

# RAIL-REVUE

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

Vijftiende jaar - Nr. 3  
Augustus 2000  
ISSN 0773-0713



## Maidentrip vanuit Oostende

Laten we ons het gezicht en de conversatie proberen voor te stellen van een aantal Oostendenaren die op hun slingerend en stampend tweeassertje van lijn 8 wachtten, ergens eind oktober 1955 ter hoogte van de vismijn. Plots komt er vanuit Bredene een nagelnieuwe, nooit geziene tram met ronde koppen en blazende luchtremmen. Een luchtbediende deur klapt harmonicavormig open "Jawadde! Meuhen widder mee?"

Waarop de proefrijdende bemanning iets zal geantwoord hebben zoals :

"Toet! 't Es azoo helik wad' anders hee."

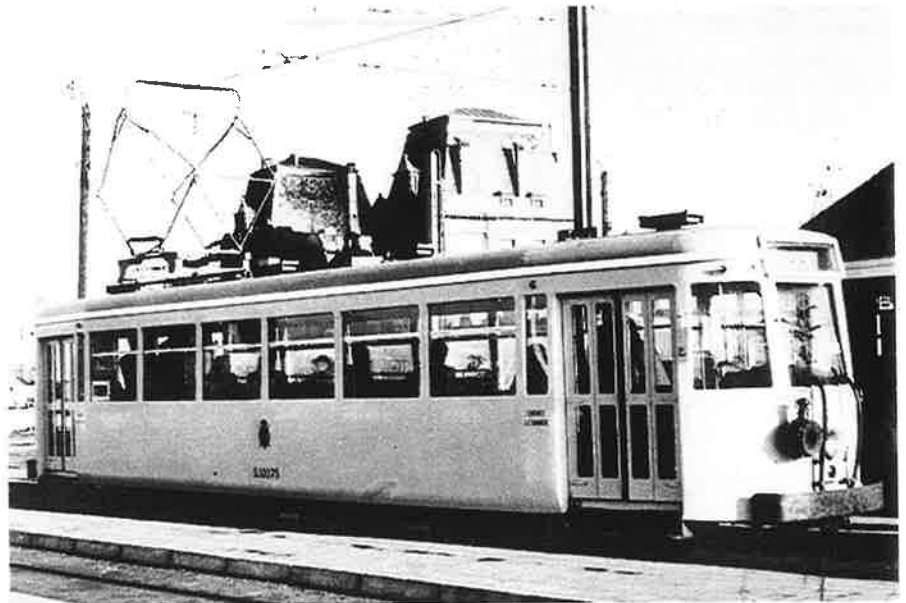
"Ewei..t ès vree skone... en azo stille! Je zou nie peize dat ja azo zere hoat!"

"Joja. Voor min hot ja somtids té zere," mompelde de bestuurder, die zich nog onwennig voelde achter zijn nieuwe stuurstand en daarom niet veel van zeggen was. "t Wird hezeit dattem èn Brussel hemokt ès."

"Mo vent toh! Kik! Buzzelampen!"\*

Misschien eindigde de conversatie daar en keken de mensen vanop hun stijlvolle zetels in het rond, terwijl de 10075 pijlsnel over de sporen voortschommelde naar het station.

Het ligt geenszins in de bedoeling om Oostendenaren belachelijk te maken, wel integendeel, maar bepaalde dialecten zijn onlosmakelijk verbonden met bepaalde tramlijnen en tramtypes. Eigenlijk klopt dat laatste hier niet, want als er één tram nu niet bepaald karakteristiek voor de kust was, dan was het toch het type S. Toch heeft de 10075,



S 10075 te Oostende station, de eerste proefrit. 24 oktober 1955. Verz. : J. Tyssens, foto verschenen in "de Zeewacht" 25 november 1955.

het prototype S, zijn proefritten in basisdienst gedaan te Oostende. Dhr. Eveleens Maarse vermeldt in zijn boek "Elektrische trams aan de Belgische kust" dat die ritten in basisdienst op lijn 1 gebeurden. Toch toont de foto, genomen op 24 oktober '55, de tram met zittende reizigers richting Westkust. Misschien tot het depot?

We kunnen een aantal eigenaardigheden op de foto onderscheiden. Er zit geen film in de kast. De pantograaf is niet van het kusttype. Een bijwagen was toen uit den boze, want aan de kust werd met Pieperrem gereden die met oliedruk werkte en niet koppelbaar was met

een Westinghouse. Een tram met luchtslangen en luchtbediende deuren, dat hadden ze daar nog nooit gezien (de PCC was wéér wat anders). Laten we niet vergeten dat de eerste ritten nog gemaakt zijn op het net van de SELVOP die tot januari '56 de hele kustlijn pachtte. Naast de deuren een ééntalig Frans opschrift "entrée à l'arrière". Er bevindt zich nog geen stootband over de ganse lengte onderaan. Het stoplicht achteraan was revolutionair. Binnen was er TL verlichting, en, stel u voor, een heus instrumentenbord voor de bestuurder! Met zijn mooie, ronde koppen moet die tram wel een anachronisme zijn

### INHOUD VAN DIT NUMMER

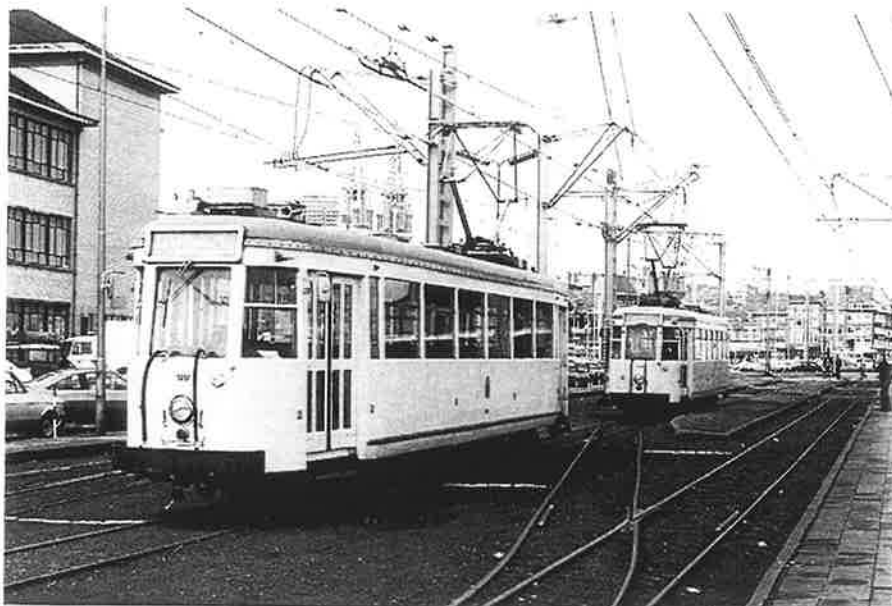
Maidentrip vanuit Oostende	2
De jaren '60	4
Keikoppen	8
Rail-Aktueel	12
VeBOV TRAMGIDS 1999 - errata en aanvullingen	22
Verenigingsnieuws	23

Aan dit nummer van Rail-Revue werkten mee : Jacques Cohn, Luc Couscheir, Staf Cuyt, Raf De Landtsheer, Jan De leus, Mark De Schutter, Erik Heylen, Stefan Justens, Eric Keutgens, Bob Morren, Raymond Poot, Johan Tyssens, Hubert Van den Bergh, Rudy Van Iseghem.

*Motorwagen 6451 verlaat op woensdag 31 mei 2000 de loods van ATAM-Fort 5 naar de nieuwe locatie VlaTAM-Groenenhoek. Foto : E. Keutgens.*

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 2000** : België 700 Bfr of 17,35 €, Nederland 820 Bfr of 20,33 €. **België** : rekening Bank van De Post 000-0466768-04 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.





*De cirkel is rond : S 9097 en 9098 doen nog renbaanritten met film "Extra Dienst". Augustus 1982. foto : B. Morren.*

geweest tussen de toen nog rijdende vierkante tweecassers op lijnen 3, 4 en 8. Hadden die alleen maar een handrem voor normale stops?

Eigenlijk heeft de hoofdrolspeler uit ons verhaal een merkwaardige geschiedenis. De feiten. Hij is "af" te Brussel in augustus 1955. Hij gaat naar de zee (trams mogen dat ook eens) waar hij zijn proefritten gedurende de hele winter doet. Ergens in 1956 (?) krijgt hij trolleys en rijdt dan hoofdzakelijk op de lijn Brussel - Waterloo. Daarna woont hij in Grimbergen en krijgt

hij het nummer 9109. In september '78 terug een panto en ééntalig Franse opschriften want inzèt vanuit depot La Louvière. Wellicht ook minder proper de laatste jaren... 25 september 1986 is het einde door een botsing te Carnières en in 1987 wordt hij in Jumet gesloopt... maar niet helemaal stuk te krijgen want het onderstel is nu de platte dienstwagen nr.2 in Antwerpen voor de premetro. "t Es voorzekerst deur de hoeie zeilochte van Ostende."\*

Johan Tyssens,  
Bob Morren.

\* Voetnoot. We zullen consequent ook andere dialecten "vertalen", maar alvast voor de slechtere verstaanders :

"Oei! Mogen we mee?" – "Tuurlijk. Het is zo eens iets anders, hee." – "Hewel, 't is heel knap. En zo stil! Je zou het niet denken dat hij zo snel gaat." – "Voor mij gaat hij soms té snel." – "'t Schijnt dat hij in Brussel gemaakt is." – "Waw! Neonlampen!" – "Dat is zeker door de goede zeelucht van Oostende."

## Nieuw!

### VeBOV TRAMGIDS 1999

108 blz (A5 formaat) actuele informatie over de Belgische tramnetten, het museummaterieel en materieellijsten.

Verkrijgbaar door storting van 300 Bfr of 7,44 € (+ 50 Bfr of 1,23€ portkosten) op rekening van VeBOV : Bank van De Post 000-0466768-04.

Vermeld duidelijk uw naam en adres.



## De jaren '60

LAATSTE TWEEASSERS IN DIENST  
BIJ DE MIVA (DEEL II)

Foto's en tekst : Jacques Cohn

Wij waren bij de (6)350 gebleven en komen nu bij de nummargroep 351-370 (+ 372) van de bouwreeks 251-370. Deze wagens werden bijna allen reeds vóór en tegen het begin van de tweede wereldoorlog tot type 101 verbouwd en vernummerd, behalve de 351, 353, 355, 365, 366 en 372.

De 351 (dit vertellen mijn nota-boekjes uit die tijd) reed tussen 1933 en circa 1936 op de lijnen vanuit de stelplaats Groenenhoek, meestal op de 11 en 16, soms ook op de 8. Vanaf 1937 werd de 351 op lijn 10 genoteerd. In 1949 verscheen hij met bw 1008 op lijn 1, verbouwd tot éénrichtingwag met tondak, plooideuren en filmkast. Later, bij gelegenheid van een tweede verbouwing, kreeg hij nog een rechthoekig vóórbalkon.

**Foto 1 :** De (5)351 rangeert met een bw reeks 1600 (verbouwde 600) vóór de stelplaats Hoboken op een late namiddag in februari 1967.

**Foto 2 :** Dezelfde mw filmt "Extra Dienst" tijdens een leswagenrit op de Frankrijklei, juni 1968.

**Foto 3 :** Een maand later, in juli 1968, verzekert onze (5)351 een reizigersdienst op lijn 10. Wegens werkzaamheden in de Lange Nieuwstraat zijn de lijnen 3, 10 en 11 omgeleid langs de De Keyserlei (onze foto, met het Centraal Station in de achtergrond) en de Meir, naar het tijdelijke eindpunt Groenplaats.

De 353 en 355 waren in de jaren '30 eveneens in de stelplaats Groenenhoek thuis en bedienden de lijnen 8, 9, 11 en 16, soms ook de doorstreepte 7, die toen in Groenenhoek gestald was en haar eindpunt Comedieplaats langs lijn 8 bereikte. Rond 1938 kwamen ook deze wagens op lijn 10 terecht. In 1952 werden zij éénrichtingwag met plooideuren, maar behielden hun bovenlicht en houten kopborden. Na deze verbouwing werden zij aan lijn 3 toegewezen, waar zij met een bw type 600 (eerste verbouwing) in dienst werden gesteld.

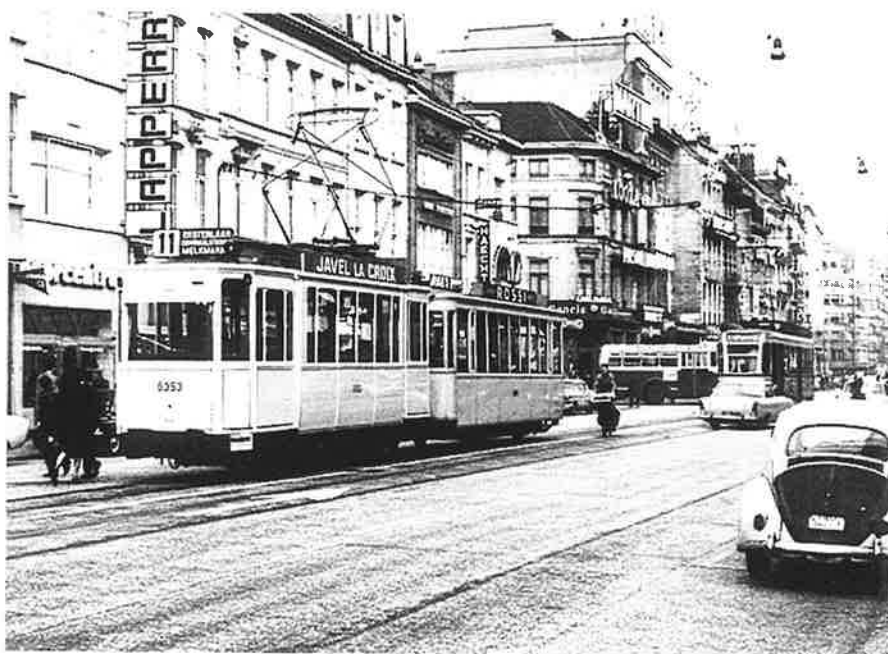




**Foto 4 :** De (6)353 rijdt een les-wagendienst met blind kopbord langs de Arendstraat (voormalige lijn 9) in mei 1966.

**Foto 5 :** Twee jaar later rijdt deze wagen, tussen de PCC's in, nog een versterkingsdienst met een bw 1600 op lijn 11. Let op de onvoorzichtige fietser, die een poging waagt om het stel in de drukke Gemeentestraat links voorbij te rijden! Oktober 1968.

**Foto 6 :** De (6)355 solo op lijn 11 (lijnkleur rood) heeft net PCC 2068 op dezelfde lijn gekruist, ter hoogte van de voorbereidende werken voor de aanleg van de nog niet uitgegraven ring-autosnelweg. We schrijven februari 1967.



De niet verbouwde 365 en 366 reden nog tot circa 1950 op lijn 9, en de 372 op lijn 13.

M.b.t. laatstgenoemd rijtuig heb ik een vraag aan de lezers. De oorsprong van mw 372, van hetzelfde type als de reeks 251-370, is onduidelijk. De nummering liep tot 370, dan volgden de twee werk-wagens 371 en 373, met "onze" 372 daar tussenin. Vanaf 374 tot 378 kwamen dan de tweessige ex-VA-mws, en de ex-VA-vierassers 379 tot 387. Voorts behielden de TAO een "gat" in de nummering, die herbegon met het nummer 401. Ik heb de 372 vóór de oorlog meermaals op lijn 24 zien rijden, en op lijn 13 na de oorlog. Zou het hier om een "opbouw" uit overtollige onderdelen in eigen TAO-werkhuis kunnen gaan?



De volgende nummergroep is de 401-442 van de bouwreeks 401-471. Eigenaardigerwijze waren deze wagens gedurende de jaren '30 in twee netjes van elkaar gescheiden series opgesplitst. De 404, 405, 407-410, 412-413, 415-425, 429-434, 436 en 439-442 bedienden uitsluitend de lijnen 7 en 15, en dit steeds met de bws 601 (een unicum zonder remslangen), 602-631 en het prototype 701 (de 632-661 waren aan lijnen 3 en 23 toegewezen).

De doorstreepte 7 gebruikte andere stellen, terwijl de bijkomende spitsuurwagens op lijn 15 vanaf 1938/39 solo rijdende mws type 101 waren.

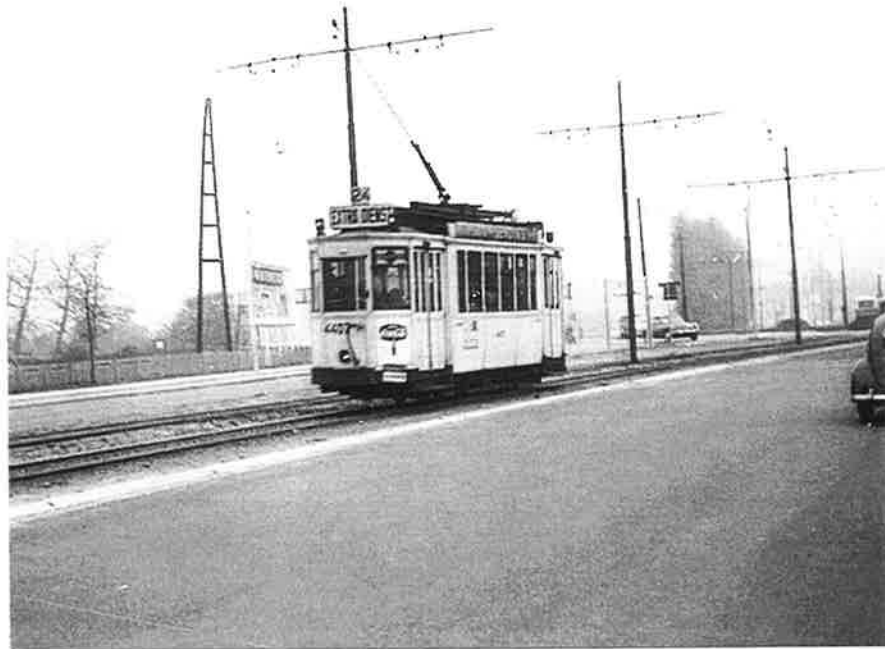
Geen enkele van de voor de lijnen 7 en 15 genoemde wagens werd tot type 101-233 verbouwd.

Na de oorlog verwaterde dit toewijzingsysteem aan bepaalde lijnen meer en meer, zodat men toen de "lage 400'en" op het hele net kon aantreffen. Rond 1960 werden de versleten wagenbakken van de nog aanwezige wagens door betere vervangen, afkomstig van de reeks 101-233, die toen — wegens het instromen van de eerste PCC's en het verbussen van talrijke tramlijnen — naar de sloper was verwezen. De 400'en behielden hun oorspronkelijk onderstel en hun wagennummers, nu echter voorafgegaan door het cijfer 4.

**Foto 7 :** Mw 4404 verlaat in februari 1967 de stelplaats Hoboken om dienst 13 op lijn 7 te gaan verzekeren.

**Foto 8 :** De nog niet verbouwde 4407 rijdt een "Extra Dienst" op lijn 24 naar het Schoonselhof, ter gelegenheid van Allerheiligen 1964.

**Foto 9 :** Na zijn verbouwing tot éénrichtingswagen met rechthoekig voorbalkon berijdt dezelfde mw de toenmalige eindlus Groenplaats van lijn 4 (lijnkleur blauw-wit) in februari 1967.







**Foto 10 :** Hier zien wij hem vanaf de achterkant op lijn 7 (eveneens blauw-wit) in juni 1967 op de Mechelse Steenweg aan het einde van het Harmoniepark. Hij berijdt de nieuwe sporen langs de kant van het park. De oude rails, die de as van de steenweg volgden, zijn nog te zien.

**Foto 11 :** De 4408 met plooideuren en oorspronkelijke balkons, op lijn 10 (groen-wit) langs het Rivierenhof, nadert in april 1965 zijn eindlus Deurne-Noord.

**Foto 12 :** Dezelfde wagen heeft een verdere verbouwing ondergaan (zie mw 4407) en rukt uit, voor dienst op lijn 15 (blauw-groen), vanaf stelplaats Groenenhoek langs de voormalige vestingterreinen, waar later de Ring zou ontstaan. Februari 1967.



Het lot van de andere bovenvermelde 400'eren was als volgt :

De 401, 402, 403, 406, 411 en 414 bedienden tussen 1933 en 1937 vanuit Groenenhoek de lijnen 7 doorstreep, 9, 11 en 16. Circa 1938 werden zij naar stelplaats Driehoek verplaatst. Ik kon ze toen op de lijnen 5 en 17 waarnemen, soms zelfs op de 2 en 14.

De 426, 427 en 428 bleven vóór de oorlog op de lijnen 9, 11 en 16. De 435, 437 en 438 reden tot circa 1936 op de lijnen 5 en 17. Ze verhuisden dan naar Merksem, en ik heb ze vaak op de verlengde 5 (naar het Antwerp Stadion), de doorstreepte 3, de 23 (vóór de verlenging van de 5), en soms zelfs op de 21 ontmoet.

Al deze wagens werden tussen 1938 en 1941 verbouwd in de reeks 101-233, behalve de 403, die rond 1952 dezelfde verbouwing onderging als bovengenoemde 353 en 355, en die vervolgens ook op lijn 3 terecht kwam.

(Wordt voortgezet)



#### **Opmerking :**

Vanaf 1933, toen maar pas zes jaar oud, reed ik als echte jonge tramfanaat op elke schoolvrije dag kris-kras door Antwerpen, eerst met mijn "trottinette" (autoped), later per fiets, en noteerde alle trams en bussen die mijn weg kruisten. Dit was met het rustige verkeer van toen bij verre na niet zo gevaarlijk als het heden zou zijn. Op deze wijze ontstonden talrijke met nummerlijsten gevulde notaboekjes, waarvan een aantal de oorlog en enkele verhuizingen heeft overleefd.

Begin 1941 verliet ik Antwerpen, maar ik keerde er later vaak als bezoeker terug.

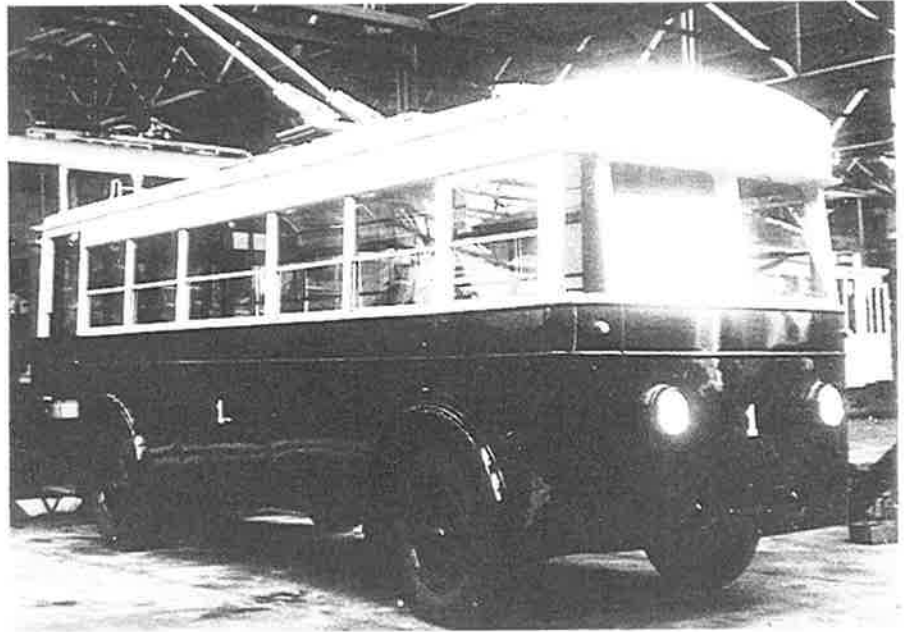
J.C.

## Keikoppen

Loods Pothoek, ergens begin van de jaren vijftig. Een zaterdagmiddag of een zondag. De meerderheid van de trolleybussen stond te slapen en het driftig getjilp van de mussen, hoog in het dakgebinte, was het enige geluid dat weergalmde in de reusachtige ruimte. De portier kreeg plots bezoek van vijf potige kerels. "Zijt gij hier de chef vandaag?" vroeg een van hen terwijl hij een controleurkepie op de lessenaar legde. Toen de portier vervolgens niet erg begrijpend naar de dokwerkers staarde, glimlachten de vier anderen naar hem. Dan nam een andere het woord: "Ja, luister eens makker, zeg tegen dat 'baaske' van u, dat als hij ons nog op die manier zal blijven treiteren, die klak in de dok gaat en als het dan nog niet gedaan is, dat we hem persoonlijk met klak en al in de dok smijten. Nietwaar, jongens?" De jongens knikten en bromden instemmend.

Want op lijn 31 werd niet geluld. De meeste dokwerkers en ploegarbeiders van de eerste Ford-fabrieken aan kaai 204 hadden in die tijd nog geen auto en wilden, als hun werk erop zat, zo vlug mogelijk naar de Noorderplaats om van daaruit over te stappen op een andere lijn of het laatste eindje naar huis te lopen. De verbouwde Straker - Squire trolleybussen hadden maar één ingang (tevens uitgang) achteraan. Iedereen wurmde zich zo snel mogelijk naar binnen en de ontvanger sprong er als laatste mee op. Vermits de bus tjokvol zat bleef hij achteraan staan en de kaartjes en het wisselgeld werden gewoon doorgegeven. De meeste reizigers hadden een abonnement en van bedriegen of zwartrijden was er toen geen sprake. Als een nieuwe ontvanger zijn vaste klanten na twee ritten nog niet kende dan kon die rekenen op een fameuze scheldpartij. Wee een driftige controleur die op zijn strepen ging staan en de trolleybus niet liet doorrijden zolang niet alle vervoersbewijzen grondig gecontroleerd waren! Driftkickers allerhande werden wel vaker afgekoeld in de dok.

IJzeren ruggen moeten de mannen van de trolleybus gehad hebben. De vering van de eerste voertuigen was abominabel en de reisweg van de Noorderplaats naar kaai 204 ging continu over kasseiwegen die dan nog regelmatig doorkliefd waren met spoorwegrails. Dat is ook de reden geweest waarom lijn 31 traditioneel het oudste materieel kreeg. Pas in de laatste jaren werden FN trolleybussen ingezet als er op lijn 6 een overschot was. In het



"Gloednieuw" verbouwd in loods Pothoek, 1949: trolleybus 1 met alle lichten aan en in de filmkast "31 Noorderpl." Archief : ex-TAO, verz. : R. Poot

dieseltijdperk hebben de grote Brossels er hun leven op gesleten maar toen ze nog deftig waren mochten ze ook bollen op lijn 33. Die grommende Brossels werden dan ten slotte vervangen door de reeds half versleten Büssings, die zich stuk voor stuk finaal kapot hebben gereden op de kasseien langs de dokken.

In de Italiaanse periode was dat niet anders. Telkens een Fiat zijn laatste dieselwalmen begon uit te blazen was hij nog net goed voor een jaartje 31. Dat verlichtte daar-

na het werk van de sloper. Nochtans waren de Fiats van de eerste reeks 501 - 530 (de "schreeuwkes") zeer uitzonderlijk op die lijn. Misschien hadden ze dat wel te danken aan het uitzonderlijk taai karakter van de grote Brossels. De komst van het Metropoliscomplex heeft een beetje een "gelijkvormigheidsattest" aan lijn 31 gegeven en sindsdien kwam er ook een einde aan een wel merkwaardig treffen van toen nog MIVA bussen op het Astridplein. Je had er altijd de nieuwste reeks gepoetste Fiats

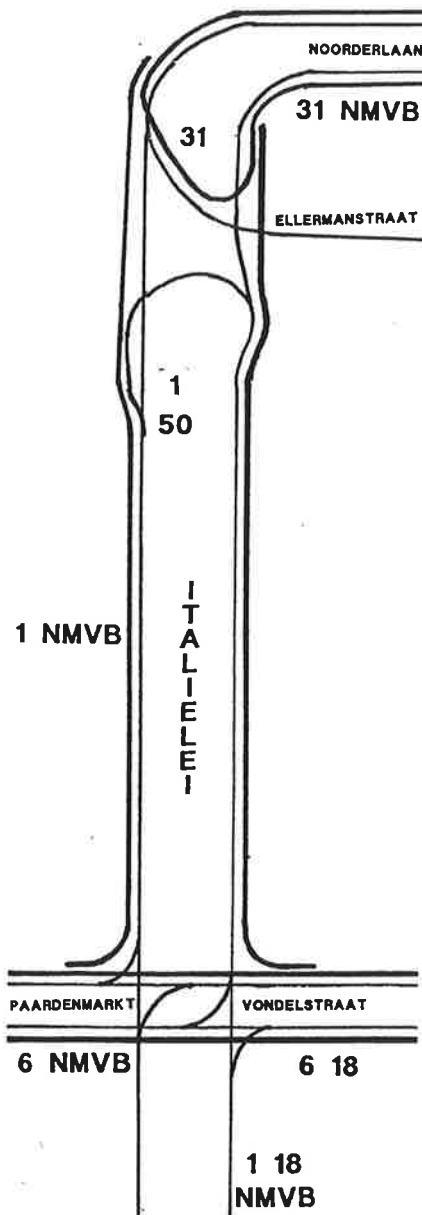


FN 32 midden op het fameuze kruispunt waar ze de Italiëlei dwars en de Vondelstraat inrijdt. Het spoor en de draad van tram 18 richting Centraal Station zijn nog ter plaatse. 1963. Foto : R. Bastaens, verz. : R. Poot.



voor de lijnen 17 en 27 naast de "Paon Royal" en een beetje verder aan een vluchtheuvel met in olie gedrenkte kasseien, steevast een gedeukt, dof exemplaar van de oudste bussen die de maatschappij nog rijdende kon houden op lijn 31. Ondank is 's werelds loon...

Van oudsher stond de bemanning echter omgedraaid evenredig met de karren waarmee ze reden! "Trolleybuschauffeur" stond op hun rijbewijs en ze trokken meer loon dan hun collega's van de trams. Ze droegen een lichtgrijze stofjas in plaats van het donker-



De ligging van spoor en bovenleiding van tram en trolleybus in de buurt van de Noorderplaats aan het eindpunt van de tramlijnen 1 en 50 enerzijds en de trolleybuslijn 31 anderzijds. De dikke lijnen stellen de rijd-raden van de trolleybus voor, de dunne deze van de tram. (situatie omstreeks 1938). Schets : Luc Couscheir.



Nog even en we zijn definitief uit elkaar gerammeld. Büssing 334 in halfwrak-toestand op de Noorderlaan / viaduct. Oktober '72. Foto : J. Tyssens

grijze van de trammannen, want ze moesten niet knoeien met koppelingen tussen buffers vol vet. Bovendien waren de extra's op de lijnen in de haven niet te schatten. Zeelui aan de wal zijn vrijgevig en de prijs van een kaartje werd gewoonlijk naar boven afgerond als het in vreemde munt werd betaald. Er was dikwijls sfeer aan boord van de 31 en het was niet uitzonderlijk dat een bus, wanneer ze binnenreed, nog nazinderde van een soort fiesta tropical. Sommige chauffeurs wisten nog te vertellen dat er soms achteraan gedanst werd op de maat van de putten in de kasseien! Dat gebeurde nooit op de "sjieke" maar zure lijnen door de residentiële wijken. Daarom was lijn 31 steeds gegeerd en nieuwelingen kregen die diensten maar zelden. Immers, bij de dokwerkers viel altijd wel iets te verhapzakken. Legendarisch waren de trossen bananen die de reis naar de Noorderplaats meemaakten onder het hoge chassis van een Starker-Squire. Dat ging zo : aan de "bananne", dat was de halte aan de "Belgian Fruit Wharf" bevond zich een grote bak waarin de iets minder mooie exemplaren werden gedumpt, vaak om de prijs constant (hoog) te houden. Het was strikt verboden om daarin te graaien maar dat was — niet helemaal ten onrechte — tegen de logica van de taaie dokwerkers die geen hoge economische studies hadden gedaan. Er stonden strenge straffen op die smokkel maar de bemanning van de trolleybus deed mee een oogje dicht in ruil voor "zwijgbananen". Onder het veel lagere chassis van een FN ging dat moeilijker, maar waar een wil was, was

een weg. Toen deftig Antwerpen zijn — toen nog — schaarse luxe kromfruit duur betaalde, werd er in loods "Pothoek" van gevreten...

We zullen niet dieper ingaan op de technische details van de voertuigen want die staan reeds volledig in de boeken van de heer Keutgens. Het is meer de bedoeling om het alledaagse leven en gebruiken op lijn 6 en 31 te schetsen. In tegenstelling tot de trams hadden de trolleybussen geen geteerd dak maar het was afgewerkt met een zilvergrijze verf. Die was daar sterk en geschikt voor. Teer zou beginnen smelten met zonnearmte op een ijzeren dak. De zilvergrijze verf fonkelde prachtig na een beschildering!

De pedalen stonden eigenaardig : de linkse was de tractiepedaal, de middelste activeerde de reostaatrem en vervolgens moest de chauffeur dan de rechtse intrappen om de mechanisch-pneumatische trommelrem te doen werken vermits een electromotor niet genoeg remwerking meer geeft bij lage snelheden (bij een PCC-tram gebeurt die omschakeling automatisch). Afgezien van de ijzeren ruggengraat tegen de kasseien moest je ook paardenpoten hebben voor die pedalen en voor het rijden met de enige Engelse drieasser, de Guy nr. 25, kwamen alleen maar mannen met berenarmen in aanmerking omdat het sturen met dat ding zo'n krachtpatserij was. Die lompe drieasser is nooit erg geliefd geweest bij de chauffeurs, dit in tegenstelling tot het alweer enig Minerva - Ragheno exemplaar nr.24. "Zij" was zo fijn gebouwd dat het personeel haar "de Lady" noemde...

Als je er niet inzat leken de trolleybussen wel geruisloos. Dat is steeds een van de grote troeven geweest van die voertuigen en dat dient gelukkig als tegengewicht voor hun enorme nadeel : de draden. Het hele Antwerpse net, bussen en bovenleiding, werd kant en klaar geleverd door een Britse firma, tot bouten en moeren toe. Het is dus nooit compatibel geweest met de rest van het net. Dat is zonder twijfel een van de redenen geweest waarom de twee trolleybuslijnen nooit gemoderniseerd werden of zelfs in de laatste jaren nog een behoorlijk onderhoud kregen. Tramtrolleys hadden wieltes en sletten de bovenleiding niet af, maar trolleybussen hadden glijstukken. Daarom moest de kilometerslange dubbele rijdraad regelmatig worden ingeget met grafiet. De maatschappij deed dat door een bovenleidingswagen een karretje te laten trekken waarop een constructie mettrolleys en handbediende vetspuiten was aangebracht. Het constante pompwerk onder de vallende grafietdruppels moet verschrikkelijk hard zijn geweest en heeft niks met romantiek uit het verleden te maken. Het werd tijdens de jaren van de zwanenzang steeds minder gedaan, met alle gevolgen.

De bovenleiding is steeds primitief gebleven en trolleywissels (de Britten gaven die de bijnaam "kikvorsen") heeft men in Antwerpen nooit geplaatst. Wanneer de bemanning een verkorte rit wilde maken, of tijdens het in- en uitrijden van het depot, dan moesten detrolleys door de ontvanger op de andere draden worden verzet. De bemanning noemde dat "vissen" en dat was niet altijd een sinecure. Beelden we ons maar even een mistige, aardedonkere nacht aan de haven in. Het enige licht kwam van de trolleybus zelf, en als er dan een trolley losschoot was er helemaal geen licht meer. Als dan de U-vormige contactstukken nog dwars kwamen te staan was het helemaal een kunst om ze terug op de draad te krijgen. Een trolleybus van lijn 6, richting Zuid, die een verkorte rit moest maken tot de voetgangerstunnel, moest bijna links gaan rijden op de toen toch al drukke kaaiweg. Daar moest de ontvanger detrolleys nog meer naar links zwaaien om ze zo op het "zijlijntje" van het Zand te vissen. Dan kon de bus blokje om rijden via het Zand. Op de Brouwersvliet waren ook keerlussen. Menig onoplettende ontvanger heeft wel eens een stevige stroomstoot gevoeld als hij in de gietende regen de kletsnatte trolleytouwen tegelijk vastgreep! Het schijnt een soort inwijdingsritueel te zijn geweest voor groen-



*Grote Brossel 287 op lijn 31 wint de race met de 2pk. Heraanleg van de Noorderlaan terwijl een standaard met witte film een dienstrit (?) doet. Winter 1963(?). Verz. : B.Morren*

tjes terwijl de chauffeurs achter hun stuur van hun FN of Straker - Squire zaten te gniffelen.

Maar goed, het probleem van draden. Vooral kruisingen leverden die op. In de trolleytijd van de trams probeerden de ingenieurs de kruisstukken zo haaks mogelijk op de tramdraden te monteren waarbij die stukken stroomloos waren. Met een net voor pantografen wordt zo schuin mogelijk gekruist. Dat is nu duidelijk te zien in Gent. De grootste spinnenwebben van Antwerpen bevonden zich op de Noorderplaats en op het kruispunt van de Paardenmarkt met de Italiëlei. Daar hing, summier berekend, zo'n slordige ton aan bovenleiding in de lucht! Op de Italiëlei, lijn 1 en de buurtspoorweg, dus trolley en pantograaf tesamen. Uit de Vondelstraat, tram 18 die naar links afboog op de lei. Trolleybus 6 die de Italiëlei dwarste, en depotritten van trolleybus 31 die vanuit de Vondelstraat rechts op de lei afboog. Er is dan nog de situatie geweest dat de buurttrams in de Paardenmarkt hun kopterminus hadden. De ingenieurs van de bovenleiding hadden dat allemaal aan de masten gepuzzeld, maar de dubbele draad voor de inrukkende trolleybussen van lijn 31, dus de boog Italiëlei (westkant) naar de Vondelstraat, nee, die ging er niet meer bij. Er was wel een dubbele draad rond de hoek Italiëlei (west)- Paardenmarkt. Technisch en bureaucratisch gaf dat dus geen probleem meer, vermits de inrukkende wagens volgens de procedure via de Paardenmarkt moesten rijden tot de Brouwersvliet (keerlus) en dan terug via dezelfde weg om zo het ingewikkelde kruispunt over te rijden. Dat betekende

vier keer 'vissen'!

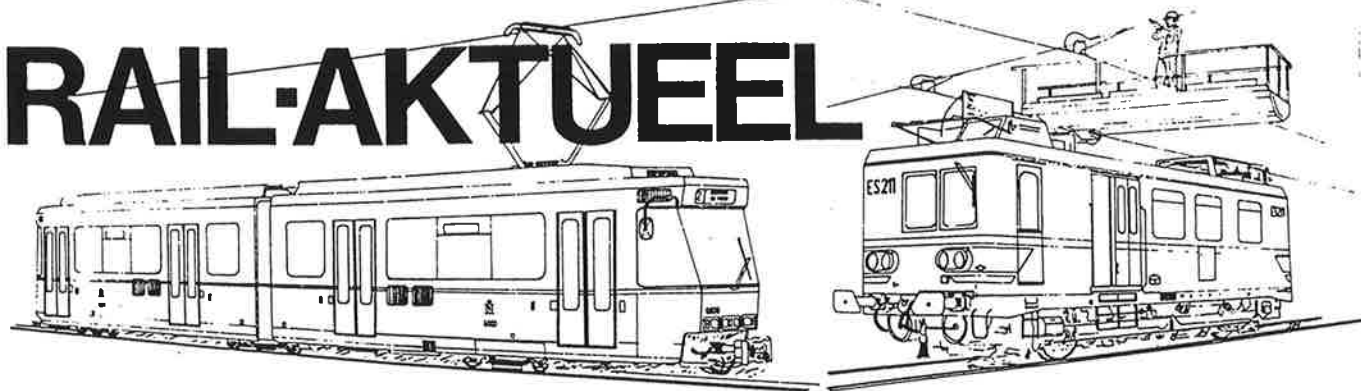
De bemanningen hadden hun eigen, nachtelijke "illegale" procedure ontwikkeld. Die ging zo : aan de hoek van de Paardenmarkt stoppen. Ontvanger afstappen en trolleytouwen pakken. Bus flink aanzetten en ontvanger met gestrekentrolleys achteraan op sukkeldrafje. Met levenloze bus een bocht naar links forceren en hopen om onder de draad van lijn 6 weer naar stroom en leven te vissen. Zo absurd was dat niet, want er waren altijd wel een aantal bereidwillige zielen (die vaak te diep in 't glas gekeken hadden, dat wel) om de trolleybus een zetje te geven of om het weinige verkeer tegen te houden.

Wanneer we het oude plan van de Noorderplaats bekijken dan valt ons ook daar het enorme web op. Rechts van het NMVB spoor dat de Ellermanstraat indraait (de '70' lijnen) ligt de keerlus van lijn 31. Dan is er nog een merkwaardigheid. De bovenleiding op de Italiëlei hing aan masten met een dwarsstaaf en niet aan dwarsdraden naar de gevels. De trolleybussen reden er met de linkerrolley op de positieve tramdraad en met de rechter op een daarnaast gespannen negatieve draad. Die lagen verder uiteen dan op normale trajecten omdat de brede NMVB panto liefst niet over min en plus 600V tegelijk mocht wrijven... Voor drie draden was er aan de dwarsmast echter te weinig plaats. Ter hoogte van het hoekhuis moest de ontvanger van de trolleybus alweer vissen, maar dan alleen met de linkerrolley. Die procedure werd niet gevolgd in Brussel of Luik (lijnen naar Cointe). Daar werden beide trol-





# RAIL-AKTUEEL



## NMBS

### • Materieel

\* **MS 66 - 70 - 73 - 74 - 78 - 79 :**  
De modernisering van 186 klassieke tweewagen-motorstellen is ingezet met als doel ze nog tot 2015 in dienst te houden, hoofdzakelijk als stoptreinmaterieel.

\* **MS 75 (viertje) :**  
Deze vierwagen-motorstellen blijven in Roosendaal 'vaste klant', maar nu wel met stoptreinen tot Antwerpen-Berchem. Ook op lijn 52 (Puurs - Antwerpen C.) is deze reeks ingezet.

\* **MS 80 (Break) :**  
Voor deze motorstellen is een doorschuifoperatie aan de gang met het afleveren van de Deense neuzen MS 96. Ze zijn uit de IC-diensten Brussel - Luxembourg en Blankenberge / Knokke - Brussel - Genk / Liège G. verdwenen. De Breaks moeten stilaan ook de mindere diensten gaan overnemen waaronder ook een aantal stoptreindiensten. Nieuw in de Antwerpse regio is de vaste inzet van Breaks voor de IR-treinen Antwerpen - Mechelen - Leuven, Antwerpen - Liège G. en Sint-Niklaas - Mechelen - Leuven.

\* **MS 86 (Duikbril) :**  
In de dienstregeling 1999/2000 reden deze stellen nog verscheidene IR-treinen. Mede door zijn beperkte topsnelheid van 120 km/h is dit treinsteltype naar zijn 'roots' teruggelanceerd : de voorstadstreindiensten.

\* **MS 96 (Deense neus) :**  
Alle driedelige stellen MS 96 zijn afgeleverd en wel in twee reeksuitvoeringen nl. :

- reeks 441 - 490 : geschikt voor 3000 V gelijkspanning en 25 kV wisselspanning,
- reeks 501 - 570 : geschikt voor 3000 V gelijkspanning.

De tweespannings-treinstellen nemen de grensoverschrijdende IC-diensten vanuit Lille-Flandres naar Antwerpen, Lier en Oostende voor hun rekening. De gelijkstroomstellen doen hoofdzakelijk dienst voor de IC-treinen Brussel - Luxembourg, Knokke / Blanken-



In het station van Luxembourg brengt NMBS-loc 2001 drie I10-rijtuigen ter versterking voor de EC "Vauban" aan. Het eerste rijtuig is een ex-I10-rijtuig van waaruit een bistorijtuig is heropgebouwd. Het tweede rijtuig tooit zich nog in zijn "Memling"-schildering terwijl het laatste de internationale schildering laat zien. 1 juli 2000. Foto : Erik Heylen.

berge - Brussel - Hasselt - Tongeren, Gent - Brussel - Genk.

Nieuw is het omruilen van de bestaande dienst Antwerpen - Oostende tegen Antwerpen - Charleroi. De dienst Antwerpen - Charleroi was oorspronkelijk voorzien met reeks 13 en I11-rijtuigen. Door de hierna vernoemde problemen met reeks 13 en vooral het hogere aantal tussenstops is gekozen voor MS 96 op deze IC-verbinding.

### \* reeks 13 :

Van de 60 locomotieven reeks 13 — welke nog steeds in aflevering zijn — is nu de helft geleverd. Voorlopig is Merelbeke de onderhoudsthuis van deze reeks (samen met de Luxemburgse zusterserie 3000), maar het ligt in de bedoeling om de reeks 13 ook in Oostende, Kinkempois en Stockem te stationeren na het op punt stellen van dit loctype. Na een hele rits aanpassingen zijn deze machines eindelijk voor reizigerstreinen in bedrijf gesteld. De IC-dienst tussen Oostende en Welkenraedt / Eupen

kreeg als eerste deze loc voor zijn I11-rijtuigen. Een tweede IC-dienst is deze tussen Antwerpen-Centraal en Oostende, waarbij voor het eerst ook het I11-stuurstandrijtuig dienst doet. Na de volledige elektrificering van lijn 42 zou ook hier de inzet in pool met de CFL-reeks 3000 moeten volgen en dit zowel onder 3000 V gelijkspanning als onder 25 kV~. Voorlopig rijden tussen Liège G. - Luxembourg alleen de CFL-locs serie 3000. Voor de goederendiensten is het nog wachten tot het jaareinde, omdat de seininstallaties op vele baanvakken en goederenbundels (nog) niet zijn beveiligd tegen de invloed van de driefasige tractie. Toch is er maar een matig optimisme vast te stellen want de loc presteert onder de verwachtingen. De machines hebben last van spanningsdalingen op het bovenleidingsnet, waarbij — onder een zekere drempelwaarde — de trekkraft wegvalt door tussenkomst van een beveiliging op de machine zelf. Spanningsdalingen



*Het interieur van het nieuwe bistro-110-rijtuig mag toch gezien worden alhoewel alles eerder functioneel en sober is gehouden. Tijdens onze terugrit tussen Luxembourg en Brussel vulde het rijtuig zich volledig met hongerige reisgenoten. Enkele figuranten hebben alvast reeds plaats genomen. Foto : Erik Heylen.*

zijn het meest aan de orde tussen twee tractie-onderstations in, met o.a. Zwijndrecht als één der zwakke punten. De bouw van een bijkomende voedingspost stond gelukkig reeds op het investeringsprogramma. Ook in het Groothertogdom kent men dergelijke problemen en heeft men de opdracht om slechts op halve kracht te rijden. Ook de theoretische aanzetkracht van 288 kN (234 kN voor reeks 21) lijkt niet gehaald te wor-

den. Het langzaam op gang komen is oorzaak van het omruilen van de IC-dienst Antwerpen - Charleroi met die van Antwerpen - Oostende. Het hoge vermogen van 5200 kW is vooral nodig om — met een zware sneltrein aan de haak — de topsnelheid van 200 km/h te kunnen bereiken en aan te houden.

**\* reeks 15 :**

Deze sneltreinlocomotieven slijten hun laatste levensjaren hoofdzakelijk als reservelocs. Soms vinden

we ze nog voor een binnenlandse treindienst tussen Brussel en Welkenraedt. Door hun concept zijn ze ongeschikt om goederentreinen te trekken.

**\* reeks 16 :**

De zeven nog resterende locs kunnen nog steeds niet gemist worden in de relatie Oostende - Köln. Het is niet uit te sluiten dat de Duitsers hun ICE 3-treinstellen ter vervanging zullen opdringen in 2002 na het in dienst nemen van de HSL2 tussen Liège en Leuven. Het betreft hier achtjarige hogesnelheidstreinstellen serie 406, geschikt voor 4 spanningen en begrensd tot 330 km/h. Het aantal gesleepte diensten richting Duitsland met I10-rijtuigen is ondertussen wel opnieuw gestegen.

**\* reeks 23 :**

Deze veteranen lijken een lang leven beschoren te zijn. Alhoewel ze reeds 45 dienstjaren achter de rug hebben, blijken ze nog onmisbaar voor de goederendienst. De mogelijkheid om in dubbeltractie te rijden komt goed van pas om de steeds maar zwaardere goederentreinlasten te kunnen trekken. Bovendien zijn de machines zeer betrouwbaar zodat deze serie nog onbedreigd lijkt.

**\* reeks 41 :**

In het voorjaar is het eerste tweeledig dieselstel 4101 in ons land aangekomen voor zijn eerste proefritten. Hieruit bleken problemen aan de overbrenging (cardanas) en met één van de bogies naar voor te komen. Na het overbrengen van een nieuw draaistel uit Frankrijk is dit in Merelbeke vervangen. Stel 4101 zou binnenkort uithoudingsproeven moeten ondergaan in Duitsland. Een tweede stel van deze serie is midden 2000 nog steeds niet geleverd.

**\* reeksen 51 - 52 - 53 - 54 :**

Voor deze zware zesassers is de strijd stilaan gestreden. De GM-locs reeksen 52, 53 en 54 zullen noodgedwongen als eerste afvallers moeten fungeren door het onderdraad komen van lijnen 42 (Liège - Gouvy) en 165 (Namen - Dinant - Bertrix - Athus). Voor de reeks 51 blijkt het herzien van de resterende locs niet meer wenselijk. Ze blijven alleszins in dienst om goederentreinen te slepen tot er voldoende elektrische trekkrachten beschikbaar zijn of er zware schade optreedt.

**\* reeksen 55 - 62/63 :**

Voor de reeks 55 is er nog een zekere toekomst weggelegd, maar dan wel eerder in noordelijke richting. Om dezelfde redenen als hierboven vermeld, vallen de opdrachten in de Ardennen bijna geheel weg. Na het aanpassen van enkele locs als TVM-afsleeploc voor de hogesnelheidslijnen, wil men met



*CFL-loc 3011 ontfermt zich te Liège-Guillemins over een stam Nederlandse ICR-rijtuigen die vanuit Amsterdam onderweg zijn naar Luxembourg. Net voorbij Rivage moeten de stroomafnemers even omhoog voor het omschakelen naar 25 kV onder de spanningssluis. Onze reeks 13 en de CFL 3000-locs mogen voorlopig slechts op halve kracht onder de Luxemburgse bovenleiding rijden. 1 juli 2000. Foto : Erik Heylen.*

de niet aangepaste vijftigstigers goederentreinen gaan slepen ter vervanging van de reeks 51, welke allen verregaande sleet vertonen. Eenzelfde opdracht wil men ook aan zijn minder krachtige broertjes — reeks 62/63 — geven, na het overnemen van de reizigersdiensten door de nieuwe dieselstellen reeks 41. De reeksen 55 en 62/63 zullen (meestal in dubbeltractie) hun laatste jaren als goederentreinlocomotieven moeten slijten. Het valt trouwens op dat bij vele tweeënstigers de verwarmingsketel reeds is uitgebouwd, niettegenstaande ze nog reizigersdiensten met M2-rijtuigen uitvoeren.

**\* reeksen 70 - 71 - 75 - 84 - 85 :**

Na het in dienst komen van de volledige reeks 77 valt het doek over een aantal rangeerdiesels. Eerst wil men de reeksen 71, 85 en vooral 84 buiten dienst nemen. Voor de reeksen 70 en 75 wacht nog een onzeker lot, omdat ze om hun specifieke capaciteiten toch gewaardeerd werden. Afwachten is hier nog de boodschap.

**\* reeks 77 :**

De instroom van deze nieuwe locs verloopt zonder noemenswaardige problemen. De eerste 8 locs doen te Antwerpen-Noord dienst als opdrukloc met automatisch besturing vanaf het seinhuis. Ze bezitten aan één zijde een automatische BSI-koppeling om het inrijden en ontkoppelen van de te triëren wagenreeksen vlugger te laten geschieden. Ze hebben het opdrukwerk van de reeksen 71 en 74 volledig overgenomen. Een volgende lot van de reeks 77 moet eveneens op afstand kunnen bediend worden. Het is de bedoeling dat de rangeerder bij het koppelen van wagens zelf het toedruwen beveelt.

**• Infrastructuur**

De NMBS had einde 1999 een netlengte van 3467 km lijnen, waarvan 71 km hogesnelheidslijn geschikt voor 300 km/h. Daarvan was 2569 km of 74 % onder bovenleiding gebracht. Voor 2457 km was de elektrificatie onder 3000 Volt gelijkspanning toegepast met 69 tractieonderstations voor de voeding. Vermits de meeste voedingsposten zich op knooppunten bevinden komt een elektrische trein gemiddeld om de 25 km een 3000 Volt-voedingspost tegen. Voor de 112 km lijnen onder 25 kV - 50 Hertz wisselspanning waren slechts 2 voedingsposten nodig. De 73 km HSL1 tussen Lembeek en de Franse Grens en de 39 km op lijn 42 (Rivange - Gouvy) bezitten beide telkens één enkel tractieonderstation. Verdere elektrificaties onder 25 kV zijn in uitvoering voor de HSL2 Leuven - Ans voor 300 km/h en de 'Athus-Meuse'. Dit laatste omvat het verder onder draad brengen van lijn 165 tussen Anseremme en Athus en ook de verbindinglijn 163 Libramont - Bertrix tussenin, alles bij elkaar toch wel meer dan 130 km lang. Voor het goederenverkeer worden twee lijndelen onder 3000 Volt gebracht. Het eerste is lijn 147 tussen Fleurus en Taminies. Het tweede is lijn 10 (ex-lijn 208) Zwijndrecht - Kallo Waaslandhaven. Voor deze laatste lijn is ook dringend een spoorverdubbeling en een uitbreiding van bundelsporen nodig om de spectaculaire stijging van de goederentrafiek aan te kunnen.

Verdere doelstellingen zijn :

- Het op 160 km/h brengen van de



*Tijdens de opendeurdagen te Antwerpen Noord laat de nieuwe 7701 zijn opgeheven BSI-koppeling zien, waarmee snel gekoppeld en ontkoppeld kan worden. De geel-grijze kleurstelling oogt ook bijzonder mooi. De eerste 77-ers zijn zonder veel problemen in de rangeerdienst ingezet. 26 mei 2000. Foto : Erik Heylen.*



*Een opmerkelijke verschijning in Avignon is zeker één van de vier Franse Eurostarstellen van de SNCF, die aangepast zijn om onder de Zuid-Franse 1500 Volt te rijden. Omdat de Thalys-treinstellen meer werk ter verrichten hebben dan de Eurostars, is besloten om de overcapaciteit aan Eurostartreinstellen te benutten op zware HST-assen naar het zuiden. Op de foto zien we naast een TGV2N (dubbeldek) een aangepaste Eurostar op de verbinding Brussel - Marseille. 30 oktober 99. Foto : Erik Heylen.*



hoofdlijnen 50A (Brussel - Gent - Brugge), lijn 25 (Antwerpen - Brussel) en lijn 36 (Brussel - Leuven).

- Een spoortunnel Schuman - Josaphat te Brussel.
- Op 4 sporen brengen van lijn 161 tussen Watermaal en Schuman.
- Het versnellen en aanpassen van de doorrit te Namur en Charleroi-Sud.
- Het later op 4 sporen brengen van lijn 50A tussen Gent en Brugge alsmede het op 3 sporen brengen van lijn 51 tussen Brugge en Dudzele omwille van het goederenverkeer van en naar Zeebrugge.
- De studie voor een GEN (Gewestelijk Express Net) voor Brussel.

E.H.

## DE LIJN

### ALGEMEEN

#### • Linjebuss

Linjebuss (Benelux), dat overigens ook in Wallonië bij de Tec werkzaam is, veranderde einde mei van naam. Voortaan gaat het bij ons door het leven als Connex Belgium. Connex is uiteraard ook in andere landen actief in de vervoerssector maar is niet te verwarren met het in Nederland actieve Connexion.

L.C.

Op de volgende twee bladzijden publiceren wij een lijst van de autobusreeksen die bij de oprichting van De Lijn en de TEC in dienst zijn gekomen.

S.J. L.C.

### ANTWERPEN

#### • Revisie oudste PCC's

In februari 1999 werd een eerste tram (7026) in de werkplaats Punt aan de Lijn in grote revisie binnengenomen. Alhoewel niet zo ver gaand als de ombouw van de Scharfenberg-wagens is het doel om de levensduur met een tiental jaar te verlengen. Terloops weze vermeld dat bij de MIVB een groot aantal PCC's Abraham te zien krijgen. De eerste reeks werd er besteld op 30 mei 1950.

Men wil zo'n 32 tal PCC's reviseren. Tot nu toe zijn er enkel wagens die reeds voorzien zijn van gebanaliseerde deuren, in ombouw. Naast een herschildering van de buitenkant zijn de belangrijkste zichtbare wijzigingen de volgende :

- Verwijderen van het kleine filmkastje op de zijkant.
- Aanbrengen van stekkerdozen voor het afslepen of opduwen. Hiermee is het mogelijk om een defecte tram op te duwen met tractie in de tweede tram, terwijl de besturing kan gebeuren vanuit



Een koppelstel op het enkelspoor in de Van Kerckhovenstraat rijdt richting Schoonselhof. 1 juli 2000. Foto : L. Couscheir.

de stuurpost van de eerste tram. Het vroeger voorkomende gewaai en/of geroep vervalt hierdoor.

- In het interieur valt voornamelijk het keren van een enkele zetel ter hoogte van de middendeur op. Bij de Scharfenbergwagens werd die zetel meer vooraan opgesteld met ongewenst kniecontact tot gevolg.
- Nieuwe ruitenwissers werden geplaatst.
- De deuren blijven van het oude type. Technisch zijn buiten de reeds hiervoor vermelde punten, onder andere nog volgende veranderingen gebeurd :
- Installatie van vermogenslektronica in plaats van de accelerator voor tractie en remming. De motoren op zich blijven behouden.
- Aanpassen van binnen- en buitenverlichting naar 24 volt.
- Een vernieuwde radio-installatie. Volgende trams met banalisatie komen in aanmerking voor ombouw : 7000-7008, 7026, 7040-7049 en 7051-7060. De 7050 is, op het ontbreken van de koppelingen na, conform aan de andere reeksen met Scharfenberg. Overigens spreekt men bij de Lijn van PCC type 1 voor de oudste reeksen en PCC type 2 voor de trams met koppelingen.

#### • Depannage van (Siemens)trams

Hiervoor maakten we reeds melding van de mogelijkheid om trams op te duwen en toch de noodzakelijke commando's te geven vanaf de eerste tram via een kabelverbinding. Deze mogelijkheid bestaat ook bij de Siemenstrams onderling en tussen een Siemenstram

en PCC's voorzien van stekkerdozen. Hierbij moet wel een mechanische hulpkoppeling worden gebruikt.

- Een Siemenstram kan één of meer PCC's, of een collega Siemenstram opduwen.
- Een gekoppeld PCC-stel mag een defecte Siemenstram enkel op vlak terrein opduwen.
- Een losse PCC mag dit niet omwille van het hoge eigengewicht (39 ton) van de Siemenstram. In dit geval moet de tram afgeslept worden met één of twee Unimogs als een helling moet beklommen worden.

#### • Gelede autobussen op de Rooseveltplaats

Een van onze leden maakte ons attent op een foutje in het onderschrift van de foto op blz. 16 in RR 2/2000. Inderdaad, alhoewel deze autobussen erg lijken op een gelede versie van de reeks 3263 - 3345, hebben de gelede autobussen een DAF motor. We kunnen verder nog vermelden dat deze autobussen besteld waren bij Berkhof maar toch de naam Jonckheere meekregen. Jonckheere is sinds enkele jaren overgenomen door het Nederlandse Berkhof.

#### • Busbaan Middelheim

In tegenstelling tot ons artikel in het vorig nummer, komt lijn 33 wel langs de Sint-Augustinuskliniek maar (nog) niet langs het Middelheimziekenhuis. De Lijn dient nog nader te onderzoeken of binnen de bestaande rijtijden het mogelijk is om ook lijn 33 via de busbaan te laten rijden. Inmiddels is gebleken dat voor de lijnen 18 en 21 er ongeveer vijf minuten tijdwinst wordt geboekt.

Autobusreeksen in dienst bij oprichting van De Lijn en TEC (1 januari 1991).  
Verdeling NMVB / SNCV en integratie van de MIV's.  
(Enkel de AB die naar De Lijn zijn gekomen)

Nummers	Chassis	Carrosserie	Motor	Bouwjaar	Opmerkingen
01 - 34	Van Hool 409AU9	Van Hool	Fiat	1973-74	ex MIVG
35 - 57	Van Hool 409AU9	Van Hool	Fiat	1976	ex MIVG
58 - 76	Van Hool 409AU9	Van Hool	Fiat	1977	ex MIVG
77 - 115	Van Hool A 120	Van Hool	Fiat	1979-80	ex MIVG
611 - 625	Van Hool 409AU9	Van Hool	Fiat	1975	ex MIVA
626 - 645	Van Hool 409AU9	Van Hool	Fiat	1976	ex MIVA
646 - 662	Van Hool 409AU9	Van Hool	Fiat	1977	ex MIVA
1001 - 1050	Mercedes O305J	Jonckheere	Mercedes	1985	ex MIVA
1051 - 1080	Mercedes O305J	Jonckheere	Mercedes	1986	ex MIVA
1101 - 1102	Volvo B10M	Den Oudsten	Volvo		BBA 973, 944
3701 + 3799	Van Hool 409AI6	Jonckheere	Fiat	1971-72	10 stuks
3800 + 3949	Van Hool 409AI6	Van Hool	Fiat	1972	2 stuks
3950 + 4099	Van Hool 409AI6/1	Jonckheere	Fiat	1973-74	32 stuks
4125 + 4199	Van Hool 409AI6/2	Van Hool	Fiat	1974	37 stuks
4200 + 4284	Van Hool AI114X	Van Hool	Daf	1975-76	57 stuks
4375 + 4439	Van Hool AI119X	Van Hool	Daf	1975	63 stuks
4440 + 4474	Van Hool AI119	Van Hool	Daf	1975	3 stuks
4475 + 4499	Van Hool AU124	Van Hool	Cummins	1976	11 stuks
4500 + 4824	Van Hool AI119/2	Van Hool	Daf	1975-77	198 stuks
4825 + 4864	Van Hool AU124	Van Hool	Cummins	1976	9 stuks
5015 - 5039	Leyland B21/1LS	Jonckheere	Leyland	1977	verkocht TEC
5040 - 5083	Van Hool AU124	Van Hool	Cummins	1977	
5090 + 5355	Van Hool A 120	Van Hool	Daf	1977-78	91 stuks
5356 + 5545	Van Hool A 120/11	Van Hool	Daf	1978-79	145 stuks
5556 - 5558	Van Hool AU138	Van Hool	Man	1981	
5559 - 5561	Mol Eagle M 28	Jonckheere	Cummins	1981	
5562 + 5688	Van Hool A 120/31	Van Hool	Daf	1980-81	69 stuks
5689 + 5714	Van Hool A 120/50	Van Hool	Man	1981	15 stuks
5715 - 5739	Mol Eagle M 31	Jonckheere	Mercedes	1981-82	- 5722
5740 + 5795	Van Hool AG 280/1	Van Hool	Man	1981	43 stuks
5796 + 5944	Van Hool A 120/31	Van Hool	Daf	1981-82	83 stuks
5945 - 5970	Van Hool A 120/32	Van Hool	Man	1983	
5971 - 5996	Volvo B10R	LAG	Volvo	1984-85	
2000 + 2099	Van Hool A 120/31	Van Hool	Daf	1982-83	33 Stuks
2100 + 2153	Van Hool AG 280/3	Van Hool	Daf	1985-86	43 stuks
2454 + 2183	Volvo B10M	Jonckheere	Volvo	1988	17 stuks
2184 + 2208	Van Hool AG 280/4	Van Hool	Daf	1988	20 stuks
2209 + 2233	VW-MAN	LAG	Man	1988-89	13 stuks
2234 - 2254	Van Hool AG 280/4	Van Hool	Daf	1988-89	
2255 + 2294	Van Hool A 120/31	Van Hool	Daf	1989	20 stuks
2295 - 2304	Van Hool A 500	Van Hool	Man	1989	3 deurs
2305 - 2329	Jonckheere City 041	Jonckheere	Daf	1989	
2330	Van Hool AG 280	Van Hool	Man	1980(1989)	tweedehands
2331 - 2350	Jonckheere City 041	Jonckheere	Man	1990	
2351 - 2355	Jonckheere Commuter			niet geleverd	
2356 + 2470	Van Hool A 600	Van Hool	Man	1990-91	97 stuks
2481 - 2483	LAG panoramic	LAG	Daf	1989	autocar
2484 - 2658	Van Hool A 600	Van Hool	Daf	1991	111 stuks
2700 - 2734	Van Hool A 508	Van Hool	Cummins	1992	midibus

XX : stuks aantal autobussen toegewezen aan De Lijn  
XXXX-XXXX : volledige reeks  
XXXX+XXXX : onvolledige reeks

vanaf hier uitsluitend nummers De Lijn

Nummers	Chassis	Carrosserie	Motor	Bouwjaar	Opmerkingen
2781	Renault Trafic	Renault	Renault	1992	minibus
2782 - 2814	Van Hool A 300	Van Hool	Man	1993	3 deurs
2815 - 2818	Van Hool A 508	Van Hool	Cummins	1992	midibus
2819 - 2896	Van Hool A 600/2	Van Hool	Daf	1992-93	2896 VIP bus
2897 - 2919	Van Hool AG 700	Van Hool	Daf	1993	geleed
2920	Van Hool AG 700	Van Hool	Daf	1991(1993)	tweedehands
2921 - 2957	Van Hool A 600/2	Van Hool	Daf	1993-94	
2958 - 2972	Van Hool A 500	Van Hool	Man	1993	3 deurs
2973 - 2985	Van Hool AG 700	Van Hool	Daf	1993-94	geleed
2986 - 2990	Van Hool A 308	Van Hool	Cummins	1993	midibus
2991	Van Hool A 308	Van Hool	Man	1991(1993)	tweedehands
2992 - 3080					nummers niet toegewezen
3081 - 3110	Van Hool A 300	Van Hool	Man	1993-94	3 deurs
3111 - 3150					nummers niet toegewezen
3151 - 3186	Van Hool A 600/2	Van Hool	Daf	1994	
3187 - 3218	Van Hool A 300	Van Hool	Man	1994	3 deurs
3219 - 3236	Van Hool A 500	Van Hool	Man	1994	2 deurs
3237 - 3241	Van Hool A 300	Van Hool	Man	1995	aardgasbus
3242 - 3243	Mercedes	Jonckheere	Mercedes	1995	minibus
3244 - 3247	Mercedes	Denolf & Depla	Mercedes	1995	minibus
3248 - 3262	Van Hool A 360	Van Hool	Daf	1996	
3263 - 3345	Volvo B10BLE	Jonckheere	Volvo	1996	
3346 - 3367	Van Hool AG 500	Van Hool	Daf	1996	geleed
3368 - 3371	Peugeot	Denolf & Depla	Peugeot	1996	microbus
3372 - 3406	Van Hool A 300	Van Hool	Man	1997	3 deurs
3407 - 3421	Van Hool AG 300	Van Hool	Daf	1997	geleed
3422 - 3431					nummers niet toegewezen
3432 - 3439	Van Hool A600/2	Van Hool	Daf	1997	lange afstand
3440 - 3449	Mercedes	Denolf & Depla	Mercedes	1997	minibus
3450 - 3489	Van Hool A 308	Van Hool	Man	1997	midibus
3490	Mercedes	Business	Mercedes	1997	?
3491 - 3494	Peugeot Boxer	Denolf & Depla	Peugeot	1997	microbus
3495 - 3509	Van Hool A 308	Van Hool	Man	1997	midibus
3510 - 3576	Van Hool A 600/3	Van Hool	Daf	1998	
3577 - 3581	Peugeot Boxer	Denolf & Depla	Peugeot	1997	microbus
3582 - 3583	Van Hool A 308H	Van Hool	Perkins	1998	midibus hybr.
3584 - 3654	Van Hool A 600/3	Van Hool	Daf	1998	
3655 - 3664	Van Hool A 600/3	Van Hool	Daf	1998	lange afstand
3665 - 3688	Berkhof Premier	Jonckheere	Daf	1999/00	geleed
3689 - 3728	Van Hool A 600/3	Van Hool	Man	1999/00	
3729 - 3773	Van Hool A 360	Van Hool	Man	1999/00	
3774 - 3794	Van Hool AG 500	Van Hool	Daf	1999	geleed
3795 - 3812	Van Hool A 300	Van Hool	Man	1999	3 deurs
3813 - 3820	Van Hool A 600/3	Van Hool	Man	2000	lange afstand
3821 - 3826	Van Hool A 308	Van Hool	Man	1999	midibus
3827	Peugeot Boxer	Denolf & Depla	Peugeot	1998	minibus
3828	Fiat Ducato	Denolf & Depla	Fiat	1998	tweedehands
3829 - 3978	Volvo B10BLV	Jonckheere	Volvo	2000/01	
3979 - 3985	Van Hool A 308	Van Hool	Man	2000	midibus
3986 - 4010	Volvo B10M	Jonckheere	Volvo	2001	geleed
4011 - 4027	Volvo B10BLE	Jonckheere	Volvo	2001	

XXXX-XXXX : volledige reeks

XXXX+XXXX : onvolledige reeks



**• Spoorbrug Groenendaallaan**

Sinds half juni werd de normale spoor situatie in de Groenendaallaan hersteld. De bestaande spoorbrug voor de NMBS-lijnen werd aan weerszijden voorzien van bijkomende pijlers zodat na het plaatsen van de brugdekken kan overgegaan worden tot het leggen van de reïnsproen.

**• Lijn 12 op enkelspoor**

Sinds vrijdagmorgen 16 juni 2000 rijdt lijn 12 een tweehonderd meter op enkelspoor. In de Dambrugge en Van Kerckhovenstraat zijn er wegeniswerken gestart die dit noodzakelijk maken. In de eerste fase wordt er op tegenspoor gereden in de richting van het Schoonselhof. Er werden vaste wissels ingebouwd en het traject wordt beveiligd met een lichtinstallatie. Ondanks (of is het omwille van) het gebruik van elektronica ontstaan er wachttijden tot 10 (TIEN) minuten. Zou een eenvoudig draadcontact zoals dat gedurende decennia gebruikt werd bij de enkelspoortrajecten van de NMVB hier niet op zijn plaats zijn? Daar zette de eerst toegekomen tram de tegenrichting op rood en was de kruising enkele minuten later een gedane zaak.

Wat wel nieuw was is het monteren van de bovenleiding ter hoogte van de wissels met een vrij eenvoudige constructie boven op de bestaande



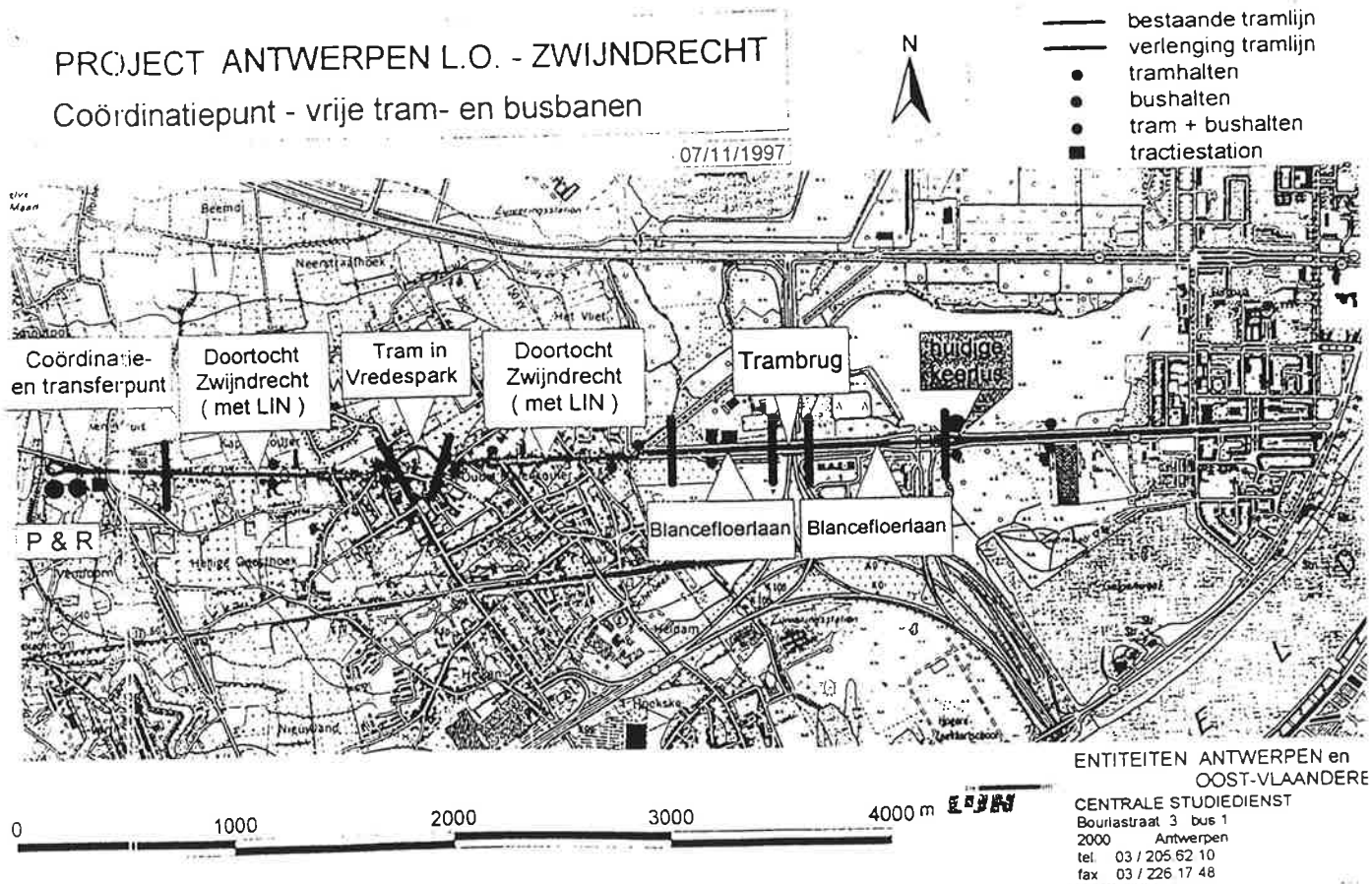
Zo zag het er op 7 juli 2000 uit in het Vredespark in Zwijndrecht. Op de achtergrond stond vroeger de woning van de foto in RR 1999/4 blz 19. Foto : L. Couscheir.

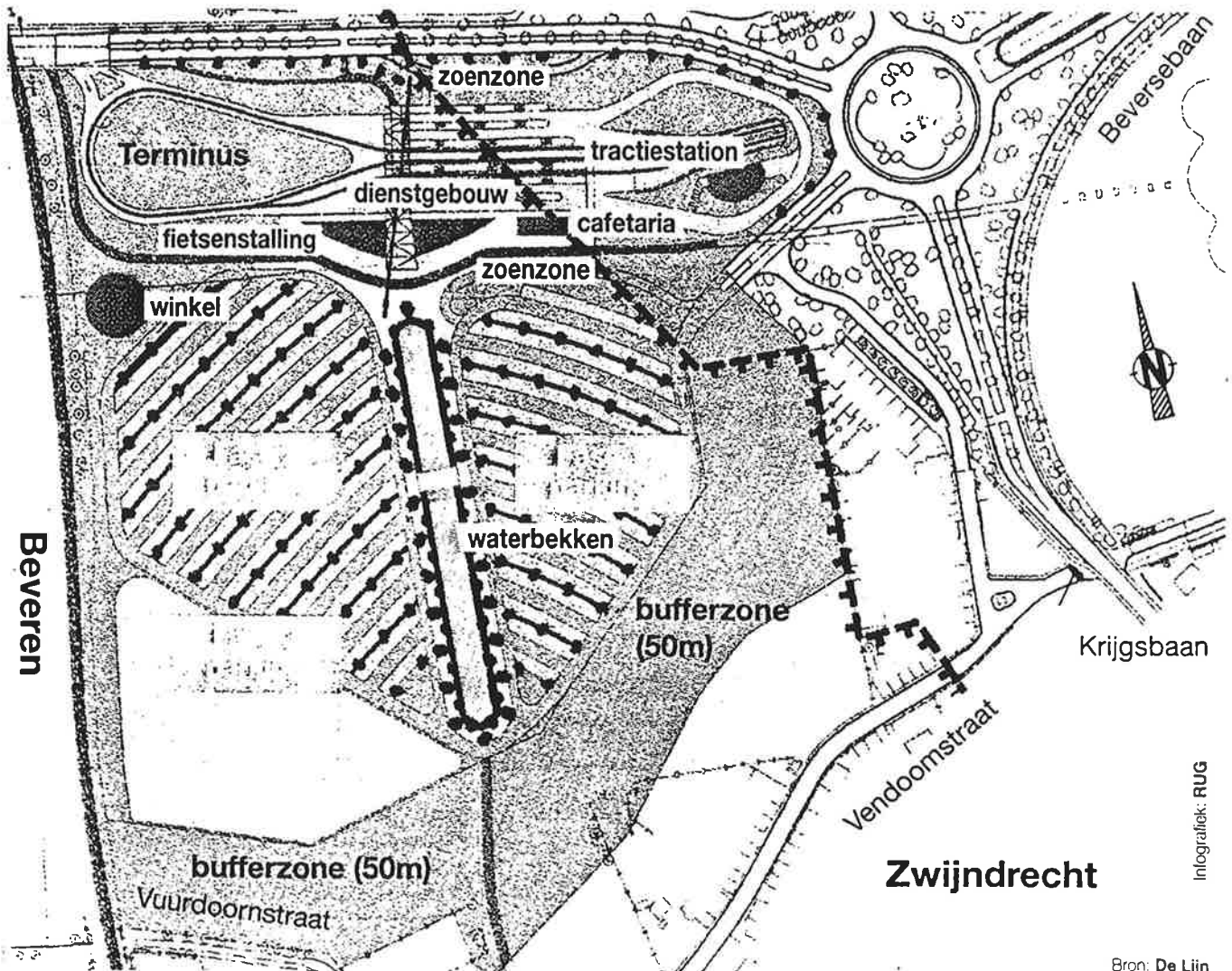
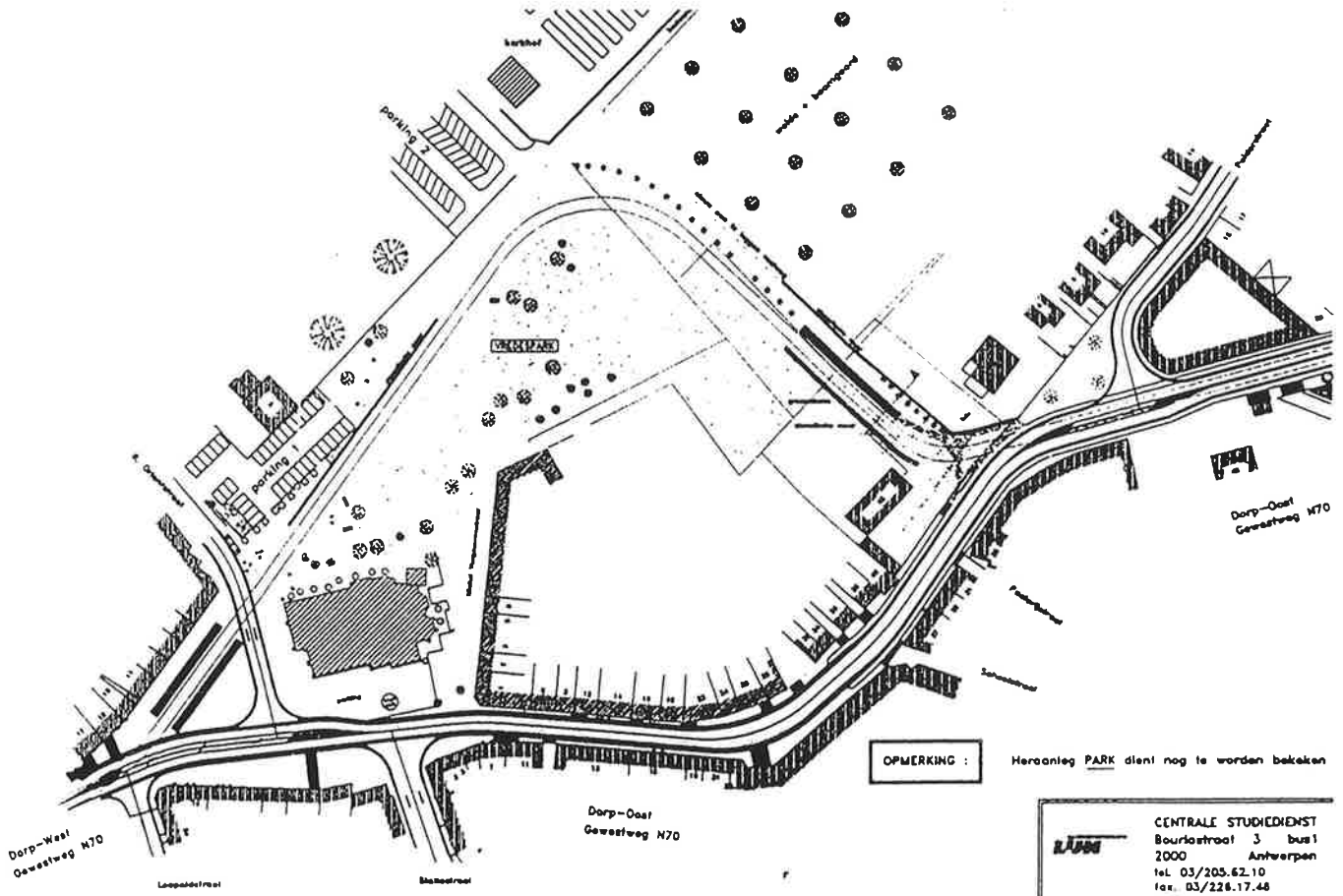
rijdraden. Deze constructie was enkele weken daarvoor met goed gevolg uitgetest in de Draakstraat op het traject van lijn 11.

**• Zwijndrecht, een stand van zaken**

Bij het ingaan van het bouwverlof begin juli was de situatie als volgt, bekeken van Linkeroever naar de toekomstige terminus toe. Ter

hoogte van de grens Antwerpen/Zwijndrecht is een tractiestation in aanbouw. Een tweede moet komen in de nabijheid van de terminus. De sporen zijn inmiddels gebruiksklaar over het gehele traject met uitzondering van het gedeelte aan het Vredespark waar men nu drukdoende is met plaatsing. Op heel dit traject staan vrijwel alle bovenleidingsmasten en is de rijdraad





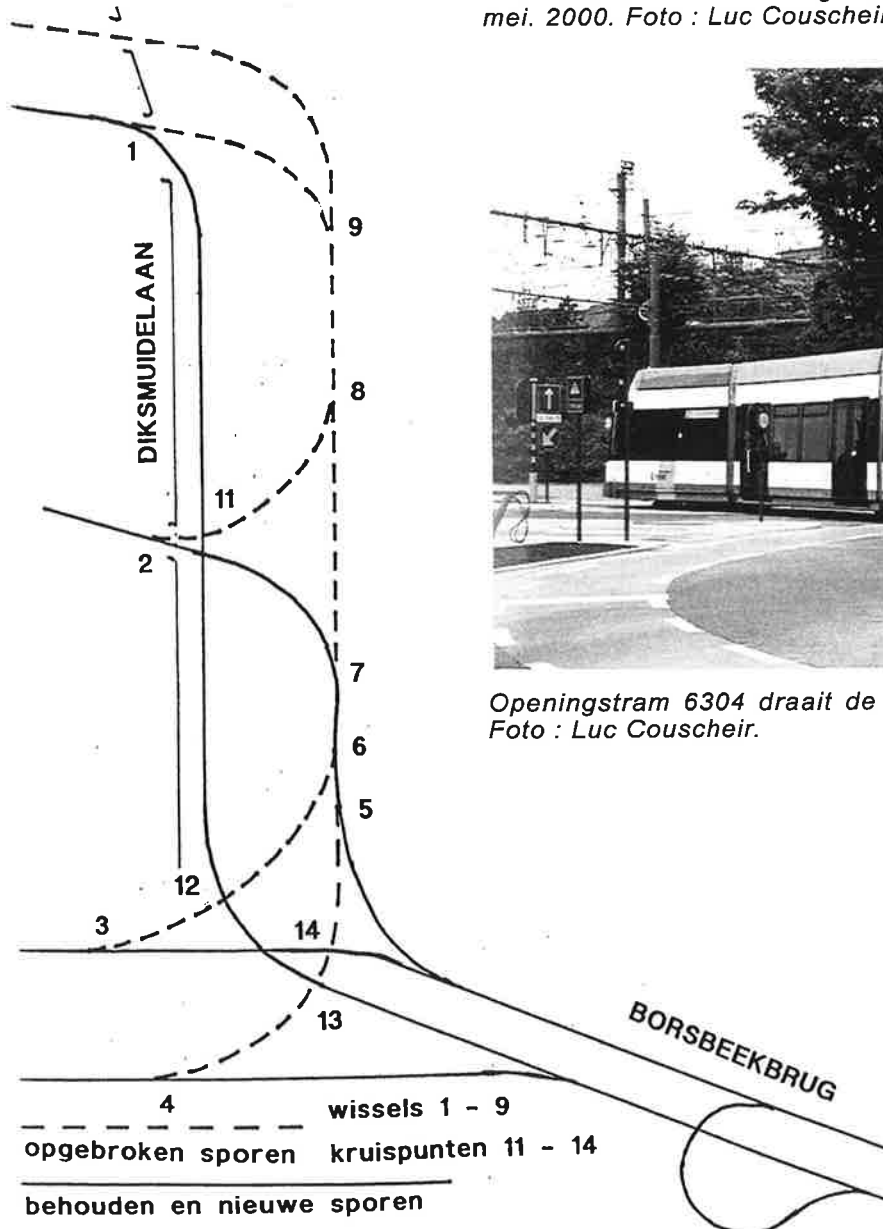
reeds gedeeltelijk opgehangen. Wat de laatste honderden meters vanaf de grens Zwijndrecht/Melsele betreft, daar zijn de grondwerken nu ook gestart. Daar moet er flink wat gesleuteld worden. Buiten de eigenlijke terminus komen er de Park+Ride en de nodige bruggen en onderdoorgangen. De tram gaat er in een sleuf onder het autoverkeer. Een datum waarop alles in dienst komt staat nog niet vast maar wij schatten najaar 2001.

• **Groenenhoek**

Na de afwerking van de nieuwe lus aan de Borsbeekbrug werd de spoor situatie aan de voormalige tramloods gesaneerd. Hier verdween een groot aantal wissels, kruisingen en bogen. Er kan nu nog enkele van en naar het stadscentrum gereden worden en niet



Veel scharen en lachende gezichten bij de aanwezige prominenten. 26 mei. 2000. Foto : Luc Couscheir.



Openingstram 6304 draait de Kortrijksesteenweg op. 26 mei 2000. Foto : Luc Couscheir.

meer naar Eksterlaar. Het bijgevoegde sporenplan spreekt voor zich.

L.C.

**OOST-VLAANDEREN**

• **Tramverlenging naar Zwijnaardebrug**

Op vrijdag 26 mei 2000 had in Gent de langverwachte verlenging richting Zwijnaardebrug plaats. Na de ontvangst van de genodigden in het kasteel van Zwijnaarde werd er omstreeks 14.40 met twee gelede bussen koers gezet naar de Sint-Denijslaan aan de achterzijde van het station. Tot die tijd was daar de terminus van de lijnen 1, 10 en varianten. Rond de klok van drie werd er in aanwezigheid van de prominenten het openingslint met



## Stelplaatsverdeling West-Vlaanderen

Onderhoudscentrum Assebroek + Knokke, Koekelaere en Zwevezele		
Van Hool A508	Cummins	2700-2702, 2706-2723, 2725-2734, 2815-2818
Van Hool A308	Cummins MAN	2986-2990, 2991,
Van Hool A308	Hybride	3582-3583
Van Hool A120	DAF	5903-5906, 5923 2255-2271
Van Hool A600	DAF	2921-2930 3644-3654
Van Hool A360	MAN	3768-3773
Van Hool AG500	DAF	3356-3362

Onderhoudscentrum Ieper + Diksmuide en Veurne		
Van Hool A120	DAF	2036-2038
Van Hool A600	DAF	2626-2636 2882-2895
Mercedes Minibus		3244-3247
Mercedes Microbus		3490
Van Hool AG500	DAF	3367

Onderhoudscentrum Oostende + De Panne		
Van Hool A120	DAF	5884-5888, 5895-5896, 5901,5920, 2034-2035, 2272-2274
Van Hool A600	DAF	2422-2437
Van Hool A300	MAN	3201-3218
Van Hool A360	MAN	3737-3738, 3760-3767 3417-3421
Van Hool AG300	DAF	(reserve tram 5885-5888) (Fabioladorp 5896) (rijschool 5884,2422,2305,3201)

Onderhoudscentrum Kortrijk + Geluwe		
Van Hool A120	DAF	5900, 5902, 5922
Jonckheere City	MAN	2305-2329
Van Hool A600	DAF	2623-2625 3626-3643
Van Hool A300	CNG	3237-3241
Van Hool AG500	DAF	3363-3366

niet minder dan 5 scharen in stukken geknipt. Van daar ging het met Siemens 6304 en de gerenoveerde 6214 richting Zwijnaardebrug waarna er nog een receptie volgde in het kasteel van Zwijnaarde. Uit de toespraak van de directeur-generaal van De Lijn, de heer Van Wesemael, onthouden we het volgende :

- Buiten de reeds uitgevoerde verlenging naar Evergem komt er in een nabije toekomst een verlenging (lijn 1) naar Flanders Expo.
- De stad Gent heeft de ambitie om de volgende tien jaar het gebruik van het openbaar vervoer te verdubbelen.

### **De Tramverlenging**

Vanaf het Gentse station gaat het

via de Sint-Denijslaan, Kortrijksesteenweg, Sint-Pietersaalstraat en Galglaan naar de Zwijnaardsesteenweg, die gevolgd wordt tot de Haardstedestraat (terminus). De frequentie ligt op 7.30' voor de lijnen 21/22 gezamenlijk. De rijtijd op het 2,5 km lang nieuwe traject, waarvan 75 % op eigen bedding, is 10 min. Er zijn hiervoor drie trams meer nodig. Op een aantal belangrijke kruispunten kwam er verkeerslichtenbeïnvloeding. Er werd vier jaar aan deze verlenging gewerkt.

Vermits de lijnen 21 en 22 het nieuwe traject bedienen, nemen nu de lijnen 1 en 10 hun terminus op de sporen recht over de tramtunnel. Voor de exploitatie van het Gentse tramnet zijn er nu 52 motorwagens nodig; 24 voor lijnen 1/10/12, 16 voor 21/22 en 12 voor lijn 40.

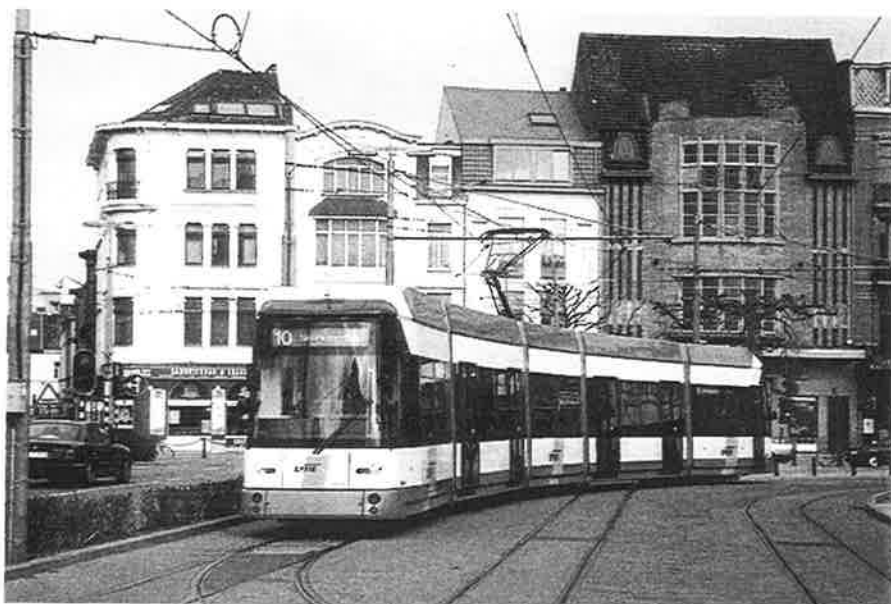
L.C.

### **WEST-VLAANDEREN**

#### **• Autobuspark**

Het autobuspark van de entiteit West Vlaanderen ziet er na de levering van 29 AA600 en 16 A360 autobussen uit als in de bovenstaande tabel.

S.J.



De 6304 is één van de eerste Gentse Hermelijnen die vaste reizigersdiensten op lijnen 1 en 10 onderhoudt. Hier laat zij zich zien op lijn 10 voor het Sint-Pietersstation. Het valt op dat ook hier de oudere PCC's de nieuwe trams steeds inlopen... . 18 maart 2000. Foto : Erik Heylen.

## MUSEA

### • Het Vlaams Tram- en Autobusmuseum reeds in de belangstelling

De aanpassingswerkzaamheden voor de uitbouw van het Vlaams Tram- en Autobusmuseum in de beschermde tramloods Groenenhoek in Berchem zijn ten einde. De verhuis van het historisch tram- en busmaterieel van het voormalige Antwerps Tram- en Autobusmuseum in Fort 5 naar de nieuwe locatie heeft een aanvang genomen. De Stichting Vlaams Erfgoed (SVE), die vanaf dit jaar de Open Monumenten Dag (OMD) organiseert, heeft de tramloods Groenenhoek uitgekozen om aldaar de officiële start te geven van de OMD. Dit zal gebeuren op zaterdag 2 sep-

tember 2000 in de namiddag. Naar aanleiding van deze feestelijke gebeurtenis zal er om 15 uur een historische tramstoet georganiseerd worden tussen de loods Groenenhoek en de evenementenlus Groenplaats via tramlijn 8. Terugkeer van de Groenplaats om 17.15 uur naar het museum. Tevens zullen er ook twee museumbussen aan deelnemen.

De afdeling rollend materieel van De Lijn heeft besloten om het Antwerpse motorrijtuig 6451 + bijwagen 1660 technisch na te zien om het tramstel te kunnen inzetten tijdens de officiële start van de OMD op zaterdag 2 september.

Alhoewel het museum nog niet helemaal klaar zal zijn, worden er toch al twee opendeurdagen gehouden, nl. op :

- 10 september 2000 (Open

Monumentendag) van 10 uur tot 18 uur.

- 30 september 2000 (Trein-Tram-Bus-Dag) van 10 uur tot 18 uur. Het grote publiek krijgt dan reeds de kans om kennis te maken met het museum.

Zowel op 10 september als op 30 september, organiseert De Lijn een trampoline tussen de Groenplaats en de keerlus van de Borsbeekbrug (NMBS-station Berchem) met de historische PCC 2000 (in het rood-wit) en een Hermelijn.

Deze trampoline is gratis en rijdt tussen 10 uur en 17 uur.

Tijdens de opendeurdagen is het historisch rollend materieel te bezichtigen. De officiële opening van het volledig uitgebouwde museum is gepland voor april 2001.

E. K.

### VeBOV TRAMGIDS 1999 - errata en aanvullingen

- p. 8 7201-7231 : levering 1999-2002 i.p.v. 2004
- p. 13 tussen filmbeeld 10 en 11 : toevoegen : **Punt a/d Lijn**  
tussen filmbeeld 16 en 17 : toevoegen : **Nationale Bank**  
tussen filmbeeld 21 en 22 toevoegen : **Marnixplaats**  
filmbeeld 22 : Vlle Olympiadelaan
- p. 20 6301-6314 : levering 1999-2002 i.p.v. 2004
- p. 20 de bogietractor is afkomstig van de ex-De Lijn 6267 (ex-Bochum)
- p. 23 tramlijn Zwijnaarde : aan het begin van de Zwijnaardsesteenweg bevindt zich een overloopwissel.
- p. 32 6032 (III) moet zijn : 6031(III)
- p. 41 filmbeeld 4 : **GILLY** i.p.v. **SOLEILMONT**  
de flimbeelden 5 en 6 worden momenteel niet gebruikt
- p. 42 reeks 6100-6154 : **dubbel**richtingswagen
- p. 45 foto-onderschrift : de tram rijdt niet richting grotten, maar richting kerk.
- p. 48 het juiste internetadres is [www.mivb.irisnet.be](http://www.mivb.irisnet.be)
- p. 81 Inmiddels is duidelijk geworden dat de 19502 eigenlijk de **19501** is.
- p. 85 A 7801 : **staat = Z** i.p.v. N
- p. 87 toevoegen : 3656 te Casteau (huidige toestand : depannagebus 9889)  
toevoegen : 3648 te Casteau (huidige toestand : depannagebus 7520)
- p. 87 bus 2750 heeft een oldtimersplaat gekregen : OAD-870.
- p. 91 ATAM : afkorting staat voor "**Antwerps Tram- en Autobusmuseum**"
- p. 92 bus 531 : eigenaar is **Vetramu**
- p. 92 bus 620 : eigenaar is **ATAM**
- p. 97 346 : replica : schrappen
- p. 97 830 : toevoegen : rijtuigkast = replica
- p. 97 984 : toevoegen : onderstel = replica
- p. 97 415 : spoorbreedte is eveneens **1435mm** (ten onrechte wordt 1000mm vermeld)
- p. 97 1247 : eigenaar is **Dhr. Claude Sabot**
- p. 97 1511 : eigenaar is de vereniging "**Old Pueblo Trolley**"
- p. 98 509 : 1435mm
- p. 98 2118 : toevoegen : rijtuigkast = replica
- p. 98 9069 : bevindt zich in het museum van **Buenos Aires** (Argentinië) en niet in Ascension.
- p. 100 werkwagen 13 is een Renault **4CV** i.p.v. 4VC
- p. 100 Voorts bevat de museumcollectie nog enkele Brill-onderstellen zoals die van motorwagen 9084 en werkwagen 47 en 51.
- p. 101 de eerste platte wagen met onbekend nummer is de ex-RhB **5342**.
- p. 101 de tweede platte wagen met onbekend nummer is niet ex-RhB, maar afkomstig van **Fabricom**.

## Verenigingsnieuws

### 1. MAANDELIJKSE PROJECTIEAVONDEN

**Antwerpen** (20.00 uur in "de Nieuwe Zurenborger", Dageraad-plaats 4)

25 augustus 2000 : **Beelden van trein en tram in binnen- en buitenland** (Herman Suys).

22 september 2000 : **De Saksische smalspoorlijnen in de vroege jaren '90** (Wim Windey). Beelden uit de tijd toen de treinen nog onder DR-regie reden en men de DDR-sfeer nog kon opsnuiven. Volgende lijnen komen aan bod : Zittau - Oybin, Zittau - Jonsdorf, Freital-Hainsberg - Kipsdorf, Oschatz - Mügeln, Cranzahl - Oberwiesenthal en Radebeul - Radeburg. Verder een korte impressie van het nu gesloten AW Görlitz en van enkele museumsites en de lijnen in heraanleg (Jöhstade en Schönheide).

27 oktober 2000 : **Spoorwegen in Belgisch Kongo**, eerste deel (Jacques De Deurwaerder); programma : zie punt 2.

24 november 2000 : **Jaarlijkse diaverkoop**, 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 vertoond, daarna geveild;
- \* het minimumbod per dia is 10 Bf (tenzij de verkoper vooraf een hogere prijs stelt); opbieden met 5 Bf of veelvouden hiervan;
- \* afrekening voor kopers en verkopers gebeurt tijdens de vergadering van december; minimum 10 % van het verkoopbedrag wordt afgestaan aan de verenigingskas voor huur van de zaal.

22 december 2000 : **Spoorwegen in Belgisch Kongo**, tweede deel (Jacques De Deurwaerder); programma : zie punt 2.

**Brussel** (20.00 uur, vergaderzaal Anneessens, ingang Fontainasplein)

8 september 2000 : **NMVB tramlijn 63 in Charleroi**, 1980 (Luc De Coster).

13 oktober 2000 : **Trams in Boedapest en Wenen** (Jean-Michel Grégoire).

10 november 2000 : **Fotokijkavond**.

8 december 2000 : **Super-8 films over NMVB-trams in Charleroi (± 1973) en MIVB** (Michel Philips).

**Brugge** (De Londres, 't Zand 15b, Brugge)

Elke eerste zaterdag van de maand om 14.00 uur bijeenkomst in gezamenlijk initiatief van TTO-Noordzee, NVBS/Vlaanderen en Vebov.

### 2. SPOORWEGEN IN BELGISCH KONGO

Op 27 oktober en 22 december brengt de Heer Jacques De Deurwaerder ons een uitgebreid beeld van Belgisch Kongo en zijn spoorwegen. Dit is een bijzonder onderwerp, dat een ruime omschrijving verrechtvaardigt.

- 1) Geografische ligging
- 2) Beknopte geschiedenis :
  - "Terra incognita" tot ongeveer 1865;
  - 1875 : Livingstone en Stanley; de rol van Leopold II; "Etat Indépendant du Congo" 21 februari 1885;
  - "Congo Belge" op 20 augustus 1908, met toestemming van het parlement, tot 30 juni 1960.
- 3) Beschrijving van het land :
  - Kongo/Lualaba (4640 km);
  - het Kongobekken, de stroomversnellingen, het oerwoud, de savannes, de hoogvlakten en de grote meren;
  - het klimaat, de bevolking en de dieren;
  - de ontdekking van koper, zink, kobalt, goud, uranium (vóór 1914).
- 4) De Spoorwegen :
  - gebouwd door de staat en privé (Société Générale, Empain, ...)
  - met schop en houweel!
  - geïsoleerde netten.
- 5) De netten (op de kaart) :
  - "Tram à vapeur de Boma", "Chemin de Fer du Congo", "Chemin de Fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains", "Chemin de Fer du Katanga" later "Chemin de Fer du Bas-Congo au Katanga", "Chemins de Fer Vicinaux du Congo", "Chemins de Fer Vicinaux du Mayumbe", "Chemin de Fer au Kivu";
  - "Office d'Exploitation des

Transports Coloniaux", spoor- en waterwegen, en C.I.W.L.

- 6) Beschrijving van de netten :
  - bouwjaar en omstandigheden;
  - spoor, rollend materieel, tractie en signalisatie;
  - exploitatie: reizigers, goederen, mijnen, internationaal verkeer;
  - lengte.
- 7) 1926: "Commission de Standardisation des Chemins de Fer du Congo" over de technische karakteristieken : waarom?
- 8) Elektrificeren op 25 kV: waarom en hoe.
- 9) Industriële netten (bv U.M.H. K.) en de nieuwe verbinding Kamina/Kabalo (C.F.L./B.C.K.) in 1956.

### 3. UITSTAP : 23 september naar de CF3V in Mariembourg (stoomweekend)

Groepsuitstap met vertrek per trein vanuit Antwerpen (groepsticket!) met forfaitaire prijs voor trein en uitstap op de CF3V.

Onze jaarlijkse verenigingsreis van september gaat door op zaterdag 23 september 2000. Na de Vennbahn vorig jaar gaan we dit jaar opnieuw de kolendamp van een stoomtrein opsnuiven. In Mariembourg is de "chemin fer de trois vallées" gesitueerd, die dat weekend haar jaarlijks feestweekend houdt. We zullen er een rit heen en terug naar Treignes maken met de plaatselijke stoomtrein (± 20 km).

In Treignes bezoeken we het plaatselijke museum van de "Chemin fer de trois vallées".

We vertrekken te Antwerpen-Berchem om 07:26 u. en komen aan te Mariembourg om 10:39 u. Om terug te keren zullen we in Mariembourg vertrekken om 17:21 u., we zijn dan om 20:34 u. terug te Antwerpen-Berchem. Zoals de traditie het wil hebben we ook nu weer het goede weer al meteen mee gereserveerd. De kostprijs voor deze onvergetelijke dag zal ongeveer 750 Bfr. bedragen. Inschrijven kan uitsluitend bij Raf De Landtsheer, Gentweg 8 te 9940 Evergem en dit tot uiterlijk 8 september 2000, telefonisch op de nummers : 09/258.13.93 of 0477/63.48.10 (gsm), per fax op het nummer : 09/258.13.93 of per email op volgend emailadres:

rafaeldelandtsheer@pi.be  
Een bedrag van 750 Bfr. dient gestort te worden op rekening 000-0466768-04 op naam van VeBOV vzw Duffelshoek 52, 2550 Kontich met mededeling : "Mariembourg + lidnummer".

De storting van het bedrag bevestigt de inschrijving.





Via lijn 27A verlaten de zware zesassers 5182 en 5136 het Antwerpse havengebied richting Montzen. De eindbestemming van de eerste meegesleepte goederenwagen laat zich makkelijk raden : trolleys voor Athene. De locs reeks 51 vertonen allen aanzienlijke sleetverschijnsellen. Een volgende grote revisie van deze reeks lijkt niet meer lonend te zijn. Antwerpen Noord 5 mei 2000. Foto : Erik Heylen.



Autobus 98, een Mercedes Jonckheere gekiekt in Zandvliet op 3 mei 2000. Deze autobus deed tot voor kort dienst als depannage bij pachter De Polder (Connex) en is nu in handen van een privé-persoon