

RAIL-REVUE

Kwartaalblad voor spoor-, tram- en bushobby

MET RECENTE AKTUALITEITEN, GESCHIEDENIS, TECHNIEK EN VERENIGINGSNIEUWS

Twaalfde jaar - Nr. 4 (48)

Juli-augustus 1997

140 BEF / 9,5 NLG

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor:

Antwerpen X



BERICHT AAN ALLE RAIL-REVUE LEZERS

Geachte lezer,

U leest thans het nummer 48 van Rail-Revue, laatste nummer van de 12^e jaargang, maar meteen ook het laatste nummer dat wordt uitgegeven door de v.z.w. Rail-Revue. Om redactionele redenen wordt het blad overgenomen door de v.z.w. Vebov, die de uitgave onder dezelfde vorm verderzet, maar alleen als ledenblad kan verspreiden, en niet via alle kanalen die de v.z.w. Rail-Revue gebruikte.

Afhankelijk van de manier waarop u zich het blad aanschafte kan er dus een en ander wijzigen. Gelieve daarom op te letten!

-Voor de huidige leden van Vebov verandert er niets: zij zullen in nummer 49 een oproep vinden voor het betalen van het lidgeld 1998, maar aan de toezending van het blad verandert niets.

-De rechtstreekse abonnees van Rail-Revue hoeven thans niets te doen, hoe-

wel (normaal) hun abonnement beëindigd is met het huidige nummer. Zij ontvangen toch het nummer 49, toegestuurd door Vebov. Daarin zal een uitnodiging zitten om lid te worden vanaf 1998, en een overschrijvingsformulier voor het lidgeld '98 en de kosten voor de nummers 49 en 50, die nog in 1997 verschijnen.

Wie aan Rail-Revue al een betaling had gedaan voor nummers verder dan nr 48 hoeft zich geen zorgen te maken: uw betaling wordt gebruikt voor de overeenkomstige nummers en op het overschrijvingsformulier zal een lager bedrag staan.

Alle Rail-Revue abonnees worden overigens gelijkgesteld met de Vebov-leden wat betreft deelname aan uitstapen en de maandelijkse vergaderingen.

-De abonnees via BVS hebben een abonnement per kalenderjaar. Zij ontvangen nog de nummers 49 en 50 via een bijzondere regeling tussen Vebov en Rail-Revue. Daarna kunnen zij ui-

teraard lid worden van Vebov, waartoe ze een uitnodiging zullen vinden in het nummer 50.

-De abonnees of losse nummerkopers via andere verenigingen of via de handel kunnen het blad voortaan niet meer op die manier bekomen; we nodigen ze hierbij uit lid te worden van Vebov, ingaande vanaf juli '97 en lopend tot december '98; zij kunnen hiertoe het bedrag van 975 BEF storten op rekening 001-13385500-28 van Vebov, Duffelshoek 52, 2550 Kontich, met duidelijke vermelding van naam, adres en "lidgeld 7.97-12.98"; voor adressen in Nederland: 61 NLG op de Rail-Revue rekening Rabobank 130608491, 't Loo-Luyksgestel, (giro 1092736 ten gunste van vermelde bankrekening) en tegelijkertijd een briefje met de adresinformatie naar het verder vermelde secretariaat.

-De musea (v.z.w.'s) die dit wensen, kunnen nog wel losse nummers van het verenigingsblad verkopen aan hun bezoekers.

Wie nog vragen heeft kan zich wenden tot het Vebov-secretariaat, t.a.v. Hubert Van den Bergh, Kroonstraat 8, 3920 Lommel. Wij hopen hiermee alle praktische moeilijkheden voorkomen te hebben en hopen u verder tot onze lezers te kunnen rekenen.

De besturen van
Rail-Revue en Vebov

INHOUD VAN DIT NUMMER

Bericht aan alle Rail-Revue lezers	2
De herstructurering van het Mechelse autobusnet	3
Verenigingsnieuws	4
De nummering van het NMVB-materieel	5
Een biografie van drie "Leopolds"	7
Werkwagens van toen (XXVII)	10
Rail-aktueel	12

Aan dit nummer van Rail-Revue werkten mede: Jacques Cohn, Luc Couscheir, Staf Cuyt, Mark De Schutter, Dirk Eveleens Maarse, Alain Janmart, Stefan Justens, Rune Kjenstad, Eric Morbé, Pierre Roovers, Hubert Van den Bergh, Jo en Rudy Van Iseghem

Foto titelpagina: PCC 7093 reed op zaterdag 31 mei 1997 een aantal bovenleidingsterritten in de gebouwen en op het terrein van de Punt aan De Lijn-stelplaats aan de Noorderlaan in Antwerpen. Daar dit complex heden nog niet op het tramnet is aangesloten, moest de 7093 op 30 mei langs de weg worden aangevoerd. De allereerste tram in punt aan De Lijn keerde 's maandags op dezelfde wijze terug naar Hoboken. Foto Alain Janmart.

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:** Rudy Van Iseghem, Duffelshoek 52, 2550 Kontich. **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 hogervermelde abonnementendienst. **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.

De herstructurering van het Mechelse autobusnet

In de vorige Rail Revue maakten we melding van de herstructurering op 1 april 1997 van het Mechelse autobusnet. Een korte historische lijst ons hier wel op zijn plaats. In de vroege vijftiger jaren werd, zoals in meerdere steden in ons land, ook de Mechelse stadstram door autobussen vervangen. Op 22 december 1952 was dit het geval voor de lijnen 1 en 3, terwijl lijn 2 nog even respijt kreeg tot 1 maart 1953. Vanaf die dag namen de Chevroletbusjes definitief de taak van de stadstramrijtuigen over. Zoals dit meestal het geval is komen er in de loop der jaren diverse lijnverlengingen en -wijzigingen tot stand. Het voorheen slechts drie tramlijnen tellende stadsnet groeide de daarop volgende jaren zowaar uit tot een net bestaande uit negen autobuslijnen. Tensamen met de verbussing van de lijnen 1 en 3 kwam er een lijn 4 in dienst, gevolgd op 17 mei 1953 door lijn 5 en op 23 mei 1954 door de lijnen 6, 7 en 8. Tenslotte kwam in 1958 lijn 10 het net vervolledigen. Een lijn met het nummer negen bestond niet.

Het autobusmaterieel

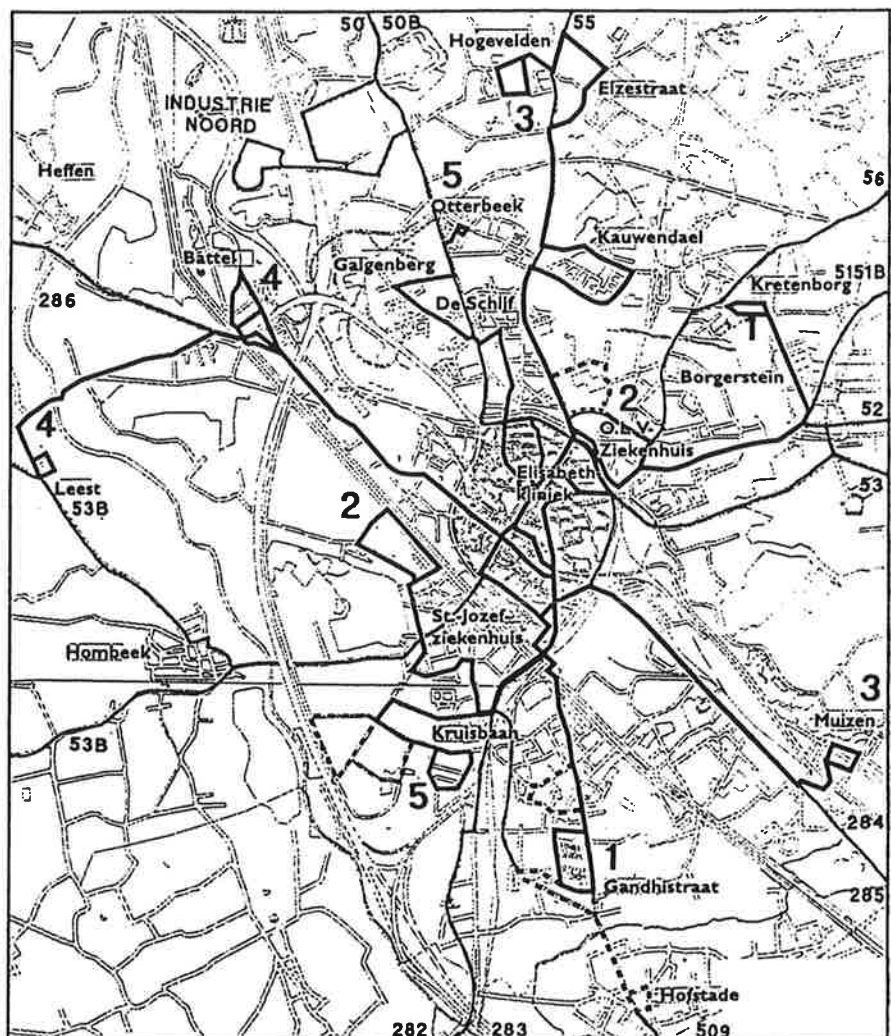
Aanvankelijk werd er gereden met autobussen reeks 880 - 889 Jonckheere, voorzien van een Chevrolet benzinemotor, waarin reeds in 1955 dieselmotoren ingebouwd werden. Met de verdere uitbreiding van het stadsnet kwam er versterking van acht autobussen Brossel A75 DAR uit de reeks 1027 - 1053. In 1961 vervingen de Büssings van de reeks 2080 - 2093 de autobussen van de eerste generatie. In 1963 waren het 15 Mercedesen met Van Hool-carrosserie uit de reeks 2497 - 2511 die voor de opvolging instonden. Later kwamen daar nog de 2905 - 2910 van hetzelfde type bij. Deze laatste twee reeksen hadden een propaan-gasmotor. Diverse omstandigheden, waarvan "de angst voor mogelijke ongevallen" de voornaamste was bezorgden hen een kort leven. Van zorg voor het milieu of olieschaarste had men toen nog niet gehoord! Deze autobussen kregen in de jaren 1970 - '71 een klassieke dieselmotor. Een voorlopig laatste type kleine stadsbus waren de autobussen Van Hool AU 124 met Cummins-motor uit 1976 van de reeks 4477 - 4499, later nog aangevuld met de 5082 - 5084. Dit waren tevens de laatste autobussen geleverd in de rode kleur, want vanaf 1980 werd het oranje de nieuwe NMVB huisstijl. In 1988 kregen 12 autobussen een grondige opknapbeurt met onder andere een nieuwe binneninrichting en een speciale beschildering als Mechelbus. Dit moest de reizigers doen geloven dat, ondanks negatieve maatregelen in verband met de dienstregeling, er toch verbetering kwam. De meeste van deze autobussen werden in de jaren 1994 - '95 definitief uitgerangereerd voor reizigersdienst; sommigen doen nu nog dienst als depannagebus. Ter vervanging kwamen er 14 Van Hool A 300 3-deursbussen met lage vloer, reeks 3187 - 3200.

1 april 1997: een nieuwe start

De stadsdienst was inmiddels grondig overhoop gehaald ten gevolge van een dubieuze beslissing van het stadsbestuur, waardoor



Büssing TS5H met Van Hool koetswerk (goedkeuringsnummer 10/2116) als NMVB 2086 op het Brusselse Autosalon 1960. Foto "De Autotoerist", verzameling Luc Couscheir.



Het Mechelse stadsautobusnet en de in Mechelen penetrerende buitenstadslijnen (tekening naar documenten De Lijn).



"Mechelbus" 4492 in het Merksemse NMVB-werkhuis Oude Bareel op 18 juni 1988. Foto Luc Couscheir.

autobusverkeer door het winkelcentrum in het hart van de stad quasi onmogelijk werd. Wat dus een (misplaatste) grap had kunnen zijn is in werkelijkheid het terugdraaien van de enkele jaren voorheen getroffen beslissing. De stadsautobusdiensten bedienen opnieuw op een vlotte manier het stadscentrum, inclusief het traject door de winkelstraat. De toegang tot de Bruul wordt opengemaakt door een "verdwijnpaal" die door de autobussen gestuurd wordt. Ook de frequentie is op de vier aldaar passerende lijnen opnieuw op 20' gebracht. Voor de vijfde stadslijn en deze naar de nabuurgemeenten is dit 30' geworden. Voor dit alles zijn er nog eens 20 kleine stadsbusjes met lage vloer bijgekomen, te weten de reeks 3450 - 3469 Van Hool A 308. De 10 overgebleven A 300 (3191 - 3200) rijden nu meestal op de penetrerende streeklijnen. De 3187 - 3190 verhuisden naar Antwerpen stad. Bijkomend

zijn er ook nog de speciale bedieningen van de industriezones Noord en Zuid ten behoeve van de aldaar gevestigde bedrijven.

De stadslijnen :

- 1 Hofstade (Gandistraat) - Station - Markt - Pasbrug (Kretenborg)
- 2 Vrijgeweidestraat - Station - Markt - O.L.V.-ziekenhuis
- 3 Muizen - Station - Markt - Elzestraat
- 4 Leest / Battel - Station
- 5 Kruisbaan - Station - Markt - Otterbeek

Frequentie:

	weekdienst	zaterdag	zondag
1	20'	20'	30'
2	20'	20'	60'
3	20'	20'	60'
4	30'	30'	60'
5	20'	20'	60'

Luc Couscheir



De nieuwe voor de Mechelse stadsdiensten bestemde Van Hool A308-autobussen met, van links naar rechts, 3457, 3453, 3451, 3456 en 3454 tijdens de officiële voorstelling op de Mechelse Grote Markt. 13 maart 1997, foto Luc Couscheir.

Verenigingsnieuws

VeBOV

1. MAANDELIJKSE PROJECTIEAVONDEN

Antwerpen (20.00 uur in "de nieuwe Zurenborger", Dageraadplaats 4)

25 juli 1997 : Praatavond

22 augustus 1997 : **Trolleys in het land van Uncle Sam** (G. CUYT). Beelden van trams in diverse Amerikaanse steden, oud en nieuw.

26 september 1997: **Trams in België in de jaren '40 en later** (M. VAN WITSEN). Een voorstelling door de bekende Nederlandse verkeersdeskundige en tramfotograaf, die door oorlogsomstandigheden van 1943 tot 1945 in Antwerpen woonde en van daar uit het Belgische tramlandschap ontdekte en fotografeerde. Hoe dat gebeurde wordt uitgelegd aan de hand van foto's, netkaarten en dienstregelingen uit heel België, met de nadruk op het centrum en het Noorden. Wie hier afwezig is mag zich nooit meer tramliefhebber noemen !

24 oktober 1997 :(S. JUSTENS).

Brussel (20.00 uur, vergaderzaal Anncesens, ingang Fontainasplein)

Juli en augustus: geen vergaderingen

12 september 1997 : **Brussel-Amsterdam** (L. DE COSTER). De internationale treinen tussen Brusselen Amsterdam (periode 1980-1996), die allemaal verdwenen zijn, op de nachttrein Paris-Amsterdam na.

10 oktober 1997 : **Henegouwen** (A. DE PRINS). Overzicht van de NMVB-trams in Henegouwen in de periode 1986-1996.

2. UITSTAP: Amsterdam, 11 november 1997

Stelplaatsbezoek en rondrit in Amsterdam met Haagse PCC's en een Antwerps trambestuurder van de Rheinbahn. Vertrek om 7.50 uur vanuit Antwerpen met de bus.

De totale prijs bedraagt 1.100 F. Aanmelding tot 30 september a.s. is verplicht. De uitstap gaat slechts door indien er voldoende deelnemers-busreizigers (minimum 20) zijn.

De deelnemers die de rit Antwerpen - Amsterdam v.v. met de trein wensen te ondernemen moeten rekening houden met een prijsverhoging van 500 à 600 F; zij dienen de afstand Amsterdam Centraal Station - tramstelplaats v.v. te overbruggen met het Amsterdams openbaar vervoer en ten laatste om 10.30 uur aanwezig te zijn. **Alle** deelnemers aan deze uitstap worden tijdig en duidelijk op de hoogte gebracht.

Informatie en inschrijvingen: Eric Morbé, 03.271 07 27

De nummering van het NMVB-materieel

Inleiding

Verplaatsbaar onderstation A 89704? Platte wagen 59757? Of aanhangrijtuig 685?

Is het u ook al overkomen dat u op oude foto's de gekste nummers tegenkwam op Buurtspoorwegmaterieel? Ook de artikelreeks van Jacques Cohn over de werkwagens illustreert dat men bij de NMVB niet vies was van hoge nummers en nummerschema's die op het eerste gezicht vergezocht waren. In dit nummer bieden wij u een overzicht van de nummering van het rollend materieel van de NMVB, zowel op de weg als op de rails. En hieruit zal blijken dat we te doen hebben met een ingenieus en weldoordacht nummerstelsel, waarin zowel het type, de spoorwijdte, de breedte van de rijtuigkast, het laadvermogen als het aantal assen een rol speelden.

Het eerste schema geeft de nummering weer van alle trammaterieel vanaf 1885. Bij het getrokken materieel valt onmiddellijk op dat men voor het nummer de letter A, B, C of zelfs D plaatste naargelang de spoorwijdte 1000mm, 1067mm (in het noorden van de provincie Antwerpen), 1435mm of 1500mm (voor de paardetrans naar Merksem) was. Dezelfde nummers kwamen bijgevolg meerdere keren voor, bijvoorbeeld A 500, B 500 en C 500. Wanneer na de eerste wereldoorlog de spoorwijdte van 1067mm geleidelijk aan verdween, werden deze letters toch behouden. De nummering werd bovendien zodanig gekozen dat, wanneer men aan het einde van een reeks kwam, men toch verder kon nummeren door de nummers met tienduizend te verhogen! Voor gesloten goederenwagens werd bijvoorbeeld de reeks A 7500 - A 7999 voorzien. Toen deze reeks volgelopen was, werd er verder genummerd vanaf A 17500. Als enige opmerking dient nog vermeld dat de eerste motorwagens in de reeks M 1 - M 999 werden genummerd. Vanaf 1898 verving men deze letter M (van 'mot-



Een mooie opname die illustreert dat naast de bakwagens, platte wagens en gesloten goederenwagens ook specifieke goederenwagens bestonden: ART 121 als trekkracht voor een sleep kipbakwagens. Zowel plaats, datum als fotograaf zijn onbekend; inlichtingen zijn welkom! Verzameling Stefan Justens.

rice') door de letter A en werd het cijfer met 9000 verhoogd. Vanaf 1926 werd ook de letter A achterwege gelaten omdat alle motorwagens de facto op metersporige lijnen reden.

Het tweede nummerschema werd uitgedokterd in het begin van de jaren vijftig. Vele reeksen, zoals de motorwagens 9000-10499 waren toen volgelopen, andere reeksen zaten vol 'gaten', en ook de overblijvende stoomtrams en stoomtramrijtuigen dienden eenvoudiger genummerd te worden. Zelfs voor toekomstige gelede trams werden nummers voorzien en ook autobussen en andere wegvoertuigen pasten in dit schema!

Dit nummerschema is echter maar zeer gedeeltelijk toegepast wegens de grote afbouw van het tramnet in de jaren vijftig: in de praktijk maakte men hiervan enkel voor speciale voertuigen en werkwagens dankbaar gebruik. Bovendien hebben ook nummers bestaan die in geen enkel schema terug te vinden zijn. Zo bestaat er een foto van een tankwagen A 98032 in het station van Gent Rabot! Waarschijnlijk was dit het hoogste nummer dat ooit op een buurtspoorwegtram werd gebruikt.

Vervolgens bespreken we de vereenvoudigde nummering van 1976 en het rollend materieel op de weg.

NUMMERING VAN HET NMVB SPOORMATERIEEL (1885-1955)

TRACTIEMATERIEEL

Stoomlocomotieven	1 - 1105
Autorails/Dieseltractoren	AR(T) 1 - AR(T) 300 ART 500 ART 1201
Elektrische Tractoren	2912-2913
Sproeimotorwagens	8200-8201
Motorwagens	9000-10499 (tot 1904: M1-M122 en M200-M204)

GETROKKEN MATERIEEL REIZIGERS

	materieel A 1000mm	materieel B 1067mm	materieel C 1435mm
Celwagens		B 1-B 7	
Wagens	A 50-A 165	B 50-B 91	
1° klasse	A 400-A 405	B 450-B 451	
Wagens	A 500-A 1499	B 500-B 680	C 500-C 509
2° klasse		B 1200-B 1201 B 1350-B 1355 B 1400-B 1404	
Wagens	A 1500-A 1999	B 1500-B 1545	C 1500-C 1507
1° + 2° klasse		B 1750-B 1756	

Wagens	A 2000-A 2140	B 1800	
2° klasse + bagage		B 1850-B 1851	
Pakwagens	A 2200-A 2572	B 1900-B 1905	
	A 2800-A 2805	B 2000-B 2004	C 2000-C 2006
	A 2900-A 2903	B 2100-B 2101	
Open Wagens	A 8700-A 8963	B 2200-B 2258	
Wagens	A 10500-A 10808	B 2800-B 2804	
2° klasse		B 2900-B 2905	
Wagens	A 11500-A 11754	B 8700-B 8703	
1° + 2° klasse			
Wagens	19000-19730		
elektrische dienst			

GETROKKEN MATERIEEL GOEDEREN EN DIVERSEN

Bakwagens (5T)	A 3000-A 3070	B 3000-B 3056
Bakwagens (10T)	A 3071-A 3499	
Platte Wagens (5T)	A 3500-A 3740	B 3500-B 3514
Gesloten Wagens (5T)	A 4000-A 4052	B 4000-B 4024
Gesloten Wagens (10T)	A 4053-A 4099	C 4050-C 4062

RR 48/97 - 6

Bakwagens (10T)	A 4100-A 6999	B 4050-B 5196	C 5000-C 5008
		B 6500-B 6860	C 5101-C 5110
Platte Wagons (10T)	A 7000-A 7529	B 7000-B 7410	C 7000-C 7002
Gesloten Wagons (10T)	A 7500-A 7999	B 7500-B 7999	C 7500-C 7504
Trucks	A 8000-A 8016		
Tankwagens	A 8048-A 8087	B 8300-B 8321	
Platte Wagons (20T, bogies)	A 8100-A 8162	B 8100-B 8110	
Platte Wagons (15T, tribissel)	A 8163-A 8168		
Platte Wagons (24T, bogies)	A 8169-A 8176		
Transportwagens NMBS	A 8177+A 8185		
Sneeuwruimers	A 8178-A 8184		
Containerwagens	A 8250-A 8255		
Kipbakwagens	A 8300-A 8301		
Tussenlopers	A 8400-A 8422	B 8400-B 8402	C 8423-C 8424 C 8448-C 8449
Platte Wagons (30T, bogies)	A 8450		
Kraanwagens	A 8500-A 8509	B 8500	C 8500-C 8501
Platte Wagons (15T, tribissel)	A 8600-A 8603		C 8600
Bakwagens (10T)	A 14100-A 17499		
Gesloten Wagons (10T)	A 17500-A 18688		
Gesloten Wagons (10T, Beasain)	A 20001-A 20200		
Gesloten Wagons (10T, ex-WD)	A 20201-A 20250		
Bakwagens (10T, Beasain)	A 20301-A 20500		
Bakwagens (10T, ex-WD)	A 20501-A 20759		
Bakwagens (10T, verbouwingen)	A 20760-A 20819		
Kipbakwagens	A 20820		
Platte Wagons (10T, ex-WD)	A 20901-A 20939		
Verplaatsbare Onderstations	WS 1-WS 8		
Ladder(bij)wagens	LW 1-LW 3		
Gereedschapswagentjes	VT 1-VT ?		
Dienstrijtuigen Groep Namen-Lux.	NL 1-NL ?		
"Remorques Légères" autoraildienst	RL 1-RL ?		
Campingwagens	VC 1-VC ?		
Gesloten Paardetrans (1500mm)	D 1-D 12		
Open Paardetrans (1500mm)	D 101-D 110		

Gelede dubbelrichtingsmotorwagens	44100-44199	
Motorwagens 3x	44200-44299	
Goederenmotorwagens	44300-44399	44300-44307
Sproeimotorwagens	44400-44499	44400-44402
Elektrische Tractoren	44500-44599	
Laddermotorwagens	44600-44699	44600-44605
Autorails 4x	50000-50059	
Autorails met bagage 4x	50060-50079	
Autorail-Tractors 4x	50080-50099	
Autorails 2x	50100-50299	
Autorails met bagage 2x	50300-50399	
Autorail-Tractors 2x	50400-50599	
Stoomlokomotieven 18T en 19T	51000-51029	
Stoomlokomotieven > 23T	51030-51089	
Stoomlokomotieven < 18T	51090-51099	

GETROKKEN MATERIEEL REIZIGERS

Bijwagens Metaal 4x	46000-46999	
Bijwagens Hout 4x	47000-47999	
Bijwagens gesloten platforms 2x	48000-48599	48000-48003
Bijwagens open platforms 2x	48600-48899	
Open bijwagens ("baladeuses")	48900-48999	
Bijwagens autoraildienst 4x	50600-50699	
Bijwagens autoraildienst 2x	50700-50999	
Bijwagens stoomdienst 1 ^o klasse	51100-51109	
Bijwagens stoomdienst 2 ^o klasse	51110-51199	
Bijwagens stoomdienst gemengd	51200-51209	51200
Bijwagens reizigers + bagage	51230-51299	51230

GETROKKEN MATERIEEL GOEDEREN EN DIVERSEN

Inspectierijtuigen	51210-51229	51210-51213
Pakwagens	51300-51499	51300-51302
Kipbakwagens	51500-51509	
Containerwagens	51510-51519	51510
Wagens voor railtransport	51520-51529	51520-51528
Sneeuwruimers	51530-51549	51530-51533
Ladderwagens	51550-51579	51550-51567
Kraanwagens	51580-51599	51580
Verplaatsbare onderstations	51600-51629	
Slijpwagens	51630-51639	51630-51631
Compressoren	51640-51649	51640
Lasposten	51650-51659	
Remwagens	51660-51669	
Zandwagens	51670-51679	
Verplaatsbare railbuigtoestellen	51680-51689	51680
Sproeiwagens voor onkruid	51700-51719	51700-51713
Citernewagens voor water	51720-51739	51720-51721
Citernewagens voor brandstof	51740-51789	51740-51763
Citernewagens voor aal	51790-51799	
Rolwagens	51800-51809	51802-51804
Rolwagens normaalspoorwagens	51810-51879	51810-51857
Tussenlopers	51880-51919	51880-51881
Bakwagens	52000-56999	52000-52116
Gesloten wagens	57000-58999	57000-57014
Platte wagens	59000-59699	59000-59015
Wagens Weg & Werken	59700-59999	59700-59785
Verplaatsbare onderstations	89700-89799	89700-89708 (A+B)

NUMMERING VAN HET NMVB SPOORMATERIEEL (1955-1976)

TRACTIEMATERIEEL

	VOORZIEN	GEBRUIKT
Slijpmotorwagens	21001-21030	21001-21006
Motorwagens type PCC	40000-40999	
Motorwagens type N en S	41000-41999	41000-41011
Motorwagens 4x	42000-42999	
Motorwagens 2x	43000-43999	
Gelede éénrichtingsmotorwagens	44000-44099	

Hiervóór werd een overzicht gegeven van het uitgebreid nummerschema dat de NMVB hanteerde voor haar trammaterieel. Door de afbouw van het tramnet en het sterk uitdunnen van het rijtuigpark dat hiermee gepaard ging, werd een dergelijke nummering onzinnig. In 1976, op een moment dat vrijwel enkel nog type S en N wagens in Charleroi, Brussel en aan de kust reden, voerde men daarom een vereenvoudigd nummerschema in. Het trammaterieel van de Grotten van Han werd echter niet in dit schema opgenomen.

Voor de autobusliefhebbers volgt tenslotte nog een overzicht van het rollend materieel over de weg.

Ook dit nummeringsschema was zeer ruim opgevat, zodat er zich voor de dienstrijtuigen (depannagebussen, vrachtwagens en personenvoertuigen) ook een vereenvoudiging opdrong. Alle bestaande voertuigen in de reeksen 34000-38000 werden in 1976 vernummerd vanaf 7500; de nieuwe dienstvoertuigen vanaf 9600. In 1986, toen ook deze reeks volgelopen was, werd terug bij 7500 begonnen.

Bij de ontbinding van de NMVB vernummerde de TEC haar bussen en dienstvoertuigen volgens een eigen nummeringsschema, terwijl de autobussen van De Lijn



Op 14 april 1965 werd autobus 1678 door Pierre Roovers gefotografeerd te Vroenhoven aan café "Bushalt". Let op de typische Limburgse films waarop in de beginperiode enkel het lijnnummer werd weergegeven. Verzameling Stefan Justens.

hun NMVB-nummers behielden. Hierop wordt bij De Lijn trouwens nog voort-

genummerd voor haar nieuwe voertuigen.

Stefan Justens

NUMMERING VAN HET NMVB SPOORMATERIEEL (1976-1991)

6000-6049 Enkelgelede motorwagens type BN-Kust
6100-6154 Dubbelgelede motorwagens type BN-charleroi

9000-9028 Motorwagens Type SO
9030-9116 Motorwagens Type S
9120-9162 Motorwagens Type S semi-metro
9170-9188 Motorwagens Type SJ
9270-9287 Motorwagens Type N
9290-9294 Motorwagens Type Standaard
9295 Laddermotorwagen
9297-9299 Slijpmotorwagens

9300-9316 Bijwagens Type S
9440-9465 Bijwagens Type N
9484-9500 Bijwagens Type Kuregem
9501-9515 Bijwagens Type Standaard Metaal
9516-9519 Bijwagens Type Destelbergen
9520-9530 Bijwagens Type Standaard Hout Kust (2.40m)
9531-9534 Bijwagens Type Standaard Hout (2.20m)
9535-9541 Bijwagens Type Destelbergen
9550-9563 Bijwagens Type Braine-Le-Comte

9582-9599 Materieel Weg & Werken

NUMMERING VAN DE NMVB WEGVOERTUIGEN

Gyrobussen	G 1-G 3
Autobussen	101-5999
	2000-2734
Dienstvoertuigen	7500-7680
	9600-9899
Vrachtwagens	34100-34148
Depannagebussen	34200-34341
Depannagevrachtwagens	34400-34405
Automobiltractor	34500-34501
Tramtransporteur	34600
Compressorvrachtwagens	34800-34801
Vrachtwagens wisselreiniging	34900-34901
Vrachtwagens wisselonderhoud	35000-35007
Personenwagens	36200-36215
Ladderwagens	36300-36362
Kraanwagens	36400-36407
Mobiele lasposten	36500-36527
Bestelwagens	36600-36601
Aanhangwagens	38400-38412
Compressoren	38600-38619
Lasposten	38700-38723
Verplaatsbare onderstations	38800-38803

Een biografie van drie "Leopolds"

OF HET AVONTUURLIJKE LEVEN VAN DE NMVB 19500-19502

Sinds een jaar (RR 43 blz 19) wordt er in de rubriek "lezersforum" geschreven over de NMVB-aanhangrijtuigen 19500-19502. Vooral hun lotgevallen in Trondheim waren onderwerp van discussie. Uit de bijdragen bleek dat de kennis over de nummering en de inzet van deze rijtuigen na hun verkoop nogal beperkt was.

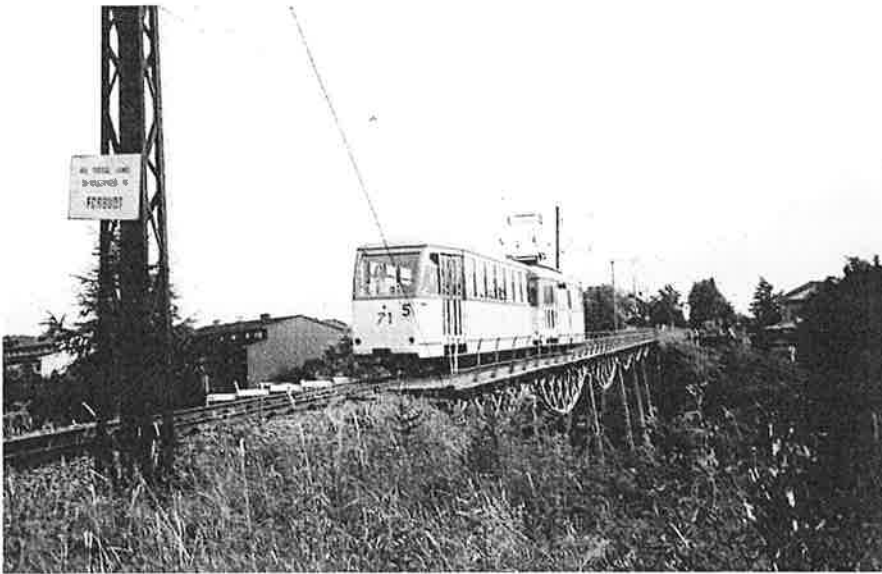
Vanuit Noorwegen kwamen deze winter vele nieuwe en fascinerende feiten aan het licht door een uitvoerige brief van de heer Rune Kjenstad van de Sporveihistorisk Forening, de vereniging van het trammuseum van

Trondheim. Het Noorse deel van dit artikel is dan ook een vrijwel letterlijke vertaling van zijn brief.

Ouverture : voorgeschiedenis

Reeds voor 1940 leefde bij de NMVB-Groep Luik/Limburg de wens om de verbinding Maaseik - Tongeren te verbeteren. De lengte van deze lijn door een dunbevolkte streek sloot elektrificatie uit. Het alternatief, de bekende tweeassige spoorauto, werd echter onvoldoende geacht. Het gevolg was de wens om te komen tot een moderne vierassige

spoorauto. Bovendien had het werkhuis te Hasselt zich in voorgaande jaren een reputatie verworven in het ontwerpen en bouwen van spoorauto's naar eigen inzicht en was klaar voor deze uitdaging. Bij de eerste poging, de uit het stoomtramrijtuig A.2046 ontstane AR.283, werd voortgeborduurd op de oude AR.13-35, wat tot een fiasco leidde. Toch bleek de AR.283 een goede leerschool: de staf van Hasselt zette zich opnieuw aan de tekentafel en ontwierp een moderne gestroomlijnde vierassige spoorauto van grote capaciteit. Door de inmiddels uitgebroken



Trondheim Hoem viaduct : museummotorwagen 22 sleept een voormalig NMVB-rijtuig van de reeks 19500-19502. Na de discussies hieromtrent in de rubriek "lezersforum" zal deze bijwagen uiteindelijk zijn ex-NMVB nummer toch niet prijsgeven! Datum onbekend, Foto Rune Kjenstad.

oorlog was de bouw van dit rijtuig onmogelijk, maar er ontstond wel een schaalmodel, voorzien van het fictieve nummer AR.301. Om toch over vierassige rijtuigen te kunnen beschikken, kwamen in 1941/42 de AR.284-288 (Braine-le-Comte, 1940) naar Limburg. Zij waren vrij gekomen door de elektrificatie van de lijn Schilde - Turnhout.

Reeds snel na afloop van de oorlog werd met de bouw van het nieuwe rijtuig begonnen en op 9 december 1946 verscheen de AR.291 op de lijn. Hij werd gevolgd door een reeks van 5 vrijwel gelijke rijtuigen, de AR.292-296. Met de AR.291-296, aangevuld door de AR.284-288 werd voortaan de dienst Maaseik - Tongeren uitgevoerd.

Nog was Hasselt niet klaar: bij deze spoorauto's dienden passende aanhangrijtuigen te komen. Ook nu werd begonnen met een proefrijtuig: de werkeloos aan de kant staande AR.283 werd zo goed en zo kwaad als het ging verbouwd tot een bij de AR.291 passend aanhangrijtuig, waarbij niet vergeten werd om het van "stroomlijn" koppen te voorzien. Helaas: dit loodzware maar onberemde rijtuig was opnieuw weinig succesvol, maar het bleef deze keer in dienst. Voorlopig hield het nog het nummer A.283, tot het omstreeks 1952 vernummerd werd tot 19526.

Eerste akte : Maaseik - Lanaken - Tongeren

Toch moesten er aanhangrijtuigen komen. Hasselt koos nu voor de meest logische oplossing: een aanhangrijtuig op basis van het ontwerp van de AR.292-296.

Op 11 mei 1949 kreeg het werkhuis Hasselt de opdracht voor het bouwen van drie dergelijke rijtuigen. Dat de rijtuigen te Hasselt werden gebouwd wordt algemeen aanvaard. Het register van het Hoofdbestuur van de NMVB bevat in de kolom voor de fabrikant echter de intrigerende aanduiding "M. Wilscens". De bouw kwam ten laste van het vernieuwingsfonds van de lijnen Tongeren - Lanaken en Maaseik - Lanaken en de rijtuigen werden ingeschreven bij de "Exploitation

Liège-Limbourg".

Ze kregen de nummers 19500-19502, naar Limburgse gewoonte oorspronkelijk voorafgegaan door de letter A. Evenals de AR.292-296 was de totale lengte van het rijtuig over de buffers 15,45 m, de kast had een lengte van 14,80 m en was 2,40 m breed. De beide bogies, met een asafstand van 1,70 m, waren 8 m uit elkaar geplaatst. Door de grote breedte konden de zitplaatsen twee aan twee ruggelings tegen elkaar worden geplaatst, waardoor 56 zitplaatsen ontstonden. Bovendien werden er 44 staanplaatsen toegelaten, wat een totale capaciteit van 100 reizigers opleverde. Moderne snuffjes aan deze rijtuigen waren de directe Westinghouse-luchtrem, de automatische plooiduuren, de verlichting middels TL-buislampen (nu heel normaal, toen een nieuwigheid) en de toepassing van moderne S.K.F. kogellagers. Een bijzonderheid was dat het moderne "image" van de lijn Maaseik - Tongeren tot uitdrukking werd gebracht door bij de rijtuigen het NMVB-crème te vervangen door de rood/crème buslivrei.

De bouw vond plaats in 1950 waarna ze in 1951 in dienst werden gesteld. Als thuishaven voor de meeste rijtuigen van Maaseik - Tongeren diende de stelplaats Lanaken Tournebride.

Slechts enkele jaren hebben de Limburgers van deze fraaie rijtuigen kunnen genieten. Al op 1 september 1954 werd de normale reizigersdienst tussen Maaseik en Tongeren door bussen vervangen. Slechts enkele ritten tussen Lanaken en Tongeren voor scholieren werden voorlopig nog met trams gereden, maar ook dit was op 24 december 1954 voorbij.

Intermezzo : gedwongen stilstand

Na 1 september 1954 hebben de 19500-19502 geen dienst meer gedaan: de AR.291-296 vertrokken naar Brabant waar ze in de Groep Leuven nuttig werk deden tussen Brussel en St-Truiden, later tussen Tervuren en Tienen, tot hun sloop in 1959.

De scholierendiensten werden waarschijn-

lijk gereden door de AR.284-288, want deze kwamen pas in 1959 aan op hun nieuwe bestemming: de Ardennen. Ze werden in 1958 afgevoerd. Buitenbeentje 19526 bracht het nog tot aanhangrijtuig op de elektrische lijn Hasselt - Genk en werd in 1958 buiten dienst gesteld.

Voor ons driel was er echter geen emplot: zij bleven werkeloos achter, waarschijnlijk in de stelplaats Lanaken Tournebride of Tongeren. Deze toestand duurde tot voorjaar 1956.

Tweede akte : stadstram in Trondheim

Einde januari 1956 kreeg de NMVB in Luik bezoek van een afvaardiging van de Noorse stad Trondheim. De groep stond onder leiding van de heer Ove Skaug, hoofdingenieur van de stadstram, Trondheim Sporvei. Hoe het contact tussen de twee bedrijven is ontstaan is niet duidelijk. Het doel van de reis was het bezichtigen van de 19500-19502. Dit had een positieve afloop. De deputatie beschikte over de nodige volmachten en de koop werd ter plekke gesloten. De koopprijs was NOK 27.000 per stuk. Als de kosten van vervoer, invoerrechten en de uitgevoerde verbouwing worden meegeteld komt de feitelijke kostprijs uit op zo'n NOK 90.000 per stuk. Op 1 februari 1956 werd in de plaatselijke pers melding gemaakt van de aankoop. In maart werden de rijtuigen uit de inventaris van de NMVB geschrapt.

Het duurde nog zo'n maand of drie voor de rijtuigen aankwamen: op 7 mei werd er in de kranten melding van gemaakt. Eén van de rijtuigen werd onmiddellijk overgebracht naar het werkhuis Dalsenget, de andere twee werden opgeslagen in de oude tramloods Voldsminde, waar zich verder een groot aantal oude, buiten dienst gestelde rijtuigen bevond.

De rijtuigen werden omgebouwd tot enkelrichtingrijtuigen: aan één zijde werden de deuren en treden verwijderd, de binnenverlichting werd aangepast aan de gebruikelijke spanning van 600 V en de Westinghouserem maakte plaats voor een elektrische solenoidrem. De banken en de kleine tafeltjes bleven behouden.

Begin oktober was het eerste rijtuig gereed. Geschilderd in blauw en crème, maar nog zonder nummer, werd het eerste rijtuig overgebracht van het werkhuis naar de loods van Dalsenget, in afwachting van de proefritten. In de nacht van 10 oktober sloeg het noodlot toe, de loods van Dalsenget brandde geheel af en meer dan 40 trams werden vernield. Een van de slachtoffers was ons nog steeds nummerloze rijtuig, waarvoor het nummer 106 was voorzien.

Het tweede rijtuig, de toekomstige 107, bevond zich met motorrijtuig 36 in de schildersloods en kon worden behouden. De ochtend na de brand bestond de inventaris van Trondheim Sporvei nog uit twee moderne vierassige motorrijtuigen, nummers 6 en 36, een aantal oude tweecassers in reserve, de half omgevormde 107 en het derde NMVB-rijtuig dat nog onaangeroerd was. Met de meeste spoed werd de 107 voltooid. De aanschaf van nieuw materieel leidde tot herziening van de nummers. De vierassige aanhangrijtuigen werden niet langer genummerd vanaf 101, maar vanaf 50. Vijftien nieuw te bou-

wen aanhangers kregen de nummers 50-64, van het vooroorlogse materieel bleven de 69-70 in dienst. De 107 en 108 werden logischerwijs de 71 en 72.

Het tweede ex-NMVB-rijtuig kwam dan ook als 71 in dienst. Met de moderne tweesser 36 vormde het een tramstel van grote capaciteit. Alsof het allemaal nog niet erg genoeg was geweest, raakte de 36 op 4 december 1956 in brand en werd hij zwaar beschadigd. Er was nu geen motorrijtuig meer over dat voldoende krachtig was om de 71 te trekken en het rijtuig werd weer buiten dienst gesteld, in afwachting van de komst van het nieuwe materieel.

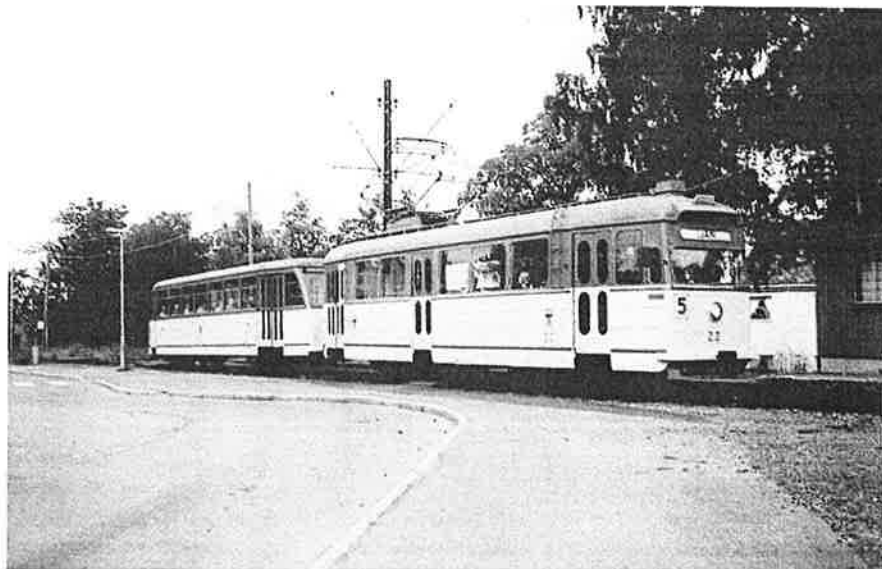
Intussen werd er begonnen aan het derde rijtuig. In verband met de komst van nieuw materieel werd het hier zoveel mogelijk bij aangepast. Het belangrijkste verschil was dat er een zitplaats voor de ontvanger kwam, en dat de plooideuren voortaan door de ontvanger werden bediend. De 72 kwam op 8 oktober 1957 in dienst, en voldeed uitstekend. De 71 werd identiek aangepast. Dit gebeurde binnen een week, tussen 11 en 16 november 1957 werd het werk volbracht. Tot in februari 1958 de fabriek Strømmens de nieuwe aanhangrijtuigen leverde, waren de 71-72 de enige moderne aanhangers van het bedrijf.

Het zal de lezer opgevallen zijn dat er nergens sprake is van de vernummering van de 19500-19502. Hoewel de Trondheimse tram-liefhebbers hier ook zeer nieuwsgierig naar zijn, is het op geen enkele wijze mogelijk gebleken de volgorde van de oorspronkelijke nummers vast te stellen! Er is ook geen reden om aan te nemen dat de rijtuigen in nummervolgorde werden omgevormd. Elke bewering over de oorspronkelijke identiteit van de individuele rijtuigen is dan ook, helaas, louter speculatie. De ironie wil dat op de zolder van de loods van Voldsminde enkele van de oude linker treeplanken werden teruggevonden, met de NMVB-nummers, maar dat onbekend blijft bij welk rijtuig ze horen!

De Belgische afkomst van de 71-72 leefde voort in hun bijnaam "Leopolds", een naam die voor de Noren synoniem was met België sinds het huwelijk van Prinses Astrid. Hier doet zich overigens een opvallende parallel voor met de ex-NMVB-rijtuigen in Valencia: deze waren bekend als de "Fabiolas"! Vanaf omstreeks 1960 werden de rijtuigen alleen nog in de piekuren ingezet. Om hun capaciteit te vergroten werden in 1961 de zitplaatsen aan de linkerzijde verwijderd. Zo reden de rijtuigen nog enkele jaren rond, tot de 71 omstreeks 1965 te Voldsminde buiten dienst werd gesteld, enige tijd later gevolgd door de 72.

Derde akte : Graakalbanen

Na een korte rustperiode werd de 72 in 1968 terug in dienst geroepen. Trondheim Sporvei had in 1966 de particuliere Graakalbanen, een buurtspoorlijn op zijn Noors, overgenomen en begon onmiddellijk het oudste materieel, ten dele nog uit 1924, te vervangen. De 72 kreeg nieuwe banken die alle in de rijrichting werden geplaatst. De luchtrem keerde weer terug want de Graakalbanen kent enkele steile hellingen. Het rijtuig voldeed hier uitstekend, al was het 's winters wel eens wat koud. Hier werd in 1975 wat aan gedaan: de



Vooraanzicht van hetzelfde museumstel 22+71 in Trondheim : de NMVB-bijwagens oogt nog opvallend modern! Datum onbekend, Foto Rune Kjenstad.

vensters werden vernieuwd en beter geïsoleerd en de houten vloer werd bedekt met een extra laag linoleum. Het is in de heuvels rond Trondheim nu eenmaal kouder dan in Limburg!

In 1979 keerde de 72 toch weer terug naar lijn 2 van het stadsnet. Hij werd in 1982 buiten dienst gesteld. Op 20 maart 1983 werd een afscheidsrit gemaakt voor leden van de Sporveihistorisk Forening.

De vereniging deed een poging de 72 te verkopen aan een Belgisch museum. Na een aanvankelijk positief bericht, werd niets meer vernomen en in 1985 werd de 72 gesloopt.

Vierde akte : finale

Intussen stond de 71 al zo'n 20 jaar stof te verzamelen te Voldsminde. In 1986 kwam dit rijtuig in het bezit van de Sporveihistorisk Forening, die hem als museumrijtuig bewaart. Het rijtuig is grotendeels nog in de oude toestand. De op de zolder van Voldsminde teruggevonden linkerbanken werden weer op hun plaats gezet. Nog in

hetzelfde jaar werd het rijtuig verder gerestaureerd. In 1990 kregen de bogies een grote beurt in het plaatselijke werkhuis van de Noorse spoorwegen, de NSB.

Sindsdien is de 71 samen met motorrijtuig 29 elk jaar zo'n 80 tot 100 dagen in dienst. Er werden wat grotere tafeltjes aangebracht zodat er een drankje of een hapje kan worden genuttigd. Het tramstel is dan ook zeer gevraagd voor gezelschappen die een feestje te vieren hebben.

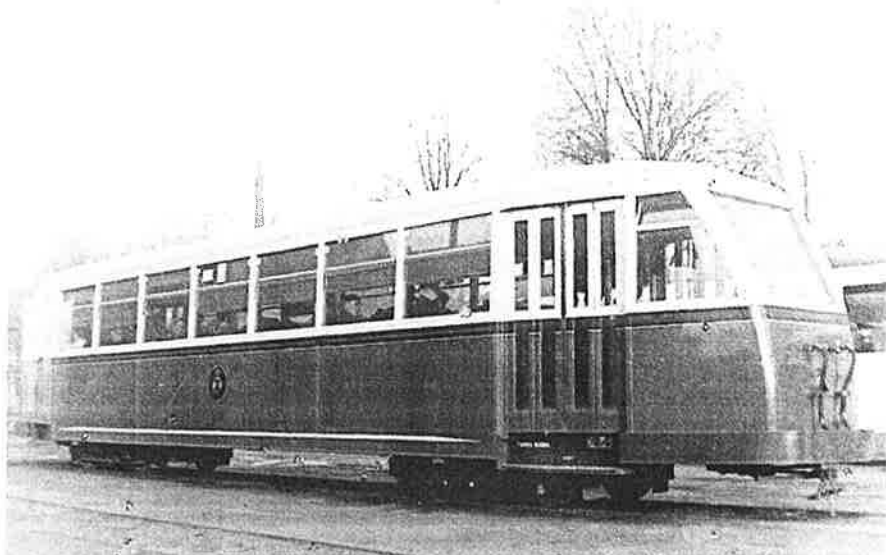
Moge deze laatste der "Leopolds" nog een lang leven hebben aan de oevers van de fjord!

Voor wie deze zomer de laatste Hasseltse telg eens wil opzoeken: inlichtingen zijn te verkrijgen bij Sporveihistorisk Forening, Postboks 117, 7001 Trondheim, Noorwegen.

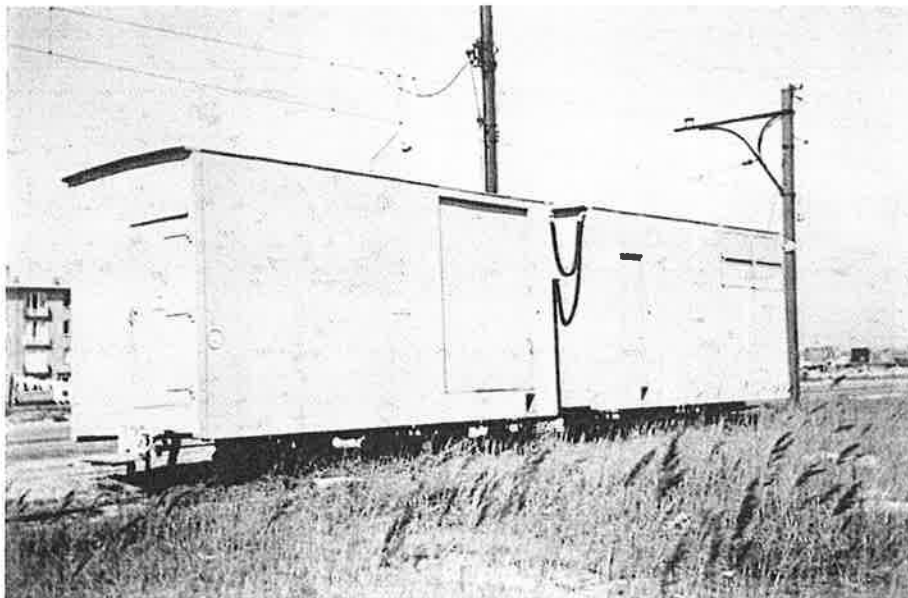
1 maart 1997

Rune Kjenstad, Trondheim

Dirk Eveleens Maarse, Arnhem (vertaling en bewerking)



En zo zagen de drie bijwagens eruit tijdens hun NMVB-carrière : crème met autobusrood. De opname werd genomen in de stelplaats van Tongeren in 1950. Foto Louis Clessens, verzameling Pierre Roovers.



Werkwagens van toen (XXVII)

Foto's en tekst: Jacques Cohn

Wij blijven nog even bij de NMVB en hebben het dit keer over de zogenaamde mobiele tractie-onderstations. Deze speciale wagens, meestal op een stukje spoor naast een Buurtspoorweglijn opgesteld, waren tot in de jaren zestig nog hier en daar aan te treffen. Ze dienden om hoogspannings-wisselstroom te transformeren en gelijk te richten tot 600 à 650 V gelijkstroom, een spanning die geschikt was voor de bovenleiding van de elektrische NMVB-lijnen.

Foto 1 : Antwerpen Linkeroever: de 89707 langs de lijn H Antwerpen - Hamme in mei 1953.

Foto 2 : Strombeek: op het voorste spoor de 89701 (WS 1); op het achterste spoor A.18328 (WS 58) + 89705. Mei 1958.

Foto 3 : nogmaals de verbouwde ex-goederenwagen A.18328. Bij deze wagen is de linker as aan de rails vastgehecht. Let ook op de sterkstroomkabel onderaan rechts. Mei 1958.

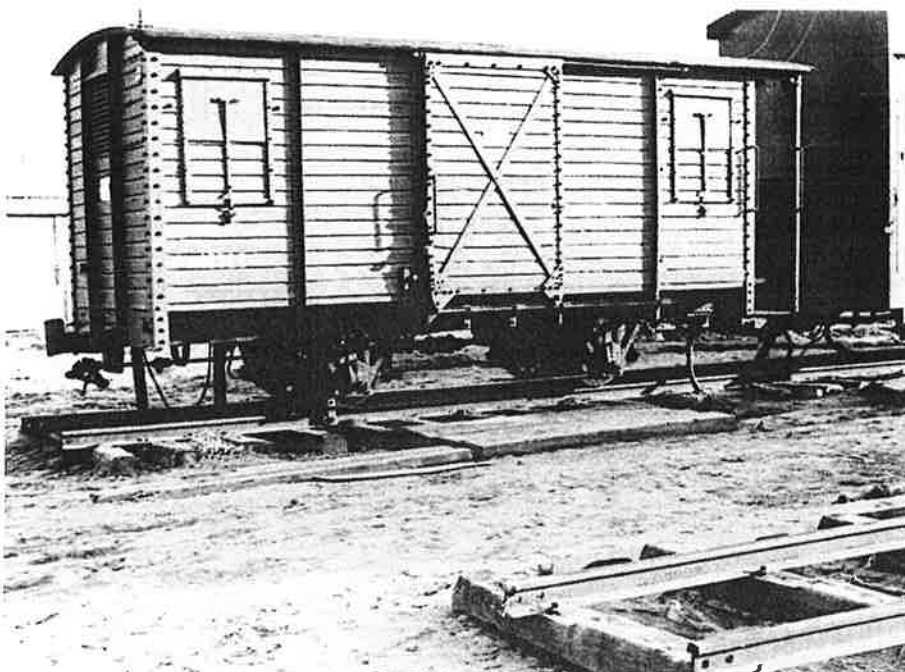
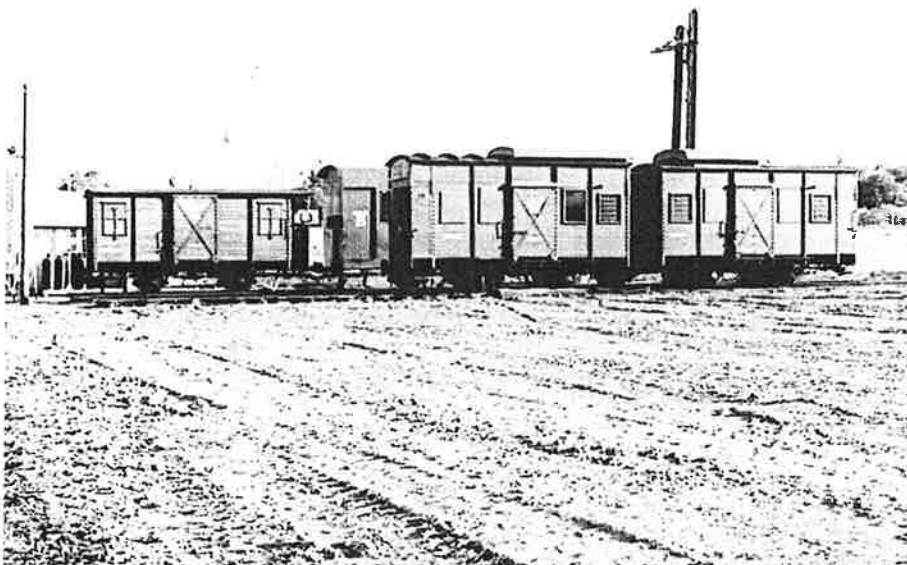
Foto 4 : het ongenummerde tractie-onderstation bij de stelplaats van Dilbeek, juni 1963.

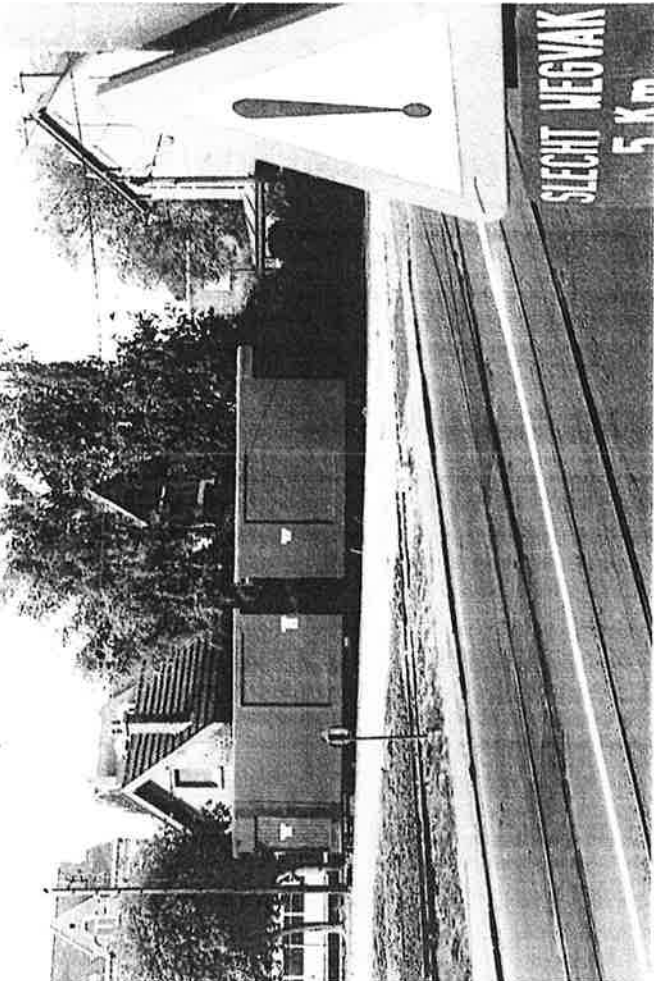
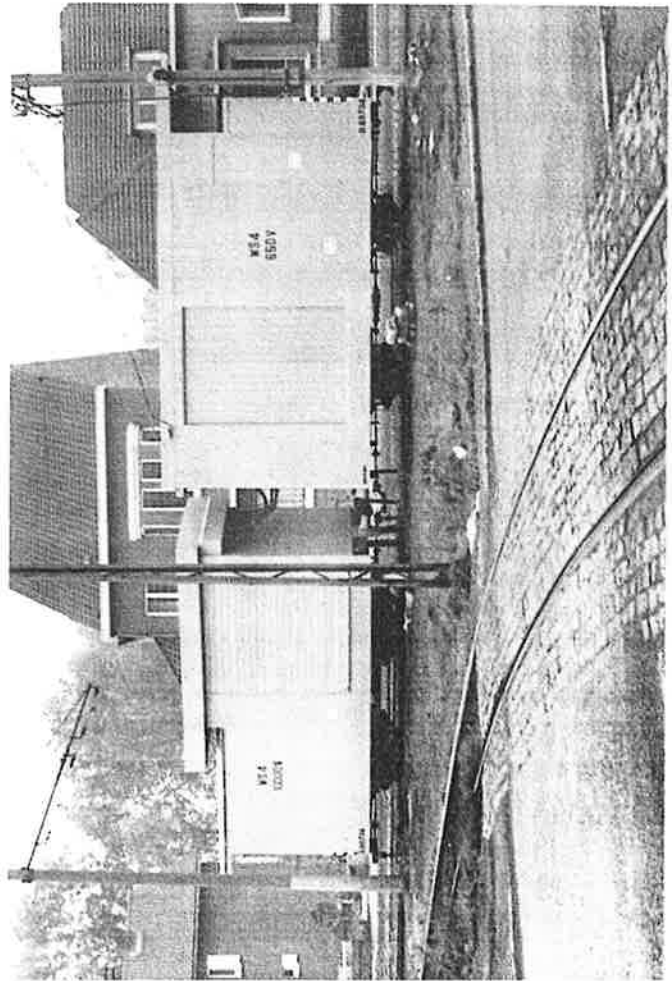
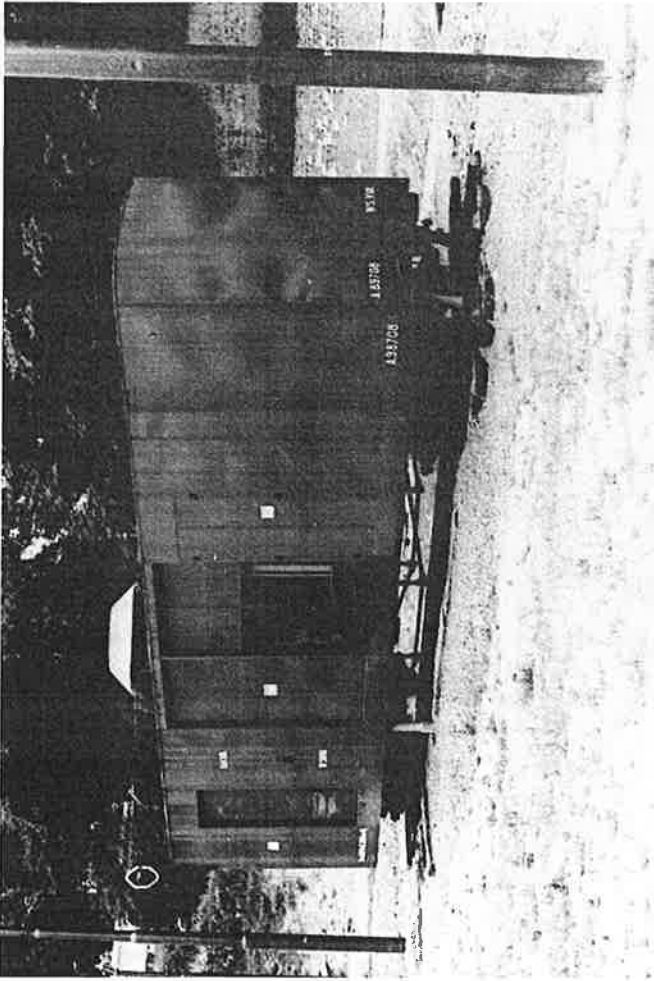
Foto 5 : Brussel, Expo '58, aan de eindlus "Benelux", juli 1958. De A.89708 op draaistellen. Let op het verkeerde nummer A.98708 op de zijwand. Het nummer op de "kop" van de wagen is daarentegen juist.

Foto 6 : Wihéries, gelegen op de lijn 7 Mons - Quiévrain, mei 1966. Een typisch NMVB-knutselwerkje, samengesteld en verbouwd uit goederenwagens van verschillende types. Het stel is ongenummerd, terwijl de omgeving rust en kalmte uitstraalt.

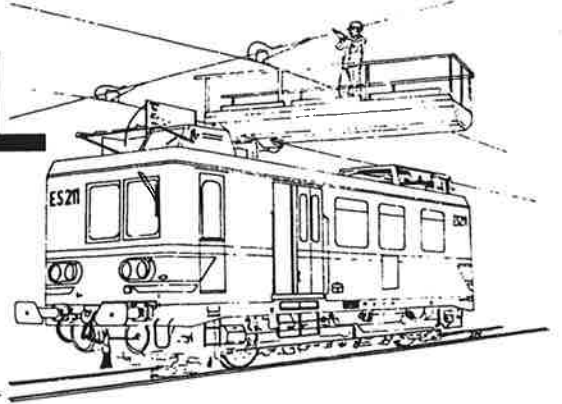
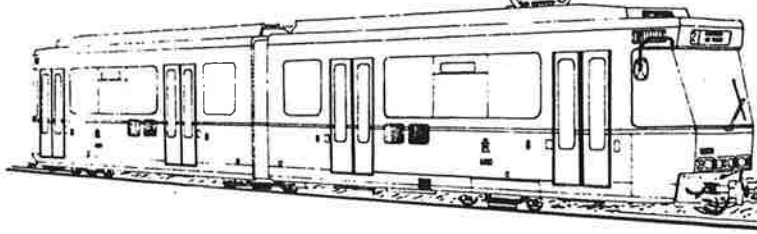
Foto 7 : Bracquegnies, oktober 1964: de 89704 (WS 4).

Tenslotte een algemene opmerking: de meeste tractie-onderstations bestonden uit twee wagens met hetzelfde nummer. De eerste wagen kreeg de letter A vóór zijn nummer, de tweede de letter B. Deze letters hadden in dit geval niets te maken met de spoorwijdte.





RAIL-AKTUEEL



NMBS

• Elektrische locomotieven

Nieuwe reeks 13

Eind vorig jaar startte de bouw van de kasten voor deze locomotieven bij GEC-Alsthom. Begin dit jaar werd er bij Bombardier BN in Manage haast tegelijkertijd een prototype-stuurstandrijtuig type I 11 met pakwagenafdeling gebouwd. De NMBS wenst immers eenzelfde stuurpost voor beide soorten voertuigen.

Reeks 1501 - 1505

Het Departement Transport en Materieel heeft onlangs besloten om deze locomotieven geen groot onderhoud meer te geven. Dit betekent het einde, op korte termijn, van deze kleine serie meerspanningslocomotieven. Men kan deze locs nog enkel fotograferen tussen Liège, Namur, Charleroi en Paris-Nord.

Reeks 1801 - 1806

Vorig jaar werd HLE 1802 reeds uit dienst genomen. Begin dit jaar volgde HLE 1804 - buiten dienst op 1-1-1997 - en nadien kwam ook HLE 1803 aan de beurt. Nog slechts drie locs blijven er over; deze locomotieven zijn meestal te vinden op de lijn Oostende - Brussel - Liège - Aachen - Köln.

Reeks 16

Drie locs zouden een grote revisie krijgen te Salzannes : HLE 1606 in mei, HLE 1608 in augustus en HLE 1602 (met Märklin-publiciteit) in november van dit jaar.

HLE 1901

Deze loc zorgt soms voor grote problemen. Ondanks een wijziging aan de DUR (ultra-snelle uitschakelaar) staat deze loc buiten dienst sinds 14 april 1997. Er zijn moeilijkheden met de inzet op het SNCF-net.

Reeks 22

HLE 2211 en 2220 zijn heden de enige overblijvende geel-blauwe locs van deze reeks. Volgende machines kregen een onderhoudsbeurt: HLE 2250 "comfort" op 20-02-1997, HLE 2207 op 22-1-1997 en HLE 2227 op 24-3-1997. Hierbij verloor HLE 2207 zijn gele jas. De toekomst van deze oudgedienden lijkt verzekerd. 7 locs zullen een groot onderhoud krijgen in Salzannes. Dit geldt o.m. voor HLE 2211, die dan eveneens de gele kleur verliest.

Reeks 25

HLE 2511 ruilde de gele livree voor blauw op 18-2-1997, enkel HLE 2512 rijdt nog rond in een gele uitvoering.

Reeks 25.5

Er bestond een ontwerp om deze locomotie-

ven nieuw leven in te blazen. Ze zouden worden ingezet om treinen te slepen tussen de Rotterdamse Voorhaven en de vormingen van Antwerpen-Noord. Misschien wordt dit project werkelijkheid met de winterdienst omdat er nog een paar problemen zijn. Vermits er niet wordt gestopt in Roosendaal, zullen NS en NMBS een eind- of sluitsein moeten maken dat geldt voor de 2 netten. Ook was er het terugkerend euvel met de kilometervergoeding. Men zou deze locs in een beurtrol laten rijden samen met de diesel-elektrische locs van de reeks 6400 van NS. Er zouden vijf ritten tot stand komen: 3 tussen havensectie Angola en Rotterdam-Maasvlakte en 2 tussen de Kijfhoek en Muzen-Leuven. De NS-reeks 6400 zou hoofdzakelijk worden ingezet op secties zonder bovenleiding (zoals de sectie Angola), maar dit brengt wel enkele storingen van de seinen mee. Treinbestuurders van Antwerpen-Dam zullen deze locs moeten leren besturen.

Reeks 27

Februari 1996: HLE 2719 komt met tamelijk hoge snelheid tot stilstand tegen een stootblok in Brussel-Zuid. De stuurpost wordt volledig vernield en de kans om die loc ooit terug te zien is zeer klein. Op 14-2-1997 komt HLE 2719 evenwel terug uit groot onderhoud, voorzien van twee verschillende stroomafnemers. Langs zijde 2 werd bij wijze van proef een panto type AX geplaatst. Dit type panto zal ook worden gebruikt voor de reeks 13.

• Diesellocomotieven

Reeks 51

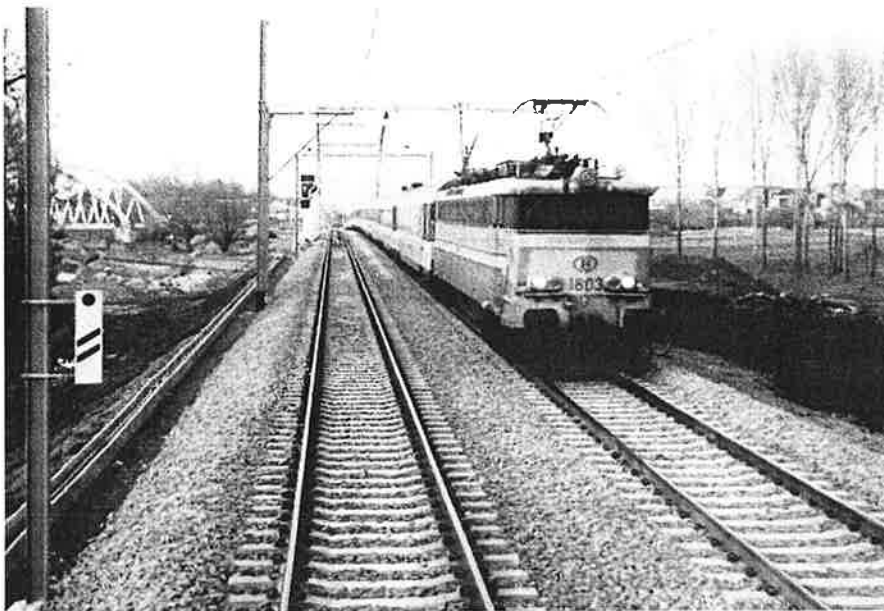
HLD 5142 kwam uit groot onderhoud op 11-2-1997. Twee zwaar beschadigde locs wachten op schrapping : HLD 5126 en 5163.

Reeks 53/52

HLD 5315 kwam uit groot onderhoud op 11-3-1997. HLD 5213 en 5317 werden zwaar beschadigd tijdens een aanrijding in Halanzay op 5-10-1994. Ook deze machines zullen worden geschrapt uit het bestand van de NMBS. Die zware botsing leidde uiteindelijk tot het verlies van 4 locs: HLD 5202 en 5310 werden reeds geschrapt op 1-6-1995.

Reeks 55

HLD 5511 kwam in dienst met een noodkoppeling aan de zijde van stuurpost 1 op 17-1-1997. 5 andere locs (5501, 5512, 5509, 5506 en 5514) kregen naast deze koppeling de TVM 430-installatie. De koppeling dient om in geval van nood TGV's of Eurostars te slepen. HLD 5505 kwam uit onderhoud op 17-2-1997. Op aanvraag van



Vierspanningsloc HLE 1803 (hier tijdens een rit tussen Brussel en Paris Nord op 1 april 1996 in Halle) is de derde machine uit de reeks 18 die voor haar diensten wordt bedankt, waardoor nu nog slechts de helft van de zes eenheden tellende, merkwaardige locomotievenserie in dienst blijft. Foto Alain Janmart.

de CFL zullen volgende locs worden voorzien van een baan-treinschakeling: HLD 5502, 5503, 5505, 5508, 5510, 5513, 5515, 5518, 5519, 5523, 5529, 5531, 5535, 5537, 5538, 5540.

Reeks 59

Geen bijzondere melding voor deze ingekorte reeks. Enkele locs doen nog steeds dienst op de HSL-lijn.

Reeks 62/63

HLD 6284 kwam uit onderhoud op 14-03-1997.

HLD 6219 (groene versie) zou een tussentijdse onderhoudsbeurt krijgen rond september. HLD 6279 zal worden verwijderd uit de geschriften na een zware aanrijding in Boechout in september 1995. Deze loc botste achteraan op een stilstaande goederentrein.

Reeks 70

Ook uit deze kleine reeks verdwijnt een eerste rangeerlocomotief. HLD 7006 werd op 1-2-1997 buiten dienst gesteld wegens ouderdomsverschijnselen aan de originele ABC 8-DUS motor. Na 43 jaar werd het te duur om deze veteraan nog te herstellen.

Reeks 7601-7625

De HSL-werken tussen Antoingen en Lembeek naderen stilaan hun eindfase waardoor deze diesellocs minder en minder worden ingezet. Ook hun taken vanuit St. Drouon of Bois-du-Coucou worden herleid tot enkele lichte werktreinen per week. Het groot gebrek aan zware rangeerlocomotieven in en rond de Antwerpse haven en in de rangeerbundels leidde tot het overbrengen van een aantal van hen naar Antwerpen-Dam. Ondertussen werd ook een aantal bestuurders voor deze locs opgeleid. De locomotieven worden zodanig gekoppeld dat er steeds een stuurpost is aan elk uiteinde. Dit geeft een optimaal gezichtsveld bij het waarnemen van de seinen, zonder een beroep te moeten doen op een tweede man. Begin mei waren de locs 7604, 7610, 7617 en 7621 in Antwerpen.

• Elektrische motorstellen

Type "Budd" : 129 - 150

Volgende stellen zijn nog in de oude uitvoering : 133, 143, 148 en 149. De stellen 133, 148 en 149 bezitten nog twee panto's. De overige motorstellen werden gemoderniseerd. Stel 129 kwam als voorlopig laatste uit modernisering op 21-1-1997.

Type 152 - 270

Begin dit jaar werd het tweede rijtuig van MS 199 bij wijze van proef heringericht in het raam van de modernisering der motorstellen. Het afgedankte stel 172 werd geschilderd in de kleuren van de Break-motorstellen en de binneninrichting werd experimenteel grondig aangepast om meer plaatsruimte te bieden aan de reizigers. De beide delen van MS 199 en 172 blijven binnen de terreinen van de C.W. Mechelen. De toekomst van deze reeks lijkt onzeker. Het is mogelijk dat de NMBS ze schrapt rond het einde van dit jaar. Er bestaat evenwel een kans een deel van deze stellen te verkopen aan een Italiaans privélijntje, gezien er geen stellen type 54/55 meer overblijven. Wordt vervolgd!

MS "96" : 441 - 570

Het steeds uitstellen van het in dienst nemen van deze motorstellen werd op 24 maart 1997 stopgezet. Toen verschenen de eerste stellen op het net, zij het slechts sporadisch



De na een ongeval in februari 1996 in de dienst teruggekeerde loc 2719 is nu voorzien van twee verschillende soorten stroomafnemers : boven stuurstand 2 werd als proef een type Faively AX geplaatst, dezelfde panto die ook bij de nieuwe locomotievenreeks 13 zal worden gebruikt. Brussel Noord, 26 mei 1997, foto Alain Janmart.

tussen Mons en Aulnoye. Dit gebeurde 13 maanden na het afleveren van het stel 441. De afspraken tussen de SNCF en de NMBS lieten geen verkeer toe tussen Douzies en Maubeuge en Maubeuge-Hautmont. Sommige ritten moesten tot 14 april worden verzekerd door een loc type 12 en M4 rijtuigen.

Op de toegelaten lijnen van de NMBS zijn de problemen thans opgelost. Helaas niet op het overige net van de SNCF: die eist dat vreemde motorstellen voortaan uitgerust worden om het Franse seinstelsel te kunnen registreren (een soort overbrenging bakken-locomotief en omgekeerd). De NMBS zal dan ook de stuurstandrijtuigen M4 moeten ombouwen voor deze registratie.

Type 600 - 782

Er blijven nog twee stellen over in de groene livrei: MS 606 en 633.

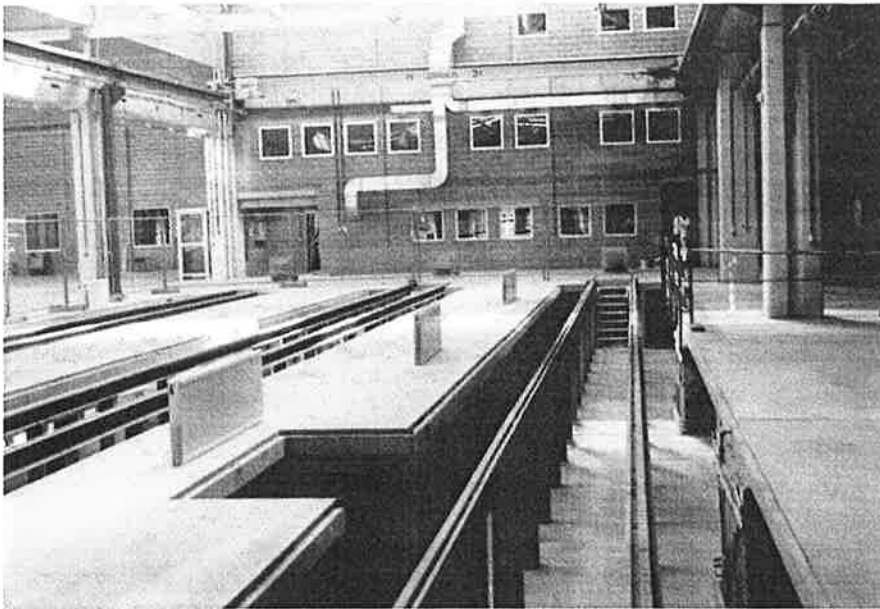
(Deze uiteenzetting kwam gedeeltelijk tot stand dankzij de bereidwillige medewerking van enkele personeelsleden van de C.W. Mechelen en dankzij informatie uit het tijdschrift "Op de Baan" van de vzw TSP.)

• Driehoek Boom-Puurs-Willebroek

Op zaterdag 14 juni 1997 was de nieuwe spoorwegbrug over het zeekanaal uitzonderlijk neergelaten. De firma Taveirne uit Torhout zou de spoorstaven op de brug aanleggen. Er wordt uit budgettaire overwegingen slechts één spoor voorzien. Masten voor de bovenleiding werden geplaatst langs de kant Puurs/Willebroek. Er wordt pas treinverkeer verwacht in het begin van 1998. A.J.



Op 14 juni 1997 werd op de spoorwegbrug over het zeekanaal in Willebroek eindelijk een eerste spoor aangelegd - en daar zal het, om budgettaire redenen, voorlopig ook bij blijven! Foto Alain Janmart.



Exclusieve blik op de nieuwe onderhouds-werkplaats van Punt aan De Lijn : nu nog onbemand maar reeds zo goed als klaar voor de dienst! 29 mei 1997, foto Alain Janmart.

DE LIJN

ANTWERPEN

• Eerste tram in "Punt aan De Lijn"

Op 2 april 1966 reed de laatste buurttram op de Noorderlaan naar Ekeren en Kapellen (Gemeentehuis).

Sinds begin dit jaar worden er opnieuw tramsporen aangelegd op de Noorderlaan en in het midden van de Groenendaallaan. Dit om de nieuwe tramremise op de terreinen van General Motors via Merksem te kunnen aansluiten op het huidige tramnet. De tramsporen en de bovenleiding in en rond de nieuwe remise worden gevoed door een onafhankelijk onderstation. Om de voeding van dit nieuw tractiestation te kunnen testen, diende er vanuit Hoboken een PCC-tramrijtuig per dieplader te worden overgebracht. PCC 7093 kwam in de nieuwe stelplaats aan

op vrijdag 30 mei 1997. Er zouden testritten worden uitgevoerd op alle berijdbare sporen binnen de loods en de werkplaatsen. Zaterdag 31 mei 1997 om 9.30 u was het zover! Een aantal technische personeelsleden van de Dienst Bovenleiding en een ladderwagen kwamen ter plaatse om deze historische, trage ritten mee te maken. Het kwam erop aan de gedragingen van de rijdraad nauwlettend te observeren. Alle ritten werden uitgevoerd op zaterdag. De tram bleef 's zondags binnen en zou pas maandagmorgen terug naar Hoboken worden vervoerd met de dieplader van de firma Brec uit Lot.

• Baanvak Groenendaallaan - Bredabaan - Minister Delbekelaan

Tijdens het weekeinde van 14 en 15 juni 1997 werden belangrijke kruispunten van tramsporen voorzien. Er werden reeds boven-

leidingmasten en spandraden aangebracht op een groot deel van het baanvak. Op een deel van de Bredabaan verschenen opnieuw tramsporen, nadat er sinds 25 mei 1968 geen trams meer gereden hadden! A.J.

• Spoorwerken :

Op zaterdag 24 en zondag 25 mei 1997 werden de sporen voor lijn 8 onder de nieuwe spoorwegbrug aan de Gulden Vliesstraat verbonden met de rest van het net, waardoor tramlijn 8 zo'n 70 m langer werd. De wissels die in de toekomst een verbinding via de Cuperusstraat naar de metrohelling in de Mercatorstraat mogelijk moeten maken, werden evenwel nog niet geplaatst. Deze verbinding is nodig omdat door de aanleg van de noord-zuidverbinding door de NMBS het bestaande traject via de Arendstraat zal wegvallen.

• Lillobus

Tijdens de werken aan de Lillobrug rijdt een fietsbus door de Tijsmanstunnel!

Door herstellingswerken is de Lillobrug buiten gebruik. Om tegemoet te komen aan de vragen van personeelsleden van omliggende bedrijven die met de fiets naar het werk komen, wordt door de stad Antwerpen en De Lijn een "Fietsbus Lillo" voorzien. Hiervan zullen ook vele fietstoeristen kunnen gebruik maken. De fietsbus zal voor de eerste keer rijden op 1.7.1997 voor een proefperiode van vier maanden. Verlenging is mogelijk.

BVS-SHOP

Station Baasrode-Noord

Open elke zaterdag van de maand van 14 tot 18 uur

Tel. 052/33.02.23

Ruime keuze aan spoorwegliteratuur

BOEKEN, TIJDSCHRIFTEN, PRENTKAARTEN



Op 2 juni 1997 keerde PCC 7093, op de dieplader van de firma Brec uit Lot, terug van de wijk Luchtbal naar de stelplaats Hoboken. Foto Alain Janmart.

Hoe ziet de fietsbus eruit?

De fietsbus is een normale bus waaruit enkele zetels verwijderd werden en vervangen door fietsbeugels en de nodige voorzieningen om de fietsen vast te leggen. De bus biedt plaats aan 12 fietsen en 30 personen.

Wat kost een ritje met de fietsbus?

Per persoon betaal je 40 F als je met een biljet reist. Gebruik je een stads- of lijnkaart dan reis je voor 28 F. Ben je abonnee van De Lijn, dan reis je gratis. De fiets gaat sowieso gratis mee.

Hoe rijdt de fietsbus?

De bus rijdt van het tunnelgebouw aan kaai 600 door de Tijsmanstunnel over de Scheldelaan naar Lillo Molen en Lillo Fort en zo terug naar het tunnelgebouw. Er zijn 3 haltes voorzien : Tunnelgebouw, Lillo Molen en Lillo Fort.

• Uitbreiding van autobuslijn 19 : Hulst - Antwerpen - Breda

Vanaf 1 juni 1997 is de internationale buslijn 19 weerom uitgebreid. Zij ontstond ten

gevolg van de overstromingsramp die zich voltrok tijdens de nacht van 31.1 op 1.2.1953 in het zuidwesten van Nederland. Door het verbreken van de spoor- en wegverbinding langs Walcheren en Zuid-Beveland, samen met het wegvallen van de veerverbinding(en), raakte Zeeuws-Vlaanderen volledig geïsoleerd.

Er werd vrijwel onmiddellijk een vervangende autobusdienst, via Belgisch grondgebied, in het leven geroepen. De noodzakelijke trein- en veerdiensten waren alle opnieuw gebruiksklaar op 1 mei 1954, zodat Zeeuws-Vlaanderen vanaf die dag opnieuw via Nederland bereikbaar was. De vervangende autobusediensten werden aanvankelijk gereden door de SBM (Stoomtram Breskens-Maldegem), voor rekening van de Nederlandse Spoorwegen, op de lijn Breskens - Bergen-op-Zoom. Een tweede lijn werd gezamenlijk gereden door de ZVTM (Zeeuwsch-Vlaamse Tramweg Maatschappij) en de BBA (Brabantse Buurtspoorwegen en Autodiensten) op de lijn van Breskens naar Breda.

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
OCCASIES - BOEKEN - FOTO'S

Daar men aanvankelijk sprak van een tijdelijke verbinding, was er inmiddels een zekere klandizie van de lijn(en) gegroeid, wat er voor zorgde dat - via een aantal verlengingen van de tijdelijke vergunningen - men tot een permanente autobusedienst kwam. Na heel wat gehakketak tussen de NS en de diverse autobusuitbaters, waarbij het afsnoepen van reizigers vaak primeerde boven de dienstverlening en natuurlijk ook overeenkomsten met de Belgische autoriteiten, komen we in de loop der jaren tot een vrij intensieve busdienst tussen Hulst en Breda. Op Belgisch grondgebied is er evenwel een formeel verbod op het in- en uitstappen van reizigers. Een tijdlang krijgen de autobussen zelfs begeleiding mee van de Koninklijke Marechaussee. We kunnen het hier dus zondermeer over "corridor"-busdiensten hebben. In de loop der jaren werd de busdienst verder versterkt zodat sommige ritten zelfs met "vervolgbussen" dienen te worden gereden. De laatste jaren maken ook gelede wagens hun opwachting op lijn 19. Ondertussen werd onze nationale NMVB

opgesplitst in de VVM en de TEC. De Europese gedachte (en dito financiële steun) deed de rest. Vanaf 29 mei 1994 is er een volwaardige busdienst die ook Antwerpen (centrum) aandoet, zodat de Nederlanders voortaan met de autobus naar de "vogeltjesmarkt" kunnen komen. Het is de ZWN (Zuid-West Nederland) die met touringcarcomfort de bewuste verbinding uitbaat. Alle vroegere bezwaren vanwege de spoorwegen lijken verdwenen.

Vanaf 1 juni 1997 is er een intensieve dienst waarbij van maandag tot zaterdag praktisch een uurfrequentie ontstaat. Op zondag zijn er nog elf ritten. Ook De Lijn doet haar duit in het zakje door mede-uitbater van lijn 19 te worden. Te dien einde kreeg autobus 973 (6759) van de BBA de kleuren van De Lijn en een Belgische, excuseer, een Vlaamse chauffeur aan het stuur. Naast de VVM en de BBA blijft ook de ZWN mede-exploitant. Niet onbelangrijk zijn ook de nachtbussen om 0.45u. en 2.45u. vanuit de Scheldestad en de aansluiting van de Antwerpse nachtlijnen op de aankomsten uit Breda.

Tenslotte vermelden we nog dat de reizigers in afwachting van de invoering van de Euro, zowel met Nederlands als met Belgisch geld kunnen betalen. L.C.

• Reclamebussen

7000 : De op 1 maart (en niet 5 maart, zoals in vorige RR stond vermeld) gestarte publiciteit van Metro, de stadsbijlage van De Morgen, eindigde rond 10 mei 1997. Na enkele dagen in een rode jas te hebben rondgereden, werd op 17 mei het geheim ontsluitend : het betrof publiciteit voor diverse specialiteiten Bosto-rijst.

7002 : SUNAIR mocht het mooie weer spelen tot 26 maart 1997. Een dag later reed

de PCC met lichtblauwe publiciteit voor MAGICO, een produkt van de Nationale Loterij.

7006 : Midden mei werd deze tram langs beide flanken bekleefd met reclame voor de EXELL-keten, die in ons land 10 jaar actief is in de computerwereld.

7010 : Op 27 april 1997 werd deze tram in een witte jas gestoken, versierd met grote rode letters t-Interim. Het contravision-systeem prijkt weer op enkele ramen.

7022 : De SUNPARKS-publiciteit verdween op 12 april 1997. Onmiddellijk werd de tram voorzien van een andere reclame : parfum van Ralph Lauren Polo Sport Women. De tram toert in het wit rond, versierd met enkele sportieve vrouwensen.

7033 : Op 13 maart nam De Nieuwe Gazet het over van het ECC. De tram verscheen in een wit-rode jas (de stadskleuren), mooi in twee verdeeld, met in grote blauwe letters de slogan : L'éééé De Nieuwe Gazet, en in contravision de afbeelding van een krantenjongen. Midden mei was dit liedje reeds uitgespeeld, want de reclame werd vervangen door EXELL. In tegenstelling tot 7006, werd deze wagen ook aan de voor- en achterzijde van reclame voorzien.

7051 en 7052 : Deze wagens werden op een identieke manier voorzien van reclame voor DOCKERS-broeken, resp. op 19 en 20 april 1997. De wagens toeren rond in een lichtblauwe en grijze jas.

7060 : Na de ECC-reclame werd plaats gemaakt voor HERTA-worstjes opeenbedje van gras. De publiciteit begon op 25 maart 1997.

7127 : De STEPS-reclame eindigde na bijna drie jaar op 26 maart 1997. Een dag later toerde deze tram rond in een roze reclame voor MAGICO. E.M.



Autobuslijn 19 (Hulst - Antwerpen - Breda) : BBA-wagens Den Oudsten/Volvo 975 en 973 (let op de De Lijn-schildering!) bij de pers-presentatie in Hoogstraten op 28 mei 1997. Foto Luc Couscheir.

Bezoek het ANTWERPS TRAM- EN AUTOBUSMUSEUM, recreatiedomein 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



Bredabaan, Merksem, 19 juni 1997 : de geschiedenis wordt herhaald, want tussen de Minister Delbekelaan en de Sint Bartholomeuskerk verschijnen opnieuw tramrails, nadat hier op 25 mei 1968 de laatste NMVB-reizigerstram in de provincie Antwerpen was verdwenen! Foto Alain Janmart.



Nu ook locomotief 2207 haar hier getoonde geel-blaauwe jas moest omruilen voor de hoofdzakelijk blauwe uitmonstering waarin o. a. zustermachine 2205 ronddoert, blijven er in de reeks 22 nog slechts twee "geeltjes" over : 2211 en 2220. Brussel Zuid, 27 juli 1982, foto Alain Janmart.