

RAIL-REVUE

Kwartaalblad voor spoor-, tram- en bushobby
MET RECENTE AKTUALITEITEN, GESCHIEDENIS, TECHNIEK EN VERENIGINGSNIEUWS

Veertiende jaar - Nr. 3
Augustus 1999
ISSN 0773-0713



De hogesnelheidslijnen in België (deel 2)

HSL 3: LIÈGE - AACHEN

Op Belgische bodem is deze nieuwe hogesnelheidslijn nog in een planstadium waarbij de grote lijnen reeds vastliggen. Het is de bedoeling om vanuit Liège-Guillemins de bestaande lijn 37 tot voorbij Chênée te volgen en daarna de Vesder te kruisen, net op de plaats waar de vroegere spoorlijn 38 naar Herve en Plombières dat deed. Verder hebben de oude spoorlijn en de nieuwe HSL3 niets meer met elkaar gemeen, want waar vroeger op korte afstand 170 meter hoogte werd gewonnen door kronkelend rondom de berg te klimmen, moet de HST nu - rechtdoor - een nieuwe enkelsporige tunnel inrijden. Deze 6243 m lange tunnel, die tussen Vaux-sous-Chèvremont en Soumagne moet geboord worden, vormt een financieel probleem door de hoge kostprijs van het bouwwerk. Omdat dit een onderdeel vormt van een grensoverschrijdende verbinding, hoopt men hier op Europees geld. De nieuwe hogesnelheidslijn 3, geschikt voor 300 km/h, zou vervolgens vanaf de wijk "José" alweer de zuidzijde van de E40 blijven volgen. Dertien kilometer verderop moet de HSL3 de E40 kruisen en aansluiting geven op lijn 37 te Welkenraedt. Vanaf dan moet de bestaande lijn 37 tot Aachen gevolgd worden tegen maximaal 160 km/h. Op dit punt bestaan er ook plannen om - indien er voldoende financiële middelen zijn - de HSL 3 verder naast de E40 te laten lopen, om niet meer te Welkenraedt, maar 8 km verder (voorbij Walhorn) aansluiting met lijn 37 te



Onze 1606 trekt op 23/4/83 de Oostende-Wien-express richting Duitsland en passeert hier Lonzen op lijn 37. Vele internationale treinen hebben het reeds moeten afleggen voor nieuwe produkten zoals de Thalys. De sterk teruggelopen aantrekkingskracht van Oostende - als springplank naar Groot-Brittannië - deed de rest.

zoeken. Het enige reeds zichtbare werk op de HSL3, is de vernieuwing van het viaduct Hammerbrücke te Walhorn, waarvoor men tijdens dit werk slechts op één enkel spoor rijdt. Het ziet er evenwel naar uit dat nog een tijdje de oude lijn 37 via Verviers zal moeten gevolgd worden. De aanpassing van die lijn voor een hogere snelheid is een onbegonnen karwei. De toegelaten snelheid op lijn 37 is momenteel 120 km/h, maar deze lijn heeft vele snelheidsbeperkingen tot 100 km/h en zelfs tot 70 km/h. Door het kronkelen

van de Vesder is het huidige tracé zeer bochtig en tunnelrijk en daarin kan niet meteen veel verandering gebracht worden. Toch worden er ook aan Duitse zijde aanpassingen verricht, meer bepaald aan de 691 meter lange Aachener Buschtunnel, die net over de grens te vinden is. De DB wil de tunnel enkelsporig maken om de snelheid in die tunnel te kunnen opdrijven, waardoor ernaast een tweede, nieuwe en eveneens enkelsporige tunnel moet gebouwd worden. Het is ook hier dat het Belgische linksrijden overgaat in het Duitse

INHOUD VAN DIT NUMMER

De hogesnelheidslijnen in België (deel 2)	2
Een bijdrage tot de geschiedenis van het stads- en streekvervoer in de provincie Antwerpen	6
Een tram met een sportstuur	12
Rail-Aktueel	15
Verenigingsnieuws	22

Aan dit nummer van Rail-Revue werkten mee: Luc Couscheir, Raf De Landsheer, Jan De leus, Mark De Schutter, Erik Heylen, Alain Janmart, Stefan Justens, Eric Keutgens, Bob Morren, Jos Raes, Hubert Van den Bergh, Jo Van Iseghem, Rudy Van Iseghem.

Foto voorpagina: Siemensram 7201 na zijn presentatierit op de sporen van de stelplaats Punt aan de Lijn op 4 juni 1999. Foto Luc Couscheir

Rail-Revue is een uitgave van de v.z.w. VeBOV (Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer). **Verantwoordelijk uitgever:** Rudy Van Iseghem, Duffelshoek 52, 2550 Kontich. **Redactie:** Luc Couscheir, Mark De Schutter en Rudy Van Iseghem. **Secretariaat:** Hubert Van den Bergh, Kroonstraat 8, 3920 Lommel. **Lidgeld 1999:** België 700 Bfr, Nederland 820 Bfr. **België:** rekening ASLK 001-1385500-28 van de v.z.w. VeBOV, Kontich. **Andere Europese landen:** door middel van in Belgische franken uitgeschreven Eurocheques, te richten aan hoger vermeld secretariaat. **Overname van gegevens** is toegestaan mits bronvermelding. **Reproductie van artikels** (al dan niet in vertaling) en van **illustraties** slechts mits schriftelijke toestemming van de auteur en/of van de uitgever. **Inzenders** blijven verantwoordelijk voor de door hen ingezonden artikels.

rechtsrijden. Tevens denkt de DB een spanningssluis in volle baan te bouwen, wat de overschakelbare bovenleiding in het station Aachen Hbf overbodig zou maken. Indien dit laatste daadwerkelijk wordt uitgevoerd, betekent dit het einde van de 3000 Volt-locs van de NMBS te Aachen Hbf en kan er vanuit België enkel nog meerspanningsmaterieel tot dit laatste station ingezet worden. Het is de DB blijkbaar menens dit werkelijk ook te doen, want buiten hun twee Duitse Thalystreinstellen zijn er nu 17 nieuwe ICE 3-treinstellen in de maak, die specifiek grensoverschrijdende opdrachten zullen moeten uitvoeren. Het betreft hier achtdelige hogesnelheidstreinstellen serie 406, geschikt voor 4 spanningen en begrensd tot 330 km/h. De serie 406 moet vanuit stilstand autonoom kunnen aanzetten op een helling tot 40 promille, een helling die op nieuwe hogesnelheidslijnen meer en meer zal worden toegepast om geen dure tunnels en viaducten te moeten bouwen. Dit laatste betekent wel een serieuze herziening van de Duitse zienswijze, want oorspronkelijk werden de hellingen op hun hogesnelheidslijnen beperkt tot 15 promille om ook snelle goederentreinen tot 160 km/h - vooral 's



Foto boven : Te Hergenrath zien we op 23/4/83 nog een echte Paris-Nord - Köln voorbij flitsen achter de 2709. Ook een echt restauratierijtuig zit in deze treinsamenstelling. De Thalys heeft deze klassieker weggedrukt door snelheid..., maar ook in kwaliteit?



Foto midden : Te Aachen Hbf is zonet de 2713 met 11-rijtuigen aan de haak aangekomen en maakt hij zich klaar voor de locwissel met een Duitse 103. Op het nevenliggende spoor staat Thalys 4342 te wachten op de Belgische 3000 Volt, want al lijkt het wisselen van stroomafnemer eenvoudig, het omschakelen van de bovenleiding vraagt ook zijn veiligheidsprocedures en tijd. 26/2/99

Foto onder : Een Duitse 101 heeft zonet een Belgische stam 10-rijtuigen uit Köln aangebracht en wordt losgekoppeld te Aachen Hbf. Een Belgische locomotief reeks 27 zal na het omschakelen van de bovenleiding op 3000 Volt de zaak verder slepen richting Oostende. Met de nakende spanningssluis in volle baan vervalt deze locwissel allicht. 26/2/99

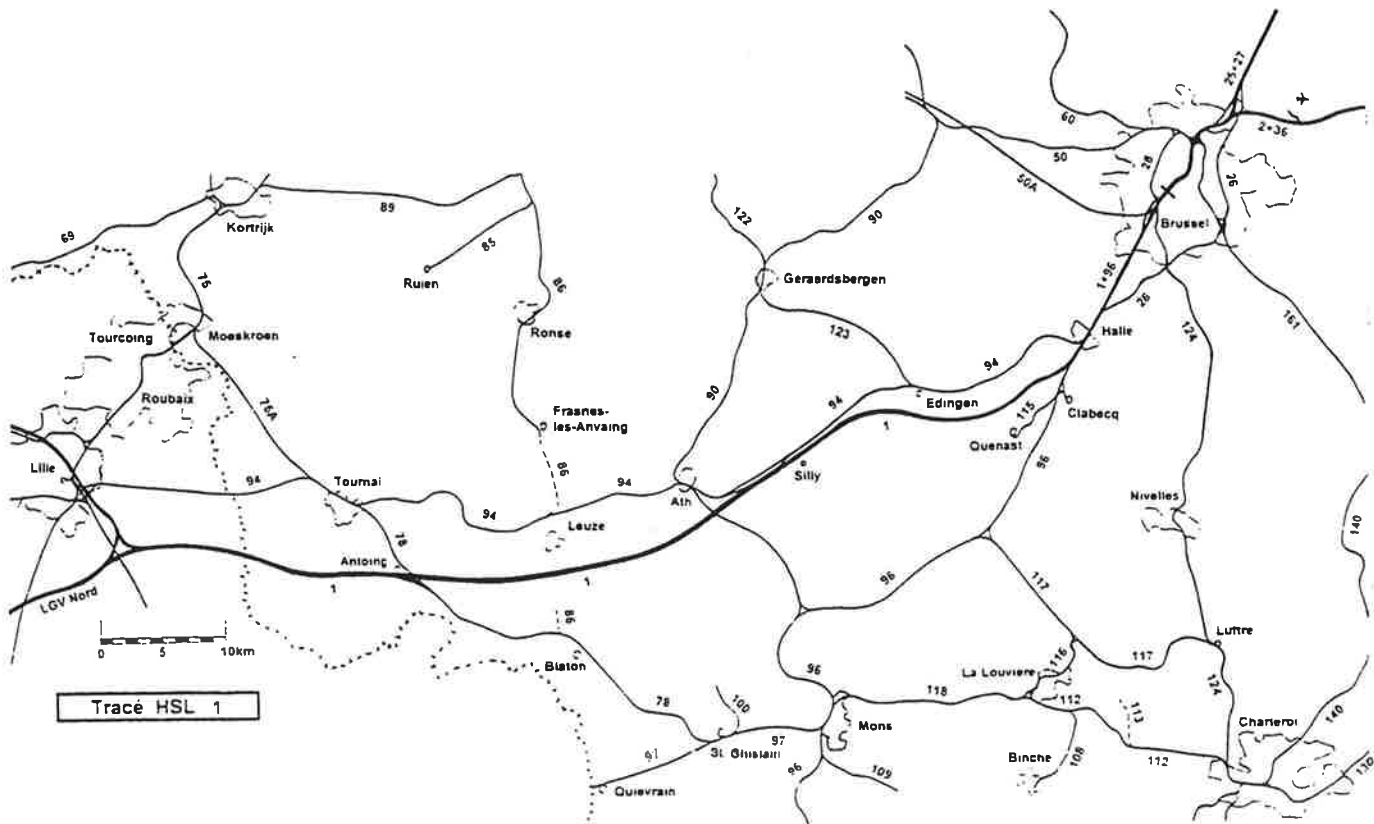


nachts - toe te laten. Ook voor het goederenverkeer en de nog resterende getrokken internationale treinen wordt aan een vierspannige versie van hun succesrijke serie 145 gewerkt. De 50 locomotieven serie 185 zijn 4000 kW sterk en 160 km/h snel. Ze zijn mogelijk de moderne opvolgers voor onze reeksen 18 en vooral 16, die jarenlang dominant op deze route aanwezig waren. Een vroegere Duitse poging om met hun meerspanningslocomotieven serie 184 een voet aan wal te zetten op ons 3000 Volt-net, liep duidelijk in het voordeel van onze reeks 16 af. Voorbij Aachen willen de Duitsers de 77 km lange DB-lijn 480 (Aachen - Köln) als "Ausbaustrecke" aanpassen voor snelheden tot 200 à 250 km/h. Vanaf Düren zal men bijkomende sporen voorzien voor de Keulense voorstadstrein S13, die men in 2002 in bedrijf wenst te nemen. Voor onze HSL3 zijn er echter nog geen data van uitvoering vooropgesteld en kan ten vroegste in 2006 een volledig nieuwe HSL in dienst komen.

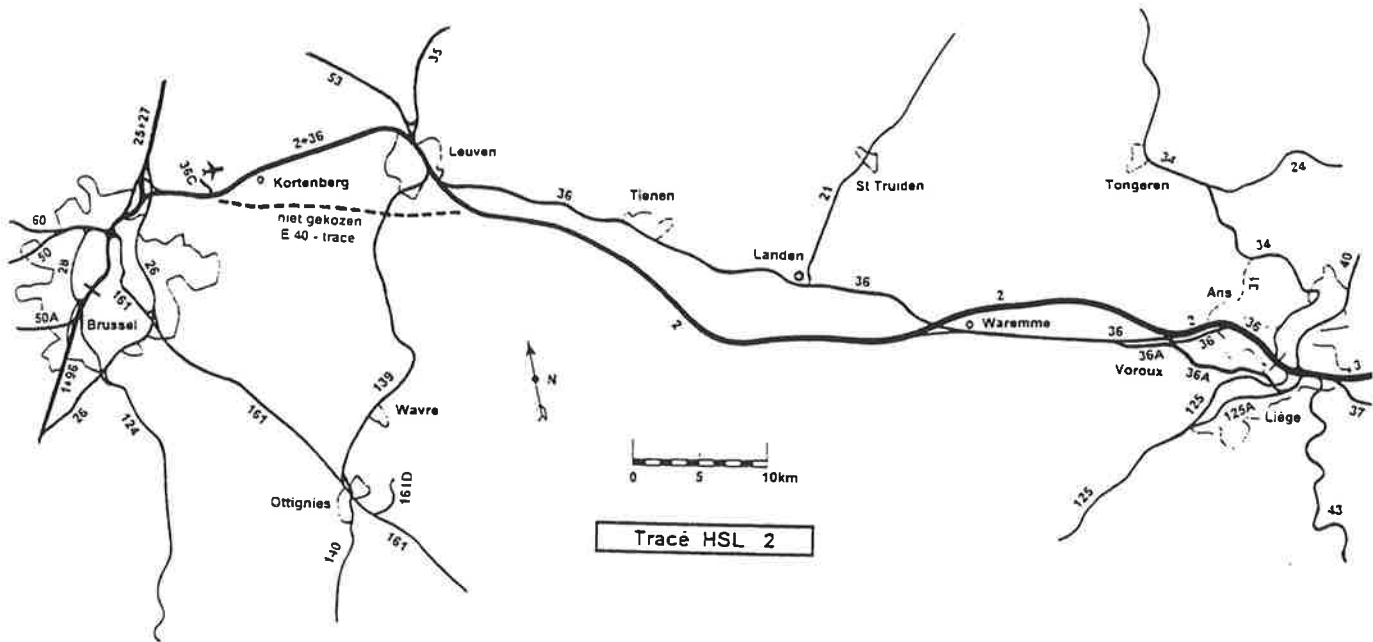
Erik Heylen



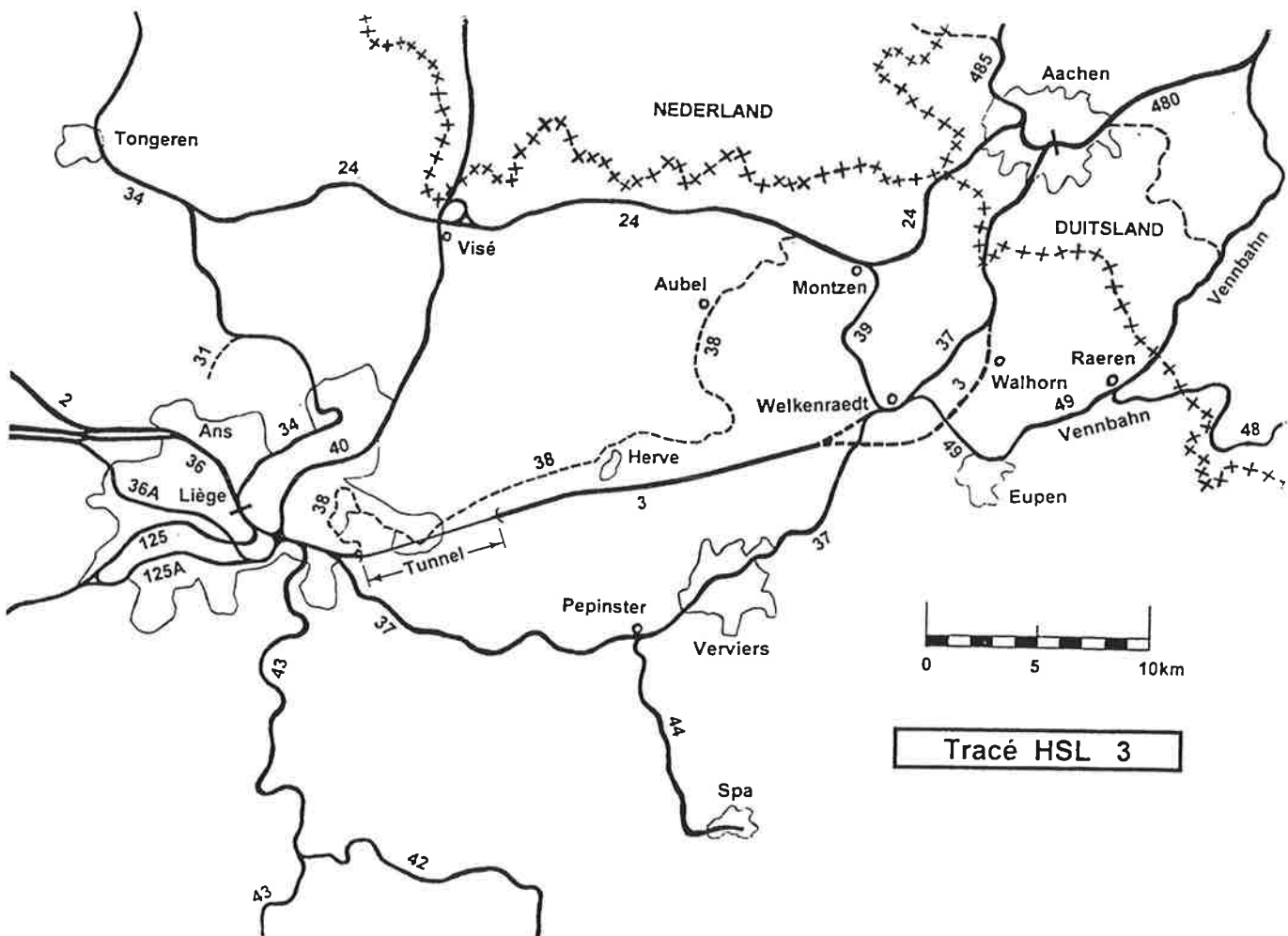
Op 26/2/99 nemen we bij een laagstaande winterzon de 1605 waar voor een stam 11-rijtuigen te Düren. De machinist wacht het vertreksein af alvorens zijn weg tot Köln te voleindigen. Geheel links zien we nog net een Europrinter van de Dürener Kreisbahn.



Plan van het tracé van HSL 1 (zie rr2/99 blz 2). Tekening : Erik Heylen



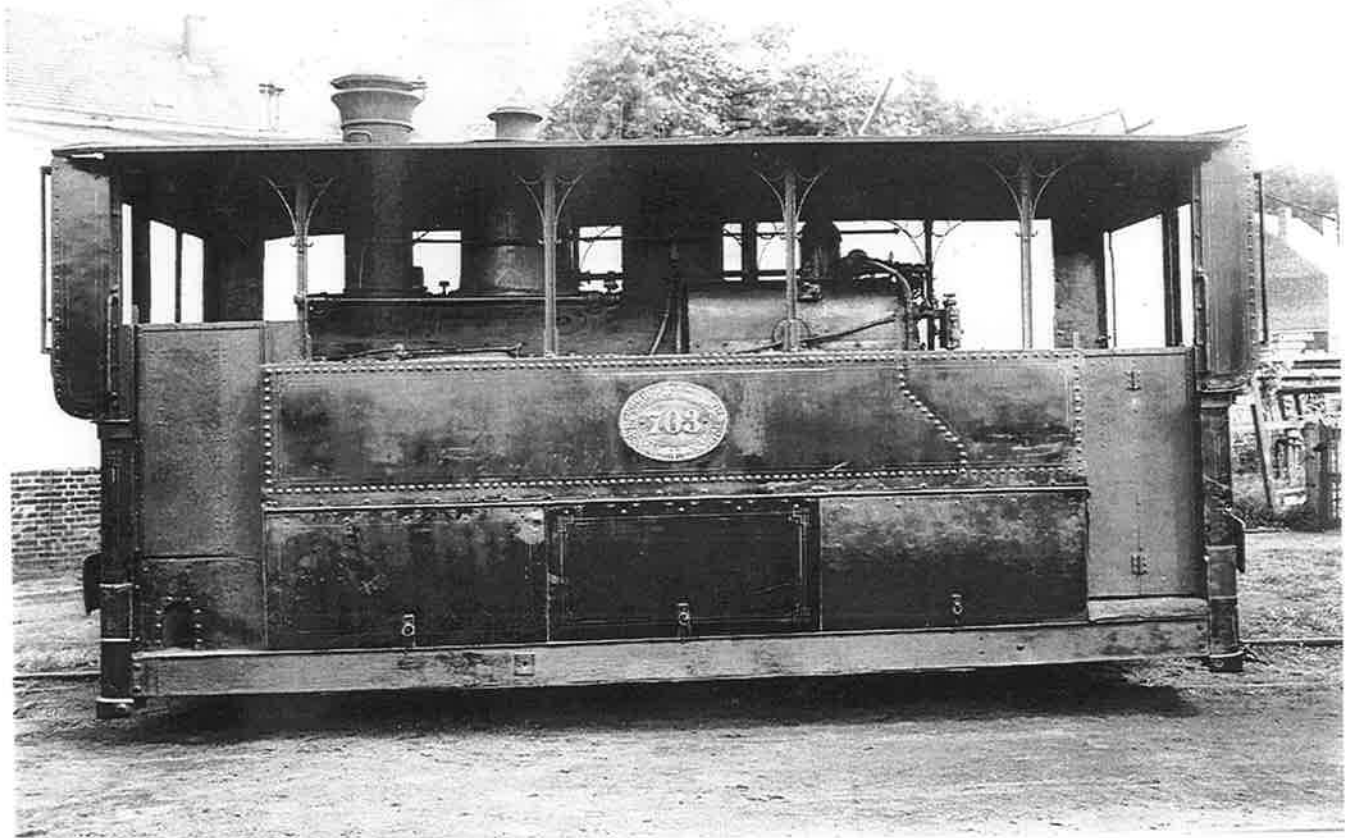
Plan van het trace van HSL 2 (zie rr2/99 blz 4). Tekening : Erik Heylen



Plan van het trace van HSL 3. Tekening : Erik Heylen

Een bijdrage tot de geschiedenis van het stads- en streekvervoer in de provincie Antwerpen

De Antwerpsche Maatschappij voor den dienst van Buurtspoorwegen (1885 - 1927)



Turnhout-werkhuis, omstreeks 1924-1925. Tramlok NMVB 703 (ex-4), gebouwd bij La Métallurgique in Tubeke (Tubize) in 1885 (constructienummer 619). Een lok van het NMVB-type 3 en aangekocht met het kapitaal van de lijn Antwerpen - Hoogstraten. Oorspronkelijk met open platformen zonder windschermen en deurtjes. Archief De Lijn. Verzameling E. Keutgens

Inleiding

Met deze nieuwe bijdrage tot de geschiedenis van het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer in de provincie Antwerpen wil de auteur de lezer diepgaander en uitgebreider kennis laten maken met de oude exploitatiemaatschappijen die in de NMVB-groep Antwerpen hebben bestaan. Zij liggen trouwens ook aan de basis van de indeling van de groep, na de overname door de NMVB zelf (1921-1922) en de huidige regio's van De Lijn - entiteit Antwerpen (vanaf 1991). In het kader van deze bijdrage bespreken wij tevens de administratieve weg die afgelegd moest worden om een vergunning voor de exploitatie van een buurtspoorweglijn te bekomen en om de vorming van het kapitaal voor de aanleg van deze lijn mogelijk te maken. Aangezien ook particulieren financieel konden bijdragen, was de kapitaalvorming, dikwijls nauw ver-

bonden met de oprichting van de exploitatievennootschappen zelf, wat zeker het geval was voor de Antwerpsche Maatschappij voor den dienst van Buurtspoorwegen. Wij hopen dat deze bijdrage een verrijking mag zijn van de tramgeschiedenis in de provincie Antwerpen.

De vergunning van een buurtspoorweglijn

Artikel 2 van de herziene en gewijzigde wet op de Buurtspoorwegen van 24 juni 1885 zegt ons dat de vergunning van een buurtspoorweglijn geschiedt bij koninklijk besluit en dat die vergunning wordt verleend aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (NMVB).

De vergunning kan echter ook aan andere maatschappijen of aan personen gegeven worden, wanneer binnen een tijdsverloop van één jaar, te rekenen van hun aanvraag

om vergunning, de NMVB dezelfde aanvraag niet voor zichzelf heeft gedaan of wanneer zij de vergunde lijn niet heeft uitgevoerd binnen het tijdsbestek door de regering bepaald.

Het reglement voor het toekennen van een buurtspoorwegvergunning werd vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 22 juli 1885.

Vooraleer over te gaan tot het indienen van een voorlopig ontwerp werd over het algemeen reeds een principiële akkoord bereikt tussen de NMVB en de betrokken gemeenten en de provincie voor de aanleg van een bepaalde buurtspoorweglijn.

Het tracé van de lijn werd dan zo getrouw mogelijk, als voorlopig ontwerp, op een stafkaart uitgetekend en aan de regering voorgelegd met een verzoek tot inoverweging-neming.

Als dit verzoek ingewilligd werd, dan diende de NMVB een vergun-

ningsaanvraag in bij de Minister van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken.

Zo een dossier bestaat dan uit de volgende documenten :

1. een beschrijvend verslag, waarin men het doel van de onderneming mededeelt, de voordelen die er voor het publiek zullen uit voortvloeien, op welke wijze de lijn verbonden is met de bestaande verkeersmiddelen en welk haar vermoedelijke invloed zal zijn op deze laatsten;
2. een omstandige raming van de uitgaven;
3. een tarief van de rechten en de tollën, en een beredeneerde uiteenzetting van de vermoedelijke inkomsten;
4. een volledig ontwerp van lastenkohier;
5. een uittreksel van een kaart (schaal 1:20.000) waarop de voorgestelde reisweg werd aangebracht;
6. een algemeen plan van de lokaliteiten (schaal 1:2.500) met aanduiding van de hoofdsporen en de bijhorigheden;
7. een bijzonder plan op schaal 1:200 voor de gedeelten van de buurtspoorweg die aangelegd worden in de bebouwde kommen van de gemeenten. Op dit plan moeten ook alle gegevens vermeld staan i.v.m. de onmiddellijke omgeving van de ontworpen lijn (bebouwde gedeelten, straten, voetpaden, telefoon- en andere palen, rioleringen, enz... met hun voornaamste afmetingen);
8. een lengtedoorsnede van de lijn en dwarsdoorsneden in voldoende aantal;

9. detailtekeningen van de voornaamste kunstwerken en hun hoofdafmetingen, het gebruikte spoortype, enz...

Om het onderzoek van de vergunningsaanvragen van ontworpen buurtspoorweglijnen te bespoedigen werd op 23 januari 1885 een bijzonder comité in de schoot van het Ministerie van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken samengesteld.

Dit comité bestond uit :

- H. Morelle, directeur-generaal van Bruggen en Wegen;
- A. Lavallée, beheerder-inspecteur-generaal ten persoonlijke titel, directeur der Wegen en burgerlijke gebouwen;
- L. Derote, hoofdinspecteur-directeur van de inaanbouwzijnde spoorwegen;
- J. Barbier, inspecteur van buurtwegen en niet-bevaarbare waterlopen;
- C. H. B. Ramaeckers, hoofdinspecteur-directeur van de Administratie;
- een secretaris.

Dit comité moest voor iedere vergunningsaanvraag een verslag uitbrengen en haar besluiten voorleggen aan de Minister van Landbouw. Zij moest zich uitspreken over de mogelijkheid van uitvoering van de voorgestelde lijn, alsook over de vraag of de tramlijn al dan niet een concurrentie zou betekenen voor een bestaande of ontworpen spoorweglijn.

Was dit onderzoek positief, dan liet de minister aan de NMVB weten dat hij de lijn definitief in aanmerking nam en dat de NMVB bijgevolg met de inschrijving van het kapitaal kon starten.

Het ganse dossier van het ontwerp van de vergunningsaanvraag werd dan overgemaakt aan de provincie en aan iedere gemeente, betrokken bij de aanleg van de buurtspoorweglijn, alwaar het dossier gedurende veertien dagen ter inzage lag van het publiek (openbaar onderzoek).

De eventuele schriftelijke of mondelinge opmerkingen werden vastgelegd in een proces-verbaal. Binnen de acht dagen na het sluiten van vermeld proces-verbaal moest iedere belanghebbende gemeenteraad haar advies uitbrengen over het ontwerp en over de eventueel gemaakte bezwaren of opmerkingen.

De processen-verbaal van de onderzoeken en de beraadslagingen van de gemeenteraad dienden dan onverwijld overgemaakt te worden aan de Bestendige Deputatie van de betrokken provincie, die zelf binnen de veertien dagen haar advies aan de Minister van Landbouw moest laten kennen over het ontwerp.

Het Ministerie van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken liet dan, indien zij dat nodig achtte, de eventuele wijzigingen aanbrengen aan het dossier.

Indien deze wijzigingen betrekking hadden op een verandering van het tracé, of op de plaatsing van de sporen in één van de bebouwde kommen, kon het departement besluiten om eventueel over te gaan tot een tweede openbaar onderzoek in de desbetreffende gemeente.

Eenmaal de wijzigingen door de NMVB aangebracht en het definitief dossier opgesteld, werd het, samen met de officiële vaststelling van de inschrijving van het kapitaal, overgemaakt aan de regering. Deze documenten konden dan goedgekeurd worden en bij het koninklijk besluit van de vergunning gevoegd worden.

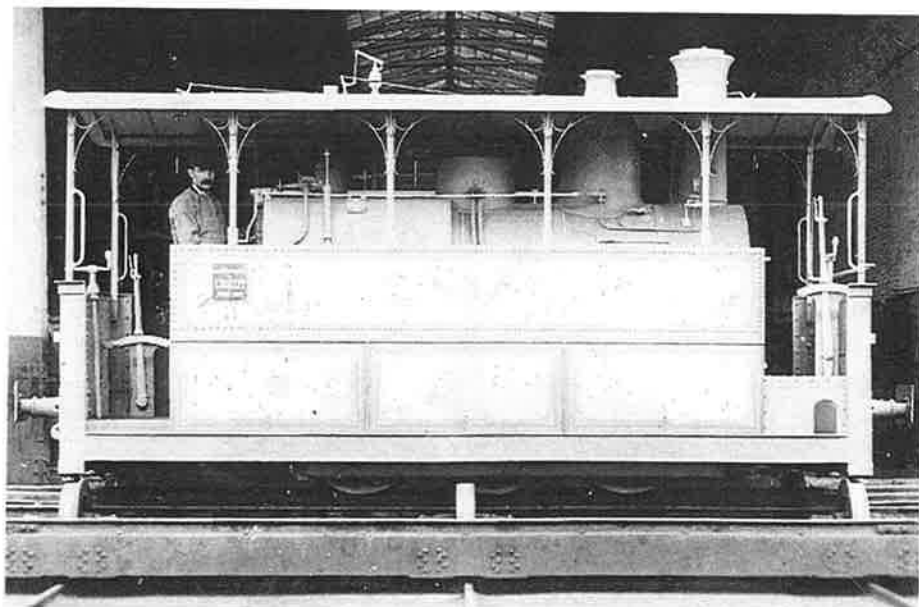
Voor de vergunningsaanvragen ingediend door de NMVB voor de datum van 22 juli 1885, diende het voorlopig ontwerp opgemaakt te worden volgens artikel 2 van het Koninklijk Besluit van 10 september 1875 (Reglement betreffende de vergunning tot tolheffing).

De verpachting van een buurtspoorlijn

Artikel 2 van de statuten van de Nationale Maatschappij zegt ons : "De Maatschappij heeft voor doel de aanleg en de exploitatie van buurtspoorlijnen in het Rijk en, bij voorkomend geval, van hun verlengstukken op vreemd grondgebied".

Diezelfde statuten bepalen evenwel nergens op welke wijze deze exploitatie moet gebeuren.

Dit probleem heeft dan ook in 1884



S.A. de Marcinelle & Couillet in Couillet. Tramlok NMVB nummer 6 (ex-20) - constructienummer 832. Lok van het NMVB-type 3 en op 3 juli 1886 in dienst gesteld op de lijn Oostende - Nieuwpoort - Veurne. Originele toestand. Origineel. Verzameling E. Keutgens

Société nationale des Chemins de fer vicinaux

CAHIER DES CHARGES N° 10

1885

Cahier des charges, clauses et conditions générales auxquelles la Société nationale des Chemins de fer vicinaux fera adjuger publiquement l'exploitation de ses lignes.

Objet de l'entreprise.

ARTICLE PREMIER. — Le présent cahier des charges a pour objet le bail, à fin d'exploitation par locomotives, du chemin de fer vicinal dont la longueur est indiquée à l'avis spécial d'adjudication.

Conditions générales.

ART. 2. — L'entrepreneur assume et acquittera, à la décharge de la Société, toutes les obligations résultant pour celle-ci, soit de la législation sur les chemins de fer vicinaux, soit de l'arrêté royal de concession, du cahier des charges y annexé et de tous actes passés en exécution.

ART. 3. — La Société loue à l'entrepreneur :

1° La voie qu'il reconnaît établie conformément aux clauses et conditions de l'acte de concession et aux plans approuvés par le Gouvernement, avec toutes ses dépendances, sauf le mobilier, outils, ustensiles, etc., dont il aura à se pourvoir et que la Société lui reprendra en fin de bail, sur évaluation faite par experts, le mobilier devra être agréé par la Société;

2° Le matériel roulant nécessaire à l'exploitation de la ligne.

Un procès-verbal dressé en double expédition constatera la remise de la ligne et du matériel roulant à l'entrepreneur, qui déclare les accepter sans réserve.

A l'expiration de l'entreprise, la ligne et son matériel devront être remis en bon état d'entretien à la Société nationale.

Il sera tenu compte à l'entrepreneur de l'usure normale.

Cautionnement.

ART. 4. — L'entrepreneur, dans les huit jours de l'approbation de sa soumission, donnera à la Société nationale, en gage de la complète exécution de ses obligations, par acte en due forme, la somme fixée à l'avis spécial. Elle sera versée en fonds publics de l'État belge ou autres valeurs agréées par la Société, notamment les titres de cette dernière.

Lastenboek nr. 10 van 1885. Bladzijde 2 van vermeld lastenboek met enkele algemene aanbestedingsvoorwaarden van de NMVB. Origineel. Verzameling E. Keutgens

- 1885 het voorwerp uitgemaakt van diepgaande studies. De vraag was of de NMVB de exploitatie van de lijnen zelf zou verzekeren of overlaten aan derden, onder toezicht en controle van haar administratie. Reeds bij de parlementaire bespre-

kingen van de wet op de Buurtspoorwegen ging de voorkeur uit naar de verpachting en de decentralisatie.

De raad van bestuur van de NMVB, die de zienswijze van de wetgever volgde en zelf ook nog een grondige studie hierrond uit-

voerde, sprak zich dan ook uit om, bij wijze van proef, de verpachting van de exploitaties toe te wijzen bij openbare aanbesteding. De maatschappij rechtvaardigde zich als volgt :

"Il lui a paru préférable de laisser à l'industrie privée une part importante dans l'oeuvre des chemins de fer vicinaux. En faisant appel à la concurrence publique pour l'exploitation de ce nouveau réseau, On permet la création de sociétés ou de groupes locaux qui pourront se charger d'entreprises de ce genre dans des conditions favorables et avec le minimum de dépenses.

C'est à la fois une mesure d'économie et de décentralisation et, en même temps, c'est un moyen d'atténuer l'une des plus vives critiques qui aient été dirigées contre la loi instituant la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux : la création d'un monopole absorbant complètement, à son profit, toutes les branches de l'oeuvre nouvelle à établir et ne laissant plus rien à l'initiative et à l'activité privées".

De basisvoorwaarden van het exploitatiecontract en van de openbare aanbesteding werden vastgelegd in het lastenboek nr. 10 van 1885 en het jaar nadien reeds aangepast en vastgelegd in het lastenboek nr. 16 van 1886.

De NMVB legde de lijnen aan en verhuurde vervolgens de sporen en bijhorende installaties (zoals de gebouwen, e.d.) aan de exploitant. Het meubilair werd evenwel niet in huur gegeven! Zij leverde eveneens het rollend materieel nodig voor de exploitatie.

Het onderhoud van de vaste installaties (sporen, gebouwen, enz...) en het rollend materieel waren ten laste van de exploitant.

De duurtijd van het contract bedroeg 30 jaar, met de mogelijkheid tot wederzijdse opzegging na 15 jaar.

Het lastenboek bepaalde eveneens het minimum aantal treinen per dag.

De exploitant ontving een jaarlijkse vaste vergoeding van 1500 fr. per geëxploiteerde kilometer, verhoogd met een aandeel in de bruto-ontvangst van de lijn. Het was op dit aandeel dat de openbare aanbesteding van toepassing was.

De vergunning van de lijn Antwerpen - Oostmalle - Hoogstraten
Gezien eind oktober 1884 alle betrokken gemeenten principieel akkoord gingen om financieel bij te dragen in de vorming van het kapitaal voor de aanleg van de lijn, besloot de raad van bestuur van de NMVB, in zitting van 6 november 1884, de inoverwegingneming van

3

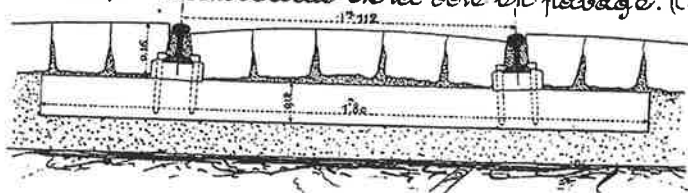
Cyprusse,
Bruxelles, le 20 mars 1886
le ministre de l'agriculture, de l'industrie
et des travaux publics.

(et) Chevalier de Meuse.

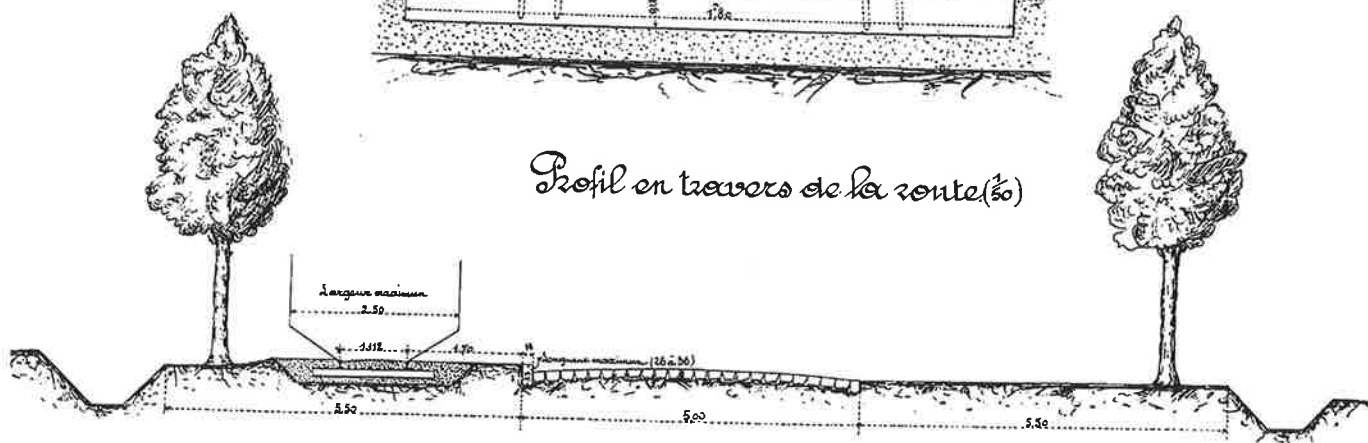
Coupe transversale de la voie en accotement. (Éch. 1/10)



Coupe transversale de la voie en pavage. (Éch. 1/10)



Profil en travers de la route (1/10)



Voorbeeld van een plan met dwarsprofiel van de lijn Antwerpen - Hoogstraten en gehecht aan het Koninklijk Besluit van de vergunning van 20 maart 1886. Origineel. Verzameling E. Keutgens

de lijn aan te vragen en er bij de regering op aan te dringen om voor de helft bij te dragen in de vorming van het kapitaal.

De vraag tot inoverwegingneming vertrok op 12 december 1884 en werd ingewilligd op 4 maart 1885. Vervolgens werd de vergunningsaanvraag op 4 april 1885 door de NMVB bij het Ministerie van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken ingediend.

Aan dit dossier waren 12 bijlagen gehecht, waaronder het algemeen plan van het tracé, de langs- en dwarsdoorsneden, de detailtekeningen van de sporen en wissels, als ook het "Beschrijvend Verslag" en het voorstel van de toe te passen tarieven voor reizigers, reisgoed en goederen in het algemeen.

Het beschrijvend verslag stelt ons onder meer in kennis van het nut van de lijn, van de aanlegkosten, van de te verwachte inkomsten, enz...

Het Ministerie van Landbouw verzond in september 1885 de opgestelde documenten naar de betrokken gemeenten, waar ze aan het openbaar onderzoek, zoals voorgeschreven in het KB van 22 juli 1885, onderworpen werden.

Uit het openbaar onderzoek, gehouden in september en oktober in de verschillende gemeenten, bleek dat er - op enkele uitzonderingen

na - geen bezwaren waren tegen de aanleg van de lijn.

Het baanvak Borgerhout (Turnhoutse Poort) - Wijnegem (Vaart) was ondertussen reeds in gebruik genomen (15.8.1885).

De Bestendige Deputatie van de provincie Antwerpen verleende dan ook op 8 januari 1886 een gunstig advies.

Het Koninklijk Besluit van 27 maart 1886 verklaarde de NMVB vergunninghoudster van de lijn Antwerpen - Oostmalle - Hoogstraten. Voor de NMVB was het de eerste afgeleverde vergunning en in de boeken van de maatschappij werd de lijn ingeschreven onder het nummer 1.

De kapitaalvorming van de lijn Antwerpen-Oostmalle-Hoogstraten

Met bovengenoemd koninklijk besluit werden eveneens de beslissingen van de gemeenteraden en de provincieraad inzake de samenstelling van het kapitaal voor de aanleg van de lijn bekrachtigd

Uit het beschrijvend verslag kunnen wij vaststellen dat de NMVB voor de kosten van de eerste aanleg van de 38.500 m lange lijn een schatting had gemaakt van 1.540.000 fr., wat neerkwam op een kilometerkostprijs van 40.000 fr.

De vorming van het kapitaal van 1.540.000 fr. moest gedragen worden door de staat, de provincie en de gemeenten. Deze laatste mochten ook een beroep doen op particulieren.

De Bestendige Deputatie besloot in haar zitting van 1 mei 1885 om voor 25 % deel te nemen in het kapitaal, dit was dus voor een bedrag van 385.000 fr. Bij de inwilliging van de inoverwegingneming op 12 september 1885 bevestigde de Minister van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken dat de staat de helft van het kapitaal zou onderschrijven, nl. 770.000 fr.

Het resterende deel, 385.000 fr., diende dus verdeeld te worden onder de belanghebbende gemeenten. Op 27 september 1884 werden 14 gemeenten door het provinciebestuur uitgenodigd om op donderdag 2 oktober in het gemeentehuis te Lier een vergadering bij te wonen om na te gaan welke buurttramlijn er het eerst moest aangelegd worden.

Onder het voorzitterschap van gedeputeerde Reypens besloten de leden van deze vergadering dat de tramlijn van Antwerpen naar Hoogstraten de meest nuttige was en daarom ook zo vlug mogelijk moest aangelegd worden. Verder drong men aan op de aanleg van een lijn van Antwerpen naar Zand-

hoven en Lier, via Broechem.

Er volgde nog een tweede overleg op 22 oktober in het gemeentehuis te Schilde, alwaar na een vruchtbare en breedvoerige bespreking van het ontwerp het volgende werd overeengekomen :

- men zal de Nationale Maatschappij verzoeken om in de eerste plaats (en zo spoedig mogelijk) de buurttramlijn van Antwerpen naar Hoogstraten aan te leggen en ze te Hoogstraten te verbinden met de ontworpen spoorweg van Antwerpen naar Baarle-Hertog en Tilburg;

- 25 % van de aanlegkosten zullen gedragen worden door de gemeenten, waarvan

1/3 of 128.000 fr. door Antwerpen, Borgerhout en Deurne en

2/3 of 257.000 fr. door de overige gemeenten, hoofdgewijze of per inwoner verdeeld, als volgt :

Wijnegem : 2291 inwoners aan 24 fr. per hoofd = 54.984 of 55.000 fr.

Schilde : 1650 inwoners aan 24 fr. per hoofd = 39.600 of 40.000 fr.

Westmalle : 1393 inwoners aan 24 fr. per hoofd = 33.432 of 33.000 fr.

Oostmalle : 1042 inwoners aan 24 fr. per hoofd = 24.988 of 25.000 fr.

Rijkevorsel : 2142 inwoners aan 24 fr. per hoofd = 51.408 of 51.000 fr.

Hoogstraten : 2165 inwoners aan 24 fr. per hoofd = 51.960 of 52.000 fr.

Gehucht Sint-Antonius (Brecht) 1.000 fr.

Totaal : 257.000 fr.

- elk gemeentebestuur kon zich gelasten om 4/5 van hun deel bij belanghebbende personen te plaatsen, voor het geval dat de gemeenteraad niet genegen zou zijn hun deel zelf te betalen.

De Stad Antwerpen nam 65.000 fr. voor haar rekening; Borgerhout 34.000 fr. en Deurne 29.000 fr. Voor deze laatste som werd voor 20.000 fr. ingeschreven door Louis Meeus en Cie.

De gemeente Oostmalle schreef in voor 5.000 fr. en 20.000 fr. werden betaald door Burggraaf du Bus de Gisignies, grondbezitter en burge-meester van Oostmalle.

Rijkevorsel schreef in voor 36.000 fr. en voor de resterende 15.000 fr. werd ingeschreven door één van de familieleden Heirman uit Antwerpen.

Westmalle onderschreef 10.000 fr. en de overige 23.000 fr. werden als volgt ten laste genomen :

- 10.000 fr. door Baron de Turck de Kersbeek;

- 10.000 fr. door Gustave Heirman uit Antwerpen;

- 3.000 fr. door Petrus Heirman-Everaerts van Wijnegem.

Het bij te dragen kapitaal van Hoogstraten werd volledig onderschreven door de heer De Decker en Cie.

In het totaal hadden de particulieren voor 8 % en de gemeenten voor 17 % deelgenomen in de vorming van het kapitaal voor de aanleg van de lijn.

Voorname prominente waren ook nauw betrokken bij de oprichting van de Antwerpse Maatschappij voor den dienst van Buurtspoorwegen (AMB), waarover verder meer.

Op 31 december 1886, de lijn Antwerpen - Hoogstraten was toen reeds behoorlijk uitgerust, bleef nog 227.000 fr. beschikbaar van het kapitaal "eerste aanleg".

De verpachting van de lijn Antwerpen - Hoogstraten

De openbare aanbesteding voor het onderhoud en de exploitatie van de lijnen Antwerpen - Hoogstraten en Oostende - Nieuwpoort was onderworpen aan de algemene bepalingen en voorwaarden vermeld in het lastenkohier nr. 10 van 1885 en door de raad van bestuur van de maatschappij goedgekeurd op 10 maart 1885.

De bijzondere bepalingen en voorwaarden eigen aan iedere lijn werden vastgelegd in een bijzonder bericht en gehecht aan het algemeen lastenkohier.

De raad van bestuur van de NMVB, in zitting van 15 mei 1885, bepaalde de datum van de openbare aanbesteding voor het onderhoud en de exploitatie van de lijnen Antwerpen - Hoogstraten en Oostende - Nieuwpoort op 3 juni 1885. Deze datum werd nog verschoven naar 10 juni, naar aanleiding van de wijziging van artikel 10 betreffende het aantal in te leggen treinen. De exploitant van de NMVB kreeg een jaarlijkse vaste vergoeding van 1.500 fr. per kilometerlijnlengte, verhoogd met een aandeel in de bruto-ontvangst van de lijn.

De openbare aanbesteding was van toepassing op dit aandeel in de bruto-ontvangst. Hoe lager dit aandeel, hoe groter de ontvangsten voor de NMVB. Bij de opening van de aanbesteding vielen er vijf inschrijvingen te noteren :

1. de heer Edouard ZOLLIKOFER - Sint-Gillis bij Brussel :

1.500 fr. per Km lijnlengte, verhoogd met 5 % op de bruto-ontvangst tot een bedrag van 4.000 fr. per km en per jaar; 6 % van 4.000 fr. tot 5.000 fr.; 7 % van 5.000 fr. tot 6.000 fr. en vervolgens 1 % per 1.000 fr. tot 24.000 fr.;

2. de heer Paul Désiré TEXIER DE

LA POMMERAYE - Brussel :

1.500 fr. per Km lijnlengte, verhoogd met 23,90 % op de bruto-ontvangst;

3. de heer Florent VAN NYEN - Antwerpen

1.500 fr. per Km lijnlengte, verhoogd met 27,72 % op de bruto-ontvangst;

4. de S.A. DES RAILWAYS ECONOMIQUES DE LIEGE-SERAING - Luik :

1.500 fr. per Km lijnlengte, verhoogd met 35 % op de bruto-ontvangst;

5. de SA. DES RAILWAYS ECONOMIQUES DE LIEGE-SERAING - Luik :

1.500 fr. per Km lijnlengte, verhoogd met 44 % tot 30 %, naargelang de ontwikkeling van de bruto-ontvangst;

- 44 % indien lager dan 150.000 fr.; 39 % indien gelegen tussen 150.000 fr. en 200.000 fr.; 35 % indien gelegen tussen 200.000 fr. en 300.000 fr.; 30 % indien hoger dan 300.000 fr.

In zitting van 16 juni 1885 onderzocht de raad van bestuur van de maatschappij de inschrijvingen.

Aangezien de inschrijving van de heer Zollikofer op een vergissing berustte, werd ze door hemzelf ingetrokken.

De heer Texier de la Pommeraye uit Brussel was dan de best geplaatste. De raad oordeelde echter dat men zijn inschrijving niet kon aannemen, daar hij geen Belg was en op financieel vlak niet de nodige waarborgen bezat voor een dergelijke belangrijke onderneming.

De heer Texier de la Pommeraye was inderdaad een Fransman, maar toch de ex-vergunninghouder van de eerste stoomtramlijn in België, nl. van Charleroi naar Gilly en Montignies-sur-Sambre! In 1885 was hij de afgevaardigde-bestuurder van de S.A. Chemins de fer Vicinaux Belges die deze twee lijnen exploiteerde.

De inschrijvingen van de S.A. des Railways Economiques de Liège-Seraing kwamen niet in aanmerking omdat de procenten voor het aandeel in de bruto-ontvangst hoger lagen dan deze van de vorige inschrijvers.

De Raad besloot tenslotte het onderhoud en de exploitatie toe te wijzen aan de heer Florent Van Nyen, bekend koopman van tabakswaren in Antwerpen. De ingewonnen inlichtingen over hem en zijn vennoten waren zeer gunstig. Inderdaad, Florent Van Nyen was eigenlijk de vertegenwoordiger (stroman) van een nieuwe vennootschap in wording, waarvan de stichters zeer belangrijke en bekende Antwerpse katholieke figuren waren



Berchem-bij-Antwerpen — Statie der Buurtspoorwegen.



Berchem. Tramplein omstreeks 1910. Een totaal verdwenen stadsbeeld. Links het voormalig Buurtspoorwegstation Zurenborg (gesloopt in 1965 en nu de busgarage van De Lijn) en rechts Café Cogels dat eveneens afgebroken werd voor de oprichting van een stijlloos tankstation. Prentkaart. Verzameling E. Keutgens

uit de politieke, financiële en industriële wereld.

Verschillende van deze personen hadden ook financieel bijgedragen tot de vorming van het kapitaal voor de aanleg van de lijn.

Op 20 juni 1885 werd de heer Texier de la Pommeraye als volgt in kennis gesteld van het niet-aanvaarden van zijn inschrijving :

“Nous avons l'honneur de vous informer que le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux n'a pas pu agréer votre soumission pour l'exploitation de la ligne d'Anvers à Hoogstraeten. Il a donné la préférence au soumissionnaire représentant les intérêts locaux et une partie importante du capital de premier établissement de la ligne”. De handelwijze van de maatschappij was aanvechtbaar, omdat ze één van de principes van de openbare aanbesteding met de voeten trad.

De heer Texier de la Pommeraye liet zich dan ook niet zo maar wandelen sturen en ondernam talrijke stappen. Zo vroeg hij ondermeer

aan het College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Antwerpen om bij de NMVB voor hem ten beste te spreken, daar de stad aandeelhouder was van de lijn en omdat hij goede betrekkingen onderhield met het College naar aanleiding van de tijdelijke paardentramlijn Groenplaats - Hornestraat, aangelegd ter gelegenheid van de wereldtentoonstelling

Ook de liberale Antwerpse pers fulmineerde tegen de beslissing van de raad (L'Opinion van 15 juli, 22 juli en 30 september 1885/Le Précurseur van 25 juli 1885). De liberale kranten vreesden dat door deze handelwijze de in wording zijnde katholieke vennootschap alle buurtspoorlijnen zou gaan exploiteren en dat de Nationale Maatschappij een werktuig zou worden van de katholieke partij binnen de regering!

Ook in de senaatszitting van 25 juli 1885 werd de heer Beernaert, Minister van Financiën, door senator Graux geïnterpelleerd over de aanbesteding en de genomen beslissing van de NMVB.

sing van de NMVB.

De “Chambre des Entrepreneurs du pays de Liège” en de “Cercle des Entrepreneurs de travaux publics et civils d'Anvers” protesteerden eveneens en schreven naar de minister over “l'atteinte grave portée en cette occasion au principe des adjudications publiques” en “sur le préjudice que cette façon d'agir porte aux intérêts publics”.

De heer Texier de la Pommeraye diende tevens klacht in tegen de NMVB, maar zijn eis werd afgewezen. Hij ging hiervoor in hoger beroep.

Niettegenstaande alle protesten werd de beslissing van de raad van 16 juni 1885 om het onderhoud en de exploitatie over te dragen, volgens de voorwaarden van de aanbesteding, aan de heer Florent Van Nyen, welke inmiddels zijn rechten had overgedragen aan de nieuwe vennootschap, bekrachtigd door het Koninklijk Besluit van 16 juli 1886.

Eric Keutgens

Een tram met een sportstuur.



De 406 op de kermis. Lijn 15, Châtelineau.

Als je uit het station van Charleroi - Sud op het toen nieuw aangelegde stationsplein stapte, dan kreeg je geenszins de indruk van een tramnet in verval. In de gladde tarmac, die nog naar teer rook, lagen nagelnieuwe spoorlussen. De bovenleiding was strak gespannen... De hele lay-out was echter bedoeld voor de NMVB en de "semi-mé-tro", waarvoor er in 1973 de wildste plannen bestonden! Het viaduct was nog in aanbouw zodat de types S ondertussen hun rondjes draaiden in de keerlus rond de gevraagd, aan de overkant van de Samber. Er heerste dus tijdelijk de nogal merkwaardige situatie dat de twee overgebleven, maar reeds ter dood veroordeelde stadstramlijnen van de STIC, nog eventjes op de sporen van het net van de toekomst reden. Dat net zou op een onnavolgbare wijze naar de verdoemenis verknoid worden, zo zou later blij-

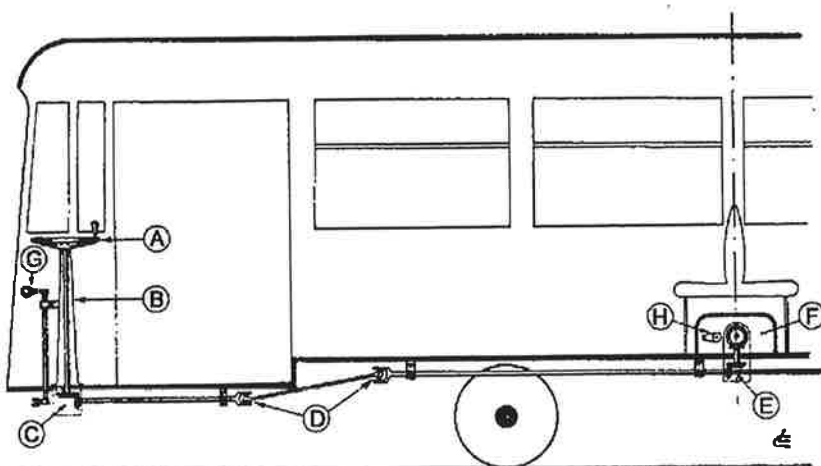
ken. Je kreeg nog vier stadslijnen te zien, maar lijn 2 was eigenlijk een ingekorte lijn 7 en lijn 5 was een ingekorte lijn 15. De 1 was een inkorting van lijn 2, maar die lijn werd zelden of nooit gefilmd; ze reed immers toch naar hetzelfde eindpunt in zuidelijke richting en in noordelijke richting draaiden de bestuurders simpeler "depôt".

"Toch netjes", was telkens de eerste indruk van de STIC-400 reeks. Want hoewel de livrei niet bepaald kleurig was - bovenaan een soort groenig grijs en onderaan een soort grijsig groen - toch waren de trams steeds netjes gepoetst, dit in tegenstelling tot hun grotere neven van de buurtspoorwegen. Die eigenaardige kleurcombinatie was een flets afgietsel van de huisstijl van de RELSE te Luik (Railways Economiques de Liège Seraing et Extensions) waarmee de toenmalige TEPCE (Tramways Electriques du

Pays de Charleroi et Extensions) familiebanden had. Trouwens, de moderne tweeassers van de Liège - Seraing leken enorm goed op die van Charleroi en waren gebouwd in dezelfde NMVB-ateliers te Oostende in 1944.

De grote "Siemens" NMVB-panto kwam helemaal niet absurd over op de eerder kleine wagen maar het gaf wel een "Charleroi karakteristiek". Ook de reclame! Je waande je in een ander land! Zouden wasmachines "Sanirenco" écht bestaan? Zouden ze hier echt koffie "Battard" drinken of is dat nog een codenaam van ersatz koffie uit Wereldoorlog Twee? 't Had gekund, want we schreven al dat de motorwagens in '44 het licht zagen... Tramreclame is soms een studie op zich waard en het zette aan tot eigenaardig consumptiegedrag (De auteur als tienjarige zoon: "Ma? Wanneer koopt ge eens koffie van Van Ysendijkes?" Moeder van de auteur: "???" Zoon: "Ik denk dat ik die liever zou drinken want die staat op tram 11!")

Binnenin oogde alles netjes en ruim. Vooral de balkons, waar een klassieke controllerkast ontbrak. In de plaats daarvan een ranke stalen kolom waarop een stuur stond. Dat was iets speciaals. Het metalen stuur met houten krukje deed een beetje denken aan dat van een oude Italiaanse sportwagen. Wanneer de bestuurder aan de kopeindpunten zijn stuurwiel en remkruk meenam en naar de andere stuurpost liep, dan deed die scène weer denken aan een "Laurel en Hardy"-film, waarin een bestuurder zijn auto in de prak had gereden en nu met de enig overgebleven stukken mistroostig op de tram moest stappen. De overbrenging van het stuurwiel naar de centrale controller onder een zetel in het midden van het rijtuig gebeurde via cardanassen (zie plan) en liet een soepele, snelle rijstijl toe. De bestuurder had 23 rijstanden en 18 remstanden ter be-



Het besturingssysteem van een 400.

- A : IJzeren stuurwiel met houten handvat.
- B : Kolom met as.
- C/E : Conische tandwielen.
- D : Cardanoverbrenging en assen.
- F : Controller.
- G : Hefboom keerkoppeling.
- H : Keerkoppeling.

schikking, hoewel het elektrisch remmen slechts in noodgevallen gebeurde. Hij had slechts vijf seconden nodig om van stilstand naar "vol parallel" te trekken! Dat was wel ingenieurstaal, maar ooit heeft een vriendelijke bestuurder het ons gedemonstreerd. De tram was toen zo'n dertig jaar oud en er kwamen verdachte geuren en geluiden uit de controller onder de zitbank, maar het resultaat bleef verbluffend. "Comprenez m'n fils, on n'a presque pas roulé comme ça hein... C'est Charleroi ici, pas Francorchamps!"

Het systeem had nog voordelen. Er moest aanzienlijk minder bekabeling gebeuren, het gewicht en het onderhoud verminderden en bovendien bleef de controller gespaard bij zware frontale aanrijdingen. De bestuurder was natuurlijk zijn extra bescherming kwijt. (zie tekening)

Ondertussen had de 405 zich in beweging gezet en reed zonder veel schommelen de binnenstad in. Langs het park, rond het plein voor het stadhuis; het leek heel even een Franse stad op schaal HO. Vervolgens ging het voorzichtig enkelsporig door een winkelstraat (de terugweg ging door een parallelle straat) tot "Charleroi-Nord" waar we de "Grande Rue", die verder "Chaussée de Fleurus" wordt, inreden. Het zijn die beelden door de voorruit van de 405 die het beste in het geheugen blijven. Een slingerende, slechte kasseiweg, aan beide zijden geflankeerd door eendelige rijen grauwe huizen en groezelige winkeltjes of café's. Vaak stond er een Italiaanse of Vlaamse naam op. Aan de stelplaats werd van bemanning gewisseld en je realiseerde je dat dit niet lang meer ging duren als je de hoeveelheid nieuwe bussen erin zag staan. Achter de "Quatre Bras" te Gilly denderde de 405 een verlaten spoorweg over en begon dan gezwind aan een lange helling waarbij het muzikale gejengel uit de motoren heerlijk lang bleef aanhouden... Naar beneden lieten de bestuurders hun trams dan weer aanhoudend niezen, want de Westinghouse werd driftig bespeeld; te weinig lucht betekende uiteraard te snel, maar te veel betekende slippen en dan wist je helemaal niet meer waar je ging stoppen. Ik had het ooit wel eens met ijzel of met een eerste regenbui willen zien doen. De rijweg was nu een typisch Belgische gevaarlijke driebaans betonweg geworden waar het wegverkeer veel te snel op reed. Bovenaan de helling lagen er overloopwissels. Dat was de terminus van lijn 2, "Taillis Prés". Dikwijls stapten de bestuurders uit en gebaarden naar aankomend verkeer dat het moest stoppen. Dan spron-



De terminus te Taillis Prés. Merk de bestuurder op die staat te zwaaien naar aankomend wegverkeer alvorens in zijn 423 te springen, hem over de overloopwissels te loodsen en dan naar Charleroi te rijden.

gen ze kwiek in hun tram en reden de overloopwissel op. Het wisselen van stuurpost en het opnemen van reizigers diende als wachttijd, want langer bleven de trams daar niet staan. (zie foto)

Wie zijn reis met lijn 7 naar Fleurus voortzette kreeg een eentonige lange betonbaan te zien met af en toe onderbrekingen in de lintbebouwing, afwisselende huizenbouw en zelfs een veld! Het rijden met een 400 was wél spectaculair. De tram reed lange stukken op volle snelheid en sloeg soms haltes over. Vaak ontstond er dan een soort race tussen de tram en een vrachtwagen waarbij de tram dikwijls won! Het was eigenlijk nog

grappiger wanneer je langs de lijn stond voor foto's en je zag het groene trammetje verschrikkelijk slingerend, stampend en schommelend komen aanstormen naast een stabiel rijdende auto. "Oei, nu vliegt hij uit de rails!" dacht je telkens, maar hij deed het niet, en je had toch maar weer een gelukke foto en een onvergetelijk beeld in je brein opgeslagen terwijl je glimlachend naar zijn wiebelende kont zag. De laatste kilometers tot Fleurus waren enkelsporig en beveiligd met seinlampen. Er was slechts één tram op die sectie toegelaten. Daarom werd er in Fleurus evenmin wachttijd gehouden. De procedure liep als volgt : de rechter-



Met de 405 op volle snelheid door de 19^{de} eeuw... Rue de Montignies, lijn 15, richting Charleroi.



Tiens, is het hier gedaan? De 422 aan het kopeindpunt te Fleurus. De terugrit naar Charleroi kan beginnen.

deuren gingen open en de laatste reizigers stapten uit. Terwijl verwisselde de bestuurder van post. Dan gingen de deuren toe en de andere open. Vervolgens nam de tram de overloopwissel en nam zo op het "nieuwe" rechterspoor de eerste reizigers op. De terminus had een omloopspoor vlak voor een druk kruispunt en was één van de meest ongezellige eindpunten van het Belgische net. Telkens je er kwam overviel je in de stuurpost zo'n gevoel van "Tiens, is 't hier nu gedaan? Rap wegwezen!"

Lijn 15 liep door een totaal ander decor. Van het station kwam ze eigenlijk niet in het centrum maar boog snel rechtsaf naar Montignies (lijn 5) en verder naar Châtelineau (lijn 15). De bestuurders hadden een heel rustige rijstijl op het dubbelsporige traject tot Montignies-Place. Dat moest wel, want de spo-

ren lagen er in een erbarmelijke staat. Regelmatig waren ze gebroken en vaak kwam de contrarail naar boven. Merkwaardig dat de bovenleidingsmasten nog fris geschilderd waren en geen spoor van roest vertoonden. In sommige trams stak tevens een nagelnieuwe, in Brussel gemaakte richtingsfilm met lijnkleuren, wat een contrast vormde met de uniforme zwarte tekst op gele achtergrond. (Twintig jaar later zouden ze dat in Gent als lijnkleuren gebruiken. De tijd gaat er niet altijd op vooruit...)

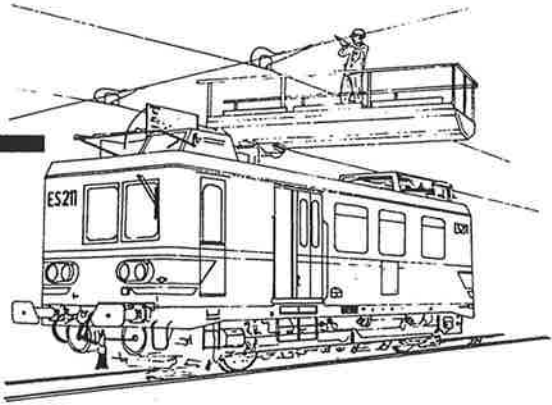
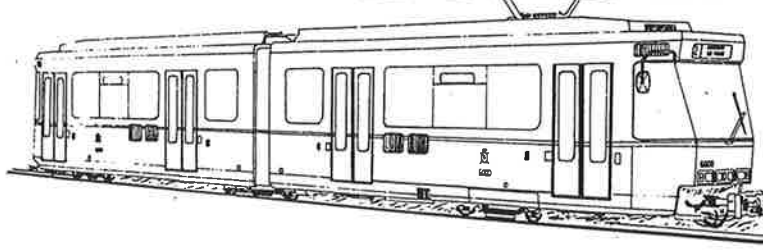
Achter het gemeenteplein draaide lijn 15 in een smal straatje, dook enkelsporig onder een spoorwegbrug in de vorm van een tunneltje aan één kant, draaide dan weer rechtsaf op een stukje eigen bedding tussen achtertuintjes, ging dan wéér linksaf... en belandde plots in de negentiende eeuw.

Stel je voor : een eindeloos lijkende straat met zwarte huisjes uit de film "Daens". In het midden "iets" dat op een kasseiweg moest lijken en dat aan beide zijden geflankeerd werd door kronkelende tramsporen die in een bedding van aarde en sintels lagen. Een zeldzame auto moest in het midden van de kasseiweg parkeren. Daar waar geen huisjes stonden reden we langs een eindeloze zwarte muur die twee immense gieterijen van de "Usines Hainaut Sambre" (er was nog geen fusie met Cockerill) en een stilgelegde steenkoolmijn omsloot. Geen wonder dat lijn 15 de laatste tramlijn zou worden. Een bus reed zichzelf hier op een paar maanden tijd in de prak. Trouwens, bus 15 moest later een gewijzigd traject volgen om die Rue de Montignies te vermijden. De trambrug, een langgerekte constructie op schuine palen die eerder aan een kermisattractie deed denken, maakte het absurde decor van de rit naar Châtelineau volledig.

Eigenlijk was de tramlijn hier het mooiste 's nachts. De grauweheid van de dag maakte plaats voor een grootse flakkerende gloed uit de smelterijen. Het was onvergetelijk om dan in de enigszins verduisterde bestuurderspost van een 400 over die tramroetsjbaan te hobbelen terwijl de bestuurder extra zand maalde. Voor de brug was er ook een signaallamp, want vanaf hier werd het laatste stuk lijn tot Châtelineau-Place enkelsporig. Er kwam nog veel bochten- en klimwerk aan te pas alvorens de groene tram zijn eindpunt bereikte. De sporen lagen er in een soort baksteengruis en je had er een panorama over een stuk "Zwart Land" in verval met een uniek tramnet op haar laatste wielen. Een bitter panorama.

Tekst en foto's : Bob Morren.

RAIL-AKTUEEL



NMBS

• reeks 13 :

Nog steeds vlot het niet met het in dienst nemen van deze nieuwe locs, waarvan er 60 in aflevering zijn. Na een hele reeks aanpassingen zijn de eerste echte diensten gepland met IC-treinen tussen Oostende en Welkenraedt / Eupen. Voor de goederendiensten is het nog wachten tot het milleniumjaar, omdat de seininstallaties op vele baanvakken (nog) niet zijn beveiligd tegen de invloed van de driefasige tractie. De 20 machines van de Luxemburgse zusterserie 3000 daarentegen zijn al wel in normale dienst.

• reeksen 15 / 16 / 18 :

Alhoewel deze meerspanningslocs al geruime tijd op de lijst van 'te vervangen materieel' staan, blijken ze nog steeds onmisbaar. Vooral de IC-dienst Oostende - Köln en nog resterende gesleepte diensten naar Paris-Nord, maken nog gebruik van deze meerstromers. Voor de elektrische goederendiensten naar en van Frankrijk wordt meestal een beroep gedaan op reeks 12.

• reeks 22 :

Beroerde tijden breken aan voor deze machines, nu de vakantieperiode is ingezet. Buiten enkele goederentreinen trok deze reeks vooral P-treinen, welke nu tijdens de grote vakantieperiode veelal niet rijden. In de grote stations vindt men wellicht enkele machines op een rij.

• reeks 23 :

De goede oude reeks 23 doen het nog steeds uitstekend, niettegenstaande hun eerbiedwaardige leeftijd. De mogelijkheid om in dubbele tractie te rijden maken van deze eerder zwakke machines toch nog goed bruikbare en niet te missen werkpaarden van het goederenverkeer. Zolang men de inzet van de nieuwe reeks 13 (nog) niet overal toelaat, zal deze 44-jarige veteraan nog de (goederen)dienst blijven uitmaken.

• reeks 25.5 :

De 1500 Volt-installatie en de ATB-apparatuur, maken dat deze



Op 19/12/98 wacht de 1806 te Welkenraedt nog geduldig op een volgende opdracht. Nog steeds doen 3 degelijke locs dienst als meerstromer. Alles lijkt erop dat de oudere reeks 16 toch net iets langer de 'primadonna' zal mogen blijven spelen op deze route.

reeks eerder in Nederland dan in het thuisland te zien is. Reeds geruime tijd huurde het Nederlandse 'Lovers Rail' vier van deze machines. Ook voor goederendiensten tussen Kijfhoek enerzijds en Antwerpen Noord/Muizen anderzijds maakt deze locomotiefreks zich nog nuttig. De Nederlanders compenseren de bij hen gereden kilometers met goederendiensten naar Antwerpen-Dokken, met een Nederlandse loc 64/65 op kop.

• reeks 41 :

De aflevering van 80 dieseltweetjes moet nog tijdens de eerstvolgende winter een aanvang nemen. Deze motorwagens moeten de nog resterende motorwagens 44 en 45 dringend gaan vervangen, samen met de getrokken treinen met diesellocs reeks 62/63 en M2-rijtuigen. Deze stellen zijn met automatische koppelingen uitgerust om in treinschakeling te rijden tegen maximaal 120 km/h. Het comfort van de reeks 41 is vergelijkbaar met dit van de I 11-rijtuigen en onze Deense neuzen AM96. Het is lang geleden dat voor secundaire

lijnen nieuw materieel is besteld. Tot voor kort kregen deze zijlijnen de afdankers van de hoofdlijnen.

• Alle lijndiesels :

Een aantal factoren wijzen allen in de richting van grote buitendienststellingen van hele reeksen lijndiesels. De belangrijkste boosdoener is de ouderdom van deze diesels welke varieert tussen de 35 en 45 jaar. Ook de voortschrijdende elektrificatie maken de inzet van lijndiesels overbodig; vooral de reeksen 52/53/54/55 vallen in de Ardennen ten offer ten voordele van de reeks 13/30. De intervormingstreinen wil men uitsluitend met elektrische tractie uitvoeren terwijl men voor het plaatselijk verkeer de nieuwe reeks 77 wil inzetten. Ook de nieuwe reeks 41 laat vooral locs reeks 62/63 buiten dienst zetten. Wedden dat de laatste dieselveteranen reeks 59 de dans weer ontspringen?

• reeksen 70 / 71 / 75 / 76 / 84 / 85 :

Al deze rangeerlocs dreigen aan de kant gezet te worden met de komst van de nieuwe reeks 77. Vooral de

kleinere reeksen krijgen het moeilijk om hun bestaansreden te bevestigen. De 6 diesels van de reeksen 70 en 75 zijn rechtstreekse concurrenten van de nieuwe reeks 77, terwijl de 3 locs reeks 71 niet meer worden ingezet bij het heuvelwerk. De 25 uit Nederland betrokken reeks 76 doen hoofdzakelijk sleepwerk in het Antwerpse havengebied, maar hun lange motorkap hindert het zicht danig mede door de in Nederland gebruikelijke rechts ingerichte stuurpost. Dit laatste is oorzaak van het bestendig in dubbeltractie rijden met de lange snuiten tegen elkaar.

• **reeks 74 :**

Deze reeks van 10 machines volstaan niet meer om het vele opdrukwerk te Antwerpen-Noord alleen te klaren en bovendien hebben deze machines te veel last van doorslippen. Nu na de C-bundels ook de B-bundels met automatische triëring is uitgerust, zijn de 4 'meesterlocs' 7402, 7404, 7406 en 7408 niet meer voldoende. De ontbrekende nummers doen dienst als 'slaafloc' met een 'meester' en onderscheiden zich door het ontbreken van een radiografische snelheidsregeling voor het opdrukken. Niet de machinist maar de triërccomputer op het seinhuis regelt de opdruksnelheid van deze locomotieven.

• **reeks 77 :**

In september wordt de eerste van de negentig bestelde diesellocs reeks 77 geleverd. De eerste 8 krijgen een radiografische snelheidsregeling ingebouwd voor het heuvelwerk te Antwerpen-Noord. De maximale snelheid bedraagt 100 km/h in lijndienst en 60 km/h voor rangeeropdrachten. Met de 1150 kW in combinatie met de rangeerstand moeten de zwaarste treinen in beweging gebracht kunnen worden. E.H.

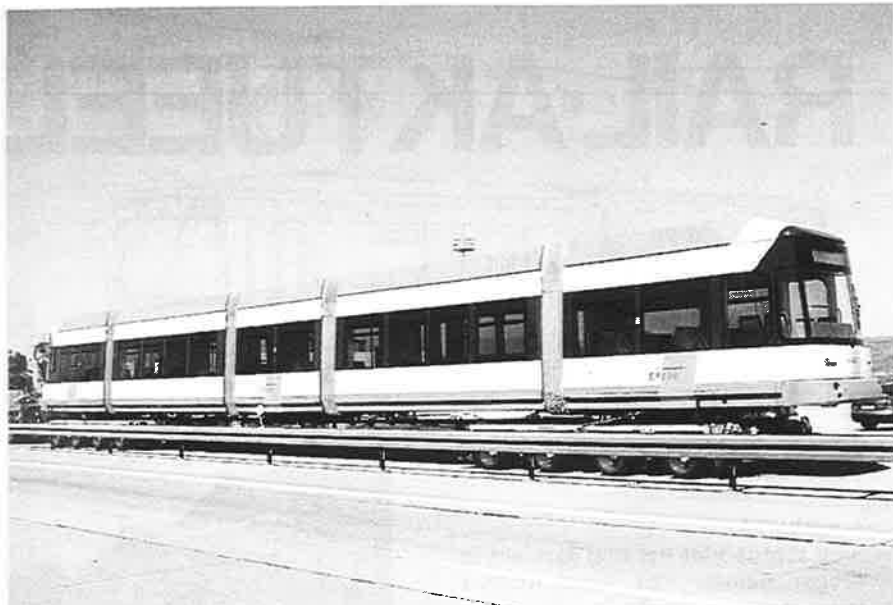
DE LIJN

Algemeen

• **Autobusnieuws :**

Linjebuss heeft weer drie exploitanten overgenomen die voor rekening van De Lijn en de TEC rijden. De lijst gepubliceerd in RR 1/99 blz. 18 kan sinds juli 1999 worden vervolledigd met volgende contracten.

2541	2549	De Vos
	Brakel	
4531		De Vos (TEC)
	Brakel	
2711	2721	Geenens
	Vloesberg (Flobecq)	
4581		Geenens (TEC)
	Vloesberg (Flobecq)	
4571	4576	Georges (TEC)
	Antoing	



De 7201 langs de autobahn te Eisenach op 29 april 1999. Foto Raf De Landsheer

Hiermee is Linjebuss nu in alle vijf Vlaamse provincies aanwezig.

Een tweede belangrijke overname had in juni plaats.

De groep Waeslandia die onlangs nog Diana Cars had overgenomen, heeft nu ook exploitant Kruger onder zijn vleugels. Voor de lijndiensten zijn er in totaal een honderdtal autobussen beschikbaar.

1571	1572	Kruger	Lier
2551		Diana Cars	Belsele
2571		Franckaert	Vrasene
2621	2624	Robbrecht	Vrasene
2681		Van Mullem	Vrasene
2691		Waeslandia	Vrasene

Ook het Nederlandse ZWN tezamen met de BBA partner van De Lijn in de internationale lijn 19, kreeg een nieuwe naam. Tezamen met GSM, NZH, Midnet en Oost-

nederland gaat de ZWN op in CONNEXION.

• **De nieuwe trams zijn aangekomen.**

Met een gemiddelde leeftijd van 28 jaar voor de Gentse en 31 jaar voor de Antwerpse PCC's werd het hoog tijd dat er aflossing voor de oudgedienden kwam. Zoals we nog net in ons vorig nummer aankondigden werd onder grote belangstelling op 4 juni 1999 de eerste Siemenstram aan politici, pers, publiek en last but not least de echte tramliehebbers voorgesteld.

Wat voorafging :

Na jaren van intenties en beloften, werd er een aanbesteding uitgeschreven voor 45 lagevloertrams voor Antwerpen en Gent. Deze



Het afladen van de eerste geariveerde tram binnen in de werkplaats op 28 mei 1999. Foto Alain Janmart



De eerste nachtelijke proefrit had plaats op 1 juni 1999, hier op de Bredabaan te Merksem waar stapvoets een halte gepasseerd wordt. Foto Luc Couscheir

werden (en worden nog steeds) besteld per schijf van 9 stuks. Het is de bedoeling over enkele jaren 31 enkelrichtingstrams voor Antwerpen en 14 tweerichtingstrams voor Gent op de sporen te hebben. Tussendoor wijzen we erop dat er inmiddels een nieuw lastenboek wordt opgesteld om het trampark in de komende jaren verder te vernieuwen.

De gebeurtenissen van de laatste weken :

Op 11 mei werden er in Wildenrath op het testcircuit van Siemens vergelijkende tests gedaan tussen PCC 7164 en de nieuwe 7201. Deze tests waren nodig om aan te tonen dat de nieuwe trams niet meer trillingen veroorzaken dan de

oude PCC's. Reeds de vorige dag hadden De Lijn-onderrichters van Antwerpen en Gent zich met de 7201 kunnen vertrouwd maken.

28 mei 1999, de langverwachte dag :

In de nacht van 27 op 28 mei kwam de 7201 aan in de werkplaats Punt aan de Lijn. Om 2 uur stipt overschreed hij de grens in Zandvliet om via de A12 zijn eindbestemming te bereiken om 2u40. Het transport liep via Nederland en werd uitgevoerd door de Duitse transporteur Baumann. In Punt werd er eerst een rustpauze voorzien. Omstreeks 6 uur werd er dan begonnen met de aanleg binnenin de werkplaats van de helling tussen de vrachtwagen en de sporen. Om

8u05 stond dan de 7201 op Antwerpse bodem.

1 juni 1999, een eerste test op het tramnet :

Terwijl de laatste PCC's terugkeerden naar hun slaapplek, maakte de 7201 zich klaar voor een retour-tje Punt-Merksem. Omstreeks 1u20 verliet de tram Punt en begaf hij zich, voorafgegaan door een bovenleidingswagen, en begeleid door een Unimog en de nodige controleursauto's, richting Merksem. Alle obstakels zoals halteperrons en verkeerspalen werden stapvoets gepasseerd. Op geen enkele plaats waren er echte moeilijkheden om te passeren, maar het staat wel vast dat er op menige plaats op het tramnet kleine aanpassingen nodig zullen zijn. Zo kan er niet steeds met een uitgeklapte spiegel gereden worden. Merkwaaardig genoeg was dit niet enkel het geval op de Bredabaan maar ook op de amper één jaar voorheen in gebruik genomen Groenendaallaan. Ook het niet steeds onberispelijke asfalt op de Bredabaan speelde onze lagevloertram enigszins parten.

Eventjes vermelden dat zowel de aankomst als de proefrit van de 7201 op nachtelijke belangstelling mocht rekenen van een tiental moedige hobbyisten.

Een tweede tram richting Gent :

Terwijl de nachtelijke proefrit in Antwerpen nog moest beginnen arriveerde de 7203 omstreeks 1u00 in Gent. Hier hetzelfde scenario : omstreeks 7u30 constructie van de afrit en om 8u57 op de Gentse sporen. De tram werd hier wel geplaatst op een stuk spoor zonder bovenleiding in openlucht.

De (verdere) transporten :

Omdat de afstand van DWA te Bautzen naar Antwerpen of Gent ongeveer duizend kilometer bedraagt, gebeurt het transport in meerdere etappes, grotendeels via de autostrades.

In Duitsland vanuit Bautzen de A4 tot Kirchheim, de A7 tot Kassel, de A44 tot Dortmund, de A1 tot Westhofener Kreuz, de A45 en A42 door het Ruhrgebied tot Kamp/Lintfort en vervolgens de A57 en A40 richting Venlo. In Nederland gaat het via de A67 tot Eindhoven en de A58 via Breda en Bergen-op-Zoom. Via Zandvliet en de A12 gaat het dan naar Antwerpen.

De trams bestemd voor Gent rijden dan verder via de ring RO en de A12 richting Brussel. Daar gaat het via de Romeinse steenweg, de Houba-de-Strooperlaan, de Smet de Nayerboulevard en de Basiliek van Koekelberg naar de N9. Via Asse en Aalst gaat het tenslotte tot Gentbrugge.

Het eerste transport richting Gent kende tussenstops te Eisenach en



De oudste tram in Antwerpen aan de terminus van lijn 3 te Merksem. Foto Luc Couscheir

Voertuigtype	Vijfdelig geleed rijtuig in staalconstructie met lage vloer en 6 assen voor meterspoor.
Motoronderstellen	Motoronderstel van Siemens-SGP met telkens twee dwars geplaatste, watergekoelde draaistroom-inductiemotoren met opgeflensde tandwielkast, luchtveren en rubbervering als primaire vering
Loopwerk (niet aangedreven)	Loopwerk van Siemens-SGP met losse wielen met luchtvering en rubbervering als primaire vering
Motorvermogen	4 x 95 kW bij 600 V DC
Wagenlengte	29.620 mm
Wagenbreedte	2.300 mm
Spoorbreedte	1.000 mm
Leeg gewicht	39 ton
Vloerhoogte	350 / 610 mm
Instaphoogte (boven bovenkant spoor)	350 mm
Zitplaatsen	74 (58 in de tweerichtingsvariante)
Staanplaatsen bij 7 pers./m ²	176 (192 in de tweerichtingsvariante)
Maximale snelheid	70 km/h
Wielcomplexopstelling	Bo+2+Bo
Versnelling bij het aanzetten	1,2 m/s ²
Werkremvertraging vanaf 70 km/h	1,2 m/s ²
Noodremvertraging bij 70 km/h	2,0 m/s ²
Kleinste mogelijke aslijn in bochten	14,5 m
Wieldiameter nieuw / versleten	660/600 mm
Binnengeluid bij 50 km/h	65 dB(A)

Bron : De Lijn

Dortmund. (Met dank aan onze collega's van Tram 2000)

• 4 juni 1999, voorstelling van de lagevloertram te Antwerpen en Gent.

Onder grote belangstelling van genodigden, politici, pers en de echte tramliefhebbers werd 's morgens te Antwerpen en na de middag te Gent de nieuwe Siemenstram voorgesteld.

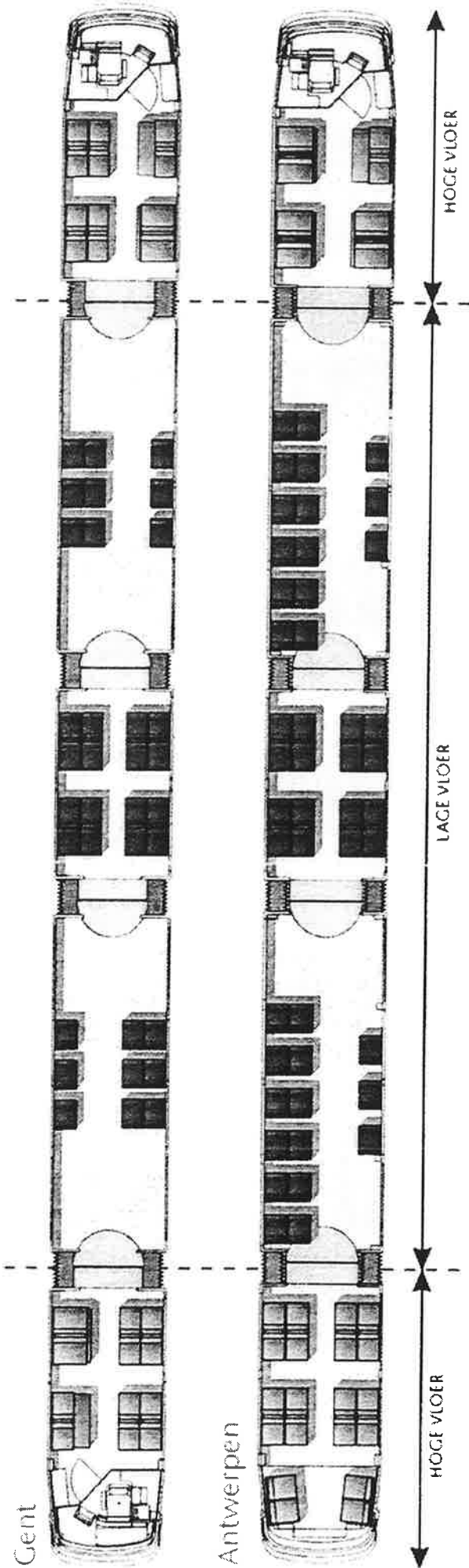
Eerst was het de beurt aan de diverse gezagsdragers en vertegenwoordigers van De Lijn om de aanwezigen met de kwaliteiten van de tram te laten kennismaken. Wat de techniek betreft verwijzen we naar de technische fiche hiernaast.

Eerste spreker was de Heer Verheughe, Voorzitter van het directiecomité van Siemens n.v. Hij schetste de aanwezigheid op de Belgische markt van de Siemens-producten. Vervolgens kwam de samenwerking met De Lijn aan bod.

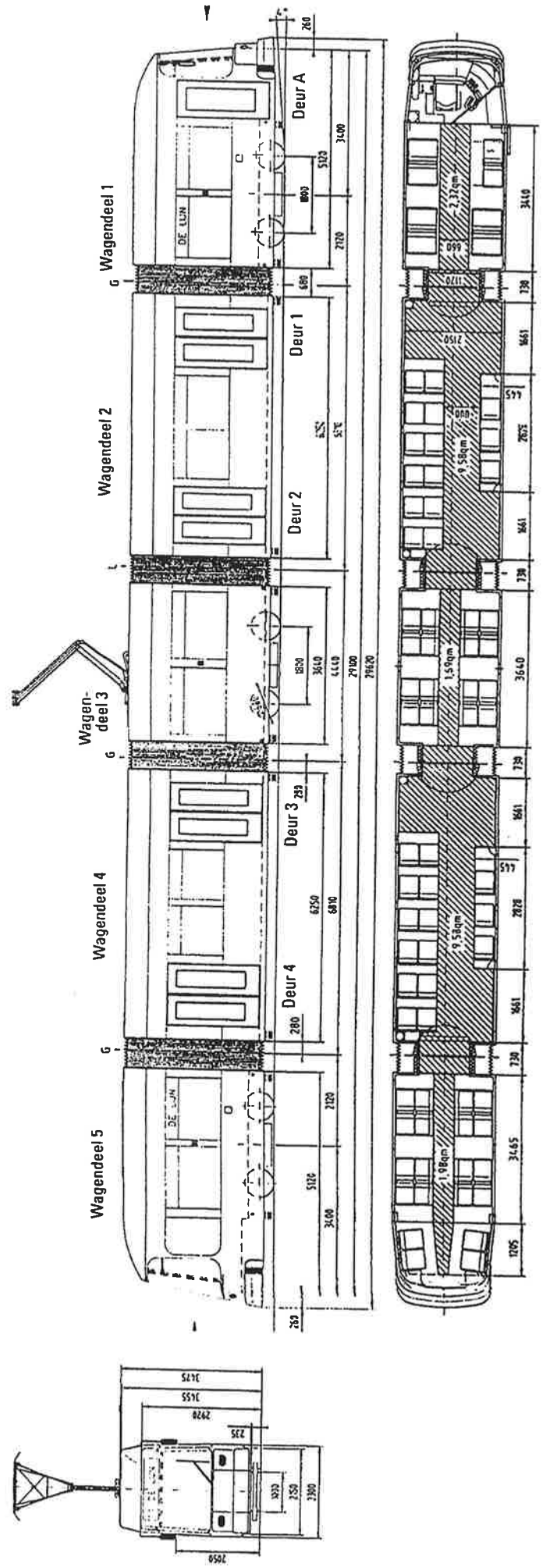
Uit de toespraak van De Heer Van Wesemael, Directeur-generaal van De Lijn onthouden we het volgende : de komst van de nieuwe tram laat ons toe om het tramnet uit te bouwen in eerste instantie te Antwerpen naar Zwijndrecht, Keizershoek (Merksem) en in een latere fase ook naar Ekeren, Wijnegem, Boechout, Edegem-Kontich, Hemiksem en Linkeroever-Noord. Voor Gent is er natuurlijk Zwijn-aarde. Wat de indienststelling van de nieuwe tram betreft mikt De Lijn voor Antwerpen op 1 september op lijn 3 en voor Gent op eind oktober.

Tezamen met de voorstelling van de Siemenstram werd in Antwerpen een voorverkoopautomaat getoond. Er komen er 30 in de entiteit Antwerpen en 12 in Oost-Vlaanderen.

De Heer Geuens, Voorzitter van De Lijn, schetste een korte historiek van het tramvervoer te Antwerpen en Gent. Hij had het tevens over een harde kern van hard-boiled tramfanaten die met pure passie bij wijze van spreken met trams opstaan en ermee gaan slapen. Hij verwees eveneens naar het toekomstige trammuseum Groenenhoek dat in september 2000 opengaat en dat toelaat met een aantal oldtimers op het net te rijden. Hij had het verder over de nog steeds te lage commerciële snelheid. Om deze te verhogen dienen nog meer maatregelen te worden getroffen zoals meer eigen bedding en verkeerslichtenbeïnvloeding. Om het aandeel van het openbaar vervoer in het geheel te verhogen zou er nu reeds een tweede contingent van 47 gelede lagevloertrams moeten besteld zijn, en in een versneld tempo worden afgeleverd.



Document : De Lijn



Document : De Lijn

De politici, te weten de respectieve burgemeesters en de Vlaamse minister van financiën, begroting en gezondheidsbeleid plaatsten de tram in het stadsbeeld en als oplossing voor het mobiliteitsprobleem. Na de toezeggingen was het tijd om aan boord van de trams te gaan. De tramparade werd geopend door de prachtig gerestaureerde 200 uit 1899. Vervolgens kwam PCC 7004 en het stel 7084+7085 volgestouwd met genodigden en pers. Hekken-sluiters was de Siemens 7201. Naast de Antwerpse instructeur konden de Minister en de Burgemeester zich eventjes in de bestuurderspost installeren. Als volleerde Wattmen reden zij over de Noorderlaan, Groenendaallaan en de Bredabaan. Vooral op die Bredabaan krioelde het van de reeds voormelde tramfanaten die uit binnen- en buitenland op dit evenement waren afgekomen. Jammer dat er in Gent, waar naast de drieasser 339 PCC 6225 en de 7203 stonden opgesteld, een klein ritje onmogelijk bleek. Om diverse redenen was het ook onmogelijk om met de aangekondigde type S-wagen van de NMVB te rijden.

LC

Antwerpen

• Spoorvernieuwingswerken te Antwerpen

Op diverse plaatsen zijn er vernieuwingswerken aan de gang. Een eerste grote werf betreft de Grote Steenweg te Berchem tussen de grens met Mortsels en de Singel voor de lijnen 7 en 15. Een tweede werf is lijn 2 tussen Zwaantjes (lus Voetbalstraat) en Jan De Voslei.

Verder komen nog diverse straten tussen het Astridplein en Schijnpoort op lijn 12 aan bod.

Maar het kan al eens mis lopen. Reeds tweemaal werden de nachtelijke spoorwerken op lijn 2 stilgelegd door de milieupolitie na klacht van de bewoners wegens lawaaioverlast. Een eerste keer was dit op vrijdag 21 mei 1999, een tweede keer op woensdag 26 mei 1999. Het gevolg laat zich raden: 's morgens een "gat" van enkele tientallen meters zodat er geen tramdienst mogelijk was. Om dit in de toekomst te voorkomen werd er dan maar een buspendel ingericht tussen de Jan De Voslei en Hoboken. Ook het in- en uitrukken van de lijnen 7 en 12 (o.a. twee trams die de helling Ten Eeckhovelei roestvrij moeten houden) werd natuurlijk gewijzigd. Een eerste keer werd van deze maatregel gebruik gemaakt op maandag 7 juni 1999, een tweede keer op maandag 5 juli 1999. Misschien een volgende keer toch maar klimwissels (Californische wissels) voorzien?

BOCHUM		De LIJN				
nummer	in dienst	nummer	aankomst	in dienst(*)	Vertrek	bestemming
29	02.05.62	60	11.05.94	01.09.94	06.05.99	EVAG
20	10.02.62	61	22.06.94	16.02.95	02.06.99	Beringen
19	05.02.62	62	14.09.64	-----	01.06.99	Beringen
22	25.02.62	63	05.10.94	-----	01.06.99	Beringen
23	09.03.62	64	19.10.94	-----	04.05.99	EVAG
27	13.04.62	65	12.10.94	-----	01.06.99	Beringen
11	29.05.61	6267	07.09.94	-----	02.06.99	Beringen
14	28.06.61	68	22.09.94	01.09.95	02.06.99	Beringen
16	10.07.61	69	28.09.94	-----	02.06.99	Beringen

(*) wat dat ook mag betekenen.

• Tramlijn 2 eventjes (bijna) ringlijn.

Op 22 juni 1999 werd lijn 2 aan het kruispunt Jan Van Rijswijklaan en Generaal Lemanstraat (Den Driehoek, Provinciegebouw) gesaboteerd door een nukkige gestuurde boring. Er werd namelijk in een riolering geboord met een flinke verzakking juist onder de tramrails tot gevolg. Dus dan maar een buspendel ingelegd tussen Harmonie en Zwaantjes, in principe leeg terug. De trams reden wel de normale reisweg richting Linkeroever. Naar Hoboken ging het tot Harmonie, dan via de lus Koninklijkelaan en Groenplaats naar Hoboken.

De aannemer (zie spoorvernieuwingswerken) maakte dankbaar gebruik van deze situatie om enkele tientallen meters spoor richting Hoboken te vernieuwen.

• Bestellingen De Lijn.

In de lijst van RR 2/99 blz. 20 werd het volgende gewijzigd: reeks A 600 3689-3719 wordt uitgebreid van 31 naar 40 stuks.

Deze 9 autobussen worden afgesnoept van de reeks 3720-3773 A 360 die van 54 naar 45 gereduceerd wordt.

We krijgen dus de nieuwe reeksen: 3689-3728 A 600 voor Antwerpen en 3729-3773 A 360 voor de andere entiteiten.

In onze lijst stelplaatsverdeling RR 2/99 blz. 19 werd bij Oostmalle 2819-2832 vermeld als A 6300/12/2. Dit moet zijn A 600/12/2.

LC

Oost-Vlaanderen

• De Düwag is dood, leve de Siemens.

Inzet van de "Bochums" te Gent: epiloog.

De nakende levering van nieuwe



Een koppelstel van lijn 2 snelt ter hoogte van de terminus van lijn 24 aan het zuidstation richting Hoboken. 22 juni 1999. Foto Luc Couscheir

lagevloertrams heeft de definitieve buitendienststelling van de zesassers versneld. Niet alleen het plaatsgebrek in de stelplaats van Gentbrugge, maar vooral het negatieve imago van deze tweedehands-trams heeft De Lijn ertoe aangezet om grote schoonmaak te houden. Terwijl aan de voorzijde de 7203 werd afgeladen, verlieten langs een achterpoort de gehalveerde Düwags de stelplaats. Wat resteert werd afgevoerd naar een terrein van de voormalige steenkolenmijn te Beringen.

In mei gingen evenwel nog twee trams richting Essen. Bij de EVAG worden zij leverancier van wisselstukken. Ook bij De Lijn blijven er twee bogies achter. Zij worden zelfs verbouwd tot een lichte loco met batterijaandrijving (48 volt).

Nog één keer alles bovenaan op de vorige bladzijde op een rijtje :
LC

• Merkwaardige trolleybus op het Gentse net.

Op woensdag 14 april 1999 reed een merkwaardige standaard trolleybus op het Gentse net. Nader toezien bracht aan het licht dat het hier een testrif betrof van het eerste exemplaar van een bestelling van 112 trolleybussen voor de Griekse stad Athene. Van Hool gaat blijkbaar met de trolley al goed op de internationale toer. De week voor 14 april was de Van Hool A300T gaan proefrijden in Nederland op enkele lange trajecten waar een hoge snelheid mogelijk was. In Gent was het de bedoeling het veelvuldig stoppen en optrekken te testen op dit zeer bochtig traject. De testen verliepen, na een aantal kleinere problemen, vooral schokken en horten en stoten steeds beter. Het exemplaar dat Gent eventjes kon bewonderen bleek volgestouwd met de nieuwste technologie. Zo krijgt de bestuurder van de dispatching berichten doorgestuurd via een klein LCD computerscherm. Boven iedere in- en uitgang deur bevindt zich een sensor die iedere op en afstappende passagier registreert, deze gegevens worden steeds onmiddellijk doorgestuurd naar de dispatching die aldus steeds perfect op de hoogte is van de bezetting. Uiteraard kan men zo ook snel het verschil maken tussen betalend en niet betalende reizigers. Het systeem is niet door Van Hool geleverd, maar wordt door een Griekse firma te Lier in de nieuwe bussen ingebouwd. De 2 foto's bovenaan op deze bladzijde zijn van de auteur.

JR



MIVB

• Autobuspark in moeilijkheden!

Ondanks de levering van de nieuwe autobussen Jonckheere Premier, de nakende levering van de nieuwe midibussen en het feit dat tijdens de schoolvakantie minder voertuigen nodig zijn, worden nog steeds de stokoude Volvo-Jonckheere autobussen en zelfs een enkele Van Hool-Man in lijndienst gezien. Na het nemen van inlichtingen blijkt nu dat de nieuwe Jonckheere-bussen totaal niet voldoen aan de verwachtingen : slordige en weinig solide afwerking, mechanische defecten bij de vleet en een teleurstelling bij de chauffeurs. De oudste generatie autobussen moet dus onverwachts nog even bijspringen. Pas bij het begin van het nieuwe schooljaar zal duidelijk worden of deze tot op de draad versleten exemplaren definitief naar de schroothoop kunnen worden

verwezen.

• Levering nieuwe metrostellen

Op 13 april werd het eerste stel (401+402) afgeleverd in de stelplaats van Haren. In eerste instantie zullen de vijf tweeledige stellen (401+402 tot 409+410) geleverd worden, vervolgens de vijf drieledige stellen (411+431+412 tot 419+439+420). Het transport vanuit Brugge (Bombardier) naar Haren gebeurt per vrachtwagen met telkens één rijtuig. In Haren worden vervolgens testritten gereden op het testspoor. Dit spoor is in feite een aftakking van lijn 55 die naar de schilderswerkplaats van Haren leidt en waar eveneens een aansluiting is voorzien op NMBS-lijn 26. Met het oog op de levering van de nieuwe metrostellen werd dit spoor gedeeltelijk uitgerust met de noodzakelijke derde rail voor

stroomafname. Het testspoor werd ook volledig omheind omwille van het elektrocutiegevaar. De bedoeling is om de metrostellen via lijn 26 over te brengen naar de metrostelplaats Delta (waar eveneens een aansluiting met lijn 26 bestaat) en dit telkens wanneer het volgende stel wordt geleverd. De stellingen worden gesleept door een rangeerlocomotief van de NMBS. De 401+402 werd op 17 mei als eerste stel naar Delta overgebracht.

• **Lijn 52 terug in Drogenbos**

Omwille van belangrijke wegen- en rioleringswerken ter hoogte van zijn terminus in Drogenbos, werd tram 52 sinds augustus 1998 omgeleid naar het eindpunt van lijn 91 aan de Verlengde Stallestraat. Omdat inmiddels gebleken is dat de werken langer dan voorzien zullen duren, heeft de MIVB besloten om lijn 52 zo goed en zo kwaad als mogelijk toch weer naar Drogenbos te brengen, meerbepaald tot net voor de werken in de Kerkstraat. Er werd daartoe een overloopwissel met kopspoor aangelegd in het begin van de Kerkstraat. Op 27 april werd de dienst hervat en meteen werden de pendelbussen afgeschaft. De Grote Baan blijft onbereikbaar voor tram en bus en dit zeker nog tot begin volgend jaar.

SJ

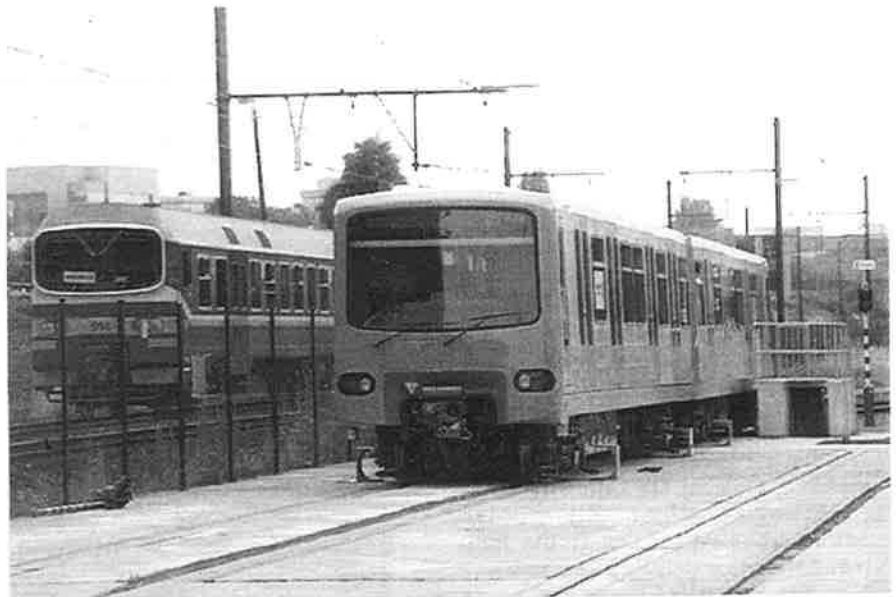
Verenigingsnieuws

1. MAANDELIJKSE PROJECTIEAVONDEN

Antwerpen (20.00 uur in «de Nieuwe Zurenborger», Dageraadplaats 4)

27 augustus 1999 : **Buurtspoorwegarcheologie, deel 2** (S. Justens). Een aparte kijk op het museumgebeuren in België en de politiek om oude voertuigen en gebouwen veilig te stellen voor de toekomst.

24 september 1999 : **Zimbabwe** (W. Windey). Vanuit Johannesburg naar Victoria Falls en terug: met diverse Zuid-Afrikaanse stoomlokomotieven tot Beit Bridge, waar de grens bereikt wordt; dan wordt koers gezet naar Bulawayo van waaruit alle zijlijnen bereden worden en een uitgebreid bezoek gebracht wordt aan de stelplaats; na een tweedaagse reis wordt dan Victoria Falls bereikt met als hoogtepunt een bezoek aan de wa-



De nieuwe Brusselse metrostellen worden afgeleverd in de autobusstelplaats van Haren, waar ze proefritten rijden, om vervolgens langsheen spoorlijn 26 naar de metrostelplaats Delta gesleept te worden. 12 juli 1999. Dia Stefan Justens



Na meerdere maanden afwezigheid krijgt Drogenbos zijn tram terug. Op 28 mei 1999 rijdt PCC 7936 het nieuwe kopspoor in de Kerkstraat op, waar de voorlopige terminus werd ingericht. Dia Stefan Justens

tervallen, maar vooral ook de mogelijkheid tot het fotograferen van treinen op de imposante brug die de grens met Zambia vormt. Met de nodige fotostops bereiken we na vijf dagen opnieuw Johannesburg.

22 oktober 1999 : **MIVA anders bekeken** (J. Tyssens). Uit de periode 1973-1990 zien we: de bouw van «het nieuwe werkhuis en stelplaats» te Hoboken, werktrams in en rond de pre-metro, schoolvervoer en extra diensten, geheime en minder geheime technische MIVA-lokalen, en als extra enkele NMVB / MIVB / MIVG actieve werktrams.

26 november 1999 : Jaarlijkse dia-verkoop, met als spelregels :

- * slechts leden van VeBOV worden als verkoper toegelaten;
- * er worden maximum 200 dia's aanvaard;
- * elke verkoper kan hoogstens 20 dia's te koop aanbieden, tenzij het maximum van 200 niet bereikt wordt, dan aanvaardt de veilingmeester bijkomende dia's in volgorde van aanbieding;
- * de te koop gestelde dia's worden vanaf 19.30 uur, tot uiterlijk 19.45 uur, ingeraamd bij de veilingmeester aangeboden; de verkoop begint om 20.00 uur; de

dia's worden per reeks eerst ver-
toond, daarna geveild;

* het minimumbod per dia is 10
Bfr (tenzij de verkoper vooraf
een hogere prijs stelt); opbieden
met 5 Bfr of veelvoud hiervan;

* afrekening voor kopers en verko-
pers gebeurt tijdens de vergade-
ring van december; minimum
10% van het verkoopbedrag
wordt afgestaan aan de
verenigingskas voor huur van de
zaal.

Brussel (20.00 uur, vergaderzaal
Anneessens, ingang
Fontainasplein)

10 september 1999 : **Trams in het
zuiden van de Bondsrepubliek
Duitsland en in Wenen** (L. De
Coster). Beelden van het begin der
jaren 80.

8 oktober 1999 : **Trams in Lissa-
bon, 1998** (A. De Prins).

12 november 1999 : **Rondrit in
Engeland tot Newcastle (trein) ,
en trams in Blackpool en Church
(museumlijn) in 1984.** (Dia's Luc
De Coster)

2. UITSTAP

Op zaterdag 30 oktober wordt een
uitstap georganiseerd naar de
Vennbahn.

Wij rijden die dag mee volgens de
dienstregeling van de Vennbahn
met de stoomlok van Eupen naar
Trois-Ponts en terug.

Aangezien dit een verenigingsreis
betreft reizen wij per trein in groep
vanuit Antwerpen of Brussel naar
Eupen en terug.

Richtprijs ±1.100 bef NMBS +
VEHNBAHN

Opgelet inschrijven enkel mogelijk
voor 1 oktober 1999 door een voor-
schot van 1.000 bef te storten op
de Vebov-rekening 001-1385500-28
met melding «Vennbahn + naam
én lidnummer van de deelnemer».
Het saldo zal dan terplaatse afgere-
kend worden.

Indien het aantal deelnemers te
klein is, zal het voorschot na 30
oktober 1999 terug gestort worden.

Vertrek voorzien op zaterdag 30/
10/1999 Antwerpen Centraal
06.04h / Brussel Noord 07.03h

Aankomst 09.00 Eupen.

Vertrek Vennbahn Eupen 09.45

Aankomst Vennbahn Trois-Ponts
13.00

Vertrek Vennbahn Trois-Ponts
16.00

Aankomst Vennbahn Eupen
19.15

Vertrek NMBS Eupen 20.01

Eventuele inlichtingen te bekomen
bij Raf De Landtsheer tel./fax : 09/
258.13.93



*VeBOV op stap in het Pajottenland : de gelede bus 5747 in het lande-
lijke Asbeek dat normaal enkel door een markt- en een spitsuurdienst
wordt bediend. Foto Stefan Justens*



*Als toemaatje werd gezorgd voor een bijkomende rit met autobus 5526
en depannagebus 7583. Dit plaatje kwam tot stand aan de vaardijk
van Humbeek waar een simulatie van een depannage niet mocht ont-
breken. Foto Stefan Justens*

3. VERSLAG VAN DE UITSTAP OP 24 APRIL

Op 24 april werd in Vlaams-Bra-
bant een afscheidrit georganiseerd
met een gelede autobus van de eer-
ste generatie. Het betrof de 5747
van De Lijn, een van de twee laat-
ste autobussen in Brabant in de
oranje buurtspoorwegschildering.
Vanuit Brussel-Noord werd gere-
den op de lijn AL naar Asse en
Asbeek. Na een bezoek aan de stel-
plaats van Asse ging het via lijn
WL naar Wemmel en Relegem, en
verder naar Londerzeel station via
de A12-autoweg. Na de middag-
pauze reden de deelnemers nog een
marktdienst van lijn L richting

Rossem, waar de Brusselse PCC
7124 in een weide veeteert en
duchtig gefotografeerd werd. Ten-
slotte werd onze bus terug in
Grimbergen afgeleverd. Er werd
een bezoek aan de stelplaats ge-
bracht, waarna de amateurs over-
stapten op de 5526, een A120-bus.
De rit ging verder naar Humbeek,
terwijl de bus op de voet werd ge-
volgd door de Cummins-
depannagebus 7583. Aan de vaart
werd een simulatie van een
depannage gedaan. Via Meise wer-
den de deelnemers terug naar Brus-
sel-Noord gebracht. Ondanks het
zeer wisselvallige weer werd die
dag toch menig filmrolletje opge-
trokken!



Ex-Linjebus 6659 of De Polder 300 aan de halte Lange Leemstraat te Antwerpen op 5 maart 1999. Inmiddels heeft deze autobus een De Lijn-outfit gekregen en wordt hij voornamelijk gebruikt voor schooldiensten. Foto Luc Couscheir



NMBS 606 in de nieuwe kleuren te CW-Mechelen. Foto Raf De Landsheer 17 maart 1999