

VeBOV-REVUE

kwartaalblad voor spoor-, tram- en bus hobbyisten

met actualiteiten, geschiedenis, techniek en verenigingsnieuws



Zesde jaargang Nr. 2019-1

Januari - Februari - Maart



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) In vereffening in 2019. 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

Het e-mailadres en de website zullen per 1 juni 2019 worden stopgezet.

De maandelijkse projectie-avonden worden voortaan onder de vlag van v.z.w. **MOBOV** verdergezet. Wenst u verder de agenda van deze bijeenkomsten en eventuele uitstappen te ontvangen, dan vragen wij u om zo snel mogelijk, dat wil zeggen voor 1 juni 2019, contact op te nemen met het secretariaat of de ontslagnemend voorzitter.

Lidgeld 2019: niet meer van toepassing.

Inhoud van dit nummer:	Leverden een artikel voor dit nummer:		
Colofon	2	Eddy Cassiers	Stefaan Pittomvils
Verenigingsnieuws	3	Geert Claus	Noël Suys
Spoornieuws	4	Luc Couscheir	Ronny Van Hee
NMBS reeks 41: De verbinding Hasselt—Mol	6	Freddy Geens	Thierry Vercauteren
De Lijn nieuwtjes	8	Herlinde Nieuwborg	
Verslag Algemene Vergadering	9		
Verslag eerste Buitengewone Algemene Vergadering	11		
Verslag tweede Buitengewone Algemene Vergadering	12		
Nieuws van de TEC	13		
De gewezen tramstelplaats van Dubrovnik	14		
De Bo'ness and Kinneil Railway en het Museum of Scottish Railways	16		

Volgende afsluitdatum voor redactionele bijdragen: **niet meer van toepassing**

Kijk nog even 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.

Let op! De website en de facebookpagina worden op 1 juni 2019 stopgezet!

Foto voorpagina: Akkoord, de focus van Vebov-REVUE lag dikwijls op Antwerpen maar Antwerpen Tramstad blijft nu eenmaal verbazen! Na een valse start van de inzet van de Gentse PCC's zijn ondertussen de vier volgnummers op lijn 12 bezet met Gentenaren! Dagelijks, dus ook tijdens het weekend, komen vier trams uit het kliekje met de 6202, 6205, 6207, 6214, 6217 en 6220 in actie. Uitzonderlijk wordt al eens één van hen vervangen door een Antwerpse PCC2 of een Hermelijn en dit wanneer de chauffeur nog geen opleiding voor een Gentse PCC heeft genoten. Tijdens zo'n uitwisseling kon dit interprovinciale treffen met de 7121 en de 6205 gefotografeerd worden in de lus nabij het Sportpaleis. Een goede week na deze opname werd tramlijn 12 voor de duur van een week verbust. In die periode werden ter hoogte van de halte en PM-station Schijnpoort de (tijdelijke?) keerwissels ingebouwd. Deurne Van der Delftstraat, 2 april 2019. Foto: Eddy Cassiers.

Foto achterpagina bovenaan: In de rubriek "Spoornieuws" kunt u lezen dat de vernieuwde elektrische motorstellen van het type AM 75 hun weg naar de lijn S32 gevonden hebben. Eén van de laatste nog niet verbouwde stellen is de 838, vastgelegd in de stopplaats Hoboken-Polder, op de avond van 6 april 2019 door Eddy Cassiers.

Foto achterpagina onderaan: Na plaatsgebrek in de tram- en busstelplaats van Gentbrugge werd soelaas gevonden in een terrein onder het viaduct van de E17, iets verderop, maar als gevolg van vallende brokstukken moest eind vorig jaar worden uitgeweken naar veiliger plaatsen! Met een lange rij bussen in de Driebeekstraat sluiten we de laatste uitgave van VeBOV-REVUE! Foto: Geert Claus, 30 december 2018.

Foto pagina 3: Onze uitstap naar de RTM te Ouddorp van zaterdag 14 juli 2018. Foto: Eddy Cassiers.

Foto pagina 11: Een archiefstuk. Een dia, genomen door wijlen Rogier Bastaens, vermoedelijk tijdens een uitstap naar Amsterdam. Wie herkent zich hier nog op?



VERENIGINGSNIEUWS

De beslissing is gevallen

Wanneer u dit nummer van VeBOV-REVUE ontvangt is de vereniging zonder winsttoegmerk VeBOV in vereffening.

Wij kunnen ons voorstellen dat menig van onze leden nog wel even de wenkbrauwen zal fronsen.

Na intensief overleg binnen het bestuur besloot datzelfde bestuur om op de Algemene Vergadering van 16 februari het heikele punt betreffende de ontbinding van de vereniging, ondersteund door nuchtere feiten, voor te leggen.

De redenen voor deze drastische beslissing kunt u nalezen in de verslagen van deze Algemene Vergadering en de daaropvolgende Buitengewone Algemene Vergaderingen, opgenomen in het middenkatern van deze VeBOV-REVUE.

Het bestuur kan niet ontkennen dat het deze beslissing betreurt want er na 43 jaar moeten mee ophouden is bijzonder jammer.

Er is echter geen plaats voor sentimentaliteit wanneer er zakelijke beslissingen moeten worden genomen.

De evolutie van de voorbije jaren aangaande de interesse in de activiteiten van de vereniging noopten uiteindelijk tot dit besluit.

Het bestuur van VeBOV wil alle leden, en zeker zij die er van in het begin bij waren, van harte danken voor de vele prettige hobbymomenten bij VeBOV en daarbuiten.

Voortzetting projectieavonden

Op de Algemene Vergadering werd beslist dat v.z.w. MOBOV de activiteiten van VeBOV – d.w.z. de maandelijkse projectieavonden en eventuele uitstappen – zal overnemen. Voor de vaste bezoekers aan deze bijeenkomsten verandert er in de praktijk slechts weinig. Voortaan zal er per deelname een kleine bijdrage gevraagd worden om de zaalhuur te dekken. U krijgt daarvoor wel een consumptie aangeboden. Er wordt voor deze bijeenkomsten geen bijzonder lidgeld gevraagd.

De organisatie van de vroegere VeBOV-activiteiten door MOBOV behelst echter **niet automatisch** het lidmaatschap van MOBOV! Hiervoor is een apart lidgeld verschuldigd!

Maandelijkse bijeenkomsten

De maandelijkse voordrachtavonden zullen nog steeds plaats vinden 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 bijeenkomsten beginnen om 19u30 stipt!

In 2019 verwachten wij u graag op de volgende data: 26 april, 24 mei, 28 juni, 27 september, 25 oktober, 22 november en **20 december (verschuiving omwille van Kerstmis naar de derde vrijdag)**. In juli en augustus zijn er traditioneel geen bijeenkomsten.

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:

26 april 2019: Ronny Van Hee zet als eerste de traditie van de projectieavonden verder met een potpourri van beelden uit Frankrijk, de Verenigde Staten, Griekenland en... België.

24 mei 2019: Eddy Cassiers vertoont de hedendaagse verscheidenheid bij de Duitse spoorwegen.

28 juni 2019: “Groot en klein”. Treinmodellen op schaal 1/1 en (veel) kleiner! Een bezoek aan InnoTrans 2018 en aan enkele modelspoorwagentoonstellingen, verzorgd door Eddy Cassiers.

Programma

Wenst u in de toekomst de agenda en het programma van de projectieavonden en de eventuele uitstappen verder te ontvangen, dan vragen wij u om zo spoedig mogelijk uw coördinaten door te geven aan het VeBOV-secretariaat, Vredestraat 21 te 8750 Wingene of aan de ontslagnemend voorzitter Eddy Cassiers, Lambrechtsstraat 43 te 2660 Hoboken. Om organisatorische reden wordt de activiteitenagenda enkel per e-mail verstuurd en dus niet meer per brievenpost.

Afscheidsactiviteit

Om haar leden te bedanken voor het jarenlange vertrouwen in de vereniging (en om het verdriet te verdrinken) organiseert VeBOV nog een laatste activiteit.

Het wordt een heuse verrassingsuitstap die zal doorgaan op **zaterdag 15 juni 2019**.

Meer informatie en het inschrijvingsstrookje vindt u op het bijgevoegde formulier in dit nummer (of bij e-mailverzending in de aparte bijlage).

Wij hopen u alvast te mogen begroeten op deze uitstap!

Agenda

150 jaar tram in België

In de periode van 27 april tot en met 5 mei organiseren verscheidene verenigingen zoals AsVi, ETG, MSVB, MTCW, Tramsite Schepdaal, TTA, TTO en VlaTAM speciale vieringen of ritten. De hoofdmoot situeert zich in Brussel met onder meer een tramstoet. Info: www.museedutram.brussels/150years.



Spoornieuws

Infrastructuur

In dit nummer leest u behalve de gebruikelijke informatie over de spoorwerken ook heel wat nieuws over de vernieuwing van enkele belangrijke stations.

Mechelen

Op maandag 3 september werd het eerste deel van de nieuwe ondergrondse parking nabij het station geopend. Er zijn 2000 parkeerplaatsen, gespreid over drie verdiepingen. De derde verdieping wordt enkel geopend wanneer de andere volzet zijn en het geheel is beveiligd met camera's. De kostprijs van deze overdekte parking ligt rond 64 miljoen € en maakt deel uit van het nieuwe stationscomplex. Volgens de oorspronkelijke timing moest dit project al klaar zijn in 2016 maar door bijsturing van de oorspronkelijke planning en verlaagde budgetten wordt het nu ten vroegste 2027 en is het totale kostenplaatje reeds opgelopen tot 369 miljoen €. Naast de NMBS wordt er meebetaald door Infrabel, de Vlaamse Overheid, de stad Mechelen en De Lijn.

In 2018 werd ook gestart met de afwerking van de twee bijkomende sporen met een lengte van ongeveer 3 km waarop dan de "snelle" treinen het station kunnen doorkruisen. Die nieuwe sporen lopen van de huidige vertakking aan de Abeelstraat tot aan het station Nekkerspoel.

Vilvoorde

Hier bouwt men momenteel een nieuwe voetgangerstunnel van de perrons naar het autobusstation. Er wordt ook al gewerkt aan de vernieuwing van de perrons 3 tot 6, later volgen de sporen 1 en 2. Er komen ook roltrappen en liften en last but not least worden ook de antieke luifels vernieuwd en dat laatste was echt noodzakelijk.

Brussel-Noord

In het station Brussel-Noord is de hoofddoorgang tijdelijk afgesloten voor renovatie. De doorgang kant Schaarbeek werd al vernieuwd maar daar worden nog liften geplaatst. De doorgang kant Rogierplaats kwam vorig jaar al aan de beurt.

Liège

Niet echt een bouwwerk, maar in Liège kregen in september vorig jaar enkele stations een nieuwe naam. Liège-Palais heet voortaan Liège-Saint-Lambert, naar het nabijgelegen belangrijke plein en busstation. Liège-Jonfosse gaat nu door het leven als Liège-Carré, de naam van een naburige wijk.

Nog in het Luikse werd op 6 september 2018 het vroegere station Chaudfontaine op lijn 37 terug geopend voor de reizigers. Sinds de invoering van het IC/IR-plan in 1984 was er enkel nog een stopplaats en het vroegere stationsgebouw kwam in privéhanden. De onderdoorgang kant Verviers werd met een glazen koepel netjes gerestaureerd. In de onmiddellijke omgeving zijn er een casino, enkele tennisterreinen en een grote bottelarij van een bekende (bruis)waterfabrikant.

Blankenberge

Vorige zomer werd in deze kuststad het nieuwe station officieel geopend, net op tijd om de zonnekloppers te ontvangen.

Inbegrepen in dit project zijn het vernieuwde stationsplein, de tramhaltes, de fietsenstallingen, een parking, appartementen en een hotel met zwembad.

Het vorige station werd op 3 april 1937 ingehuldigd. Daar konden de reizigers terecht in een heus buffet-restaurant; nu moeten ze zich tevredenstellen met een drank- en snoepauto-maat. Overigens huurt de NMBS in het nieuwe gebouw nu enkel de ruimte die ze nodig heeft.

Charleroi-Sud

Bij Charleroi-Sud zal de nog tamelijk recent vernieuwde stationsomgeving nog maar eens overhoopgegooid worden; er komt onder meer een nieuwe parking. Kostprijs 30 miljoen €.

Lijn 15

Samen met lijn 19 wordt ook lijn 15 tussen Mol en Zonhoven geëlektrificeerd. Tegen 2022 moet de 40 km lange lijn klaar zijn voor de elektrische tractie. Ter hoogte van de vertakking Zonhoven sluit lijn 15 aan op de al vele jaren eerder geëlektrificeerde lijn 21A.

Lijn 19

Nauw hiermee verbonden, komt ook de 33 km lange lijn van Mol naar de Nederlandse grens nabij Hamont onder draad. In Hamont werd op 19 augustus 2018 de eerste bovenleidingpaal geplant: "Paal 1" werd net voor het einde van het perron kant Mol, feestelijk neergepoot. De eigenlijke werken zijn voor later en zouden in 2020 (samen met lijn 15) klaar moeten zijn. In de stopplaats Hamont komt er ook een perron aan spoor 2 en gaat men het uitwijkspoor, dat nu maar 300 m lang is, verlengen zodat er ook langere (goederen-)treinen kunnen kruisen. Ook in het station Lommel komen er terug twee sporen met langere perrons.

Op de bladzijden 6 en 7 kunt u het vervolg van onze driedelige fotoreportage lezen; meer bepaald over het traject Hasselt-Mol.

De elektrificatie van deze twee lijnen betekent wellicht het einde van de dieseexploitatie voor het reizigersvervoer in dit gedeelte van België. Er resten dan nog vier lijnen rond Gent en de lijn Charleroi – Couvin.

Lijn 162

Sinds 17 september is de spanning op het 28 km lange lijn gedeelte tussen Arlon en Luxembourg (ville) op 25000 V gebracht. Momenteel rijden er enkel treinen gesleept door een reeks 13. Wanneer echter de trein uit Brussel beperkt is tot Arlon, rijdt een CFL-trein met dubbeldeksrijtuigen en een loc reeks 3000 - het equivalent van onze reeks 13 – verder naar Luxembourg (ville).

Werkplaatsen Hasselt en Melle

In oktober vorig jaar werd de nieuwe wagenwerkplaats Hasselt geopend. Ze heeft twee overdekte sporen van 206 m lang, kostte 25 miljoen € en is bestemd voor het onderhoud aan dubbeldeksrijtuigen.

Op 30 maart 2019 kon het publiek een kijkje komen nemen in de nieuwe werkplaats Melle nabij Merelbeke en Gent Sint-Pieters.

Spoorwerken

Viersporigheid

Een stand van zaken in verband het Brusselse S-Net: op de spoorlijn **124** naar Charleroi is er sinds vorig jaar buiten een weelderige plantengroei niet veel zichtbaars veranderd. Op het gedeelte tussen Linkebeek en De Hoek is het nog steeds wachten op de definitieve bouwvergunning. Deze was al enkele jaren geleden toegezegd maar werd later door de Raad van State vernietigd omwille van inbreuken op de taalwetgeving. Op lijn **161** naar Namur werd er in de buurt van Watermaal, Hoeilaart en Bakenbos gewerkt aan de nieuwe sporen. Het zal nog wat geduld vergen voor we op deze twee lijnen S-treinen zien rijden.

Beter nieuws is er te melden over lijn **50A**. In het najaar was men drukdoende om op enkele plaatsen de bovenleiding boven het derde en vierde spoor op te hangen. Op 28 november kwam dan het heuglijke nieuws dat het drukke treinverkeer tussen Brussel en Denderleeuw voortaan over de vier sporen kan beschikken.

Ook tussen Gent Sint-Pieters en Oostkamp is het vak tussen de vertakking Asselt (bij Gent) en Landegem vrij ver gevorderd in de afwerking. Het derde en vierde spoor zijn, op de aansluitingen na, grotendeels geplaatst. Op die aansluitingen ontbreekt nog de bovenleiding.

Op de lijnen **51** en **51A** werd ter hoogte van de vertakking Dudzele de berm verbreed om een derde spoor te kunnen aanleggen. Hierdoor zou in de toekomst het goederenverkeer naar de haven van Zeebrugge vlotter moeten verlopen.

Lijn 100/242

In de regio Mons heeft men de eerder opgebroken industrielijns 242 vanaf de vertakking Criquehon op lijn 100 Mons – Tertre opnieuw aangelegd. Ze is 3,5 km lang en loopt tot aan het industrieterrein Darse-Sud aan het scheepvaartkanaal Nimy – Bleton.

REL of S-NET?

Na de vooral in Franstalige landen bekende term “RER” (Réseau Express Régional), had men het in Wallonië niet zo erg begrepen op de afkorting “S-Net”. Zij gebruikten eerder de afkorting “REL” wat dan staat voor het Réseau Express Liégeois.

Overigens zijn al die S-treinen eigenlijk de opvolgers van een aantal vroegere L-treinen en rijden in een straal van ongeveer 30 km rond de steden Brussel, Gent, Antwerpen, Liège en Charleroi. Ook de lijn naar Couvin is opgenomen als S-trein van/naar Charleroi, maar is wel 54 km lang. Antwerpen – Leuven via Aarschot (57km) blijft desondanks wel een L-trein. Men kan zich gerust de vraag stellen of 30 km wel een geschikte norm is want deze laatste lijn ligt grotendeels in sterk bebouwd gebied. Behalve de relatie met Leuven en Brussel is er ook een belangrijke forensenstroom in de richting Lier en Antwerpen. Dit geldt ook voor de S-treinen tussen Antwerpen en Brussel die hun feitelijke terminus halverwege in Mechelen hebben. Gelukkig worden deze treinen daar wel doorgekoppeld.

Als curiositeit kan men wel zeggen dat de Antwerpse S32-trein zelfs een internationale verbinding is!

Exploitatie en rollend materieel

Internationaal

We komen nog even terug op ons bericht in het vorige nummer. Sinds 9 december 2018 rijden er dagelijks twee treinen tussen Mons en Aulnoye in Frankrijk. Gereden wordt er met elektrische motorstellen AM 96, oftewel de Deense Neuzen. In Aulnoye geven ze aansluiting op de Franse binnenlandse treinen naar en van Maubeuge en Paris. Dit lijkt leuk nieuws maar of het veel vroege reizigers zal aantrekken, valt nog te bezien. De eerste trein vertrekt al om 5h19 in Namur en 6h15 in Mons, met aankomst in Paris-Nord om 8h41. De middag-trein vertrekt om 16h19 in Namur en om 17h06 in Mons.

ATB

De Nederlandse spoornetbeheerder ProRail zou de intentie hebben om op de grensbaanvakken met België het bestaande ATB-systeem op te waarderen naar ATB **Verbeterde Versie**. Thans kan een trein met een snelheid lager dan 40 km/u toch een rood sein passeren. Dit zou met ATBVV niet langer mogelijk zijn.

AM 75

De vernieuwde stellen uit de reeks 800 zijn nu een vaste verschijning geworden op de S32-treinen tussen Puurs en Roosendaal. Zij delen om en om de dienst met de Desiro's die beperkt zijn tot Essen.

Desiro

Met de motorstellen AM 08 zijn er ondertussen homologatieritten gemaakt in het Groothertogdom Luxemburg. Desondanks zal het nog wel een hele tijd duren alvorens ze effectief op het ganse net van de CFL mogen rijden.

Goederenverkeer

De ketelwagentrein tussen Antwerpen-Noord en het Limburgse Geleen (NL) die normaal rijdt via Neerpelt en Hamont maar die de voorbije maanden werd omgeleid via Visé, herneemt terug zijn normale reisweg. Dit is al bij al slechts een bescheiden trafiek van een à twee treinen per week. Het is best mogelijk dat de omleidingsroute terug gebruikt zal worden eens de elektrificatiewerken op de enkelsporige lijn 19 van start gaan.

Captrain België (een “kleindochter” van de SNCF) verloor onlangs zijn licentie. In allerijl werden onderhandelingen opgestart met RailTraxx om het bedrijfje te redden. De SNCF heeft dan maar meteen een zakelijk belang in RailTraxx genomen, eerder dan de procedures voor de aanvraag van een nieuwe licentie af te wachten. Op het terrein blijven Captrain België en RailTraxx wel hun eigen (oorspronkelijke) diensten rijden.

Bedrijfspolitiek

De NMBS wil de garantie krijgen dat ze ook de komende tien jaar de **enige operator** blijft voor het gesubsidieerde binnenlandse reizigersvervoer per spoor, ondanks de voor 2023 geplande liberalisering.

In ruil belooft de NMBS te zullen evolueren naar een moderne, digitale, operationeel en financieel performante onderneming, ten dienst van al haar klanten.

NMBS reeks 41:

De verbinding Hasselt — Mol

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

In de vorige twee delen kwam de verbinding Antwerpen—Hamont aan bod. In dit derde en laatste deel reizen we van Hasselt naar Mol.

Het lijngedeelte Mol—Leopoldsburg werd al op 27 mei 1878 geopend; het gedeelte van Leopoldsburg naar Hasselt volgde veel later, pas op 1 juli 1925.

Ook dit traject wordt thans geëlektrificeerd; men hoopt deze werken in 2022 klaar te hebben. Tot zolang rijden de dieselmotorstellen van de reeks 41 (met bouwjaren 2000-2002) hun dagelijkse kilometers.



Tekst en foto's: Stefaan Pittomvils.



Foto bovenaan:

Op 28 november 2017 arriveert de 4127 in het station van Hasselt.

Foto midden:

De 4135 komt op 18 februari 2019 aan te Zonhoven. Deze stopplaats werd geopend op 6 december 2012 (met verhoogde perrons, nieuwe verlichting, schuilhokjes,...) en is gelegen op 500m van het vroegere station, later nog slechts stopplaats maar reeds in 1957 gesloten voor het reizigersverkeer.

Foto onderaan:

De trein naar Hasselt, gereden met het dieselmotorstel 4192, stopt op 22 maart 2019 aan perron 1 te Heusden. Deze stopplaats is gedeeltelijk gemoderniseerd met nieuwe verlichting en schuilhokjes maar nog zonder verhoogde perrons.





Foto bovenaan:

De 4113 komt op 18 februari 2019 aan in het nieuwe station van Beringen, dat in een sleuf ligt. Het station is voorzien van een eveneens nieuw busstation en werd op 9 december 2012 geopend.

Te dien einde werd de (oude) stopplaats Beringen (voorheen Beringen-Mijn, aldaar gelegen en heropend in 1986) al op 12 juni 2011 hernoemd in Beverlo om verwarring te vermijden met de te openen nieuwe stopplaats in Beringen.



Foto midden:

Op 13 februari 2015 nadert de 4191 het station van Leopoldsburg. De laatste jaren werden hier heel wat sporen opgebroken en is het hele emplacement van de militaire basis van Leopoldsburg buiten gebruik.

Na de sluiting van de loketten op 1 juli 2015 is Leopoldsburg een stopplaats geworden.



Foto onderaan:

Bij het binnenrijden van het station Balen langs de kant van Mol, passeert de 4192 nog een voormalige overwegwachterswoning.

De huidige stopplaats Balen heette vroeger "Balen—Nete" en was toen nog een echt bemand station.

Van hieruit is het nog luttele minuten rijden tot in Mol en zo hebben we ook onze rit met de reeks 41 op de lijnen 15 en 19 beëindigd.

De Lijn nieuwtjes

Alhoewel het nog steeds voornamelijk op het tramnet van Antwerpen is waar de grootste veranderingen zich voordoen—zo werd bijvoorbeeld het traject naar het Havenhuis technisch vrij gegeven—mogen we toch ook de andere (tram)netten van De Lijn niet vergeten.

Foto bovenaan:

Momenteel wordt er in Hoboken nog volop gewerkt aan de heraanleg van de Kioskplaats en een gedeelte van de aansluitende Antwerpsesteenweg. De semi-vrije bedding is opgegeven en de tram deelt er voortaan zijn weg met het autoverkeer ten gunste van aparte fietspaden en bredere trottoirs (sic!).

Op de Antwerpsesteenweg, naast de O.L.V.-kerk, komt er richting extra-muros een gemeenschappelijke tram- en bushalte in de rijweg, waarna de tramsporen terug aansluiten op de oorspronkelijke eigen bedding.

De keerdriehoek in de d'Urselstraat is verdwenen en vervangen door keerwissels voor dubbelrichtingstrams.

Door rioleringswerken is er plaatselijk een stukje enkelspoor met lichtenbeveiliging.

De 7229 zal zo dadelijk dit enkelspoor terug verlaten en op de nieuwe sporen verder rijden. Op de voorgrond zien we tevens de nieuwe keerwissels voor gebruik tijdens evenementen. De foto werd genomen op 23 april 2019, dezelfde dag dat lijn 4 opnieuw zijn volledige traject Hoboken-Silfsburg via de Lange Leemstraat is gaan rijden. Lijn 2 blijft nog beperkt tot aan de Zwaantjes. Foto: Eddy Cassiers.

Foto midden:

De dagen van de kusttram langs de dorpsplaats van Lombardsijde zijn geteld. Vanaf 27 mei 2019 zal de tram de kustweg volgen. Op 15 juli van vorig jaar halteert de 6012 nog onbezorgd in deze typische kleine woonkern. Foto: Eddy Cassiers.

Foto onderaan:

Nadat eind vorig jaar in Gentbrugge een betondeel van het viaduct van de E17 door het dak van een bus (op de zich onder het viaduct gelegen "tijdelijke" stelplaats) was gevallen werd groot alarm geslagen. In allerijl werd de stelplaats ontruimd en moest men dringend op zoek naar parkeerplaatsen voor de bussen. Eén van die plekken werd gevonden op de helihaven van de Federale Wegpolitie van Oost-Vlaanderen! Geert Claus ging daar op 30 december 2018 een kijkje nemen.



Algemene Vergadering VeBOV – 16/02/2019

De vergadering gaat door in de Parochielokalen Sint-Michiel, Cuylitsstraat 22a te 2018 Antwerpen.

Er zijn 24 leden aanwezig en er werden vier volmachten ingediend, waarvan één ongeldig. 4 leden waren verontschuldigd.

De vergadering begint om 10 uur met één minuut stilte ter nagedachtenis van de overleden leden.

1. Goedkeuring verslag Algemene Vergadering 2018

Het verslag van de Algemene Vergadering van 10/03/2018 wordt zonder opmerkingen goedgekeurd.

2. Activiteitenverslag 2018

In 2018 waren er, buiten de tien maandelijkse projectieavonden, drie activiteiten gepland:

- januari: Tramrit door Antwerpen in samenwerking met MTUB: dit was een flop, want er waren slechts 16 deelnemers. Er wordt opgemerkt dat er ook onvoldoende rond gecommuniceerd was. De kosten werden verdeeld over VeBOV en MTUB
- juli: uitstap naar Ouddorp: was geslaagd qua inhoud, maar met 34 deelnemers was de opkomst ook hier aan de lage kant
- september: uitstap naar Luxemburg: werd afgelast omdat er slechts 15 deelnemers waren, inclusief de bestuursleden

Met zo weinig deelnemers raakt de vereniging niet uit de kosten, zeker niet wanneer er een bus moet worden gehuurd. De bestuurders stellen vast dat in het algemeen de interesse van de leden afneemt.

3. Tijdschrift VeBOV-REVUE

De voorzitter wijst er op dat de samenstelling van het tijdschrift welhaast een one-man show is geworden. Voor deze evolutie werd al meerdere jaren gewaarschuwd maar niemand heeft zich als (extra) medewerker aangeboden. Er zijn zowel mensen nodig om de artikels en de foto's aan te leveren alsook om de lay-out te verzorgen.

Het laatste nummer werd digitaal aangeleverd aan een copy-center (niet meer via Editoo). Vandaaruit kan het worden verzonden met verenigingszegels aan € 0,54, maar dan moeten we wel goedkoper papier gebruiken om onder het maximumgewicht te blijven.

Een aantal leden signaleert dat zij het tijdschrift niet digitaal ontvangen: dat ligt niet aan het bestuur maar aan de mailbox van de personen in kwestie, die vol zit of aan de verandering van e-mailadres zonder de secretaris daarover te informeren.

Aangezien er niemand bereid is om het tijdschrift over te nemen verschijnt er in 2019 nog slechts één nummer.

4. Verslag van de secretaris

Eind 2018 telde VeBOV 190 Belgische leden (in 2008: nog 226) en 9 buitenlandse (in 2008: nog 14).

Er worden geen tijdschriften meer naar De Lijn gestuurd vermits de organisatie veranderd is en er geen vaste correspondenten meer zijn.

In 2018 zijn er drie personen overleden waar het bestuur weet van heeft.

5. Kasverslag

De secretaris, Ronny Van Hee, stelt het kasverslag voor. Er waren in 2018 voor € 8.359,30 aan inkomsten, tegenover € 7.774,66 aan uitgaven, wat een boni betekent van € 568,64. Louter financieel gezien is dat een goed resultaat, maar er is weinig interactie geweest.

Voor de uitstappen bedroegen de inkomsten € 3.191,00 tegenover € 3.386,76 aan uitgaven. Beide cijfers liggen artificieel hoog, vermits daar de geplande uitstap naar Luxemburg is inbegrepen: de 15 deelnemers die reeds betaalden, werden volledig terugbetaald, wat neerkomt op een nuloperatie.

De stand van de spaarrekening bedroeg op 31/12/2018 € 11.863,89, wat identiek hetzelfde bedrag is als eind 2017: er zijn geen interesten bijgekomen.

6. Verslag van de Kascommissie

Luc Couscheir en Theo Van Riet brengen het verslag van de Kascommissie. Ze stellen vast dat er financieel terug orde op zaken is gesteld. Ze hebben diverse controles verricht en alle posten nagekeken. De balans en de resultatenrekening geven een getrouw beeld van de situatie.

Ze danken de bestuurders.

Voor de nieuwe Kascommissie worden Luc Couscheir en Theo Van Riet herbenoemd, met Noël Suys als reservelid.

7. Kwijting aan de bestuurders

De Algemene Vergadering verleent kwijting aan het bestuur.

8. Perspectief 2019

Eddy Cassiers geeft een beeld van de vereniging: de financiële toestand is niet negatief en we hebben nog altijd 187 leden.

Daar staat echter tegenover dat VeBOV verworden is tot een passieve vereniging: de deelname aan uitstappen en aan de projectie-avonden loopt jaar na jaar terug. De oorzaken daarvoor zijn verschillend:

- de hoge gemiddelde leeftijd van de leden;
- de invloed van de sociale media, waar mensen meteen de informatie vinden die ze willen;
- het conservatisme van een aantal leden: niet open staan voor nieuwe ontwikkelingen;
- allerlei persoonlijke redenen;
- het verenigingsleven gaat bijna overal achteruit.

De bestuurders steken veel tijd in de organisatie en de werking, waar slechts een geringe appreciatie en medewerking van de leden tegenover staat.

Om die reden stellen de bestuurders de ontbinding voor van VeBOV en om de activiteiten te laten opgaan in MOBOV (MOdelbouw Openbaar Vervoer).

In de discussie worden de volgende argumenten aangehaald:

- voorstanders:
 - o historisch gezien is MOBOV uit VeBOV ontstaan. Verscheidene mensen zijn overigens nog steeds lid van beide verenigingen;
 - o er is begrip voor het feit dat het frustrerend is dat geplande uitstappen niet kunnen doorgaan wegens te weinig interesse, maar dat geldt zowel voor de bestuurders als voor de andere geïnteresseerde leden.
- tegenstanders:
 - o de geïnteresseerden mogen niet de dupe worden van degenen die niet geïnteresseerd zijn;
 - o te veel pessimisme: er zijn misschien nog wel kandidaten te vinden om de bestuursploeg te helpen met sommige taken;
 - o sommigen vinden de hoofdactiviteiten van beide verenigingen te verschillend en stellen voor om bij een soortgelijke vereniging te informeren of samenwerking mogelijk is;
 - o een aantal leden betreurt het feit dat de website en de facebookpagina van VeBOV al maandenlang niet zijn bijgewerkt en dus ook geen nieuwe informatie bieden.

Iemand haalde ook aan dat de bestuurders het mandaat waarvoor ze zich geëngageerd hebben, moeten uitdoen. De bestuurders zijn het daar niet mee eens vermits het nog altijd om een vrijwilligersorganisatie gaat en ze niet gebonden zijn door een contract. Bovendien zijn de vier overblijvende bestuursleden allemaal werkende mensen, al dan niet met een gezin, die zich gratis in hun vrije tijd engageren.

Aangezien er geen nieuwe kandidaten gevonden worden, wordt beslist om een bijzondere Algemene Vergadering te houden op zaterdag 9 maart, met het voorstel tot ontbinding van de vereniging.

De vergadering eindigt om 12u40.

Na het warme middagmaal wordt een begeleide tramrit naar het MAS voorzien.

Verslaggever: Ronny Van Hee.

Buitengewone Algemene Vergadering VeBOV – 09/03/2019

De vergadering gaat door in de Parochielokalen Sint-Michiel, Cuylitsstraat 22a te 2018 Antwerpen en begint om 14u. stipt.

Er zijn 18 leden aanwezig en er werden 10 volmachten ingediend, waarvan twee ongeldig. 5 leden lieten zich verontschuldigen.

1. Vrijwillige ontbinding van VeBOV

Op de agenda staat slechts één punt, nl. de vrijwillige ontbinding van de v.z.w. VeBOV.

Om een geldige stemming te kunnen houden, zouden er 2/3 van de leden aanwezig moeten zijn; dit impliceert 120 van de 180 leden van VeBOV.

Aangezien dit quotum niet wordt gehaald, wordt de vergadering officieel gesloten om 14u05.

Een tweede Buitengewone Algemene Vergadering, waarop voor een geldige stemming een meerderheid van 4/5 van de aanwezige leden vereist is, zal doorgaan op zaterdag 30/03/2019 om 14u. op dezelfde locatie.

2. Andere punten, buiten deze Algemene Vergadering

- 1) Er wordt gebrainstormd over de richting die we verder kunnen uitgaan. Het bestuur stelt voor om de activa aan MOBOV over te dragen, gelet op de historische banden en het feit dat er dan nog controle over is. De (vroegere) bestuursleden van VeBOV kunnen dan eventueel toetreden tot het bestuur van MOBOV. Ook de maandelijkse bijeenkomsten kunnen worden verdergezet zo lang er vrijwilligers zijn om een voordracht te geven. MOBOV moet hiervoor een budget vrijmaken. De voorzitter van MOBOV overhandigt een intentieverklaring in die zin.

Een informele stemming levert de volgende resultaten op:

- Pro voorstel om op te gaan in MOBOV: 15
 - Tegen het voorstel: 1
- 2) Luc Couscheir heeft nog heel wat archiefstukken van VeBOV. Die zullen naar Eddy Cassiers worden overgebracht voor een inventarisatie.

Verslaggever: Ronny Van Hee.



Buitengewone Algemene Vergadering VeBOV – 30/03/2019

De vergadering gaat door in de Parochielokalen Sint-Michiel, Cuylitsstraat 22a te 2018 Antwerpen en begint om 14u. stipt.

Er zijn 13 leden aanwezig en er werden 9 volmachten ingediend, alle geldig. Er waren 5 verontschuldigungen.

1. Vrijwillige ontbinding van VeBOV

Op de agenda staat slechts één punt, nl. de vrijwillige ontbinding van VeBOV. Vooraleer het zover komt wil VeBOV nog één nummer van het tijdschrift VeBOV-REVUE uitgeven en een afscheidsrit met een drink organiseren. De Vergadering gaat hiermee akkoord.

De voorzitter licht nogmaals kort het voorstel tot vrijwillige ontbinding van de v.z.w. VeBOV toe. Dit voorstel, dat unaniem door het bestuur van de v.z.w. VeBOV werd goedgekeurd, behelst een overdracht van de activiteiten en het patrimonium van de v.z.w. VeBOV naar de v.z.w. MOBOV.

Vanwege de v.z.w. MOBOV ontvingen wij hieromtrent een schriftelijke intentieverklaring.

Aan de Buitengewone Algemene Vergadering wordt de volgende vraag ter stemming voorgelegd:

“Vrijwillige ontbinding van de v.z.w. VeBOV en overdracht van haar activiteiten en patrimonium naar de v.z.w. MOBOV?”

Er volgt een geheime stemming waarop de Vergadering kan antwoorden met JA of NEE op de bovenstaande vraag.

De kiescommissie bestaande uit Jan Vandecandelaere (secretaris) en Lucas Couscheir (lid) telt 20 (twintig) JA en 2 (twee) NEE stemmen.

De wettelijk voorziene meerderheid van 4/5 van de aanwezige leden stemde bijgevolg pro de vrijwillige ontbinding en overdracht van de activiteiten en patrimonium van de v.z.w. VeBOV (Ond.nr. 0416.975.878) naar de v.z.w. MOBOV (Ond.nr. 0433.199.030).

Aansluitend stelt de Buitengewone Algemene Vergadering een college van vereffenaars aan, bestaande uit de onderstaande personen:

Eddy Cassiers	N.N. 65.02.13-465.39 (°Antw.)	Lambrechtsstraat 43, 2660 Antwerpen (Hoboken)
Jan Vandecandelaere	N.N. 83.03.12-187.53 (°Tielt)	Vredestraat 21, 8750 Wingene
Stefaan Pittomvils	N.N. 58.04.22-181.17 (°Tienen)	Hoeveland 30, 1850 Grimbergen
Lucas Couscheir	N.N. 49.01.01-625.90 (°Wilrijk)	Gladiolusstraat 5, 2610 Antwerpen (Wilrijk)
Rudy Van Iseghem	N.N. 54.10.03-447.85 (°Ekeren)	Duffelshoek 52, 2550 Kontich.

De vergadering sluit om 14u35.

Verslaggever: Eddy Cassiers.



Nieuws van de TEC

Organisatie

De SRWT, de moedermaatschappij van de TEC's, wordt grondig hervormd en gaat voortaan als OTW, Opérateur de Transport de Wallonie, verder. De commerciële naam TEC blijft behouden. De doelstellingen van de OTW zijn onder andere het verhogen van de klantentevredenheid, nog meer inzetten op digitalisering en oog voor het milieu.

Tram Charleroi

In tegenstelling tot Vlaanderen dat nieuwe trams bij CAF heeft besteld, verkiest Wallonië voor een grondige renovatie van de BN-trams van Charleroi. De kostprijs per tram bedraagt zo'n €500.000 en voor 45 trams komt dit neer op ongeveer €22 miljoen. De thans 40 jaar oude voertuigen zullen over een periode van 5 jaar door Alstom worden gemoderniseerd.

Tram Liège

Onlangs werd het officiële startschot gegeven voor de aanleg van een (eerste) nieuwe tramlijn in Liège! Lijn 1 zal lopen van Sclessin in het zuiden naar Coronmeuse en Bressoux in het noorden van de stad. Nabij de Pont Atlas komt de splitsing naar Coronmeuse enerzijds en Bressoux anderzijds. De nieuwe lijn zal 11,7 kilometer tellen met 21 haltes. Voor het materieel koos men bij CAF twintig 7-delige dubbelrichtingswagens. Eind 2022 zou de tramlijn operationeel moeten zijn.

Ondertussen zet de TEC volop in op elektrische bussen.

Foto bovenaan:

AB 7907, een Volvo Electric Hybrid, op lijn 41—een voormalige tramlijn—aan de halte in Gosselies Carrosse.

Foto: Eddy Cassiers, 3 april 2018.



Foto midden:

Schijnt bedriegt! We zien hier de 4.303, een gewone dieselbus, onder een laadpaal voor hybride voertuigen! Tijdens het laadproces daalt een mini pantograaf uit de paal naar op de laadcontacten op het dak van de oplaadbare bus.

Saint-Marc Place Communale, 4 november 2018.

Foto onderaan:

Hier is de werking van het oplaadsysteem duidelijk te zien. We zien een Volvo Electric Hybrid uit de reeks 4.700-4.734 tijdens het opladen aan een laadpaal nabij de legerbasis van Flawinne, eveneens op 4 november 2018.

Beide foto's: Luc Couscheir.



De gewezen tramstelplaats van Dubrovnik

Als belangstellenden in het openbaar vervoer kunnen we het zelfs tijdens onze gezinsvakantie niet laten van een open oog en oor te hebben voor alles wat met het openbaar vervoer te maken heeft. Dit overkwam me ook in 2016 tijdens mijn verlof in de enig mooie Kroatische stad Dubrovnik. En aangezien de stad niet meer aangesloten is op het spoorwegnet, kon mijn interesse alleen nog uitgaan naar de trams en bussen.

Wat schrijft Freddy nu weer, hoor ik je denken: trams, die zijn er toch niet meer in Dubrovnik? Nee, maar er is -of beter- er was nog wel de tramstelplaats te zien.

Op 26 juni 2016 reed ik met een bus van lijn 6 van de binnenstad terug naar mijn hotel in de randgemeente Lapad. Onderweg zag ik het overblijfsel van een gebouw dat arbeiders aan het afbreken waren. Twee grote hoge poorten waren nog te herkennen evenals een stukje van het vroegere zadeldak. Het die dag nog overlevende gebouw deed me even schrikken: dat gelek nu toch wel erg op een loods. Zou het kunnen dat het in afbraak zijnde gebouw een autobusgarage was geweest, of wie weet een tramdepot?

Zekerheid kreeg ik de dag nadien toen ik in de boekenwinkel "Algebra" aan de Stradun – Placa 9, het boek "100 Godina Dubrovački Tramvaj 1910. – 1970." zag liggen en dat ik meteen aankocht.

En inderdaad was mijn ingeving correct. Ik had inderdaad de gewezen tramloods zien afbreken. Twee dagen later kon ik gelukkig nog een foto nemen van wat er nog restte van deze loods...



Slika 40. Remiza oko 1965.



Foto's boven en midden:

1965 – 2016.

En nu in 2019: hotel, supermarkt...?

De bovenste foto komt uit het hogervermelde boek, de middelste nam ik op vrijdag 30 juni 2016 toen er niet veel meer overbleef van de remise.

Foto onderaan:

Op deze afbeelding (van Chris Green, gevonden op het internet) zie je een tram van lijn 2 in Lapad, naast de vissershaven.

Let op de kasseistrook met het tramspoor vlak naast het water.

Een directe vergelijking met de recente foto op de pagina hiernaast dringt zich op.



Photo © Chris G



Er reden in de hoofdstad van de Kroatische regio Dalmatië trams van 22 december 1910 tot 20 maart 1970. Lijn 1 liep van de onder-tussen erg bekende stadspoort Pile en de haven van Gruž naar het toenmalige spoorwegstation (Kolodvor). Later werd vanaf de remise een aftakking gebouwd naar Uvala via Lapad. Dit werd lijn 2.

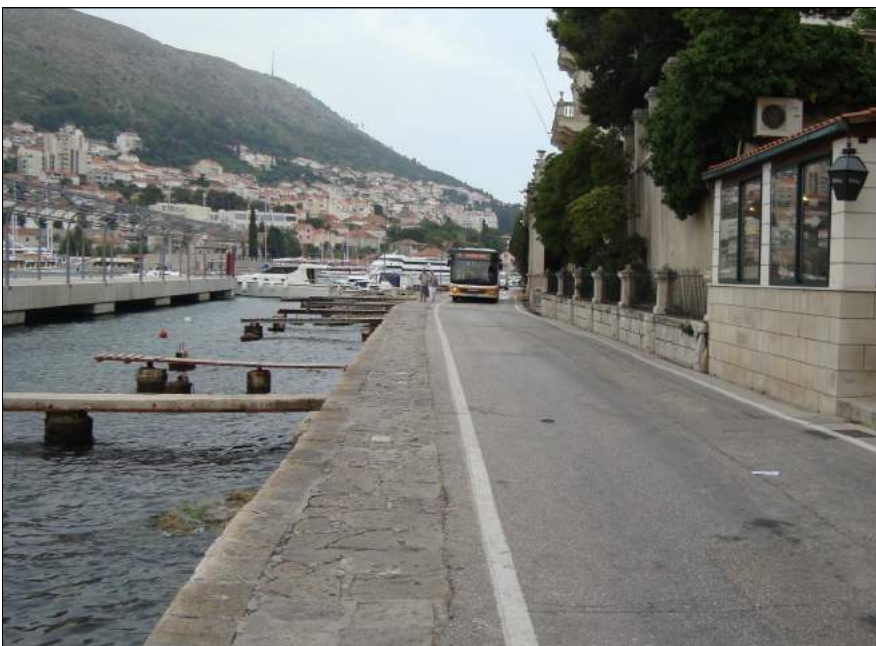
De twee lijnen werden aangelegd op zogenaamd Bosnisch spoor, dus met een spoorbreedte van 760 millimeter. De Dalmatische spoorlijn was eveneens op die spoorbreedte gebouwd en op die manier konden spoorwegwagens verder via de tramlijn vervoerd worden. Van die mogelijkheid werd echter nooit gebruik gemaakt. In 1976 was de Dalmatische spoorlijn al afgebroken.

Opmerkelijk is wel dat de dag na de officiële sluiting van het tramnet, de eenentwintigste maart 1970 dus, de oude rijtuigen gratis ter beschikking stonden van het publiek bij wijze van afscheid. Er werd dan gereden tussen Lapad en het spoorwegstation in Gruž. Tegen de middag reden de negen nog originele trams uit 1910 naar de stelplaats waar de poorten zonder plechtigheid sloten om 12.30 uur.

Op het tramnet van Dubrovnik werden een honderd miljoen reizigers vervoerd tijdens het zestigjarig bestaan.

Eigenlijk liep de concessie van het trambedrijf nog tot het jaar 2000, maar na een ernstig ongeval in maart 1970 kwam het definitieve einde van het tramnet.

Tekst: Freddy Geens.



De bovenste foto komt ook weer uit het eerder vermelde Kroatische boek en toont een wagen van lijn 2 op de Lapadskoj Obala in 1969. Fotograaf onbekend.

Foto onderaan:

Als vergelijking met het beeld op pagina 14:

De smalle kasseistrook waarin het 760 millimeter spoor gebed lag bestaat nog steeds, maar nu uiteraard zonder sporen.

Ongeveer ter hoogte van de plaats waar de tram werd gefotografeerd zien we op vrijdag 30 juni 2016 een bus van lijn 6 naar Babin Kuk rijden, weliswaar op de asfaltstrook en niet op de smalle kasseistrook naast het water. Foto: Freddy Geens.

Een Schots smaakmakertje ondanks de nakende Brexit:

De Bo'ness and Kinneil Railway en het Museum of Scottish Railways!

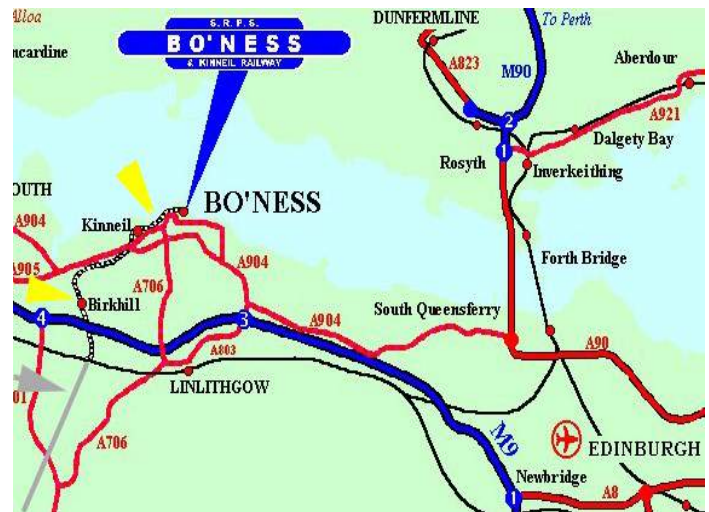
Tijdens een bezoek aan Schotland moet je als treinenliefhebber beslist Bo'ness bezoeken.

Dit vroegere havenstadje ligt aan de Firth of Forth, ten westen van Edinburgh en ten noorden van Linlithgow (zie kaartje hiernaast). Hier baat de Scottish Railway Preservation Society (SRPS) een museumlijntje, de Bo'ness and Kinneil Railway en het Museum of Scottish Railways uit. Het huidige station van Bo'ness en de aangrenzende museumsite zijn vanaf 1979 geleidelijk ingericht op de vroegere terreinen van het spoorwegemplacement, de houtopslagplaatsen en de steenkoolmijn.

Het hieronder afgebeelde oriëntatiebord geeft een indruk van de omvang van de site, met het station (S), de museumhallen (M) en de opstelloods (O). Links ziet men nog een oud havendok.

De Bo'ness and Kinneil Railway

De huidige Bo'ness and Kinneil Railway is een als museumlijn heraangelegde spoorlijn van ongeveer 11 km tussen Bo'ness (voluit Borrowstounness) en de spoorweg Glasgow-Falkirk-Edinburgh (zie de gele pijlen op het kaartje). De stations, peronoverkappingen, seinhuizen en signaalposten zijn niet de originele maar afkomstig van elders. De museumspoorweg volgt min of meer het vroegere traject van de Slamannan and Borrowstounness Railway, die tussen 1848 en 1851 werd aangelegd om Bo'ness en zijn toenmalige haven te verbinden met de eerder aangelegde Slamannan Railway (zie de blauwe pijl). De spoorweg werd in 1865 een onderdeel van de North British Railway (NBR), die in 1923 opging in de London and North Eastern Railway (LNER). De LNER werd op zijn beurt in 1948 samen met vier andere spoorwegmaatschappijen genationali-



seerd als British Railways (BR).

In 1956 werd het reizigersvervoer stopgezet. In hetzelfde jaar stopten ook de havenactiviteiten in Bo'ness. In 1978 verdwenen de laatste kolentreinen, waarna de spoorweginfrastructuur geleidelijk werd opgebroken.

Vanaf 1979 startte de Scottish Railway Preservation Society (SRPS) met de heraanleg van deze spoorweg. In 1981 opende het station Bo'ness en enkele honderden meters spoor. Vervolgens werd de lijn verlengd tot Kinneil in 1987 en tot Birkhill in 1989. De inrichting van het perron van de eindhalte Manuel dateert van 2013, in afwachting van een nog op te richten stationnetje.

Het Museum of Scottish Railways

Het museum zelf ging in 1995 open en werd in 2002 uitgebreid met een tweede hal. Men vindt er behalve locomotieven en wagons heel wat toebehoren en historische wetenswaardigheden.

Dit artikel is slechts een smaakmakertje. Wie méér informatie wil kan terecht op diverse websites. Men hoeft maar Bo'ness and Kinneil Railway in te geven ...



De Bo'ness and Kinneil Railway...



Foto bovenaan:

Het huidige stationnetje van Bo'ness is afkomstig van Wormit, gelegen aan het zuidelijke uiteinde van de brug over de Forth of Tay (d.i. de meer noordelijke diepe insteek aan de oostzijde van Schotland).

Het stationnetje van 1889 sloot in 1969 en werd in 1980 gekocht door de RSPS en heropgericht in Bo'ness. Het is een typisch voorbeeld van een landelijk stationnetje van de North British Railway.

Foto midden:

Thomas, de blauwe tenderlocomotief bekend bij veel kinderen, bestaat wel degelijk!

De locomotief werd in 1899 gebouwd door de firma Nelson Reid in Glasgow. Zij deed achtereenvolgens dienst bij een ijzergieterij (1902-1955) en bij de National Coal Board (1955-1968).

Na mankementen werd zij terzijde gesteld en geschonken aan de SRPS.

Na een uitgebreide restauratie was zij weer rijvaardig in 1996 maar pas later verkreeg zij haar huidige 'Thomas'-kleur!

Foto onderaan:

Op 9 augustus 2018 bestond de bezoekers-trein uit een tenderlocomotief en een aantal MK1-rijtuigen.

De locomotief werd gebouwd in 1954 door de Hunslet Engine Co. in Leeds. Zij deed tot 1971 dienst op diverse koolmijnsites van de National Coal Board en werd door de SRPS verworven in 1985.

De MK1-rijtuigen werden besteld door British Railways in de jaren 1955-1962. In die periode waren vele van deze rijtuigen in karmijnrood en crème.

En een korte blik in de hallen van het Museum of Scottish Railways...



Foto bovenaan:

LNER Class K4 3442 "The Great Marquess" is de enige overgebleven machine van een reeks van zes London and North-Eastern Railway locomotieven, die werden ontworpen door Gresley.

Deze reeks was bedoeld om goederentreinen over de plaatselijk steile en bochtige lijn tussen Glasgow en Fort William te trekken.

"The Great Marquess" werd als tweede van de reeks voltooid in juli 1938. In 1961 werd zij als 61994 buiten dienst gesteld bij British Railways, is nu in privébezit en staat voorlopig tentoon in Bo'ness.

Foto midden:

Een andere blikvanger is de 'Gordon Highlander', een Great North of Scotland Railway Class F 4-4-0-locomotief, gebouwd in een reeks van acht in 1920 door de North British Locomotive Company in Glasgow en de loc was aanvankelijk in dienst in de omgeving van Aberdeen.

Zij ging uit dienst bij British Railways in 1957 maar verrichtte nog toeristische ritten tot 1966. Daarna kwam zij terecht in het Museum of Transport in Glasgow en sinds 2011 is zij uitgeleend aan het Museum of Scottish Railways.

Foto onderaan:

VeBOV-REVUE 4 van 2018 toonde een nieuw rijtuig van de metro van Glasgow. Het rijtuig op de foto hiernaast is een voorloper uit 1901, oorspronkelijk gebouwd als een kabeltram (cf. San Francisco) en in 1935 omgebouwd voor elektrificatie via een derde rail. Het voertuig bleef in dienst tot 1977.

De prachtige kleurstelling is deze van de jaren dertig, de andere zijde is in de meer eentonige orangerode kleur van de jaren vijftig en zestig.





Foto bovenaan:

North British Railway Class C 0-6-0-locomotief N° 673 werd gebouwd in 1891 en was ontwikkeld voor goederentreinen.

In 1915 werd deze stoomloc omgebouwd en in 1917 kwam zij samen met 24 soortgelijke locs terecht achter het westelijk front in Frankrijk. Na haar terugkeer verkreeg ze haar naam Maude, naar een Brits generaal uit W.O.I (vandaar de linten met poppies in 2018!).

Zij trok daarna vrachtreinen tot in 1966 en kwam in 1967 bij de SRPS. Tegenwoordig heeft zij de zwarte kleur van de NBR-vrachtlocomotieven, maar draagt het nummer 65243 uit haar tijd bij British Railways.

Foto midden:

Uit een recentere periode is British Rail Class 84, een 25kV AC elektrische locomotief waarvan er 10 zijn gebouwd in de periode 1960-1961 door de North British Locomotive Company in Glasgow.

De als enige overgebleven 84001 is door het National Railway Museum (York) uitgeleend aan het Museum of Scottish Railways.

Foto onderaan:

Tot slot nog een blik op de afdeling met goederenwagens die, naar onze maatstaven, opvallen door hun geringe lengte en de opmerkelijk grote opschriften!



Tekst: Thierry Vercauteren.

Foto's: Herlinde Nieuwborg en Thierry Vercauteren (2018).

