

RAIL-REVUE

Kwartaalblad voor spoor-, tram- en bushobby

MET RECENTE AKTUALITEITEN, GESCHIEDENIS, TECHNIEK EN VERENIGINGSNIEUWS



Dertiende jaar - Nr. 1
Februari 1998
140 BEF / 9,5 NLG
ISSN 0773-0713

IC - IR 98

**Een volledig vernieuwd treinaanbod**

Voor de NMBS begint de 21ste eeuw op zondag 24 mei 1998. Dit is de slogan waarmee de Belgische Spoorwegen het vernieuwde treinaanbod aankondigen. Het is immers reeds 14 jaar geleden toen in juni 1984, op de vooravond van het 150-jarig bestaan van de Spoorwegen in België, het eerste IC-IR-plan werd ingevoerd. Het was een ingrijpende herstructurering van het reizigersvervoer, waarbij de vertrouwde benamingen zoals omnibus, semi-direct en direct plaats moesten ruimen voor de met afkortingen aangeduide treinsoorten IC, IR, L, ... enz. De meest opvallende verandering tegenover de tot dan toe gebruikelijke treindienst was dat de IC-IR-dienst gebruik maakt van klokvast vertrektijden (gecanceerde uren). Voor de reiziger was dit een gemakkelijk te onthouden regel. Een bepaalde trein met een bepaalde bestemming vertrekt immers steeds op hetzelfde uur gedurende de hele dag. Dit basisaanbod

wordt daarbij in de spitsuren aangevuld met piekurtreinen. In het zomerseizoen komen daar bovenop voor het vervoer van de dagjestoeristen naar de kust of naar de Ardennen nog een aantal toeristentreinen tot inzet.

Aan dit basisprincipe wordt met de invoering van de nieuwe treindienst op 24 mei 1998 zeker niet geraakt.

Waarom een vernieuwd IC-IR-plan?

De fundamentele doelstelling bij het vernieuwde IC-IR-plan is het bevorderen van het treingebruik. Hierbij is maximaal rekening gehouden met de evolutie van de verplaatsingsbehoeften van de bevolking. Tevens is de nodige aandacht besteed aan het aangeboden comfort. De NMBS heeft immers nog een aantal vernieuwingsprojecten lopen voor de vervanging van verouderd materieel.

Dat het spoorvervoer hét geschikte middel is om een steentje bij te dragen in de oplos-

sing van het mobiliteitsprobleem en waarbij het milieu niet extra belast wordt, is evident.

De vraag naar vervoer zal in de toekomst verder blijven stijgen. Tegen het jaar 2020 wordt in de mobiliteitsbehoeften van de bevolking een toename van 35 % verwacht. Dit wordt voornamelijk in de hand gewerkt door de verdere versnippering tussen werken woonplaats. De toenemende vrije tijd brengt ook een aantal sociale en toeristische verplaatsingen met zich mee. In een tijdspanne van 20 jaar steeg het aandeel van de auto in de personenmobiliteit van 70% in 1970 tot 88% in 1990. Als we het beleid niet aanpassen zal tegen het jaar 2005 het autoverkeer reeds 94 % van het marktaandeel vertegenwoordigen. De Spoorwegen hebben de taak om hun marktaandeel te vergroten door het aanbieden van een volwaardig alternatief.

Mobiliteit

Rond het thema van de mobiliteit zijn in het verleden reeds verschillende studies verricht. Deze tonen aan dat de kernstad meer en meer in belang verliest, in het voordeel van de agglomeratie. Daarenboven wordt een steeds verdere deconcentratie van de tewerkstelling vastgesteld. Door het uitdeinen van de werk- en woonegelegenheid, wordt het dagelijks traject met het openbaar vervoer tussen de woonplaats en de werkzettel praktisch onmogelijk.

Toch blijft Brussel als hoofdstad nog een enorme aantrekkingskracht uitoefenen i.v.m. het woon-werkverkeer. Vanuit iedere stad komen er pendelaars naar Brussel om er te werken of om er zich te ontspannen. 37% van deze mensen woont op een afstand van meer dan 30 km. Ruim 70% van dit pendelverkeer komt uit de Vlaamse steden. De invloedssfeer van de andere grootsteden (Antwerpen, Gent, Luik, Charleroi...) is echter veel beperkter; men treft hier dan ook voornamelijk korte-afstandsverkeer aan. De invloedssfeer van Antwerpen mag evenwel nog vrij uitgebreid genoemd worden, daar er nog 16% van de aangetrokken bevolking een afstand van meer dan 30 km aflegt.

Dat Brussel zulke grote aantrekkingspool is heeft het vooral te danken aan haar zeer goede voorzieningen, zoals medische en sociale functies, sport- en recreatiemogelijkheden, een flink uitgebouwde horecasector, onderwijsinstellingen e.d.

Pendelverkeer

Om een totaalbeeld te krijgen werden alle

INHOUD VAN DIT NUMMER

IC - IR 98	2
De Vlaamse kusttram : een stand van zaken	6
Werkwagens van toen (xxx)	12
Tramplannen voor Antwerpen : een blik in de toekomst	18
Lezersforum	19
Rail-actueel	23
Verenigingsnieuws	24
Mededelingen	24

Aan dit nummer van Rail-Revue werkten mee : Jacques Cohn, Luc Couscheir, Staf Cuyt, Jan De leus, Mark De Schutter, Erik Heylen, Alain Janmart, Stefan Justens, Jan Mahieu, Bob Morren, Johan Tyssens, Hubert Van den Bergh, Jo Van Iseghem, Rudy Van Iseghem en Libert Vlemingckx.

Foto Titelpagina : Eersteling 441 uit de tweestromige reeks 441-490 in Brugge op 12 februari 1996. Foto Alain Janmart.

RAIL-REVUE is een uitgave van de v.z.w. VeBOV (Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer). **Verantwoordelijk uitgever:** Rudy Van Iseghem, Duffelshoek 52, 2550 Kontich. **Redactie** Luc Couscheir, Mark De Schutter en Rudy Van Iseghem. **Sekretariaat:** Hubert Van den Bergh, Kroonstraat 8, 3920 Lommel. **Lidgeld:** België 650 F, Nederland 41 NLG, andere Europese landen 780 BEF per vier nummers. **België:** rekening ASLK 001-1385500-28 van de v.z.w. VeBOV, Kontich; **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, te richten aan hoger vermelde 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. **Inzenders** blijven verantwoordelijk voor de door hen ingezonden artikels.

verplaatsingen van het type "woon-werk" en "woon-school", van alle vervoermiddelen onderzocht en samengebracht in statistieken. Daaruit kon men dan gemakkelijk het aandeel van het spoorvervoer aflezen. Het spreekt vanzelf dat in de gemeenten waar geen station is, het aandeel van de trein zeer beperkt of zelfs onbestaande is. Al deze gegevens tonen aan dat het pendelverkeer naar Brussel steeds toeneemt en zowat 50% uitmaakt van alle treinreizen. Vooral in de sector van de korte-afstanden komt deze stijging het meest tot uiting. Dit gegeven wordt een pleidooi voor een gewestelijk expressnet rond de Brusselse hoofdstad. Niettegenstaande de stijging van het verkeersvolume stelt men vast dat het aandeel van de NMBS daalt. Deze daling van het marktaandeel stemt tot nadenken. Als oorzaken moeten we zeker de verbeterde economische situatie van de bevolking en de uitgesproken "pro-auto"-mentaliteit van de burgers vermelden. Door deze verbeterde economische situatie krijgt de wagen nog een grotere aantrekkingskracht ten overstaan van het openbaar vervoer.

Kenmerken van de nieuwe treindienst
Er worden geen sluitingen van lijnen of

kleinere stationnetjes overwogen. De frequentie van de treinen zal worden bepaald in evenredigheid tot het aantal gebruikers. Als basisdienst wordt aangenomen dat op ieder baanvak minstens één trein om het uur rijdt, in de beide richtingen. Alleen op de baanvakken met zeer gering verkeer waarop enkel L-treinen rijden kan hiervan worden afgeweken.

Verder komen er betere en meer rechtstreekse verbindingen naar Brussel. Gezien het steeds toenemend belang van de luchthaven wordt het aantal rechtstreekse verbindingen eveneens verhoogd. In de spitsuren wordt het treinaanbod nog opgetrokken en zal de NMBS a rato van de leveringen van het nieuwe materieel maximaal comfortabel materieel inzetten.

De symmetrie-as

Met het invoeren van de nieuwe treindienst wordt ook een nieuwe symmetrie-as ingevoerd. In het vorige IC-IR-plan was deze symmetrie-as 21/51. Vanaf de nieuwe dienst wordt dit 00/30, dit betekent dat van eenzelfde verbinding en in een bepaald station bekeken, het aankomst- en het vertrek uur samengeteld steeds .00 of .60 is.

Een bijkomend voordeel van de symmetrie-

as is dat de overstaptijd in de beide richtingen steeds identiek is. Met de invoering van deze nieuwe verhouding streeft men naar een Europese eenvormigheid tussen de verschillende netten. Het binnenlandse treinverkeer zal daarenboven nauw aansluiten bij het HST-verkeer. België wordt immers, gezien zijn gunstige centrale ligging, één van de Europese HST-draaischijven. Hiervoor zijn goed op elkaar aansluitende hogesnelheidstreinen een absolute noodzaak.

Betere verbindingen met Brussel

De capaciteit van de noord-zuidverbinding kan nog met 11% opgevoerd worden door het "koppelen" van verschillende treinverbindingen. Deze verhoging van de capaciteit was een noodzaak omdat in het nieuwe IC-materieel (rijtuigen type I11 en AM96) 2% minder plaatsen aangeboden worden. Bovendien dienen er 7% van de rijpaden voorbehouden aan de doorrit van de HST-treinen (Thalys PBKA). De NMBS overwoog reeds eerder de aankoop van nieuwe dubbeldekrijtuigen van het type M6 die de erg verouderde rijtuigen type M2 moeten vervangen. Een studie in dit verband wordt afgerond. Door het inzetten van dit nieuwe materieel kan een winst van 3%



Op 10 maart 1997 stond motorstel 449 in de wijkbundel ter beschikking van de opleidingscel voor de scholing van de treinbestuurders. Van deze gelegenheid werd geproffiteerd om dit beeld toe te vertrouwen aan de gevoelige plaat. De nieuwe stellen AM96 vallen op door de brede rubberen vouwbalgen aan de beide uiteinden, die bij het koppelen een vrije doorgang bieden aan de reizigers door het wegklappen van de stuurposten. Deze zijn als het ware "opgehangen" aan de kopdeuren, waardoor bij het openen hiervan de stuurcabine wegdraait in een zijdelingse uitsparing. Foto Jan Mahieu.

genoteerd worden.

In de Brusselse agglomeratie werden reeds heel wat infrastructuurwerken uitgevoerd, waardoor de schikking van de verschillende lijnen verbeterd werd en er in de grote knooppunten Brussel-Noord en Brussel-Zuid minder versnijdingen voorkomen en bijgevolg meer verkeerspaden vrijkomen.

Maximale inzet van comfortabel materieel

Het inzetten van modern, comfortabel materieel gebeurt op basis van drie criteria :

- volgens de vereisten en de verwachtingen van de klanten;
- volgens de beperkingen van de infrastructuur en
- volgens de noodzaak van het onderhoud en van de exploitatie.

Als modern materieel worden aanzien : de vierledige motorstellen, Breaks, motorstellen AM 96, de rijtuigen I 11, de gemoderniseerde M4-rijtuigen, nieuwe (bestelde) dieselmotorwagens AR 41 en de dubbeldekrijtuigen type M6.

Het spreekt voor zich dat de meest moderne rijtuigen en stellingen voorbehouden worden voor de meest belangrijke treindiensten. Hierdoor wordt het materieel door meer reizigers gebruikt. De ontdubbelings-treinen naar Brussel dienen, uit oogpunt van snelheid en comfort, evenwaardig te zijn wil men de overbezetting in de piek kunnen oplossen.

In de stoptreinen daarentegen, waar over het algemeen de reizigers minder lang in

vertoeven, moet het materieel geen "lange afstandscomfort" aanbieden.

In de toekomst moet de treindienst op de niet-geëlektrificeerde lijnen georganiseerd worden met nieuwe comfortabele dieselmotorstellen (AR 41). De drukke kopstations zijn beter af met de inzet van trek- en duwstellen om het tijdrovend kopmaken van de locomotieven te vermijden. Op de buitenlandse netten worden soms andere verkeersvoorwaarden gesteld, waaraan het materieel moet voldoen om er te mogen rijden. Zo wordt bv. van de treinen naar Lille verwacht dat deze uitgerust zijn met een bijzondere veiligheidsinrichting voor wat de remming betreft. Ook mogen bv. niet alle typen van elektrische motorstellen doorrijden tot Roosendaal of Maastricht.

De nieuwe generatie locomotieven, uitgerust met asynchrone motoren, mag slechts ingezet worden op lijnen waarvan de spoorstroomkringen werden aangepast.

I.v.m. het onderhoud kunnen niet alle werkplaatsen instaan voor het onderhoud van alle rollend materieel. Langs de andere kant moeten ook de dure ledige ritten zoveel mogelijk vermeden worden.

Als de bezetting sterk varieert verdient het de voorkeur om te rijden met elektrische motorstellen, omdat deze zeer vlot te koppelen en te ontkoppelen zijn. De modernste stellingen zijn trouwens uitgerust met volledige automatische koppelingen.

Besluit

Het spreekt voor zich dat de vernieuwde

treindienst het resultaat is van een zeer doordacht plannen en organiseren. Er is in dit nieuwe IC-IR-plan dan ook voldoende rekening gehouden met de gewijzigde leefwereld en het komt tegemoet aan de eisen van de klanten. Daarenboven dient het hoofd geboden aan de steeds toenemende mobiliteit.

De treingebroekers zullen zeker na enkele dagen reeds "hun draai" vinden in de nieuwe dienstregelingen, de aansluitingen enz...

Het vernieuwde treinaanbod geeft de NMBS een goed alternatief tegenover de concurrentie.

Nieuwe treinnummers, nieuwe verbindingen ...

In de tabellen hierna vindt de lezer de nieuwe treinnummers en de nieuwe verbindingen die toegewezen werden aan de IC, IR en L-treinen van de geregelde diensten, alsook de nieuwe nummering van de HST, de piekurtreinen en de toeristische treinen.

Jan Mahieu

Bibliografie

Documentatie NMBS met daarin verwerkt : tabellen NMBS; socio-economische studie door Prof. E. Van Hecke (K.U. Leuven); analyse van de NIS-statistieken over de verplaatsingen "woon-werk" en "woon-school" en het aandeel van de spoorwegen daarin.

Interstedelijke relaties N67

- IC A Oostende - Brugge - Gent-Sint-Pieters - Brussel Z/C/N - Leuven - Liège - Verviers-Central - Welkenraedt - Eupen/Aken.
- IC B Brussel Z/C/N - Mechelen - Antwerpen-Berchem - Antwerpen-Centraal - Roosendaal - ... - Amsterdam.
- IC C Antwerpen-Centraal - Antwerpen-Berchem - Sint-Niklaas - Lokeren - Gent-Dampoort - Gent-Sint-Pieters - Kortrijk >
> Oostende - Brugge - Torhout - Roeselare - Izegem - Kortrijk >
> Kortrijk - Mouscron - ... - Lille.
- IC D Lille - Tournai - Mons - La Louvière-Sud - Charleroi-Sud - Tamines - Namur - Huy - Liège-Guillemins - Liège-Jonfosse - Liège-Palais - Herstal.
- IC E Knokke - Duinbergen - Heist - Brugge >
Blankenberge - Brugge >
> Brugge - Gent-Sint-Pieters - Brussel Z/C/N - Leuven - Aarschot - Langdorp - Testelt - Zichem - Diest - Schulen - Hasselt.
- IC F Quiévrain - Thulin - Hainin - Boussu - Saint-Ghislain - Quaregnon - Jemappes - Mons - Soignies - Braine-le-Comte - Brussel Z/C/N - Leuven - Tienen - Landen - Waremmes - Ans - Liège-Guillemins.
- IC G Oostende - Brugge - Gent-Sint-Pieters - Gent-Dampoort - Lokeren - Sint-Niklaas - Antwerpen-Berchem - Antwerpen-Centraal.
- IC H Mouscron - Herseaux - Tournai - Leuze - Ath - Enghien - Brussel Z/C/N - Schaarbeek.
- IC I Charleroi-Sud - Luttre - Nivelles - Braine-l'Alleud - Brussel Z/C/N - Vilvoorde - Mechelen - Antwerpen-Berchem - Antwerpen-Centraal.
- IC J Brussel Z/C/N - Brussel-Schuman - Brussel-Leopoldswijk - Ottignies - Gembloux - Namur - Ciney - Marloie - Jemelle - Libramont - Marbehan - Arlon - Luxembourg.
- IC K Gent-Sint-Pieters - Wetteren - Lede - Aalst - Denderleeuw - Liedekerke - Brussel Z/C/N - Leuven - Tienen - Landen - Sint-Truiden - Hasselt - Kiewit - Bokrijk - Genk.
- IC L Poperinge - Ieper - Komen - Wervik - Menen - Wevelgem - Bissegem - Kortrijk - Oudenaarde - Zottegem - Denderleeuw - Brussel Z/C/N - Dendermonde - Zele - Lokeren - Sinaai - Belsele - Sint-Niklaas.
- IC M Brussel Z/C/N - Brussel-Schuman - Brussel-Leopoldswijk - Ottignies - Gembloux - Namur >
> Namur - Andenne - Statte - Huy - Flémalle-Haute - Liège-Guillemins - Liège-Jonfosse - Liège-Palais - Herstal - Milmort - Liers.
> Namur - Jambes - Justin - Godinne - Yvoir - Dinant.
- IR a Leuven - Mechelen >
> Mechelen - Antwerpen-Berchem - Antwerpen-Centraal.
> Mechelen - Willebroek - Puurs - Bornem - Temse - Sint-Niklaas.
- IR b Nivelles ... (L dienst) ... Brussel Z/C/N - Vilvoorde - Mechelen - Mechelen-Nekkerspoel - Sint-Katelijne-Waver - Duffel - Kontich - Hove - Mortsel-Oude-God - Mortsel-Deurnesteenweg - Antwerpen-Berchem - Antwerpen-Centraal.
- IR c Antwerpen-Centraal - Antwerpen-Berchem - Lier - Heist-op-den-Berg - Aarschot - Diest - Hasselt - Diepenbeek - Bilzen - Tongeren - Glons - Herstal - Liège-Palais - Liège-Jonfosse - Liège-Guillemins.

- IR d Geraardsbergen - Viane-Moerbeke - Galmaarden - Tollembeek - Heme - Enghien >
Geraardsbergen - Acren - Lessines - Houraing - Papignies - Rebaix - Ath - Silly - Enghien >
> Enghien - Halle - Brussel Z/C/N - Schaarbeek - Haren-Zuid - Diegem - Zaventem - Nossegem - Kortenberg - Erps-
Kwerps - Veltem - Herent - Leuven.
- IR e Antwerpen-Centraal - Antwerpen-Berchem - Lier - Herentals - Olen - Geel - Mol - Lommel - Neerpelt.
- IR f Kortrijk - Harelbeke - Waregem - Deinze - De Pinte - Gent-Sint-Pieters - Wetteren - Dendermonde - Mechelen.
- IR g Manage ... (L dienst)... Braine-le-Comte ... (L dienst)... Brussel Z/C/N - Mechelen - Mechelen-Nekkerspoel - Lier -
Herentals - Tielen - Turnhout.
- IR h Gent-Sint-Pieters - Merelbeke - Melle - Kwatrecht - Wetteren - Schellebelle - Serskamp - Lede - Aalst - Erembodegem -
Denderleeuw - Liedekerke - Brussel Z/C/N - Brussel-Nationaal-Luchthaven.
- IR i De Panne - Koksijde - Veurne - Diksmuide - Kortemark - Lichtervelde - Tielt - Deinze - De Pinte - Gent-Sint-Pieters -
Brussel Z/C/N - Brussel-Nationaal-Luchthaven.
- IR j Quévy - Genly - Frameries - Mons - Jurbise - Soignies - Braine-le-Comte - Halle - Brussel Z/C/N - Schaarbeek - Diegem -
Zaventem - Brussel-Nationaal-Luchthaven.
- IR k Charleroi-Sud - Marchienne-au-Pont - La Louvière-Sud - Bracquagnies - Thieu - Havré - Obourg - Nimy - Mons -
Jemappes - Quaregnon - Saint-Ghislain - Blaton - Péruwelz - Antoing - Tournai.
- IR l Binche - Leval - La Louvière-Centre - Ecaussines - Braine-le-Comte - Tubize - Halle - Brussel Z/C/N - Brussel Schuman -
Brussel-Leopoldswijk - Etterbeek - Bosvoorde - La Hulpe - Genval - Rixensart - Ottignies - Louvain-La-Neuve-Université.
- IR m Liège-Guillemins - Angleur - Poulseur - Rivage - Aywaille - Coe - Trois-Ponts - Vielsalm - Gouvy.
- IR n Namur - Jemeppe-sur-Sambre - Auvelais - Tamines - Châtelet - Charleroi-Sud - Marchienne-au-Pont - Luttre - Nivelles -
Braine-l' Alleud - Brussel Z/C/N - Vilvoorde - Mechelen - Mechelen-Nekkerspoel - Antwerpen-Berchem - Antwerpen-
Centraal - Kapellen - Heide - Kalmthout - Essen.
- P 1 Geraardsbergen - Ninove - Denderleeuw - Liedekerke - Brussel Z/C/N.
- P 2 Brussel Z/C/N - Asse - Merchtem - Opwijk - Lebbeke - Dendermonde.
- P 3 Nivelles - Lillois - Braine-l' Alleud - Waterloo - Sint-Genesius-Rode - Ukkel-Kalevoet - Brussel Z/C/N.
- P 4 Brussel Z/C/N - Brussel-Schuman - Brussel-Leopoldswijk - Etterbeek - Bosvoorde - La Hulpe - Genval - Rixensart -
Ottignies - Wavre.

Interstedelijke relaties R67

- IC A Oostende - Brugge - Gent-Sint-Pieters - Brussel Z/C/N - Leuven - Liège-Guillemins - Verviers-Central - Welkenraedt - -
Eupen/Aken.
- IC B Brussel Z/C/N - Mechelen - Antwerpen-Berchem - Antwerpen-Centraal - Roosendaal - ... - Amsterdam.
- IC C Antwerpen-Centraal - Antwerpen-Berchem - Sint-Niklaas - Lokeren - Gent-Dampoort - Gent-Sint-Pieters - Kortrijk >
Oostende - Brugge - Torhout - Roeselare - Izegem - Kortrijk >
> Kortrijk - Mouscron - ... - Lille.
- IC D Lille - ... - Tournai - Antoing - Péruwelz - Blaton - Saint-Ghislain - Quaregnon - Jemappes - Mons - La Louvière-Sud -
Marchienne-au-Pont - Charleroi-Sud - Châtelet - Tamines - Auvelais - Jemeppe-sur-Sambre - Namur - Andenne - Statte
- Huy - Flémalle-Haute - Liège-Guillemins - Liège-Jonfosse - Liège-Palais - Herstal - Milmort - Liers.
- IC E/F Knokke - Duinbergen - Heist - Brugge >
Blankenberge - Brugge >
> Brugge - Gent-Sint-Pieters - Brussel Z/C/N - Leuven - Tienen - Landen >
> Landen - Sint-Truiden - Hasselt - Kiewit - Bokrijk - Genk.
> Landen - Waremmes - Ans - Liège-Guillemins.
- IC G Oostende - Brugge - Gent-Sint-Pieters - Gent-Dampoort - Lokeren - Sint-Niklaas - Beveren - Antwerpen-Berchem -
Antwerpen-Centraal.
- IC H Mouscron - Herseaux - Tournai - Leuze - Ath - Silly - Enghien - Halle - Brussel Z/C/N - Schaarbeek.
- IC I Brussel Z/C/N - Vilvoorde - Mechelen - Mechelen-Nekkerspoel - Antwerpen-Berchem - Antwerpen-Centraal.
- IC J Brussel Z/C/N - Brussel-Schuman - Brussel-Leopoldswijk - Ottignies - Gembloux - Namur - Ciney - Marloie - Jemelle -
Libramont - Marbehan - Arlon - Luxembourg.
- IC L Poperinge - Ieper - Komen - Wervik - Menen - Wevelgem - Bissegem - Kortrijk - Oudenaarde - Munkzwalm - Zottegem -
Herzele - Burst - Haaltert - Denderleeuw - Brussel Z/C/N - Asse - Opwijk - Dendermonde - Zele - Lokeren - Sinaai -
Belsele - Sint-Niklaas.
- IC M Brussel Z/C/N - Brussel-Schuman - Brussel-Leopoldswijk - Ottignies - Gembloux - Namur - Jambes - Lustin - Godinne -
Yvoir - Dinant.
- IR a Leuven - Mechelen - Antwerpen-Berchem - Antwerpen-Centraal.
- IR c Antwerpen-Centraal - Antwerpen-Berchem - Lier - Heist-op-den-Berg - Aarschot - Diest - Hasselt - Diepenbeek - Bilzen -
Tongeren - Glons - Herstal - Liège-Palais - Liège-Jonfosse - Liège-Guillemins.
- IR d Geraardsbergen - Viane-Moerbeke - Galmaarden - Tollembeek - Heme - Enghien
- IR e Antwerpen-Centraal - Antwerpen-Berchem - Lier - Herentals - Olen - Geel - Mol - Lommel - Overpelt - Neerpelt.
- IR f Kortrijk - Harelbeke - Waregem - Deinze - De Pinte - Gent-Sint-Pieters - Wetteren - Schoonaarde - Dendermonde -
Buggenhout - Malderen - Londerzeel - Kapelle-op-den-Bos - Mechelen.
- IR g Antwerpen-Centraal - Antwerpen-Berchem - Lier - Kessel - Nijlen - Bouwel - Herentals - Tielen - Turnhout.
- IR h Gent-Sint-Pieters - Merelbeke - Melle - Kwatrecht - Wetteren - Schellebelle - Serskamp - Lede - Aalst - Erembodegem -
Denderleeuw - Liedekerke - Brussel Z/C/N - Brussel-Nationaal-Luchthaven.
- IR i De Panne - Koksijde - Veurne - Diksmuide - Kortemark - Lichtervelde - Tielt - Deinze - De Pinte - Gent-Sint-Pieters -
Wetteren - Lede - Aalst - Denderleeuw - Liedekerke - Brussel Z/C/N - Schaarbeek.
- IR j Quiévrain - Thulin - Hainin - Boussu - Saint-Ghislain - Quaregnon - Jemappes - Mons - Jurbise - Soignies - Braine-le-
Comte - Brussel Z/C/N - Schaarbeek - Diegem - Zaventem - Brussel-Nationaal-Luchthaven.
- IR l Binche - Leval - La Louvière-Sud - La Louvière-Centre - Ecaussines - Braine-le-Comte - Hennuyères - Tubize - Lembeek -
Halle - Buizingen - Lot - Ruisbroek - Vorst-Zuid - Brussel Z/C/N
- IR m Liège-Guillemins - Angleur - Poulseur - Rivage - Aywaille - Coe - Trois-Ponts - Vielsalm - Gouvy - Trois-Vierges - ... -
Luxembourg.
- IR n Charleroi-Sud - Marchienne-au-Pont - Luttre - Nivelles - Braine-l' Alleud - Brussel Z/C/N.
- IR o Brussel Z/C/N - Brussel-Nationaal-Luchthaven.
- IR p Brussel Z/C/N - Brussel-Nationaal-Luchthaven.

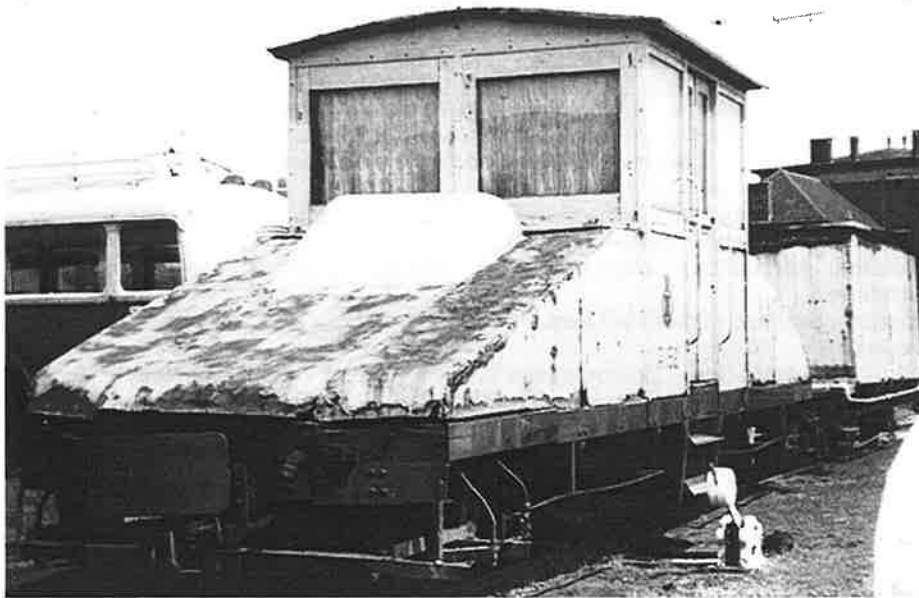


Foto 1

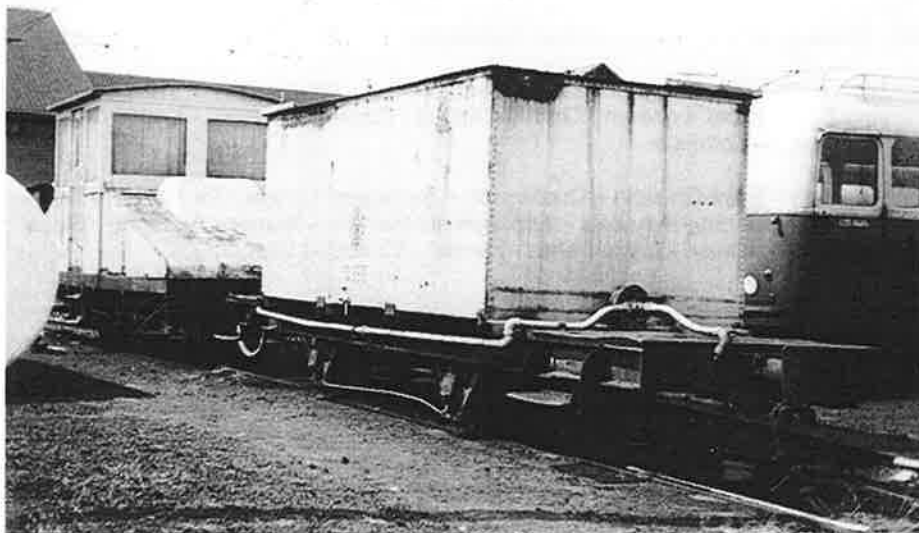


Foto 2

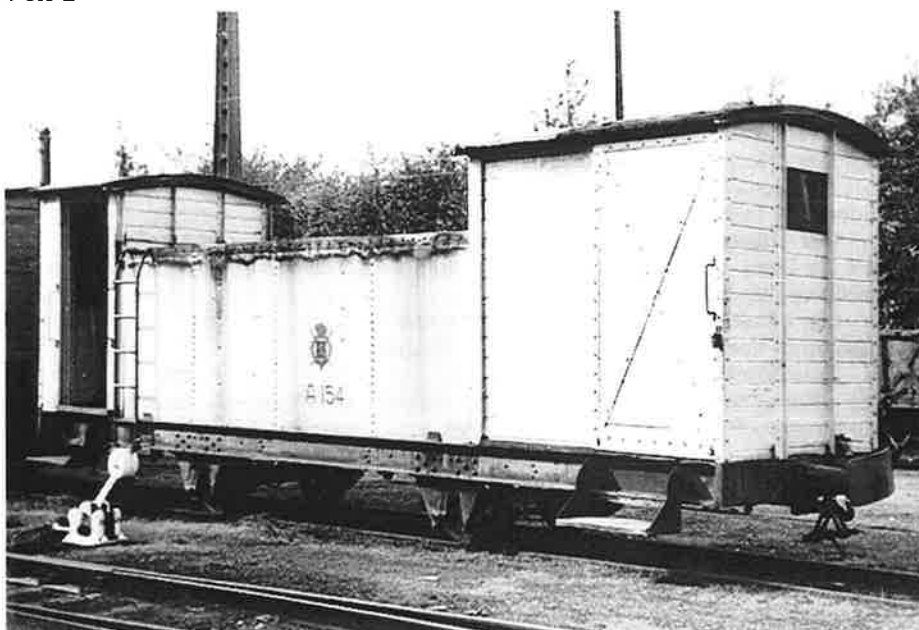


Foto 3

Werkwagens van toen (xxx)

Foto's en tekst : Jacques Cohn

Graag willen wij ditmaal een uitgebreide blik werpen op de onkruidverdelgings-treinen van de NMVB.

Foto 1 : één van de vreemdste verschijnselen bij de Buurtspoorwegen zal wel de sproeitrein van Hasselt zijn geweest, bestaande uit (diesel-?) mw A.152 en bws A.153 en A.154. De oorsprong van zijn nummering is mij steeds onduidelijk gebleven, daar ik mij moeilijk kan voorstellen, dat men voor de bouw van de A.152 het onderstel van de voormalige stoomtrein-aanhanger met hetzelfde nummer zou hebben gebruikt.

In ieder geval is deze trein een prachtig voorbeeld van de indrukwekkende knutselwerk- en improvisatiekunst die toen bij de NMVB in ere werd gehouden. In welke werkplaats en wanneer deze wagens werden gebouwd of verbouwd is mij niet bekend. Opvallend zijn nochtans de vormgeving van de A.152 (in de stijl van de tractoren 9900 en 10329), de leuke gordijntjes langs alle kanten (werd er door het personeel in het voertuig overnacht?), het volledig doorgeroeste plaatijzer en, last but not least, de levensgevaarlijk naar beneden geplooidde onderste opstaptrap (achter de wisselbediening zichtbaar).

Op deze foto uit 1953 staat de A.152 met de A.153 op een spoor vóór de Hasseltse werkplaats.

Foto 2 : de A.153 is hier beter te zien. Het onderstel zou in dit geval wel van een voormalige stoom-bw afkomstig kunnen zijn. Let op de sterk vervormde stang die de assen met elkaar verbindt.

Foto 3 : boze tongen zullen wel beweren, dat de NMVB-Hasselaars op het punt stonden, met deze sproeitrein hun leven te wagen. Wel neen! Een jaar later, dus in 1954, was het gehele konvooi tientallen kilometers verder geraakt, en wel tot Oreya (Oerle). Daar liet de A.154 zien dat hij blijkbaar uit een genetische manipulatie was ontstaan, waarbij ook een gesloten goederenwagen een rol moet hebben gespeeld.

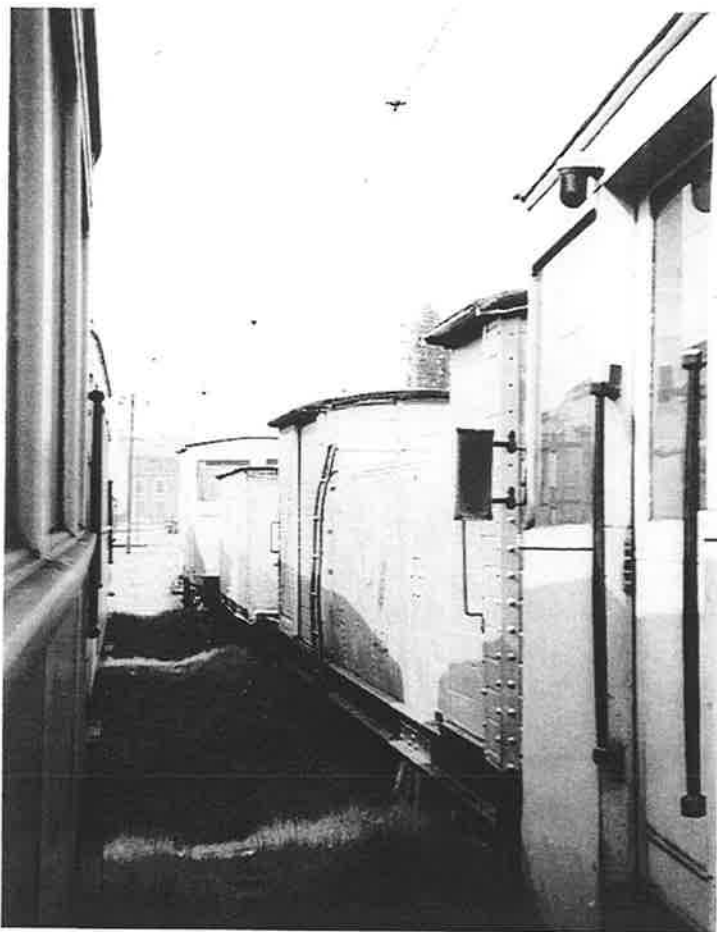


Foto 4

Foto 4 : de volledige trein op een opstel-spoor in Oreye, eind 1954.

Foto 5 : een sprongetje door de tijd brengt ons even naar Knokke, in augustus 1966. Een ander mooi knutselwerk : de sproeitrein van de kustlijn, bestaande uit (van rechts naar links) A.7210 + A.7043 + A.7207. De "thuishaven" is Oostende.

Foto 6 : het prachtexemplaar A.7043 van dichtbij bekeken.

Foto 7 : een ander model, met het nummer 7046 (zonder A), in oktober 1956 te Oostende. Is dit een voorvader van de trein uit Knokke?

Foto 8 : de vormschone sproeitrein van de groep Leuven, getrokken door ART.120, te Jodoigne stelplaats in mei 1953. Een eigenaardigheid vormden in het Franstalige Jodoigne de ééntalige opschriften "Verboden te roken".

Foto 9 : Mol station, april 1954. ART.69 en ART.67 zijn aan het rangeren, met een ingeklemde "tussenloper" (zie RR 49) als beleg van de "sandwich". Op het linker-spoor staat de Turnhoutse onkruidverdelingswagen B.8300. Let ook op de mooie spoorweg-armseinen links van de watertoren.

Foto 10 : collega 51703, te Anderlues in mei 1968, kreeg blijkbaar het onderstel van een oude mw. De handrem op het balkon bleef behouden. De begeleidende goederenwagen heeft aan de achterzijde raampjes gekregen. De chemische stoffen werden in vaten meegevoerd (rechts op de foto zichtbaar).

Foto 11 : in juli 1967 rijdt werk-mw 10304 met een sproeiwagen door Mariemont. Deze laatste had zijn oorspronkelijk "brandplaatje" behouden en onthulde zodoende zijn oorsprong : ex-stoom-bw 597.

Foto 12 : 51761 te Nivelles (Nijvel) in november 1956. Ook dit onderstel moet wel van een mw afkomstig zijn. Links onderaan staan de letters "NMVB", wat op een overbrenging uit Vlaanderen wijst.

Foto 13 : de 51749 met twee ketels en het opschrift "Mons" te Tournai (Doornik) in juni 1956. Dit is een voormaligé bw met open balkons, waarvan de (gedeeltelijke) traliehekken en de handrem nog aanwezig zijn.

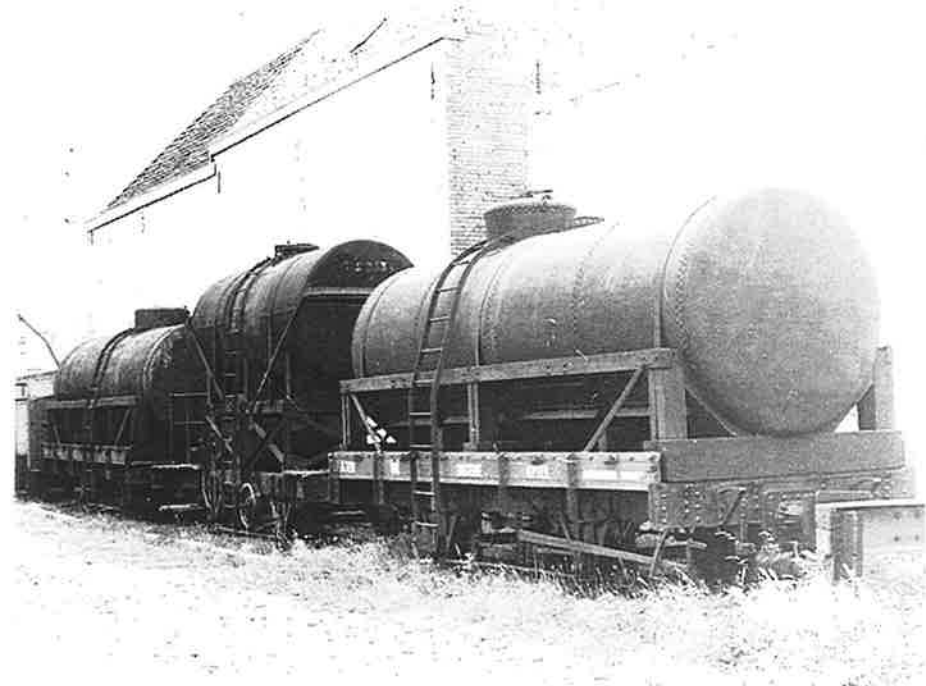


Foto 5

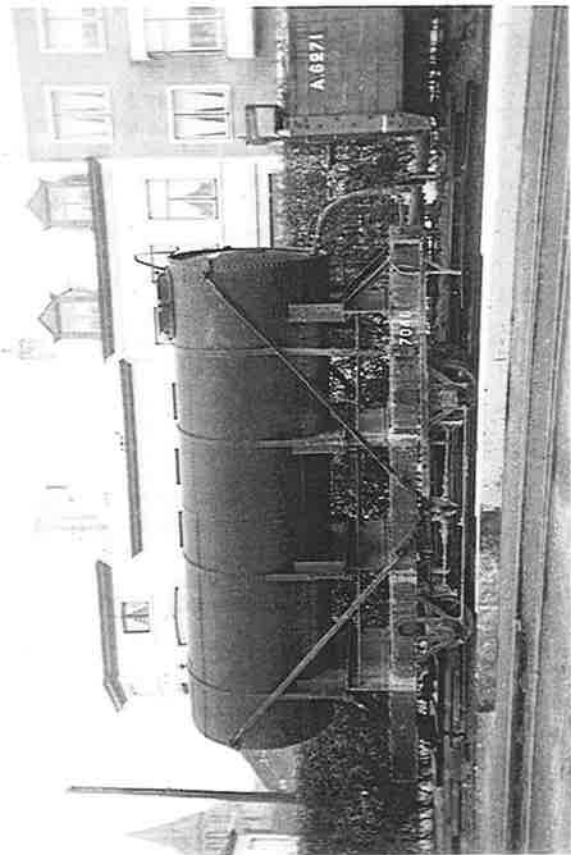


Foto 7



Foto 9

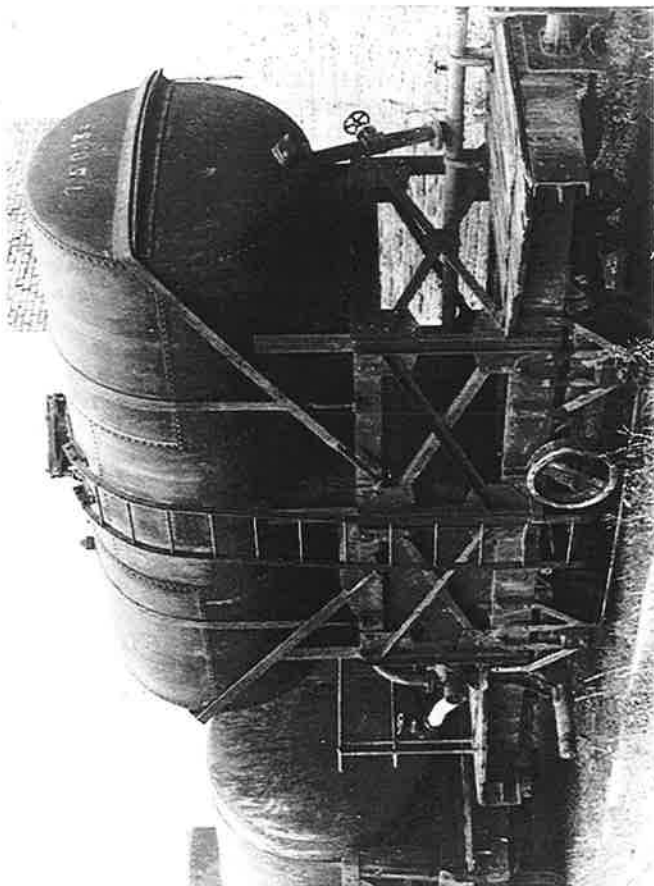


Foto 6

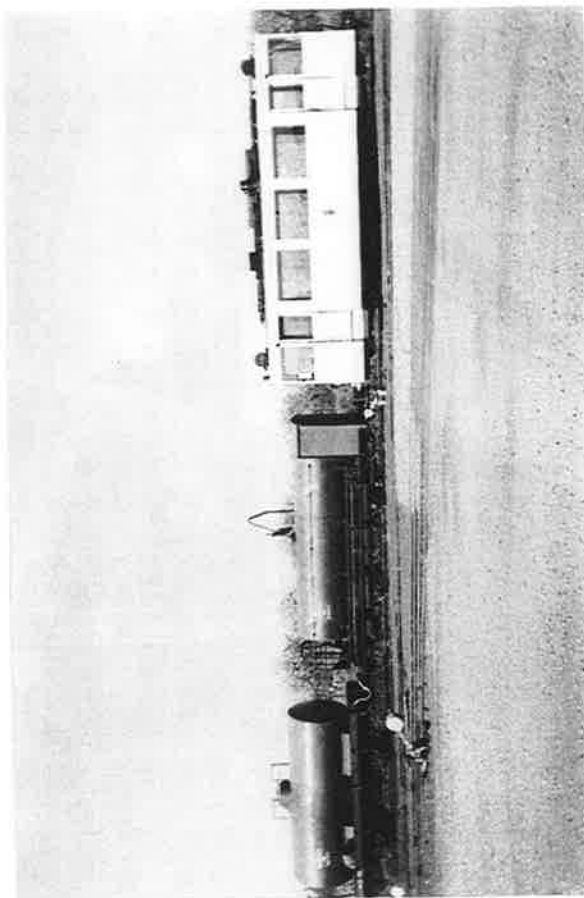


Foto 8

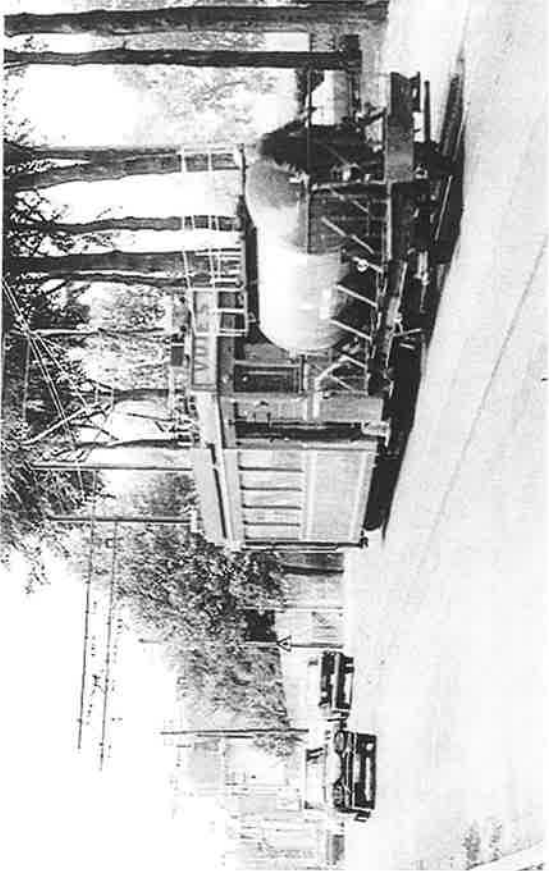


Foto 11

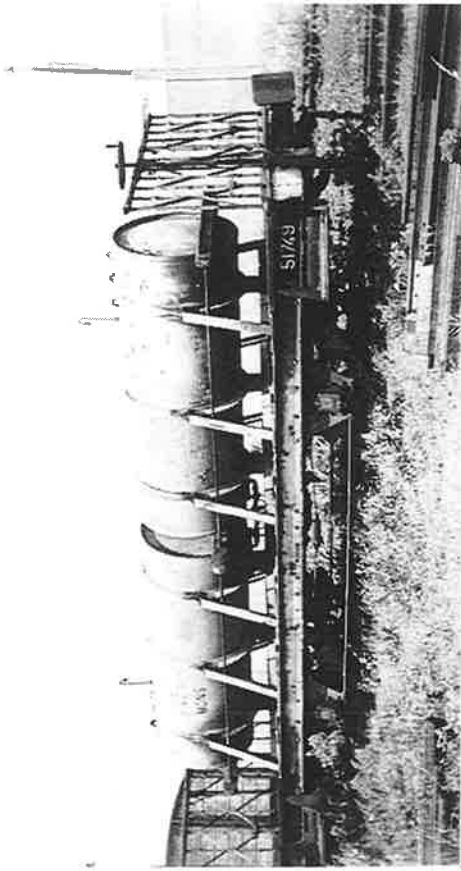


Foto 13

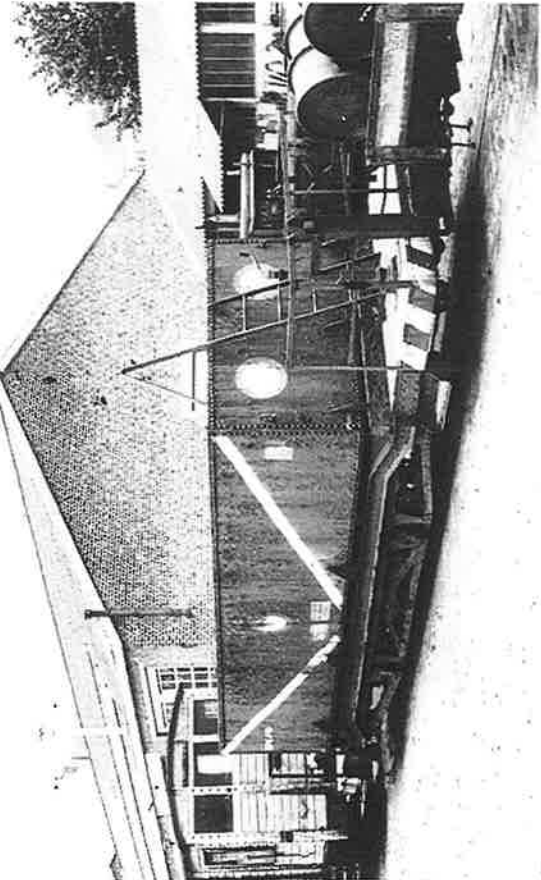


Foto 10

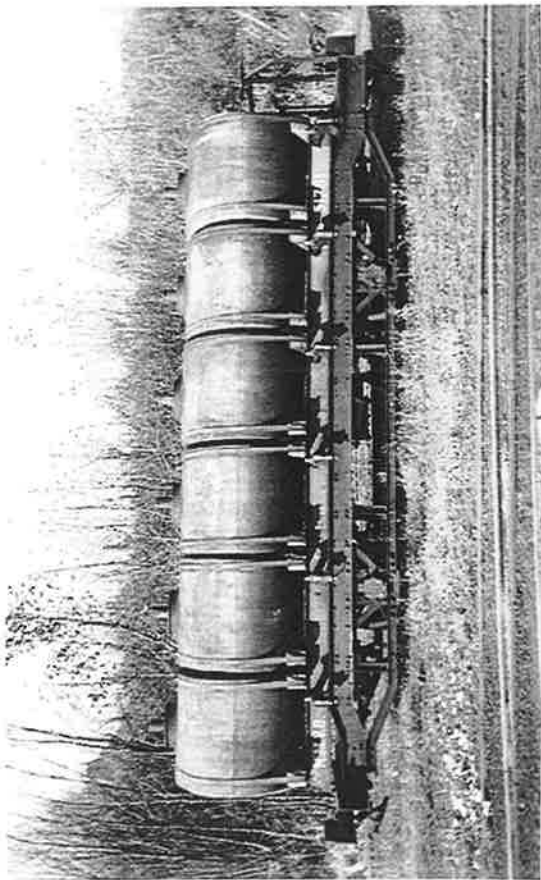


Foto 12

De Vlaamse kusttram : een stand van zaken

Het is reeds enige tijd geleden dat Rail-Revue berichtte over de kusttram. Enkele wijzigingen op het vlak van het rollend materieel, maar vooral de nakende verlenging van de kustlijn naar het station van Adinkerke, noopt ons tot een stand van zaken.

Het aanbod

De huidige winterdienstregeling ging in op 29 september 1997 en is geldig tot de paasvakantie van 1998.

Tussen Knokke en De Panne wordt een halfuurdienst gereden. Op zondagvoormiddag wordt dit een uurdienst. Tijdens de week vertrekken de eerste ritten in Oostende om 05.18 en 05.20 uur naar Knokke, respectievelijk De Panne. De laatste rit komt aan te Knokke om 00.16 uur en in De Panne om 00.24 uur. In de regel zijn er geen verkorte ritten. Enkel op schooldagen worden een paar versterkingsdiensten ingelegd :

- 's morgens van De Haan naar Oostende en van Nieuwpoort Bad naar Oostende;
- 's avonds of op woensdagmiddag twee ritten van Oostende naar Westende Bad.

Het rollend materieel

De dienst wordt nog steeds verzekerd met trams van de reeks 6000-6049, waarvan U een volledig overzicht vindt in de hiernaast bijgevoegde tabel. Van deze reeks werden de nummers 6023-6028 en 6040-6049 bij BN-Bombardier uitgerust met een tussenbak in de periode 1993-1996. De mogelijkheid bestaat dat De Lijn nogmaals een optie neemt op zes tussenrijtuigen, teneinde de basisdienst volledig met dubbelgelede trams te kunnen uitbaten. Het grote probleem dat opduikt bij de ombouw van een gelede naar een dubbelgelede tram, is dat men eveneens een bijkomende bogie nodig heeft. Zestien tussenbakken betekend dus zestien bijkomende draaistellen. In eerste instantie werden deze uit de reserve gehaald en van de gesloopte 6107. In 1995 werden bovendien zes bogies van geaccidenteerde rijtuigen (6029 en 6020/6031) gerecupereerd. In datzelfde jaar wordt ook het dubbelrichtingsrijtuig 6131 opgeofferd om nog drie bijkomende bogies beschik-

DE LIJN TRAMS TYPE BN 6000-6049					
NR	AFLEVERING	SCHILDERING DE LIJN	TUSSENBAC	UIT DIENST	OPMERKINGEN
6000	09/06/1980	03/05/1991			Bokrijk 26/4/85-10/10/85
6001	31/08/1982	reclame			
6002	07/09/1982	reclame			buiten dienst 07/83-07/86
6003	09/09/1982	10/12/1991			
6004	13/09/1982	reclame		??/??/??	ongeval 21/10/96
6004 (II)	??/??/1997	??/??/1997			
6005	14/09/1982	reclame			
6006	21/09/1982	reclame			
6007	22/09/1982	reclame			
6008	28/09/1982	28/02/1992			
6009	04/10/1982	15/11/1990			
6010	07/10/1982	reclame			
6011	11/10/1982	15/01/1991			
6012	19/10/1982	31/12/1990			
6013	28/10/1982	reclame			buiten dienst (ongeval)
6014	03/11/1982	08/01/1993			fietstram 1993-1995
6015	17/11/1982	reclame			
6016	22/11/1982	reclame			
6017	24/11/1982	reclame			
6018	13/12/1982	01/03/1996			
6019	15/12/1982	reclame			
6020	21/12/1982	01/12/1990		31/07/1994	6020(A) > 6024(II)
6021	12/01/1983	10/10/1992			
6022	18/01/1983	reclame			
6023	20/01/1983	02/06/1992	15/12/1995		
6024	01/02/1983	04/04/1991		07/12/1995	verummerd 6031 (II)
6024(II)	07/12/1995	07/12/1995	07/12/1995		ex 6020(A)+6031(B)
6025	08/02/1983	30/10/1990			
6026	15/02/1983	14/02/1991			buiten dienst 06/86-12/90
6027	01/03/1983	21/05/1991			
6028	03/03/1983	02/03/1993			
6029	15/03/1983	??/??/1991		25/01/1992	sloop 1994
6030	06/04/1983	31/03/1992			
6031	05/04/1983	25/11/1992		31/07/1994	6031(B) > 6024(II)
6031(II)	07/12/1995	07/12/1995			ex 6024(I)
6032	31/03/1983	01/12/1990			
6033	07/04/1983	24/05/1993			bogies > 6035(II)
6034	13/04/1983	reclame			
6035	27/04/1983	30/04/1992		02/06/1995	ex 6029(I)+6035(I)(bogies)
6035(II)	??/10/1996	??/10/1996			
6036	29/04/1983	reclame			
6037	09/05/1983	reclame			
6038	29/05/1983	reclame			
6039	07/06/1983	reclame			
6040	13/06/1983	20/04/1993	30/09/1994		
6041	20/06/1983	12/11/1991	18/11/1994		
6042	23/06/1983	15/10/1991	12/10/1994		
6043	03/08/1983	07/02/1992	14/06/1994		
6044	30/11/1983	22/04/1994	07/11/1994		
6045	06/10/1983	25/02/1994	05/08/1994		
6046	28/09/1983	31/05/1994	20/09/1994		
6047	10/10/1983	22/01/1992	28/06/1994		
6048	25/10/1983	26/02/1991	26/06/1993		
6049	01/12/1983	30/06/1992	24/10/1994		

baar te hebben! De kast van deze tram staat nu, enigszins uit het zicht, in de stelplaats van Oostende (Nieuwpoortsesteenweg). De kans dat men de 6131 nog ooit op de sporen zal zien is in ieder geval erg klein. Mo-

gelijk zullen bepaalde onderdelen van dit rijtuig worden gebruikt om prototypemotoren 6000 technisch conform te maken aan de reeksuitvoering. Hoewel de 6131 niet vaak gebruikt werd, is het onbegrijpelijk dat een dubbelrichtingswagen buiten dienst wordt gesteld. Bij manifestaties of problemen op de lijn was deze tram, samen met de dubbelgelede 6102, de enige die op een flexibele manier kon worden ingezet door gebruik te maken van de vele overloopwissels op de kustlijn. Het enige buitenbeentje blijft dus het nummer 6102, waarvan de voorgeschiedenis al meerdere malen uit de doeken werd gedaan. In de jaren tachtig zag men deze tram vooral op versterkingsdiensten tijdens het seizoen (bv. Oostende - Bredene) en op schooldiensten. Op de meeste plaatsen werden ondertussen keermogelijkheden voor enkelrichtingstrams voorzien, zodat ook bovenvermelde taken voor de 6102 kwamen te vervallen. Omwille van zijn flexibiliteit wordt hij - steeds minder en minder - gebruikt om defecte trams te gaan ophalen en naar Oostende te slepen. Wanneer het te

Nummer	Type	Eigenaar	Toestand
354	motorwagen MIVG	TTO	rijvaardig
9985	standaardmotorwagen 2.20m	TTO	in restauratie
9093	motorwagen SE	TTO	rijvaardig
9123	motorwagen semi-metro	TTO	rijvaardig
9104	motorwagen SE	Pro-Tram	niet rijvaardig
A 8816	balladeuse	TTO	rijvaardig
A 8853	balladeuse	TTO	rijvaardig
9944	standaardbijwagen kust	TTO	rijvaardig / te herschilderen
19211	standaardbijwagen kust	TTO	rijvaardig / te herschilderen
9521	standaardbijwagen kust	Pro-Tram	niet rijvaardig
9523	standaardbijwagen kust	Pro-Tram	niet rijvaardig
9539	bijwagen Destelbergen	TTO	rijvaardig / zonder interieur
A 3633	ladderwagen	TTO	rijvaardig
A 17689	gesloten wagen	TTO	rijvaardig
A 18116	gesloten wagen	TTO	rijvaardig

slépen voertuig in de richting Oostende staat, kan dan via de dichtsbijliggende overloopwissel tot voor de defecte tram worden gereden.

Het is geweten dat opvallend veel trams van de serie 6000-6049 reeds slachtoffer waren van zware en vaak fatale ongevallen. Op die manier werden de 6004, 6013, 6020, 6029, 6031 en 6035 al buiten dienst gesteld. Vaak worden dan de twee niet-beschadigde delen van twee geaccidenteerde trams samengevoegd tot één nieuw rijtuig : zo ontstonden een nieuwe 6024 (uit stukken van de 6020 en 6031) en 6035. Deze en andere transformaties gaan gepaard met ingewikkelde hernummeringen (ondermeer omwille van verzekeringpremies en leasingcontracten), waarbij de amateur na verloop van tijd door de bomen het bos niet meer ziet. Een voorbeeldje : in september 1997 bevonden zich in de stelplaats van Oostende een pasgeschilderde 6004, terwijl even verder de geaccidenteerde 6004 stond... : herstelde trams verschijnen dus blijkbaar soms onder het nummer van een recent geaccidenteerde wagen. In de bijgevoegde tabel trachten we de huidige situatie van het rollend materieel zo duidelijk mogelijk weer te geven. Vermelden we tenslotte ook nog dat de kusttrams geleidelijk aan van hun voorste koppeling ontdaan werden, waarbij men het front op 1001 verschillende manieren aanpaste. De werkhuisoverste van Oostende bevestigt dat uiteindelijk geen twee trams meer gelijk zijn.

Historisch materieel op de kustlijn

Nadat in de jaren tachtig het toeristisch tramstel (9985 + 9944 + 19211 + A18116) van de TTO succesrijke dagen kende, werd het wat stiller rond de museumtrams. Het OB-tramstel (9965 + A8768 + A11593) keerde terug naar Schepdaal, de SO-motorwagen 9014 raakte defect en werd ondergebracht in de stelplaats van Diksmuide en het toeristisch tramstel kwam minder en minder op de sporen. Door de restauratie van SE-motorwagen 9093 en semi-metrowagen 9123 kwam er weer wat museum-activiteit. Al het historisch materieel is in Knokke ondergebracht en de lijst ervan vindt U onderaan de vorige bladzijde.

Omwille van plaatsgebrek worden sommige trams in openlucht gestald. Voor motorwagen 9985 werd dit noodlottig : door steeds minder te rijden en ganse winters in openlucht te staan, geraakte ook deze tram defect door talrijke kortsluitingen. Momenteel wordt de 9985 volledig aangepakt en wordt ook de bekabeling vernieuwd. Het is enkel spijtig dat hij als bastaardreplica voor een standaardmotorwagen type kust werd verbouwd en zijn oorspronkelijke look, zoals hij nochtans in de jaren zestig en zeventig op de kustlijn te zien was, niet zal terugkrijgen. Dit laatste zou historisch meer verantwoord zijn dan de huidige "vis noch vlees" - versie. Een "echte" standaardmotorwagen van het type kust, d.w.z. 2,40 meter breed in plaats van de gebruikelijke 2,20 meter, zou dan gereconstrueerd kunnen worden door één van de vele bewaarde kustbijwagens (bv. 9944) terug uit te rusten met de bewaarde bogies



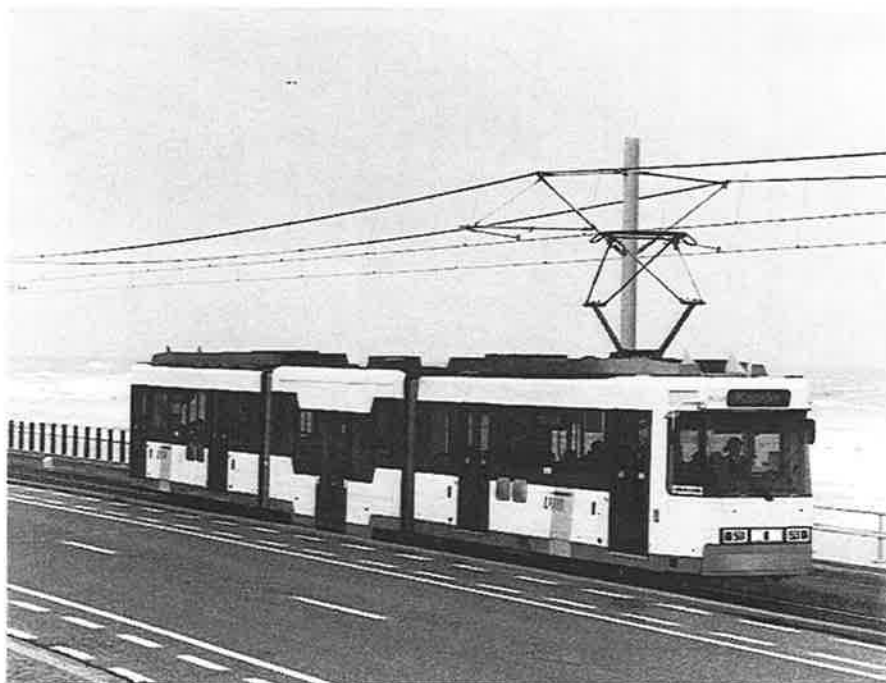
Op 4 december 1996 zien we motorwagen 6131 zonder bogies in de stelplaats aan de Nieuwpoortsesteenweg in Oostende. De tram is op stutten gezet en staat, enigszins weggestopt, op het spoor dat vroeger deel uitmaakte van de keerlus rond het werkhuis. Foto : Stefan Justens

en elektrische installatie van SO 9013. In de verzameling van oude kusttrams ontbreekt helaas ook een OB-motorwagen. Door het slopen van de ladderwagen LW3 in 1989 is nu zelfs geen chassis meer voorhanden om een dergelijke motorwagen te reconstrueren.

De verlenging naar Adinkerke

In de jaren zeventig reeds doken de eerste geruchten op om de tram terug tot aan het station van Adinkerke te brengen. Aan de basis hiervan lagen o.m. de toename van

het toerisme en de slechte bereikbaarheid van de Westkust per trein (lijn 73 Gent - Deinze - Lichtervelde - Veurne - Adinkerke). De NMBS heeft haar steentje al bijgedragen in wat heette "de ontsluiting van de Westhoek teneinde het toerisme en de industrie te bevorderen", door lijn 73 te elektrificeren (baanvak Lichtervelde - Adinkerke) en zodoende de rijtijd gevoelig te verkorten en het reizigerscomfort te verhogen. Waar men in Knokke, Blankenberge of Oostende onmiddellijk ter plaatse is of vlot verder rijdt per kusttram, is het in



Gelede motorwagen 6045, uitgerust met een tussenbak, rijdt langs de dijk tussen Middelkerke en Raversijde op een stormachtige decemberdag in 1997. Foto : Stefan Justens



Deze foto toont de aanleg van de sporen achter de huizen van de De Pannelaan en de reserveparking van het Melipark. De sporen draaien naar rechts, om een vijftigtal meter verder de baan De Panne - Adinkerke te kruisen. De foto is genomen in de richting van Adinkerke, op 12 december 1997. Foto : Stefan Justens

Adinkerke voor toeristen niet echt aantrekkelijk om per bus te moeten verder reizen naar De Panne, waar eventueel nog verder op de tram moet overstapt worden. Ook de NMVB diende dus van haar kant iets te ondernemen. In de jaren tachtig bleef het echter bij veel gezwets over de verlenging, maar getouwtrek van lokale politici, discussie over het juiste traject en onteige-

ningsperikelen stonden jarenlang de effectieve uitvoering in de weg. Meer dan eens kondigden hobbytijdschriften onterecht de nakende start van de werken aan. In 1996 echter werden in Adinkerke en De Panne panelen geplaatst die het begin van de werken aankondigden. Einde 1996 werd de bedding klaargemaakt langsheen het Calmeynbos en midden 1997 werden de eerste

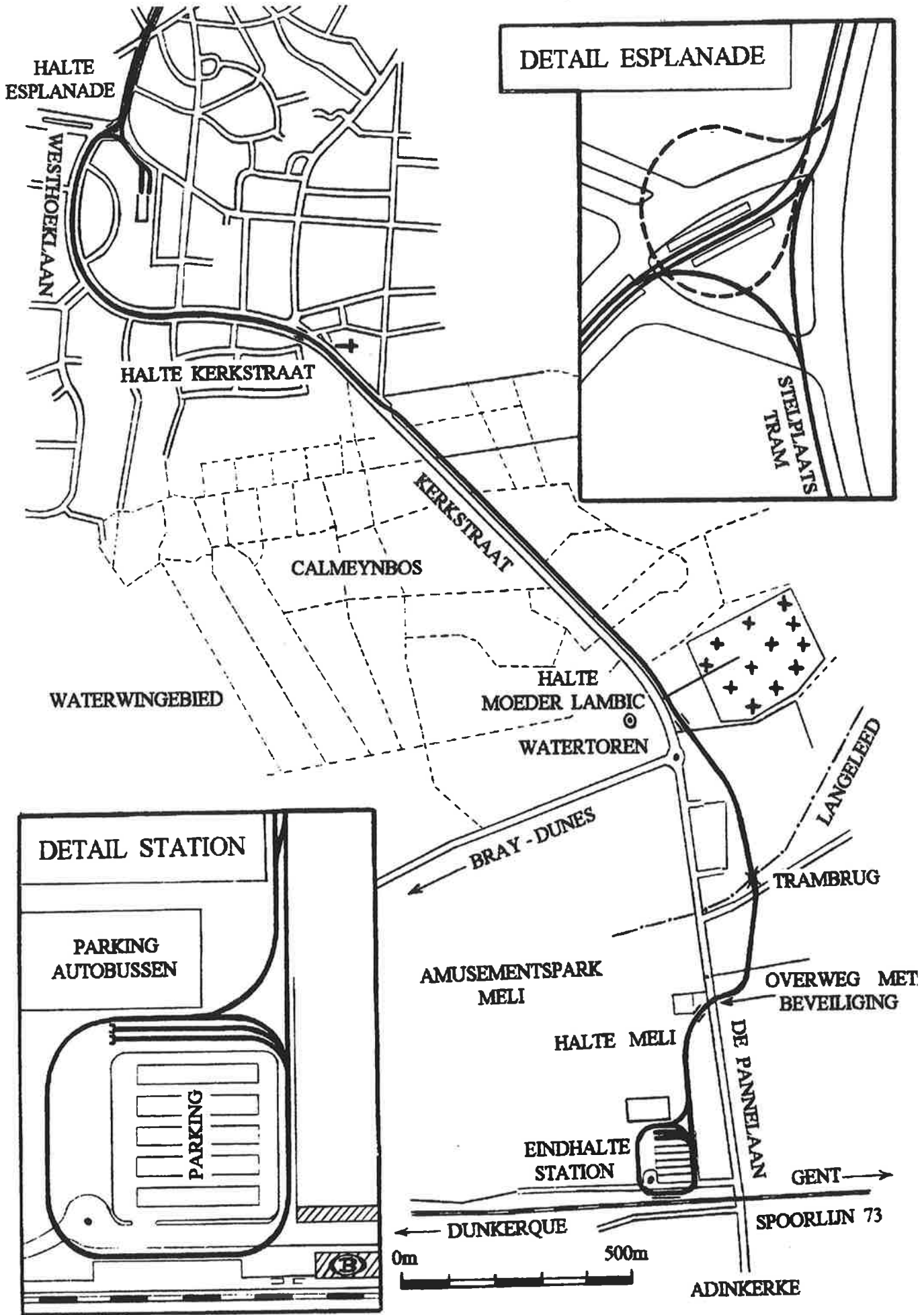


Autobus 3887 aan het station van Adinkerke in juli 1984 : het lijnnummer 21 is nog een overblijfsel van de vroegere tramlijn naar Adinkerke. Precies op dezelfde plaats komt nu een autoparking met daarrond een keerlus voor de tram. Foto : Stefan Justens

sporen gelegd. De spoorwerken gebeuren door aannemer Denys uit Wondelgem, terwijl het plaatsen van de bovenleiding door CEI zal uitgevoerd worden. Veelzeggend was ook de dienstregeling 1996-1997 van autobuslijn 781 (De Panne - Adinkerke) waarbij men in een voetnoot vermeldde : "Deze buslijn wordt in de loop van 1997 vervangen door de kusttram Knokke - De Panne die doorgetrokken wordt tot Adinkerke". Men liep toen iets te snel van stapel, want in de zomer van 1997 waren enkel de sporen gelegd tussen de Esplanade (huidige terminus) en de St.-Pieterskerk van De Panne.

Het nieuwe traject

Het nieuwe traject is – in tegenstelling tot vroegere plannen – volledig dubbelsporig en vertrekt aan de Esplanade, de huidige terminus. De keerlus zal hierbij verdwijnen en de tram zal in het midden van het huidige plantsoen rijden. Voorlopig wordt de verbinding met de stelplaats nog behouden. Hiertoe zal een driehoek aangelegd worden die door de trams komende van Oostende, achteruit moet opgereden worden om de stelplaats binnen te rijden. In tegenstelling tot de huidige toestand zullen de voertuigen zonder manoeuvres de stelplaats kunnen verlaten richting Oostende. De sporen lopen in de middenberm van de Westhoeklaan in een lus rond De Panne, tot voorbij de St.-Pieterskerk, waar ze links van de baan (d.i. de De Pannelaan) komen te liggen. Even verder, ter hoogte van de Kerkstraat, ligt een overloopwissel. Net voor het kerkhof en de rotonde zal de lijn naar links achter de huizen verdwijnen om de velden in te duiken, parallel met de De Pannelaan (d.i. de hoofdbaan naar Adinkerke). Dit laatste stukje tramlijn zal onmiskenbaar doen terugdenken aan de vroegere buurtspoorwegen; hier zal dan ook wel menig fotootje geschoten worden! Vervolgens draait de tram terug naar rechts, om de De Pannelaan te dwarsen ter hoogte van de zuidelijke ingang van de Meli. Om veiligheidsredenen zal hier een bewaakte overweg met slagbomen worden geplaatst. Naast de Meli draait de tram opnieuw naar links (achter de huizen) om even verder het station van Adinkerke te bereiken. Hier is een keerlus – zonder ontubbelingsspoor! – voorzien. De lus moet in tegenwijzerzin bereden worden. De eigenlijke halte zal zich naast perron 1 van het NMBS-station bevinden, zodat een rechtstreekse overstap van en naar de trein mogelijk is. Bij speciale evenementen zullen ook autobussen dit perron kunnen gebruiken om de treinreizigers op te vangen. Medio december 1997 kwamen de sporen al tot bij de Meli en was ook de heraanleg van de stationsbuurt van Adinkerke begonnen. Op hetzelfde ogenblik was echter nog nergens een spoor van de bovenleiding te bekennen! Volgens de technische diensten van De Lijn, en zoals de werken nu vorderen, zou de lijn rond 1 juni 1998 beschikbaar moeten zijn voor proefritten en scholing. Als streefdatum voor de eigenlijke inhuldiging wordt 1 juli genoemd. Uiteraard zal buslijn 781 op dat ogenblik verdwijnen. Toch voorziet men een lokale autobusbediening





Een overzichtsfoto van de stelplaats van De Panne op 2 december 1996 : de loods wordt ingenomen door autobussen, terwijl voor de trams twee kopsproen in open lucht voorzien zijn. Foto : Stefan Justens

van de tuinwijk in Adinkerke, maar onder welke vorm is nog niet duidelijk. De geschatte rijtijd op het nieuwe traject bedraagt 7 minuten. De nieuwe dienstregeling zal afgestemd worden op de aankomst- en vertrektijden van de treinen in Adinkerke.

De Panne + Veurne = Adinkerke

Aan het station van Adinkerke komt eveneens een gemengde stelplaats voor een twaalfstal autobussen en enkele trams (maximaal 6 gelede rijtuigen). Deze stelplaats beperkt zich in feite tot een omheinde openluchtparking, voorzien van twee kopsproen voor trams. Door de nieuwe stelplaats wordt deze van De Panne, die dateert van 1937, overbodig. Toch zal bij de indienststelling van het nieuwe baanvak de verbinding met de huidige stelplaats voorlopig nog behouden blijven tot men een koper vindt. De gemeentelijke brandweer zou geïnteresseerd zijn.

De nieuwe stelplaats zal ook de autobusdiensten van de stelplaats Veurne overnemen. Deze laatste stelplaats zal dus eveneens gesloten worden, waardoor de autobussen van de stelplaats van Adinkerke de lijnen 769,772,773 en de lokale tuinwijk zullen bedienen.

De vroegere lijn naar Adinkerke

Ondanks haar bescheiden lijnlengthe, kende deze tramlijn een relatief bewogen geschiedenis. Op 14 juli 1901 werd een smalsporige paardentramlijn geopend met een lengte van 3700 meter. Op dat ogenblik was De Panne slechts een gehucht van de gemeente Adinkerke (in 1970 werd Adinkerke daarentegen opgenomen in de gemeente De Panne). In de jaren twintig scha-

kelde men over op stoomtractie. In 1928 tenslotte werd het ouderwets trammetje getrokken door een mysterieus voertuig met een dieselmotor. De maatschappij die de lijn uitbaatte liet in 1931 haar concessie over aan de NMVB; deze zou een nieuwe metersporige tramlijn aanleggen, waarvan men zei "dat het de laatste schakel was die Nederland per elektrische tram met Frankrijk moest verbinden"! De inhuldiging hiervan had plaats op 25 juni 1932. Het vertrekpunt lag in het centrum van De Panne en vervoegde het huidige traject ter hoogte van de Zeelaan, om vervolgens tot in Adinkerke de zijberm van de baan te volgen. Het toenmalige traject was dus duidelijk verschillend van het huidige. De tramlijn kreeg aanvankelijk het nummer 13 en vervolgens (in 1933) het nummer 14. Ze werd uitgebaat met motorwagens type OB, die inmiddels vrijgekomen waren van de hoofdlijnen. In 1948 kreeg ze het nummer 21, dat later ook door de autobussen zou worden overgenomen, toegewezen. Wanneer de tramlijn werd afgeschaft is enigszins onduidelijk : de toelating werd alleszins in augustus 1954 verstrekt en sommige bronnen geven dan ook 5 of 6 september 1954 als laatste exploitatiedag. De heer Vancraeynest stootte bij het schrijven van "De tram maakte de kust" echter op foto's van juli 1955, waarop de tram wél nog voorkomt. Het is dus waarschijnlijk dat de lijn pas afgeschaft werd na het seizoen van 1955. Zowel sporen als bovenleiding werden in de loop van 1957 opgebroken. Wat wel zeker is : weinig inwoners konden toen vermoeden dat de tram ooit terug naar Adinkerke zou komen! De tramloods van De Panne werd in 1959 omgebouwd voor autobussen, met het behoud

van twee tramsporen (die in de loop der jaren van ligging veranderden) voor overnachtende kusttrams.

Dromen is toegelaten

Spoorlijn 73 tussen Adinkerke, Bray-Dunes en Dunkerque ligt er al enkele jaren ongebruikt bij. Daarvoor reden er sporadisch enkele goederentreinen en tijdens het toeristisch seizoen werd eind de jaren tachtig, begin de jaren negentig een dagelijkse heen-en terugrit voor reizigers ingelegd met SNCF-materieel. Momenteel wordt de verbinding tussen De Panne en Duinkerke verzekerd door autobussen van de Franse maatschappij Cariane Littoral. Zoals in vele Franse steden, groeit ook in Duinkerke de interesse voor een stadstramnet. De lokale maatschappij STDE bestudeerde reeds de mogelijkheid om terug een stadstramnet uit te baten. Bovendien laat men momenteel bij de SNCF een studie uitvoeren om lijn 73 om te vormen tot een voorstadstramlijn naar Bray-Dunes... en verder naar Adinkerke. De afstand tussen Adinkerke en de plaats waar de lijn op het stadstramnet zou aansluiten bedraagt 20 kilometer. Ook hier herhaalt de geschiedenis zich : in de jaren dertig werd reeds overleg gepleegd om de kusttram te verlengen, samen met de aanleg van een nieuwe baan, doch in 1937 werd het volledige plan op de lange baan geschoven omdat geen overeenstemming kon bereikt worden over het te volgen traject...!

Stefan Justens

Tramplannen voor Antwerpen : een blik in de toekomst

Inleiding

In dit artikel trachten we u een overzicht te geven van nieuwe of verlengde tramlijnen in de Antwerpse agglomeratie, gebaseerd op publicaties die gedurende het laatste decennium in de pers verschenen zijn. Zo is er bijvoorbeeld het voornemen van de overheid om gedurende tien jaar telkens twee kilometer nieuw spoor aan te leggen en recentelijk was er nog de uitspraak van de heer directeur-generaal van de Lijn om tegen het jaar 2000 een volwaardige tramlijn naar Punt a/d Lijn te creëren.

Er wordt bij de diverse projecten bewust geen jaartal (laat staan een exacte datum) vermeld. Dit blijft inderdaad koffiedik kijken. Denk hierbij maar even aan de in 1985 aangekondigde indienststelling van sommige premetrovakken in Charleroi, welke heden ten dage nog steeds op hun eerste trams en reizigers wachten! Om ons bij de trams te houden nog het volgende : het is ondenkbaar dat alle hierna vermelde uitbreidingen in dienst zouden komen zonder dat er tramwagens bijkomen. Het tegendeel zal onvermijdelijk lijden tot het verlagen van de frequentie en van de dienstverlening op de nu bestaande lijnen, wat zeker niet de bedoeling kan zijn.

Laten we nu de verschillende projecten aflopen, waarbij we enkel een onderscheid maken tussen projecten op korte (2000), middellange (2005) en lange termijn (2010). De volgorde waarin wij ze behandelen zal dus waarschijnlijk niet overeenkomen met de chronologie van de uiteindelijke realisatie ervan. We kunnen alleen maar hopen dat we in Rail Revue nog dikwijls verslag mogen uitbrengen van één of andere nieuwe of verlengde tramlijn. Met uitzondering van enkele dringende spoorwerken maken we voor de andere een rondje rond Antwerpen in uurwijzerzin.

De nummering kan u ook terugvinden op de bijhorende netkaart.

1/1 Lus Groenenhoek

Deze lus gaat de keermogelijkheid van de recent gesloten loods aan de Diksmuidelaan vervangen. Zij komt aan de Borsbeekbrug, ongeveer op dezelfde plaats waar een aantal jaren geleden nog de sporen van de lijnen 8 en 11 lagen. Een keermanoeuvre is nu weliswaar nog mogelijk op de vroegere in- en uitrijsporen van de loods, maar verkeers technisch is het moeilijk te verzoenen met het overige verkeer. De

nieuwe lus zal zeker zijn diensten kunnen bewijzen gedurende de nakende NMBS-spoorwerken aan de noord-zuidverbinding waarbij het station van Berchem als belangrijk overstappunt zal fungeren.

1/2 Cuperusstraat

Ook hier betreft het de vervanging van een op te heffen verbinding. Tengevolge van de tunnelwerken, waarvan hiervoor sprake, zullen de sporen van de oude lijn 9 in de Arendstraat buiten dienst gesteld worden. Ter vervanging komt er een verbinding tussen de Lange Leemstraat en de premetrotoegang in de Mercatorstraat.

2/1 Zwijndrecht (korte termijn)

Dit behelst een verlenging vanaf de terminus Linkeroever naar de volgende gemeente. De tramlijn gaat via een bijkomende brug in de middenberm van de Blancefloerlaan over de verbindingsweg van de E17/N49 naar de Zwijndrechtse dorpskom. Dan gaat het verder via het Vredespark tot aan de grens met Melsele; tevens provinciegrens. Daar komt de nieuwe terminus, met "park-and-ride"-faciliteit en aansluiting op de autobussen van en naar het Waasland (de "80-groep"). De totale lengte van de nieuwe lijn bedraagt 4,1 km. Hoeveel en welke lijn(en) gaat (gaan) doorrijden vanaf Linkeroever, blijft momenteel nog een vraagteken, maar er is veel kans dat het de nu relatief korte lijn 3 zal zijn.

2/2 Linkeroever (Noord) (middellange termijn)

Dit behelst een aftakking vanaf de nu bestaande lijn langs de Halewijnlaan, Charles De Costerlaan en Gloriantlaan naar het Sint-Annastrand aan de Scheldeboord. Het succes van deze lijn is alvast verzekerd. Denken we maar aan de bewoners van de immense flatgebouwen die nu aangewezen zijn op de diverse busdiensten.

3/1 Punt aan de Lijn (korte termijn)

Hier komt het eigenlijk neer op het berijden van de onlangs in dienst gestelde toegangsspooren naar Punt aan de Lijn door een regelmatige tramdienst. Wel dient er nog een keermogelijkheid te worden geschapen rond het bioscoopcomplex, annex "park-and-ride". Er werd alvast een wissel geplaatst als aanzet tot de nieuwe terminus. Welke (nieuwe?) lijn er gaat rijden is momenteel nog niet geweten; trouwens : de afleiding van een bestaande lijn via de premetro of bovengronds via lijn 12 behoort ook tot de mogelijkheden. Als

terminus in het centrum kan naar de Melkmarkt of het Centraal station gereden worden.

3/2 Ekeren (middellange termijn)

Dit is eigenlijk een verlenging van de zojuist beschreven mogelijkheid, die – samen met het inkorten van de autobuslijnen uit het noorden (de "70-groep") en de ingebruikname van het geplande NMBS-station aan de Groenendaallaan omstreeks 2005 – zeker zijn nut zal hebben.

4/4 Merksem [Keizershoek] (korte termijn)

Het betreft hier een uitbreiding van lijn 3 vanaf de bestaande terminus aan het Victor Roosensplein, via de middenberm van de Bredabaan, tot aan het einde van de bebouwing. De nieuwe terminus is gesitueerd ter hoogte van de destijds gereserveerde bedding voor een stuk ringweg rond Antwerpen. Ook hier weer een "park-and-ride"-plaats en aansluiting op de autobuslijnen van de "60-groep". Volgens optimisten rijdt de tram vanaf dit punt reeds verder naar Brasschaat en/of Kapellen.

5 Wijnegem (lange termijn)

De verlenging van tramlijn 10 naar het bekende "shopping center" en verder naar Wijnegem (dorp) is iets wat eigenlijk reeds een vijftal jaar geleden had moeten gerealiseerd worden. Een bijna vrije middenberm ligt uitnodigend te wachten op tramsporen. De ingebruikname van de premetro onder de Turnhoutsebaan is eventueel terzelfdertijd mogelijk. (Zie verder : oost-westas)

6 Boechout, Mortsel, Edegem en Kontich

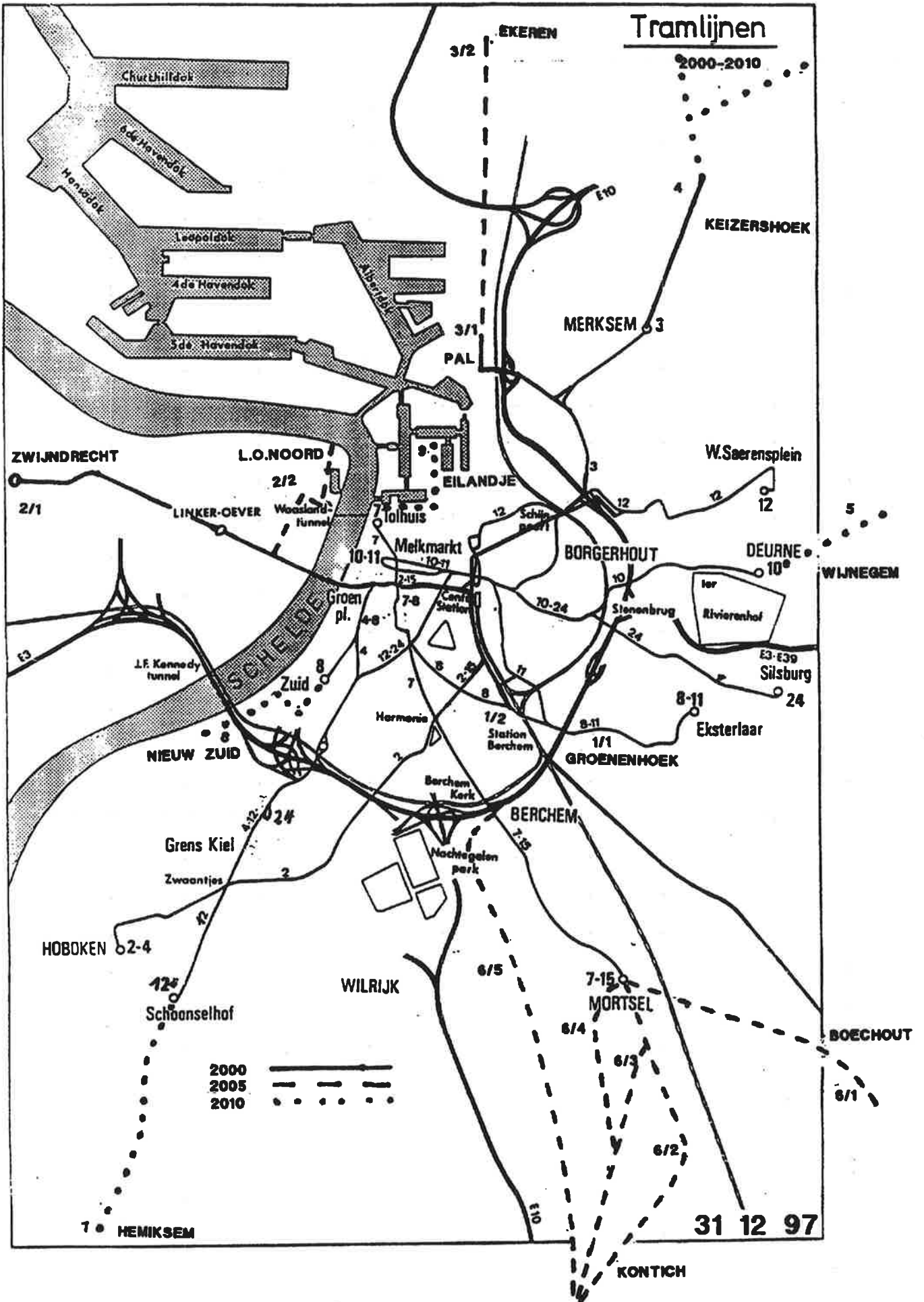
6/1 Mortsel, Boechout (middellange termijn)

Laten we – voor wat althans het tracé betreft – met het eenvoudigste beginnen. Het gaat hier in feite in eerste instantie om lijnen 7 en 15, via de Statielei en de Lierssesteenweg, tot de omgeving van het NMBS-station Oude God. Later, in een tweede fase, tot aan het station of tot in het centrum van Boechout.

6/2 Mortsel, Edegem en Kontich (middellange termijn)

Voor de bedreiging van deze gemeenten zijn er verschillende mogelijkheden :

- vanaf de bestaande terminus, via de Mechelsesteenweg rechtstreeks naar het centrum van Kontich;
- ofwel vanaf de bestaande terminus, via de Mechelsesteenweg en de



Boniverlei (Edegem), naar Kontich (centrum);

- of de aanleg van een lijn die juist voor het bestaande eindpunt aftakt en die via de Edegemsestraat en Edegem (centrum) Kontich bereikt.

Ook een interessante mogelijkheid is deze : een aftakking van de lijnen 7 en 15 langs de Elisabethlaan en de Prins Boudewijnlaan naar Kontich. Deze lijn komt dicht bij de Antwerpse universiteitcampus, het Middelheim-ziekenhuis en de Sint-Augustinuskliniek en loopt grotendeels via het tracé van de drukke autobuslijn 32. In tegenstelling tot de drie andere varianten zal deze, als ook de tak naar Boechout gerealiseerd wordt, een bijkomende tramlijn vergen, want het wegtrekken van één der Mortselse tramlijnen van de Grote steenweg is eenvoudigweg onmogelijk.

7 Hemiksem (lange termijn)

Het project om lijn 12 vanaf het Schoonselhof via de Sint-Bernardsesteenweg tot Hemiksem te verlengen, zal er een worden met een tweede adem. Inderdaad : een tiental jaar geleden moest ergens in de buurt van Hemiksem de nieuwe tramloods komen... Inmiddels is Punt aan de Lijn in gebruik genomen.

8 Nieuw-Zuid (lange termijn)

Dit behelst de verlenging van lijn 8 vanaf Lambermont naar een nieuw te bebouwen gebied, gelegen rond het toegangscomplex naar de Kennedy-tunnel. In een later stadium zou de lijn verder naar Hoboken doorgetrokken worden op de gronden die nu nog gebruikt worden door de petroleum-installaties. Buiten woningen komt er ook het nieuwe gerechtsgebouw. De stadsplanners hebben in elk geval plaats voorzien voor de tram (of de autobus).

9 Eilandje (lange termijn)

Het "Eilandje" in Antwerpen zijn de oude havendokken die nu niet meer door de beroepsvaart gebruikt worden. Hier voorzien de stadsplanners, naast een woonzone, ook aan water gebonden toeristische activiteiten. Een verlenging vanaf de Sint-Pietersvliet van de tramlijnen 4 en 7 is mogelijk. Waar men sinds kort ook over praat, is (opnieuw!) een tramlijn over de Scheldekaaien, die dan kan aansluiten naar Nieuw-Zuid.

10 Noord-Zuid en Oost-Westassen (lange termijn)

Waar men ook reeds jaren over praat is de afwerking – al dan niet ondergronds – van deze twee vervoersassen; Men kan dit zeker niet los zien van de ingebruikname van de reeds jaren voltooide premetrokokers in het stadscentrum. Een in dienststelling hiervan is

slechts zinvol wanneer de lijnen 10 en 24 via de koker Turnhoutsebaan en de lijn 12 via koker Kerkstraat, buiten het centrum (bovengronds) verlengd kunnen worden. Nu er eindelijk uitzicht is op een heraanleg van de Leien kan er wel eens vlugger dan men denkt schot in deze zaak komen. Tussen haakjes : er is ook een akkoord over de heraanleg – en dit in een zeer nabije toekomst – van de Bredabaan en de Sint-Bernardsesteenweg; maar het betreft enkel het op eigen bedding brengen van de bestaande tramlijnen.

Besluit

In het begin van de volgende eeuw is er in elk geval nog veel werk aan de tramwinkel. We zijn ons daarnaast ook bewust dat we wellicht nog een aantal wensen of plannen vergeten hebben. Denken we bijvoorbeeld maar aan Wommelgem vanaf Silsburg, Borsbeek vanaf lijn 8 of 11, Wilrijk..., een ringlijn???

Nogmaals : niet alles zal uitgevoerd worden zoals hiervoor beschreven werd, maar wellicht krijgen we de volgende jaren toch een groot, modern gestructureerd tramnet. Alvast veel puzzelplezier aan onze lezers om een nieuw lijnennet uit te tekenen. Mogelijkheden genoeg!

Luc Couscheir

Lezersforum

Sneeuwruimers

Graag wil ik even ingaan op de interessante foto's van NMVB-sneeuwruimers van de hand van de heer Jacques Cohn.

Het indrukwekkende gevaarte aan de kust is de **A.7205**, behorend tot de reeks A.7193-7206 en gebouwd door Le Roelx bij aanbesteding van 27 januari 1901. Deze wagen was reeds voor 1914 in West-Vlaanderen te vinden en werd pas in 1979 buiten dienst gesteld.

De sneeuwruimer te Polygoon met het nummer **B.6886** is de **A.8180**. Deze werd omstreeks 1952 door het NMVB-werkhuis Merksem Oude Baarelei geconstrueerd uit onderdelen van schutbordenwagen **B.6886**. De oude brandplaat werd toen kennelijk niet verwijderd. Het is dus hetzelfde voertuig als op foto 5 is te zien.

De **A.8179** behoorde met de **A. 8180** tot de reeks **A.8178-8184**. Voor de geïnteresseerde lezer : deze werden te Merksem O.B. verbouwd uit respectievelijk de **B.6795**, **B.6505**, **B.6886**, **A.4366**, **A.16293**, **B.6709**, **A.16645**. Deze **A.8179** had zijn thuishaven te Merksem O.B. en werd omstreeks 1966 buiten dienst gesteld.

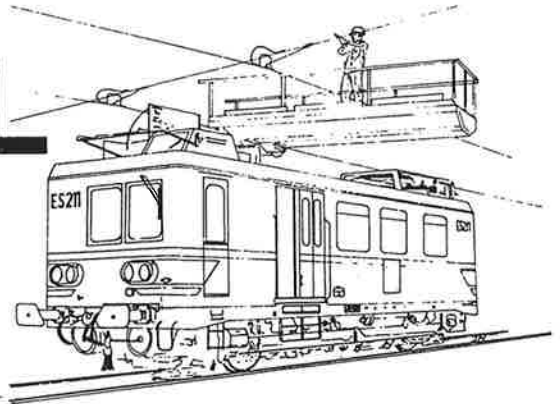
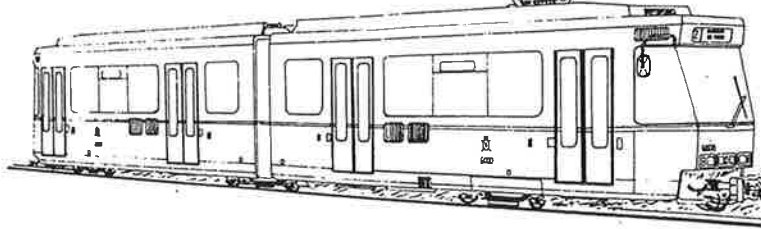
Ook over de **A.8182** van foto 6 is iets te vertellen : hij werd op 16 augustus 1963 verkocht aan de MIVA en kreeg toen het nummer **8827**.

De foto van **A.8183** is bijzonder interessant. Deze wagen behoorde oorspronkelijk tot de stelplaats Zurenborg, maar werd later overgebracht naar de groep Brussel, waar hij behoorde tot de stelplaats Asse. De foto toont ons waarschijnlijk het moment dat de wagen, na overkomst uit het Antwerpse, te Kuregem Eloystraat was opgeknapt en stond te wachten op het vertrek naar zijn nieuwe onderkomen.

Ter afsluiting een andere zaak. Op 6 mei 1946 werd te Terneuzen (NL) de NMVB-pakwagen **A.2491** gefotografeerd. Weet een van de lezers misschien te vertellen hoe en wanneer deze wagen daar terecht is gekomen en hoe lang hij daar is gebleven? Ook zou ik graag vernemen van welke lijn de **A.2491** afkomstig was.

Dirk Eveleens Maarse, Groningsingel 1057, NL-6835 HW ARNHEM

RAIL-AKTUEEL



DE LIJN

• **Ombouwprogramma Antwerpse PCC-wagens (tot eind 11.97)**

Nummer PCC	In ombouw	Uit ombouw	Nummer PCC	In ombouw	Uit ombouw
7050	25 11 95	11 10 96	7113	12 12 91	02 09 92
7061	30 08 93	04 05 94	7114	30 01 92	08 10 92
7062	19 03 93	14 02 94	7115	18 02 92	27 10 92
7063	13 05 93	10 03 94	7116	09 03 92	20 11 92
7064	16 02 93	22 12 93	7117	14 04 92	29 12 92
7065	22 11 93	23 08 94	7118	26 03 92	10 12 92
7066	16 12 93	15 09 94	7119	02 06 92	12 02 93
7067	10 02 94	07 11 94	7120	25 06 92	04 03 93
7068	08 03 94	02 12 94	7121	13 01 92	25 09 92
7069	28 04 94	07 02 95	7122	06 05 92	26 01 93
7070	30 05 94	03 03 95	7123	11 08 92	24 03 93
7071	01 09 92	08 04 93	7124	18 09 92	10 05 93
7072	13 09 94	22 05 95	7125	17 11 92	08 07 93
7073	30 11 94	01 09 95	7126	19 10 95	19 06 96
7074	04 01 93	30 09 93	7127	20 06 97	
7075	18 08 94	14 04 95	7128	02 11 94	07 07 95
7076	04 01 95	27 09 95	7129		
7077	11 05 95	13 02 96	7130	28 10 97	
7078	03 08 95	29 03 96	7131	09 09 97	
7079	20 03 95	13 12 95	7132	12 12 95	13 09 96
7080	13 04 95	10 01 96	7133	06 03 97	27 11 97
7081	31 08 95	24 04 96	7134	02 10 97	
7082	07 06 95	04 03 96	7135	25 11 97	
7083	27 09 93	09 06 94	7136	11 02 97	31 10 97
7084	26 09 95	28 05 96	7137		
7085	15 11 95	12 09 96	7138	07 06 91	26 05 93
7086	07 02 95	22 11 95	7139		
7087	07 02 96	14 11 96	7140	12 97	
7088	27 04 97		7141	08 10 96	24 06 97
7089	01 03 96	29 11 96	7142		
7090	18 03 97	12 97	7143		
7091	27 03 96	30 12 96	7144		
7092	24 04 96	05 02 97	7145		
7093	19 08 96	29 04 97	7146	15 07 97	
7094	22 05 96	07 03 97	7147	12 09 96	29 05 97
7095	27 05 97		7148	27 10 92	23 06 93
7096	31 10 96	30 07 97	7149	10 06 96	09 04 97
7097	07 12 92	31 08 93	7150		
7098	28 11 96	12 09 97	7151		
7099	31 07 90	18 10 91	7152		
7100	16 12 88	27 11 90	7153	09 12 96	08 10 97
7101	22 09 90	22 11 91	7154		
7102	04 12 90	16 12 91	7155		
7103	03 01 91	15 01 92	7156	30 01 95	23 10 95
7104	23 01 91	30 01 92	7157	06 10 94	15 06 95
7105	25 01 91	06 03 92	7158	23 06 94	22 03 95
7106	16 05 91	11 03 92	7159	01 04 94	30 12 94
7107	06 06 91	26 03 92	7160	16 03 93	19 01 94
7108	12 08 91	16 04 92	7161	19 10 93	24 06 94
7109	04 09 91	07 05 92	7162	18 01 94	11 10 94
7110	23 09 91	09 07 92	7163	11 06 93	05 04 94
7111	10 10 91	15 07 92	7164	25 01 93	19 11 93
7112	21 11 91	12 08 92	7165	23 01 89	19 11 90

M.b.t. de wagens 2100 en 2165 dient gesteld dat deze twee trams na de officiële persvoorstelling in september 1990 bij de opening van de premetrolijn naar Linkeroever, verder in de CW Hoboken op punt zijn gesteld.
E. M.

NMBS

• **HSL 1 in dienst op 14/12/1997**
Het in dienst stellen van lijn 1 heeft buiten een nationale primeur ook voor een internationale nieuwigheid gezorgd. Het is namelijk de eerste maal dat een hogesnelheidstrein in commerciële dienst een staatsgrens overrijdt aan maximale snelheid. Verder is het in dienst nemen van een 25 kV-bovenleidingsspanning ook een Belgische primeur. Oorspronkelijk was deze voor lijn 42 (Rivage - Gouvy) weggelegd, maar door uitstel en vertragingen van de werken, is het elektrisch berijden van deze lijn met 25 kV naar 1999 verschoven.

• **Koninklijk paar gaat miljoenen landgenoten supersnel vooraf**
Op woensdag 10 december 1997 werd door Koning Albert II en Koningin Paola de nieuwe hogesnelheidslijn tussen Brussel-Zuid en Paris-Nord plechtig ingereden. Samen met het koninklijk gezelschap reden ook de NMBS-top en de federale ministers Dehaene en Daerden mee. Als koninklijke Thalys fungeerde het fonkelnieuwe NMBS-treinstel 4303, dat voor deze gelegenheid op het front met twee Belgische vaandels was getooid. De vorst ging tijdens de terugweg ook even een kijkje nemen in de stuurpost... en zag dat het goed was.

• **Thalysverbindingen uitgebreid**
Door het instromen van 17 nieuwe hogesnelheidstreinstellen (geschikt voor vier spanningen) kon de Thalysdienst vanuit Paris-Nord uitgebreid worden met 7 slagen van en naar Köln-Hbf via Brussel-Zuid en Liège-Guillemins. Ook worden Oostende - Brugge - Gent-Sint-Pieters enerzijds en Namur - Charleroi - Mons anderzijds tweemaal supersnel met de Franse hoofdstad verbonden. Op de noordelijke verbinding naar Amsterdam blijft de dienst voorlopig beperkt tot 4 eenheden, zodat de Beneluxdienst onder vorm van de IC A (nog) niet in het gedrang komt. De nieuwe Thalysverbinding met Köln daarentegen vormt wel een bedreiging voor het huidige materieel, want het luidt de afvoer van de reeksen 15, 16 en 18 in.

Alhoewel alle Thalysstellen onderling gekoppeld kunnen rijden, zijn zowel hun eigenaar als hun technische kenmerken verschillend. In de tabel bovenaan de volgende bladzijde geven we een overzicht hiervan.

nummering	eigenaar	kleurstelling	spanning	inzetgebied
4501 - 4530	SNCF	blauw / zilvergrijs	1500=, 3000=, 25000~	NMBS, SNCF, FS (Italië)
4531 - 4540	SNCF	rood / zilvergrijs	1500=, 3000=, 25000~	NS, NMBS, SNCF
4301 - 4307	NMBS	rood / zilvergrijs	1500=, 3000=, 15000~, 25000~	NS, NMBS, DB, SNCF
4321 - 4322	NS	rood / zilvergrijs	1500=, 3000=, 15000~, 25000~	NS, NMBS, DB, SNCF
4331 - 4332	DB	rood / zilvergrijs	1500=, 3000=, 15000~, 25000~	NS, NMBS, DB, SNCF
4341 - 4346	SNCF	rood / zilvergrijs	1500=, 3000=, 15000~, 25000~	NS, NMBS, DB, SNCF

• Belgisch snelheidsrecord staat op 354 km/h

Na de afwerking van de nieuwe hogesnelheidslijn 1 in het najaar van 1997, begonnen op deze lijn de proefritten om de bovenleiding, de beveiliging en het materieel te testen. Hierbij gaat ook de aandacht naar eventuele zettingen van het baanlichaam. Door de lage asdruk (max. 17 ton) en het geleed treinmaterieel dat hierop rijdt, zijn deze zettingen nog vrij gering, vergele-

ken met de zettingen in een baanlichaam bereiden met klassieke treinen. Toch moet elk nieuw gelegd spoor door systematische snelheidsverhoging "vastgereden" worden. Daar lijn 1 bedoeld is om met een nominale dienstnelheid van 300 km/h bereden te worden, moet men voor de homologatie van deze lijn een snelheid ontwikkelen, die 10 % hoger ligt dan de nominale snelheid. Om de goedkeuring voor deze hogesnelheidslijn te verkrijgen moest men dus

minstens 330 km/h rijden, maar men ging door tot 350 km/h met zelfs pieken tot 354 km/h! Bij deze snelheid werd natuurlijk ook de invloed op het rijcomfort en de bovenleiding nagegaan. Slechts weinige spoorwegmaatschappijen kunnen met zulk snelheidsrecord uitpakken. We wensen echter bescheiden te blijven en zeggen liever dat, na de langste trein, onze nationale spoorwegmaatschappij het Beneluxsnelheidsrecord serieus scherper gesteld heeft... !

E. H.

Verenigingsnieuws

VeBOV

1. MAANDELIJKSE PROJECTIEAVONDEN

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

27 maart 1998 : **Van Wien tot Wolfurt, van 1979 tot 1997** (D. Arretz). In deze diareeks maken we een reis langsheen de Oostenrijkse spoorwegen; van de streek rond Wenen tot Wolfurt bij Bregenz volgen we de Westbahn. Eveneens zullen we langs Tauern-, Phyrn-, Mariazeller- en Pinzgaubahn reizen. Ook de Altbau-Elokvrienden komen in deze reeks aan hun trekken.

24 april 1998 : **Op reis** (C. Hertogs). Een wereldreis langs het spoor : gevarieerde beelden van de spoorwegen in India, Java, Amerika, Cuba, ... met onder meer veel stoom!

29 mei 1998 : **Charleroi** (M. Poot en R. Van Iseghem). Beelden van de STIC, te weten de lijnen 5-15, 7 en 9, en de Buurtspoorwegen Charleroi, eind jaren 70 en begin jaren 80.

26 juni 1998 : **Veilingavond**. Alle interessante stukken rond het trein-, tram- en busgebeuren komen voor veiling in aanmerking, zoals authentieke stukken, boeken, video's, modelbaan, ..., maar geen dia's, want die komen in november aan bod. De te veilen stukken dienen aangeboden te worden om 19.30 uur. 10 % van de verkoopprijs wordt voorbehouden voor verenigingskosten.

Brussel (20.00 uur, vergaderzaal Anneesens, ingang Fontainasplein)

13 maart 1998 : **Tram en trein in de DDR** (L. De Coster). Het lijkt al zo lang geleden dat de "Neue Bundesländer" nog de DDR

waren... Vanavond zien we beelden van begin der tachtiger jaren : trein en tram van Rostock tot Dresden.

10 april 1998 : **MIVB 1967-1970** (R. Stevens). De hernummering van tram en bus, nu al bijna 30 jaar geleden!

8 mei 1998 : **Trein, tram en bus in West-Vlaanderen** (L. De Coster). Vanavond bekijken we de periode 1980-1990.

12 juni 1998 : **Fotokijkavond**

2. ALGEMENE JAARVERGADERING :

14 maart om 10.00 in het museum van Woluwe! Zie het programma in vorig nummer!

3. UITSTAP : 14 maart 1998

Ter gelegenheid van de algemene jaarvergadering wordt er in de namiddag een uitstap georganiseerd op het Brusselse net. Programma : Vertrek om 13.00 uur met motorwagen 4032 aan de stelplaats van Woluwe; via lijnen 81 en 56 naar COOVI; via lijn 82 naar stelplaats Molenbeek; een fotoritje met 7019 naar de keerlus Mennekens; via lijn 52 naar Esplanade en Verboekhoven; via lijnen 92/94 naar Buyl en via lijn 81 terug naar Woluwe. Er wordt dus gereden op de lijnen 39, 52 en 94 waar de 4000-en hun laatste jaren sleten en op lijn 56 waarvan de zuidelijke tak bedreigd is met afschaffing als de metrolijn verlengd wordt naar het Erasmushospitaal. Vele fotostops op uitgelezen plaatsen.

Deelnameprijs :

650 BEF voor leden van VeBOV of MSVB en hun familieleden

750 BEF voor niet-leden

550 BEF voor Vebov-leden die de jaarvergadering bijwonen; let op : de restaurateur van "l'Estraminet" is bereid één of twee

warme schotels te bereiden indien voldoende deelnemers hiervan gebruik willen maken. Vooraf aanmelden is dus nodig! Prijs : ± 300 BEF.

4. LEDENNIEUWS

Droevig en onverwacht nieuws : op 1 februari overleed na een korte ziekte onze stichter en ere-voorzitter Rogier Bastaens, enkele dagen vóór zijn 65^e verjaardag. In het vorig nummer van Rail-Revue verscheen nog een artikel van zijn hand! We zullen hem missen, maar we zullen ook zijn ijver en inzet gedenken. De vereniging beuigt hierbij oprechte deelname aan familie en vrienden.

Mededelingen

Wegens het onverwacht overlijden van Rogier Bastaens zal (deel 2) "De Bredabaan, de Groenendaallaan en de Minister Delbekelaan en hun transporen pas in het volgend nummer verschijnen.

Om de reeks zelfklevers van de Buurtspoorwegen Brabant volledig te maken verscheen een folio met de films van Brussel-Leuven (Diest enz.), Brussel-Keerbergen-Mechelen met bijdiensten. Er komen nog 4 nieuwe folio's over MIVB en NMVB (Antwerpen, type S). Te koop in de musea van Edegem, Schepdaal en Woluwe.

V.z.w. Bus en Car organiseert op 28 maart 1998 een afscheidsrit van de Volvo-Jonckheere te Namen. Meer inlichtingen kan men bekomen bij St. Justens tel. 02/425.35.91



VeBOV/MSVB-rondrit met PCC 7150 en 7144 in de Stanleystraat op 17 januari 1998. Foto Rudy van Iseghem



Speciale TTO rondrit met motorwagen SE9093 op kop langs de kustlijn van Knokke tot De Panne. Mariakerke, 20 september 1997. Foto Stefan Justens.