

VeBOV-REVUE

kwartaalblad voor spoor-, tram- en bus hobbyisten

met actualiteiten, geschiedenis, techniek en verenigingsnieuws



Vijfde jaargang Nr. 2018-4

Oktober - November - December



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 persoons- 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
“InnoTrans 2018”	2
Verenigingsnieuws	3
NMBS reeks 41: IC-trein Antwerpen - Hamont (deel 2)	4
Tramland Kroatië. Deel 2: Zagreb.	6

Leverden een artikel voor dit nummer:

William Boeckx
Eddy Cassiers
Alain Janmart
Stefaan Pittomvils

Volgende afsluitdatum voor redactionele bijdragen: **15 februari 2019**

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.

“InnoTrans 2018”. High-tech op het spoor! Zo luidde de slogan op vele reclameaffiches!

Op de tweejaarlijkse beurs voor spoorwegtechnologie in Berlin waren de publieksdagen tijdens het sluitingsweekend van 22 en 23 september wellicht de interessantste momenten voor de talloze niet-professionele trein- en tramliedhebbers. Op het buitenterrein stonden ruim 150 locomotieven, trams, rijtuigen, wagons en machines opgesteld, aangevuld met stands van o.m. de DBAG en verkopers van tweedehands modeltreinen en toebehoren. De rode draad doorheen de nieuwste ontwikkelingen was ook deze keer het milieu en het bewust omgaan met de bestaande energiebronnen. “Eco-transport” lazen we her en der en wat dit begrip verder nog mag inhouden!? In de praktijk zagen we een keur aan elektrische en hybride spoorvoertuigen met het oog op recycleerbaarheid na de gebruiksduur. Eddy Cassiers maakte een rondgang op zaterdag 22 september 2018.

Foto voorpagina: Ons covermodel is het nieuwste elektrische lagevloer-treinstel van Stadler voor de RBS, door de Zwitsers al “Mandarijntje” gedoopt. De maatschappij RBS of “Regionalverkehr Bern-Solothurn” bestelde in 2016 veertien van deze vierdelige stellen op meterspoor. Zij zullen vooreerst op de lijn S7 worden ingezet. Enkele technische gegevens: lengte 60m; spanning 1250V; 102 zit- en 380 staanplaatsen; maximale snelheid 100km/u. Uw redacteur zou deze motorstellen wel op onze kusttramlijn zien rijden...

Foto achterpagina bovenaan: De Siemens Smartron werd specifiek ontwikkeld voor het goedertransport in Duitsland. De Smartron is gebaseerd op beproefde componenten van de Vectron en maakt zoveel mogelijk gebruik van gestandaardiseerde onderdelen. De loc heeft een vermogen van 5600kW, is uitsluitend geschikt voor het Duitse stroomstelsel en enkel verkrijgbaar in de kleur “Capri-blue”.

Foto achterpagina onderaan: Voor Glasgow presenteerde Stadler Rail het eerste exemplaar van een reeks van 17 bestelde, automatische (dus zonder bestuurder) metrostellen. De treinen zijn over de volledige lengte gebaanbaar. Opmerkelijk zijn het lage vrijruimteprofiel en de spoorbreedte van 1,22m.



VERENIGINGSNIEUWS

?

Bij het schrijven van het voorwoord voor dit nummer was het zeer moeilijk om niet nogmaals in herhaling te vallen.

In de vorige inleidingen, na te lezen in de VeBOV-REVUE nummers 2 en 3 van dit jaar, werd de toestand van de vereniging geschetst. Het bestuur maakte zich ernstig zorgen over de toekomst van VeBOV. Thans stellen wij opnieuw vast dat de interactie tussen onze leden en de vereniging (of haar activiteiten) op hetzelfde niveau gebleven is.

Het vraagteken in de titel staat daarom symbool voor onze verontwaardiging over zo weinig reactie.

Met spijt hebben we reeds onze mooie uitstap naar Luxemburg moeten afgelasten en de opkomst op de voorbije maandelijkse bijeenkomsten bleef status quo. Nochtans stelden wij onze leden een uitstap met een gevarieerd programma in het vooruitzicht en hebben onze sprekers knappe voordrachten van deskundige commentaar voorzien.

Algemene Vergadering 2019

Het voortbestaan van de vereniging zal het centrale thema op deze Algemene Vergadering vormen.

Statutair wordt de Algemene Vergadering in het eerste kwartaal van het kalenderjaar gehouden. Over de datum en de plaats wordt nog onderhandeld. U zal tijdig een schriftelijke uitnodiging met alle gegevens ontvangen.

Tot zolang zal VeBOV nog op de vertrouwde wijze verder blijven werken; immers in het voorjaar van 2019 verschijnt nog het nummer 2019-1 van VeBOV-REVUE en houden we nog een bijeenkomst in januari en februari. De bijeenkomst voorzien voor vrijdag 22 maart maken we afhankelijk van de datum van de Algemene Vergadering.

Lidgelden 2019

Het einde van het jaar nadert en daarmee ook het einde van het lidmaatschap 2018 van VeBOV.

Wij willen onze leden opdragen om vooralsnog geen lidgeld voor 2019 te willen betalen dan slechts wanneer u hiertoe een oproep van het bestuur ontvangt.

Toezen van VeBOV-REVUE

Sinds deze jaargang hebben onze leden de mogelijkheid om VeBOV-REVUE ofwel in een pdf-versie per e-mail ofwel in een klassieke papieren versie te bekomen.

Reeds in het nummer 2 vroegen wij om uw keuze zo spoedig mogelijk kenbaar te maken.

Vooraf voor de mensen die de elektronische verzending verkozen vragen wij nogmaals met aandrang dat zij hun actuele e-mailadres aan het secretariaat willen doorgeven. Nog maar al te dikwijls krijgen wij onbestelbare mails terug. Ook uw mailbox regelmatig opruimen om plek te maken voor nieuwe bestanden kan dit probleem helpen oplossen. Hebt u gekozen voor een papieren versie, kijkt u dan vooral na of uw adresgegevens volledig en correct zijn (vermeld bijv. uw busnummer).

Maandelijks 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. De voordrachten beginnen om 19u30 stipt!

In 2018 verwachten wij u nog graag voor de laatste voorstelling van dit jaar op:

14 december 2018: William Boeckx reisde door Kroatië en bezocht er de tramsteden Osijek en Zagreb. Een fotoreportage kon u al vinden in VR 2018-2 en een tweede aflevering kunt u lezen in dit nummer.

Omwille van Kerstmis houden we onze bijeenkomst op de derde vrijdag van december!

Bijeenkomsten in 2019

In 2019 voorzien wij nog zeker een bijeenkomst op 25 januari, 22 februari en, onder voorbehoud, 22 maart! Dit is telkens de vierde vrijdag van de maand.

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:

25 januari 2019: Maxime Vete brengt verslag uit van zijn reis naar Frankrijk. In zijn voordracht zien we onder meer de trams van Lille en verschillende tram- en metrolijnen in Paris.

22 februari 2019: Erik Heylen neemt ons mee op het tweede deel van zijn rondreis door Duitsland met deze keer foto's uit Düsseldorf (met zijn U-Bahn).

Rechtzetting en aanvulling bij VR 2018-3

In ons coverartikel in het vorige nummer schreven we dat tramlijn 70 een lengte heeft van 2,1 kilometer.

Een opmerkelijke lezer verbetert dit en vult aan:

"De nieuwe tramlijn 70 heeft een gemiddelde lengte van exact 5 km en niet 2,1 km! Tijdens de wekdagen en op zaterdag rijden er vijf trams over het ganse traject, om de 10 minuten vanaf 07u15 tot 17u35. Op zondag zijn drie trams voldoende, met een frequentie van 15 minuten. De ritduur bedraagt gemiddeld 17 minuten. Het gebeurt soms dat de Londenbrug voor 10 tot 15 minuten open staat.

De volgende 13 PCC's zijn voorzien van de blauwe film (met zwarte letters) en vermelding "70 Eilandje—P+R luchtbal":

7001 (ZUB), 7002 (ZUB), 7017 (ZUB), 7022, 7045, 7052 (ZUB), 7054, 7055 (ZUB), 7056, 7059.

PCC 7056 werd uit reserve gehaald om terug dienst te doen op (voornamelijk) lijn 70.

PCC's 7097, 7102 en 7117 hebben ook een film van lijn 70, bezitten ZUB en zijn voorzien van een Scharfenbergkoppeling.

(ZUB is het automatische remsysteem om in de premetro te kunnen rijden)."

NMBS reeks 41:

IC-trein Antwerpen – Hamont

De elektrificatie van de trajecten Herentals-Mol-Hamont en Mol-Hasselt vormen de aanleiding van een driedelige fotoreportage.

Die elektrificatiewerken op de spoorlijn 15 naar Hamont en haar tak naar Leopoldsburg en Hasselt schieten inderdaad goed op. Op meerdere plekken langs de lijn werden al de bovenleidingmasten -momenteel nog zonder functie- geplaatst en getuigen zo van het vorderen van de werkzaamheden.

In de vorige bijdrage hebben we onze treinreis onderbroken in Geel. In dit deel zetten we onze rit naar Hamont verder vanuit het station van Mol. Een derde artikel zal de verbinding Hasselt – Mol belichten.

Op deze verbindingen doen nog steeds de dieselmotorstellen van de reeks 41 (met bouwjaren 2000-2002) hun dagelijkse werk.

Tekst en foto's: Stefaan Pittomvils.

Foto bovenaan:

Op 16 december 2016 worden de 4178 (uit Hamont) en de 4194 (uit Hasselt) gekoppeld in Mol. De treinen van Hamont-Hasselt gebruiken spoor 1; deze naar Hamont-Hasselt spoor 2. De ontkoppeling gebeurt altijd in Mol, behalve op zondag (twee-uurdienst op het baanvak Mol-Hasselt). Het moderne stationsgebouw (opengesteld op 1 maart 2007) bevindt zich achter de beide stellen. Op 23 augustus 2018 werd begonnen met de elektrificatie van het baanvak Mol-Hamont. Deze werken zullen duren tot eind 2020. Er is dus haast bij om foto's te nemen van dit traject zonder hinderlijke masten...

Foto midden:

De 4170 op 13 februari 2015 aan de dieseltankplaats te Mol. De stellen van Hasselt kunnen tanken in Antwerpen-Schijnpoort, Mol en Hasselt stelplaats.

Foto onderaan:

Op 25 mei 2018 stopt de IC-trein uit Hamont (motorstel 4139) in Lommel aan het enige perron. Het baanvak Mol-Hamont is immers enkelsporig. Het station uit de jaren zeventig (gerenoveerd vlak na de eeuwwisseling) werd gesloten op 1 juli 2015 en is thans in gebruik als horecazaak.





Foto bovenaan:

Op 25 mei 2018 stopt de IC-trein naar Antwerpen-Centraal (motorstel 4180) in Overpelt aan het perron. Het is maar te hopen dat deze stopplaats een facelift ondergaat in het kader van de elektrificatie...

Deze stopplaats heette oorspronkelijk Overpelt-Dorp, werd geopend in 1911, gesloten in 1922 en terug geopend in 1937 tot de opheffing van het reizigersverkeer in 1953. In 1978 werd de halte heropend onder de benaming Overpelt.



Foto midden:

Het station Neerpelt werd onlangs gemoderniseerd en telt 3 perronsporen, een stationsgebouw (uit 1883, uitgebreid in 1901) en 2 seinhuizen (type Saxby), geklasseerd sinds 1997 en thans buiten gebruik. Op 6 april 2014 werd de IC-trein verlengd tot Hamont. We zien hier de 4194 op 25 mei 2018 vertrekken richting Mol.

Foto onderaan:

Sinds 6 april 2014 rijden de IC-treinen tot Hamont. Hier werden een nieuw perron en een wijkspoor aangelegd.

Op 25 mei 2018 staat de 4139 klaar als IC-trein naar Antwerpen-Centraal.

Hamont was tot 1913 een station van Eerste Klas met een stationsgebouw (uit 1879) van 90 m zonder bovenverdieping, een personeelsbestand van 360 personen, 54 rangeersporen, een locomotievenloods met slaapzaal, een draaischijf van 22 m en 3 seinhuizen. Voor 1914 reden er gemiddeld 60 (!!!) treinen per dag. Het verkeer vanuit de haven van Antwerpen via Hamont naar het Ruhrgebied verminderde echter omdat Nederland tijdens de Eerste Wereldoorlog neutraal bleef en de Duitse legeroverheid een nieuwe lijn liet bouwen via Montzen. Het reizigersverkeer werd uiteindelijk in 1957 stopgezet en het goederenverkeer via de IJzeren Rijn in 1991. In het Nederlandse regeerakkoord van oktober 2017 is de reactivering en elektrificatie van het baanvak Hamont-Weert opgenomen.



Tramland Kroatië.

Deel 2: Zagreb.

Wat geschiedenis...

De republiek Kroatië verklaarde zich op 25 juni 1991 onafhankelijk. Dit was meteen de aanleiding tot de Joegoslavische burgeroorlog. Het "Verdrag van Dayton" maakte in november 1995 een einde aan deze verschrikkelijke situatie. Sindsdien is Kroatië een vrij stabiel land en kon het op 1 juli 2013 als 28^{ste} lidstaat toetreden tot de Europese Unie.

Tramnetten in Kroatië

Kroatië heeft slechts twee steden waar trams de dienst uitmaken: Zagreb en Osijek. Het tramnet van Osijek werd reeds in VeBOV-REVUE 2018/2 besproken.

De hoofdstad Zagreb beschikt over een zeer modern en performant tramnet met 15 daglijnen en 4 nachtlijnen en wordt uitgebaat door operator "Zagrebački Električni Tramvaj" of ZET.

Op 11 mei 1891 begon de aanleg van het traject voor een paardentram. Deze lijn van ongeveer acht kilometer lengte werd op 5 september van hetzelfde jaar geopend. Als spoorbreedte werd toen nog voor 76 centimeter gekozen.

De eerste elektrische tram reed op 18 augustus 1910 en in datzelfde jaar werd meterspoor de standaard.

De autobus deed in 1927 haar intrede.

Foto bovenaan:

De trams van het type TMK 201 zijn de echte oudjes van de vloot van ZET. Er werden 30 eenheden geleverd tussen december 1973 en juni 1974 door fabrikant Duro Daković. Ze rijden gekoppeld rond met een bijwagen van het type TP 701. Ze doen enkel dienst op tramlijn 2. Motorwagen 223 en bijwagen 707 zullen zo dadelijk de halte Žitnjak bereiken. 11 mei 2018.

Foto midden:

ČKD Tatra mocht tussen 1976 en 1983 95 motorwagens van het type T4YU en 85 bijwagens van het type B4YU leveren aan ZET. Dit type wordt ieder jaar zeldzamer. Op zondag 13 mei 2018 zullen motorwagen 490 en bijwagen 856 op lijn 7 zo dadelijk toekomen aan de eindhalte Savski Most.

Foto onderaan:

ČKD Tatra mocht eveneens, tussen 1985 en 1986, 51 trams van het type KT4YU leveren aan ZET. Wagen 329 werd op 10 mei 2018 ingezet op tramlijn 3 en werd tijdens zijn rit naar het eindpunt Ljublanica gespot aan de halte Lisinski.





Exploitant ZET werd in 1910 opgericht en is thans een onderdeel van de "Zagreb Holding" waarvan de stad Zagreb de enige aandeelhouder is.

Het tramnet volgde de groei van de stad. Het meterspoornet is intussen bijna 54,2 km lang (ongeveer 120 km aan tramsporen). 277 trams kunnen ingezet worden voor de dagelijkse dienst. Het net telt 255 haltes, die elk door minstens 2 tramlijnen worden bediend. Iedere lijn heeft overdag een frequentie van tussen de 5 en 10 minuten. Tijdens de spitsuren passeert er langs de meeste haltes minstens om de 2 minuten een tram.

Tijdens de nacht wordt de dienst uitgebaat met vier tramlijnen die elk deel van het net bedienen. Deze nachtlijnen hebben een exacte dienstregeling, waarbij iedere halte gemiddeld om de veertig minuten wordt aangedaan.



Foto's en tekst: William Boeckx.

Foto bovenaan:

De firma's Koncar en TŽV Gredelj mochten tussen 1997 en 2003 zestien trams bouwen voor rekening van ZET. Deze kleine reeks wordt enkel ingezet op tramlijn 5.

Wagen 2103 werd op 11 mei 2018 vereeuwigd aan de halte Lisinski op weg naar Precko.

Foto midden:

Crotram (een consortium van Koncar en TŽV Gredelj) mocht tussen 2005 en 2007 zeventig wagens leveren van het type TMK 2200. Eind 2007 kwam er een vervolgorde voor nog eens 70 stuks van deze lagevloertrams.

Wagens 2249 (ingezet op lijn 4) en 22111 (ingezet op lijn 7) ontmoeten elkaar op 13 mei 2018 nabij de halte Savišće.

Foto onderaan:

Crotram bezorgde in 2009 eveneens twee trams van het type TMK 2200-K. Deze korte (driedelige) versie van het type TMK 2200 staat in het register van ZET ingeschreven als TMK 2300. Er staan 60 (of meer) eenheden op het verlanglijstje van ZET. De grote vraag is echter voor wanneer?

De Benjamin van de tramvloot van ZET, de 2302, poseert fier naast grote broer 2270. Dit plaatje werd gemaakt aan de halte Ljubljanska op 11 mei 2018.



