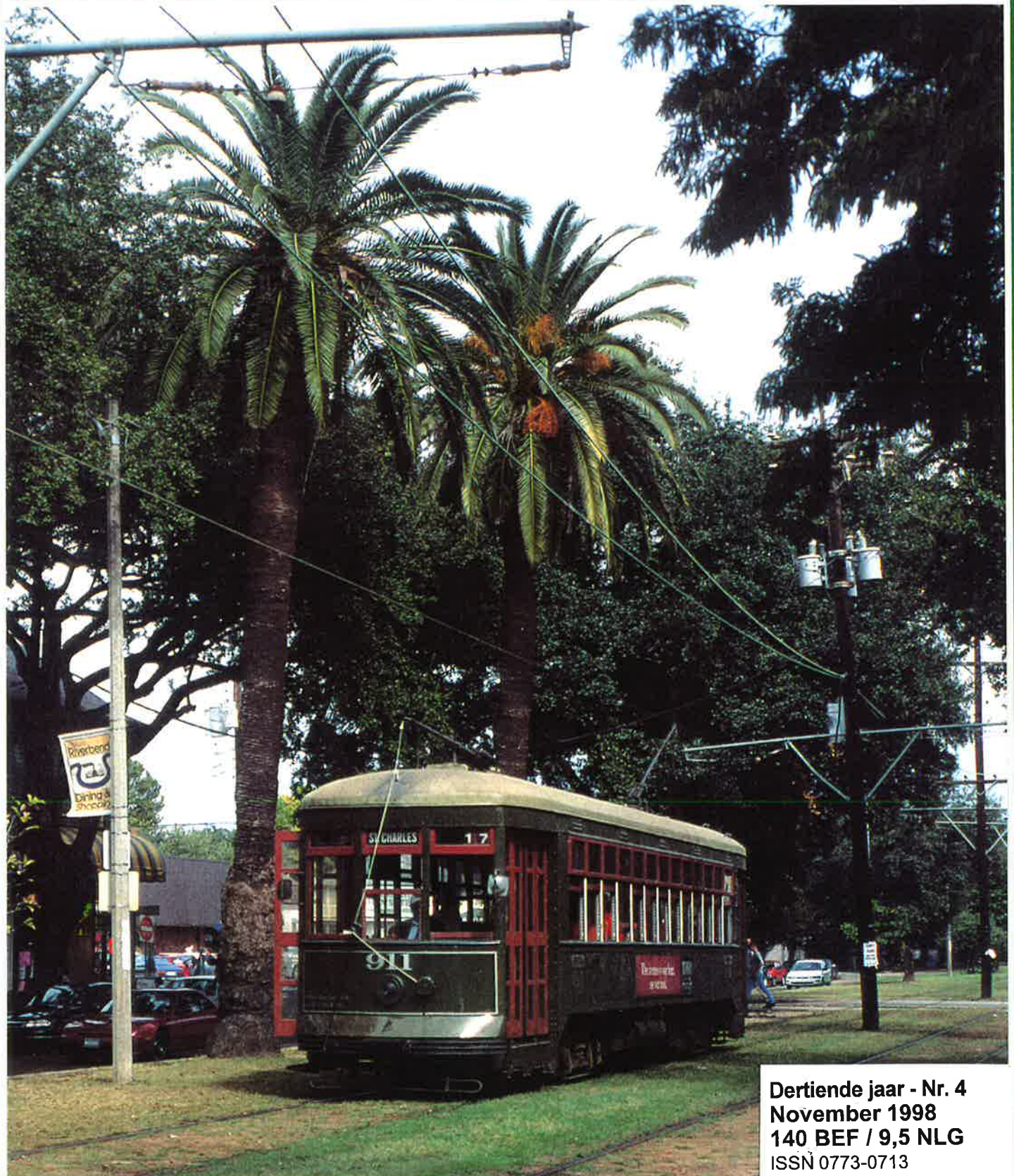


# RAIL-REVUE

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



Dertiende jaar - Nr. 4  
November 1998  
140 BEF / 9,5 NLG  
ISSN 0773-0713



# De stadsbussen Van Hool - Cummins AU124 van de NMVB

## Inleiding

In Rail - Revue nummer 40 van april 1995 werd reeds een artikel gewijd aan de stadsautobussen van de Buurtspoorwegen. Hierin werd een algemeen overzicht gegeven van de 4 generaties stadsautobussen die bij de NMVB in gebruik zijn geweest. De nieuwste stadsbusjes van het type A 508 en A 308 (lagevloerversie), uitgerust met een Cumminsmotor, kan men momenteel zien in Brugge en Mons en sinds kort ook in Doornik, Namen, Mechelen en Leuven. Deze twee laatste steden kiezen na een periode van standaardbussen terug voor een (geherstructureerd) stadsnet met kleine, wendbare stadsbussen. Wij gaan in dit artikel even dieper in op de vorige generatie busjes, die inmiddels al enkele jaren uit ons stads- en streekbeeld (!) verdwenen zijn.

## Midden de jaren zeventig : het begin van een nieuwe generatie

In het midden van de jaren zeventig waren de bussen van de tweede generatie, daterend tussen begin tot midden jaren zestig, dringend aan vervanging toe. In 1973 was al een schuchtere poging ondernomen met de nieuwe reeks 4100-4124. De resultaten waren ronduit een flop. Op technisch vlak voldeden de voertuigen niet. De situatie was zo erg dat hun O(fficina) M(echanica) motor werd vervangen door een Mercedesmotor uit... hun voorgangers!



Enkele stadsbusjes hebben ook korte tijd dienst gedaan op het Oostendse stadsnet. We zien hier de 5040, die toen bijna dagelijks op "zijn" lijn 3 reed. Oostende Hendrik Baelskaai, augustus 1989. Foto : Stefan Justens

Van Hool had hierna ongetwijfeld iets goed te maken. Er werd een kleine versie ontwikkeld van het nieuwe en succesvolle type AI 119/2 (reeks 4500-4824), doch met een Cummins dieselmotor in plaats van een Dafmotor. De NMVB bestelde van dit type in totaal drie reeksen : de nummers 4825-4864 op 31/12/74 (bouwjaar 1976), 4475-4499 op 23/05/75 (bouwjaar 1976), en 5040-5089 op 31/12/75 (bouwjaar

1976/77). Merkwaaardig genoeg kreeg de tweede serie lagere nummers dan de eerste. Deze nummers waren immers oorspronkelijk voorzien voor een bestelling bij de Brugse autobusbouwer Bus & Car, maar door de sluiting van de fabriek werd de reeks nooit geleverd en moesten de voorziene nummers dus opnieuw gebruikt te worden. De nieuwe stadbusen vervingen de vorige generatie in Leuven, Tie-

## INHOUD VAN DIT NUMMER

De stadsbussen Van Hool - Cummins AU124 van de NMVB	2
Dat waren nog tijden!	5
ST. CHARLES : een rit op 's werelds oudste tramlijn	10
Rail-Aktueel	16
Verenigingsnieuws	23

Aan dit nummer van Rail-Revue werkten mee : Jacques Cohn, Luc Couscheir, Staf Cuyt, Jan De leus, Mark De Schutter, Alain Janmart, Stefan Justens, Hubert Van den Bergh, Jo Van Iseghem, Rudy Van Iseghem.

**Foto titelpagina** : Motorrijtuig 911 van de Regional Transit Authority (R.T.A.) op Carrollton Avenue in het Amerikaanse New Orleans. Van het in deze stad ooit 360 km lengte tellende tramnet blijft heden slechts één lijn over : de zogenaamde St. Charleslijn. Bijzonder aan deze lijn is het feit, dat zij reeds in 1835 in dienst kwam en – afgezien van een aantal latere uitbreidingen – nog steeds het originele tracé uit 1835 berijdt, wat haar meteen de oudste actieve tramlijn van de wereld maakt. In dit en in volgende nummers wordt uitgebreid aandacht besteed aan de boeiende geschiedenis van deze tramexploitatie. Foto Staf Cuyt, 24 oktober 1997.

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

nen, Mechelen, Turnhout, Namen, Brugge en Kortrijk : typische middelgrote steden die niet groot genoeg waren voor een eigen maatschappij en waar de NMVB destijds zelf enkele stadstram- of stadsbuslijnen opstartte. De eerste inzet van elke bus, alsook hun latere transfers, zijn in bijgevoegde tabellen terug te vinden. Grosso modo werd de eerste reeks vooral in Leuven en Namen ingezet, de tweede reeks in Mechelen en de derde reeks in Brugge, Kortrijk en Turnhout. In de beginfase reden ze er bijna uitsluitend op stadslijnen, waarvoor ze ontworpen waren.

#### De omzwervingen van de reeks 4825-4864

In 1983 wordt het stadsbusnet van Leuven grondig gereorganiseerd, waarbij men verkiest om standaardbussen in te zetten. De Cumminsstadbusjes worden hierdoor grotendeels overbodig en geraken op de dool. Enkel verhuizen naar Jumet, waar ze eigenlijk niet gewenst zijn en dan ook de stelplaats zelden of nooit verlaten. Daarom worden een aantal exemplaren doorverwezen naar Eugies (stelplaatsen Mons en Quaregnon). Anderen beëindigen hun carrière op het stadsnet van Aalst, Menen, Brugge of Oostende, of op de dunbevolkte streeklijnen van de regio Ieper. De stelplaats van Haacht krijgt enkele exemplaren, bestemd voor speciale diensten. Dit neemt niet weg dat ze soms ook op de streeklijnen worden ingezet. Dit fenomeen typeert trouwens veel Cumminsbusjes : ze werden gebouwd als stadsbus, maar eindigen hun carrière als streekbus. Typisch was ook het gebruik van een Leuvense, en daarna Naamse, Cummins voor de nieuwe buurtbus van Froidchapelle. Ook Mechelen stuurde sinds begin jaren tachtig stevast een busje naar de satellietstelplaatsen van Tremelo (lijn 53), Heist-op-den-Berg (lijn 52) en Aarschot (lijnen 29a, 35b en 49) om er versterkingsritten, schoolvervoer en gedeeltelijke ritten te rij-



Op de enige stadslijn van Menen werden naast Citybussen ook Cumminsbussen ingezet, zoals de 4860 aan de halte Rode Campagne op 6 augustus 1987. Foto : Stefan Justens



Opvallend was zeker het gebruik van autobus 5087 als buurtbus van Froidchapelle. De foto is op 4 augustus 1987 genomen in de Rue de la Station te Walcourt. Foto : Stefan Justens

#### VAN HOOL-CUMMINS AU 124 BOUWJAAR 1976 REEKS 4475-4499

NUMMER	IN	UIT	NUMMERPLAAT	INZET	OPMERKINGEN
4475	7-7-76	11-4-88	ABB. 309	LEUVEN+TIENEN+HAACHT	
4476	8-7-76	11-4-88	ABB. 310	LEUVEN+HAACHT	
4477	9-7-76	24-5-89	ABB. 311	MECHELEN	'86 AALST
4478	27-7-76	21-5-90	ABB. 312	MECHELEN	'86 AALST
4479	12-7-76	11-10-91	ABB. 313	MECHELEN	'86 AALST
4480	16-7-76	11-10-91	ABB. 314	MECHELEN+AARSCHOT	'87 JUMET
4481	19-7-76	8-92	ABB. 315	MECHELEN	'87 JUMET
4482	27-7-76	11-8-91	ABB. 316	MECHELEN	
4483	28-7-76	10-2-95	ABB. 327	TURNHOUT	
4484	29-7-76	16-3-95	ABB. 328	TURNHOUT	'93 MECHELEN
4485	30-7-76	27-2-90	ABB. 329	MECHELEN	'88 OOSTENDE
4486	30-7-76	16-5-90	ABB. 330	MECHELEN	'88 OOSTENDE
4487	3-8-76	2-8-88	ABB. 331	MECHELEN	'89 FABIOLADORP
4488	4-8-76	16-11-94	ABB. 332	MECHELEN+AARSCHOT	
4489	19-8-76	16-8-89	ABB. 333	MECHELEN	'89 DEPANNAGEBUS MERKSEM N°7562
4490	10-8-76	13-10-89	ABB. 334	MECHELEN	'90 SCHILDERING DE LIJN
4491	13-9-76	25-1-90	ABB. 335	MECHELEN	'89 DEPANNAGEBUS TURNHOUT N°7590
4492	25-8-76	10-2-95	ABB. 336	MECHELEN	
4493	3-9-76	07-5-90	ABB. 337	MECHELEN	'88 OMBOUW MECHELBUS
4494	1-9-76	1-4-95	ABB. 338	MECHELEN	'90 DEPANNAGEBUS MECHELEN N°7595
4495	3-9-76	16-3-95	ABB. 339	MECHELEN	'88 OMBOUW MECHELBUS/'95 MUSEUMBUS (KALKEN)
4496	20-9-76	6-3-95	ABB. 340	MECHELEN	'88 OMBOUW MECHELBUS
4497	20-9-76	16-3-95	ABB. 341	MECHELEN	'88 OMBOUW MECHELBUS
4498	22-9-76	6-3-95	ABB. 342	MECHELEN	'88 OMBOUW MECHELBUS
4499	22-9-76	16-9-94	ABB. 343	MECHELEN	'88 OMBOUW MECHELBUS

NUMMER	IN	UIT	NUMMERPLAAT	INZET	OPMERKINGEN
4825	12-3-76	01	0919.P	LEUVEN '87 JUMET '88 EUGIES	
4826	2-4-76	27-8-92	1352.P	LEUVEN '87 FROIDCHAPELLE '88 NAMEN	'92 EXPOBUS : TEC N°3921 (op papier)
4827	9-4-76	11-10-91	0095.P	LEUVEN	TEC N°260
4828	7-4-76	3-4-92	0801.P	LEUVEN	
4829	8-4-76	01	1125.P	LEUVEN '88 EUGIES ('89 tijdelijk Jumet)	
4830	6-5-76	11-88	1193.P	LEUVEN	'92 EXPOBUS : TEC N°3922 (op papier)
4831	6-5-76	7-4-88	0030.P	LEUVEN	'89 HALTEPALENBUS NIJVEL N° 7572
4832	16-4-76	1-10-92	0032.P	LEUVEN	'88 DEPANNAGEBUS DILBEEK N° 7556
4833	16-4-76	11-88	0033.P	LEUVEN '88 JUMET '88 EUGIES	'93 LUDOTHEEK FLORENNES (DSR-644)
4834	22-4-76	17-2-88	0877.P	LEUVEN	'88 DEPANNAGEBUS NIJVEL N° 7574
4835	26-4-76	9-94	0894.P	LEUVEN '88 OOSTENDE	'88 DEPANNAGEBUS OOSTENDE N° 7557
4836	26-4-76	1-2-93	0898.P	NAMEN	TEC N°261 : '94 MUSEUMBUS (Casteau)
4837	27-4-76	24-12-93	0916.P	NAMEN '92 JUMET	TEC N°262 : TEC Nr 7536 (op papier)
4838	4-5-76	24-12-93	0930.P	NAMEN	TEC N°263
4839	7-5-76	27-8-93	0931.P	NAMEN	TEC N°264
4840	26-5-76	24-12-93	0932.P	NAMEN	TEC N°265
4841	11-5-76	14-2-94	0933.P	NAMEN	TEC N°266
4842	12-5-76	3-86	0864.P	LEUVEN	TEC N°267
4843	18-5-76	11-10-91	ABB.287	LEUVEN '86 JUMET	'86 WEG EN WERKEN OOSTENDE N°7530
4844	14-5-76	7-4-88	ABB.288	LEUVEN '88 OOSTENDE	
4845	24-5-76	11-10-91	ABB.289	LEUVEN '88 JUMET	'88 DEPANNAGEBUS HET RAD N°7558
4846	20-5-76	16-3-92	ABB.290	LEUVEN (eveneens tijdelijk in '87)	
4847	16-10-91	16-10-91	ABB.291	LEUVEN '86 AALST	
4848	26-5-76	23-9-91	ABB.292	LEUVEN	
4849	2-6-76	2-8-88	ABB.293	LEUVEN '88 OOSTENDE	'88 DEPANNAGEBUS LEUVEN N°7559
4850	3-6-76	11-10-91	ABB.294	LEUVEN '86 JUMET '87 LEUVEN '88 JUMET	TEC nr 7550 (op papier)
4851	4-6-76	23-9-91	ABB.295	LEUVEN+HAACHT	
4852	17-6-76	11-10-91	ABB.296	LEUVEN	TEC nr 7552 (op papier)
4853	13-6-76	5-8-91	ABB.297	LEUVEN '86 JUMET	
4854	16-6-76	11-10-91	ABB.298	LEUVEN+TIENEN '88 OOSTENDE '88 FABIOLADORP	
4855	23-6-76	10-6-86	ABB.299	LEUVEN '87 JUMET	TEC nr 7554 (op papier)
4856	24-6-76	12-9-90	ABB.300	LEUVEN '86 OOSTENDE	'87 WEG EN WERKEN OOSTENDE N°7539
4857	30-6-76	3-89	ABB.301	LEUVEN+TIENEN	
4858	24-6-76	25-8-86	ABB.302	LEUVEN+HAACHT	
4859	25-6-76	14-9-89	ABB.303	LEUVEN	'89 DEPANNAGEBUS HAACHT N°7583
4860	8-7-76	14-3-92	ABB.304	LEUVEN '88 OOSTENDE '88 MECHELEN	'86 GEMEENTE LAARNE
4861	1-7-76	3-7-89	ABB.305	LEUVEN '87 IEPEP	ROEMENIE
4862	2-7-76	13-5-92	ABB.306	LEUVEN '89 WEST VL.	
4863	6-7-76	18-6-86	ABB.307	LEUVEN '87 IEPEP	
4864	7-7-76	23-9-89	ABB.308	LEUVEN	'86 GEMEENTE LAARNE
					'89 DEPANNAGEBUS CHASTRE N°7584

den. Terwijl rond 1987 de reeksen 4475-4499 en 5040-5089 nog nuttig werk verrichten, was de Leuvense reeks 4828-4864 over gans het land verspreid geraakt. Vooral op de streeklijnen werden ze door de chauffeurs omwille van hun lage snelheid niet geapprecieerd; vele bussen werden dan ook amper gebruikt. Niet toevallig wordt in dezelfde periode voor de eerste maal een overbodig geworden exemplaar omgebouwd als werkbus : de 4842 komt in Oostende in dienst voor Weg & Werken onder het nummer 7530. Vele andere autobussen uit deze reeks zouden volgen (zie ta-

bellen, kolom "opmerkingen"), zodat ze toch niet vroegtijdig naar de sloper dienden verwezen te worden. Ze hadden immers sterke motoren en de gunstige verhoudingen van de automatische versnellingsbak maakte ze tot ideale trekkrachten voor het slepen van defecte bussen. Zodoende kregen bijna alle Brabantse stelplaatsen een eigen depannagebus.

**De Mechelse en de Brugse reeks**  
Tussen 1988 en 1992 verhuizen ook enkele bussen van de Brugse reeks. We vinden ze terug in de regio Diksmuide, op lijn 787 Knokke

- Maldegem, op lijn 766 Oostende - Klemsterke en op de Oostendse stadlijnen (vooral lijn 3). Voor enkele Mechelse exemplaren is ook nog een tweede leven weggelegd. In mei 1988 worden, naar aanleiding van een reorganisatie van het stadsnet, 12 bussen in de werkhuizen van Merksem omgebouwd tot "Mechelbus". Ze kregen een nieuw interieur, een speciale schildering en nieuwe wioldoppen. Dankzij deze face-lift "mochten" ze nog tot begin 1995 stadsdiensten blijven verzekeren. De volgende grote verschuiving binnen het park vond plaats bij de start van het nieuwe

NUMMER	IN	UIT	NUMMERPLAAT	INZET	OPMERKINGEN
5040	22-10-76	14-1-91	0023.P	BRUGGE '87 KNOKKE '89 OOSTENDE '90 FABIOLADORP	
5041	28-10-76	8-10-92	0057.P	BRUGGE	ROEMENIE
5042	29-10-76	23-2-93	0059.P	BRUGGE	ROEMENIE
5043	2-11-76	14-8-93	0060.P	BRUGGE '92 DIKSMUIDE	ROEMENIE
5044	4-11-76	8-10-92	0178.P	BRUGGE	ROEMENIE
5045	4-11-76	8-10-92	0179.P	BRUGGE	ROEMENIE
5046	5-11-76	13-5-92	0180.P	BRUGGE	ROEMENIE
5047	10-11-76	1-3-94	0191.P	BRUGGE	ROEMENIE
5048	10-11-76	18-11-92	0210.P	BRUGGE	ROEMENIE
5049	22-11-76	14-8-92	0356.P	BRUGGE	ROEMENIE
5050	15-11-76	18-11-92	0368.P	BRUGGE	ROEMENIE
5051	16-11-76	14-8-92	0374.P	BRUGGE	ROEMENIE
5052	18-11-76	14-8-92	0667.P	BRUGGE	ROEMENIE
5053	18-11-76	1-9-92	0669.P	BRUGGE	ROEMENIE
5054	19-11-76	2-3-94	0670.P	BRUGGE	ROEMENIE
5055	30-11-76	14-8-92	0671.P	BRUGGE	ROEMENIE
5056	22-11-76	1-9-92	0672.P	BRUGGE	ROEMENIE
5057	25-11-76	16-9-92	0674.P	BRUGGE	ROEMENIE
5058	3-12-76	1-9-92	0921.P	BRUGGE	ROEMENIE
5059	10-12-76	14-8-92	0928.P	BRUGGE	ROEMENIE
5060	29-11-76	14-8-92	1060.P	BRUGGE	ROEMENIE
5061	30-11-76	16-9-92	1176.P	BRUGGE	ROEMENIE
5062	3-12-76	1-9-92	1177.P	BRUGGE	ROEMENIE
5063	7-12-76	14-8-92	1178.P	BRUGGE	ROEMENIE
5064	7-12-76	8-6-88	1195.P	BRUGGE	ROEMENIE
5065	3-12-76	14-8-92	1201.P	KORTRIJK '92 DIKSMUIDE	ROEMENIE
5066	6-12-76	23-2-93	1218.P	KORTRIJK '92 DIKSMUIDE	ROEMENIE
5067	24-12-76	23-2-93	0058.P	KORTRIJK '92 DIKSMUIDE	ROEMENIE
5068	4-1-77	14-8-92	0440.P	KORTRIJK '89 BRUGGE	ROEMENIE
5069	9-12-76	14-6-93	0443.P	KORTRIJK '92 DIKSMUIDE '93 MECHELEN	ROEMENIE
5070	10-12-76	14-8-92	0223.P	KORTRIJK	ROEMENIE
5071	21-12-76	14-1-91	0224.P	KORTRIJK	ROEMENIE
5072	13-1-77	28-4-94	0225.P	KORTRIJK	ROEMENIE
5073	13-12-76	18-4-94	0227.P	KORTRIJK	ROEMENIE
5074	17-12-76	16-9-92	0236.P	KORTRIJK	ROEMENIE
5075	16-12-76	18-11-92	0259.P	KORTRIJK	ROEMENIE
5076	16-12-76	16-8-94	0269.P	TURNHOUT	ROEMENIE
5077	21-12-76	7-3-94	0271.P	TURNHOUT	ROEMENIE
5078	4-1-77	14-8-92	0321.P	TURNHOUT '88 OOSTENDE '91 FABIOLADORP	
5079	20-12-76	16-3-95	0325.P	TURNHOUT '88 MECHELEN	'88 OMBOUW MECHELBUS
5080	4-1-77	10-2-95	0348.P	TURNHOUT '87 AARSCHOT '88 MECHELEN	'88 OMBOUW MECHELBUS
5081	11-1-77	16-3-95	0741.P	TURNHOUT '82 TIEMELO '88 MECHELEN	'88 OMBOUW MECHELBUS / '95 DE REYS
5082	5-1-77	16-3-95	0920.P	TURNHOUT '82 HEIST '88 MECHELEN	'88 OMBOUW MECHELBUS / '95 DE REYS
5083	6-1-77	10-2-95	0963.P	TURNHOUT '82 HEIST '88 MECHELEN	'88 OMBOUW MECHELBUS
5084	4-2-77	16-8-89	0965.P	MECHELEN '82 HEIST '86 MECHELEN '88 AARSCHOT	
5085	14-1-77	24-12-93	1291.P	NAMEN	TEC N°268
5086	25-1-77	27-8-93	0002.P	NAMEN	TEC N°269
5087	27-1-77	24-12-93	0004.P	NAMEN	TEC N°270
5088	4-2-77	24-10-88	0006.P	LEUVEN+TIENEN '87 FROIDCHAPELLE	'92 St. JANS COLLEGE MELDERT (HTG-713)
5089	10-2-77	25-7-88	0008.P	LEUVEN '85 LUIK '86 TIENEN '88 MECHELEN	'88 St. MAARTENSCOLLEGE HOMBEEK (HNP-01.4)

\* Schildering "De Buurtspoorwegen" in 1989

Brugse stadsnet op 29 maart 1992. Niet enkel de lijnen werden grondig hertekend; van de ene dag op de andere kwamen ook nieuwe stadsbussen in dienst (reeks Van Hool A508 2700-2734 en 2815-2818). Op één nacht tijd dienden alle Cumminsbussen, die zolang het straatbeeld (en straatgeluid!) van Brugge mee bepaalden, te verdwijnen. Tijdens de avond van 28 maart werd bij het einde van de dienst naar een terrein in de haven gereden. Daar wisselde de chauffeur zijn Cummins in voor een nieuwe bus, waarmee vervolgens naar de stelplaats van Assebroek werd gereden. Autobus 5061 was zodoende de laatste Cumminsbus die door Brugge reed en het karakteristieke gebrul van een Cummins-motor nog éénmaal in de Brugse straten liet weerklinken. Kort daarop werden alle voertuigen uit de haven overgebracht naar de stelplaats van Diksmuide, samen met de 4860 en 4862 uit Ieper. Ze verriichten er geen diensten meer en het grootste deel onder hen werd na enkele maanden verkocht voor export. Zo rijden er momenteel nog oranje stadsbusjes in Kaunas (Litouwen) en in Roemenië.

#### De laatste loodjes

Eveneens in 1992 kreeg Kortrijk nieuwe A600-bussen voor de stadsdiensten. Einde 1992 zijn de busjes enkel nog te zien in Mechelen, Turnhout, Namen en Menen. Steeds meer exemplaren geraken buiten dienst wegens defecten en, naar het schijnt, door excessief



*De jongste spruit onder de Cumminsbussen begon in 1988 nog een carrière als schoolbus voor de lagere school van Hombeek. We zien de 5089 hier in Leest op 29 november 1995. Foto : Stefan Justens*

olieverbruik. Wanneer begin 1995 nieuwe A300-bussen beschikbaar zijn voor het Mechelse stadsnet, worden de laatste Cumminsbussen in reizigersdienst buiten dienst gesteld. Vele Brugse en Kortrijkse bussen hadden rond 1989 hun oranje jas ingeruild voor een nieuwe livrei van "De Buurtspoorwegen", maar uiteindelijk zal enkel autobus 4488 de enige zijn die in de "De Lijn" - versie werd herschilderd. De meeste depannagebussen zijn anno 1998 wel nog in dienst!

#### Naar het museum!

Gelukkig zijn van dit sympathieke type twee exemplaren bewaard gebleven voor museumdoeleinden : de vereniging Bus & Car kocht in 1994 autobus 4835 van het Naamse stadsnet. Dit jaar zal de bus in het rood worden gerestaureerd en gebruikt worden voor toeristische diensten in de omgeving van het spoorlijntje van Sprimont. Anderzijds wordt in de stelplaats van Kalken de 4494, een "Mechelbus", sinds 1995 bewaard. Deze bus is bestemd voor het ATAM.

Stefan Justens

## Dat waren nog tijden!

Foto's en tekst : Jacques Cohn

Laten we ons een kleine rustpauze gunnen vóór de verdere afleveringen van "Werkwagens van toen", en bekijken wij eventjes enkele beelden van het Antwerps tramgebeuren in de voorbije decennia.

#### 50 JAAR GELEDEN

1948 - Foto 1 : Een kleine aanvulling op de laatste artikelenreeks van onze betreurde vriend Rogier Bastaens, met als thema o.a. de Groenendaallaan in Merksem. Mw 304 op lijn 23 staat hier aan zijn eindpunt Groenendaallaan, even vóór de wijk Luchtbal. Het linkerspoor was aan de NMVB voorbehouden. Hier reden tot omstreeks het einde van de jaren '40 de lijnen 70, 72, 75 en 77 een omleiding langs de IJzerlaan als gevolg van de heropbouw van de Noorderbrug





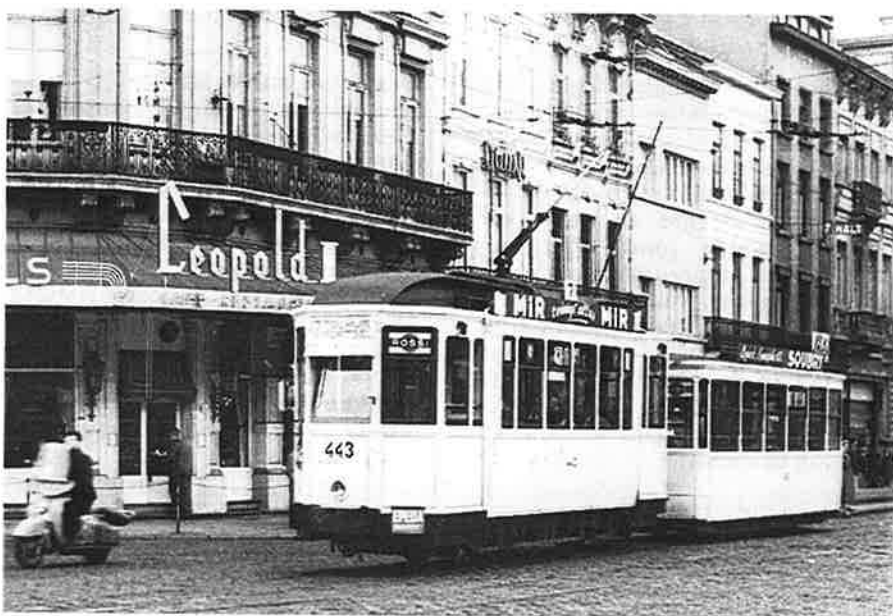


(Noorderlaan) over het Albertkanaal. Later diende de verbinding nog voor in- of uitrukkende trams van dezelfde lijnen naar of vanuit Merkssem. De heer Bastaens schrijft: "De huidige Groenendaallaan is niet te vergelijken met die van toen. Er lag slechts een smalle kasseiweg met ernaast in de vage grond het tramspoor." De foto maakt wel duidelijk dat deze verlaten plek toen het "einde van de wereld" was.

Mw 304 was één van de laatste niet-verbouwde 2- en 300'ers; hij overleefde nog tot 1957.

#### 40 JAAR GELEDEN

**September 1958 - Foto 2 :** NMVB S 9654, op lijn 65, rijdt richting Kapellen, halfweg tussen Oude en Kleine Bareel in Merkssem. De trambaan wordt naar rechts verschoven en een nieuw spoor wordt gelegd. De nieuwe masten zijn reeds opgericht. Links van de tram was er destijds een uitgestrekt en mooi heideland. De Bredabaan, richting Kapellen en Brasschaat, was toen nog een kasseiweg. Naast de petroleumlamp achterop de tram is nog net een "Exposter" te zien. Expo '58 zou korte tijd nadien haar deuren sluiten.



**Oktober 1959 - Foto 3 :** Aan de hoek Mechelsesteenweg/Frankrijklei bromt een Vespa, gevolgd door tram 7, stel 443 + 927. De hier getoonde "Halt"(e) werd later verplaatst bezijden de Nationale Bank. Mw 443 had een bewogen verleden. Einde 1934 werd deze wagen, die eerder op de lijnen 7 en 15 was ingezet, als proefkonijn gekozen voor het allereerste één-richtingstel, met gescheiden in- en uitstapdeuren en zittende ontvanger. De bij dit experiment betrokken betrokken bijwagen was de 1028. Het zo goed als volledig vernieuwde stel (de mw behield wel zijn lichtkap en houten kopborden) kwam op lijn 1 terecht en was de voorvader van de later op dezelfde wijze verbouwde mws 473-521, die op Brill-onderstellen werden geplaatst. Volgens mijn "tramspotting"-lijstjes reed het stel in 1935 op lijn 1, was in 1936 niet meer waar te nemen, dook in 1937 weer op – ditmaal met bw 1011 (ook een buitenbeentje!) – en verdween opnieuw in 1938. Na de oorlog onderging de 443 opnieuw een "facelift" (tondak en lijnfilmkast) en was sporadisch op de lijnen 1, 8 en 10 aan te treffen. Sloop volgde in 1960.

De foto werd kort vóór Allerheiligen 1959 genomen. Lijn 7 moest, zoals in die tijd gebruikelijk, eind oktober haar twee-richtingwagens afstaan voor de speciale diensten naar Schoonselhof, omdat het begraafplaats-eindpunt toen nog geen



keerlus bezat. Men had o.a. de 443, voor de dienst op lijn 7, die wel over eindlussen beschikte, uit het achterste hoekje van een stelplaats gehaald. Vermits lijn 7 op de toenmalige lijnfilms niet voorkwam, behielp men zich met een netjes zwart op wit geschilderd kartonnen bord waarop de tekst "7 Tolhuis - Mortsel", geplaatst achter de ruit van de filmkast.

Bw 927, uit de grote reeks 901-1049, werd rond 1936 één-richting-wagen met een gemoderniseerde wagenbak. Hij reed vervolgens lange jaren uitsluitend op lijn 8.

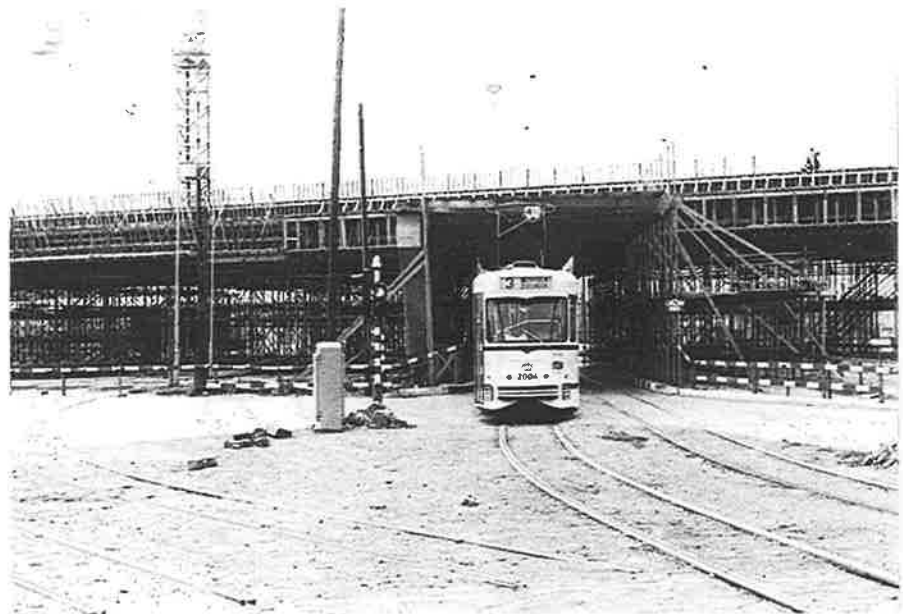
De reeks 900 betekent voor mij een bewijs dat lagevloer-wagens al tientallen jaren bestaan!

### 35 JAAR GELEDEN

**April 1964 - Foto 4 :** (blz. 6 onderaan) In nummer 2/98 berichtten de heren Tyssens en Morren over werkwagen 8823, de voormalige 5115. We zien hier de 5115 (ex-115, ex-281) nog in de reizigersdienst op lijn 11, in de eindlus Eksterlaar.



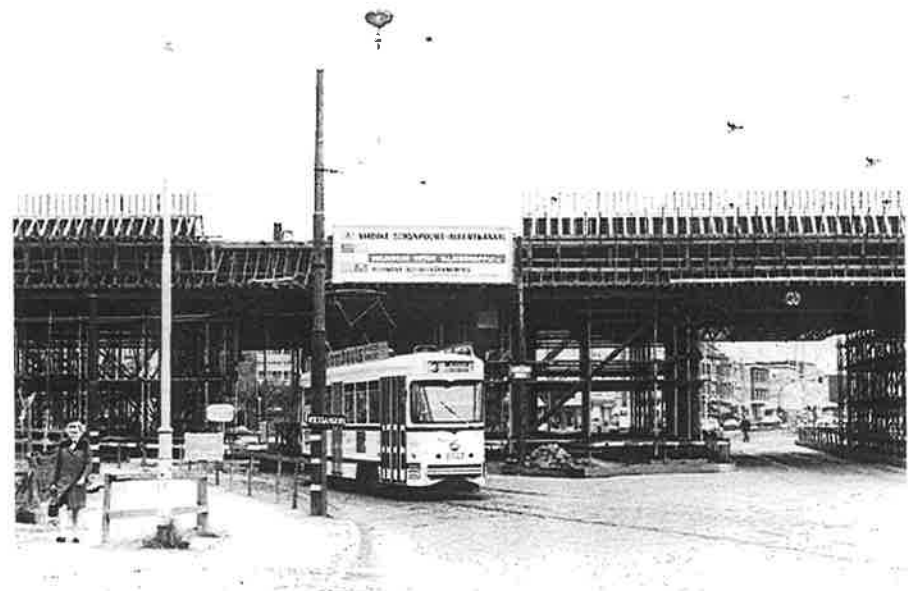
**Mei 1966 - Foto 5 :** Onze 5115 heeft intussen een pantograaf gekregen, en rijdt langs de route van de voormalige lijn 9 (Arendstraat) in de richting Mercatorstraat. Bij vergissing (?) filmt hij als bestemming "Groenenhoek", stelplaats waaruit hij waarschijnlijk zojuist vertrokken is. Hij kruist de 6353 (ex-353) met een "blind" koersbord en de aanduiding "leswagen" op het achterbalkon.



### 30 JAAR GELEDEN

**Juni 1967 - Foto 6 :** PCC 2004 op lijn 3 (toen nog Merksem - Zuidstation) onder het in aanbouw zijnd viaduct van de Ring, aan de Schijnpoort.

**Juni 1967 - Foto 7 :** Dezelfde werf, twee weken later. Mw 2047 op lijn 3.

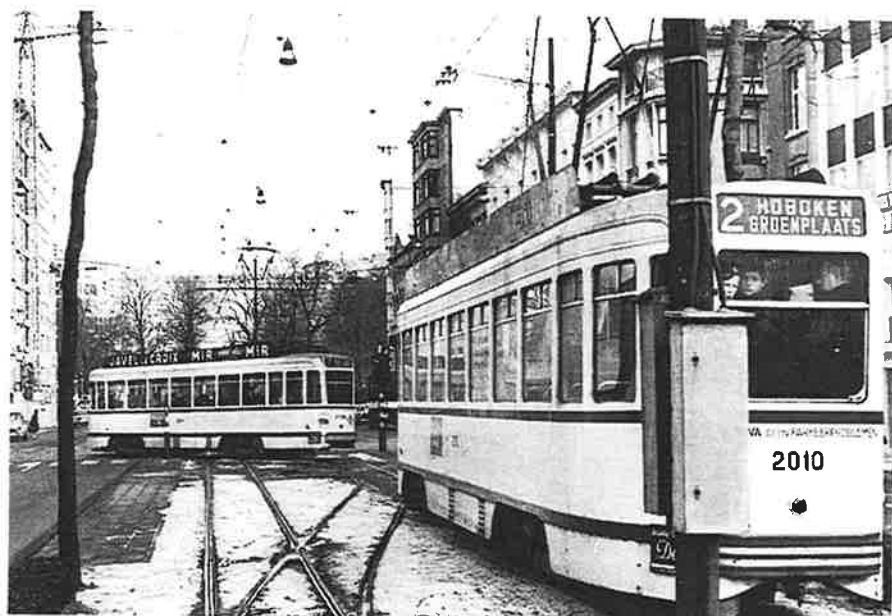




**Januari 1968 - Foto 8 :** S 9648 op lijn 61 doorstreept komt van Antwerpen en rijdt langs de IJzerlaan richting Merksem en Schoten. Ook hier wordt de Ring aangelegd.

**Januari 1968 - Foto 9 :** Lijn 7 wordt blijkbaar gehinderd op de Mechelsesteenweg en er wordt omgereden langs Belgiëlei en Lange Leemstraat. Hier berijdt PCC 2039 de verbingsboog tussen de lijnen 2 en 8.

**Juli 1968 - Foto 10 :** De 2002 op lijn 24, die toen nog naar Schoonselhof leidde. Eén brughelft is op de Stenenbrug reeds klaar, en de trams kruisen de Ring op een enkelsporig vak. De masten staan gereed voor het ophangen van de tweede rijdraad boven wat hier nog een diepe bouwput is.





**Juli 1968 - Foto 11 :** Lijnen 11 en 8 berijden een langgerokken S-bocht (zie de rijdraden!) langs de voorbereidende werken voor het uitgraven van de Ring, tussen Cogels Osylei en Diksmuidelaan.

**Juli 1968 - Foto 12 :** Wegens werkzaamheden aan de lus Melkmarkt zijn de lijnen 10 en 11 langs de De Keyserlei en de Meir naar de Groenplaats omgeleid. Vooraan 2099 op lijn 10, richting Centraal Station. Daarachter een 3, die van het Zuidstation komt. De NMVB-bus naar Zandhoven heeft nog geen lijnnummer.

**Juli 1968 - Foto 13 :** PCC 2070 op lijn 11 kruist de Frankrijklei, op weg naar de Meir, en wordt gevolgd door 2075 op lijn 10.

Het beeld toont ook – vierentwintig jaar na het gebeuren! –, op de hoek van de De Keyserlei en de Frankrijklei, de treurige restanten van het eens zo trotse “Grand Hotel Weber”, dat bij de catastrofale V2-inslag op de Teniersplaats (waar zich op de foto PCC 2070 bevindt) op 27 november 1944 zwaar werd beschadigd.

Het gebouw werd in twee fases gesloopt en vervangen door de huidige “Antwerp Tower”.

Tot aan het Centraal Station zijn vijf trams te tellen.

Dat waren nog tijden!

P.S. : mijn hartelijke dank aan de heren Roovers en Eveleens Maarse voor hun aanvullingen op mijn bijdragen “Werkwagens van toen”. Het lag echter geenszins in mijn bedoeling een dergelijk uitgebreid thema tot in de kleinste details te behandelen; wel wenste ik talrijke nog nergens gepubliceerde eigen opnamen aan de lezers te mogen voorleggen.

J.C.



# ST. CHARLES : een rit op 's werelds oudste tramlijn - 1

Opgedragen aan al onze tramvrienden, in het bijzonder aan Frans Willemen († 1997) en Rogier Bastaens († 1998)

## INLEIDING

Najaar 1997 realiseerden wij (dat zijn mijn echtgenote en ikzelf) een lange jaren gekoesterde droom : een bezoek brengen aan de Amerikaanse stad New Orleans. Beiden zijn wij fervente jazzliefhebbers – dat mag voor de in deze muziekstijl ingewijden al heel veel verklaren. Bovendien houden wij ook van trein en tram. Toen ikzelf enige tijd geleden bij toeval ontdekte, dat uitgerekend in New Orleans de oudste tramlijn ooit – die van bij het begin en zonder onderbreking tot op de dag van vandaag wordt geëxploiteerd – te vinden was, was het hek helemaal van de dam!

Informatie van Joseph “Joe” P. Saitta, een Amerikaanse tramvriend, zorgvuldig bestuderen van de zowel ginder als hier eerder schaarse lectuur over het onderwerp en, tenslotte, onze eigen ervaringen ter plaatse vormen de basis van het hierna volgend verhaal over een boeiend trambedrijf, dat vorige eeuw niet alleen de Amerikaanse Burgeroorlog – de tram bleef rijden tijdens de Unionistische bezetting van de stad in 1862 – maar in onze dagen ook de opkomst en de moordende concurrentie van de auto overleefde. Zij het, wat dat laatste aangaat, slechts met de klassieke hakken over de sloot...

## NEW ORLEANS, EEN BELANGRIJKE STAD AAN DE MISSISSIPPI

In wat nu de Noord-Amerikaanse staat Louisiana heet, ontdekten de Franse kolonisten Bienville en Iberville in 1699 een nederzetting van Houma Indianen, gelegen in een bocht van de Mississippi en naar het noorden toe begrensd door een uitgestrekt meer, dat later Lac Pontchartrain zou worden genoemd. Bienville stichtte daar in 1718 een kleine stad en noemde haar La Nouvelle Orléans, naar hertog Philips II van Orléans, van 1715 tot 1723 regent van Frankrijk. De eerste blanke bewoners van de stad waren uit Canada verdreven Fransen, de “Cajuns”, van wie heden de verre nakomelingen onder mekaar nog steeds een Frans dialect spreken.

Van 1762 tot 1803 kende de stad een periode van Spaanse overheersing, waarna zij opnieuw en voor zeer korte tijd in Franse handen kwam.

Het toen door Frankrijk gecontroleerde “Louisiana” (het hele reusachtige stroomgebied van de Mississippi), dat zich van noord



*Trotse gedenkplaat op Carrollton Avenue : “De St. Charleslijn reed voor het eerst in 1835 als de Carrolltonlijn van de N.O.&C.R.R. Getrokken door stoommachine, paard en muilddier vóór de elektrificatie in 1893. Het is de oudste ononderbroken in dienst zijnde straat-spoorweglijn van de wereld.” Foto('s) Staf Cuyt, okt. 1997. Overige, niet-eigen illustraties in deze artikelenreeks : verzameling Staf Cuyt.*

naar zuid uitstreckte vanaf de Canadees-Amerikaanse grens tot aan de Golf van Mexico, werd in 1803 door Napoleon tegen de belachelijke prijs van 15 miljoen dollar aan de Amerikanen verkocht. Deze zg. “Louisiana Purchase” wordt nog steeds beschouwd als de beste koop die de Amerikanen ooit hebben gesloten. In nauwelijks 85 jaar tijd werd de bevolking van New Orleans zodoende en tegen wil en dank opgescheept met vier verschillende nationaliteiten.

New Orleans is heden een zeer belangrijke havenstad, waarvan de maritieme activiteiten voornamelijk langs de oevers van de Mississippi plaats vinden.

De stad ligt in een rijk wingebied van petroleum en aardgas. Met haar ligging aan de rivier vormt zij voor de scheepvaart een poort naar het Amerikaanse binnenland zowel als naar de Golf van Mexico.

Het “Vieux Carré”, de oude Franse stadskern, heeft zijn Frans karakter wonderwel weten te bewaren, maar vormt in oppervlakte slechts een bescheiden deel van de vandaag nagenoeg 650.000 inwoners tellende metropool. De stad ligt zeer laag ten opzichte van de Mississippi en wordt daardoor voortdurend door overstromingen bedreigd. Zeer veel hoogbouw of wolkenkrabbers telt New Orleans niet; daar staat gunstig tegenover

dat zijn uitgebreide en riante buitenwijken (o.a. “the Garden District”) overvloedig van groen en parken zijn voorzien.

Het oude New Orleans is een gezellige en buitengewoon muzikale stad die, samen met haar vriendelijke bevolking, uitnodigt tot verwonderd opkijkend slenteren en urenlang wandelen.

Tenslotte, en dat is voor de tramvriend van belang, bezit New Orleans inderdaad de oudste tramlijn van de wereld!

## DE PAARDENTRAM, EEN AMERIKAANSE VINDING

Zomer 1831 : de Baltimore & Ohio Rail Road rijdt met door paarden getrokken en op een spoor lopende wagens door Pratt Street in Baltimore, tussen het Mount Claire Depot en de Binnenhaven (Inner Harbour). Philadelphia had toen reeds twee “paarden-spoorwegen” : de Northern Liberties & Penn Township R.R. op Willow Street in april 1831, en in 1832 de Philadelphia, Germantown & Norriston R.R., in de 9e en de “Spring Garden” (Lentetuin)-straten. De “American Rail Road Journal” van november 1832 (!) bevatte een artikel over de 4th Avenue-lijn van de New York & Harlem Rail Road, waarin werd gesteld : “We hebben nu een soort spoorweg in een drukke, levendige straat en die

spoorlijn zal, naar onze mening, diegenen gerust stellen die bevreemd waren voor haar in gebruik neming. Zij is voor voetgangers immers veel veiliger dan huurrijtuigen en diligences, vermits zij steeds dezelfde weg volgt tegen een veelal constante snelheid."

Paardentrams waren in de jaren 1830 inderdaad een Amerikaanse nieuwigheid, die pas veel later tot in Europa zou doordringen. Zo zou het tot 1852 duren om, in Birkenhead nabij Liverpool, de eerste paardentram te zien verschijnen... in Groot-Brittannië, nota bene het land dat de spoorweg "uitvond"!

Toen Antwerpen in 1873 de paardentram introduceerde spraken daar, volkomen terecht, dan ook van "den Amerikaanschen spoorweg".

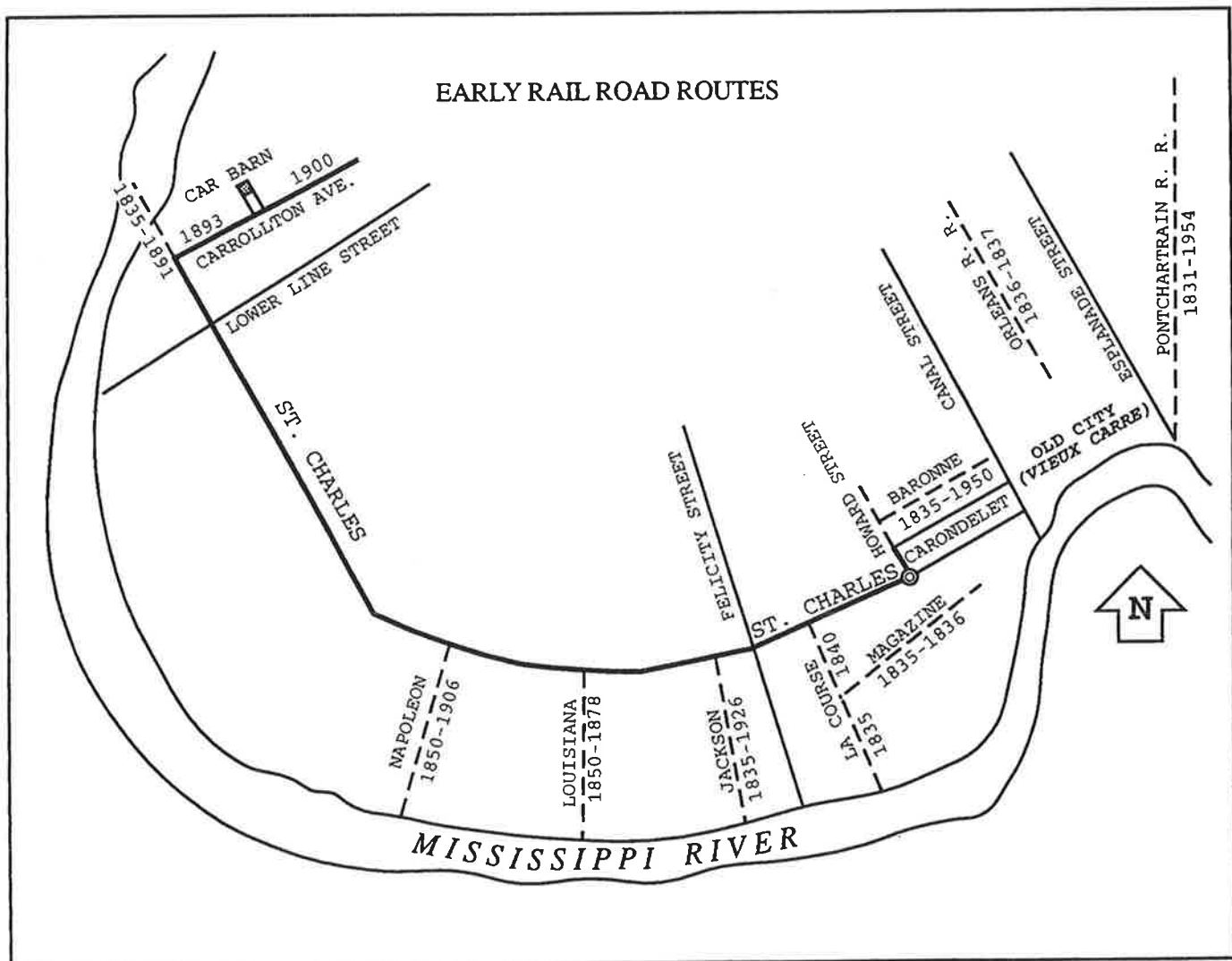
#### DE N.O.&C.R.R.

Voluit staat dit letterwoord voor "New Orleans and Carrollton Railroad". Zowel in het hele zuid-oos-

ten van de Verenigde Staten als in New Orleans zelf werd deze maatschappij alleen voorafgegaan door de "Pontchartrain Rail Road Company", gesticht op 26 januari 1830. Laatstgenoemde bouwde, lang vóór de spoorwegen tot in Louisiana doordrongen, de eerste paardentramlijn in het gebied van New Orleans : de "Chemin de fer Pontchartrain" verbond vanaf 23 april 1831 de stad met het meer. Reeds op 17 september 1832 werd op deze lijn de eerste stoomlocomotief (de in het Britse Bolton bij Manchester gebouwde "Locomotive Pontchartrain") officieel in dienst genomen, bij welke gelegenheid de machine 300 reizigers, verdeeld over 12 rijtuigen, naar het meer vervoerde.

Op 9 februari 1833 werd dan de N.O.&C.R.R. of, zoals het toen nog in het Frans heette, de "Compagnie du chemin à coulisses de la Nouvelle-Orléans et de Carrollton" opgericht, de maatschappij die ons in het raam van dit verhaal bijzon-

der interesseert. Zij opende immers tijdens de eerste week van januari 1835 een paardentramdienst op de Magazine - La Course-lijn, op 13 januari gevolgd door een dienst tussen Baronne en Jackson Street, waarmede meteen een eerste lijngedeelte van de huidige St. Charleslijn in gebruik werd genomen. Op 25 september 1835 om 11 uur werd met de dienst op de hele lijn tussen Canal Street en Carrollton Avenue begonnen, zij het dat dit met "steam cars" gebeurde. (Steam cars : letterlijk "stoomrijtuigen". De voorwaarden tot exploitatie van de lijnen bevatten, wat de tractie-mogelijkheden aangaat, o.a. de volgende clausule : "...op die spoorweg 'te plaatsen' alle machines, wagons, Locomotief'werktuigen', of wagens van welk model ook, om te worden gesleept of aangedreven door stoomkracht, dieren of anderszins, op voorwaarde dat de spoorweg zo wordt aangelegd dat hij het gebruik van en het verkeer in alle straten



Kaart met de vroegste lijnen van de N.O.&C.R.R., met de reeds in 1835 in dienst genomen en heden nog steeds bereden "Carrolltonlijn" (nu St. Charleslijn). Voor de routebeschrijving verwijzen wij naar ons artikel. Ter oriëntatie zij vermeld dat het dubbele cirkeltje op de kaart de Lee Circle-rotonde voorstelt. Repro uit "The Saint Charles Streetcar" door James Guilbeau.



waar hij door passeert niet hindert.”)

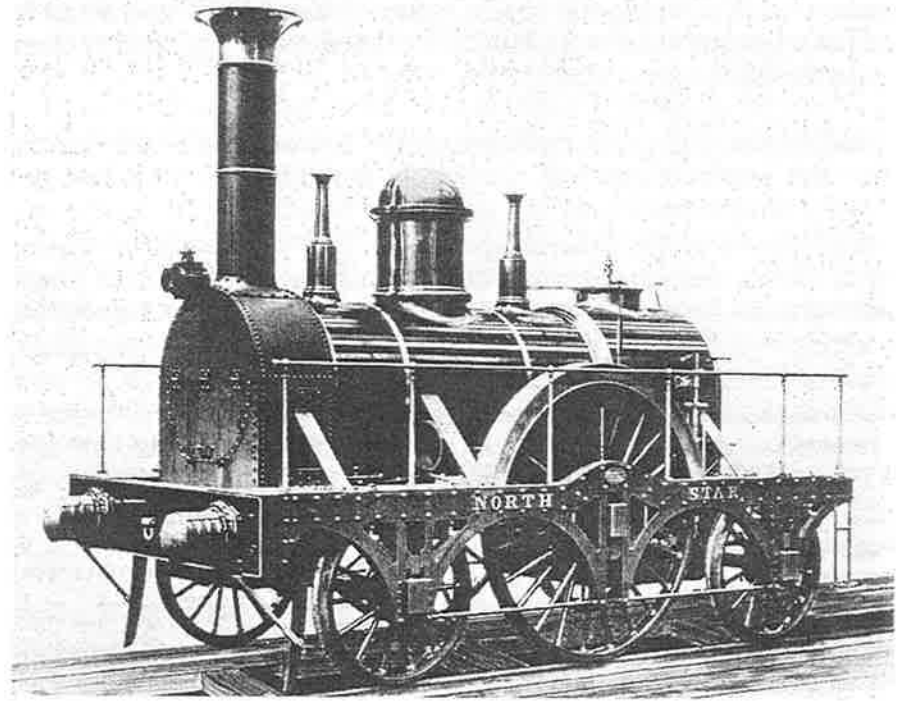
Het heden nog bestaande eindpunt aan de kruising van Carrollton en South Claiborne Avenue zou pas in 1900 – 65 jaar later! – worden bereikt.

Tot bij de elektrificatie werd van de hiervoor door ons onderlijnde woorden “of anderszins” ruim gebruik gemaakt om over te gaan tot allerlei min of meer succesvolle tractie-experimenten, zoals uit wat volgt zal blijken.

### JE KAN HET ZO GENIAAL OF ZO GEK NIET BEDENKEN...

Paarden en muilieren speelden vanzelfsprekend de eerste viool bij de “dieren-trekkkracht”. Ons mag het gebruik van muilieren enigszins vreemd lijken, maar in de 19de eeuwse Verenigde Staten hadden zij een belangrijk aandeel in het slepen van tramrijtuigen. De N.O.&C.R.R. had op een bepaald ogenblik 249 paarden en muilieren in dienst. Vanaf einde 1867 werden nog uitsluitend muilieren ingespannen, waarvan men er, naast 61 rijtuigen, 226 nodig had voor het verzekeren van de diensten tussen Canal en Carrollton, wat ongetwijfeld het belang van deze tractiewijze aantoonde. Of wij, naast paardentrams, nu ook van “muilezeltrams” moeten praten laten wij aan de verbeeldingskracht van de lezer over, maar in de V.S. heetten deze vervoermiddelen inderdaad “street cars drawn by mules”, waarbij de dieren in één- of tweespan werden gebruikt.

De stoomtractie was in de Verenigde Staten reeds vroeg gemeengoed geworden (de eerste “steam waggon” zou in Hoboken, New Jersey, reeds in 1825 hebben gereden), en we zagen reeds dat ook de N.O.&C.R.R. vanaf het prille begin stoommachines inzette. In die tijd werden echter nog vele locomotieven uit Groot-Britannië ingevoerd. Zo bestelde de N.O.&C.R.R. in 1836 twee stomers (de “North Star” en de “Morning Star”) bij Robert Stephenson, bestelling die grondig de mist inging omwille van de spoorwijdte van de machines. De maatschappij bestelde deze locomotieven immers voor gebruik op een nog in de ontwerpfase verkerende nieuwe lijn tussen St. Francisville en Bayou Sara, met een voorziene spoorwijdte van 1675 mm. Deze lijn werd echter nooit aangelegd, waardoor de “North Star”, die wel naar New York werd verscheept maar daar nooit werd gelost, onverrichterzake naar Groot-Britannië moest terugkeren. In New Orleans zelf kon men de machine niet gebruiken, vermits de N.O.&C.R.R. daar – toen – op normaal-



1/1 replica van de voor de N.O.&C.R.R. bestemde maar nooit afgeleverde Stephenson-locomotief “North Star”. Foto : The National Railway Museum, York, England. Repro uit “The Saint Charles Streetcar” door James Guilbeau.

spoor (1435 mm) reed... (1)

Naast “klassieke” en met hout gestookte locomotieven nam de N.O.&C.R.R. later ook vuurloze stoomlocomotieven in dienst, vermoedelijk omdat de “normale” ma-

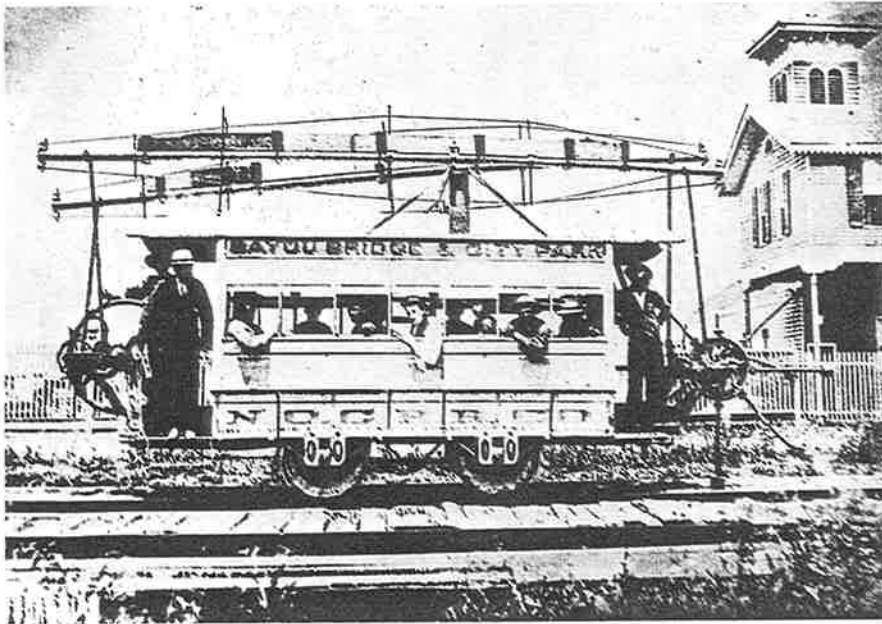
(1) In de V.S. kende men, omstreeks 1870, liefst vierentwintig (!) verschillende spoorwijdtes. Nog in de jaren 1990 werd de huidige opvolger van de N.O.&C.R.R. – de Regional Transit Authority (R.T.A.) – op een dure wijze met het verschil tussen 1435 en 1588 mm spoorwijdte geconfronteerd. Een en ander wordt op het einde van ons verhaal uit de doeken gedaan. Wat de locomotieven “North Star” en “Morning Star” aangaat : zij leefden nog betrekkelijk lang en gelukkig. Na te zijn omgespoord op 2134 mm kwamen zij op de breedsporige Great Western Railway in dienst, waar de “North Star” het tot 1871 uithield. De machine verbleef nog tot in 1906 in Swindon maar werd in dat jaar meedogenloos verschroot. In 1925 werd een replica op schaal 1/1 van de “North Star” gebouwd, die heden behoort tot de verzameling van het National Railway Museum in York. Deze replica wordt echter op dit ogenblik (1998) niet tentoongesteld.

chines in dicht bevolkt stadsgebied meer dan ongewenst waren, wat mettertijd leidde tot een rijverbod ervan in de stad.

De muilieren-tractie vormde voor de N.O.&C.R.R. nochtans een peperdure aangelegenheid. Het voederen en stallen van de dieren en hun (ook diergeneeskundige) verzorging kostten handenvol geld. Bovendien had men, buiten de stad en door de hoge grondwaterstand in het bereden gebied, tussen de rails van de Carrollton-lijn over de hele lengte een houten looppad voor de dieren moeten aanleggen, wat resulteerde in regelmatig onderhoud en herstellingen, ook niet bepaald een goedkoop karwei.

Er werd in de loop der jaren dan ook ijverig gezocht naar goedkopere en meer efficiënte tractie-methodes. Vier experimenten, die deels in soms uitgebreide proefstadia bleven steken, deels in de praktijk werden toegepast, verdienen hier aandacht.

- Een kabeltram-systeem, ontworpen door de Confederatie-generaal bij de genie Beauregard, die na de Burgeroorlog directeur van de N.O.&C.R.R. werd. In tegenstelling tot de kabeltram in San Francisco lag de “eindloze” aandrijfkabel niet ondergronds maar boven de rijtuigen, die op hun dak een “grijpermechanisme” kregen teneinde de kabel te grijpen of te lossen. In Chicago blijkt dit Beauregard-systeem met succes te zijn toege-

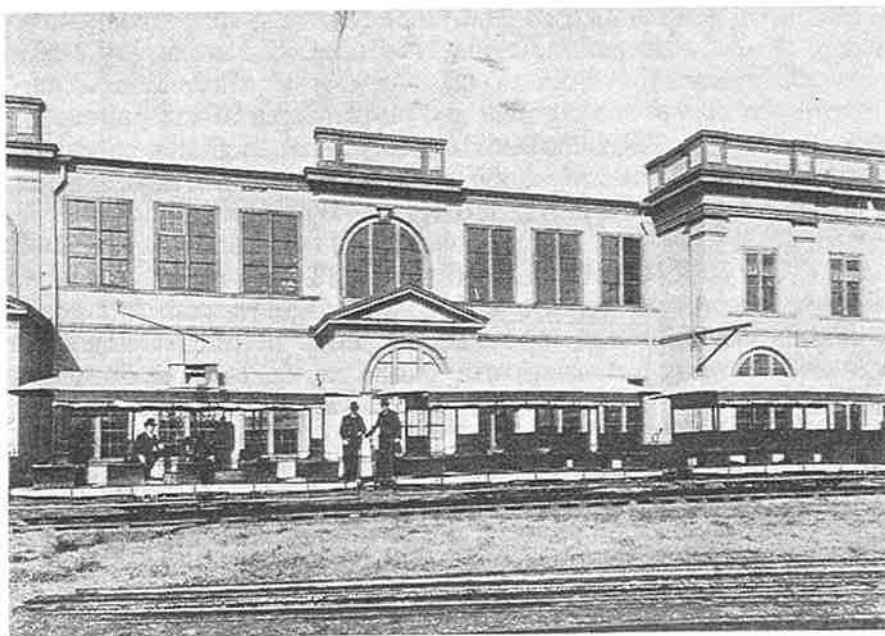


Het wonderlijke, handbediende "drijfstangrijtuig", omstreeks 1870 gefotografeerd door Charles L. Franck. Repru uit "The Last Line" door August Perez & Associates.

past; in New Orleans bleef het bij proefnemingen.

- De ammonia-motor van Dr. Emile Lamm : de daarmee uitgeruste rijtuigen waren vergelijkbaar met een vuurloze stoomlocomotief, behalve dat een ammoniak en water-oplossing de voor de tractie benodigde energie moest opleveren. Dit systeem werd o.a. gebruikt in Lille en in Parijs, in laatstgenoemde stad zelfs tot bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog.

- De calcium chloride-aandrijving : een oplossing van calcium chloride (het bekend/beruchte strooizout op onze winterse wegen) kan stoom of "oververhit water" opleveren. Precies als bij de vuurloze loc werd de stoom niet in de machine zelf opgewekt, maar op vaste plaatsen opgeslagen, van waaruit men dan de machines kon bevoorraden.
- De "walking beam car" of - vrij vertaald - het "drijfstang-rijtuig". Dit rijtuig werd, door mid-



De elektrische tram van onze landgenoot Karel Van De Poele, in 1885 gekiekt in wat heden Audubon Park heet. Het is niet uitgesloten dat één van de afgebeelde personen Karel "himsel" is! Foto : Baker Library, Harvard University. Repru uit "The Saint Charles Streetcar" door James Guilbeau.

del van een hefboomen- en kruksen-systeem, door mensenhanden aangedreven en doet van verre denken aan een handbediende spoorweg-draisine, zij het dat de tractiekracht bij het drijfstang-rijtuig niet op de as(sen) werd overgedragen : een stel "voeten" achteraan de wagen zorgde voor de voortbeweging! Dat dit vreemde "ding" werkelijk heeft gereden bewijst de hierbij afgedrukte foto, genomen omstreeks 1870.

#### VOORSPEL TOT DE ELEKTRIFICATIE : KAREL VAN DE POELE VERSCHIJNT TEN TONELE

Brighton in Engeland mag de eer opeisen, de oudste elektrische tramstad ter wereld te zijn. Na enig geëxperimenteer met een kort elektrisch smalspoorlijntje in 1883 bleken de resultaten zo positief te zijn, dat de lijn reeds op 4 april 1884 geheel was herbouwd en in gebruik werd genomen met een spoorwijdte van 840 mm. Uiteindelijk bereikte deze eerste elektrische tramlijn een totale lengte van ongeveer 2400 m. Jammer genoeg is zij alweer vele jaren geleden verdwenen.

In 1885 opende Blackpool een méér dan drie kilometer lange elektrische tramlijn in Princess Street en op de Promenade. Dit is heden de oudste elektrische tramexploitatie.

Op 16 december 1884 opende in New Orleans de "Wereld Industriële en Katoen Eeuwfeest-tentoonstelling" haar deuren. Zij vond plaats in het Upper City Park, heden het Audubon Park. De N.O.&C.R.R. had er 40.000 dollar voor over, om op de gronden van de tentoonstelling een experimenteel elektrisch tramlijntje te laten aanleggen met een lengte van ongeveer 275 m, afstand die in ongeveer twee minuten werd afgelegd door een drie rijtuigenstel met een totale capaciteit van 54 reizigers. Tijdens de hele duur van de tentoonstelling reed dit trammetje toch zo'n 1500 kilometer bij mekaar!

Alle drie voornoemde bedrijven gebruikten de ijzeren rails zowel voor de aan- als voor de afvoer van de benodigde elektrische stroom. Het volgende jaar, vanaf november 1885, vond alweer een belangrijke tentoonstelling in Audubon Park plaats. De organisatoren van deze "Noord-, Centraal- en Zuid-Amerikaanse Expositie" hadden een overeenkomst gesloten met de "Van Depoele Electric Manufacturing Company" uit Chicago. Het bedrijf van de uitgeweken Lichterveldenaar Karel Van De Poele (zie RR 15) bouwde op de tentoonstellingsgronden een heuse, 2,5 km

lange elektrische tramlijn, beginnend bij de parkingang aan St. Charles Street (nu St. Charles Avenue). Het gebruikte tramstel bestond uit een door de Chicago City Railway Company gebouwde motorwagen en twee open aanhangrijtuigen. De benodigde elektrische energie werd via een Van De Poele-trolleyestang uit een bovenleiding betrokken.

Een rit kostte vijf dollarcent, zodat deze tentoonstellingslijn als het eerste elektrisch openbaar vervoer in New Orleans mag worden beschouwd.

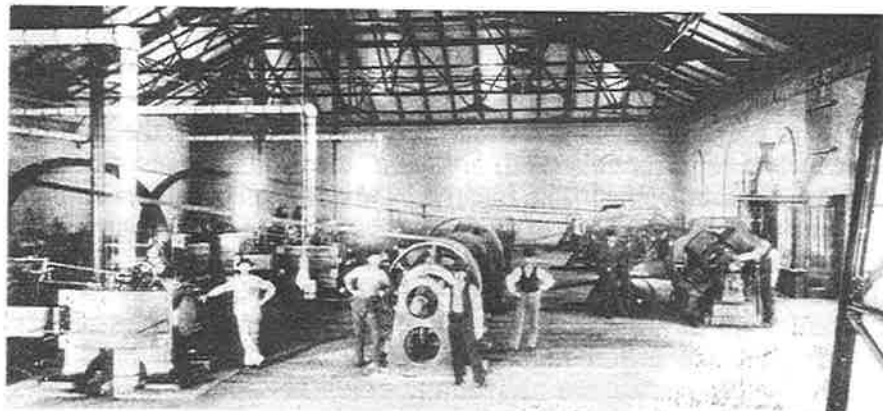
Op 5 oktober 1885 kwam Van De Poele "himsel" in de stad aan om zich van de uitvoering en de kwaliteit van de voorziene werken te vergewissen. Het technische succes van deze onderneming heeft ongetwijfeld in ruime mate bijgedragen tot de latere elektrificatie van het stadstramnet in New Orleans.

#### ELEKTRIFICATIE

Toen de N.O.&C.R.R. in 1888 aan de gemeenteraad de toelating vroeg om elektrisch te mogen rijden bezat zij nog 212 trekdieren, naast 60 rijtuigen en 18 vuurloze locomotieven, waarvan 13 rijvaardig. Zij bereed toen 27 km lijnlengthe. Het jaarverslag van 1889 vermeldde dat men op 1 mei van dat jaar de stoomdiensten had opgeheven, waardoor vanaf dan uitsluitend op muilieren werd gerekend om de tractieklus te klaren. Het aantal dieren steeg zodoende opnieuw tot een totaal van 235. Deze toestand bleef praktisch ongewijzigd tot bij de in 1893 voltooide elektrificatie. Rond 1890 toonden ook de overige in het gebied van New Orleans opererende trambedrijven belangstelling voor de elektrische tractie. De New Orleans City Rail Road bv. startte in augustus 1890 een dienst met accu-rijtuigen. Alhoewel deze motorwagens – geschikt voor 26 zittende reizigers en met een autonomie van 150 km – uitstekend aan de gestelde verwachtingen voldeden, bleek al snel dat het systeem zeer arbeidsintensief en bijzonder duur uitviel. Reeds na nauwelijks zes maanden tijd werden de accuwagens buiten dienst gesteld.

Met een overweldigende meerderheid van 5508 tegen 60 stemmen kozen de aandeelhouders van de N.O.&C.R.R. voor de elektrische tractie. Zij dienden begin september 1890 bij de gemeenteraad opnieuw een petitie in, met een voorstel tot elektrische exploitatie door middel van een bovenleiding. Op 15 december 1891 werd de lang verwachte concessie eindelijk verleend.

Op 13 juli 1892 werd met de elektrificatiewerken begonnen. Het in



*De oorspronkelijke elektrische centrale aan Napoleon Avenue. Let op de reusachtige vliegwielen die de generatoren aandreven. Foto: "Street Railway Journal", mei 1894. Repro uit "The Saint Charles Streetcar" door James Guilbeau.*

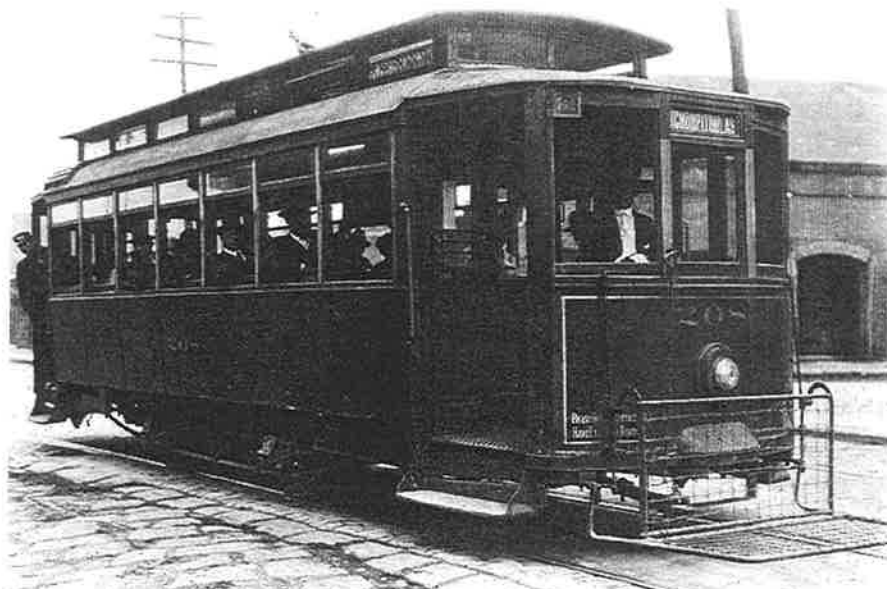
eigen bedding liggende dubbelspoor op St. Charles Avenue werd bovendien langs Carrollton Avenue verlengd tot binnen de in aanbouw zijnde stelplaats, gelegen tussen Jeanette Street (inrit) en Willow Street (uitrit). Zodoende werd het – voorlopig – eindpunt van de lijn gevormd door een over de hele loodslengte doorlopend lusspoor. Het complex aan Willow Street, uitgebreid met een moderne werkplaats, is heden nog steeds in gebruik.

Nabij Napoleon Avenue werd de elektrische centrale gebouwd die moest instaan voor de levering van de – toen nog – 500 V gelijkstroom voor de bovenleiding. De stroom werd opgewekt door drie 200 kW Edison-generatoren, aangedreven door vliegwielen met een diameter van 5,5 m. Deze vliegwielen werden door middel van drijf-

riemen in beweging gebracht door drie 300 pk Corliss compound-stoommachines, gebouwd door Lane & Bodley in Cincinnati. De benodigde stoom werd geleverd door vier ketels met een vermogen van maximum 300 pk. Het water voor de ketels werd, omwille van de zuiverheid, betrokken uit artesische bronnen. In deze energieketen werden één generator, één stoommachine en één tot twee stoomketels als reserve achter de hand gehouden.

#### WAGENPARK

Vanaf 28 december 1892 werden de eerste vijftig N.O.&C.R.R.-motorrijtuigen in New Orleans afgeleverd, waarvan er dertig waren bestemd voor de Carrolltonlijn (de huidige St. Charleslijn). Deze tweeassers werden door de St. Louis Car Company – zie ook de



*Omstreeks 1900: Ford, Bacon & Davis elektrisch motorrijtuig 208. Let op de indrukwekkende, aan het rijtuigfront aangehaakte "baanruimer". Foto Charles L. Franck. Repro uit "The Last Line" door August Perez & Associates.*



latere NMVB-PCC 10419 in RR 5 – op McGuire onderstellen gebouwd. Uitgerust met een Thompson-Houston WP 30 motor van 15 pk zouden zij in staat zijn geweest tot zes aanhangrijtuigen te trekken (sic). Zij namen de rijstroom af langs een klassieke trolleystang. Zittende reizigers stonden 34 plaatsen ter beschikking op kersenhouten (!) banken. Bij de opening van de lijn waren reeds 52 dergelijke rijtuigen aanwezig.

Toen de elektrische Carrolltonlijn op 1 februari 1893 zeer feestelijk werd ingehuldigd bezat de N.O.&C.R.R., zoals we reeds hebben gezien, nog vele muildieren en van dierlijke trekkracht afhankelijke rijtuigen. Aanvankelijk legde men “gemengde” diensten in, d.w.z. dat elektrische ritten werden afgewisseld door ritten met dierentractie. Daar dit systeem reeds na korte tijd en om begrijpelijke redenen niet meer voldeed, overwoog men – zoals het elders ook gebeurde – de oude muildierwagens te gebruiken als aanhangrijtuigen voor de elektrische diensten. Toch besloot de maatschappij, geen gebruik te maken van deze kandidaat-bijwagens, omdat het “dubbele wagen systeem niets zou bijdragen aan de esthetiek noch aan het comfort van de lijn”... Deze beslissing, samen met het onmiskenbare succes van de elektrische exploitatie, bracht met zich dat er nogmaals een dringende order voor twintig motorrijtuigen de deur uitging, waarvan tien bestemd waren voor de Carrolltonlijn.

In 1895 werd reeds gereden met een 2½ minuten-frequentie (!), wat een voortdurende inzet van 29 motorrijtuigen op het lijngedeelte Jackson - Carrollton noodzakelijk maakte. In 1898 werd, richting benedenstad en tijdens de spitsuren, tussen de haltes Jackson Avenue en Canal Street zelfs om de minuut gereden en werd voor het eerst een ononderbroken (nacht)“uil”-dienst op St. Charles aangeboden, die met een 30'-frequentie reed (!!).

De N.O.&C.R.R. exploiteerde toen, naast de Carrolltonlijn, nog de Napoleon- en Jacksonlijnen en controleerde bovendien de “Canal and Claiborne R.R.”, die zij in 1899 zou overnemen. De Canal and Claiborne R.R. had, vóór die overname en als eerste in New Orleans, in 1896 een aantal naar een ontwerp van Ford, Bacon & Davis door de American Car Company in St. Louis gebouwde tweeassige motorrijtuigen gekocht, wier olijfgroene uitmonstering de standaardkleur van de N.O.&C.R.R. zou worden, kleur die heden op de St. Charleslijn nog steeds wordt toegepast.

In navolging van haar dochter-



*Fraaie prent van Charles L. Franck : de op deze plaats vijf tramsporen tellende Canal Street is versierd voor de officiële ontvangst van Charles Lindbergh, nationale held geworden sedert zijn in mei 1927 geslaagde transatlantische vlucht tussen New York en Parijs. Reprout uit “The Last Line” door August Perez & Associates.*

maatschappij kocht de N.O.&C.R.R. in 1898-1899 eveneens 70 nieuwe F, B & D-motorrijtuigen, die een aantal van de eerste elektrische “streetcars” moesten vervangen. (Vermoedelijk had het zeer intense tramverkeer een uitzonderlijke slijtage bij de toch vrij primitieve eerste generatie wagens veroorzaakt.)

In 1900 exploiteerde de maatschappij een spoorlengte van ongeveer 53 km en haar wagenpark omvatte zo’n 130 motorrijtuigen, de meeste van het F, B & D-type. Op de vrije trambaan in het midden van Canal Street lagen toen niet minder dan vijf 1588 mm-sporen, waarvan de twee buitenste als drierailspoor waren gelegd : alléén de N.O.&C.R.R. reed immers op 1435 mm normaalspoor (2).

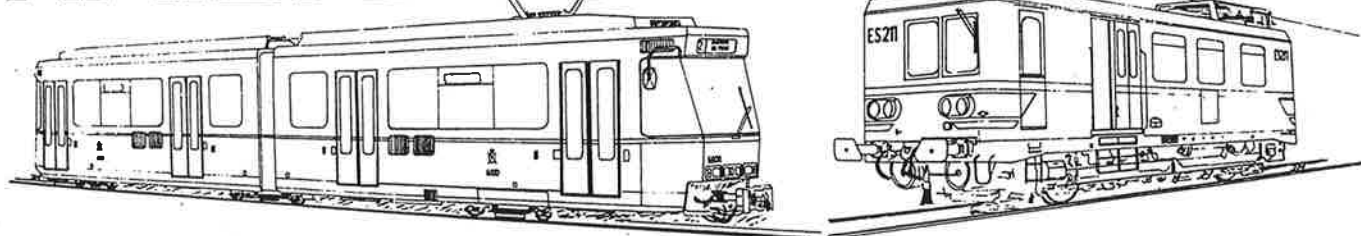
(Wordt voortgezet)

Staf Cuyt

- (2) Bij de eeuwwisseling waren in New Orleans een viertal trammaatschappijen actief, die samen ongeveer 285 km spoor exploiteerden waarop een vloot van 500 tweeassige rijtuigen 28 lijnen bediende. Deze getallen dienen wel met enige scepsis te worden geïnterpreteerd, vermits diverse bronnen – zoals wel meer gebeurt! – uiterst tegenstrijdige gegevens verstrekken. De verschillende bedrijven werden in 1902 samengevoegd en vormden zo de New Orleans Railways Company. Toch duurde het nog 27 jaar eer het N.O.&C.R.R.-normaalspoor van de St. Charleslijn werd verbreed tot de huidige 1588 mm : pas op 2 en 3 oktober 1929 werd iedere New Orleans-trambedrijvigheid op een brede leest geschoeid.

De auteur van het artikel is bereid, aan alle eventueel nog bestaande auteursrecht-verplichtingen te voldoen tegenover de copyright-eigenaars van een aantal in dit artikel opgenomen illustraties.

# RAIL-AKTUEEL



## NMBS

### • Elektrische locomotieven.

#### Reeks 12

Deze locs rijden hoofdzakelijk op de as "Lille - Délivrance - Kortrijk - Gent-Zeehaven" en worden bestuurd door Franse en Belgische treinbestuurders. Afwisselend worden ook SNCF-diesellocs van de reeks 67000 ingezet wanneer er onvoldoende locs zijn.

Voor reizigerstreinen tussen Namur, Charleroi, Mons, Quévy en Aulnoye wordt vaak beroep gedaan op deze locs met rijtuig M4 en aangepast stuurrijtuig. Soms wordt er nog een stam gebruikt tussen Oostende, Brugge, Kortrijk en Lille bij een eventueel defect van DMT-stellen (AM/MS 96).

#### Reeks 13

Deze kleine reeks van vijf locomotieven wordt nog steeds gebruikt voor proefritten en nachtelijke testritten op de HST-lijn tussen Halle en Bois-du-Coucou. Er wordt dan aan 220 km/u gereden met een stam 16 rijtuigen die voorzien werden van bijkomende, aangepaste schokdempers voor hoge snelheid. Bijgevoegde foto toont een nachtopname in Brussel-Zuid van een konvooi met HLE 1302 op kop en HLE 1301 aan de staart. Midden het konvooi vindt men het meetrijtuig.

Een andere foto bovenaan blz. 17 toont de locs 1304 en 1305 te Brussel-Zuid op 12 augustus voor opleidingen van Instructeurs en Depanneerders van de NMBS. De twee locs werden ook reeds gebruikt voor één of meerdere proefritten in commerciële dienst met 111 rijtuigen tussen Oostende en Liège-Guillemins, maar daar bestaat geen foto van.

#### Reeks 15

Nog steeds blijven deze locs ver-



*Nachtopname te Brussel-Zuid van HLE 1302 aan kop van een konvooi bestaande uit een stam 16 rijtuigen, een meetrijtuig en HLE 1301 aan staart. Foto : Alain Janmart.*

bazen en zijn zij niet uit het dagelijks treinleven weg te denken. Er wordt heen en terug gereden tussen Oostende en Welkenraedt of Eupen met een IC-trein en met een P-trein. Omdat de bestuurders van Brussel-Zuid de locs niet meer hoeven te kennen. Wordt de loc afgesteld te Brussel-Zuid tijdens de daguren tot de bestuurder van Welkenraedt 's namiddags de loc aanpakt voor de P-trein naar Welkenraedt. De overige locs staan als reserve in Oostende en Welkenraedt.

#### Reeks 16

Loc 1602 kwam uit tussentijdse revisie (RI) op 27 maart 1998 en behield de "Märklin"-reclameversie. Meerdere onderhoudsbeurten zullen nog plaatsvinden

in 1999 en wellicht ook nog later.

#### Reeks 18

Ook deze drie locs rijden nog af en toe tot Köln of worden beperkt tot Aachen. De niet-ingezette locs blijven ook hier als reserve in Oostende of Liège.

#### Reeks 22

Meerdere locs ondergingen grote en tussentijdse onderhoudsbeurten. Zo verloren de laatste twee gele locs, de 2211 en 2220, hun outfit, die werd geruild voor de blauwe livree. Andere locs werden herschilderd : 2218, 2241, 2242, 2247 en 2249.

#### Reeks 25.5

Alle locs werden op verzoek van de Nederlandse "Lovers Rail" privé-maatschappij voorzien van

kabels om in trek-duwinrichting te kunnen rijden. Dat gebeurde in Mechelen met HLE's 2555 (20-2-'98) en 2558 (27-3-'98). Dit verlengt als het ware de levenstijd van deze locs aanzienlijk. Zij worden nog ingezet vanuit Muisen naar de Kijfhoek in Rotterdam.

#### Reeks 26

HLE 2627 is tot op vandaag de enige loc die de eerste geelblauwe versie ontvangen heeft. Een foto uit juli 1982 toont deze loc op kop van de "Flanders-Rivièra-trein" in het niet-overdekt station van de Leopoldswijk in Brussel. Overigens werden de Duitse rijkstugens aan de NS uitgeleend om deze trein te verzekeren. Wie nu in Brussel-Leopoldswijk de trein neemt, kan haast niet geloven dat dit station er vroeger zo uitzag.

HLE 2606 kwam uit revisie op 30 januari 11. HLE 2623, 2625 en 2628 werden ook herschilderd.

#### Reeks 27

Kwamen reeds uit tussentijdse onderhoud en schildering: 2705 (9-3-'98), 2726 (4-2-'98) en 2732 (7-4-'98).

HLE 2719 heeft nog steeds twee verschillende stroomafnemers.

#### • Diesellocomotieven.

#### Reeks 51

In de spitsuren rijdt er een P-trein naar Neerpelt.

Op zichzelf geen noemenswaardig feit, was het dat de reeks M2 rijkstugens gesleept worden door een loc van reeks 51 bij gebrek aan een loc reeks 62/63.

Kwamen ook uit tussentijdse revisie 5105 (3-4-'98) en 5186 (27-2-'98).

Sinds 24 mei werden de beurtrollen van de reeks 51 tussen Aachen en Montzen aanzienlijk ingekort ten voordele van de elektrische tractie. Ook Hasselt en Antwerpen-Dam verminderen hun inzet aanzienlijk. Merelbeke verloor een groot deel van de kolentrein naar Ruien. Er wordt elektrisch gereden tot Oudenaarde en verder per diesel naar Ruien.

#### Reeks 55

De laatste groene loc (5532) ging ondertussen naar Salzannes en kwam buiten in de blauwe livree voorzien van elektrische verwarming. Omdat HLD 5510 reeds buiten dienst stond, kreeg HLD 5532 de volledige elektrische uitrusting van die loc.



HLE 1304 en HLE 1305 te Brussel-Zuid opgesteld voor opleiding van Instructeurs en Depaneerders. Foto : Alain Janmart

#### Reeks 59

Af en toe worden deze locs nog ingezet vanuit Merelbeke. Geen regelmatige beurtregeling.

#### Reeks 62/63

Kwamen uit revisie : 6221 (27-1-'98) en 6251 (14-4-'98).

Op 28 maart 1998 botste HLD 6206 op een overweg. De loc werd uit dienst genomen en wacht op schrapping uit het be-

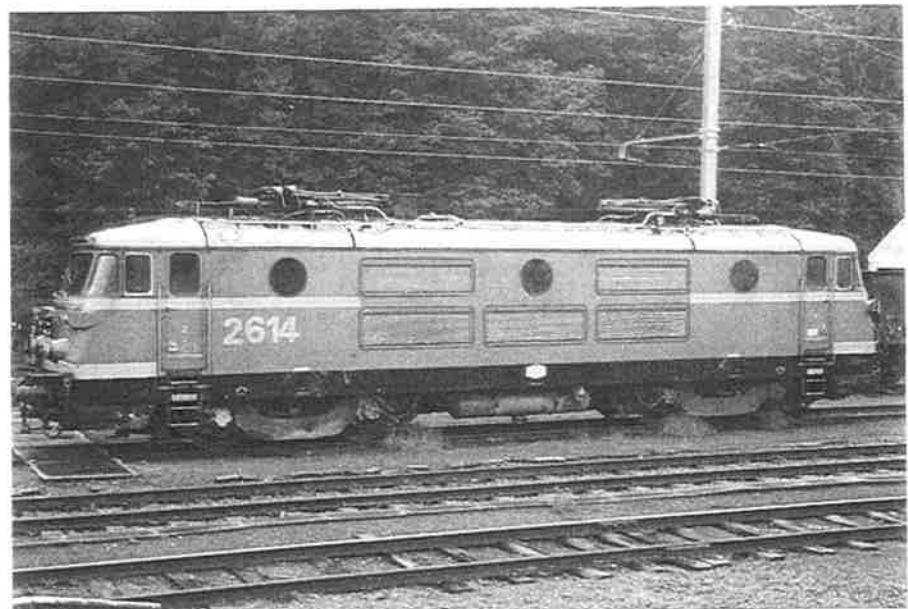
stand bij de NMBS. Dit laatste kan nog geruime tijd in beslag nemen wegens de verzekeringen.

#### Reeks 71

HLD 7102 kwam uit onderhoud op 30 maart 1998.

#### Reeks 73

Kwamen uit onderhoud: HLR 7302 (11-2-'98) en 7356 (17-3-'98).



HLE 2614 na de aanrijding te Naninne wacht op overplaatsing naar Ronet. Foto : Alain Janmart





*HLE 2632 na het ongeval te Naninne wacht naast de sporen om op hulpbogies naar Salzinnes te worden overgebracht. Foto : Alain Janmart.*

**Reeks 80**

Van deze reeks blijven er nog 37 in dienst.

**Reeks 75**

Het komt regelmatig voor dat HLDR 7504 ingezet wordt voor de "baan"dienst tussen Berchem



*Op woensdag 16 september, omstreeks 15.00 uur, stonden volgende PCC's achter elkaar opgesteld met hun snuit naar Merksem : 7093 - 7124 - 7138 - 7013 - 7074 - 7068 + 7149 (gekoppeld) - 7114 - 7009 en 7105 als laatste. Deze trams konden een deel van de namiddagspits toch nog verzekeren. Foto : Alain Janmart.*

en Antwerpen-Centraal. Officiële informatie en/of bevestiging voor de locs 7501, 7502 en 7503: deze locs staan reeds geruime tijd afgesteld op het terrein van de stelplaats Antwerpen-Dam. HLD 7501 en 7502 zijn zelfs ontdaan van hun bogies en verschillende onderdelen ontbreken reeds.

**• Elektrische motorstellen MS 129-150 (BUDD)**

Voor deze stellen werd er normaal overeengekomen dat enkel de gemoderniseerde stellen zouden blijven rijden. Alhoewel reeds enkele niet-gemoderniseerde stellen aan Italië verkocht werden, kon men de laatste tijd het stel 133 terug in normale dienst opmerken; ook het stel 148 is sporadisch te zien. Deze motorstellen zullen uit dienst worden genomen naarmate de levering vordert van de MS 96 (501-570). Er is geen vast bestand meer van deze reeks omdat zij worden ingezet wanneer er teveel defecten zijn aan de overige klassieke stellen. MS 142,144 en 149 werden ondertussen ontdaan van asbest en verkocht aan Italië.

**Reeks 152-270**

Van deze reeks werd de allerlaatste (MS 267) in de Bordeaux-versie geschilderd. Het enige motorstel nog in de groene versie is MS 633, een stel met JH uit 1966.

**Reeks 600 en 700**

Zie hierboven voor MS 633. MS 606 zal nog enkele maanden te Mechelen verblijven omdat er problemen ontstonden met de modernisering. Ook MS 604 ging naar Mechelen om te dienen als voorbeeld voor het transformeren van de ex-Sabenastellen 595-600 en 601 tot 782.

**Reeks 961-975**

Van deze reeks postmotorstellen zijn er reeds twee die de geest gegeven hebben : MS 963 (was het enige motorstel met opschrift "Post 90-Poste 90") en 967.

MS 968 kwam uit revisie op 2-2-'98 met gewijzigde versiering. Ondertussen werd een nieuw logo van de Post op het stel geplaatst. Ook het stel 965 kreeg deze outfit.

**• Dieselmotorrijtuigen**

**Reeks 44-45**

Op 9 maart was er een aanrijding tussen MR 4507 en HLD 5215 tussen Gedinne en Vonêche. MR



Steplaats "Groenenhoek" op 24 september. PCC 7091 neemt PCC 7081 op sleeptouw naar Punt Aan de Lijn. Foto : Alain Janmart.

4507 werd onherstelbaar beschadigd en buiten exploitatie geplaatst. HLD 5215 zal worden hersteld met onderdelen van HLD 5217. Een tweede MR 4503 werd eveneens buiten dienst gesteld na het vaststellen van een scheur in een

bogie. Op 1 mei volgde de schrapping uit het bestand van de NMBS. Gezien er weldra nieuwe motorwagens zullen geleverd worden, heeft het weinig nut om MR 4408 nog grondig na te zien. Deze motorwagen zal wel in dienst blijven met beperkt onder-



PCC 7091 verlaat op 24 september de steplaats "Groenenhoek" met PCC 7081 op sleeptouw naar Punt Aan de Lijn. Foto : Alain Janmart

houd.

Sinds 25 mei wordt lijn 82 : Aalst-Burst niet meer bediend met motorwagens van reeks 44. Toch blijven er nog twee motorwagens als reserve in Aalst.

De overige motorwagens werden overgebracht naar Stockem voor onderhoud en inzet op de lijnen naar Bertrix, Virton en Dinant. In totaal blijven er 16 motorwagens rijvaardig.

Om even terug te komen op lijn 82 : op 18 juni waren MR 4405 en 4402 gekoppeld te zien tussen Aalst en Burst. Enkele dagen later waren er twee locs 62 met daartussen vier K-rijtuigen uit de vorming "Karrebroek" in Aalst te zien. Toch rare momenten!

#### • Ongeval te Naninne op woensdag 9 september 1998.

Een goederentrein stond op het uitwijkspoor te Naninne. Er kwamen twee locomotieven (2614 + 2632) in treinschakeling op het moment dat de laatste goederenwagen de hoofdlijn opreed. De treinbestuurder van beide locs heeft vermoedelijk een rood licht genegeerd en is op de laatste wagon ingereden met als gevolg ontsporing van de beide locs en volledige versperring van de hoofdsporen van spoorlijn 162. Alle verkeer tussen Namur en Ciney was onmogelijk. Normaal is de snelheid van losrijdende locomotieven beperkt tot max. 80 km/u maar voor een onbepaalde reden bedroeg de snelheid 100 km/u. Verder onderzoek moet uitmaken hoe dit ongeval tot stand kwam. Op maandag 14 september stond HLE 2632 nog steeds op de plaats van het ongeval, zij het wel naast de spooroverweg. De andere loc (2614) was reeds naar Ciney overgebracht en wachtte op overplaatsing naar Ronet (Salzannes). Op de plaats van het ongeval was de snelheid beperkt tot max. 40 km/u op beide sporen.

Toen ik op 14 september laatsleden een dienst verzekerde op de lijn naar Arlon kon ik in Naninne deze foto (blz. 18 bovenaan) maken van de verongelukte E-loc 2632. Deze loc staat naast de overweg en wachtte op hulpbogies voor overbrenging naar Salzannes. De andere loc (foto op blz. 17 onderaan) van het konvooi stond reeds afgesteld in Ciney en bleek slechts licht beschadigd maar toch niet rijvaardig te zijn.

• **Algemeen nieuws NMBS**

Van 7 tot 10 augustus heeft een wilde staking van de treinbestuurders in Charleroi heel wat vertragingen veroorzaakt op een groot deel van de treinverbindingen in het Waalse landsgedeelte. Onder meer de internationale treinen tussen Liège/Namur - Charleroi en Paris(Nord) ondervonden behoorlijk wat hinder.

Op zaterdag 8 augustus dienden IC 242 en IC 333 te worden omgeleid langs Marchienne, Nivelles en Brussel om naar Namur te kunnen rijden.

Op zondag 9 augustus verergerde de toestand zich tot het station van Marchienne waardoor de internationale treinen de oude reisweg naar Mons, Quévy en Aulnoye dienden te gebruiken. Op zondag heb ik IC 242 verzekerd tussen Brussel-Zuid en Quévy. Daar diende ik te wachten tot IC 333 uit Paris(Nord) aankwam om deze trein naar Namur te leiden langs Mons, Brussel, Ottignies en Gembloux om. Hierbij een foto van IC 333 te Gembloux, een niet alledaags beeld.

• **Nieuws uit de Centrale Werkplaats te Muizen-Mechelen**

MS-P 964 onderging zojuist een tussentijds onderhoud en kreeg ook een vernieuwd logo van de Post.

In de overdekte hal van de motorstellen, op het laatste stuk, staat MS 606 in zijn nieuw jasje, maar nog niet afgewerkt. Het interieur dient nog te worden geplaatst en dat zal toch nog enkele weken in beslag nemen.

• **Station Landegem is bijna afgewerkt**

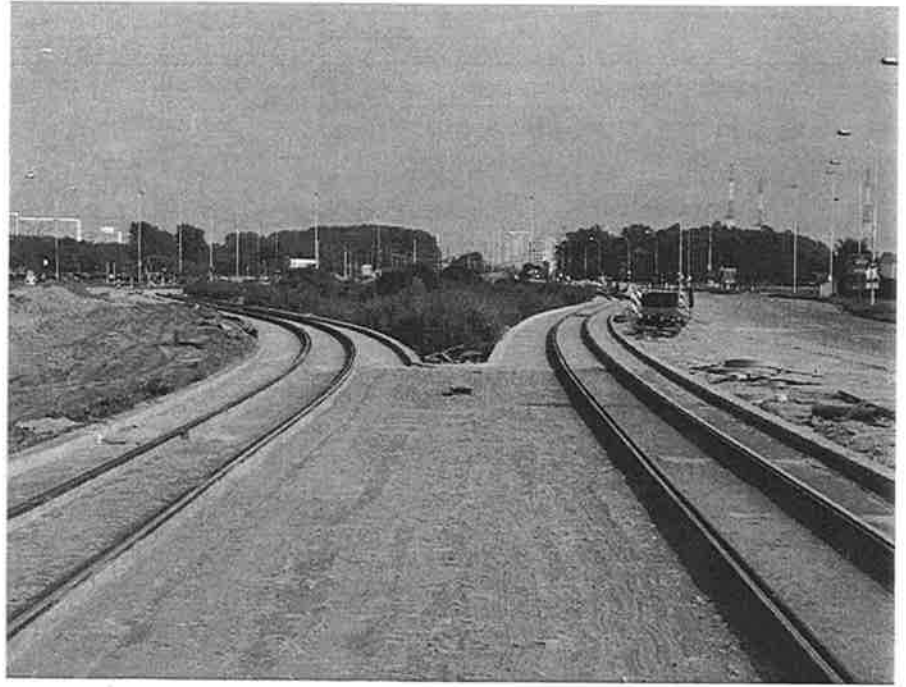
Wanneer deze enkele regels worden gepubliceerd, zullen beide hoofdsporen voorzien zijn van palen en bovenleidingen zoals op de lijn 25 tussen Mechelen en Vilvoorde. Het in dienst nemen van beide hoofdsporen is wellicht mogelijk voor het einde van dit jaar, mits er niet veel te veel fout gaat of loopt. A.J.

**DE LIJN**

**Antwerpen**

• **Wateroverlast**

Hevige onweders met bakken regenwater zorgden voor enorme



*Een foto van de in aanleg zijnde eigen tram- en busbedding tussen het huidige eindpunt en de verlenging naar de kern van Zwijndrecht. Bemerkt de keerlus net voor het kruispunt. Foto : Alain Janmart*

waterschade in het noorden van de provincie Antwerpen en vooral in Merksem en Brasschaat was de schade aanzienlijk. Ook het tramverkeer werd danig in de war gebracht omdat de brug on-

der de "Ring" ter hoogte van de afrit "Merksem-Luchtbal" meteen zo'n halve meter onder water kwam te staan. Ook de tramsporen van en naar PAL (afkorting van Punt Aan de Lijn) ont-



*Nog een foto, hier aan het begin van de keerlus van de in aanleg zijnde eigen tram- en busbedding tussen het huidige eindpunt en de verlenging naar de kern van Zwijndrecht. Foto : Alain Janmart.*



snapt niet aan deze waterellende. Meteen werd het duidelijk dat zo'n veertig PCC's geblokkeerd waren en niet buiten konden. Maar het binnenrijdend tramverkeer werd ook verplicht om "buiten" te overnachten, zij het wel gelijnd en opgesteld in de Groenendaallaan te Merksem. Een bijna nooit eerder gezien tafereel (foto blz. 18 onderaan). Op woensdag 16 september, omstreeks 15.00 uur, stonden volgende PCC's achter elkaar opgesteld met hun snuit naar Merksem: 7093 - 7124 - 7138 - 7013 - 7074 - 7068 + 7149 (gekoppeld) - 7114 - 7009 en 7105 als laatste. Deze trams konden een deel van de namiddagspits toch nog verzekeren. Eerder was PCC 7093 net uit Hoboken aangekomen. Eerst diende de tram naar Merksem door te rijden om dan terug achteruit naar de Groenendaallaan te komen en aldaar te worden opgesteld voor de avondspits. Een foto toont u het aantal opgestelde trams. De Unimog pendelde naar een tramhalte om het tram personeel naar Hoboken over te brengen. Gelukkig werden er trams in Hoboken ondergebracht die normaal naar PAL gingen.

• **Terug in dienst nemen van de stelplaats "GROENENHOEK"**

Na de sluiting van de tramstelplaats "Groenenhoek" werd er overwogen en gepland om een keerlus aan te leggen om defecte trams en/of verkorte ritten de kans te geven om terug te draaien. Ondertussen blijkt dat die keerlus nog niet werd aangelegd. Maar er geraken toch af en toe trams defect en die dienden te worden geslept of geduwd tot aan het eindpunt van de "Eksterlaar". Wat sommigen voor onmogelijk zouden houden, werd dan toch waar! Twee sporen in de loods werden ontdaan van hun stoffige bodem en terug in dienst gesteld voor het tijdelijk afstellen van defecte trams, die dienden te worden geslept naar PAL. Op donderdag 24 september kon ik toevallig een aantal defecte trams in de loods zien (foto's op blz.19): PCC 7081 werd door PCC 7091 op sleeptouw genomen. Controleurs zorgden nadien voor het sluiten van de deuren van de in- en uitrit.



*Mercedes Citaro als VVM 1402 op 11 september 1998 aan de halte Kern te Wilrijk. Foto : Luc Couscheir.*

• **Antwerpen-Linkeroever : uitbreiding naar Zwijndrecht**

Enkele foto's (op blz. 20) van de in aanleg zijnde eigen tram- en busbedding tussen het huidige eindpunt en de verlenging naar de kern van Zwijndrecht. De sporen zijn behoorlijk uit elkaar, wat aantoont dat het hier om een gemengde en eigen bedding gaat, zowel voor trams als bussen.

A.J.

• **Test nieuwe autobus bij De Lijn**

Einde augustus, begin september 1998 werd bij De Lijn een Mercedes Citaro getest. De autobus die door de invoerder ter beschikking werd gesteld had reeds een testprogramma bij de TEC afgewerkt. Op 9, 10 en 11 september was hij te gast in Antwerpen. Met het nummer 1402 werd hij in de ochtendspits ingezet op



*De 7601 met Caterpillarmotor is ondanks zijn hoge dakrand een type A500. Let ook op de plaats van de middendeur. Charleroi Sud 4 6 1998. Foto : Luc Couscheir.*



*In de stelplaats van Casteau staat de 3563 op 5 juli 1998 ter gelegenheid van de opendeur bij BUS & Car tentoongesteld. In tegenstelling tot wat in de richtingsdisplay staat, zijn we hier wel degelijk in Wallonië. Foto : Luc Couscheir.*

lijn 26 en 's avonds op de lijnen 17 / 27. Ook De Lijn maakte van de gelegenheid gebruik om wat te experimenteren en te improviseren. Eén enkele ontwaarder bij de instapdeur vooraan moest volstaan om de reizigers te helpen. Daarbij kwam dat de betaaltafel niet voorzien was van een wisselgeldistributeur. De chauffeur moest zich zo goed mogelijk redden met een collectebakje om geld te ontvangen en weer te geven. Dat dit alles voor de nodige vertraging zorgde hoeft geen betoog. Omdat de lijnen niet of foutief in de display werden gepro-

grammeerd reed men meestal met een ouderwetse plaat achter de voorruit. Wat moet je dan als ondervraagde reiziger antwoorden op de volgende vraag: "Is de (film) van deze autobus goed leesbaar?" Een positief punt aan deze autobus was alvast de bredere doorgang tussen de zetels. Deze werd bekomen door de motor achteraan te plaatsen. De autobus heeft ook slechts twee deuren, iets wat voor een stadsdienst de doorstroming zeker niet ten goede komt. Momenteel blijft het nog wachten op een driedeursversie. L.C.

#### • Nieuw bij de TEC

Recentelijk werden er in Henegouwen diverse nieuwe autobussen in dienst gesteld. Bij de TEC Charleroi betreft het een eerste lot van een reeks van in totaal 85 driedeurs lagevloerautobussen. Bijzonder aan deze voertuigen is het gebruik van een motor van (lokale) producent Caterpillar in een Van Hool A500.

In het andere gedeelte van de provincie komen 10 gelede AG300 in dienst in de regio Mons.

Tenslotte komen in Liège buiten twee enkelgelede AG300 ook de reeds aangekondigde dubbelgelede AGG300 in dienst. Deze laatste zal gaan rijden op lijn 48 naar de universiteit in het domein van Sart Tilman.

Bij pachter Picavet (STACA) rijden sinds enkele maanden op lijn 365 Bruxelles/Brussel - Charleroi twee van groot confort voorziene Mercedes Integro autobussen. (zie foto achterpagina)

L.C.



*Bijna klaar om afgeleverd te worden is de AGG300 voor de TEC Liège. Fabriek Van Hool Koningshooikt 26 6 1998. Foto : Luc Couscheir.*

# Verenigingsnieuws

## VeBOV

### 1. MAANDELIJKSE PROJECTIEAVONDEN

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

27 november 1998 : **Jaarlijkse diaverkoop**, met als spelregels :

- \* slechts leden van VeBOV worden als verkoper toegelaten;
- \* er worden maximum 200 dia's aanvaard;
- \* elke verkoper kan hoogstens 20 dia's te koop aanbieden, tenzij het maximum van 200 niet bereikt wordt, dan aanvaardt de veilingmeester bijkomende dia's in volgorde van aanbieding;
- \* de te koop gestelde dia's worden vanaf 19.30 uur, tot uiterlijk 19.45 uur, ingeraamd bij de veilingmeester aangeboden; de verkoop begint om 20.00 uur; de dia's worden per reeks eerst vertoond, daarna geveild;
- \* het minimumbod per dia is 10 BEF (tenzij de verkoper vooraf een hogere prijs stelt); opbieden met 5 BEF of veelvoud hier van;
- \* afrekening voor kopers en verkopers gebeurt tijdens de vergadering van december; minimum 10% van het verkoopbedrag wordt afgestaan aan de verenigingskas voor huur van de zaal.

18 (!!!) december 1998 : **Terugblik op 10 jaar uitstappen van TSP** (E. Goens). TSP, Toeristisch Spoorpatrimonium viert dit jaar zijn 10-jarig bestaan. In die periode werden er vele uitstappen georganiseerd. Deze avond krijgen we een selectie van dia's over deze uitstappen, waarin geprobeerd wordt de mooiste momenten weer te geven en een nostalgische terugblik. Wellicht aanleiding om ook eens een rit mee te maken? Let dus wel op : 18 december.

22 januari 1999 : **Railnieuws '98 (RAILTHEATER VOORBURG)**  
De jaarlijkse traditie met dia's uit Nederland en buitenland die de belangrijkste gebeurtenissen op gebied van trein en tram weergeven. Audio-visuele show!

26 februari 1999 : **Trams in Kazachstan en Oezbekistan** (L. Koenot). Ten zuiden van Rusland

liggen twee onafhankelijke republieken die destijds tot het Sovjetrijk behoorden, en waar trams te vinden zijn : Kazachstan en Oezbekistan. Beide landen zijn vooral bekend om hun woestijnen en hun extreme weersomstandigheden. Door hun isolement werden ze meer dan eens door Moskou uitgekozen voor het uitvoeren van nucleaire testen. Maar mede dankzij dit isolement werden de moslimtradities niet door het communisme verbannen.

Er zijn nog vijf (meestal grote) trambedrijven actief. Bij deze ontdekingsreis komen we nauwelijks nieuwe tramtypes tegen, want al het materieel is afkomstig van de welgekende oostblokkleveranciers. Deze diavoorstelling is een unieke kans om nieuwe bedrijven en streken te leren kennen!

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

13 november 1998 : **Spoorlijn 42 Liège-Gouvy** (L. De Coster). Een kijkje op deze mooie lijn, die op dit ogenblik geëlektrificeerd wordt. Beelden van de periode 1980 tot nu.

11 december 1998 : **Fotokijkavond**

8 januari 1999 : **Antwerpen** (L. De Coster). De Antwerpse stadstram van MIVA naar «De Lijn» en de autobussen in de provincie Antwerpen, van NMVB naar «De Lijn». Beelden van de periode 1980 tot nu.

februari 1999 : **Jaaroverzicht NMBS 1998** (L. De Coster)

### 2. LIDGELD 1999

Het nieuwe jaar is alweer in aantocht en we doen hierbij een oproep om uw lidgeld 1999 te betalen vóór 20 december.

Het lidgeld voor 1999 is 700 BEF. Voor verzending naar het buitenland wordt dit 820 BEF

Hoe te betalen :

Adressen in België : met het bijgevoegd overschrijvingsformulier.

Gelieve uw lidnummer na te kijken of in te vullen.

Adressen in andere landen : gezien de Nederlandse rekening van de vzw Rail-Revue is opgeheven en het nog niet duidelijk is hoe wij optimaal kunnen inspelen op het

gewijzigde bankverkeer in Europa, verzoeken wij u rechtstreeks te betalen op onze Belgische rekening 001-1385500-28, of een Eurocheque op te sturen ter waarde van 820 BEF.

Wie geen lid wenst te blijven : gelieve het secretariaat te verwittigen (H. Van den Bergh, Kroonstraat 8, 3920 Lommel)

Let op : voor betalingen na 15 januari hebben wij bijkomende verzendingskosten en moeten wij 50 BEF extra vragen

### 3. JAARVERGADERING 1999

De jaarvergadering 1999 vindt plaats op 20 maart, om 10.00 uur in «de nieuwe Zurenborger», (bovenzaal), Dageraadplaats 4, Antwerpen.

Agenda :

1. Verslag van de vorige vergadering.
2. Verslag van de activiteiten 1998.
3. Jaarverslag van de secretaris.
4. Kasverslag.
5. Verslag van de kascommissie. De leden van de kascommissie (J. CODDENS en N. SUYS) kunnen een maand vóór de vergadering de rekeningen nazien.
6. Verkiezing van de kascommissie voor het volgend jaar. De heer J. CODDENS is uittreidend.
7. Stand van zaken van het tijdschrift.
8. Verkiezing van het bestuur. Dit jaar zijn uittreidend: Rudy Van Iseghem en Hubert Van den Bergh. Kandidaturen worden schriftelijk ingewacht bij het bestuur vóór 1 maart.
9. Voorziene activiteiten 1999.
10. Budget 1999.
11. Vaststelling van de lidmaatschapsbijdrage 2000.
12. Rondvraag.

In de namiddag zal een uitstap worden georganiseerd. Hierover volgt meer nieuws in Rail-Revue 1999/1





*Het geheel vernieuwde Riverfront-motorrijtuig 459 tijdens een proefrit op Canal Street in New Orleans (Verenigde Staten). Bemerkt de in de flank van het rijtuig toegevoegde deuren voor de bediening van de elektrische rolstoellift! Foto Staf Cuyt, 24 oktober 1997.*



*PICAVET 9642 74 Mercedes Integro aan de Roupe-plaats te Brussel op lijn 365 naar Charleroi op 28 6 1998. Foto : Luc Couscheir.*