

RAIL-REVUE

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



Elfde jaar - Nr. 1 (41)
Augustus-september 1995
140 BEF / 9,5 NLG
ISSN 0773-0713
Afgiftekantoor:
2600 Berchem (Antw.) 1

Geef Rail-Revue een kans!

De voorbereiding van deze eersteling uit de nieuwe Rail-Revue-generatie viel volop in de vakantieperiode 1995, reden waarom u iets langer dan gebruikelijk op dit nummer hebt moeten wachten. Wij beloven u, al het mogelijke te ondernemen teneinde onze driemaandelijke verschijningscyclus weldra normaal te kunnen hervatten.

Alhoewel, zoals reeds werd aangekondigd, de omvang van het tijdschrift noodgedwongen werd beperkt, maakten wij van deze gelegenheid gebruik om de uiterlijke verschijningsvorm van Rail-Revue enigszins op te frissen. Aan het klassieke kwaliteitspeil van de inhoud wensen wij echter streng de hand te houden, vermits die kwaliteit één van de voornaamste bestaansredenen van dit blad vormt.

Toch is er, sinds het verschijnen van ons dikkere "afscheidnummer" 40, redactioneel-intern en bij de productie van het tijdschrift heelwat gewijzigd: de medewerkersploeg kon gevoelig worden uitgebreid maar (en dit zal aanvankelijk de grootste te nemen hindernis blijken) vanaf heden zullen wij geheel zelf voor de productie van de drukklare teksten en voor de - in de nabije toekomst voorziene - elektronische lay-out van Rail-Revue moeten instaan. Dat wij daarvoor beroep dienden te doen op de zoveelste goede geest, bereid om een belangrijk deel van zijn vrije tijd aan deze niet te onderschatten taak op te offeren, spreekt voor zich. Even vanzelfsprekend dienen zowel redactie als lezers die goede geest een behoorlijke hoeveelheid "technisch" krediet te verlenen: mocht er in dit en in volgende nummers eventueel iets niet geheel beantwoorden aan de regels van de kunst, dan zullen wij enig geduld moeten kunnen opbrengen.

Omwille van de nu schaarser geworden plaatsruimte moet ook het aantal te publiceren foto's worden beperkt, wat ons echter niet mag beletten in ieder nummer enkele fraaie en/of ter zake doende kleurenopnamen in te lassen.

Wij zijn er ons tenvolle van bewust dat wij van de lezer een behoorlijke hoeveelheid geduld en begrip (moeten) vragen, opdat de "nieuwe" Rail-Revue kans van slagen zou hebben.

Bent u van oordeel dat ons blad die kans verdient? Betaal dan zo spoedig mogelijk het toch redelijk bescheiden abonnementsgeld, zodat wij u kunnen bewijzen dat het ons menens is!

Staf Cuyt, mede namens de redactieploeg

P.S.: leden van de vereniging VeBOV ontvangen Rail-Revue als "clubtijdschrift" en hoeven géén betaling te doen.

NOG ENIGE VERDERE INFORMATIE:

- De lezer zal, in tegenstelling tot vroeger, niet in ieder volgend nummer een editoriaal aantreffen.
- De mogelijkheid tot opname van (samengevat) verenigingsnieuws bestaat voor alle ernstige openbaar vervoerhobbyverenigingen. Als tegenprestatie vragen wij van deze verenigingen wel de afname van een aantal abonnementen. Inlichtingen verstrekt onze abonnementendienst.
- De inhoud van Rail-Revue blijft bestaan uit een aantal thema-artikels en vaste rubrieken, met onverminderde aandacht voor het actuele gebeuren. Modelbouw-aspekten zullen echter tot het uiterste minimum beperkt blijven, vermits daaromtrent meer dan voldoende publikaties bestaan.
- Binnenlandse abonnees (niet-VeBOV-leden) verlengen hun abonnement d.m.v. het hierbij gevoegde overschrijvingsformulier; buitenlandse abonnees vinden de abonnementsvoorwaarden in het in ieder nummer afgedrukte colofon.
- De losse nummervkoop wordt beperkt tot het Spoorwegmuseum in Brussel, tot drie trammusea (Antwerpen, Brussel, Schepdaal), tot BVS Shop in Baasrode en tot de firma Jocadis in Edingen/Enghien.

INHOUD VAN DIT NUMMER

Geef Rail-Revue een kans!	blz. 2
Wat een Citybus lijden kan...	3
Met "Le Shuttle" onder het Kanaal	4
Verenigingsnieuws	6
NMVB/SNCV "Braine-le-Comte"	7
Irolleybussen van toen (I)	8
Rail-actueel	10
Lezersforum	17
Publikaties	19

Medewerkers: de NMBS, Jacques Cohn, Staf Cuyt, Mark De Schutter, Erik Heylen, Stefan Justens, Eric Keutgens, Jan Mahieu, Eric Morbé, Pierre Roovers, Bernard Vancraeynest, Etienne Van Daele, Hubert Van den Bergh, Guy Van Meroye, Frans Willemen

Foto titelpagina: Shuttle-lokomotief 9017 is zopas met zijn trein door de Kanaaltunnel gereden en in terminal Coquelles (Frankrijk) aangekomen. Verdere "Shuttle-avonturen" vindt u in dit RR-nummer! Foto Staf Cuyt, 9 mei 1995.

RAIL-REVUE is een uitgave van de v.z.w. Rail-Revue, in samenwerking met de v.z.w. VeBOV (Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer). **Verantwoordelijk uitgever:** Staf Cuyt, Meidoorn 2 - bus 9, 2640 Mortsel. **Redactie en publiciteit:** Jan Mahieu, Diksmuidelaan 6, 2600 Berchem, tel. 03/235.39.18. **Abonnementendienst:** Hubert Van den Bergh, Kroonstraat 8, 3920 Lommel. **Abonnementen:** België 560 F, Nederland 38 NLG, andere Europese landen 700 BEF per vier nummers. **België:** rekening KB 453-9102561-74 van de v.z.w. Rail-Revue, Mortsel; **Nederland:** rekening Rabobank 13 06 08 491, 't Loo-Luyksgestel (giro 1092736 ten gunste van voormelde bankrekening), van de v.z.w. Rail-Revue; **andere Europese landen:** door middel van in Belgische franken uitgeschreven Eurocheques of internationale postmandaten, te richten aan hoger vermelde abonnementsdienst. **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.

Wat een Citybus lijden kan...

INLEIDING

In het begin van de jaren tachtig werd door de toenmalige Buurtspoorwegen een plan ontvouwd om het Brugse stadsautobusnet te herstructureren, net dat tot dan toe sterfvormig werd geëxploiteerd vanuit het centrum. Enerzijds was het de bedoeling om de eindpunten van de stadsbussen in de fusiegemeenten onderling te verbinden. Zodoende zouden de reizigers van de ene randgemeente naar de andere kunnen reizen zonder omweg via het stadscentrum. Anderzijds wilde men hiervoor beschikken over autobussen die meer waren aangepast aan de typische structuur van het historisch centrum van Brugge. De toenmalige standaardstadsbussen, type Van Hool Cummins AU 124, voldeden immers niet aan de gestelde eisen. Men ging bijgevolg op zoek naar een autobus met een grotere wendbaarheid (kleinere draaicirkel) en een betere doorstroming van reizigers (drie-deursversie). Er werden uiteindelijk twee types citybussen getest, een Van Hool-versie en een Jonckheere-versie. Van beide versies werden drie prototypes besteld. De bedoeling was om op termijn het volledige stadsnet hiermee uit te baten. Er waren een veertigtal exemplaren nodig om de Cummins-vloot te vervangen. Dat de hele opzet uiteindelijk een flop werd, zal verder blijken. Pikant detail: de herstructurering van het autobusnet is er nooit gekomen, hoewel alle bussen al van films ad hoc waren voorzien. De leemte van een aangepast stadsbusnet is echter steeds blijven bestaan, maar werd uiteindelijk door De Lijn ingevuld. In 1992 ging immers in Brugge een pilotoprojekt van start. De ingrediënten waren een auto-arme binnenstad, aanpassingen van de buslijnen en een vervanging van het rollend materieel door... gloednieuwe Van Hool-Cummins autobussen.

PROTOTYPEREEKS 5556-5558

Op 30 augustus 1979 werden bij de constructeur Van Hool drie autobussen besteld van het type AU 138. Dit nieuwe type citybus was een ontwerp van de constructeur zelf en verdiende later zijn sporen vooral in Frankrijk, maar ook in Japan. De autobussen werden uitgerust met een dieselmotor MAN van 168 pk en een automatische gangwissel. Hun draaicirkel was opvallend kleiner dan die van de gewone stadsautobussen en ze waren voorzien van drie deuren. Opvallend was ook hun filmkast die zich achteraan onder het raam bevond. In juni 1981 werden de drie exemplaren geleverd. Evenals de andere prototypereeks, reden ze uitsluitend op de lijnen 4 (Gistfabriek), 8 (St. Jozef) en 4/8 (Koolkerke). Ze waren hiertoe met speciale films uitgerust. Reeds in het begin werden hun nadelen duidelijk. De wegligging en baanvastheid waren niet om over naar huis te schrijven, zeker niet bij regenweer. Bovendien zorgde de remuitrusting meermaals voor een slippertje. De chauffeurs en hun vakbonden protesteerden en men hield de bussen zoveel als

mogelijk in de stelplaats.

In mei 1984, bij de invoering van het IC/IR-plan, zou hierin verandering komen. Bij die gelegenheid werd een buslijn 94B (Ath - Isières - Ath) ingericht, ter compensatie van een afgeschafte stopplaats. De moeilijkheid hierbij was een brug over de Dender in Isières, die slecht 10 ton verdroeg, een gewicht dat door de klassieke standaardautobussen werd overschreden. De NMVB zag natuurlijk haar kans mooi om zich van de citybussen te ontdoen en ze naar de stelplaats van Ath over te brengen. Het grote onderhoud gebeurde in Quaregnon, waardoor ze soms te zien waren op lijn 100a (Ath - St. Ghislain). Reeds op 2 juni 1985 werd lijn 94B afgeschafte (wegens gebrek aan succes...) en vielen de citybussen zonder specifieke inzet. In november 1985 bleken ze allemaal defect te zijn! Ze verhuisden daarom terug naar Oostende, waar ze min of meer terug werden opgeknapt. In de zomer van 1986 werden ze ingezet in Ieper (stadsdienst Mene) en als promotiebus voor "Le Festival du Littoral" met onze vriend Jan Theys.

In Brugge echter bleven ze angstvallig weg.

Qua wegligging en mechanische staat lieten de bussen nog steeds te wensen over en de NMVB besloot daarom, in maart 1987, bus 5557 terug naar Van Hool te sturen voor een grote revisie.

In juni dook hij terug op in Hasselt, waar stadsautobusdiensten werden gereden. De twee andere ongeluksvogels bleven min of meer inactief in Ieper. Einde 1988 werd bus 5558 ingezet op de lijn Knokke - Maldegem. In dezelfde periode gaat de 5557 een kijkje nemen in Jumet, om er vanaf maart 1989 definitief te worden ingezet. Tegelijkertijd werden trouwens ook de drie citybussen van de reeks 5559-5561 overgeheveld. Samen waren ze vooral te zien op lijn 91 (Anderlues - Thuin) en 191 (Chapelle - Thuin), wegens de herstelling van de Samberbrug in Lobbes. Ze werden daartoe voorzien van speciale films, terwijl nota bene de helft van de Henegouwse autobussen op dat moment met blanco films en een bordje achter de ruit rondtoerde. In december 1989 was ook hier de pret voorbij en ging de 5557 terug naar de stelplaats van Ieper om de 5556 te vervoegen, waar kort



De beginperiode: autobus 5560, een citybus type 2, op het stationsplein van Brugge. 17 juli 1984. Foto Stefan Justens.



Autobus 5557 van het drie-deurstype rijdt op een Hasseltse stadslinje. Runkst Banneux-wijk, 27 september 1987. Foto Stefan Justens.

nadien de 5558 het trio vervolledigde. Bij die gelegenheid werd de 5558 getooid met de nieuwe Buurtspoorwagschildering. De drie bussen werden eerder sporadisch ingezet op de lijnen vanuit Ieper en waren vooral te zien op de stadsdienst van Menen en op speciale diensten. In 1991 werden ze in de nieuwe De Lijn livree geschilderd.

Zoals hoger vermeld, ging op 29 maart 1992 het nieuwe stadsnet in Brugge van start. Hierbij werden gloednieuwe stadsbusjes geleverd, maar De Lijn kon wel enkele reservevoertuigen gebruiken... Men was echter de slechte ervaringen van tien jaar voordien nog niet vergeten en door het protest van de bestuurders bleven de drie busjes meestal in de stelplaats van Assebroek.

In 1994 besloot de directie dat het nu stilaan welletjes was geweest, gezien men eigenlijk altijd meer last dan voordelen van deze voertuigen had ondervonden. Ze werden dan ook onverbiddelijk buiten dienst gesteld, terwijl voor de 5556 nog een carrière als infobus was weggelegd. De overige exemplaren werden verkocht aan BAAT, een tweedehandsbussen - handel in Oostende.

PROTOTYPEREEKS 5559-5561

In tegenstelling tot de vorige serie werden deze exemplaren door Mol en Jonckheere gebouwd. Ze waren in feite een verkleinde versie van het welbekende Transcity-type en waren voorzien van een Cummins motor van 192 pk, hoewel ze opvallend lichter waren dan het eerste type. Deze bussen hadden slechts twee deuren.

Oorspronkelijk reden ze eveneens op de bovenvermelde Brugse stadslijnen, maar verhuisden niet naar Ath, noch naar Hasselt. Desalniettemin verschenen ze steeds minder op het stadsnet; wel werden ze vanaf 1986 ook ingezet op lijn 799 (Brugge - Oostkerke).

Begin 1987 werd bus 5561 naar Ieper overgebracht om op de Meense stadslijn te rijden, om vanaf september te worden vervoegd door de 5560. De 5559 bleef als reserve in Assebroek. Naar analogie met autobus 5557, werd de hele reeks uiteindelijk ook naar Anderlues overgeheveld. In oktober 1988 vertrok de 5559 uit Vlaanderen, in december gevolgd door de nummers 5560 en 5561. In december 1989 verhuisde het trio terug naar Assebroek. In oktober 1990 stonden ze daar, ontdaan van hun films, nog steeds wortel te schieten, een situatie die bleef voortduren tot hun buitendienststelling.

In de herfst van 1993 echter werden twee autobussen gereactiveerd. Bus 5559 werd in de kleuren van De Lijn geschilderd, omgevormd tot depannagebus met het nummer 7681 en ingezet vanuit de stelplaats van Oostende. Ook Antwerpen kreeg zijn depannagebus. Daartoe wordt autobus 5560 omgevormd, getooid in een donkeroranje schildering en voorzien van het nummer 8077. Het derde exemplaar van de reeks (5561) werd in april 1994 definitief buiten dienst gesteld.

Einde van een tragi-komisch verhaal...

Vanaf het begin was het duidelijk dat de NMVB deze busjes kwijt wilde, zeker na de talrijke technische problemen en de klachten

van vakbonden en personeel. Ze voldeden niet aan datgene waarvoor ze ontworpen waren. Onmiddellijke buitendienststelling zou echter als verspilling worden beschouwd. Daarom werden allerlei

"klusjes" uitgevonden waar ze zogenaamd wel geschikt voor waren. Treffend is dat de serie LAG-minibusjes zowat hetzelfde lot heeft ondergaan.

Stefan Justens

NUMMER	IN	UIT	PLAATNR	OPMERKINGEN
5556	30-6-81	10-93	ABB.381	'94 >INFOBUS
5557	25-6-81	18-4-94	ABB.382	
5558	25-6-81	18-4-94	ABB.383	
5559	9-3-81	10-93	ABB.377	'93 >DEPANNAGEBUS N° 7681
5560	12-5-81	11-93	ABB.378	'94 >DEPANNAGEBUS N° 8077
5561	5-5-81	28-4-94	ABB.379	

Met "Le Shuttle" onder het Kanaal

In de op 6 mei 1994 ingehuldigde, 50,5 km lange en op zijn diepste punt ongeveer 130m onder de zeespiegel liggende Kanaaltunnel komen nu stilaan alle voorziene treindiensten in beweging. Alleen het inleggen van reizigers-nachtreinen vanuit Groot-Brittannië naar verschillende grote Europese steden (andere dan Paris en Brussel) en vice-versa zal nog even op zich laten wachten.

Vanaf 19 mei 1994 werden de Shuttlevrachtdiensten gestart, op 16 juni gevolgd door de eerste, met nieuwe Franse auto's beladen, goederentrein richting Schotland. Naast deze auto's en auto-onderdelen transporterende treinen maken ook containerkonvoeien en klassieke goederentreinen een deel van de dienst uit.

Op 3 oktober 1994 werd met het Shuttlevervoer van personenwagens en hun inzittenden begonnen en de Eurostars brachten op 14 november hun eerste reizigers van Paris en Brussel naar London - en in de tegengestelde richtingen.

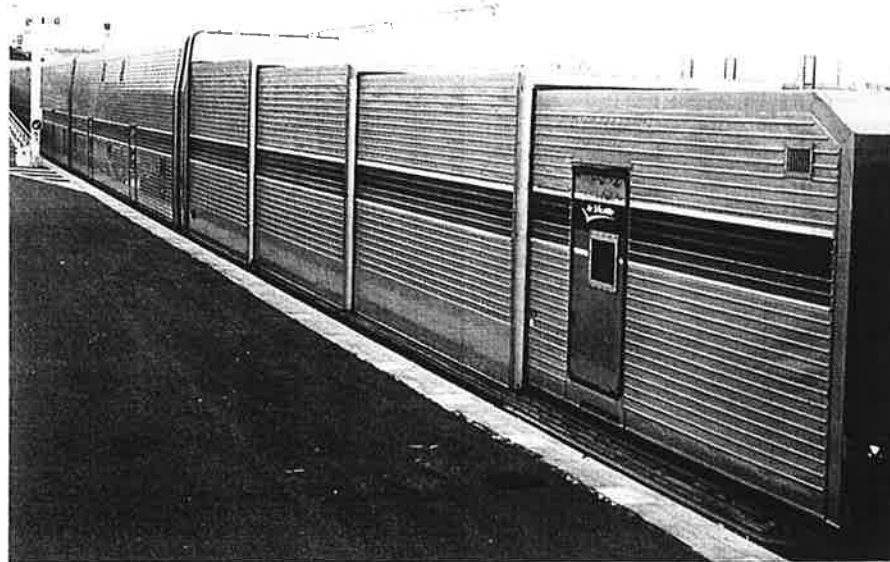
Voorjaar 1995 konden reisbussen en toerwagens voor de eerste maal met de normale Shuttle-diensten mee (auto's met aanhangwagens of caravans, kampeervaa-

gens en personenwagens hoger dan 1,85m moeten nog even geduld oefenen). Bij deze gelegenheid nodigde het de Kanaaltunnel uitbatende "Eurotunnel" een aantal Europese touroperators en toerwagen-exploitanten uit, dit nieuwe produkt naar hun klanten toe te promoten, zodat kandidaat-Kanaaltunnelreizigers tegen een belachelijk lage prijs met het vervoer door 's werelds tweede langste spoorwegtunnel konden kennismaken.

Wij op weg!

ZEVEN UUR ONDERWEG (!)

Om 5.25 u in de vroege ochtend van dinsdag 9 mei 1995 kwam onze prachtige Van Hooltoerwagen in Antwerpen op gang om ons, na in Coquelles zowel de "péage" (betaling van het tolgeld) als de douane te zijn gepasseerd, om precies 7.40 u vóór de "duty free shop" van de Shuttle-terminal te brengen. Het in het reisprogramma aangekondigde bezoek aan de terminal beperkte zich overigens tot het uitgeven van enige vreemde valuta in de belastingvrije zone... ('s Avonds, bij terugkeer in Folkestone: zelfde scenario, dus, niks zoeken!)



Zo ziet een Shuttle op- of afrijtuig eruit in gesloten, rijvaardige toestand. (Terminal Coquelles.)

De Shuttle-treinen hebben, volgens het boekje, 35 minuten nodig om hun lading van Coquelles naar Folkestone te brengen. Als gevolg van een "technisch defect" (meer werd langs de omroepinstallatie niet medegedeeld - Shuttle-personeel wist te vertellen dat het om een op vijf kilometer van de kust in de tunnel vastgelopen goedertrein ging) zette onze trein zich pas om 11 u in beweging: drie uur en twintig minuten na aankomst van onze autobus in Coquelles! Iets na 11.45 u zagen wij opnieuw daglicht en om 11.50 u stopte de Shuttle in de terminal Folkestone. Om 12.30u bereikten wij tenslotte Canterbury, het "Rome" van de Anglicaanse kerk.

De terugreis verliep iets vlotter: vertrek in Canterbury om 17 u, in Folkestone minder dan twee uur wachten(!), precies 35 minuten Shuttle-rijden en aankomst in Antwerpen om 22.45 u. Dat scheelde dus reeds een slok op een borrel! (Hoewel: het openen van het Shuttle-afrijtuig nam in Coquelles bijna 10 minuten in beslag.)

Beide Kanaaltunnel-doortochten verliepen volkomen sensatieloos en waren het best te vergelijken met een nachtelijke treinrit door een landschap onder nieuwe maan. De in Brugge gebouwde Shuttle-wagens hebben een opvallend rustig rijgedrag, zodat het aan boord van de autobus leek alsof de hele zwik verplaatste stil stond, terwijl wij in werkelijkheid tegen 130 km/h door de tunnelrijp schoven. Een pluim voor Bombardier Eurorail/BN!

Toch nog een incidentje: tijdens de heenreis werden wij, voor de tweede maal en op nauwelijks enkele minuten voor aankomst in Folkestone, door middel van een verkeer gestart bandje welkom geheten aan boord van de Shuttle.

Kinderziekten zei u?

TERMINALS COQUELLES EN FOLKESTONE

De Shuttle-lijn tussen Frankrijk en Groot-Brittannië is het best te vergelijken met een samengeknepen spoorvaal van een beginnend modelspooradep: dubbelspoor met aan beide uiteinden en zeer ruim bemeten keerlus. Aansluitend op deze lussen bevinden zich de naast mekaar liggende vertrek-/aankomstsporen, voorzien van brede open afrijkades (het woord perrons is hier nog nauwelijks toe te passen). Aan de overzijde van deze eigenlijke Shuttle-eindhalsen zijn in Coquelles het onderhoudscentrum voor het rollend materieel en de gebouwen van de technische infrastructuur ondergebracht. Uit het achterland aankomende vrachtwagens hebben een van het reizigersverkeer strikt gescheiden incheckzone, zowel tijdens de goederen- als gedurende de reizigers-"check-in" geschieden alle formaliteiten: betaling van het reis(tol)geld, douanecontroles en beveiligingsonderzoeken. Plaatsreservering is niet nodig, want wie eerst komt kan het eerst mee.

De terminal Coquelles is de grootste van de twee en biedt, met zijn reusachtige oppervlakte van 700 ha (7 miljoen m²!) nog alle ruimte voor een verdere uitbouw van de infrastructuur waartoe heden, naast het onthaalcentrum, de duty free shop, restaurants en wisselkantoren, een wagenverhuurbedrijf, een bezinestation, een hypermarkt en vele boetiekjes, ook reeds een informatiecentrum behoort. Wetenswaard: dit centrum, bedoeld om 500.000 bezoekers per jaar te ontvangen, omvat een filmzaal en toont bovendien een audio-visuele show met video, diaproyectie door tientallen projectoren en, last but not least,



Klaar voor het "inschepen" in terminal Folkestone.

laser"kanonnen", die de bezoekers al het wetenswaardige omtrent Eurotunnel toont. Tijdens weekends en (Franse) feestdagen richt het centrum per autobus geleide bezoeken aan de terminal in.

De terminal Folkestone is "slechts" 140 ha groot, is "maar" 5 km lang, 750 m breed, met 15 km weginfrastructuur, een parking van 150.000 m² en een capaciteit van 3.750 voertuigen per uur. Ook daar is, in de onmiddellijke nabijheid, een "Eurotunnel Exhibition Centre" te vinden. In Folkestone opereert de "centrale commandopost" voor de tunnelexploitatie, die toezicht houdt op het spoorverkeer, op de voeding van de bovenleiding, op verlichting, ventilatie en koeling van de spoor-tunnels en op het gebruik van de toezichtstunnel.

Hoewel beide betrokken landen afspraken hun landsgrens precies in het midden van de Kanaaltunnel te situeren, bevindt zich in Coquelles een stukje "Brits" gebied en in Folkestone een deeltje "Frankrijk", landsdelen van waarop de respectievelijke Britse en Franse douanediensten opereren. Voordeel: bij het verlaten van één van beide terminals kan men zonder verdere formaliteiten meteen het land in.

HET SHUTTLE-MATERIEEL

De lokomotieven BoBoBo 9000

Gebouwd door het Britse bedrijf Brush en van elektrische en elektronische componenten voorzien door de Britse stam van het Zweeds-Zwitserse ABB (Asea Brown Boveri) vertonen deze zesassige Shuttle-lokomotieven de volgende belangrijkste karakteristieken: Asindeling: BoBoBo, vermogen: 5600 kW (7610 pk) onder 25 kV 50 Hz, maximum snelheid: 175 km/h, lengte: 22 m, breedte: 3 m, hoogte: 4,2 m, gewicht: 135 ton.

Iedere Shuttletrein (2.200 ton) wordt ingesloten door twee lokomotieven type 9000. Deze machines kosten 114 miljoen BEF per stuk.

Rijtuigen voor de reizigers-Shuttle

De enkeldeks-rijtuigen, gebouwd door Bombardier (Québec, Canada) en Bombardier Eurorail/BN (Brugge), hebben een lengte van 26 m, zijn 4,1 m breed en 5,575 m hoog bij een gewicht van 63 ton. De door Bombardier ANF (Ateliers du Nord de la France) gebouwde dubbeldeks-rijtuigen hebben dezelfde afmetingen maar we-

gen 65 ton. Bombardier Canada zorgde voor de constructie van de dubbeldeks-oprijtuigen (lengte 27,5 m, breedte 4,1 m, hoogte 5,6 m, gewicht 64,5 ton). De karakteristieke teleskoop-enkeldeks-oprijtuigen, tenslotte, zijn een produkt van het Italiaanse Fiat en zijn 26 m lang, 4,09 m breed en 5,57 m hoog bij een gewicht van 54,5 ton.

De reizigers-Shuttle bestaat uit twee gekoppelde delen; ieder deel heeft zijn (trekkende of duwende) lokomotief, een laad- en een losrijtuig en twaalf "draagrijtuigen". Ieder rijtuig is tijdens de rit d.m.v. brandbestendige deuren van een volgend rijtuig afgezonderd. In geval van nood kunnen de reizigers desondanks zelf naar een vorig of een volgend rijtuig uitwijken en, indien nodig en nadat de trein is gestopt, door deuren in de rijtuig-zijwanden worden geëvacueerd. Eén Shuttle-deel bestaat uit dubbeldeksrijtuigen voor het vervoer van normale personenwagens. De exploitatiesnelheid bedraagt 130 km/h en deze treinen hebben een lengte van 776 m.

Rijtuigen voor de goederen-Shuttle

De rijtuigen voor het vervoer van vrachtwagens hebben een soort honingraatvormige open zijwanden, zodat uitlaatgassen probleemloos kunnen ontsnappen. De chauffeurs mogen tijdens de treinrit niet in hun voertuigen blijven: vóór het vertrek worden zij met twee bussen naar het onmiddellijk achter de trekkende lokomotief aangehaakte "clubrijtuig" gebracht.

De laad/losrijtuigen zijn een gezamenlijk produkt van de Italiaanse firma's Breda en Fiat. Zij zijn 25,1 m lang, 3,6 m breed en wegen 54,5 ton. Breda construeerde de draagrijtuigen met een lengte van 20 m, een breedte van 4,088 m en een hoogte van 5,559 m bij een gewicht van 35,3 ton. De clubrijtuigen, tenslotte, zijn eveneens een Breda-produkt en zijn identiek aan de rijtuigen van de Italiaanse hogesnelheidstrein ETR 500.

Een uit twee gekoppelde delen bestaande Shuttle-vrachttrein vervoert 28 vrachtwagens op even zovele draagrijtuigen en telt verder, naast de trekkende en de duwende lokomotief, nog vier laad/losrijtuigen en een clubrijtuig. De totale lengte van een vrachtwagen-Shuttle bedraagt 730 m. Het vrachtwagenvervoer bleek al dadelijk een behoorlijk schot in de roos: tijdens de eerste negen dienstweken in 1994 werden

reeds meer dan 10.000 vrachtwagens vervoerd, wat neerkomt op minstens 350 Shuttleritten.

TARIEVEN

Een Shuttlereis met de eigen wagen of met de motorfiets is niet bepaald goedkoop, waarmee niet wil gezegd zijn dat het transport van deze voertuigen met één van de talrijke ferrydiensten over het Kanaal quasi gratis zou gebeuren. In de terminal Coquelles vonden wij een Nederlandstalige informatiefolder, maar de daarin voor april tot en met september 1995 vermelde prijzen worden, vreemd genoeg, slechts in gulden opgegeven, zodat de hierna volgende tarieven, op basis van een wisselkoers van 18,25 BEF voor 1 NLG, wel met enig voorbehoud moeten worden gelezen.

Voor personenauto's of motorfietsen wordt per voertuig betaald en het aantal in- of opzittenden speelt dus blijkbaar geen rol. Afhankelijk van het uur van de dag en de reisdata kost een enkele reis met de auto van 5110 tot 7485 F, met de motor wordt dat van 2375 tot 2920 F. Beduidend goedkoper kan het met een vijfdaags retour (reis van vijf dagen of minder), want dan geraakt u met de auto heen en weer tegen 5475 tot 8215 F; met de motor tegen 2920 tot 3470 F. Best vooraf informeren bij een reisagentschap is o.i. wel aan te bevelen.

NABESCHOUWINGEN

In de loop van dit artikelje werd reeds het woord "kinderziekten" gebruikt. Hoe anders te omschrijven dat de gezamenlijk door BR, NMBS en SNCF geëxploiteerde Eurostar in de tunnel een deur verliest of in Engeland met een stuk bovenleiding aan de haal gaat; dat men u aan boord van de Eurotunnel-Shuttle welkom heet op het ogenblik dat u aan afstappen toe bent; dat de teleskoop-overkapping van het afrijtuig van geen normale openings-procedure wil weten enz...

Wij zouden er inderdaad bij een Londense boekmaker geen penny, laat staan een zwak Brits pond durven op te verdedigen, dat op dit ogenblik Eurostar-en - zeker - Shuttle-reizigers een waterdichte dienstregeling krijgen aangeboden die - o wonderen van de moderne techniek - bovendien nog zou blijken te kloppen ook!

De drie uur en twintig minuten oponthoud in Coquelles, weliswaar besproeid met door Eurotunnel aangeboden warme koffie in wakke plasticen bekertjes, ontlokten aan het bonte gezelschap in onze bus velerlei commentaren, waarvan de samenvatting zou kunnen luiden: "eens, maar nooit weer!". Onder de busreizigers bevond zich - wie weet? - wellicht een aantal mensen dat nog nooit een trein aan de binnenkant had gezien en waaraan het aspect "veiligheid voor alles" vermoedelijk geheel en onbegrepen voorbijging.

Over veiligheid gesproken: ons viel de absolute nonchalance op, door de douaniers in Coquelles getoond bij de identiteitscontrole. In de late namiddag ging het in Folkestone nog een stap verder, want daar werd in het geheel niets meer gecontroleerd. Overigens werd noch in Coquelles noch in Folkestone ook maar een poging tot onderzoek ondernomen naar de inhoud van 's reizigers handbagage of van de bagageruimte in de autobus.

Een slecht punt voor het beveiligingspersoneel?

Hoe het ook zij, Eurotunnel heeft zich, bij een meerderheid van zijn autobus-proefkonijnen, een flink pak ongewenste en negatieve publiciteit op de hals gehaald.

En dat is werkelijk jammer, want persoonlijk kan schijver dezes niets anders dan onverholen bewondering opbrengen voor wat zowel op de kusten als onder de bodem van het Kanaal werd en wordt gerealiseerd en gepresteerd.

De kinderziekten worden er dan maar met veel goede wil bijgenomen.

Staf Cuyt, 21.5.95.

Bronnen:

- La Vie du Rail: "Le Tunnel sous la Manche", hors série, avril 1994.
- The Channel Tunnel Group Limited: "Progress in Pictures 1993-1994", 1994.
- Diverse door Eurotunnel uitgegeven informatiefolders.

Verenigingsnieuws

VeBOV

1. MAANDELIJKSE PROJEKTIEAVONDEN

Antwerpen (20.00 uur stipt in centrum "Zurenborg", Dageraadplaats 4)

25 aug. : **Belgische autobussen en autobuslijnen** (S. JUSTENS) Op 10 jaar tijd is het Belgische buslandschap ingrijpend veranderd. Mede door de regionalisering van de Buurtspoorwegen heeft een - vaak positieve - ommezwaai plaatsgevonden van rollend materieel, lijnstructuur en service. Stilaan verdwijnt het typische buurtspoorwegkarakter, maar in enkele uithoeken van het land is de sfeer nog onvervalst!

22 sep. : **10 jaar Interrail door Europa 1978-1988** (W. JANSSENS) Van 2-assige trams in Basel en Lissabon tot de laatste sneltreinstoomlokomotieven in de DDR, in Joegoslavië en Polen, het ultieme overzicht in 300 dia's.

27 okt. : **Trams in Henegouwen** (A. VOOGEL - R. NABER) De Henegouwse "Boertram" 15 jaar geleden: S-motorwagens in een decor van schitterende landschappen, steenberg, vervallen huizen, onmogelijke verkeerssituaties en grijze fabrieksomgevingen. Diapresentatie met overvloedprojectie.

24 nov. : **Jaarlijkse diaverkoopavond**

Brussel (20.00 uur, vergaderzaal Anneessens, ingang Fontainasplein)

8 sep. : **Trams in St.-Etienne en Grenoble in 1995** (ERIK DE CLEENE)

13 okt. : **NMBS-lijn 96 Brussel - Quévy in de periode van 1980-1995** (LUC DE COSTER)

2. UITSTAP :

Het Arnhemse trolleybusnet, zaterdag 11 november

Tijdens dit bezoek krijgen we een kennismaking met het vervoerbedrijf, een bezoek aan de stelplaats, een rondrit met trolleybus 201 van 11.00 tot 12.30 uur en vrij rijden op de lijnen 's namiddags (frekwentie op zaterdag: 15')

Vertrek : met autocar om 7.30 uur aan Berchem station

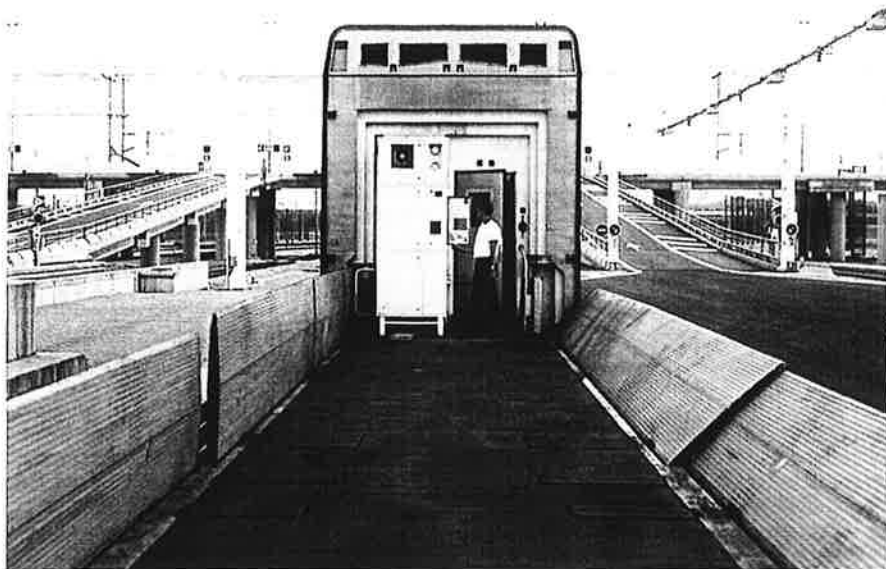
Terugrit : omstreeks 18.00 uur

Aankomst : Berchem omstreeks 21.00 uur
Deelnameprijs:

leden en hun familieleden: 750 BEF

niet-leden: 850 BEF

Aanmelding is verplicht vóór 22 september, op de Vebov-vergaderingen of bij Luc Couscheir, Gladiolusstraat 5, 2610 Wilrijk, 03/829 06 23.



Bij terugkeer in terminal Coquelles schuiven de telescopische kastdelen van het rjtuig in mekaar, waarna de afrijdrempels zijdelings worden uitgeklat. Alle foto's: 9 mei 1995, Staf Cuyt.

NMVB/SNCV „Braine-le-Comte”

In het najaar van 1994 werd door Ferivan Trammodelbouw uit Zoersel een nieuwe tramkit uitgebracht. Het gaat hier om een schaalmodel op 1/87ste van een tweeassige houten motorwagen van het type „Braine-le-Comte” van de NMVB/SNCV.

1. Grootbedrijf

Alvorens een beschrijving van deze bouwkit te geven, past hier een kort historisch overzicht van de verscheidene reeksen van de trams van het type Braine-le-Comte. Typisch voor deze motorwagens zijn de vlakke windschermen met brede hoeken, waardoor schuifdeuren aan de binnenzijde mogelijk waren. De wagenkasten waren uitgerust met zes ramen in de zijwanden.

Deze elektrische motorwagens werden tussen 1930 en 1932 door vijf Belgische constructeurs, de Ateliers de Familleureux, de Ateliers de Braine-le-Comte, de Ateliers de Seneffe, de Société de Franco-Belge en Raghenno in elf reeksen aan de NMVB/SNCV geleverd. Zij staan gemeenzaam bekend als het type „Braine-le-Comte” en hadden de nummers 9820-73, 9880-9, 9890-9, 9901-39 en 10006-18.

De reeks 9820-9 was voorzien van Pieper-remmen en toegewezen aan Gent en Kortrijk; de 9822-4/9 werden later naar Namen verplaatst na de brand in het depot van Salzinnes. Zij werden alle verschroot tussen 1955 en de sluiting van het Gentse en Kortrijkse net.

De reeks 9830-9 had een elektrische uitrusting van Siemens en magnetische remmen en was oorspronkelijk bestemd voor Henegouwen maar werd snel verplaatst naar Luik. 9833/5/8 werden ook uitgeleend aan Namen na de brand in Salzinnes. Zij werden allemaal door de Duitse bezetter opgeëist en naar Krefeld overgeplaatst ter vervanging van door bomschade vernietigde Duitse trams. Na de oorlog keerden zij terug naar België, met uitzondering van de 9832/6-7 die ofwel in Duitsland achterbleven ofwel onmiddellijk werden verschroot bij hun terugkeer in België.

De reeks 9840-9 was bestemd voor Brussel. 9845-9 werden overgeplaatst naar Luik en enkel de 9845-7 keerden hier terug in 1955. Na een ongeval kreeg de 9844 een verbouwd koetswerk met 4 ramen en lijnfilmkasten. In 1955 werd deze tram overgeplaatst naar Haacht als rangeertram en voorzien van een pantograaf. De 9844 werd verschroot in 1961. Later werden de 9840/4 voorzien van luchtremmen. De 9840 werd als laatste van deze reeks verschroot in 1963. De trams met nummer 9820 tot 9849 werden alle gebouwd door de Ateliers de Familleureux.

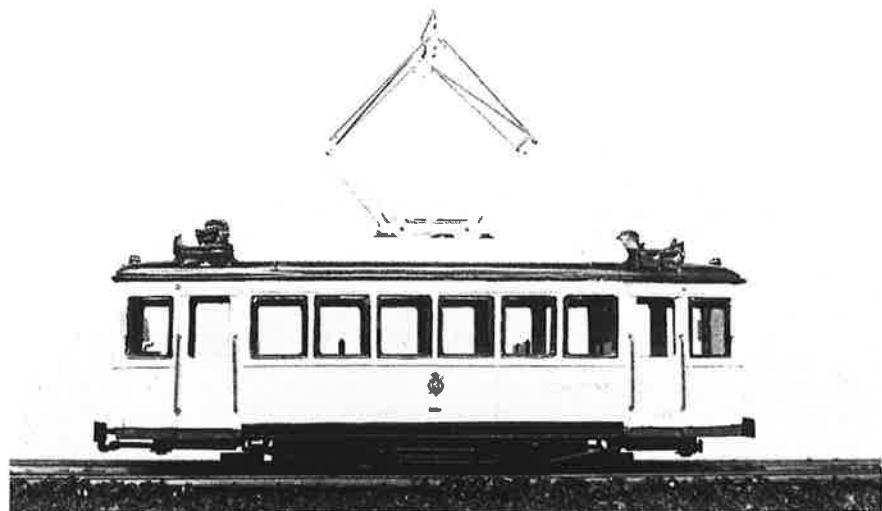
De motorwagens van de reeks 9850-9, gebouwd door de Ateliers de Braine-le-Comte, waren oorspronkelijk toe-

gewezen aan het Brusselse net, maar werden later overgeplaatst naar Luik waar ze bleven tot bij hun verschroting.

De reeks 9860-73 was bedoeld voor Henegouwen en Antwerpen, maar de 9860-5 werden afgeleverd aan Luik. In 1940 werden de 9866-9 overgeplaatst naar Mechelen en voorzien van een Westinghouse rem. Ze deden vooral dienst op de lijnen T (Mechelen - Keerbergen) en H (Mechelen - Heist-op-den-Berg), maar ook wel eens op de lijnen 53 en 54 vanuit Rumst. Deze motorwagens werden ook ingezet voor het slepen van goederentreinen, uitgerust met een houten koersbord „goederendienst” en voor het rangeerwerk. De 9869 werd uitgerust met een grotere lijnfilmkast van hetzelfde type als de metalen standaardtrams. Na het sluiten van het Mechelse net werd de 9868 ingezet voor de rangeerdienst in de stelplaats Blauwhoef, langs de lijn Antwerpen - Zandvliet. Door permanente koppeling en door treinschakeling der motoren van de motorwagens 9870 en 9871 ontstond een elektrische traktor, die binnen de groep Luik gebruikt werd voor het slepen van zware suikerbiettrentreinen naar de suikerfabrieken van Oreya (Oerle). Deze reeks werd gebouwd door de Ateliers de Seneffe. De reeks 9880-9, gebouwd door de Société Franco-Belge, had Pieperremmen maar geen treindeuren en werd ingezet in Vlaanderen en Gent (o.a. op de verbinding Moeskroen - De Plank). Met uitzondering van de 9888-9 die werden overgeplaatst naar Henegouwen als werktrams, werd deze reeks verschroot in 1955-56. De 9888 werd uiteindelijk bewaard als museumtram door de vereniging ASVi voor de museumlijn Lobbes - Thuin.

Van de reeks 9890-9, eveneens gebouwd door Franco-Belge, werden de 9890-2 toegewezen aan Namen en in 1939 voorzien van grote lijnfilmkasten op het dak. De 9890 en 9892 bleven in de brand van de stelplaats van Salzinnes en werden heropgebouwd met moderne metalen koetswerken met

vier grote zijramen en ronde stuurposten met een voorruit uit één stuk. De 9892 werd terug in gebruik genomen in april 1941 met een ondervloercontroller en een bestuurderszetel. De drie Naamse trams werden uit de geschriften verwijderd in 1954-1955, maar het koetswerk van de 9892 bleef nog tot in 1973 in gebruik als kleedkabine op het voetbalveld van Evelette. De andere trams (9893-9) werden ingezet in Henegouwen en bleven in hun oorspronkelijke staat. De meeste werden bij hun buitendienststelling omgebouwd tot werktram en de laatste, de 9994, werd verschroot in 1966. Bij de reeks 9901-15, gebouwd door Raghenno en voorzien van Pieperremmen, werd de wielbasis vergroot van 2,80 tot 3 meter, maar verder was deze reeks identiek met voorgaande reeksen. De 9901 en 9903 gingen eerst naar Antwerpen en later naar Luik. De 9903 belandde uiteindelijk in Leuven. De 9902 ging eerst naar Vlaanderen en transfereerde daarna naar Luik. De 9904-11 werden toegewezen aan Leuven en Brussel, de 9912-15 gingen naar Vlaanderen. De 9913 is uitgebrand en de andere werden verschroot tussen 1958 en 1960. Enkel de 9904 bleef over in de stelplaats van Haacht en werd gebruikt voor het overbrengen van rollend materieel van het Haachtse net naar het Leuvense net. Een deel van de rit Haacht - Kessel Lo ging over de toenmalige lijn 5 van de Brusselse MIVB, die om die reden een derde rail had gekregen. Daar de Brusselse trams op lijn 5 hun stroom door middel van een trolleytang opnamen, was de 9904 uitgerust met twee trolleys en een NMVB-pantograaf. Deze tram werd in 1961 in Brussel gesloopt. De reeks 9916-9, eveneens gebouwd door Raghenno, was bestemd voor gebruik op het kustnet; de wagens waren 2,40 m breed en voorzien van treindeuren en pantografen. In Oostende vond men deze trams te traag en te zwaar; zij werden later overgeplaatst naar Henegouwen. De 9916-8 werden verschroot in 1955 en de 9919 werd omgebouwd tot een werktram en was voorbestemd om te worden bewaard.



Ingevolge plaatsgebrek werd ook deze tram in 1968 afgebroken.

De reeks 9920-39 was uitgerust met treindeuren en geleverd aan Henegouwen, waar zij heel haar tramleven sleet. De meeste wagens werden omgebouwd tot werktram en later afgebroken. De 9928 werd verzaard tot 19 ton voor het slepen van goederentreinen.

De reeks 10006-18, in 1932 gebouwd door de Ateliers de Seneffe, waren standaard trams zonder treindeuren en voorzien van een elektrische Siemens uitrusting. Door een lager chassis en vermoedelijk ook kleinere wielen waren deze trams lager dan de andere Braine-le-Comtes. Deze wagens waren bestemd voor de netten van Luik, Charleroi en Doornik. In 1943 werden de 10006-12 overgeplaatst naar Luik ter vervanging van de door de Duitsers gekonfiscieerde trams. Behalve de 10007 werden zij later toegewezen aan Charleroi en eindigden als werktrams.

De wagens 9301, 9303, 9306 en 9324 ontstonden na de tweede wereldoorlog door modernisering en ombouw van oudere, tijdens de oorlog beschadigde trams met een wagenbak van het type „Braine-le-Comte”. De 9306 belandde na zijn ombouw eerst in Leuven en later, als werktram, in Brussel.

2. Model

Zoals uit de beschrijving van het grote voorbeeld blijkt, is de keuze van een model van een Braine-le-Comte tram zeer oordeelkundig gebeurd; het is een model dat in zowat alle groepen van de NMVB werd ingezet en later ook als werktram veelvuldig werd gebruikt. Zowel de trammodelbouwer als de modeltramverzamelaar kunnen verheugd zijn met deze welgekomen aanvulling van het Belgische modeltrammaterieel.

De bouwkit is samengesteld uit deels witmetalen, deels messing onderdelen. De wagenkast wordt samengebouwd uit slechts 5 witmetalen stukken (dak, twee zijwanden, twee kopwanden) die ofwel met secundelijm aaneen worden gelijmd, ofwel met speciale soldeer met een laag smeltpunt in elkaar worden gesoldeerd. De onderdelen passen zeer goed en zijn vrij van braam. Ook de raamopeningen zijn zeer strak en scherp. Met het goed ineenzetten van wagenkast en dak is het moeilijkste werk van de constructie achter de rug.

Nadat de kast in elkaar is gezet worden op het dak een aantal messing onderdelen gemonteerd, zoals toeters, koersborden, langsborden en loopplanken. Deze onderdelen dienen uiteraard voorzichtig van de etsplaat te worden verwijderd. De zijspiegels uit messing dienen eveneens voorzichtig in de uitsparingen te worden gelijmd.

Daarna kan het geheel in een grondverf worden gezet. De wagenkast en de op het dak gemonteerde langsbor-

den worden dan in NMVB-beige gespoten, het dak donker grijs. De raamomlijstingen worden best bruin geschilderd ter imitatie van de houten zijramen. Na de schildering wordt de zeer natuurgetrouwe en volledig voorgebouwde NMVB-pantograaf op het dak geplaatst. Uit de bijgeleverde nieuwzilver staafjes dienen vervolgens de handgrepen te worden gepluoid en op de kast te worden gemonteerd. Daarna worden de ruiten, vervaardigd uit één stuk doorschijnende kunststof, tegen de binnenzijde van de wagenkast bevestigd met dubbelzijdige kleefband.

Om deze bouwkit toegankelijk te maken voor iedere tramliefhebber, wordt het ganse chassis met interieur en motorisering kant en klaar geleverd. Dit chassis is opgebouwd uit messing onderdelen en voorzien van een motorisering met vliegwielen, die garant staat voor uitstekende rijeigenschappen. Naar keuze kan de tram geschikt worden gemaakt voor HOm (12 mm = meterspoor) of HO (16,50 mm). Het interieur maakt integrerend deel uit van het chassis en is zwart gespoten. Alvorens de wagenkast op het chassis te monteren wordt aanbevolen dit interieur te herschilderen in diverse tinten bruin.

Nadat het interieur geschilderd is wordt het chassis in zijn geheel in de wagenkast geplaatst. Chassis en kast worden bijgehouden door de buffers, die daarna worden gemonteerd. De imitatie NMVB-koppelingen zijn reeds vast aan het chassis bevestigd.

De bouwkit is voorzien van een keurige beschrijffingsset (waterdècals) met NMVB-emblemen en verschillende wagennummers (9306, 9839, 9867, 9868, 9869, 9884, 9888, 9905, 9908). Met deze waaier aan nummers kan een model uit verscheidene reeksen met verschillende standplaatsen worden gemaakt. Alle onderdelen zijn netjes verpakt in een kartonnen doos en een duidelijke bouwbeschrijving is bijgevoegd.

Met wat zorg en een doordeweekse handigheid kan deze bouwkit tot een zeer fraai model worden samengebouwd. Het idee van een volledig voorgebouwde chassis met motorisering verdient een extra-vermelding en hopelijk ook navolging. De prijs van deze zeer verzorgde bouwkit bedraagt 8500 F.

Het model is uitsluitend verkrijgbaar bij Ferivan, Vrijgeweide 26, 2980 St.-Antonius-Zoersel.

Guy Van Meroye

Bronnen :

- 100 years of the Belgian Vicinal NMVB 1885-1985, door W.J.K. Davies
- Instappen aub. Honderd jaar buurtspoorwegen in België, uitgeverij De Nederlandsche Boekhandel
- De Belgische Buurttram in beeld, A. ver Elst
- Rail-Revue, diverse nummers.

Trolleybussen van toen (I)

Foto's en tekst: Jacques Cohn

Naast het uitgebreide trolleybusnet van Luik, de twee lijnen in Antwerpen (drie lijnen, indien men het proefbedrijf op lijn 13 meetelt) en TB-lijn 54 in Brussel, bestond er nog een vierde TB-net: dat van de RELSE (Railways Electriques de Liège - Seraing et Extensions), maatschappij die ook de "groene trams" van Luik naar Flémalle, Seraing en Ougrée uitbaatte.

Het wagenpark van de RELSE bestond uit de trolleybussen 401-404, die meestal op Seraing - Chatqueue reden, 501-502, meestal op Yvoz - Engis aan te treffen, 601-602 (ex-NMVB trolleybussen EB.701 en 702, oorspronkelijk in 1930 aangeschaft voor de lijn Etterbeek - Overijse, die uiteindelijk nooit werd verwezenlijkt). Verder nog 701 en 702, die van de MIVB werden overgenomen. Alle wagens waren, zoals de RELSE-trams, in het lichtgroen (vensters en dak) en het donkergroen (onderaan) geschilderd.

Foto 1: drieasser 401. Dit was een tweerichtings-trolleybus! Gezien de smalle straten in Seraing, was het op die wijze mogelijk, een eindpunt zonder lus of keerdriehoek te construeren. De trolley-stangen werden gewoon omgelegd, de bestuurder nam plaats aan de andere zijde van het voertuig en men was opnieuw klaar om te vertrekken. Mei 1956.

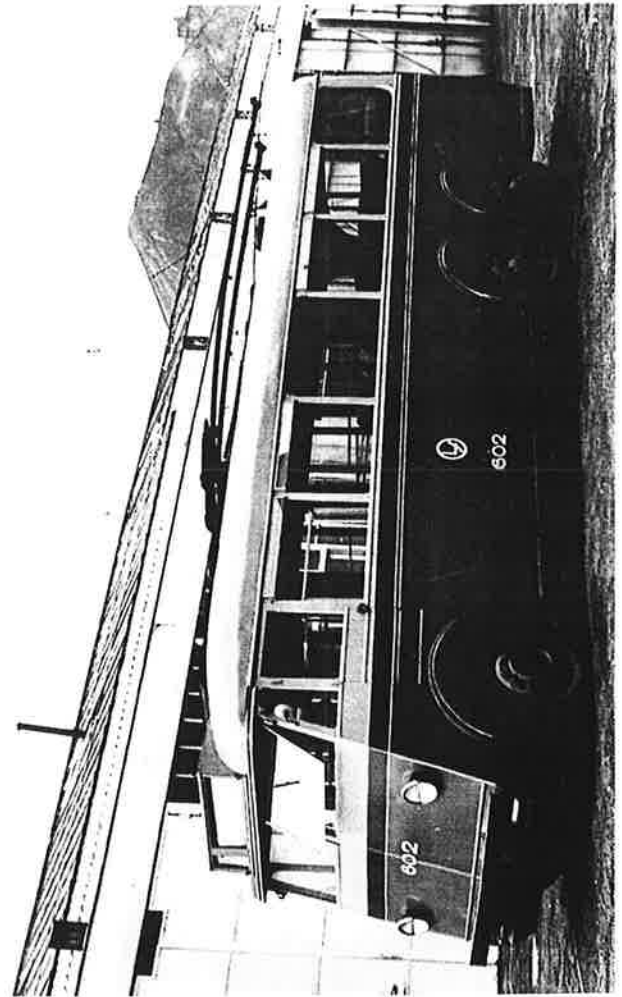
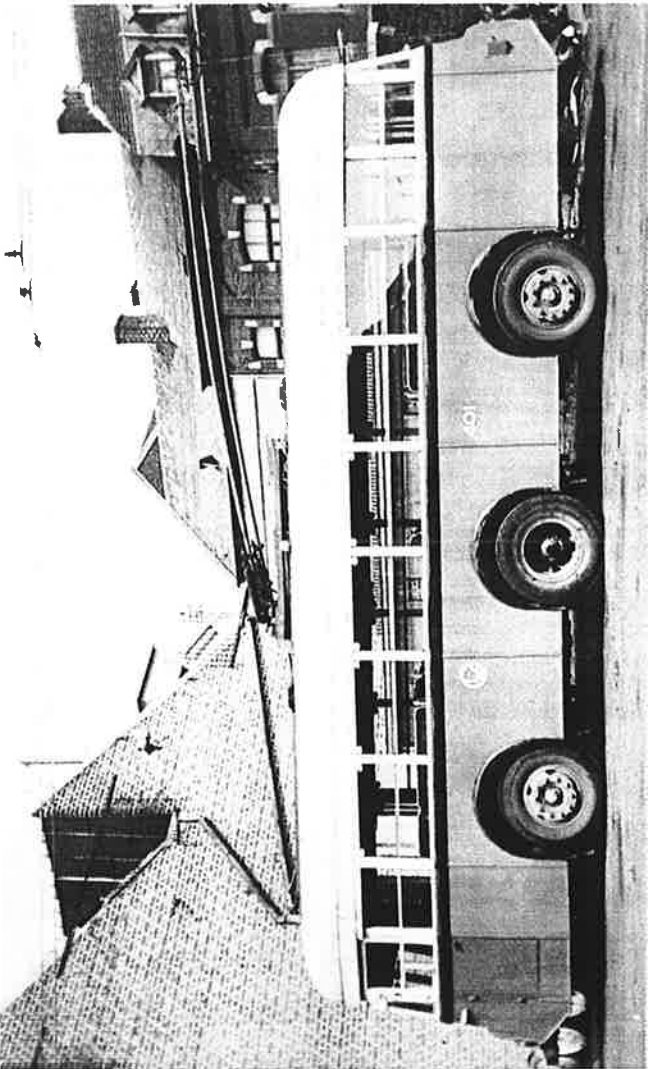
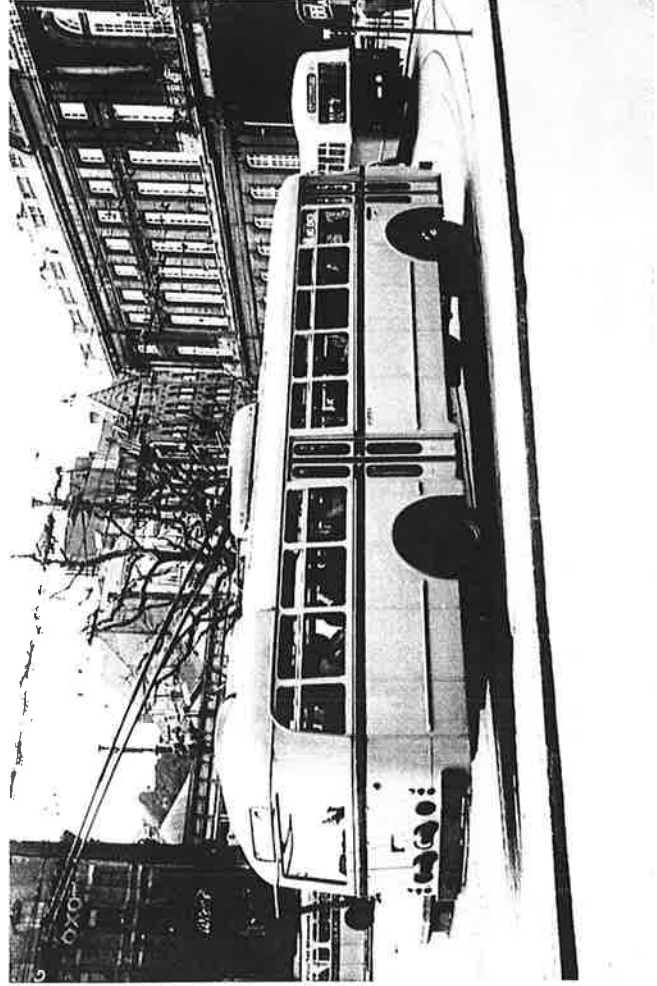
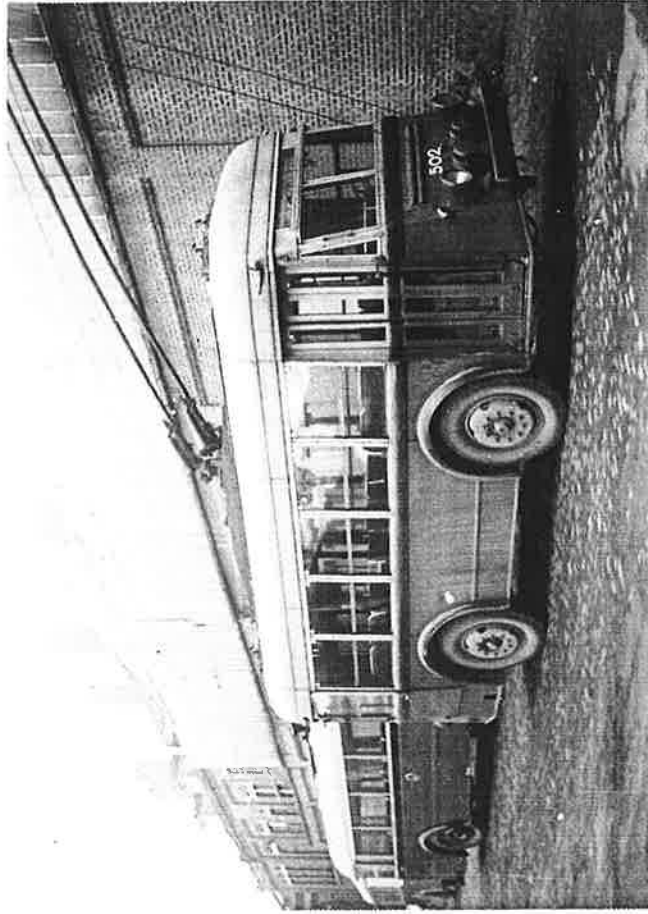
Foto 2: de kleine tweeasser 502, eveneens een tweerichtings-TB, ook in mei 1956 gefotografeerd.

Foto 3: de 602 in september 1953. Alle drie foto's werden op de koer van de stelplaats (of even daarbuiten) genomen. Deze stelplaats bevond zich langs de hoofdlijn Luik - Flémalle.

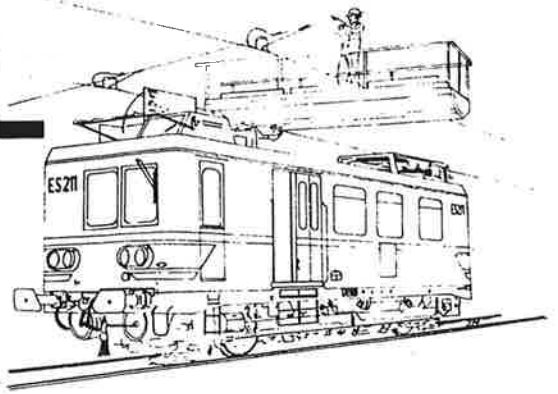
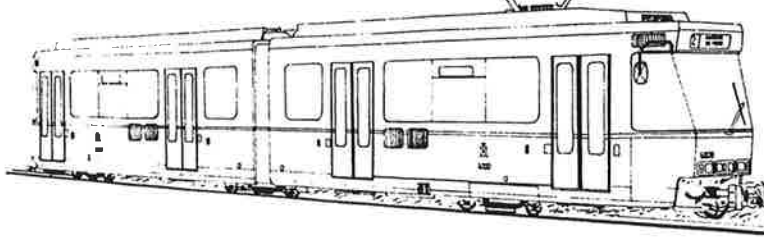
In 1958 speelde de NMVB met het idee, sommige tramlijnen tot trolleybuslijnen om te bouwen, in plaats van een gewone verbussing door te voeren. Met uiterste diskretie werd toen AB.2255 (eerste nummering) tot TB verbouwd en, bij gebrek aan eigen TB-lijnen, op lijn 12 St.-Lambert - Ans - Loncin van het Luikse stadnet beproefd. De wagen was in het lichtgrijs overschilderd, met een donkergroene bias. Hij droeg noch nummer noch eigendomskenmerk. Op foto 4 zien wij hem in maart 1959 aan het St.-Lambertusplein in Luik vertrekken. De testen duurden slechts enkele weken en hebben blijkbaar niet voldaan.

(Wordt voortgezet)

Erratum: RR 40, blz. 147, foto 1, lees 10027 i.p.v. 10023.



RAIL-AKTUEEL



NMBS

• Hle 1602 in de "Memling"-kleuren

Vrijdag 30 juni 1995 werd in Salzinnes de elektrische lokomotief 1602 voorgesteld in haar nieuwe jas. Treintjesfabrikant Märklin liet deze NMBS-lokomotief schilderen in dezelfde kleuren als de rijkstuggen van de Eurocitytrein "Memling", die rijdt op de verbinding Oostende - Dortmund.

De lokomotief zal gedurende vijf jaar in deze kleurvariant rijden en wordt uiteraard ook op schaal uitgebracht.

In de loop van volgend jaar zal de ondertussen reeds vijfde kleurvariant van het model te koop worden aangeboden, nadat begin 1996 het handmonster van de 1602 werd voorgesteld op de speelgoedbeurs in Nürnberg.

• Wat met de naam "Eurostar"?

Het koerierbedrijf "Eurostar" kreeg halfweg juni van een Franse rechter in Parijs gelijk, toen het stelde dat de naamgeving van de Europese hogesnelheidstreinen Paris/Brussel - London verwarrend overkomt, omdat de schrijfwijze nauwelijks afwijkend is en er bij de uitspraak bijna geen verschil op te merken valt.

De SNCF zou nu zes maanden tijd krijgen om de naam "Eurostar" te veranderen. Na die datum zouden forse schadeloosstellingen dienen betaald te worden.

Of het allemaal zo'n vaart zal lopen valt echter te betwijfelen. Een gespecialiseerde firma werd aangesproken voor de naamgeving van de Europese HST. Deze firma heeft uiteraard nagegaan of er in de transportsector geen soortgelijke benaming in omloop was.

Opmerkelijk is ook dat het bedrijf Eurostar pas nu van zich laat horen, terwijl het begrip "Eurostar" al gedurende verschillende jaren was ingeburgerd voor een deel van de kanaaltunneltreinen.

Wordt beslist vervolgd...

• Treintoerisme naar de Kust

In 1994 noteerden de spoorwegen tijdens de week-ends van juli en augustus ruim 1,14 miljoen reizigers naar en van de kust. 450 extra-treinen moesten worden ingezet om deze massa veilig en wel ter bestemming te brengen.

Ook dit jaar wou de NMBS degelijk voorbereid uitpakken. Wanneer op een mooie zomerdag zich plots een massale toeloop van klanten aandiende, konden onmiddellijk

lijkbijkomende treinen worden ingezet. De positieve ervaring van de voorbije jaren mag ook blijken uit het gegeven dat de Rijkswacht het spoor goed gezind is. De uitgave "Rapidus 1995" werd dit jaar in het hoofdkwartier van de spoorwegen voorgesteld. In deze brochure Rapidus worden de alternatieve reiswegen naar de kust en de Ardennen op een rij gezet en geniet ook het openbaar vervoer ruime aandacht.

• Toekomst lijn 52

In 1980(!) werd de spoorverbinding tussen Klein-Brabant en Antwerpen onderbroken door het wegnemen van de spoorwegbrug in Ruisbroek. Er werd toen "beloofd" dat de onderbreking slechts(!) vier jaar zou duren. De zaken liepen echter enigszins anders, maar na vijftien jaar lijkt er opnieuw enig schot in de zaak te komen.

Vrijdag 23 juni 1995 werd door de firma "Buyck Steel Construction" uit Eeklo een nieuwe spoorbrug geïnstalleerd; vanaf dan konden de technische diensten van de NMBS beginnen met de aanleg van de sporen en met de elektrificatie.

De nieuwe brug heeft een gewicht van ongeveer 2100 ton. Het uitklapbaar gedeelte daarvan weegt 500 ton en is 64,3 m lang. Dit beweegbaar gedeelte krijgt tegengewichten van 1000 ton.

Wanneer alles volgens plan verloopt kan tegen mei 1997 terug rechtstreeks worden gespoord tussen Antwerpen en Puurs.

De NMBS ziet lijn 52 als een omleggingsreisweg voor goederentreinen wanneer de werken op de lijnen 25 en 27 in volle gang zijn. Daartoe zal ook het 1,8 km lange traject tussen Boom en Willebroek onder draad worden gebracht.

• Slaaptreinen

Steeds minder mensen maken van de slaaptreinen gebruik om naar een verre bestemming op reis te gaan. Toch betekent dit niet dat er voor de kwaliteits-nachttreinen geen markt zou bestaan. In 1994 reden nog bijna vier miljoen reizigers in slaaptreintuggen doorheen West-Europa.

Willen de spoorwegen dit marktgedeelte behouden en in de toekomst uitbreiden, dan moet er dringend werk worden gemaakt van investeringen in nieuw materieel. Het "aanpassen" van oudere rijkstuggen betekent geen echte vernieuwing en kan bijgevolg slechts worden gezien als een tussenoplossing.

De DB pakte onlangs uit met in Spanje gebouwde Talgo-rijkstuggen op de routes Bonn - Berlin en München - Berlin. De nachttrei-

nen waarin deze rijkstuggen voorkomen rijden onder de merknaam "Inter City Express" en bieden de reizigers echt hotelcomfort.

Sinds 28 mei van dit jaar zetten de DB, ÖBB en SBB/CFF dubbeldekslaaptreintuggen in op de verbindingen Dortmund - Wien en Zürich - Wien. In oktober komt daar nog een nieuwe verbinding bij tussen Hamburg en Zürich. Vanaf mei 1996 zullen ook Zürich en Berlin door een soortgelijke kwaliteitstrein worden verbonden. Deze treinen, uitgebaat door de samenwerkende deelnemende spoorwegmaatschappijen, sporen onder het label "CityNight Line".

Om de terugloop in de bezetting van de nachttreinen een halt toe te roepen besloot de CIWLT (Wagons-Lits) een reissgids uit te geven met alle slaaptreinverbindingen. De UIC (Internationale Spoorwegunie) stemde daarmee in. Zodoende zag een zestal gidsje het levenslicht dat verscheen op 13.000 exemplaren.

• NMBS heropent vier stationnetjes

Het is de bedoeling om de stopplaatsen Maffle (nabij Ath) en Stockem (nabij Arlon) terug voor het publiek te openen. Ook in Vlaanderen zullen twee stopplaatsen worden heropend. Olen, gelegen op de interregioliijn Antwerpen - Neerpelt, krijgt hierdoor een rechtstreekse verbinding met Mol, Herentals, Lier en Antwerpen. Olen heeft nog steeds een stationsgebouw, dat echter reeds op 29 september 1957 werd gesloten.

Op verzoek van twee scholen wordt een nieuwe stopplaats geopend op lijn 82 (Aalst - Burst). Begin september 1996 zullen de treinen stoppen in Aalst-Kerrebroek.

In West-Vlaanderen werd eraan gedacht de stopplaats Lauwe te heropenen. Deze halte werd gesloten in 1983. Na tellingen bleken op weekdagen slechts gemiddeld tachtig reizigers van deze halte gebruik te maken. De balans was dus negatief.

Momenteel onderzoekt de NMBS de aanleg van een stopplaats Kortrijk-Zandberg. Deze halte, met "parkeer+spoor"-faciliteiten, zou de klanten die in het centrum van de stad moeten zijn een extra service bieden. Investeringskosten zouden, volgens een studie, echter niet in verhouding staan tot de baten.

• Herdenking van de Tweede Wereldoorlog

Op maandag 8 mei 1995 arriveerde in Brussel Zuid een Europese "Trein van de Hoop".

Met een groots opgezette manifestatie werd de herdenking gestart van het einde van de Tweede Wereldoorlog en het begin van een nieuw tijdperk. In de trein waren een zestigtal jongeren, afkomstig uit 11 landen, aanwezig. Hij vertrok uit Warschau en stopte in Auschwitz en Dachau. Tijdens dezelfde periode reed doorheen Vlaanderen een V(redes)trein met jongeren uit de drie leefgemeenschappen.

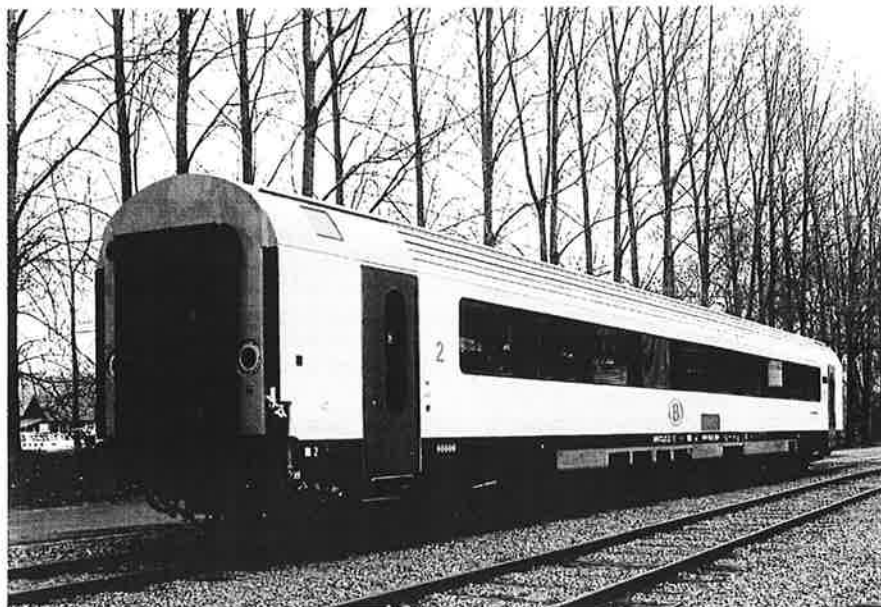
De media schonken aan deze manifestaties grote aandacht en er werden op radio en televisie speciale programma's uitgezonden.

• **Opendeurdagen van het Historisch Spoorwegpatrimonium**

Op 13 en 14 mei organiseerde de NMBS opendeurdagen in het spoorwegmuseum Brussel Noord en in de museumbewaarplaatsen Leuven en Haine-Saint-Pierre. Voor de verbinding tussen de verschillende attracties werden extratreinen ingelegd. Naast de driedelige Break-motorstellen reed ook een stoomtrein, gesleept door de overbekende 29.013, van Brussel Noord via Leuven naar La Louvière-Sud.

In de reizigersstations stond het modernste materieel tentoongesteld, waaronder het gloednieuwe rijtuig Il 1. Dit rijtuig stond te pronken aan perron 1 in het Brusselse Noordstation en had zelfs nog geen definitief inschrijvingsnummer (het moest onterecht genoeg nemen met allemaal "nullen"....).

Zeer onverwacht dook in Leuven het (gedeeltelijk) gerestaureerde dieselmotorrijtuig 608.05 op. De spormannen van werk-



Bij de officiële voorstelling was het nieuwe, hier in Brugge getoonde Il 1 B-rijtuig nog eigendom van Bombardier Eurorail/BN, wat het ontbreken van een NMBS-inschrijvingsnummer verklaart. Foto NMBS.

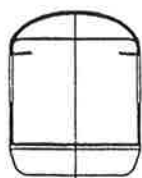
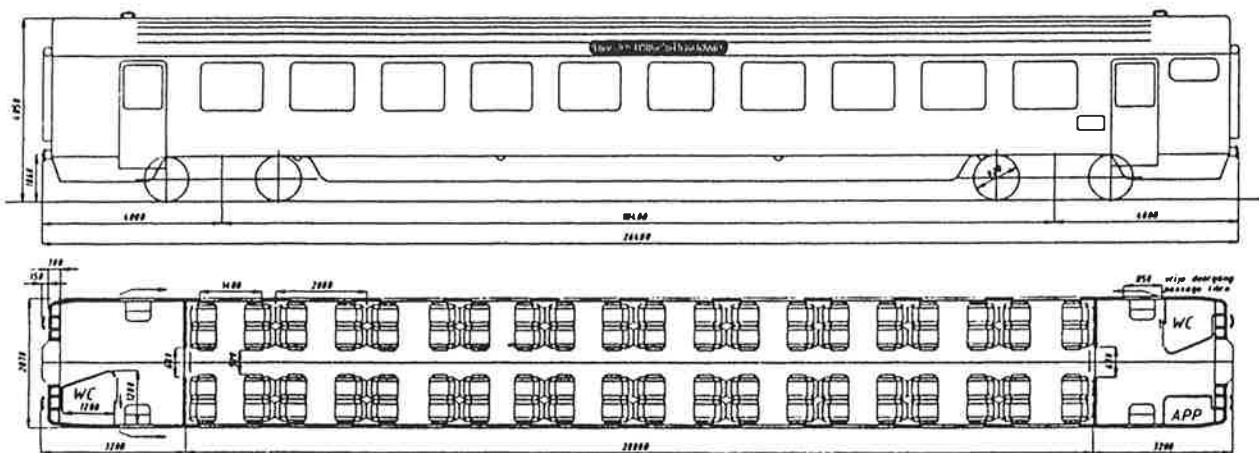
plaats Antwerpen Dam mogen terecht hier zijn op het gepresteerde werk. Zij konden zich dan ook verheugen in de zeer gewaardeerde belangstelling van de bezoekers.

• **Il 1: Nieuw, zeer comfortabel rijtuig van de NMBS**

Woensdag 26 april 1995 werd door de NMBS-top en door de konstruktoren BN en ACEC-Transport het nieuwste rijtuig voor binnenverkeer aan de pers voorgesteld. Het

eerste Il 1-rijtuig, dat voor deze gelegenheid speciaal was overgebracht naar Brussel Zuid, kreeg alleen maar positieve kwoteringen. Kortom: klassewerk! Jammer dat dit comfort niet eerder aan de klant kon worden aangeboden, maar er verloopt nu eenmaal tijd tussen bestelling en aflevering.

In totaal zijn 163 van deze onderhoudsvriendelijke rijtuigen besteld, verdeeld als volgt:



Reeks-Série	Oud nr.-Ancien n°	Nieuw nr.-Nouv. n°	Type	Zitplaatsen-Places	Surfa. Totale	Totaal gew.-tonnage	Aantal Quantité	Baai Courbe	Snelheid Vitesse	Disk./nr.
111			B 10	80				125/75m	200 km/h	
Modifié	20/05/92	05/10/92								
Gewijzigd										



station Antwerpen Noord werd via de vaste Noordlandbrug met de firma BASF verbonden door de lijn 11. Deze voor het goederenverkeer bestemde lijn werd bij de inhuldigingsplechtigheid bereden door een reizigerstrein, samengesteld uit diesel-lokomotief 6267 met een generatorpakwagen en twee eerste klasse M4-rijtuigen. In de toespraken werd aan de overheid nogmaals duidelijk gemaakt dat een goede spoorweginfrastructuur broodnodig is om de steeds groeiende mobiliteit het hoofd te bieden. Tot nu toe was de bediening van de bedrijven ten westen van het Kanaaldok een knelpunt voor de verwerking van het goederenvervoer. De meest aangewezen weg liep immers via de Lillobrug. Deze brug was echter in het verleden meermaals buiten dienst, soms voor langere periodes. Hierdoor dienden de treinen een enorme omweg te maken via verschillende bruggen. Wanneer de normale ritduur via de Lillobrug zo'n 1u10' in beslag nam, kon de ritduur via de alternatieve omweg oplopen van 4 tot 8 uur! Het openen van een rechtstreekse nieuwe spoorlijn drong zich dan ook op. Het aanleggen van lijn 11 via de middenberm van de snelweg A12 verschaft aan de bedrijven aan het Kanaaldok B3 (w.o. BASF en de in oktober 1996 operationeel wordende Noordzeeterminal) een zeer bedrijfszekere en snelle verbinding met het rangeerstation Antwerpen Noord en het hinterland. De ritduur naar het vormingsstation duurt nu nog ongeveer 30 minuten.

• Le Shuttle marktleider in het goederenvervoer onder en over het Kanaal

In nog geen jaar tijd is Le Shuttle er sinds mei 1995 in geslaagd om méér dan 35% van de markt te veroveren voor het vervoer van goederen per vrachtwagen op de route Calais - Dover/Folkestone. Le Shuttle verzorgt pendeltreinen voor het vervoer van vrachtwagens door de Kanaaltunnel. In de maand mei "namen" 28.260 trucks de pendeltrein, waarbij op 11 mei het dagrecord van 1.300 vrachtwagens werd genoteerd. Het spreekt voor zich dat de verantwoordelijken voor Le Shuttle, afdeling vracht, dit nieuws niet zonder trots wereldkundig maakten. Tegen 1996 hopen zij het markt-aandeel te laten stijgen tot 50%! De helft van de klanten komt uit Groot-Brittannië, gevolgd door Frankrijk met 20%. België en Nederland vertegenwoordigen elk zo'n 7%. Vanaf 1 juli werd de frekwentie van de vertrekken opgevoerd tot vier treinen per uur en per richting. Een "doortocht" met Le Shuttle duurt ongeveer 90 minuten van autosnelweg tot autosnelweg, op- en afrijden aan de terminals inbegrepen. Met de boot duurt dit al vlug tweeënehalf tot drie uur, eventuele storm en mist buiten beschouwing gelaten.

• Elektrische motorstellen reeks 00 - types '50 en '53 buiten dienst

Sinds half april 1995 zijn alle overblijvende elektrische motorstellen types '50 en '53 buiten dienst gesteld. Het buitendienststellen van dit materieel was reeds voorzien en werd verwacht in mei, bij het in voege treden van de nieuwe dienstregeling. Door

een verschuiving van het materieel konden reeds in maart en april voldoende andere motorstellen worden vrijgemaakt voor het opvangen van de diensten die normaal met deze "oudjes" werden gereden. De progressieve buitendienststelling van soortgelijk materieel (AM type '53 Marelli) nam een aanvang in december 1992. Sinds juli 1994 was het de beurt aan de stellen '50 en '53.

Deze motorstellen voldeden niet meer aan de hedendaags gestelde comforteisen. Wat betreft hun robuustheid, bedrijfszekerheid en adhesie en zeker voor hun krachtige remming waren ze zeer geliefd bij de treinbestuurders.

Sommige van deze stellen zijn reeds naar een schroothandelaar in Baroncourt (Frankrijk) vertrokken.

• Lijn 97 Saint-Ghislain - Quiévrain onder draad

Vanaf de nieuwe dienstregeling in mei 1995 rijden er elektrische treinen op lijn 97. De IC-treinen Schaarbeek - Brussel - Saint-Ghislain rijden door als stoptrein naar Quiévrain. Tussen Brussel en Quiévrain noteren we een gemiddelde tijdswinst van 8 minuten.

De oude M2-rijtuigen verdwijnen op deze verbindingen bijna volledig. Hun taken worden overgenomen door de dubbeldek-rijtuigen M5 en door driedelige Break-motorstellen.

De lijn werd wel op enkelspoor gebracht maar is uitgerust met een volledig vernieuwde seinrichting. J.M.

JOCADIS P.V.B.A.

BRUSSELESTRAAT 53
7850 EDINGEN
Tel. (02) 395 71 05

GROTE KEUS N.M.B.S.
ROLLEND MATERIEEL -
SIGNALISATIE -
VRACHTWAGENS
BESTE PRIJZEN!
ALLE MERKEN VAN ROLLEND
MATERIEEL EN TOEBEHOREN
OKKASIES - BOEKEN - FOTO'S

DE LIJN

ANTWERPEN

• Het einde van de rood-witte PCC-schildering is nakend!

Zaterdag 6 mei 1995 werd, wellicht een ietsje op de gebeurtenissen vooruitlopend, door een vijftigtal tramliedhebbers afscheid genomen van de rood-witte Antwerpse PCC-livrei. Die dag zetten ATAM en VeBOV, in samenwerking met De Lijn, twee nog rood-witte rijtuigen in. 's Voormiddags werd gereden met rijk 7078, terwijl in de namiddag onze goede oude 2000 (pardon, 7000) als hekkensluiter de honneurs mocht waarnemen.

De rood-witte PCC-periode begon in Antwerpen op 24 maart 1980, dag waarop het eerste in de stadskleuren geschilderde rijk 2086 zijn opwachting maakte.

Toen op 1 januari 1991 de geregionaliseerde Vlaamse Vervoermaatschappij (De Lijn)

startte, stond het reeds als een paal boven het Schelde"water" dat het Antwerpse rood-wit het beslist niet zo lang zou uithouden als het voormalige crème-kleurtje dat gedurende 86 jaar, van 1902 tot op 28 mei 1988, de elektrische stadsrijtuigen sierde. Zelfs heden overleeft nog één in het klasieke crème geschilderd dienstrijtuig (mw 8853).

Toch zal het rood-wit uiteindelijk niet zo abrupt als het crème uit het stadsbeeld verdwijnen. Na de "crème-afscheidsrit" van 28 mei 1988 was het met die kleur op de rijtuigen in reizigersdienst meteen voor goed afgelopen. Van de rood-witten blijven er heden (10 juli 1995) echter nog zes over, waarvan alléén PCC 7078 zijn ware gelaat toont, vermits zijn vijf confraters onder een publiciteitsbekleving gebukt gaan (7000: Filharmonisch Orkest van Vlaanderen, "7013": Hugo Van Praag, 7033, 7060 en 7127: Steps). De aanhalingstekens bij 7013 staan er terecht, want onder zijn publicitair masker draagt dit rijk nog steeds zijn origineel nummer 2013.

Het zal mij benieuwen of de fotografen dit nummer na de verdwijning van de "Praagse" bekleving nog te zien zullen krijgen... S.C.

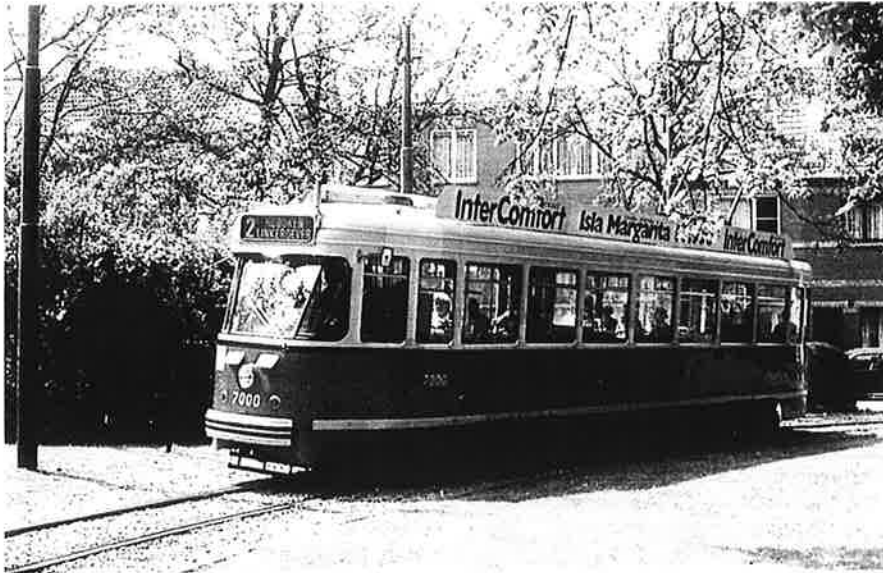
• Nog twee openbaar vervoergebouwen op de monumentenlijst geplaatst!

Op 7 juni 1995 heeft de Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming Johan Sauwens, bij ministerieel besluit de tramloods "Groenenhoek", Diksmuidelaan 42, 2600 Berchem, op het ontwerp van lijst geplaatst van voor bescherming in aanmerking komende monumenten, stads- en dorpsgezichten, overeenkomstig de bepalingen van het decreet van 3 maart 1976, gewijzigd bij decreet van 22 februari 1995.

De bescherming omvat de tramloods (gebouw) met inbegrip van de smidse en haar uitrusting - onroerend door bestemming-, de oorspronkelijke werkpost, de ophanging van de bovenleiding voor de pantografen van de rijtuigen. Gebouw en interieur werden beschermd omwille van het algemeen belang, gevormd door de industrieel-archeologische waarde als een goed bewaard en vanuit illustratief oogpunt uitstekend voorbeeld van een tramloods, geconcipeerd vóór de Eerste Wereldoorlog en gebouwd in 1912 volgens de toenmalige technisch-organisatorische en architecturale opvattingen inzake bedrijfsgebouwen, in casu tramloodsen.

Deze bescherming is van groot belang, daar op deze wijze ook een eerste originele stadstramloods bewaard kan blijven, wat naar de toekomst toe bepaalde mogelijkheden kan bieden op museologisch vlak.

Op 8 juni 1995 werd, eveneens door dezelfde minister, het ministerieel besluit ondertekend waarbij delen van de voormalige centrale werkplaats van de NMBS, gelegen in Kessel-Lo, Diestsesteenweg, op het ontwerp van monumentenlijst werden geplaatst. De historische en industrieel-archeologische waarden van de delen van de voormalige Centrale Werkplaats van de "Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen", voorheen van de Spoorwegmaatschappij



In de namiddag van 6 mei 1995 verzorgde PCC 7000 het tweede gedeelte van het afscheid van de rood-witte Antwerpse tramkleuren. Enkele dagen nadien werd het rijtuig met een integrale publiciteit bekleefd. Foto Staf Cuyt.

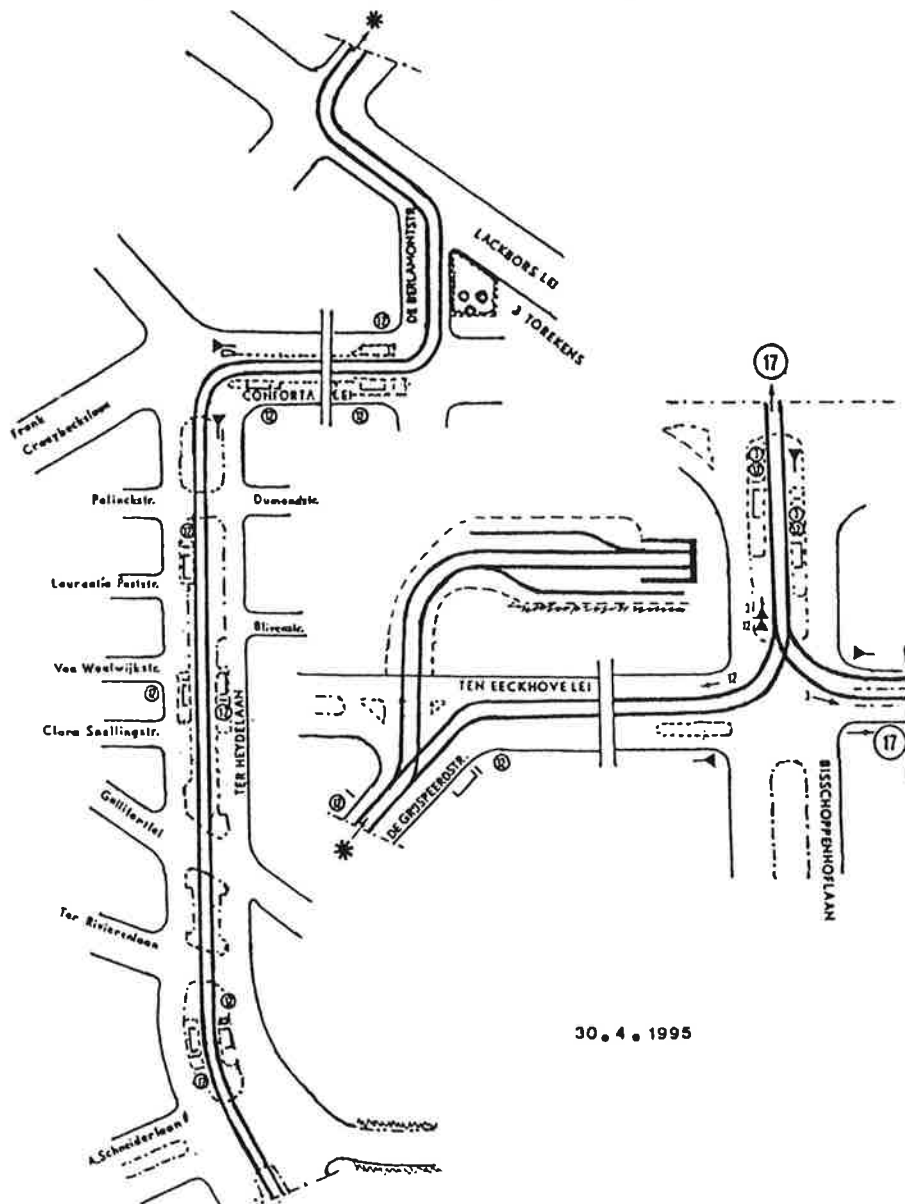
“Grand Central Belge”, inclusief de hallen 4 t.e.m. 8, de grote hal “ketel- en tendermakerij”, de oostelijke gevel van de gebouwen die aansluiten op de voormelde grote hal, de weegbrug met gebouwtje en het toegangsspoor tot het terrein worden als volgt omschreven:

Grootschalig industrieel complex uit de tweede helft van de 19de eeuw, uniek voorbeeld van een belangrijke werkplaats, in oorsprong opgericht door verschillende samenwerkende spoorwegmaatschappijen, waaronder de “Grand Central Belge”, op een belangrijk knooppunt in het spoorwegnet en bestaande uit een monumentaal geheel van werkhallen, te dateren van 1863 tot circa 1882, opgetrokken volgens de zich toen ontwikkelende constructiemethodes en rond 1920 aangevuld met een grote hal, gedeeltelijk bestaande uit recuperatiemateriaal afkomstig van een hal die in 1907 in Hoboken werd opgetrokken, alle te beschouwen als goede voorbeelden van industriële architectuur, in casu spoorwegarchitectuur uit de desbetreffende periodes, tevens te situeren in een sociale en ruimtelijke context als centrum waarrond de gemeente Kessel-Lo is ontstaan.

● ATAM-nieuws

Het Antwerps Tram- en Autobusmuseum organiseert opnieuw, samen met andere verenigingen, twee verkoopdagen in het museum, nl. op zaterdag 16 september 1995 van 14 tot 18 uur en op zondag 17 september van 10 tot 18 uur.

Tijdens deze verkoopdagen worden boeken, foto's, prentkaarten, documenten, allerlei voorwerpen, richtingsfilms enz. handelend over trein, tram en bus, tegen goedkope prijzen aangeboden. Tevens worden er verschillende spoor- en tramwegboeken verkocht uit de nalatenschap van wijlen de heer Meljado. Noteer alvast deze verkoopdagen in uw agenda!
E.K.



Lezer Frans Willemen tekende de gewijzigde sporensituatie van lijn 12 in Deurne. Let op wissels en kruising in de de Gryspeerstraat (die toegang verlenen tot het Antwerpse premetronet) evenals op de twee parallelle wachtsporen aan de ondergrondse “ingang”.

● Publiciteitswagens Antwerpen

PCC 7000 werd enkele dagen na de rondrit van 6 mei 1995 (organisatie VeBOV en ATAM) bekleefd in het blauw. Het betreft een nieuwe campagne voor het Filharmonisch Orkest van Vlaanderen, met name voor het seizoen 1995 - 1996. De teksten zijn in het geel aangebracht. De wagen werd op 12 mei in zijn blauwe jas gestoken.

PCC 7008 trok zijn antiracismejas uit rond 21 maart 1995. De tram bolde dan nog even in roodwitte livrei, om tenslotte midden april naar het schildersatelier te worden geroepen. Begin mei blonk 7008 in De Lijn-kleuren.

PCC 7009 voert sinds 28 april 1995 reclame voor Grundig (“made for you”, als slogan in mooi Nederlands). De wagen is met donkerblauwe zelfklevers getooid.

PCC 7022 tenslotte maakt sinds 14 maart 1995 publiciteit voor Citibank. Ook hier betreft het zelfklevers, die in licht- en donkerblauwe tinten zijn aangebracht. De geschilderde publiciteit voor het Konink-

lijk Jeugdtheater werd niet verwijderd, zodat we deze misschien nog te zien krijgen na afloop van de Citibank-campagne.

• Aangepast deurbeveiligingssysteem op Antwerpse PCC's

Op 8 juni 1995 werd PCC 7072 in Hoboken aan pers en genodigden voorgesteld met een aangepast deurbeveiligingssysteem. Wanneer de deurvrijgaveschakelaar door de bestuurder wordt ingeschakeld en de reiziger m.a.w. de deuren kan opendoen, is er een openingstijd van 10 seconden. Het sluiten van de deur wordt 2 seconden ervoor aangekondigd door een zoemer. Deze werkt tot de deur gesloten is. Indien een deur aan het sluiten is, kan deze terug worden geopend door op een knop of rubberen strip (de twee systemen bij banalisatie) te duwen, of de gevoelige trede te raken. Om de reizigers attent te maken op de aangepaste banalisatie, werd aan de buitenzijde bij elke deur een rode zelfklever aangebracht die erop wijst dat men niet meer mag opstappen bij het horen van de zoemer, en dat men het sluiten van de deuren niet mag belemmeren (een wenk voor flauwe grappenmakers?).

De bestuurder hoeft echter niet nutteloos 10 seconden te wachten op het sluiten van de deuren. De sluitsequentie start onmiddellijk na terugname van de vrijgaveschakelaar. De zoemer begint dan meteen te werken en na 2 seconden sluiten de deuren.

De kinderwagenknop aan de middendeur is door het nieuwe systeem overbodig geworden. Deze knop verzekerde een langere (ong. 7 seconden) opentijd van de deur. In de toekomst zal deze knop dan ook niet meer worden geplaatst. Voorlopig, tijdens de proeftijd van dit nieuwe systeem, blijft de kinderwagenknop behouden, en heeft hij dezelfde functie als de andere drukknoppen of strips.

Het nieuwe systeem wordt enkel voorzien op omgebouwde trams van de reeks 7061-7165. Voor de proeftijd werd lijn 12 uitgekozen. Tot september wordt de proef met losse trams verricht. Vanaf dan wil men het systeem ook bij gekoppelde stellen testen. De trams zijn herkenbaar aan een gele streep op de kontaktdoos van de Scharfenbergkoppeling.

Het betreft 13 wagens: 7062, 7065, 7066, 7069, 7070, 7072, 7075, 7100, 7102, 7113, 7119, 7158 en 7162. Toch merkt men nog "gewone" al dan niet omgebouwde wagens op lijn 12 op, aangezien de 13 uitverkorenen niet elke dag tezamen op pad kunnen zijn (onderhoud, herstellingen, ...).

De Lijn houdt er tenslotte aan om de reacties van de reizigers te vernemen. Indien de meningen positief zijn, zal geleidelijk de hele vloot omgebouwde trams met het nieuwe systeem worden aangepast. E.M.

OOST-VLAANDEREN

• Sint-Pietersstation - Maria-Hendrikaplein

De werken voor de heraanleg van het Maria-Hendrikaplein zijn uiteindelijk gestart, onmiddellijk na de bouwvakantie (en de Gentse Feesten). Dit gaat gepaard met het definitief opheffen van de tramhaltes voor de stationsin- en uitgang en de grote keerlus rond het plein. Op de plaats van de huidige

keerlus behoudt De Lijn wel een reserve-tramspoor, te gebruiken in geval van een storing in de tramkoker.

Tijdens de werken zullen de trams van de lijnen 1/10/11/12/13 hun eindhalte hebben aan het einde van de Elisabethlaan waar een tijdelijke terugkeerwissel wordt aangelegd. Hetzelfde gebeurt voor de lijnen 21/22 en 40/41/43 die zullen terugkeren langs een voorlopige terugkeerwissel aan het eind van de Koning Albertlaan.

Fase 1 (gepland voor 50 werkdagen) omvat volgende werken:

- wegenwerken en aanleg tramsporen tussen de tramkoker en de bestaande lus van lijnen 21/22 en 40;
- aanleg van een verbindingsspoor tussen de Albert- en Elisabethlaan;
- aanleg van een wisselcomplex aan de achterzijde van de koker (Sint-Denijslaan), aansluitend op de sporen van de tramkoker;
- aanleg van een terugkeerwissel en voorlopig perron op de Albertlaan;
- aanleg van tramsporen op het kruispunt Albertlaan/Maria-Hendrikaplein;
- wegenwerken, aanleg van trottoirs, fietspaden en parkeerhavens;
- bovenleidingwerken en
- tenslotte het in dienst stellen van de tramkoker voor lijnen 21/22 en 40.

In fase 2 (35 werkdagen) wordt de aansluiting van lijn 1 op de tramkoker voorzien met volgende werken:

- aanleg van een tijdelijke halte op de Elisabethlaan;
- aanleg van het tramspoor voor lijn 1 richting centrum, tot aan de Elisabethlaan;
- de aanleg van een nieuwe lus rond het plein (reserve-keerlus);
- aanvullende wegenwerken, aanleg van fietspaden, trottoirs en parkeerhavens, bovenleidingwerken en tenslotte het in dienst stellen van tramlijn 1 van de Elisabethlaan tot in de tramkoker.

Fase 3 (eveneens 35 werkdagen) omvat hoofdzakelijk de aanleg en volledige uitrusting van het busstation aan de westzijde van het plein. Alle stads- en streekbussen zullen in de toekomst dus op onderling zeer korte loopafstand en vlakbij de tramkoker stoppen.

Anderzijds zal ook het Sint-Pietersstation ingrijpende wijzigingen ondergaan zoals de volledige herinrichting van de rechtervleugel (gericht op het nieuwe bus- en tramstation), de uitrusting van een nieuwe Lijnwinkel en de creatie van een bijkomende zij-in- en uitgang naar de tramkoker. Op dinsdag 5 juli had in de wijk een infovergadering plaats en daags nadien werden alle brievenbussen van de wijk voorzien van een informatieve folder uitgegeven door De Lijn in samenwerking met de NMBS en het stadsbestuur.

• Verlenging Zwijnaarde

Maandag 29 mei was de officiële startdatum van de werken in de Zwijnaardsesteenweg voor de verlenging van tramlijn 1 naar Zwijnaarde (Ringvaart). Omwille van nog uit te voeren collectorwerken in de Sint-Denijslaan start de werf, zoals reeds eerder gemeld in RR, aan het toekomstige eindpunt. De aansluiting op de sporen van de

tramkoker komt dus het laatst aan bod. Tot nog toe zijn hoofdzakelijk voorbereidende werken van de nutsbedrijven bezig. De eigenlijke aanleg van de traminfrastructuur begint pas na de bouwvakantie.

Zoals het bij de aanleg van een tramlijn hoort, verschenen - wel rijkelijk laat natuurlijk - bij de middenstanders en aanbelden van de Zwijnaardsesteenweg ook de klasieke zwarte vlaggen en sloganrijke affiches "neen aan de tram". De bezwaren: grote verkeershinder, gebrek aan parkeerplaatsen, verkeersonveiligheid voor fietsers, verkeersonveiligheid, verspilling van 80.000.000 F overheidsgeld voor een nutteloos prestigeproject. Zonder verder commentaar.

• Gent-Zuid

De werken voor de aanleg van het tram- en busstation aan het Zuid zijn bijna voltooid. Ter gelegenheid van de opening van het Urbis-complex (nieuw gebouwencomplex aan het Zuid) op 20 april ll. gaf (ondertussen ex-)minister Sauwens een overzicht van de investeringen voor 1995 en 1996 in het Gentse: aankoop van gelede (Bochum- en nieuwe) trams (250 miljoen frank) en 35 nieuwe lagevloerbussen (250 miljoen), verlenging lijn 1 Sint-Denijslaan (52 miljoen), Kortrijksesteenweg (50 miljoen), Sint-Pietersaalstraat en Galglaan (75 miljoen) en Zwijnaardsesteenweg (76 miljoen), heraanleg Maria-Hendrikaplein (110 miljoen), Graaf van Vlaanderenplein (tramstation Zuid 143 miljoen) en 100 miljoen voor de aansluitende trambedding in de Frère Orbanlaan/Zuidparklaan en Vlaanderenstraat. In totaal investeren De Lijn en het Vlaamse gewest in Gent in 1995 en 1996 dus ongeveer 1 miljard frank.

• Bochum-trams

Einde juni zou ook Bochum-tram 68 de remproeven hebben ondergaan, zodat dit de derde gelede tram wordt die op korte termijn inzetbaar is. Tegen begin september rekt De Lijn te kunnen beschikken over 4 rijkklare Bochumtrams. In de voorbije schoolmaanden lieten de reeds inzetbare rytuigen 60 en 61 zich overigens slechts zelden zien.

• Trolleybus

Gedurende de voorbije maanden was er sprake om 5 Gentse trolleybussen tijdelijk te verhuren aan het trolleybedrijf in Arnhem. Dit bedrijf kampt met financiële moeilijkheden omdat in Nederland de trolleybus-exploitatie slechts evenveel wordt gesubsidieerd als de dieselbusuitbating, ondanks de hogere kosten voor de aankoop van voertuigen en de aanleg en het onderhoud van het bovenleidingnet. Vandaar het idee om tegen een prikje in Gent 5 trolleys te huren. Het idee zou uiteindelijk toch niet doorgaan gelet op de te hoge huurprijzen.

• Nieuwe zomerdienstregeling

Tijdens juli en augustus werden de frequenties in Gent andermaal verlaagd. Bijna alle stadslijnen hebben nu van maandag tot zaterdag een basisfrequentie van 11 minuten, op de lijnvertakkingen en zwakkere lijnen een frequentie van 22 minuten. Om de aan-

sluitingen te verzekeren, zijn er dus ook lijnen die om de 44 minuten rijden (lijnen 16 en 18 naar Drongen bv.) terwijl lijn 20 naar Melle om de 66 minuten rijdt. Enkel lijn 82 naar Sint-Martens-Latem behoudt een strakke uurdienst. Een merkelijke verbetering ondergaat wel het stuk van lijn 9 tussen Meersemdries en Groeningewijk, waar tussen de basisdienst Sint-Pieters - Groeningewijk ook telkens een pendeldienst wordt ingericht. Zodoende geeft elke trolleybus nu aansluiting op een bus richting Groeningewijk.

Op zon- en feestdagen is de basisfrequentie 12 minuten en op de lijnvertakkingen en zwakkere lijnen 24 minuten.

Gedurende de laatste twee weken van juni reed De Lijn volgens de schoolvakantiedienst.

• Autoluwe schooldag

Voor het tweede opeenvolgende jaar organiseerde de vereniging Scholen uit het Centrum (SIC) op woensdag 17 mei de autoluwe schooldag in Gent. Bedoeling van deze actie is de schoolgaande jeugd op een andere manier dan met de auto naar school te laten komen. Vooral de scholen uit het centrum dreigen door het steeds nijpender wordende autoprobleem rond de schoolpoorten leerlingen te verliezen ten voordele van scholen aan de stadsrand. Hoewel 74 scholen, samen goed voor 20.000 scholieren, deelnamen, kochten slechts een honderdtal het speciale dagpasje van De Lijn, waarmee ze voor 20 frank een hele dag gebruik konden maken van het openbaar vervoer in Gent. De NMBS gaf 300 gratis treinticketten cadeau maar slechts 74 vonden een afnemer. Ook een speciaal ingelegde buslijn van Heusden naar de Korenmarkt bleef grotendeels ongebruikt.

• Nieuwe stelplaatsen

De Lijn plant in Oost-Vlaanderen twee nieuwe stelplaatsen, nl. in Deinze (ter vervanging van de stelplaatsen van Nevele en Oudenaarde) en in Zelzate (o.a. ter vervanging van Bassevelde). Anderzijds zouden de twee grote Gentse stelplaatsen gereorganiseerd worden: Gentbrugge zou zich nog enkel toeleggen op tram (bijkomende ruimte nodig in het vooruitzicht van de nieuwe gelede trams) en trolleybus, terwijl alle dieselbussen naar Destelbergen zouden verhuizen.

• Een stukje geschiedenis verdwijnt...

In de wijk Meulestede lagen nog restanten van de voormalige (grotendeels enkel-sporige) en op 31 december 1962 opgeheven stadstramlijn 6. Op vraag van de nieuwe schepen van verkeer, bezorgd over de veiligheid van de fietsers, werd De Lijn aangemaand de sporen te verwijderen. Het oudste stadstramspoor (weliswaar grotendeels overdekt met asfalt - alhoewel dit aan het afslijten is) ligt o.i. nu aan Sint-Jacobs,

waar nog een kruising ligt van tramlijn 5 (opgeheven in 1965) met tram-lijn 3.

• ...een ander stukje is bedreigd...

Nog iets ouder is het dubbele tramspoor van de voormalige (opgeheven op 1 juni 1959) buurttramlijn Gent - Zomergem dat nog altijd in perfecte staat ligt op de brug over het Schipdonkkanaal in Zomergem (halte Motje). Gelet op de voortschrijdende werken voor de verbreding van dit kanaal, mag u niet te lang meer wachten met een bezoek aan deze historische site.

• ...maar ook de toekomst lonkt

Nu de verlenging van tramlijn 1 stilaan wordt gerealiseerd, wordt weer druk nagedacht over de toekomst van de Gentse tram (en trolleybus). Vooreerst zijn er de voorstellen van T³, een nieuwe, onafhankelijke, Gentse denkclub die begin juni naar buiten trad met een mooie kleurenfolder waarin tram en trolleybus sterk worden aangeprezen. De voorstellen van T³ omvatten de heraanleg van tramlijn 9 (Sint-Pieters - Ledeberg - Gentbrugge) en 7 (Sint-Pieters - Dampoort, met verlengingen enerzijds naar Flanders Expo en anderzijds naar Sint-Amandsberg en Lochristi). Verder pleit de denkclub ook voor een vertakking aan elk van beide eindpunten van de bestaande trolleybuslijn. Ook nieuwe, dubbelgelede trams, efficiënte doorstromingsmaatregelen, een vlot betaalsysteem en aangepaste perrons zijn voor T³ evident. De denkclub beweert het niet bij deze eerste voorstellen te houden. Een driemaandelijks nieuwsbrief moet de geïnteresseerden op de hoogte houden van hun ideeën.

Ondertussen zou ook De Lijn volop aan de

toekomst denken. Haar ideeën zouden vervat zijn in een promotiedossier, in de eerste plaats bedoeld voor de nieuwe Vlaamse verkeersminister. De plannen van De Lijn en T³ zouden alvast grotendeels samenvallen, hoewel de details hier en daar toch aanzienlijk zouden verschillen. In de volgende RR hopen we u meer in detail te kunnen berichten over de nieuwe denkplannen.

BVC

MIVB

• Trams type 2000

Op dit ogenblik zijn alle exemplaren (2001-2051) geleverd. Het is te verwachten dat ze vanaf 1 september, naast de lijnen 91, 93 en 94 doorstreept, ook op de volledige lijn 94 zullen worden ingezet. De infrastructuur werd hiervoor - waar nodig - reeds aangepast. In tegenstelling tot eerdere berichten is het onwaarschijnlijk dat tramtype op lijn 92 doorstreept tegen te komen: de bewoners van St.-Job hebben hiertegen namelijk protest aangetekend. Ze vrezen immers met gelijkaardige trillingen en geluidsoverlast te worden geconfronteerd als de bewoners langs lijn 91.

• Trams type 7000

De afbouw van deze reeks is intussen voortgezet. Zo zijn de drie exemplaren, die stonden afgesteld op het "tramkerkhof" Vandermeeren, nu naar de sloper gebracht. Ze zijn op hun beurt afgelost door drie andere rijtuigen uit de stelplaats van Molenbeek teneinde plaats vrij te maken. Zo zijn de nummers 7002, 7049, 7051, 7063, 7091, 7106, 7116, 7138, 7148 en



De PCC's uit de reeks 7000 waren nog tot voor kort te zien op lijn 56 doorstreept (Zuidstation - COOVI) voor schooldiensten tijdens de spits. Vanaf 1 september zal ook dit beeld tot het verleden behoren. Op 24 mei 1994 rijdt de 7058 door de smalle Volhardingsstraat, in de typisch Anderlechtse arbeiderswijk. Foto Stefan Justens.

Bezoek het ANTWERPS TRAM- EN AUTOBUSMUSEUM, Rekreatiedomein FORT V, Fort V-straat, 2650 Edegem. Open van Pasen tot het laatste weekeinde van oktober, elke zaterdag, zondag en wettelijke feestdag van 14 tot 18 u. **Te kijk : de boeiende geschiedenis van tram en bus in de provincie Antwerpen, door middel van woord, beeld en rollend materieel !**

7153 heden gesloopt. Een nieuw lot van tien oude rijtuigen is reeds voor de sloop geselecteerd: 7010, 7013, 7015, 7034, 7044, 7056, 7080, 7088, 7131 en 7134. Ter herinnering: de meeste buiten dienst gestelde trams worden officieel beschouwd als "inactieve reserve". In de praktijk staat het echter vrijwel vast dat geen van deze rijtuigen nog ooit zal rijden (in de veronderstelling dat ze daartoe nog in staat zouden zijn...).

De inzet van de 7000-en is inmiddels gewijzigd: zo zijn ze terug te zien op lijn 82 (Berchem - Zuid - Montgomery), terwijl op lijn 18 nu ook met vrijgekomen gelede trams wordt gereden. Hiervoor hebben geen noemenswaardige mutaties moeten plaatsvinden tussen de verschillende stelplaatsen: de stelplaats Koningslaan behoudt zijn vloot 7000-en, maar baat er nu lijn 82 mee uit in plaats van lijn 18. De stelplaats van Molenbeek daarentegen verzorgt nu de dienst op lijn 18.

Daarnaast zijn deze oudjes ook nog steeds te zien op de lijnen van de Tervurenlaan (39 en 44) en op spitslijn 56 doorstreept.

Zoals de traditie reeds enkele jaren wil, rijden er tijdens de zomervakantie geen 7000-en. Bij het begin van het nieuwe schooljaar zal de situatie er opnieuw anders uitzien. Alleen op de lijnen 39/44 en 82 zullen ze dan nog voorkomen. In de mate van het mogelijke zullen de lijnen 56 doorstreept en 18 dan volledig met 7700-en worden uitgebaat.

Situatie op 10/5/95 :

Museum: 7000 (nog te Elsene)

Museum Woluwe: 7047, 7093

Scholing: 7060, 7070

Buiten dienst Vandermeeren: 7056, 7088, 7131

Buiten dienst Schaarbeek: 7013, 7081, 7118, 7124, 7126

Buiten dienst Elsene: 7004, 7005, 7014, 7015, 7018, 7030, 7031, 7034, 7044, 7080, 7090, 7109, 7119

Buiten dienst Molenbeek: 7048, 7134

Buiten dienst Woluwe: 7010, 7017, 7026, 7032, 7041, 7052, 7076

In dienst: 7003, 7006-7009, 7011, 7012, 7016, 7019-7022, 7027-7029, 7033, 7035-7039, 7042, 7043, 7045, 7053-7055, 7057-7059, 7061, 7062, 7064, 7065, 7067, 7069, 7071, 7072, 7074, 7077-7079, 7129, 7156-7171

• Autobussen (situatie juli)

Sinds Rail-Revue nr. 40 zijn reeds tientallen nieuwe autobussen van het type A 300 in dienst gekomen. De afbouw van de oudste reeksen gaat hierdoor onvertraagd verder. De reeks Van Hool-Leyland (8501-8515) is nu volledig uit het straatbeeld verdwenen. De 8509 is naar de collectie van het Trammuseum gegaan.

Ook prototypereeks Van Hool-Daf (8001-8015) hield het einde juni geheel voor bekeken. Van deze reeks wordt de 8014 voor het museum bewaard.

De reeks Van Hool-MAN (8191-8269) is ook vroegtijdig aan zijn zwanezang begonnen. Een vijftiental van deze bussen neemt trouwens de rol van de reeks 8001-8015 over en rijdt bijgevolg alleen nog speciale diensten. Ze zijn daartoe uitgerust met dub-

bele zitbanken over de volledige lengte van de bus en met een sticker over de filmkast (S speciale dienst - service spécial).

Door de - onverwachte - daling van het aantal MAN-bussen was het mogelijk om in juli nog steeds overlevenden van de alleroudste reeks Van Hool-Fiat (8500 en 8600) op lijndiensten tegen te komen. Deze bussen dateren uit 1972, maar zijn vaak nog in betere staat dan hun MAN-collega's. Tijdens de zomervakantie worden deze resterende exemplaren overbodig. Het is dan ook onwaarschijnlijk dat ze in september nog terug in dienst zullen komen.

• Spoorwerken

In mei werden de werken gestart voor de heraanleg van het Koninginneplein in Schaarbeek. Bij deze gelegenheid zal een keerlus worden aangelegd rond de Sint Mariakerk. Deze lus zal de mogelijkheid bieden om trams die tot nu toe hun eindpunt hadden aan Louiza te laten doorrijden. Zodoende komt er een oplossing aan het ontbreken van een volwaardige terminus aan Louiza en zouden de doorgaande lijnen op de eerder genoemde plaats minder worden verstoord.

S.J.

TEC

• TEC historisch materieel

Alle dagen puilen kranten en tijdschriften uit van advertenties met betrekking tot auto's. Minder alledaags zijn annonces waarin trams te koop worden aangeboden. Toch was onlangs volgend "koopje" te vinden in het tijdschrift "Light Rail and Modern Tramway":

"Te koop: Unieke kans: Buurtspoorweg-tram type N, nummer 10480, rijvaardig en in goede staat, altijd onder dak gestaan; gemotoriseerd chassis, metersporig, ACEC motoren, ex-Verviers nummer 85."

Het gaat hier over een van twee rijtuigen die zich momenteel in Thuillies bevinden en die niet onmiddellijk geschikt zijn voor de uitbating van een museumtramlijn. De vraag kan echter worden gesteld of het niet beter ware geweest een standaardmotorwagen uit dezelfde winkel te verkopen...

S.J.

Lezersforum

Het ombouwprogramma van PCC's 7061-7165 (RR 40, blz. 160)

In het nummer 40 van RR las ik het vrij volledige en overzichtelijke artikel aangaande de renovatiewerken van de Antwerpse PCC-rijtuigen.

Graag had ik, voor de goede orde, enkele technische verduidelijkingen willen toevoegen.

Recuperatierem

In het artikel werd beweerd dat, bij het remmen van de verbouwde PCC's, de geproduceerde stroom wordt gerecupereerd, die dan terugvloeit naar het net. Dit is theoretisch perfect mogelijk, maar wordt slechts ten dele toegepast op deze verbouwde PCC's. De voornaamste reden om van deze toch energiebesparende recuperatie af te zien, is het niet steeds belast zijn (stroom vragen door andere trams) van het bovenleidingnet, evenals de tamelijk aanzienlijke schommelingen der grootte van de normale 600 Volt gelijkspanning. De spanningsdalingen, die vooral aanwezig zijn ver van de onderstations, zouden bij recuperatie, zonder verdere voorzorgen bij het remmen (= terugvoeden), ook nog spannings-stijgingen kunnen veroorzaken. Men zou in dit geval kunnen spreken van een voeding met een verlengdraad van enkele kilometers tussen de remmende tramrijtuigen en één of meer rijtuigen die op dat ogenblik stroom vragen, waardoor uiteraard verliezen voorkomen die soms zeer belangrijk zijn. Spanningsdalingen tot 450 Volt komen geregeld voor bij het gelijktijdig aanzetten van verschillende tramrijtuigen. Men kan dit als reiziger horen aan het blijkbaar stilvallen van de roterende hulpgroep onder de wagenvloer en zien aan het klaarblijkelijk uitdoven van de verlichting. Nu speelt het omgekeerde effect bij recuperatie ook. Indien nu verschillende trams in zulke zone gelijktijdig zouden remmen (en dus ook hun stroom terug genereren naar het net), komen er gelijkaardige spannings-verschillen voor die deze maal wel de normale voedingsspanning overtreffen, zeg maar bijvoorbeeld 750 Volt. U begrijpt wel dat 25% overspanning niet onbestraft blijft: hierin vindt u de reden waarom vele tram- en spoorwegbedrijven van deze recuperatiemogelijkheid afzien. Bij onze verbouwde Antwerpse PCC's zijn er dus beveiligingen ingebouwd om bij recuperatieremming geen ontoelaatbare overspanningen op het net toe te laten. Indien er een spanning aan het rijtuig aanwezig is die aanmerkelijk lager is dan de normale 600 Volt, dan kan men voluit de gegenereerde stroom terug naar het net sturen. De grootte van de stroom wordt bepaald door de met het rempedaal gestuurde thyristoren. In andere gevallen zal men, door de aanwezige voltmetrische schakeling, een weerstand over de als dynamo dienstdoende motoren plaatsen, waar eveneens diezelfde thyristoren de stroom (en dus ook de remkracht) regelen. In dit laatste geval spreken we van weerstandsremming of reostaatremming. Vastgesteld werd echter dat de verbouwde

BVS-SHOP

Station Baasrode-Noord

Open op de eerste en de derde zaterdag van de maand van 14 tot 18 uur

Ruime keuze aan spoorwegliteratuur

BOEKEN, TIJDSCHRIFTEN,
PRENTKAARTEN

(recupererende) PCC's toch goed zijn voor een terugwinning van 30% van de benodigde energie.

Weerstandrem

Bij weerstandsremming wordt er geen nuttige energie teruggewonnen. Al deze verloren energie wordt omgezet in warmte. Bij de klassieke PCC-rijtuigen (Antwerpen, Brussel, Gent...) gebruikt men als normale dienstrem ook de weerstandsrem, waarvan de remkracht geregeld wordt door een met het rempedaal ingestelde accelerator. Des te meer de als dynamo dienstdoende motoren met weerstanden worden kortgesloten, des te groter de stroom in die gesloten kring en des te meer remkracht dit oplevert. Nu is de grootte van de opgewekte spanning ook evenredig aan het toerental van de als dynamo dienstdoende motoren. Wil men nu dezelfde remkracht hebben, zowel bij aanvang van de remming als bij het einde van de remming, dan moet men een zelfde elektrische stroom trachten te behouden. Dit kan alleen als men, naargelang de opgewekte spanning afneemt door het lager wordende toerental, ook tegelijk meer en meer de zaak kortsluit met steeds minder weerstand in deze gesloten elektrische kring. Vandaar dat men bij de remming van een PCC-rijtuig, het rempedaal tijdens de remming ook steeds dieper moet indrukken naargelang de snelheid afneemt. Zowel bij de klassieke weerstandsremming als bij de hoger vermelde recuperatieremming, gebeurt het laatste deel van de remming op een mechanische manier (trommelremmen). De reden hiervoor is te zoeken in de te laag wordende tegenereerde spanning bij een te laag toerental van de als dynamo dienstdoende motoren, waarbij het remeffect op de duur onvoldoende is. Vooral in de premetro-stations kan men op het einde van de remming deze trommelremmen goed horen 'piepen'. De trommelremmen worden geactiveerd indien het rempedaal in de diepste stand is ingedrukt.

Verwarming

Zoals reeds hoger vermeld worden de vrij soliede aanzet- en remweerstand opgewarmd door de doorlopen stroom. In de winter wordt deze warmte echter nuttig gebruikt om het rijtuig te verwarmen, indien

ten minste dat rijtuig al enige tijd aan het rijden is. Vandaar dat PCC-wagens nog een tijdje koud aanvoelen na het buitenrijden uit de loods. Nu zijn er voor de verbouwde Antwerpse rijtuigen geen aanzetweerstand meer (die mee warmte produceren om het rijtuig te verwarmen) en ontbreekt ook het warm worden van de remweerstand bij recuperatie, die in dat geval niet gebruikt worden. De gevolgen hiervan zijn in een koude winter dan ook nadrukkelijk voelbaar. In RR 40 spreekt men nog van de helft van de warmte, 25% is dichterbij de waarheid.

Erik Heylen, april '95

Nog meer vroegere NMVB-stelplaatsen (RR 40, blz. 162)

Als kleine bijdrage aan dit artikel kan ik de lijst van nog bestaande NMVB-stelplaatsen enigszins uitbreiden met wat in (breed genomen) het Gentse is overgebleven:

- Kalken, vanzelfsprekend, nog steeds door De Lijn gebruikt;

- Merelbeke, vermoedelijk ook voldoende bekend, eveneens nog in gebruik als busstelplaats van De Lijn, maar niet meer voor lang;

- Mariakerke (wellicht minder gekend), stelplaats die reeds op 19 november 1954 werd verkocht aan de firma Gerard Mol in Hooglede, die er een garage van maakte en het gebouw in 1991/92 doorverkocht aan de vervoerfirma Van Kerkhove.

Deze stelplaats met werkplaats en het onderstation (verbouwd tot woning) bestaan nog; de overige gebouwen (magazijn, burelen en watertoren?) werden afgebroken.

Hierbij enkele foto's van de overblijvende gebouwen.

Etienne Van Daele, Evergem P.S. Ik verzamel gegevens over de lijn Gent - Zomergem om hierover een kort artikel te kunnen aanbieden.

Wij publiceren hierbij uw fraaie foto van 29 maart 1993 die de voormalige NMVB-remise voorstelt. Opvallend is het mooie houten dakgebinte, dat nog in goede staat blijkt te verkeren. Even merkwaardig: de nog aanwezige toezichtspuiten en de erop aansluitende rails, die na al die jaren nog niet

verdwenen zijn! Onze dank bij voorbaat geldt uw voorgenomen artikel omtrent Gent - Zomergem. Opdat anderen u wellicht aan ontbrekende gegevens kunnen helpen, laten wij uw volledig adres volgen: E. Van Daele, Molenhoek 51, 9940 Evergem.

Een Oostends verkeersmuseum?

Door het nieuwe stadsbestuur van Oostende werd de wil geuit, na te gaan of de realisatie van een verkeersmuseum op Oostends grondgebied mogelijk zou zijn. Er werd daarbij in de allereerste plaats gedacht aan een trammuseum, waarin het overige verkeer verder zou worden geïntegreerd. Van bij het begin heeft de provincie West-Vlaanderen dit initiatief gesteund. Het feit dat de tot een uitvoeringsstadium gevorderde plannen van de gemeente De Haan (voor het tot stand brengen van een trammuseum langs de Kennedylaan, gelegen op het tracé van de eerste tramlijn van Oostende naar Blankenberge) door het Duinendecreet werden verhinderd heeft daarbij ongetwijfeld invloed gehad.

Bij dat initiatief werd het Vlaams Commissariaat-Generaal voor Toerisme eveneens betrokken: bij het VCGT bestond overigens reeds eerder het verlangen een museum omtrent het toerisme op te richten. En omdat dit toerisme in Vlaanderen aan de kust ontstond, opteerde men logischerwijze voor een vestiging langs de kust. Het samenbrengen van beide initiatieven kan de armslag van het project vergroten. Het leidde alvast tot een uitgesproken wil om samen te werken bij de realisatie.

Na een zitting van de gemeenteraad, einde van de maand april 1995, werd besloten aan het West-Vlaams Economisch Studiebureau de opdracht te geven een onderzoek te starten naar de rendabiliteit van het project en de mogelijkheden welke het zou kunnen en moeten bieden. Die studie zou ten vroegste in de loop van het najaar gereed komen. Er zal o.m. worden onderzocht in hoeverre ook de private sector bij het geheel kan worden betrokken, want men wil iets realiseren dat de bezoekers méér dan éénmaal kan interesseren. Dat is alleen mogelijk wanneer het een echt aantrekkelijk centrum wordt, waarvan de inkomsten de noodzakelijke garantie bieden voor het overleven naar de toekomst toe.

Door de initiatiefnemers werden uiteindelijk de terreinen van en rond het vroegere militaire hospitaal, gelegen op de grens met Bredene, als vestigingsplaats weerhouden. Er wordt nagegaan hoe de kuststrook vanaf de havengeul - met het geklasseerde Fort Napoleon, dat thans wordt gerestaureerd - tot aan het militaire hospitaal zou kunnen worden ingericht als recreatieve zone. Binnen de voorziene havenwerken zou ook de jachthaven naar die zone verplaatst kunnen worden. Een bijkomende derde rail bij een tramspoor zou in de toekomst kunnen toelaten, dat ook spoorwagematerieel op een normale manier het museum kan bereiken.

De studie moet veel duidelijk maken vooraleer er verder ten gronde kan worden gehandeld. Zo moet bv. de verwerving van de terreinen betaalbaar blijven. Door het Ministerie van Landsverdediging wordt heden



een maximumprijs gevraagd, met de bedoeling de site te verkopen als een te commercialiseren domein, lees: de oprichting van appartementen door bouw-promotoren. In het raam van de herstructurering van de krijgsmacht kan het MVL immers de opbrengsten van zijn goederen zelf besteden, waar die opbrengsten in normale omstandigheden naar "Domeinen" gaan. Het MVL heeft er dus belang bij om zo snel mogelijk tot een zo hoog mogelijke verkoopprijs te komen.

In het recentste nummer van het Tijdschrift van het hieromtrent bevoegde Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap stond te lezen, dat de Vlaamse Gemeenschap, voor dit verlaten militaire hospitaal, opteerde voor een bestemming als groenzone of als zone van openbaar nut. Deze laatste opvatting zou in overeenstemming te brengen zijn met de plannen van de stad Oostende en ze zelfs tegemoet komen. Gezien de ontgocchelende ervaring die de gemeente De Haan had met "Ruimtelijke Ordening" blijft dit een heel belangrijk aspekt. Door de provincie West-Vlaanderen werden reeds stappen ondernomen om door de Vlaamse overheid de voor die terreinen passende bestemming te zien geven. Als gevolg van de vervroegde verkiezingen werd de afhandeling van dit dossier echter ernstig vertraagd.

Bij de initiatiefnemers staat het tot nu toe vast dat het publiek het best wordt aangesproken door een levend trammuseum. Dat zou betekenen dat er vanuit dit museum zou kunnen worden gereden met historisch trammaterieel (het meest voor de hand liggend is natuurlijk de richting De Haan). Dit zou snel realiseerbaar zijn d.m.v. het rijvaardige oude materieel dat aan de kust is achtergebleven.

Het is daarom beslist te betreuren dat er in het recente verleden door de Vlaamse Vervoermaatschappij niet zo goed zorg voor dat materieel werd gedragen en dat men het - al dan niet gewild - heeft laten verkommen. Om de door de stad Oostende geplande afdeling trams in het voorziene museum te vullen is er in Vlaanderen nog voldoende oud materieel aanwezig. Dat zal dan wel in praktisch alle gevallen een ernstige opfrisbeurt nodig hebben. Het ware wenselijk te voorzien dat men daarmee zou kunnen beginnen zodra de stad Oostende in een nabije toekomst zekerheid verkrijgt omtrent de haalbaarheid van haar plannen. Ongetwijfeld zal in dat stadium ook de Vlaamse Vervoermaatschappij (De Lijn) bij de realisatie van het geheel worden betrokken.

Het staat buiten kijf dat een dergelijke realisatie niet alleen heel wat binnenlandse maar ook veel buitenlandse bezoekers zou kunnen aantrekken. Voor de kust zou zij een belangrijke toeristische aanwinst betekenen. En de tram zou, als een uitstekend vervoermiddel met een groots verleden en een grote toekomst, op aangename wijze onder de aandacht van het grote publiek worden gebracht, wat hem wellicht opnieuw populairder zou kunnen maken.

Identiteit van de auteur bij de redactie bekend.

NMVB-enkelspoorbeveiliging en "pantograaf-autorails" (RR 40, blz. 126 e.v.)

Aan het boeiend artikel over de enkelspoorbeveiliging bij de NMVB zou ik het volgende willen toevoegen:

Op een oude prentkaart van de overweg van Zele (Oost-Vlaanderen) zie ik dat de rolbarel van de NMBS beveiligd zijn voor wat betreft de tramlijn d.m.v. een ontsporingswissel, gecombineerd met een afstandssein type NMBS met vierhoekig rood palet met witte rand. Het geheel schijnt vanop afstand bediend te zijn via ondergrondse kabels. Voor zover mij bekend was dit de enige plaats in België waar een stopsignaal van de "grote" spoorweg op een NMVB-spoor werd gebruikt. Graag uw mening hierover.

Voor wat betreft de AR's met pantograaf las ik dat AR 246 ook in deze gedaante heeft gereden. Kan iemand mij zeggen wanneer dit zou geweest zijn? Volgens mijn dokumentatie heeft AR 246 slechts op Brugge - Leke en Brugge - Zwevezele en vervolgens op Aalst - St.-Lievens Houtem gereden.

P. Roovers, Tongeren

Uw opmerking i.v.m. het NMBS-sein en uw vraag m.b.t. AR 246 worden nader onderzocht. Van zodra ons meer bekend is, brengen wij u en onze overige lezers op de hoogte van onze bevindingen. Met dank voor uw interesse! S.C.

Publikaties

T^o: toekomst Gentse openbaar vervoer ligt in uitbouw trein, tram en trolleybus

Een vijftiental onafhankelijke planologen, stedenbouwkundigen, ingenieurs en marketeers richtten onlangs in eigen naam de nieuwe denkclub T^o op. T^o noemt zich een multi-disciplinaire denkclub die de toekomstige leef- en bereikbaarheid van het Gentse wil vrijwaren door de verdere uitbouw van het bestaande trein-, tram- en trolleybusnet. Vandaar de naam T^o.

T^o publiceerde onlangs een kleurenbrochure waarin zij haar ideeën uiteenzet: een vurig pleidooi voor de uitbreiding van het Gentse tram- en trolleybusnet. De **verlenging van tramlijn 1** naar Zwijnaarde (ringvaart) is uiteraard een onmisbaar ingrediënt.

Ingrijpend zijn de **herinvoering van tramlijn 9** (Sint-Pieters - Ledeberg - Gentbrugge) en **7** (Sint-Pieters - Dampoort) en de **verlenging van de trolleybuslijn Mariakerke - Gentbrugge**. T^o pleit voor twee vertakkingen op de trolleybuslijn, zowel voorbij Meersemdries als voorbij het huidige eindpunt te Mariakerke. Hierdoor worden heel wat meer wijken, rechtstreeks en dus comfortabeler, met de Korenmarkt en andere Gentse knooppunten (Dampoort, Sint-Jacobs, Brugsepoort) verbonden. Ten zuiden van het Sint-Pietersstation moet de tram naar Flanders Expo, en voorbij het Zuid kan de tram best worden uitgebreid naar de Dampoort en op termijn ook naar Sint-Amandsberg en Lochristi. Basisvoorwaarden voor T^o zijn uiteraard

ook het tijdig aankopen van nieuwe en dubbelgelede trams met lage vloer, het werk maken van efficiënte doorstromingsmaatregelen, het invoeren van een vlot betaalsysteem (betaalautomaten) en aangepaste perrons voor een veilige op- en afstap.

De lancering van deze ideeën gaat gepaard met het verschijnen van het eerste nummer van een driemaandelijks **nieuwsbrief** die politici, vervoerbedrijven, verenigingen en geïnteresseerden wil informeren over de reacties en de ideeën meer in detail zal toelichten of bijsturen.

Wie de brochure en een jaar lang ook de driemaandelijks nieuwsbrief wil ontvangen, stort **200 frank** op rekening nummer 979-3938214-19 van T^o. De brochure alleen krijgt u toegestuurd tegen **50 frank**. Info bij de heer E. Van Daele, tel. 09/253.06.62.

Trans-fer spécial n°5

Op 12 mei 1995 werd de elektrische traktie op de spoorverbinding Saint Ghislain - Quiévrain officieel ingehuldigd. Vanaf zondag 28 mei werd met de elektrische exploitatie van deze lijn begonnen. Bij deze gelegenheid publiceerde de Luikse vereniging GTF haar "Trans-fer spécial n°5", een mooi verzorgde Franstalige A5-brochure van 84 bladzijden op glanzend papier, die in woord en beeld de geschiedenis en het leven van dit deel van lijn 97 verhaalt.

Uit de inhoud:

- *De lijn Saint Ghislain - Quiévrain - Valenciennes, een prestigieus verleden, een verzekerde toekomst?* Historicus Roland Marganne schetst de geschiedenis van deze internationale lijn, in feite de eerste spoorverbinding tussen Brussel en Paris, in 1842 aangelegd door de jonge Belgische Staat. Weldra werd ze zwaar beconcurrereerd door de lijn Mons - Quévy - Aulnoye, uitgebaat door de private Compagnie du Nord. Verval bleef niet uit, maar de wedergeboorte kwam dankzij modernisering en elektrificatie.

- *Met de spoorauto van Saint Ghislain naar Quiévrain.* Henri Scaillet, voormalig treinbestuurder bij de stelplaats Haine-St.-Pierre laat, vanuit de stuurpost, de veertig jaar geleden pittoreske reizen tussen Saint Ghislain en Quiévrain en tussen Warquignies en Dour herleven.

- *De "Cru 1995" van de NMBS-reizigersrijtuigen:* een beschrijving van de K4-rijtuigen, van de SNCF gekocht en vanaf 29 mei 1995 bij de piekuurtreinen ingezet; de I11-rijtuigen, groot-comfort binnenlands materieel dat het tussen Oostende, Brussel en Eupen enerzijds en tussen Antwerpen en Charleroi anderzijds tegen de TGV moet kunnen opnemen.

De brochure kan worden besteld door overschrijving van 350F (+25F portkosten) = 375F op rekening 240-0380489-59 van GTF vzw, postbus 191, 4000 Liège 1. (Voor verzending naar het buitenland bedragen de portkosten 40F; gebruik in dat geval de postrekening Brussel 000-0896641-70.) Het werk is eveneens verkrijgbaar in het Spoorwegmuseum Brussel Noord en in het "Musée des Transports en Commun de Liège", rue Richard Heintz, 4020 Luik.



Voor de eerste maal liet een privé-firma op haar kosten een NMBS-lokomotief schilderen: machine 1602 in "Memling"-livrei, resultaat van een door Märklin gefinancierd schilderproject. Foto NMBS.



De Schijnpoort in Antwerpen met haar karakteristieke watertorens: De Lijn PCC 7078 zorgt bij de afscheidsrit op 6 mei 1995 voor enige verkeersperikelen. Foto Staf Cuyt.