

VeBOV-REVUE

kwartaalblad voor spoor-, tram- en bus hobbyisten

met actualiteiten, geschiedenis, techniek en verenigingsnieuws



Vijfde jaargang Nr. 2018-2

April - Mei - Juni



ISSN 0773 - 0713

Digitale uitgave

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
Redactiemedewerkers Eddy Cassiers, Luc Couscheir, Garrit Joos
Vormgeving Eddy Cassiers
Verzending Jan Vandecandelaere

Overname is toegestaan mits bronvermelding.

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

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

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

Voor de toevallige lezer van VeBOV-Revue of deelnemer aan één van onze uitstappen: indien u belangstelling betoont voor VeBOV, 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
“Dampfspektakel 2018”	2
Verenigingsnieuws	3
De Lijn Antwerpen: nieuws in woord en beeld	4
De Metro van Charleroi: werken — een stand van zaken (deel 2)	5
Spoornieuws	6
Tramland Kroatië. Deel 1: Osijek	7

Werkten mee aan dit nummer:

William Boeckx
 Eddy Cassiers
 Luc Couscheir
 Noël Suys
 Maxime Vete

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

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

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

Op het “Dampfspektakel 2018”, dat van 28 april tot en met 1 mei werd georganiseerd in de Duitse regio Eifel-Mosel-Saar, met Trier als draaischijf, reden gedurende deze vier dagen op meerdere trajecten speciale treinen getrokken door historische stoom-, diesel- en zelfs elektrische locomotieven. Een blik terug in de tijd...

Foto voorpagina: In een hoekje van het station Wittlich (ten zuidoosten van Trier) staat DB 212 372-7 (KHD, 1965) opgesteld als depannageloc voor ingeval een van de stomers technische problemen zou krijgen.

Foto achterpagina bovenaan: Eveneens in Wittlich Hbf is DR 52 1360-8 (fabrikant onbekend, 1942) zonet aangekomen. De optiek van de trein was daarbij belangrijker dan de historische correctheid van de samenstelling.

Foto achterpagina onderaan: Met veel rook en staccato (net echt!) verlaat DB 01 1075 (BMAG, 1940) het station van Trier in de richting van Saarbrücken. Let op het postrijtuig net achter de locomotief!

Foto hiernaast op pagina 3: Een echte klassieker onder de Duitse stoomlocomotieven is het type 01. Hier staat DB 01 202 (Henschel, 1937) met een authentieke “Eilzug” uit de jaren zestig (samengesteld uit zes drie-assige wagens “3yg” en een “Gs²⁴⁵” voor de colli) in het station van Bitburg-Erdorf in de Eifel.

Alle foto's werden genomen door Eddy Cassiers op 1 mei 2018.



VERENIGINGSNIEUWS

VeBOV-REVUE Nieuwe Visie

Uw ledenmagazine verschijnt voor het eerst ook in een andere vorm en in een afgeslankte versie dan gewoonlijk. Voortaan kunt u als lid kiezen voor een verzending via e-mail, waarbij u VeBOV-REVUE als pdf-document ontvangt, of u kiest voor een klassieke verzending via de post en in dat geval wordt het tijdschrift op papier afgedrukt.

Dat magazines, kranten en zelfs boeken tegenwoordig meer en meer nog slechts in een digitaal formaat aangeboden worden is voornamelijk een teken des tijds.

Dat thans ook VeBOV-REVUE op die verschijningsvorm is moeten overstappen hebben we u al uitvoerig uit de doeken gedaan in het "Verenigingsnieuws" in het vorige nummer. De beperkte omvang van slechts 8 bladzijden kunt u tweeledig opvatten: enerzijds bespaart ons dit veel kosten bij de papieren verzending (*maximumgewicht bij minimumtarief!*) maar de voornaamste reden voor deze keuze is het onomstotelijke feit dat de uiteindelijke makers van uw tijdschrift nog slechts met z'n tweeën zijn!

Wij willen op deze plaats meteen de occasionele medewerkers bedanken voor het werk dat zij al leverden met bijvoorbeeld het bezorgen van foto's of het meermaals nalezen van de teksten. Zonder hen zou de samenstelling van VeBOV-REVUE nog zwaarder wegen.

Het gewone driemaandelijke ritme van publicatie blijft zonder meer behouden maar in de mate van het mogelijke kan er een extra uitgave van VeBOV-REVUE verschijnen. Zo speelt er reeds de wens voor bepaalde themanummers... maar dit is thans niet meer dan een denkpiste!

Zomeruitstap naar de RTM

De inschrijvingen voor onze uitstap op zaterdag 14 juli 2018 zijn weliswaar afgesloten maar voor wie toch nog zou besluiten om mee te gaan, kan een berichtje laten aan het secretariaat of alsnog het inschrijvingsformuliertje opsturen. In voorkomend geval leggen we een wachtlijst aan.

Uitstap naar Luxemburg

Onze uitstap naar het Groothertogdom Luxemburg, die wij oorspronkelijk gepland hadden voor zaterdag 27 oktober 2018, willen wij om begrijpelijke redenen verplaatsen naar **zaterdag 20 oktober 2018!**

Immers, een week later vertrekken onze hobbycollega's van het MSVB op jaarlijkse herfstvakantie en we willen ook hen uiteraard de kans geven om met ons mee te gaan.

Alle leden ontvangen nog tijdig een persoonlijke brief met de inschrijvingsmodaliteiten.

Maandelijke bijeenkomsten

Onze maandelijke bijeenkomsten vinden nog steeds plaats in de Parochielokalen Sint-Michiël, 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 nog op de volgende data: 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).**

In juli en augustus zijn er geen bijeenkomsten.

De thema's voor de eerstvolgende vrijdagavonden zien er als volgt uit:

28 september 2018: Een spoorweg-historisch overzicht van de Chemin de Fer de Vincennes, waarvan een gedeelte is opgegaan in het TER-net van Paris, wordt gebracht door Louis Bervoets.

14 december 2018: Een actuele rondrit over de tramnetten van Zagreb en Osijek in Kroatië kan William Boeckx ons op deze avond voorschotelen.

Zoals u uit de kalender kunt afleiden zijn wij nog op zoek naar kandidaten voor het geven van een presentatie op **26 oktober en 23 november**. Een seintje aan het bestuur volstaat!



De Lijn Antwerpen: nieuws in woord en beeld

Het tramnet van Antwerpen blijft interessant zowel qua infrastructuurwerken als qua inzet van rollend materieel.

De nieuwe tramlijn 70 van P+R Havana naar het Eilandje komt binnenkort in dienst.

De heraanleg van de Guldenvliesstraat, met het tijdelijke enkelspoor voor lijn 9, verloopt vlot.

Op de Herentalsebaan is de eerste fase van de spoorvernieuwing zo goed als afgewerkt en concentreren de werken zich momenteel in het smalle gedeelte van deze steenweg. Tijdens toekomstige evenementen zal hier door middel van overgangswissels over één spoor kunnen gereden worden.

Nog in deze zomer zou de Kioskplaats in Hoboken heraangelegd worden met een gewijzigde spoorligging en verplaatsing van de huidige haltes. De keerdriehoek in de d'Urselstraat zal verdwijnen.

Terwijl de laatste geleverde Flexity 7362 al een tijdje in dienst is, beginnen een aantal Hermelijnen aan hun zomerverlof aan zee.

Foto bovenaan:

Op 25 mei 2018 werd op het traject van de nieuwe lijn 70 een eerste proefrit gereden met PCC 7117. Een tweede proefrit met Hermelijen 7201 en Albatros 7349 vond plaats op 15 juni. De opening van lijn 70 was aanvankelijk voorzien op 27 juni maar deze datum werd voorlopig verplaatst naar 4 augustus. Een reden voor het uitstel is ons niet bekend. Maxime Vete was bij de proefrit op 25 mei aanwezig en zag de 7117 passeren op de brug over het Albertkanaal van de Noorderlaan in de richting van Luchtbal.

Foto midden:

De Raad van Bestuur van De Lijn heeft de aanpassing van meerdere Hermelijentrans om gekoppeld te kunnen rijden bevestigd. Over het aantal wordt nog gedebatteerd. Met ingang van de vakantiedienstregeling eindigde voorlopig ook de inzet van XXL 7270+7284. Op dinsdag 26 juni 2018 nadert deze combinatie de eindhalte P+R Melsele. Foto: Eddy Cassiers.

Foto onderaan:

Vermoedelijk nog in dit najaar zal tramlijn 12 nog slechts gaan rijden tussen het Centraal Station en Schijnpoort. Hier zullen overloopwissels de inzet van tweerichtingstrams uit Gent nodig maken. Ondertussen zijn de 6202, 6205, 6207, 6214 en 6217 al in Antwerpen. De scholing van de chauffeurs is volop gestart. Op de foto van Maxime Vete zien we de 6202 op zo'n rijkschoolrit, hier in de Rugeveldlaan op 19 juni 2018.





De Metro van Charleroi: werken – een stand van zaken (deel 2).

Een eerste reportage over deze werken kon u lezen in VeBOV-Revue 2017-4.

Ruim een half jaar later, op 3 april 2018, was VeBOV-fotograaf William Boeckx opnieuw ter plekke voor een tweede fotoverslag van deze werf.

De lijnen M1 en M2 van de Metro van Charleroi zijn nog steeds beperkt tot de halte Pétria te Fontaine-l'Évêque. Hierdoor is er nog altijd geen commercieel tramverkeer mogelijk tussen de haltes Pétria en Anderlues Monument.

Voor meer informatie over deze werf verwijzen we graag naar de Facebook-pagina van de "Association Patrimoine Vicinale a.s.b.l." Deze vereniging publiceert op regelmatige basis actuele plaatjes van de werken.



Foto bovenaan:

In de Rue Paul Janson is de werf in twee fases opgesplitst. Het gedeelte tussen het kruispunt met de Chaussée de Charleroi (N90) enerzijds en het kruispunt met de Rue du Château/Rue de la Gendarmerie anderzijds, is quasi afgewerkt. Enkel de eindafwerking diende in april nog te gebeuren. Ondertussen werd de toplaag van het asfalt aangebracht. De licht verhoogde trambedding kreeg daarbij een rood kleurtje.

Foto midden:

Thans is men volop bezig aan fase 2 in de Rue Paul Janson. In het gedeelte tussen het kruispunt met de Rue du Château/Rue de la Gendarmerie enerzijds en het kruispunt met de Rue Saint-Jean (nabij het voormalige stationsgebouw) naderen de werken de eindfase. De toplagen van het asfalt van de rijweg en de trambedding moeten nog aangebracht worden.

De foto werd gemaakt ter hoogte van de nieuwe halte voor het lokale OCMW. De graafwerken voor het plaatsen van de nieuwe rails waren volop bezig.

Foto onderaan:

De onderste foto toont het wisselcomplex ter hoogte van de stelplaats Anderlues. Dit deel van de werf omvat de Rue de la Station tussen het kruispunt met de Rue Saint-Jean en de stelplaats.

De oude sporen werden verwijderd en er werden nieuwe bovenleidingspalen gezet. Voor de stelplaats komt er een eilandperron. Van deze plaats tot aan de uitrit van het lokale Colruyt-filiaal komt er dubbelspoor.



Spoornieuws

Exploitatie

Eurostar

De procedure voor het doorlopen van de vereiste veiligheids- en grensformaliteiten voor de nieuwe Eurostarverbinding Amsterdam-London via Brussel-Zuid geschiedt nog steeds ongewijzigd; met een uur tijdverlies tot gevolg. Men hoopt op een normalisering tegen het einde van 2019.

Thalys

Met ingang van de nieuwe dienstregeling in december 2018 zou de Thalys-verbinding Amsterdam-Brussel-Lille worden vervangen door een trein met Roissy-Charles-De-Gaulle (Luchthaven) en Marne-La-Vallée (Disneyland) als eindbestemming. De huidige Thalys Brussel-Lille heeft slechts een bezettingsgraad van 25% en is daardoor zeer verlieslatend.

Benelux/IC Nederland

Sinds 9 april 2018 rijdt eindelijk de “nieuwe Benelux” of de “IC Nederland” van Brussel naar Amsterdam. De vernieuwde Benelux-trein rijdt niet meer via Essen (lijn 12), Roosendaal en de oude lijn naar Amsterdam maar vanaf Antwerpen over de HSL 4 via Noorderkempem en Breda. In Nederland gaat de reis over de HSL-Zuid naar Rotterdam, Schiphol en Amsterdam. Er wordt niet meer gestopt in Dordrecht.

Dagelijks zijn er zestien heen- en terugritten waarvan er vier beperkt zijn naar en van Den Haag HS.

Tussen Brussel-Zuid en Amsterdam bedraagt de reistijd nu 2u52 tegenover 3u21 voorheen, een winst van 29’.

De NMBS gaf een aparte dienstregelingsbrochure uit voor deze verbinding.

De treinen zelf bestaan uit sandwichcombinaties van ICR-rijtuigen tussen twee Traxx-locomotieven; maar in tegenstelling tot wat we eerder vermeldden, rijden er nu ook combinaties met zowel een NS-loc en een NMBS-loc aan dezelfde trein.

Nederlands Limburg, Duitsland en Liège

Sinds enkele jaren is het internationaal reizigersverkeer in de EU vrij. Vanaf de nieuwe dienstregeling in december 2018 zou DB-dochter Arriva reizigerstreinen willen rijden van Aachen naar Liège-Palais via Herzogenrath, Heerlen, Valkenburg, Maastricht en Liège-Guillemins. De dienst zou de naam LIMAX krijgen, wat staat voor **Liège – Maastricht –Aachen (e)X**pres. Hiervoor wil Arriva driespanningsstellen type Flirt 3 inzetten waarvan er al acht in aflevering zijn. Het eerste stel van de reeks doorloopt momenteel proefritten in Duitsland. De tarieven zijn nog niet bekend.

Overigens verzorgt Arriva ook lokaal busverkeer in Nederlands Limburg en rijdt het de stoptreinen in de driehoek Maastricht, Sittard en Heerlen met elektrische motorstellen. In afwachting van de voltooiing van de elektrificatie tussen Roermond, Venlo en Nijmegen zet Arriva hier nog dieselmotorstellen in. Op het grensbaanvak van Herzogenrath en Heerlen rijden thans nog de tweedelige Talent-dieselmotorstellen van de Euregio-bahn.

Flixbus

Na het internationale busvervoer stort de Duitse firma zich nu ook op de Belgische binnenlandse markt (minimum traject minstens 30 km). Flixbus wil zich binnenkort concentreren op vijf busdiensten in concurrentie met de nationale treinen van de NMBS: Antwerpen-Centraal – Brussel-Noord; Antwerpen-Centraal – Brugge; Hasselt – Gent; Brussel – Oostende en Liège – Brussel-Noord.

Lijnen 12 en 52

Reizigers die in Roosendaal een overstap moeten maken zijn thans nog uitsluitend aangewezen op een L-trein naar dit station. Tussen Antwerpen-Centraal en Roosendaal stopt die tien keer en is zo 46 minuten onderweg. De Benelux deed hierover slechts 19 minuten en had een rechtstreekse verbinding met Brussel.

De introductie van de “IC Nederland” had ook invloed op de binnenlandse treindienst van de lijnen 12 en 52.

De bordeaux motorstellen van de reeks 800 (die sinds vele jaren een toelating voor Roosendaal bezitten) worden volop gemoderniseerd. Vanwege de strenge Europese regelgeving is een herkeuring verplicht telkens er (zelfs maar geringe) wijzigingen worden doorgevoerd. Bijgevolg zijn er minder en minder originele stellen om de volledige dienst van/naar Puurs te rijden. Om die reden werd de dienst Puurs-Roosendaal sinds 26 mei gesplitst met een overstap in Essen. Tussen Essen en Roosendaal (en v.v.) rijdt een pendeltrein bestaande uit een originele 800 en tussen Essen en Puurs (en v.v.) rijden haast uitsluitend Desiro’s reeks 08.0 en 08.5. Deze situatie zou naar verluidt nog tot einde augustus duren, tot de homologatie van de vernieuwde reeks 800 afgerond is.

Lijn 202

De bekende kruising tussen de spooraansluiting naar de vismijn en de Kusttramlijn in Zeebrugge werd dit jaar opgebroken.

Tarieven

Sneller betekent ook duurder. De biljetten voor de nieuwe “IC Nederland” zijn fors duurder geworden dan voordien. Voor de aankoop van een biljet op de dag zelf moet je rekenen op een extrakost van bijna 50%. Aankoop zo’n 7 dagen op voorhand is nog altijd 25% duurder. Antwerpen – Amsterdam kostte voorheen 25 €, nu 37,40 €. Hou er in België ook rekening mee dat er bij aankoop aan het loket nog een “maakloon” wordt bijgerekend. De aankoop kan ook elektronisch gebeuren, maar de Belgische automaten leveren tot nu toe geen biljetten af voor de “IC Nederland”. De Nederlandse automaten doen dat wel!

Rollend materieel

M7

Een eerste set M7-dubbeldekkers zou beschikbaar zijn voor proefritten.

Reeks 800 (AM75)

De ketting voor de modernisering draait op volle toeren. Een homologatieprocedure voor inzet naar Roosendaal is lopende.

Tramland Kroatië.

Deel 1: Osijek.

Kroatië is een voormalige Joegoslavische deelrepubliek die volop in economische en toeristische opmars is. De op één na grootste stad van het land, Osijek, bezit het oudste operationele tramnet van Kroatië. Enkel in de hoofdstad Zagreb rijden ook trams rond maar die vormen het onderwerp van deel 2 van dit artikel.

Op 27 juni 1883 kende het toenmalige stadsbestuur van Osijek een concessie voor een periode van 65 jaar toe aan een private onderneming voor de exploitatie van een paardentramlijn. Het eerste gedeelte van deze lijn werd op 10 september 1884 geopend tussen het hoofdplein van de bovenstad (thans de Trg. Ante Starčevića), door de stadsomwalling, naar het hoofdplein van de benedenstad (thans de Trg. Jana Josipa Jelačića). Al in 1898 droomde men van een elektrische tram maar die kwam er pas op 31 maart 1926 nadat in 1919 het trambedrijf in eigendom van de stad overgegaan was.

Het bedrijf GPP (Gradski Prijevoz Putnika of letterlijk vertaald: “stadsvervoer voor passagiers”) baat tegenwoordig twee tramlijnen en vijf buslijnen uit. Deze fotobijdrage toont enkel de twee tramlijnen 1 en 2.

Het huidige meterspoornet is 17 km lang en telt 38 haltes. De spanning is 600V= en er wordt gereden met door Pragoimex uit Praag gemoderniseerde Tatra T3YU en DUE-WAG GT6 (ex-Zagreb) trams.

Foto's en tekst: William Boeckx. Het tramnet van Osijek is tevens een van de onderwerpen van de VeBOV-projectieavond van 14 december 2018.



Foto bovenaan:

GT6 936 (ex-Zagreb) is als lijn 1 onderweg naar Zelono Polje en zal zo dadelijk de halte Svilajska bereiken.

Foto midden:

Op het belangrijkste plein van Osijek, de Trg. Ante Starčevića, komen de twee tramlijnen samen en is het mogelijk om over te stappen. De 609 wacht op vertrek terwijl de 603 de reizigers laat uitstappen.

Beide foto's: 9 mei 2018.

Foto onder:

In 2009 werd lijn 2 met zo'n 5 kilometer verlengd. Het stadsdeel Bikara kreeg toen een directe verbinding met het centrum. Wagen 716 geniet op 8 mei 2018 van het zonnetje.

