijvoorbeeld lijn 22 de berg op naar de grootste burcht ter wereld, het trammuseum, de gezellige sfeer, enzovoort.

Maar een modelspoorbouwer mag niet vergeten om ook aan de straat Stroupežnického 3181/23 in Praha 5 het Království železnic, het ‘Koninkrijk van de Spoorwegen’, te bezoeken. Op een oppervlak van ruim 3000 vierkante meter wordt sinds 2009 aan een model op schaalgrootte 1:87<sup>e</sup> van een aantal landschappen, steden en monumenten van de Tsjechische republiek gebouwd.

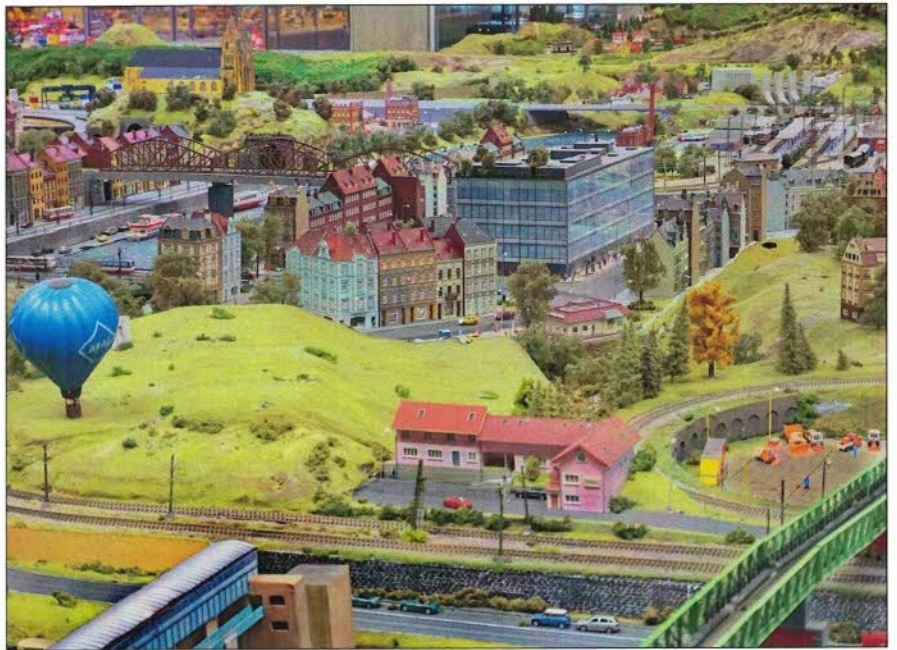
Naast de regio Praag, vind je er ook de landstrecken Plzen (ja, waar de benaming van het pilsbier vandaan komt), Karlovy Vary, Usti nad Labem, Liberec, Hradec Kralove, Pardubice, Midden-Bohemen en Zuid-Bohemen terug.

Einde 2014 werd de bouw van het koninkrijk grotendeels beëindigd (maar wanneer is een treintafel ooit ‘af’?).

Uiteraard verbinden spoorlijnen de verscheidene taferelen. Zoals zo vaak bij die reuze treintafels is het aantal rijdende treinen zeer beperkt en zijn de treinen meestal erg kort. Dit is een fenomeen waar ook op tentoonstellingen modelbanen aan lijden. Er staan wel veel treinen verdekt opgesteld, maar op de baan is nauwelijks treinverkeer waar te nemen.

Ook op de verscheidene tramlijnen was nauwelijks een Tatrtrammodel in dienst en het Faller Car System was tijdens mijn bezoek helemaal buiten dienst.

Zeer mooi werd de omschakeling van daglicht naar een nachtelijke sfeer uitgevoerd. En de diverse taferelen blazen het geheel leven in en houden de aandacht van de bezoeker gaande.







Daarnaast staan er een 150 toonkasten met modellen van Tsjechisch en Slovaaks rollend materieel (voornamelijk modellen van Piko), is er een papieren model en een urbanistisch interactief model op schaal 1:1000e van Praag te bewonderen en kan je er wattman of buschauffeur (na)spelen in twee rijssimulators.

Voor de kinderen staan er speelhoeken van Lego, Thomas, Chuggington, Tomica en K'NEX opgesteld. Het geheel is dan nog eens onderverdeeld over twee verdiepingen. En het bord met de Tatratramp types is zeker interessant.

Het 'Koninkrijk der Spoorwegen' vind je vlakbij het metrostation Andel en de haltes van negen (!) tramlijnen. Want inderdaad mag Praag zich met recht en reden een Tramstad noemen.

Neem voor meer informatie eens een kijkje op [www.kralovstvi-zeleznice.cz](http://www.kralovstvi-zeleznice.cz) en vergeet bij je volgende bezoek aan Praag niet een rondrit te maken met de prachtige historische trams. Ze bollen van 30 maart tot 18 november op de speciale lijn 41.

Meer info op [www.dpp.cz/de/unterhaltung-und-freizeit/](http://www.dpp.cz/de/unterhaltung-und-freizeit/)

## Verbetering op VR 2017/4

In de vorige VeBOV-Revue stond op bladzijde 17 te lezen dat de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij de eerste voorloper was van de Rotterdamse Elektrische Tram.

Tramkenner Stefan Cornelis wees erop dat dit niet juist is. De RTM was zeker geen voorloper van de RET maar een autonoom bedrijf dat opereerde vanuit de Rozestraat in Rotterdam-Zuid en stoom- en dieseltrams exploiteerde naar de eilanden zoals Oostvoorne en Hellevoetsluis.

Beide maatschappijen hebben gewoon naast elkaar bestaan. Ook de gebruikte spoorbreedte was verschillend, namelijk 1067 mm bij de RTM en normaalspoor (1435 mm) bij de RET. Bij de RTM hebben zelfs een aantal NMVB standaardbijwagens dienstgedaan. En Leiden zou eerder het terrein geweest zijn van de NZH met zijn Blauwe tram.

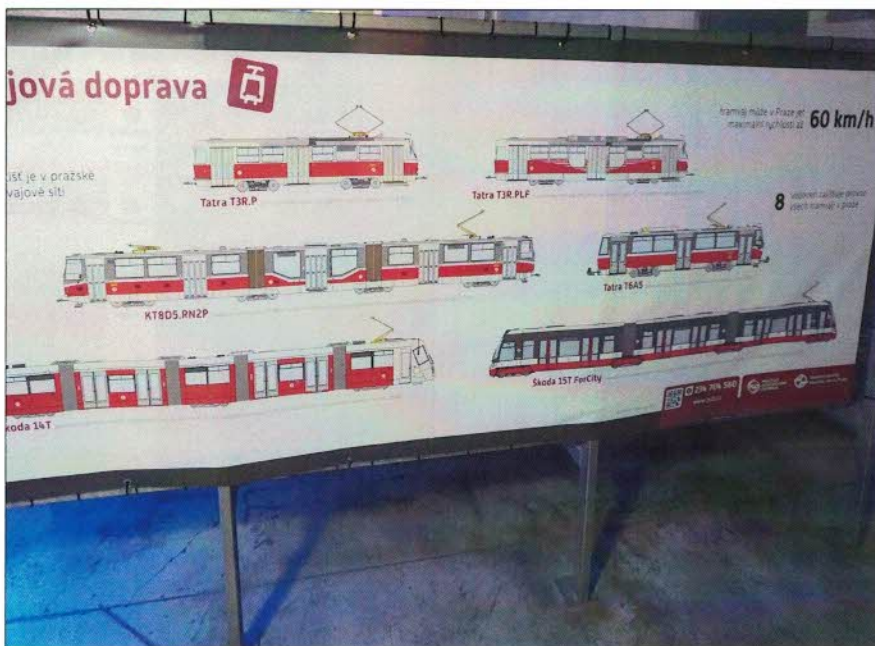


Foto onderaan: NMBS-sfeer.

Foto genomen door Eddy Cassiers op Eurospoor 2017.

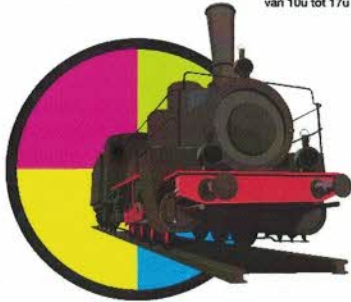


# MOBEXPO

## Modeltrein Expo

21-22 april 2018

't Bau-huis Slachthuisstraat 60 Sint-Niklaas  
van 10u tot 17u



[www.mobexpo.be](http://www.mobexpo.be)

modelbanen & diorama's  
verkoop van treinen,  
gereedschappen, materialen  
nieuw en 2de hands

-  3 zalen - 3000m<sup>2</sup>
-  500 lm verkoop, nieuw & 2e hands
-  gereedschappen & materialen
-  20 tal banen (verschillende primeurs)
-  interclub banenwedstrijd
-  verschillende schalen
-  legotreinbaan
-  workshops
-  clubstand met demo's

inkooprij: €8 (inclusief 1 GRATIS consumptie)  
kinderen <1,55m: GRATIS

## Mobov neemt deel aan de interclubwedstrijd tijdens de MOBEXPO.

Op zaterdag 21 en zondag 22 april 2018 organiseert de modelspoorwegclub Het Spoor de MobExpo (Modeltrein Expo) in 't Bau-huis in Sint-Niklaas (Slachthuisstraat 60, 9100 Sint-Niklaas). 't Bau-huis is zonder problemen bereikbaar met alle vervoersmiddelen.

In de drie expozaal zullen vijftientig modelbanen en diorama's in verschillende schalen te zien zijn. Tal van handelaars zullen er eveneens hun waren uitstallen.

De toegangsprijs bedraagt €8,00 (inbegrepen een drank t.w.v. € 2,00). Voor kinderen kleiner dan 1,55 meter is de toegang gratis. Meer info vind je op [www.mobexpo.be](http://www.mobexpo.be).

Er wordt ook een interclubwedstrijd georganiseerd waar clubs een in een reiskoffer gemaakt diorama mogen tentoonstellen. Het publiek zal door middel van een stemming prijzen kunnen toekennen aan de best uitgewerkte 'reiskoffers'. Mobov neemt deel aan deze interclubwedstrijd. Walter Cornelis legt momenteel de laatste hand aan een modelbaan in een oude reiskoffer, en dit in schaal N. De reiskofferbaan wordt in primeur getoond tijdens de expo, zodat je in deze MovoVaria een foto vindt van de strijkplankbaan waarmee werd deelgenomen aan MOBEXPO 2016.



25  
jaar  
tot uw  
dienst

# Ferivan

## Modelbouw

Productie Tram & Bus,  
Verkoop & Advies



Bekijk het actuele aanbod op onze website

[www.ferivan.be](http://www.ferivan.be)  
Postbus 55, B-2170 Merksem  
[info@ferivan.be](mailto:info@ferivan.be)

