

RAIL-REVUE

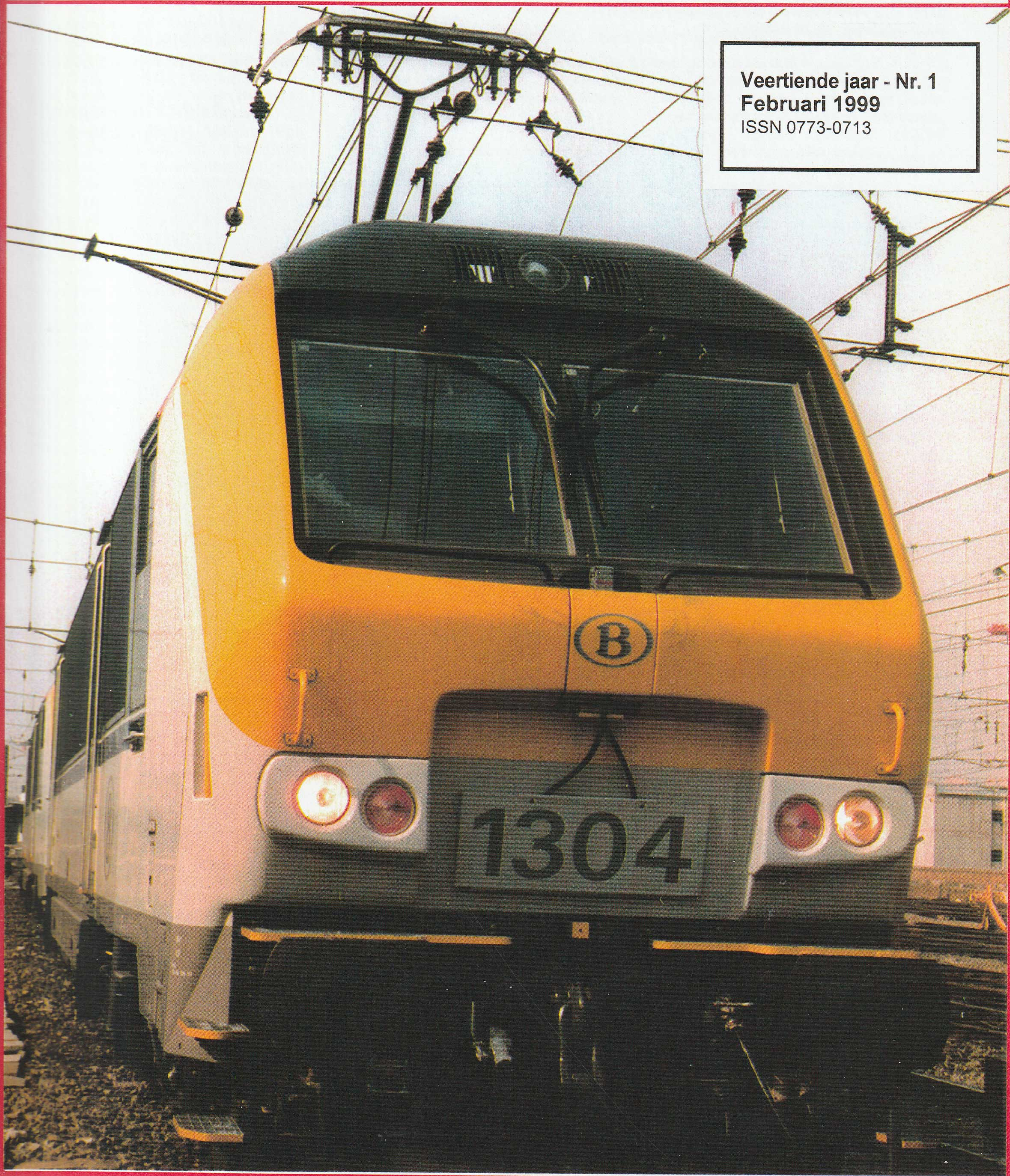
Kwartaalblad voor spoor-, tram- en bushobby

MET RECENTE AKTUALITEITEN, GESCHIEDENIS, TECHNIEK EN VERENIGINGSNIEUWS

Veertiende jaar - Nr. 1

Februari 1999

ISSN 0773-0713



1999 is al even gevorderd. Toch wil ik u leden van VeBOV namens het bestuur een zeer gelukkig en succesvol jaar wensen. Hopelijk zien we elkaar op een uitstap of tijdens onze maandelijkse projectieavonden.

Ook een woordje van dank aan alle vrijwillige medewerkers van Rail-Revue en aan de leden die zich inzetten voor de goede werking van onze bijeenkomsten te Antwerpen en Brussel.

Bedankt voor uw massaal reageren op de enquête. Op onze jaarvergadering op zaterdag 20 maart 1999 zullen wij hiervan uitgebreid verslag brengen. De resultaten zullen ook in Rail-Revue meegedeeld worden.

Tot slot krijgt u hieronder het niet alledaags beeld van IC 333 te Gembloux (zie pagina 20 RR 4/98). Was het een foutje of was het opgezet spel om u te laten uitkijken naar RR 1/99 ???

*Rudy Van Iseghem
Voorzitter VeBOV*



INHOUD VAN DIT NUMMER

ST. CHARLES : een rit op 's werelds oudste tramlijn - 2	3
Werkwagens van toen (XXXIII)	8
Het Odessa-mysterie : een hypothese	11
Rail-Aktueel	14
Publicaties	26
Verenigingsnieuws	27

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

Foto titelpagina : op 12 augustus 1998 kon Alain Janmart deze locomotief 1304 te Brussel op de gevoelige plaat vastleggen.

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 1999** : België 700 Bfr (17,35 euro), Nederland 820 Bfr (20,33 euro). **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.

ST. CHARLES : een rit op 's werelds oudste tramlijn - 2

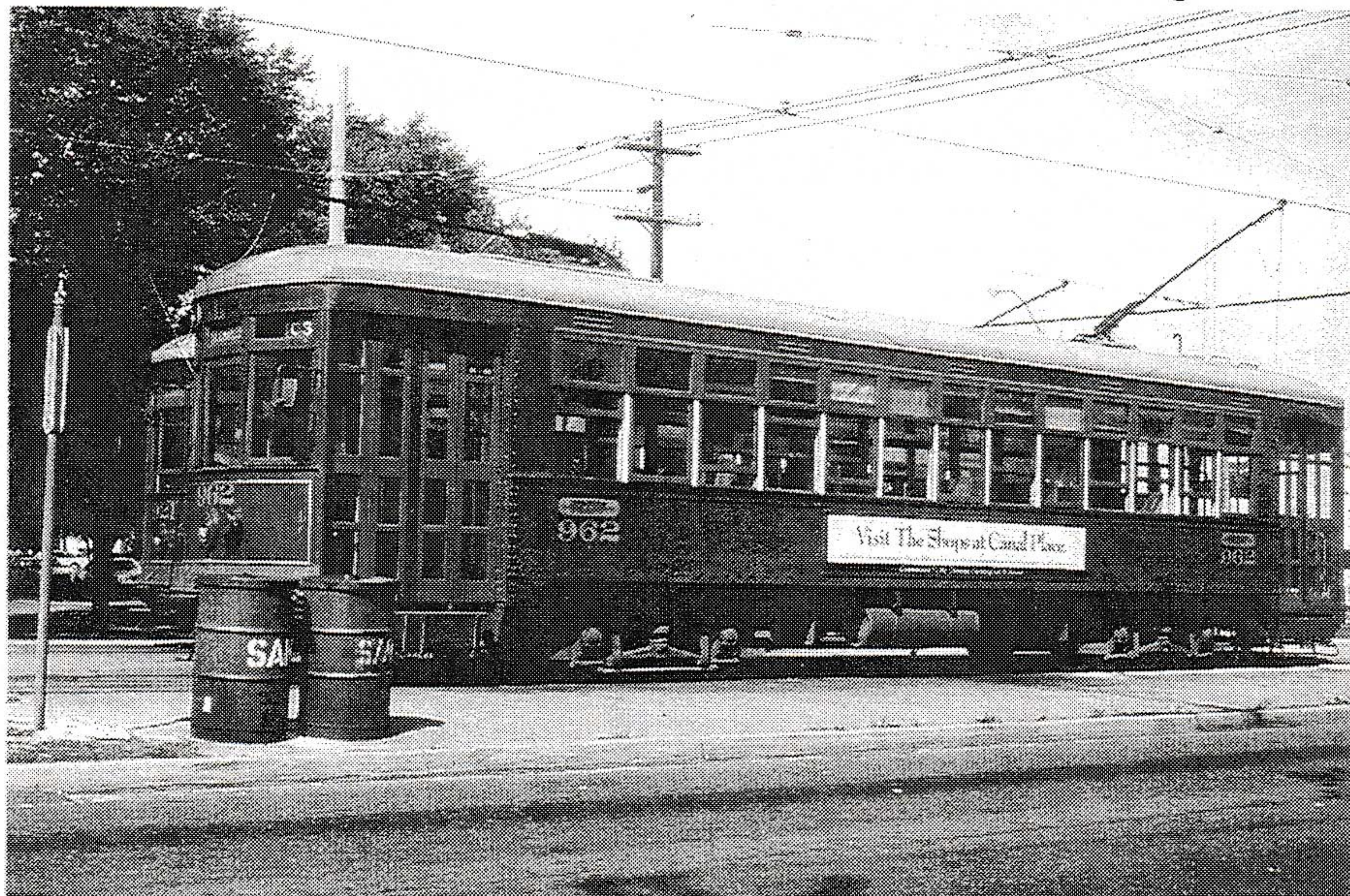
In 1915 verschenen voor het eerst draaistel-motorrijtuigen op de St. Charleslijn. Het betrof een reeks van 50 door de Southern Car Company in High Point, Noord Carolina gebouwde wagens. Deze New Orleans "400'en" waren een ontwerp van Perley A. Thomas, de hoofdingenieur van Southern Car. Met uitzondering van een houten vloer en dak waren het geheel metalen tweerichting-rijtuigen, die waren uitgerust met twee 60 pk-motoren en die plaats boden aan 52 zittende reizigers. Dit type rijtuigen kwam vermoedelijk in verschillende Amerikaanse steden in dienst. In New Orleans waren deze wagens de voorlopers van de heden nog gedeeltelijk in dienst zijnde reeks 900 (3).

1923 was het jaar waarin de 100 stuks omvattende reeks 800 (800-899) haar opwachting maakte, geleverd door Perley Thomas en door de ons beter bekende Brill Company uit Philadelphia. Het was de grootste serie draaistelrijtuigen die ooit in New Orleans in dienst kwam. De 800'en verschenen echter pas na 1948 op de St. Charleslijn, nadat de reeks 400 naar de sloper ging.

De eerste motorrijtuigen van de reeks 900 (900-972) werden reeds in 1924 afgeleverd – bijna onmiddellijk na de vervollediging van de serie 800. Ook deze 900-wagens waren een product van de Thomas Company. Zij onderscheidden zich van de 800'en o.a. door hun pneumatisch bediende deuren. Zij vervingen, na veertig jaar dienst op andere lijnen, hun 800-voorgangers op de St. Charleslijn in 1964, bij

(3) Het vermoeden bestaat, dat ook de na de tweede wereldoorlog door New York aan de Oostenrijkse hoofdstad Wenen geleverde tweedehands-motorrijtuigen (reeks 4200) niet helemaal vreemd waren aan het Perley Thomas-ontwerp. De gelijkenis tussen de New Orleans-reeksen 400, 800 en 900 en de Weense 4200'en is immers vrij opvallend. Dit gegeven zou kunnen aantonen, dat de beroemde PCC-car in de steden van de Verenigde Staten lang niet het eerste zogenaamde "standaard-rijtuig" is geweest.

Wetenswaard : in Brussel verbleef gedurende 21 jaar de Weense 4242, die pas in december 1997 ons land opnieuw verliet om, na restauratie in Roemenië, te worden ingezet op de "Museumstramway" in Mariazell (Oostenrijk).



Het zonnetje veroorlooft een staatsieportret van 962, in gezelschap van de onontbeerlijke zandvaten.

het verdwijnen van de voorlaatste tramlijn in New Orleans : de Canal Street-lijn.

KLEINE KRONIEK VAN GROOTSHEID, VERVAL EN BESCHEIDEN HEROPLEVING

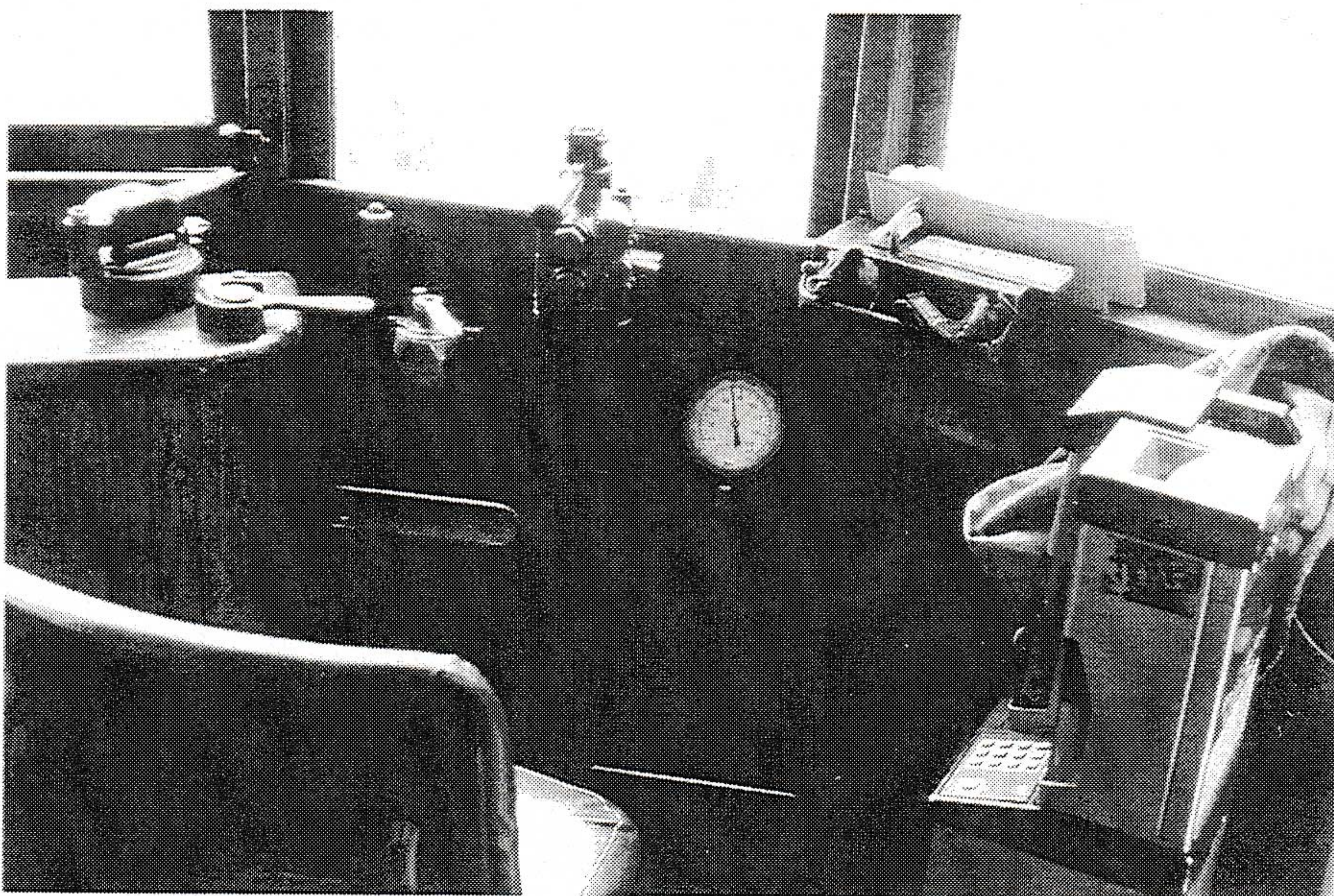
In wat voorafgaat wordt hoofdzakelijk geschetst wat er zich tussen 1835 en 1900 in New Orleans op tramgebied voordeed. De hierna volgende chronologie volgt "in een notedop" de gebeurtenissen op de voet tot in 1997.

1902 Samensmelting van de vier in New Orleans bestaande trambedrijven tot de New Orleans Railways Company

(N.O.R.C.).

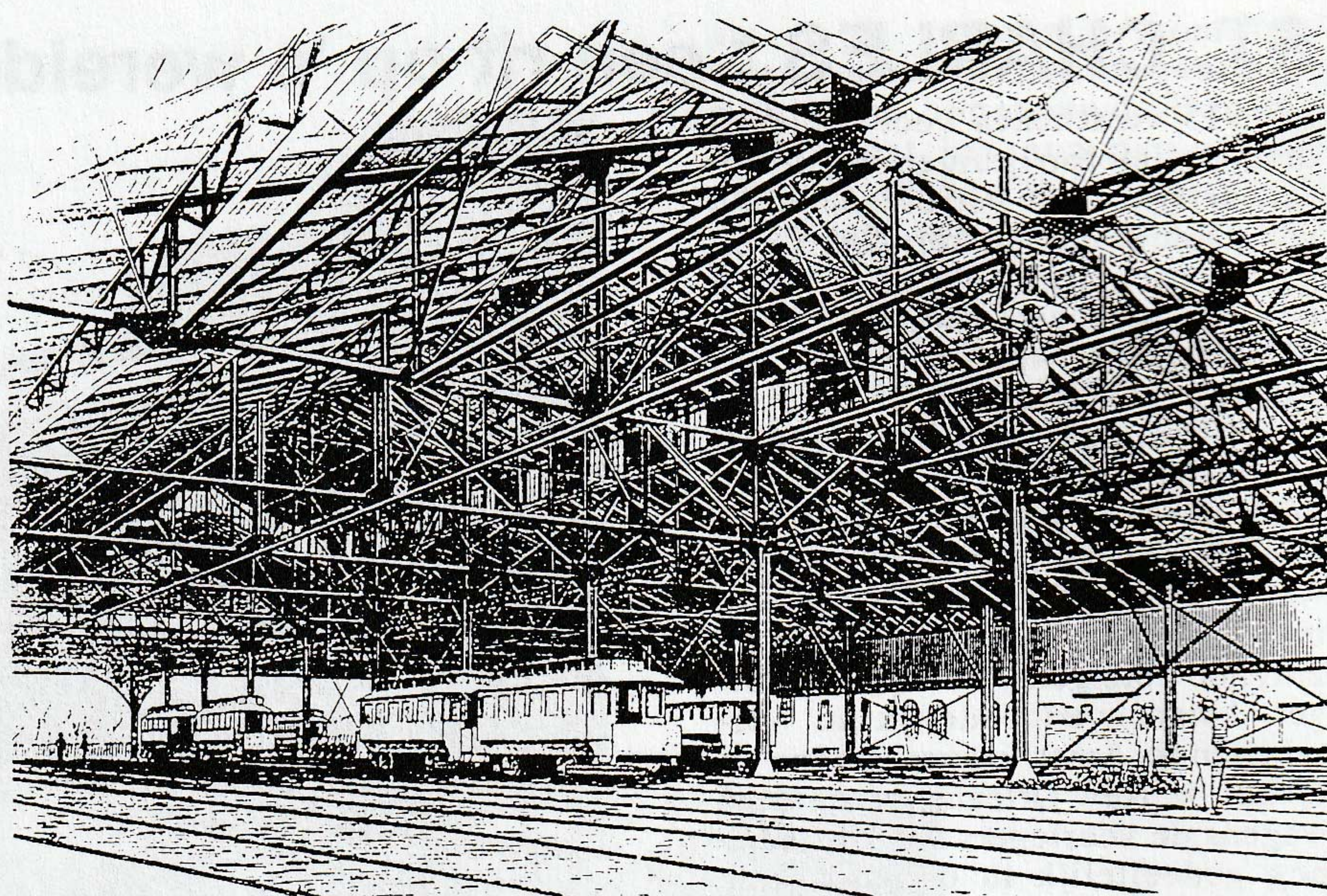
1910 Verschijning van de eerste autobussen.

1922 De New Orleans Public Service Company Inc. (NOPSI) krijgt opdracht tot aankoop van de bestaande openbaar vervoerlijnen en van de elektriciteits- en gasinstallaties; tot ontwerp en bouw van nieuwe tram- en buslijnen. De vier in de N.O.R.C. opgenomen bedrijven worden overgenomen, op het ogenblik waarop zij in totaal 360 km tramlijnen uitbaten : de grootste netlengte is bereikt.



Een heerlijk ouderwetse stuurstand met, rechts op de foto, de jaren later geplaatste betaalautomaten (vooraan muntinworp, achteraan "biljettensliker"). Boven het handschoenkastje (!) ligt het boekje met transit-tickets.

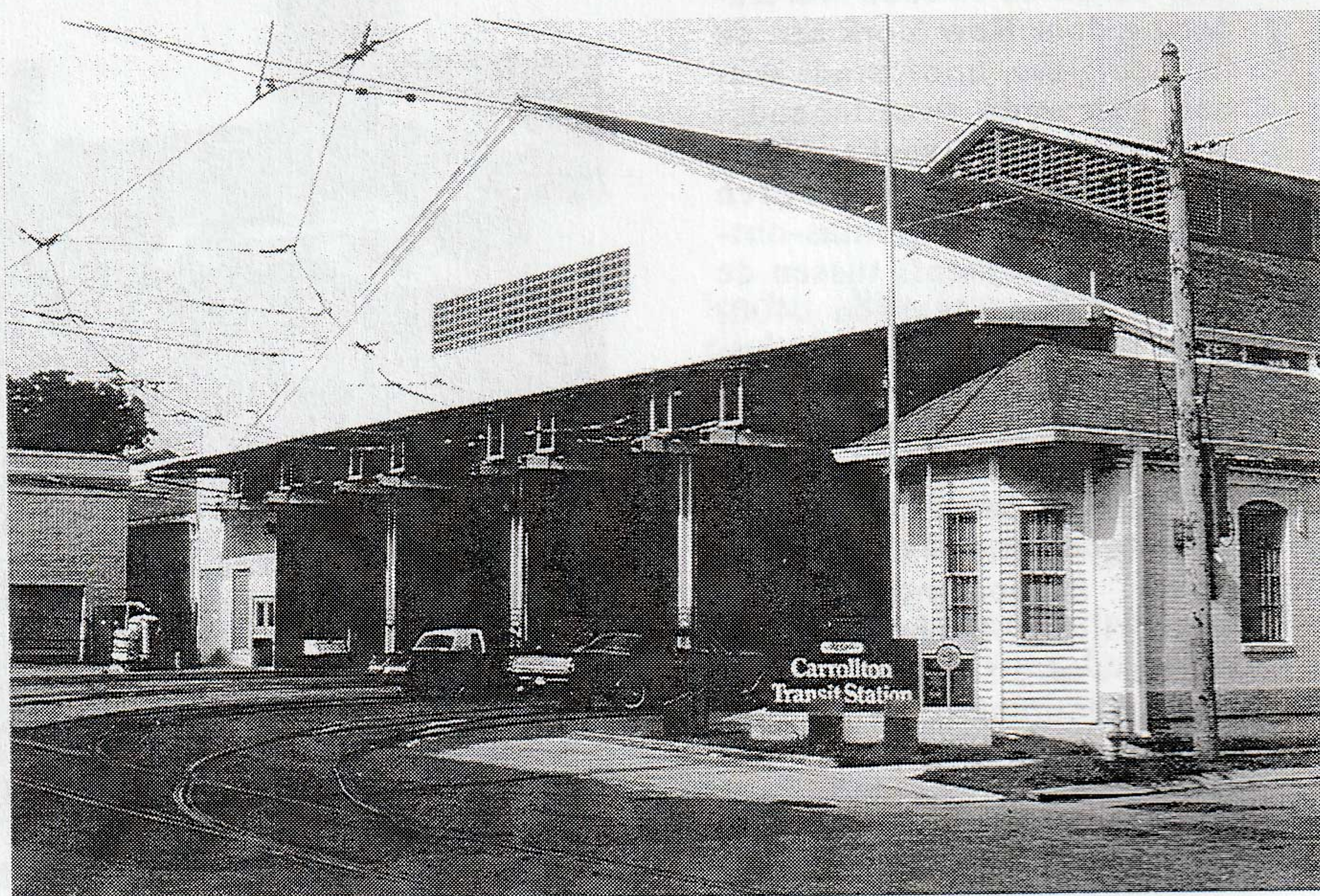
- 1926 Vijf stelplaatsen en een apart werkhuis zijn in gebruik. Topjaar voor het openbaar vervoer : 26 tramen en 5 buslijnen vervoeren 148 miljoen reizigers. Het gebruik van privé-auto's neemt stilaan toe.
- 1927 De lijnlengte vermindert tot 306 km, het aantal reizigers daalt met 2 miljoen.
- 1929 De eerste trolleybuslijn wordt in gebruik genomen. Een gewelddadige staking kost 40 miljoen reizigers t.o.v. 1928. (De trolleybus is intussen – jaren 1960 (?) – opnieuw uit New Orleans verdwenen.)
- 1930 Er liggen nog vier parallelsporen op Canal.
- 1941 Wereldoorlog II voor de Verenigde Staten. Vele tramlijnen zijn of worden opgegeven : er blijven nog 174 km over, tegen 186 km auto- en trolleybuslijnen. De bevolking stijgt tot 490.000.
- 1945 De oorlog doet het openbaar vervoergebruik gevoelig stijgen : 246 miljoen reizigers. Vrouwen in dienst als "ontvangsters" (conductrices). Met het einde van de oorlog verhoogt het gebruik van privé-auto's, ondanks dezelfde ritprijs als in 1922 : zeven dollarcent...(!)
- 1948 Verdere opheffing van historische tramlijnen, waaronder "Desire", wereldbekend geworden door Tennessee Williams' toneelstuk "A Streetcar Named Desire", verfilmd met Vivien Leigh en Marlon Brando. Verdere vervanging door autobussen.
- 1951 8 januari : de diensten op St. Charles - Tulane ringlijn – bedrijvig sinds 1900 – worden opgeheven bij de constructie van een nieuwe spoorweg-onderdoorgang op Carrollton Avenue. De tram rijdt nog slechts tot in de nabijheid van de spoorweg. In de benedenstad wordt de lijn vanaf Lee Circle enkelsporig langs Howard Street naar Carondelet Street geleid, om zodoende Canal Street te bereiken.
- 1952 10 augustus : het spoor op Carrollton Avenue wordt ingekort tot aan de kruising met Claiborne Avenue, waardoor de St. Charleslijn haar huidig eindpunt krijgt. Tussen Lee Circle en Carrollton Avenue berijdt de tram nog steeds het oorspronkelijk tracé uit 1835!
- 1964 30 mei : sluiting van Canal Line, waardoor nog slechts



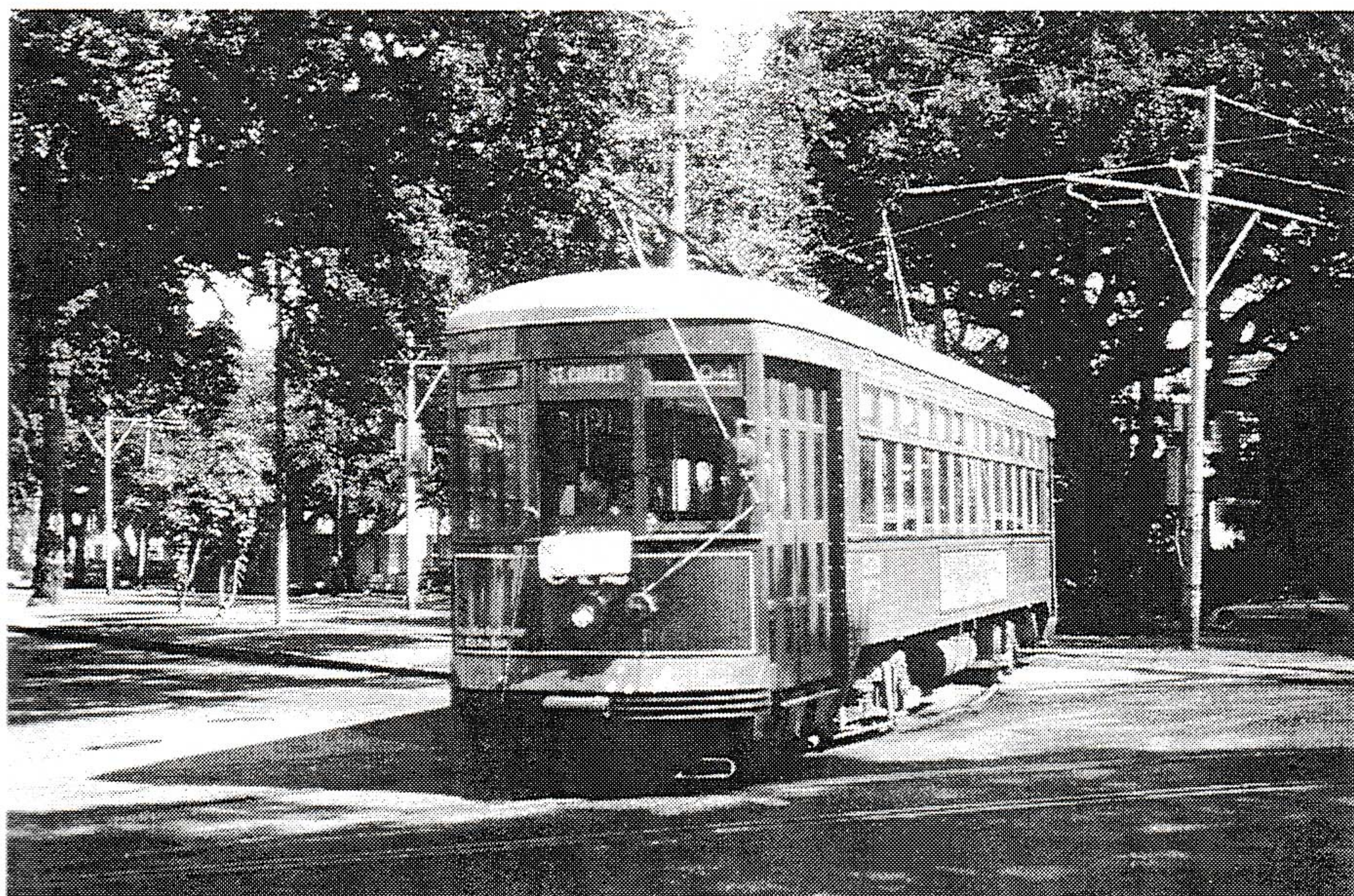
De in 1892 opgerichte Carrollton-tramremise, zoals afgebeeld op een tekening in een advertentie van de "Berlin Iron Bridge Company", maatschappij die instond voor de constructie van het metalen gebinte van de loods. Repro uit "The Saint Charles Streetcar" door James Guilbeau.

- de St. Charleslijn als laatste tramlijn overblijft. Zij berijdt heden – enkelsporig – nog slechts één blok lengte van ongeveer 100 m op Canal Street, tussen Carondelet Street en St. Charles Avenue.
- 1972 3 juni : laatste tweemansbedrijf op St. Charles.
- 1973 4 augustus : de St. Charleslijn wordt als historisch erfgoed opgenomen in het Nationaal Register van Historische Sites.
- 1983 Het openbaar vervoernet in New Orleans komt op 1 juli in handen van de "Regional Transit Authority" (R.T.A.), nadat aan de 150-jarige ge-

- schiedenis van het bedrijf als een aandeelhouders-vennootschap een einde kwam.
- 1985 In januari ontvangt de R.T.A. van de Federal Transportation Administration (F.T.A.) in Washington een toelage van 2,4 miljoen dollar, geld dat moet worden besteed aan een technische voorstudie, die het verdere bestaan van de St. Charleslijn voor opnieuw minstens 25 jaar moet veilig stellen!
- 1988 14 augustus : opening van het eerste lijngedeelte van de Riverfront-toeristentram. Op 17 oktober begint de R.T.A. aan het in totaal ruim 47 miljoen dollar kostende



De stelplaats, hier gefotografeerd aan de uitrit-zijde langs Willow Street, draagt heden de naam "Carrollton Transit Station"



972, het hoogste nummer uit de serie, houdt het even voor bekeken en zoekt langs Jeanette Street de stelplaats op.

vernieuwingsproject. 75% van de kosten (35,5 miljoen) worden gedragen door de F.T.A. (het federale verkeersministerie); de plaatselijke R.T.A. draagt de overige 25% (12 miljoen) bij. In onze munt vertegenwoordigt dit, bij een dollarkoers van 37 F, een totale investering van ruim 1.740 miljoen frank.

1997 7 september : onderbreking van de diensten op de Riverfrontlijn, teneinde deze op de St. Charleslijn aan te sluiten.

December : feestelijke heropening van de Riverfrontlijn.

DE MOTORRIJTUIGEN SERIE 900-972

Van de vanaf 1924 afgeleverde drieënzeventig Perley Thomas-rijtuigen uit de reeks 900 rijden er heden nog vijfendertig in normale dienst op de St. Charleslijn! Het overleven van deze intussen toch bijna 75 jaar oude motorwagens is te danken aan de welhaast moederlijke zorg die aan ze wordt besteed, zorg die mag worden vergeleken met het liefdevolle gedrag van bv. een oldtimer-autoverzamelaar ten opzichte van zijn troetelkind(eren). Toch duurde het aanvankelijk bijna 40 jaar vooraleer de rijtuigen voor de eerste maal aan een zeer grondige opknapp- en heropbouwbeurt werden onderworpen. Van februari 1962 tot oktober 1964 werd een "extra" grote revisie uitgevoerd. Bij de 35 in dienst te houden rijtui-



Een doorkijk-beeld van de "carbarn" (letterlijk : wagenschuur) vanaf Willow, richting Jeanette.

gen werden de motoren herwikkeld en nieuwe tandwiel-overbrengingen gemonteerd. Zij kregen volledig stalen wielen en assen, gevat in nieuwe rollagers. Vloeren en rubberen vloerbekledingen werden vernieuwd, terwijl de houten daken met een weerbestendige aluminium-bekleding werden bedekt. De metalen deuren werden herbouwd, de "standee"-raampjes (de kleine venstertjes boven de grote ramen, die ook de PCC-wagens hun typisch Amerikaans uitzicht zouden bezorgen) vervangen en een helderder binnenverlichting toegevoegd. Tenslotte werden de dak-ontluchters en de handrembediening verwijderd, terwijl de klassieke trolleywielletjes de plaats ruimen voor koolstof-sleepcontacten (4).

Naast deze vijfendertig rijtuigen, waartoe dus zowel het "oudste" (nr. 900) als het "jongste" (nr. 972) behoren, bleven (of werden later naar New Orleans teruggehaald) nog vier 900'ers ter plaatse : 919, 924, 952 (alle drie nog uitgerust voor tweemans-bediening - deze wagens gingen een rol spelen op de in 1988 geopende toeristische tramlijn) en 957.

Nog vier andere 900-rijtuigen vonden onderdak bij diverse museumbedrijven : 913 in Perris (California), 918 in Spencer (North Carolina), 959 in Chattanooga (Tennessee) en 966 in Kennebunkport (Maine). Toch is het zo goed als zeker dat ook dit viertal intussen geheel of gedeeltelijk naar New Orleans terugkeerde, om eveneens te gaan "meedraaien" op de Riverfront-toeristenlijn.

In 1983 viel St. Charles-motorrijtuig 953 de eer te beurt om, samen met drie andere oldtimer-tramwagens uit resp. New York, Montgomery en Sulphur Rock, te figureren op een "blokje" postzegels, dat door de U.S. Postal Service werd verspreid op bijna 52 miljoen exemplaren. Sedertdien draagt nr. 953 op beide zijwanden trots een herinneringsplakette om

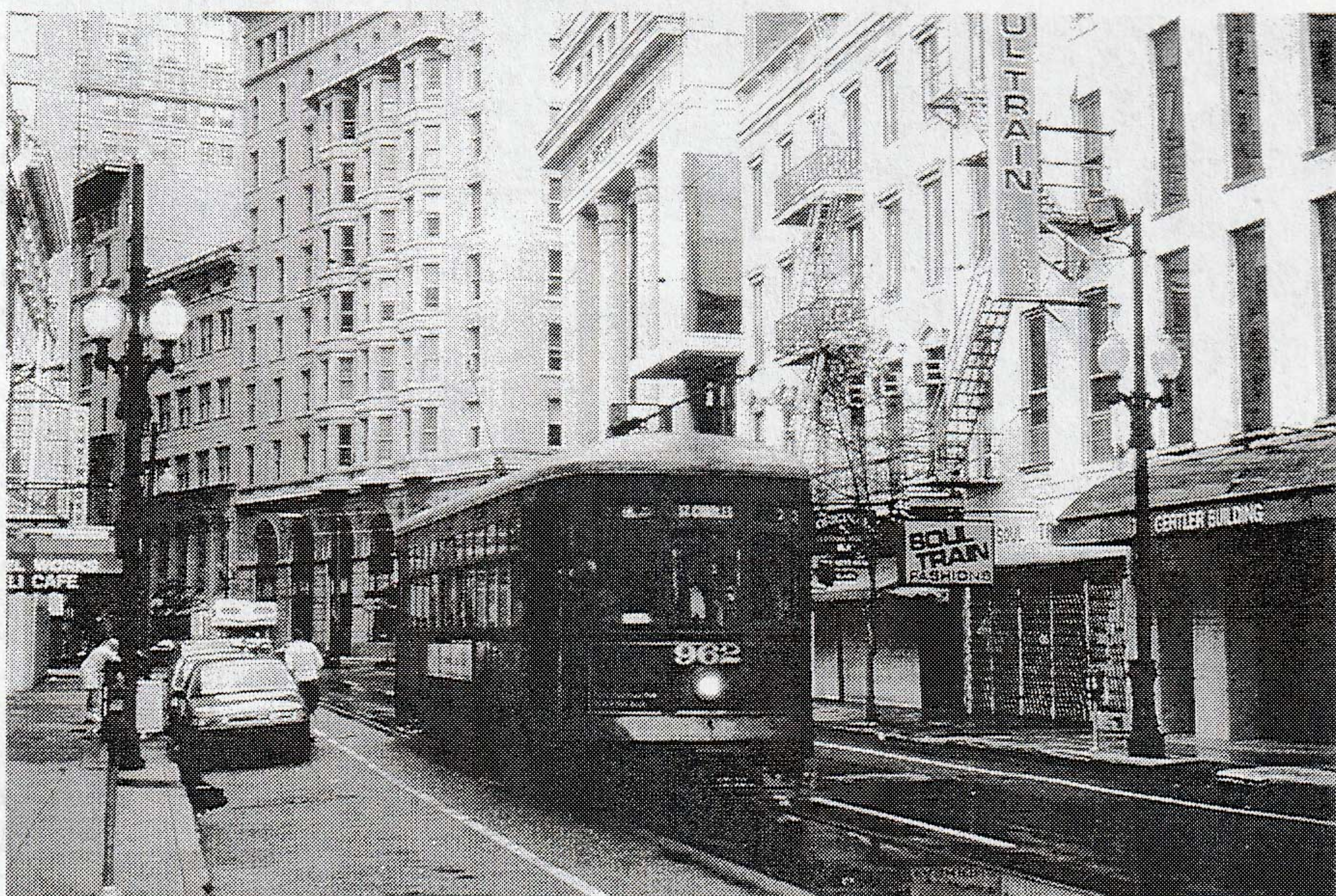
(4) Volledigheidshalve volgen hier de nummers van de vijfendertig Perley Thomas-rijtuigen van de St. Charleslijn : 900, 903-907, 910, 911, 914, 915, 920-923, 926, 930, 932-934, 937, 940, 945, 947, 948, 951, 953, 954, 961-963, 965, 968, 969, 971, 972. De criteria waarop men zich baseerde om precies deze rijtuigen te behouden en de andere te verwijderen zijn ons niet bekend; vermoedelijk werden (wellicht met uitzondering van de voor de serie symbolische nummers 900 en 972) de "beste" wagens voor de verbouwing weerhouden.



In de stelplaats : de zeer moeilijk te fotograferen railslijp-/zandwagen 29 uit 1896. Heden is dit het enig overblijvende – maar rijvaardig – tweeassig motorrijtuig, omstreeks 1930 omgebouwd uit een Ford, Bacon & Davis-reizigersrijtuig.

dit heuglijke feit te gedenken! Vermits de St. Charleslijn sinds 1973 behoort tot het historisch erfgoed van de Verenigde Staten begon de R.T.A. in 1988, praktisch volledig in eigen beheer, aan een uitgebreid en zeer volledig vernieuwingsproject, een onderneming die het voortbestaan van het trambedrijf voor minstens de vijfentwintig op 1988 volgende jaren moet veilig stellen. Tussen november 1990 en juli 1995 werden daarom ook de vijfendertig motorrijtuigen voor de tweede maal meer dan grondig onder handen genomen. Bijkomende vereisten bij deze vernieuwbouw waren : ten eerste dat de rijtuigen zo exact mogelijk hun 1924-ge-

daante zouden terugkrijgen; ten tweede dat zoveel als mogelijk gebruik moest worden gemaakt van de oorspronkelijke onderdelen. Men is, bij het verwezenlijken van deze doelstellingen, wel zeer ver gegaan, getuige de twee volgende voorbeelden. Tijdens de jaren 1960-revisie hadden de "standee"-raampjes afgeronde hoeken gekregen,.. in de jaren 1990 werden alle raampjes vervangen door het rechthoekige 1924-model; de kersenhouten zitbanken met omlegbare rugleuning uit 1924 vertoonden verregaande slijtage en (vermits kersenhout intussen onbetaalbaar duur was geworden) werden vervangen door precies hetzelfde model in mahonie!



962 op Carondelet, enkele tientallen meters vóór de beginhalte van de lijn...

De in de jaren 1990 herbouwde rijtuigen bestaan nog steeds voor zo'n 70% uit originele onderdelen. Hun uiterlijke kenmerken wijken in slechts geringe mate van het 1924-imago af : géén dakontluchters meer, géén wieltjes maar sleepcontacten bovenaan de trolleystangen en andere deksels op de "aspotten" zijn als het ware de enige karakteristieken die niet tot het oorspronkelijke "wagenbeeld" behoren.

Op 24 juni 1991 reed een terecht trotse R.T.A., in aanwezigheid van een kleinzoon van Perley Thomas, haar eerste "vernieuweling" (nr. 937) buiten. De ombouwkosten beliepen uiteindelijk een kleine 10 miljoen frank per rijtuig.

Deze ietwat logge en oubollige, maar zo gezellige groene traagrijders tonen een aantal kenmerken die de West-Europese tram-liefhebber ofwel reeds lang vergeten is, ofwel nooit heeft gekend. De 900'en hebben koppelingen noch buffers, alhoewel de schuine uitstulping onderaan de rijtuigfronten (die doet denken aan onze NMVB Braine-le-Comte tweeassers) wellicht een soort "stootkussen" vormt. Onderaan de rijtuigen, vóór de draaistellen, zitten ouderwetse baanruimers en tussen de beide bogie's in hangen links en rechts de grote compressor-druk-luchtreservoirs voor de remmen. Ruitenwissers of richtingaanwijzers – laat staan knipperlichten – en remlichten zijn nergens te bespeuren. Gezien hun lengte zijn de tweerichtingrijtuigen voorzien van twee trolleystangen (cfr. NMVB en MIVB in Brussel); de handbediende wissels worden omgelegd met een eenvoudige wisselsleutel (cfr. nogmaals Brussel), die echter niet bij de bestuurder maar wel op het front van het rijtuig wordt opgehangen!

Toch laten de 900'en twee uiterlijke kenmerken zien, die eveneens bij onze NMVB S- en S-premetrorijtuigen werden aangetroffen : enerzijds zijn er de inklapbare opstapjes om het wagendak te kunnen bereiken (bij de 900-motorrijtuigen zijn er bovendien handgrepen op het dak) en anderzijds werken de inklapbare opstaptreden synchroon met de pneumatisch bediende deuren. Eigenaardig bij de 900'en is echter, dat slechts de deur vóóraan bij iedere halte wordt geopend; de achterdeur kan alleen van binnenuit door afstappende reizigers worden bediend, nadat een lichtsein deze deur "vrij" heeft gegeven. Dit systeem, dat ook bij de autobussen wordt toegepast, is bedoeld als tegenzet op het zwartrijden : vertrekkende reizigers móeten vooraan opstappen!

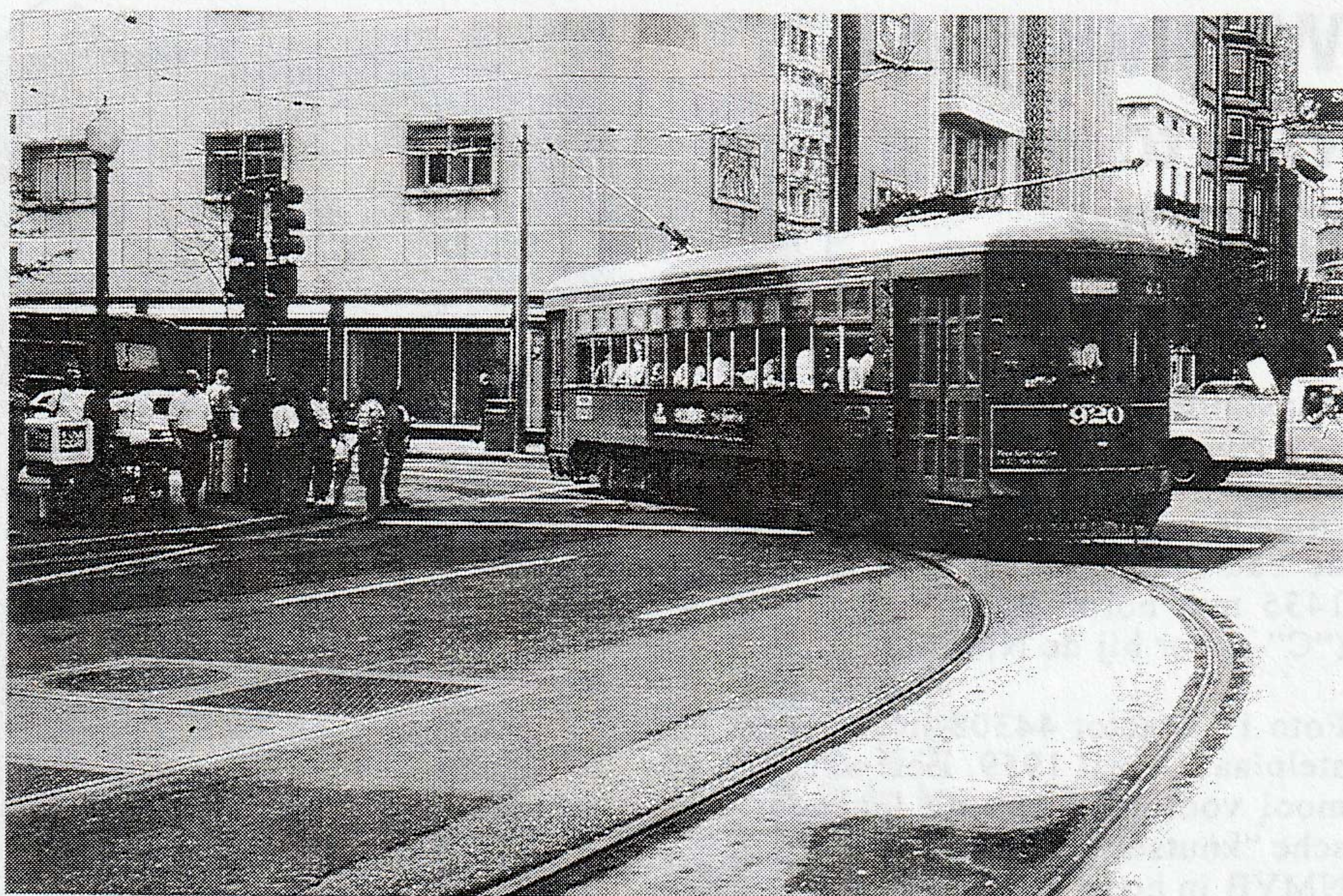
Rechts naast de trambestuurder be-

vinden zich twee betaalautomaten, waarvan de ene dollarbiljetten "opslokt", de andere de door de reiziger ingeworpen munten elektronisch telt, waarbij de bestuurder dadelijk op een digitaal schermpje kan aflezen hoeveel dollarcenten in deze moderne offerblok werden gedeponeerd. Het is dus zaak de rit met gepast geld te betalen, want de "dollarslikker" lust alle Amerikaanse bankbiljetten (die zijn immers met z'n allen even groot) maar vertikt het, ook maar één te veel geofferde cent terug te betalen! Vervoerbewijzen worden niet uitgereikt, behalve bij een op voorhand door de reiziger gevraagd "transfert" (overstap), waarvan hij éénmaal kan gebruik maken. (In 1997 kostte een rit één dollar, voor een overstap moesten slechts 10 cents supplement worden betaald.)

De heerlijk ouderwetse en niet van de reizigers gescheiden stuurposten bevatten alles wat een tramvriendenhart sneller kan doen slaan, behalve de – immers verwijderde – handrembediening: de Westinghouse-controller (schakelwals) met alles erop en eraan, de remkraan met zandstrooier en manometer, de hendel voor de pneumatisch te bedienen deuren, de bestuurderszitplaats en het elektrisch straalkacheltje voor 's mans eventueel koude voeten, het voetbelpedaal en, tenslotte, de met de hand te schakelen hoofdzekering en de elektrisch bediende, voortdurend rinkelende bel die andere weggebruikers moet waarschuwen voor naar rechts of links uit te voeren rijrichtingwijzigingen (geen richtingaanwijzers – weet u nog?). Het enige wat niet in deze "antiquiteitenwinkel" thuis hoort zijn de betaalautomaten en het radiotelefonietoestel, waarmee de trambestuurder voortdurend met de thuisbasis in contact staat.

De Europese reiziger die om een halte wenst te verzoeken, zal vergeefs speuren naar overal in het rijtuig verspreide belknopjes. In de lengterichting van de wagenkast is links en rechts aan de wand een doorlopende trekkabel aangebracht, die een elektrische zoemer activeert. Het NMVB-jargon "Noodsein - In geval van gevaar belt herhaalde malen" gaat in de New Orleans 900'en dus niet op, tenzij men het foute "belt" zou vervangen door het al even verkeerde "trekt".

Het klimaat in Louisiana zorgt enerzijds voor de grootste hoeveelheid regen in de hele Verenigde Staten (en toch géén ruitenwissers...), gaat anderzijds gepaard met tropische zomertemperaturen van veertig en méér graden Celsius. Alle tweëndertig vensters in de rijtuigen kunnen dan ook geheel



...die 920 net heeft verlaten. Het rijtuig zoekt hier Canal Street op.

worden geopend, wat tijdens het rijden wel eens voor een te gulle rijtuigverluchting zorgt onder de vorm van een stevig stormwindje. Vier vierzits-longsbanken en achttien "tweezitters" met omklapbare rugleuning bieden plaats aan tweënvijftig zittende reizigers (men was in de jaren twintig klaarblijkelijk iets meer dan heden bezorgd om het reizigerscomfort); de desondanks nog vele staande reizigers nemen plaats op het voor- en achterbalkon en in de centrale middengang, waar zij steun vinden aan de handgrepen van de zitbanken.

Hoe kunnen wij dit zeer uitgebreide portret van de sympathieke 900'en beter besluiten dan met hun voornaamste technische kenmerken?

Lengte : 14530 mm
 Breedte : 2616 mm
 Hoogte : 3450 mm
 Hoogte spoor/rijdraad : ... 5500 mm
 Hoogte straat/trede : 370 mm
 Motoren : 2 x 65 pk, General Electric type 263, 600 V gelijkstroom
 Draaistellen : Brill type 76E2
 Wieldiameter nieuw : 840 mm
 Compressor : General Electric type CP27
 Totaal gewicht : ± 20 ton
 Maximum snelheid : ± 43 km/h
 Dienstsnelheid : ± 16 km/h
 (Slot volgt)
 Staf Cuyt

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.



910 heeft zopas Canal achter zich gelaten en verwerkt de eerste meters van de straat die de lijn haar naam schonk. Het rijtuig toont nog zijn 1964-gedaante: zoek de minuscule verschillen! Foto(verzameling) Joe Saitta, oktober 1986.

Werkwagens van toen (XXXIII)

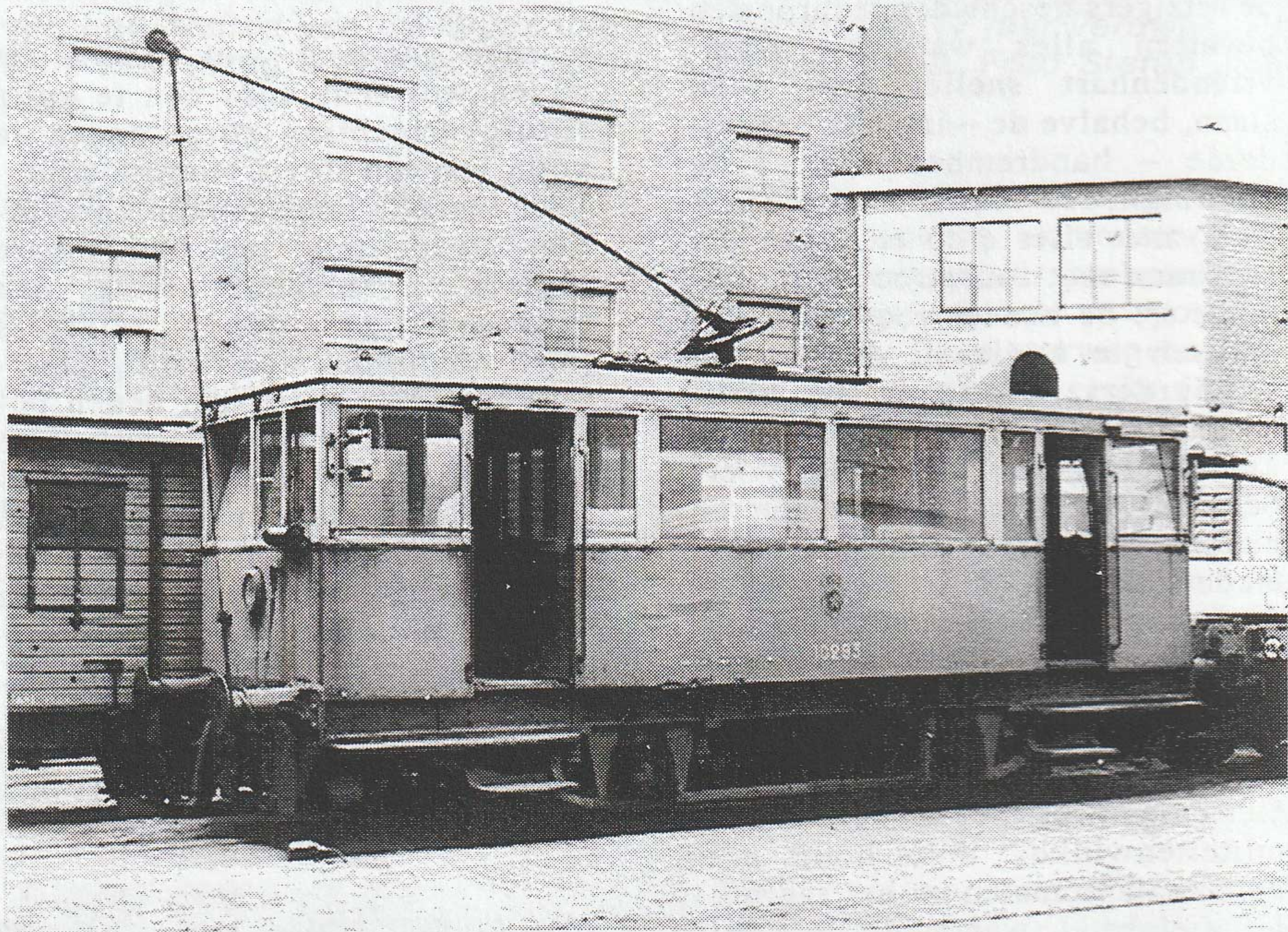
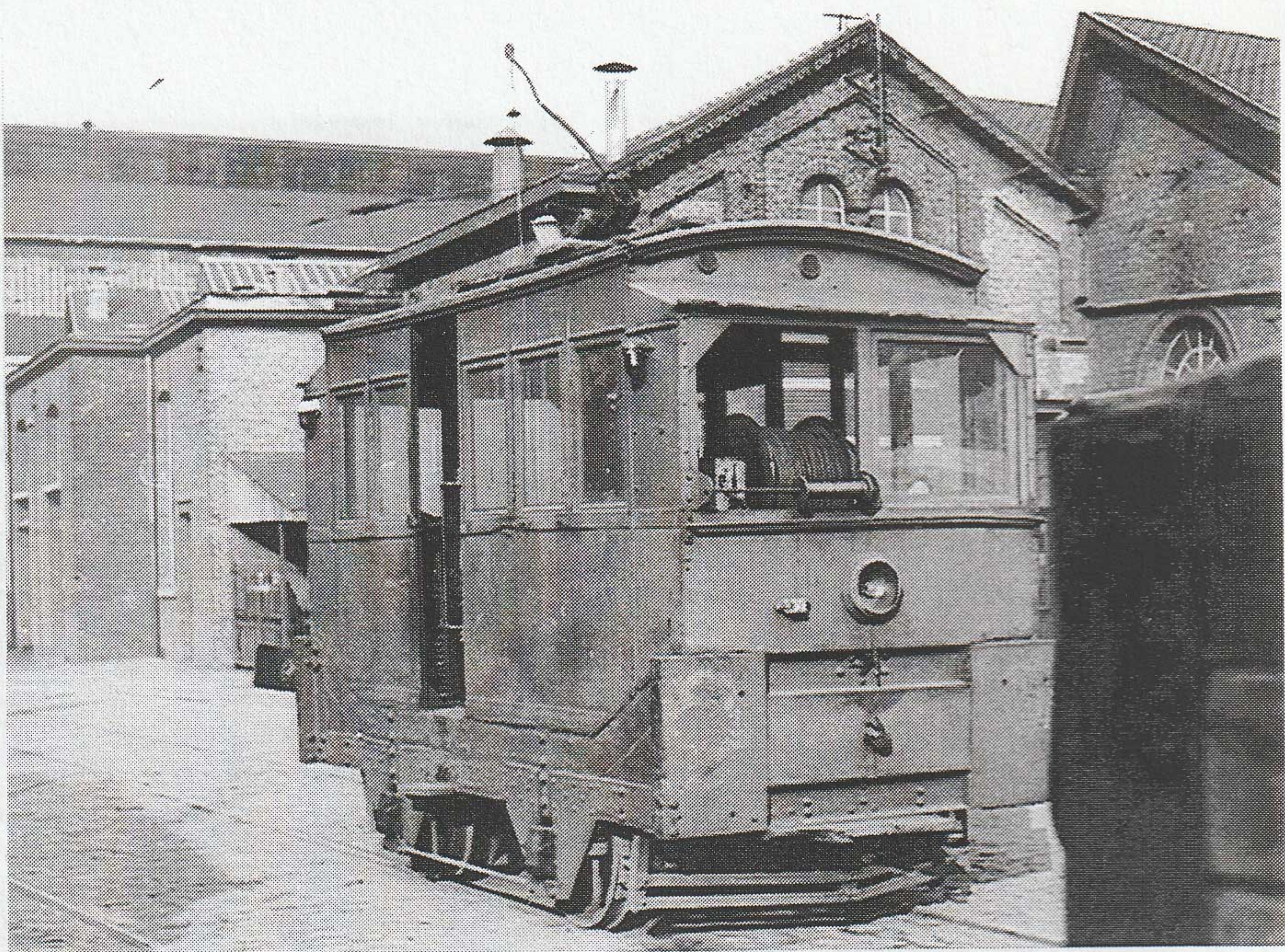
Foto's en tekst : Jacques Cohn

Aansluitend bij de reeds beschreven NMVB-materieeltypes komen hier, in willekeurige volgorde, nog enige interessante afbeeldingen aan de beurt. Deze maal gaat het om 1435 mm normaalspoor-materieel ("C"-spoor bij de NMVB).

Foto 1 : Tractor 44308 in Kuregem stelplaats, april 1959. Een wel zeer mooi voorbeeld van de legendarische "knutselwerkkunst", die bij de NMVB in hoog aanzien stond.

Foto 2 : Tractor 10293 met spoorwegbuffers, dezelfde dag gefotografeerd.

Foto 3 : Eveneens in Kuregem, in december 1964, de herbouwde tractor 10293. Let op de hoogte van het voertuig in vergelijking met de standaard-mw ernaast. Beide tractoren bedienden een betrekkelijk kort drierail-tracé tussen de werkplaats Kuregem, het Brusselse Zuidstation (met aansluiting op de NMBS-sporen) en een chocoladefabriek.



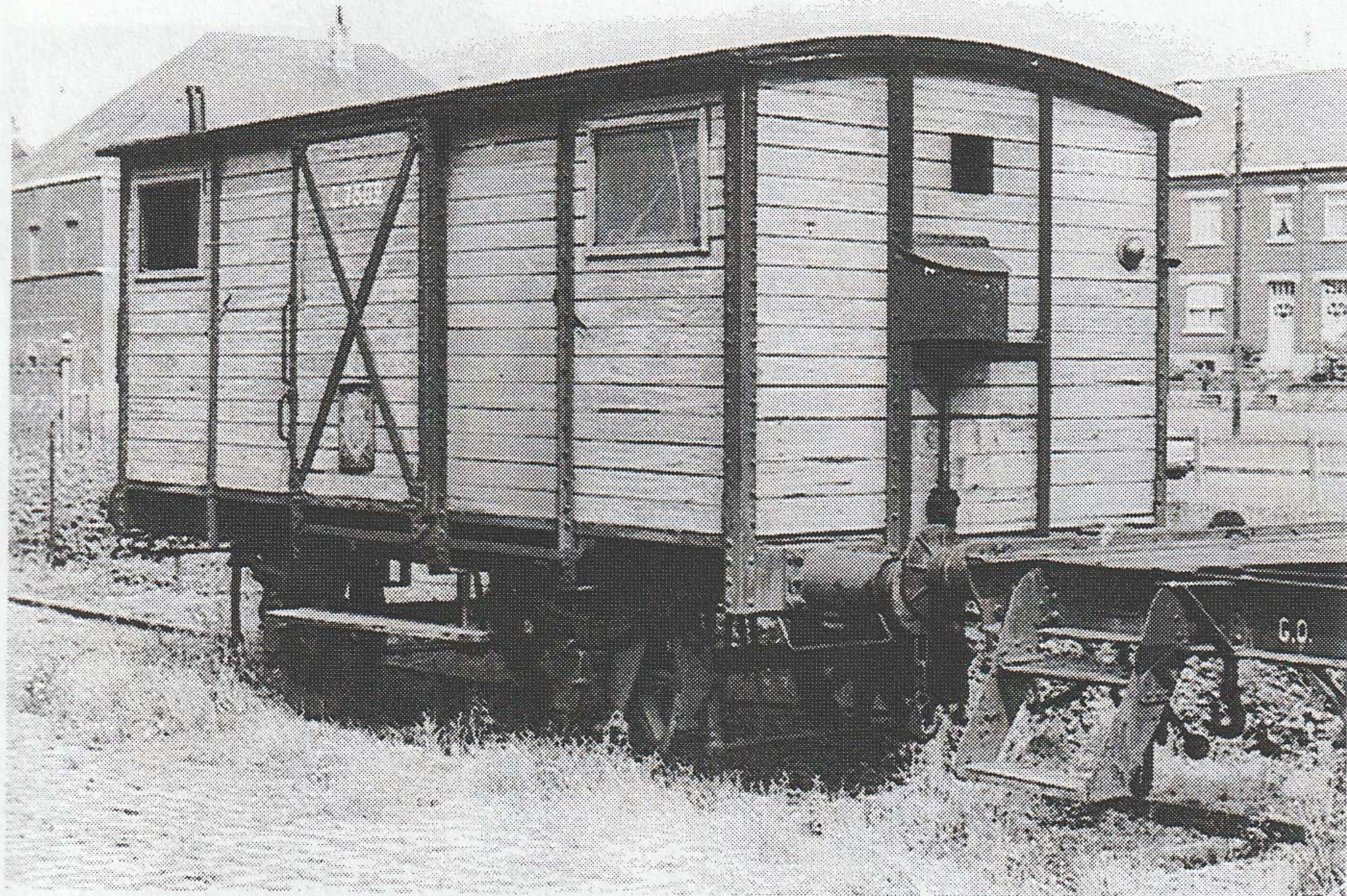
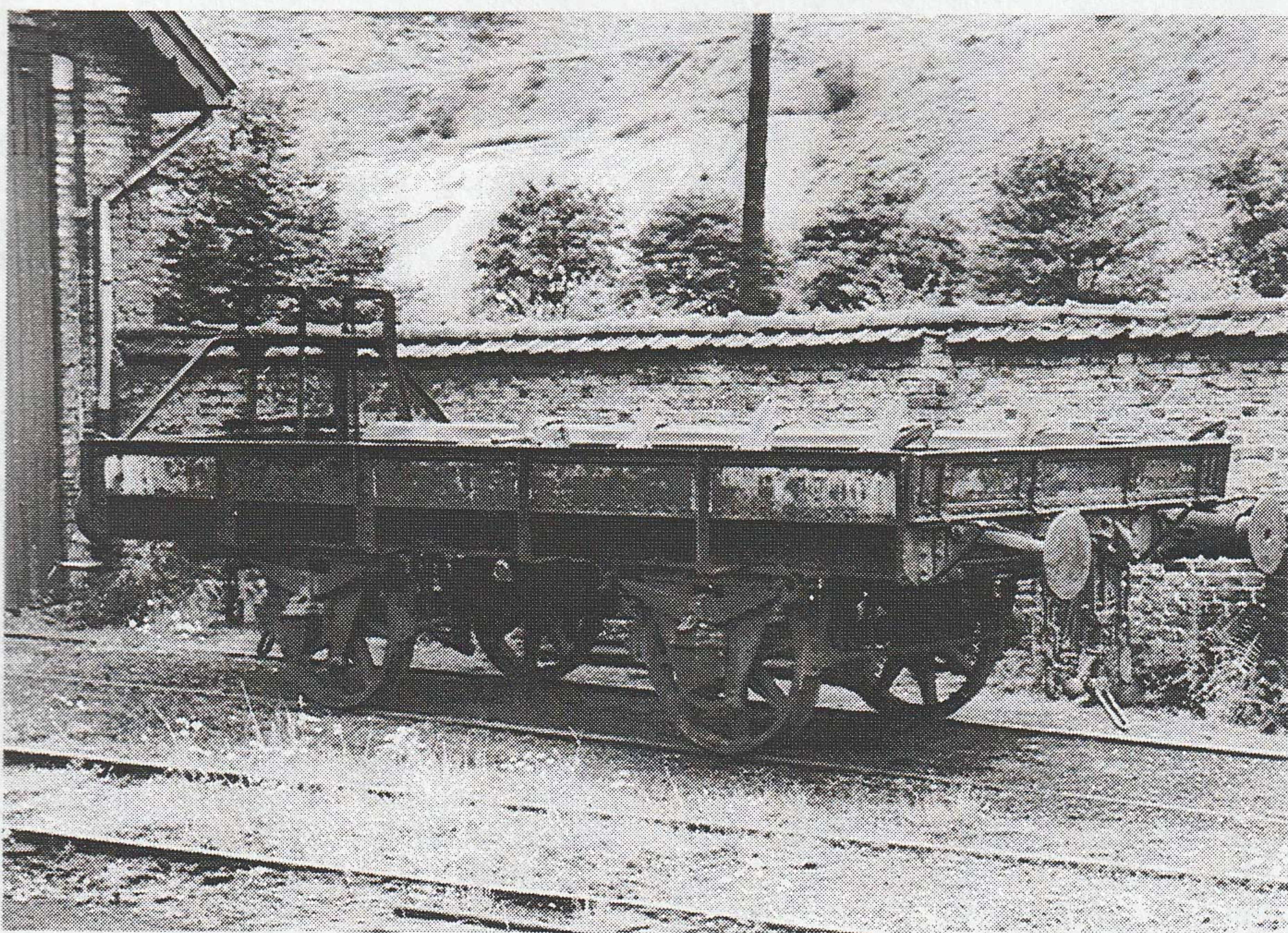
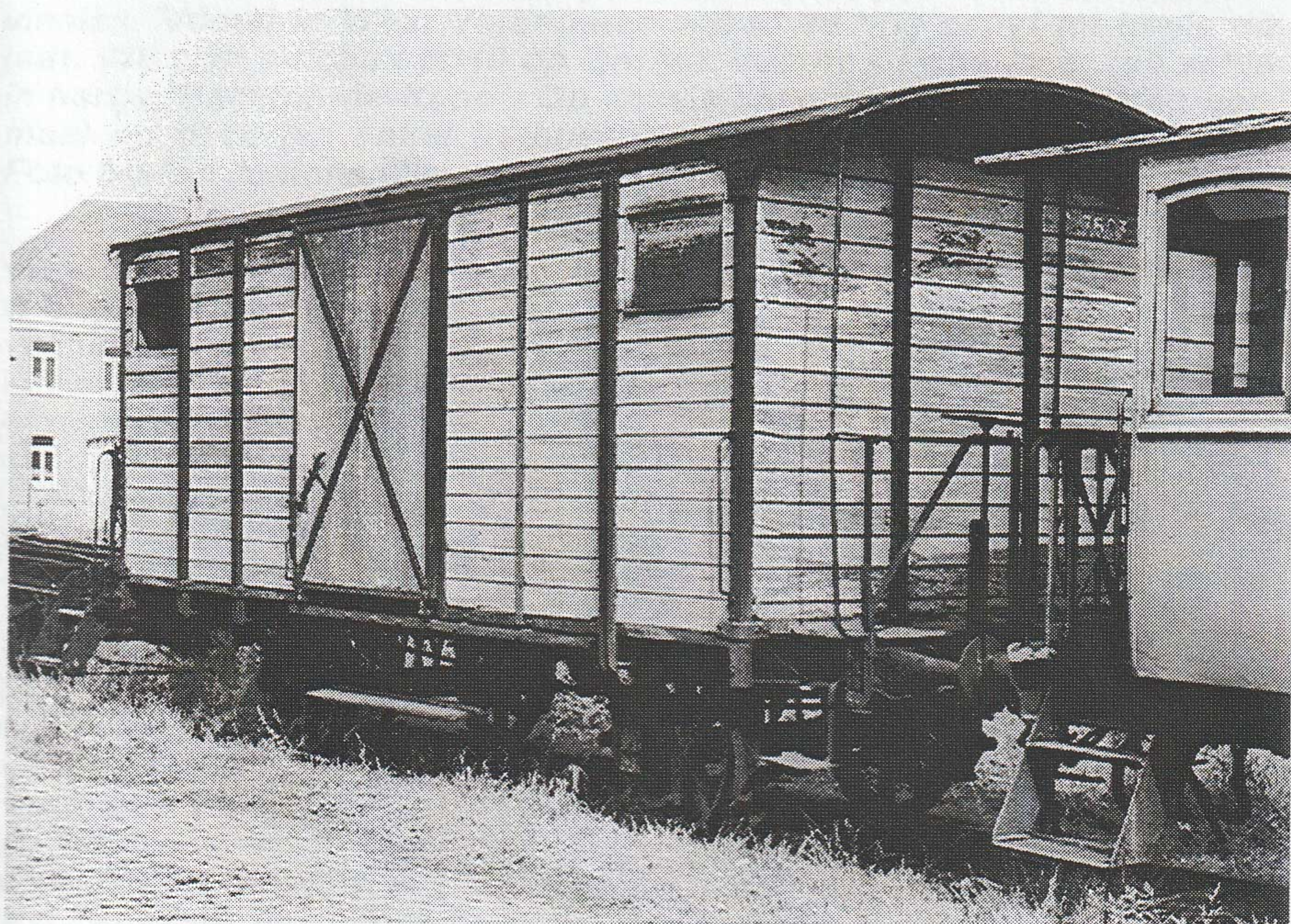


Foto 4: Wij blijven bij de normaalspoorwagens en stellen u de gesloten goederenwagen C.7502 voor in Overijse station in juli 1958. Let op het op de zijdeur geschroefde NMVB-wapenschild.

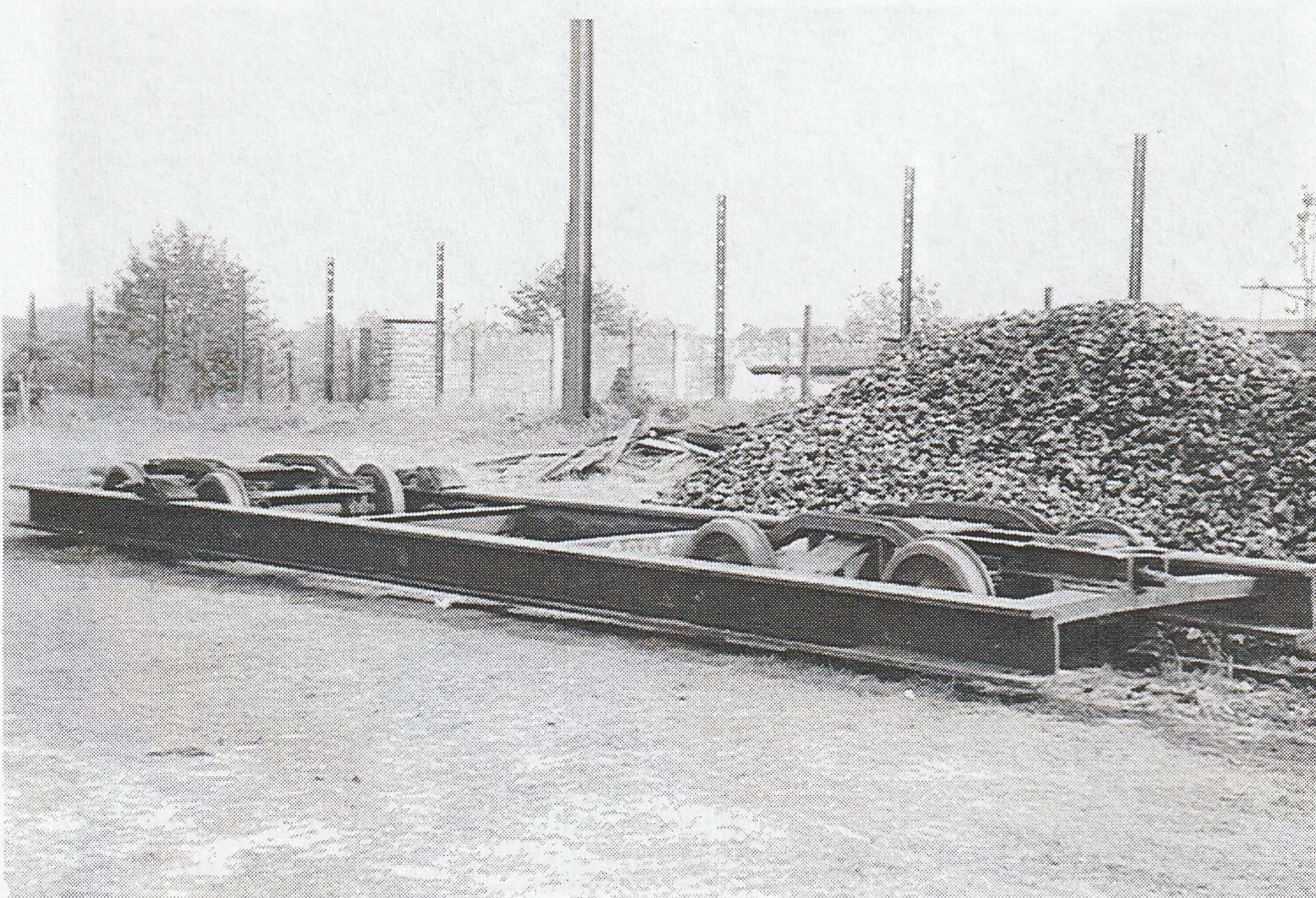
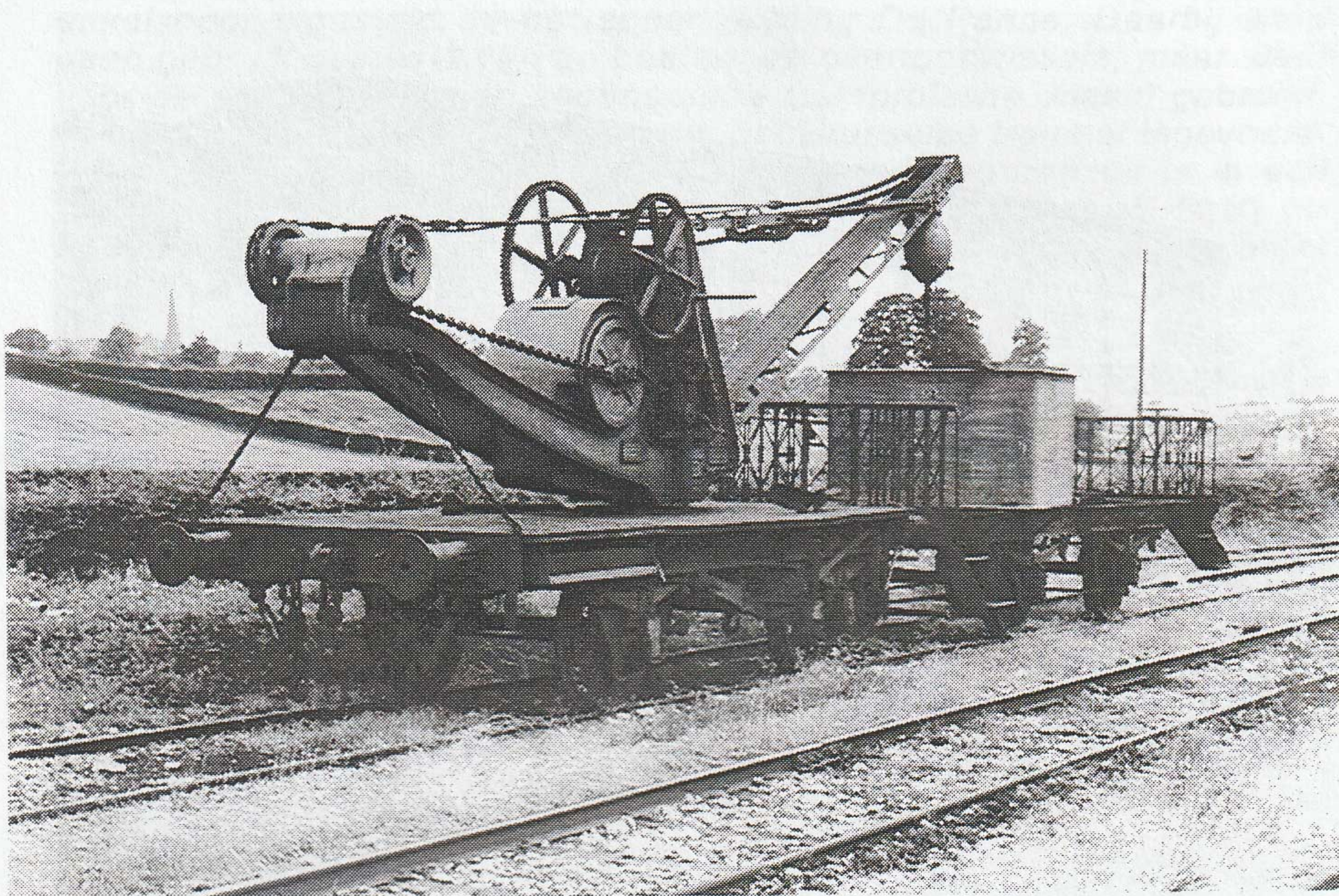
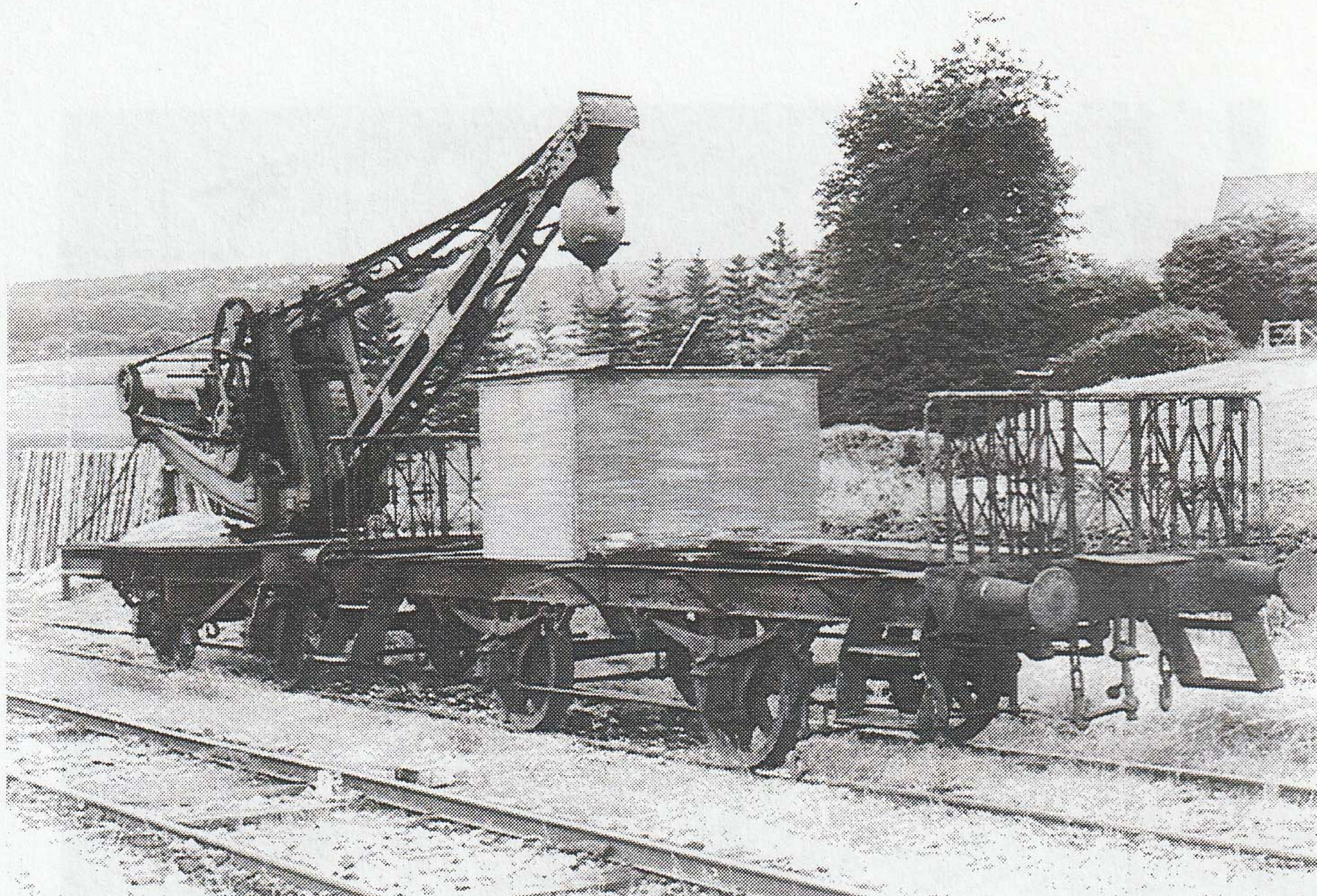
Foto 5: Hier is collega C.7503 met remmersbalkon maar zonder NMVB-embleem, op dezelfde plaats en dezelfde dag. De Buurtspoorwegen bezaten slechts weinige goederenwagens op C-spoor, daar men op normaalspoor meestal het materieel van "grote broer" behandelde.

Foto 6: Een leuk en kort normaalspoorwagentje te Poulseur in juli 1958. Het nummer was bijna onleesbaar maar begon wel met een C en eindigde met 001. Weet een goed gedocumenteerd lezer omtrent iets méér te vertellen?



Foto's 7 en 8 : Juli 1958, Dolhain : op de normaalspoorlijn Dolhain - Goé staat kraan C.8510 met hulpwagen C.8511. Deze laatste is blijkbaar ontstaan uit een (omgespoord?) voormalig reizigersrijtuig.

Foto 9 : Rolwagen A.8009 voor het vervoer van normaalspoorwagens op meterspoor. Oreye, oktober 1957.
(Wordt voortgezet)



Het Odessa-mysterie : een hypothese

Inleiding

In RR 35 en 36 beschreef Eric Keutgens de geschiedenis van de NMVB-motorrijtuigen 9646-9675, beter bekend als de "Odessa's"

Er blijven in dit artikel enkele elementen, die mogelijk een nieuw licht op de levensloop van deze rijtuigen kunnen werpen, onverklaard. Het is de bedoeling van de schrijver om in dit artikel het "Odessa-mysterie" onder de aandacht van de lezers te brengen door enkele veronderstellingen te lanceren die deze feiten zouden kunnen verklaren, zonder ze echter met harde bewijzen te kunnen staven.

Geschiedenis

Allereerst geven we, voor wie niet over bovengenoemd artikel beschikt, een beknopte samenvatting van de vaststaande feiten i.v.m. deze rijtuigen.

In 1910 bestelde de S.A. des Tramways d'Odessa 70 motorrijtuigen bij "Les Ateliers Metallurgiques" te Nijvel. Hoewel reeds vóór het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog begonnen was met de levering van deze trams, bleef een deel in België achter. Als gevolg van de Oktoberrevolutie was verdere levering aan Odessa, ook na de Wapenstilstand, niet aan de orde. In 1923 slaagde de fabriek erin 30 motorrijtuigen aan de NMVB te slijten. Na enige ingrijpende wijzigingen, waaronder met name het aanbrengen van een onderstel met bissels volgens het "Kamp"-principe, kwamen de rijtuigen in juni 1926 in de Groep Antwerpen in dienst.

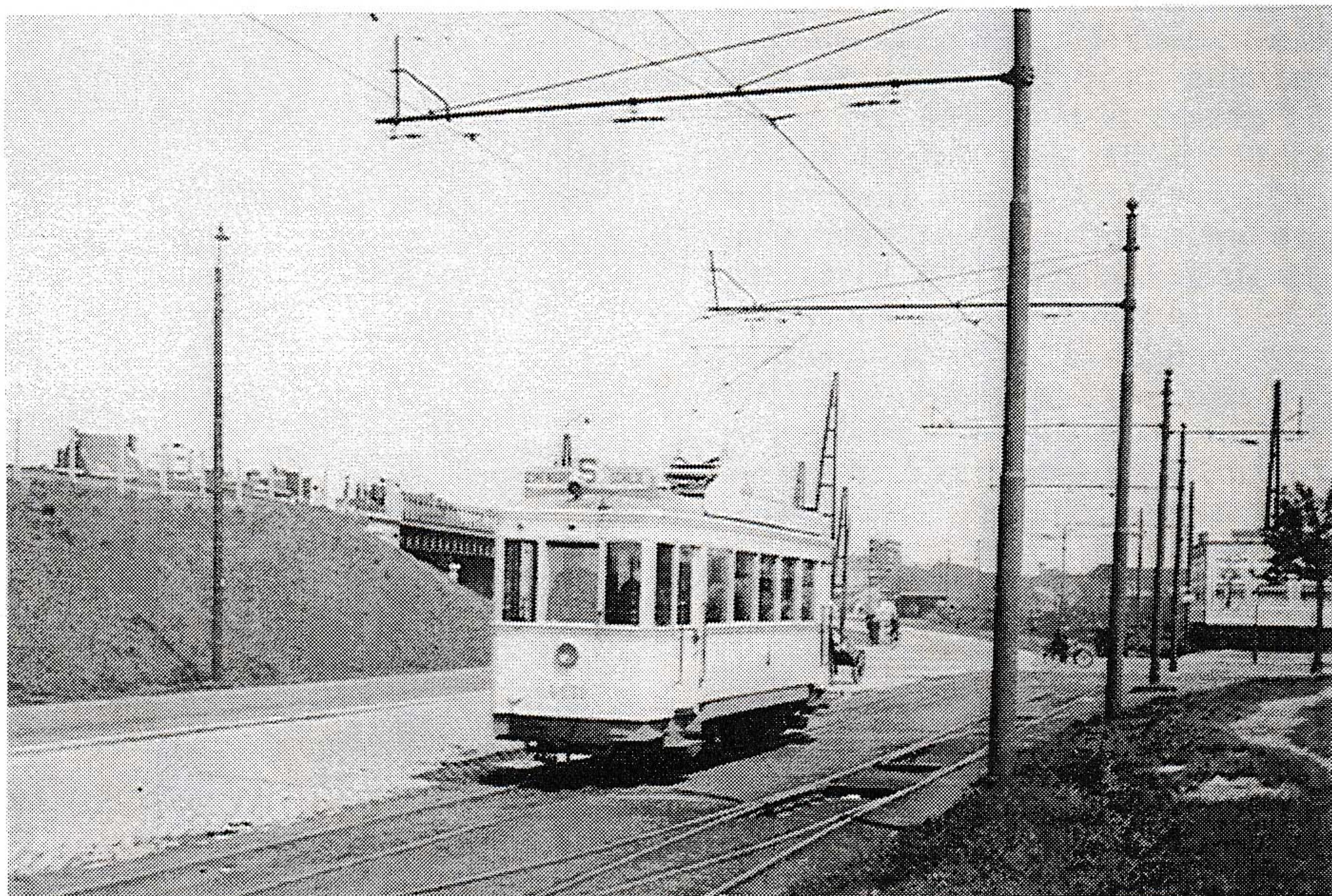
Het gebruik van de Kamp-bissels was geen succes, zodat vanaf 1933/1934 een tweeledige verbouwing werd doorgevoerd. Enerzijds werd de bestaande kast uitwendig gemoderniseerd, waarbij het resultaat sterk aan de rijtuigen van het standaardtype deed denken.

Anderzijds werd gepoogd de rij-eigenschappen te verbeteren door de Kamp-trucks te voorzien van een derde, vaste, as.

Uit de bekende postkaart van Brochem-Station uit omstreeks 1936 en de foto die Frans Keutgens in 1942 maakte van een onverbouwde Odessa, weten we dat niet alle rijtuigen in deze periode werden gemoderniseerd. Hier begint nu juist ons mysterie.

Vanaf 1937 werden de rijtuigen namelijk opnieuw verbouwd: de binneninrichting werd ingrijpend vernieuwd en de rijtuigen werden verlengd tot vierassers, waardoor ze nog meer op de Standaards leken.

Te zelfder tijd vertrokken de rijtui-



De 9652 als 3-asser met vernieuwde kast op lijn S, Zurenborg - Schilde, aan de Herentalse poort te Antwerpen in 1935. Let op de toen in gebruik zijnde sleepbeugel! Foto Dr. H. Nichol (†).

gen 9670 - 9675 naar de Groep Leuven, om dienst te doen op de lijn Brussel-Haacht. Enkele kleine verschillen aan deze rijtuigen maken het aannemelijk dat ze als drieassers vertrokken en in Kessel-Lo tot bogierijtuig werden omgebouwd.

Als afsluiter van deze tweede verbouwing, verscheen een gelijksoortig rijtuig, met het nummer 9688. Hiervan wordt doorgaans vermeld dat het uit wisseldelen was samengesteld. Maar waar kwamen die

dan vandaan? Meteen het tweede deel van het raadsel.

Bovendien is er het feit dat de rijtuigen 9656 en 9660 - 9664 er als vierassers geheel anders uitzagen dan de overige rijtuigen van de reeks; het derde vraagteken.

Tenslotte zijn er sterke aanwijzingen dat er aan het einde van de jaren dertig binnen de reeks een vernummering gebeurd is.

Welke kant kunnen wij nu met al deze vragen op?



4-assige Odessa 9653 met aanhangrijtuigen 19417 en 19260 op lijn 72 te Putte, 18 september 1949. Het bord Bergen-Op-Zoom geeft aan dat er te putte een aansluitende busverbinding bestond. Foto R. C. Jackson.

Onverbouwde rijtuigen

Allereerst is er de kwestie van de onverbouwde rijtuigen. Voor een groot deel van de Odessa's is bekend wanneer zij na de eerste omvorming in dienst terugkeerden. Daarnaast is het meer dan waarschijnlijk dat de rijtuigen 9670 - 9675 van de lijn naar Haacht, de provincie Antwerpen hebben verlaten als gemoderniseerde drieassers. Als rijtuigen waarvan de eerste omvorming niet is bevestigd, blijven enkel de nummers 9647, 9655, 9657, 9662 en 9664 - 9669 over. De juiste nummers zijn trouwens hoogstwaarschijnlijk niet meer vast te stellen.

Ooggetuigen melden dat er tijdens de Tweede Wereldoorlog vijf onverbouwde Odessa's waren opgesteld bij de stelplaats Lier.

Eerder genoemde foto bewijst dat tenminste één van die rijtuigen een bezoek aan Zurenborg heeft gebracht.

Deze vijf rijtuigen zouden in hun oorspronkelijke vorm in gebruik zijn gebleven op de lijn Broechem-Lier, tot zij in 1937 buiten dienst werden gesteld. De postkaart van Broechem-Station geeft ons hiervan een beeld.

In 1947 werd dit vijftal in het werkhuis van Merksem (Oude Bareel) afgebroken, waarbij onder andere de wielassen werden gebruikt voor de nieuwe bogies voor de reeks 9636 - 9645.

De rijtuigen 9656, 9660 - 9664

Deze trams waren niet gelijk aan de andere vierassers; ze leken veel sterker op de metalen Standaardmotorrijtuigen dan op de andere Odessa's.

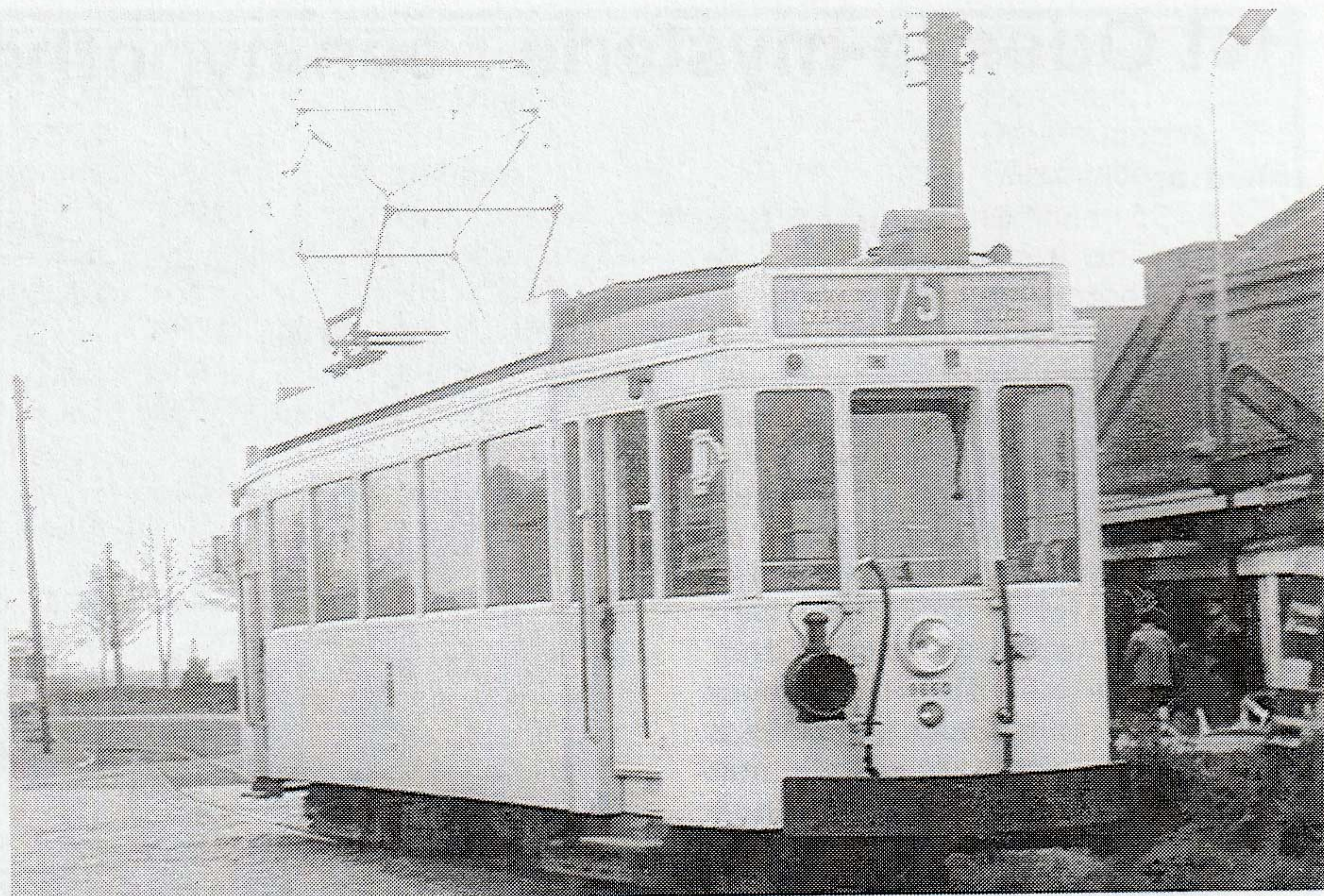
Van twee van de hier vernoemde rijtuigen staat vast dat ze reeds tijdens de tweede wereldoorlog als dusdanig in gebruik waren: de 9656 deed dienst bij de inhuldiging van de elektrische tractie tot Turnhout op 2 augustus 1941, terwijl de 9663 op 1 september 1943 werd waargenomen.

Uit het voorgaande blijkt echter dat de vijf onverbouwde rijtuigen tot 1947 aanwezig waren.

Er is dan ook alle reden om aan te nemen dat deze rijtuigen geheel nieuw werden gebouwd door het werkhuis Merksem (Oude Bareel), waarschijnlijk op door de industrie geleverde frames en bogies. Het is dan ook beter om te spreken van de 9656(II) en 9660(II) - 9664(II).

Ook de verschillen in afmetingen onderschrijven deze theorie.

In bijgaande tabel zijn enkele afmetingen weergegeven van de vierassige Odessa's, de 9656 en 9660 - 9664, de houten Standaardrijtuigen, in het Antwerpse beter bekend onder de benaming "Oude Pull-



Standaard motorrijtuig 9660 (II) te Blauwhoef op lijn 75, 27 maart 1959. Foto E.J. Bouwman.

man", en de metalen Standaardrijtuigen. De inlichtingen hieromtrent zijn afkomstig van een NMVB-document.

Het zal ook geen toeval zijn dat deze "nieuwe" rijtuigen werden overgeslagen bij de verbouwing tot type S.

Blijft de vraag wanneer deze rijtuigen werden gebouwd. Waarschijnlijk kort voor, of tijdens, de eerste jaren van de Tweede Wereldoorlog. Zoals hierna zal worden besproken, is het mogelijk dat de rijtuigen omstreeks 1939 in aanbouw waren.

De 9688(II)

Nadat enkele jaren eerder de oorspronkelijke 9688 was vernummerd tot 9635(II), kwam een nieuwe 9688 in dienst.

Afgezien van het merkwaardige nummer, was dit een vierassige

Odessa. Opmerkelijk was de aanwezigheid van een grote filmkast. Deze was oorspronkelijk alleen aanwezig op een van de laatst voltooide Odessa-vierassers, de 9657. Vermoedelijk stammen ze beide uit 1939.

Er wordt beweerd dat deze 9688(II) samengesteld werd uit aanwezige reserveonderdelen. Dit lijkt echter zeer onwaarschijnlijk. Al was het uiterlijk ingrijpend gewijzigd, het geraamte van de rijtuigkast van de Odessas was tot het laatst nog steeds het oorspronkelijke. De ontwerpschets op bladzijde 103 van RR 35 bewijst dit voldoende.

De 9688(II) is dus meer dan waarschijnlijk voortgekomen uit één van de drieassige wagens van de reeks 9646 - 9669.

Dit is ook logisch op grond van voorgaande beweringen: er waren vijf onverbouwde rijtuigen, maar

Belangrijkste afmetingen van de besproken rijtuigen				
Type	Odessa	9656, 9660(II) - 64(II)	"Oude Pullman"	Metalen Standaard
Gewicht	20.000	20.000	20.000	20.000
Lengte over alles	12.830	13.520	13.440	13.420
Koetslengte	11.710	12.400	12.300	12.300
Kastlengte	7.110	7.800	7.700	7.700
Balkonlengte	2.300	2.300	2.300	2.300
Kastbreedte	2.200	2.200	2.200	2.200
Kopbreedte	1.860	1.800	1.800	1.800
Draaiafstand	6.000	6.200	6.200	6.200
Afstand draaias-kop	2.855	3.100	3.050	3.050

zes trams in de reeks 9656, 9660 - 9664. Er was dus een nummer te kort waarvoor het juist vrijgekomen 9688 werd gebruikt.

Het ligt voor de hand te speculeren dat op het moment dat de 9688 in dienst kwam, dus waarschijnlijk in 1939, het besluit tot de bouw van de nieuwe 9656, 9660 - 9664 al was genomen; hun komst veroorzaakte immers het gebruik van het nummer 9688.

Vernummeringen

Al het verzamelde bewijsmateriaal overziende, komen we tot de onverwachte conclusie dat er binnen de reeks 9646 - 9675 vernummeringen moeten zijn uitgevoerd. Het lijkt erop dat dit heeft plaats gevonden ten tijde van de verbouwingen tot vierassers. Daarvoor bestaan er de volgende bewezen feiten.

Allereerst is er het ontstaan van de 9688(II), waarvan reeds is aange-toond dat dit vrijwel zeker het gevolg is van een vernummering.

Als tweede punt kan de 9663 worden genoemd. Op grond van het artikel van Eric Keutgens blijkt dit één van de in 1947 afgebroken on-verbouwde rijtuigen te zijn. Op dezelfde plaats wordt vermeld dat dit nummer in 1943 als vierasser in dienst was.

Tenslotte : van de 9656, 9660, 9661 en 9663 is bekend dat zij in de loop van 1934 als verbouwde drieassers in dienst kwamen.

Deze vier nummers werden later echter ingenomen door "nieuwe" rijtuigen, die op hun beurt de on-verbouwde rijtuigen vervingen. De verbouwde 9663 is dus niet dezelfde als de onverbouwde 9663 en is eveneens een andere dan de vier-assige 9663.

Dit alles is alleen maar te verklaren als de rijtuigen onderling hun nummers hebben geruild. Over de aanleiding kan slechts worden gespeculeerd. Zou het kunnen dat de Groep Antwerpen niet de oorspronkelijke 9670 - 9675 naar Kessel-Lo zond, maar zes rijtuigen in slechte toestand, kort tevoren vernummerd in de vastgestelde nummers 9670 - 9675? Er is geen enkel bewijs, maar het zou waarlijk niet de eerste maal zijn dat er bij de NMVB iets dergelijks gebeurde.

Aan de lezer

De schrijver wil er tenslotte nogmaals op wijzen dat de beweringen in dit artikel (nog) niet door documenten of feiten kunnen worden gestaafd.

Bij het bestuderen van de geschiedenis van de 9646 - 9675 wordt de onderzoeker met een aantal tegenstrijdigheden geconfronteerd.

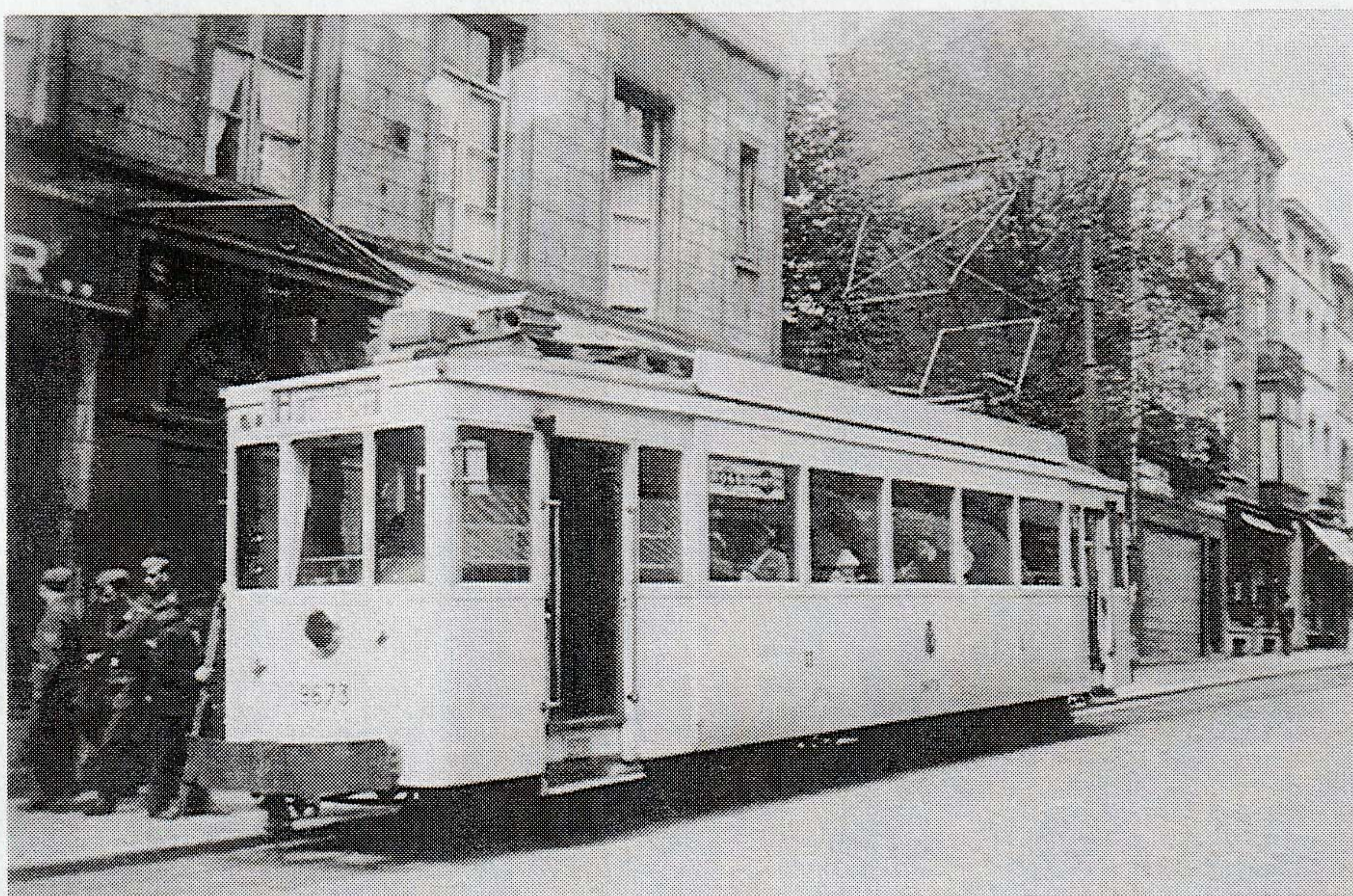
Dit artikel poogt hiervoor een verklaring te geven.



Standaard motorrijtuig 9661 (II) op de Noorderlaan te Antwerpen, met de aanhangrijtuigen 19265 en 19270 in dienst op lijn 77, 4 juni 1960. Foto E. J. Bouwman.

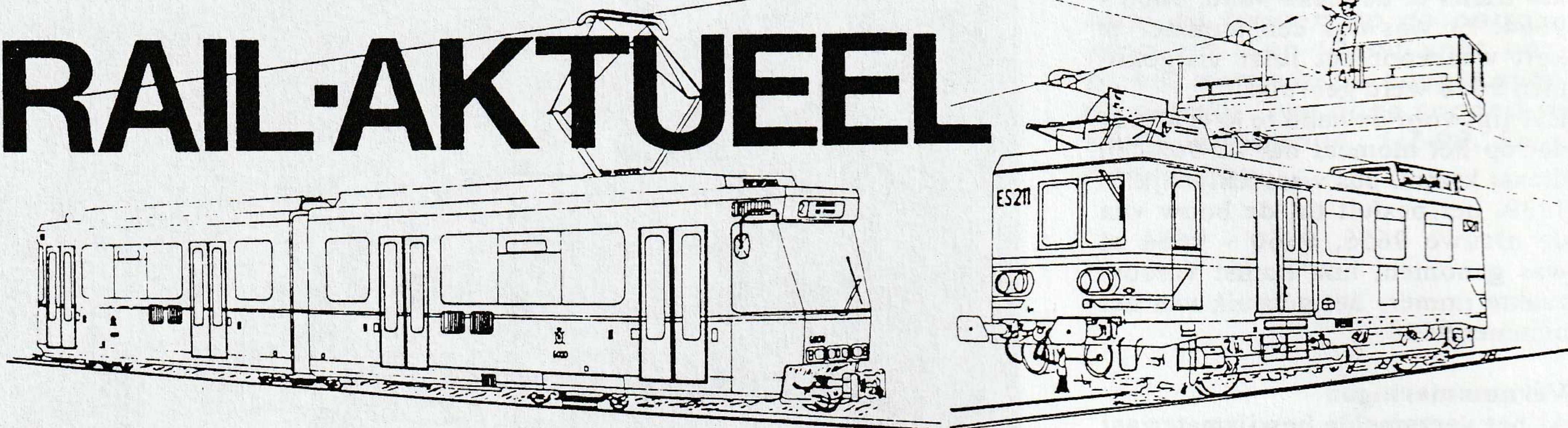
Het is niet gebruikelijk om in Rail-Revue speculatieve, geschiedschrijving te plegen. De schrijver hoopt dan ook dat het voorgaande de lezer prikkelt om te pogen de gedane beweringen met feiten te onderbouwen, ofwel te weerleggen. Misschien zal het dan lukken dit onderdeel van de NMVB-geschiedenis volledig te documenteren.

D.W. Eveleens Maarse
Groningensingel 1057
NL - 6835 HW ARNHEM



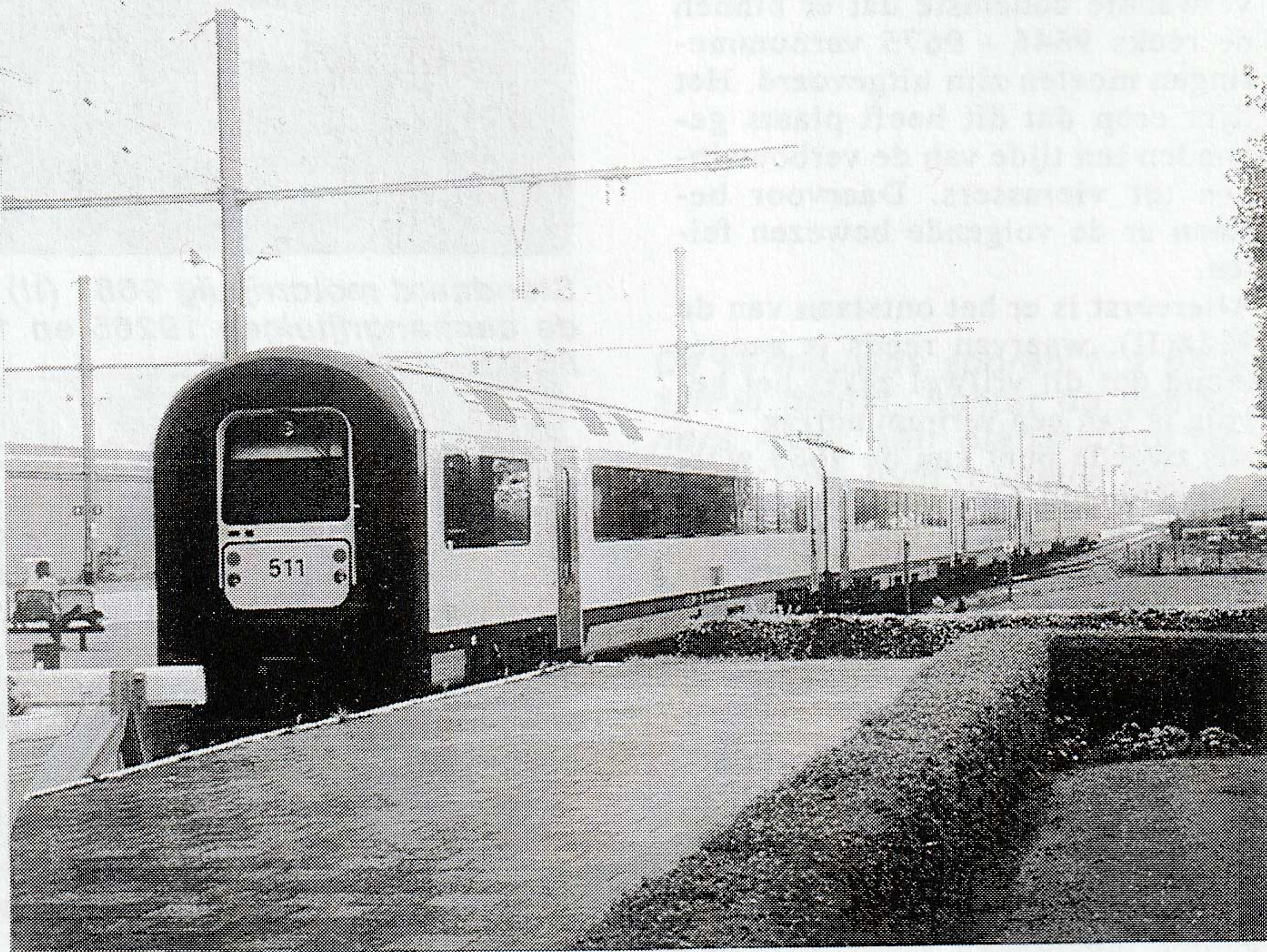
4-assige Odessa 9673 in oorlogsuitrusting op de Leuvense lijn H, Brussel - Haacht, te Brussel in 1941. Foto P. Boehm (†).

RAIL-AKTUEEL

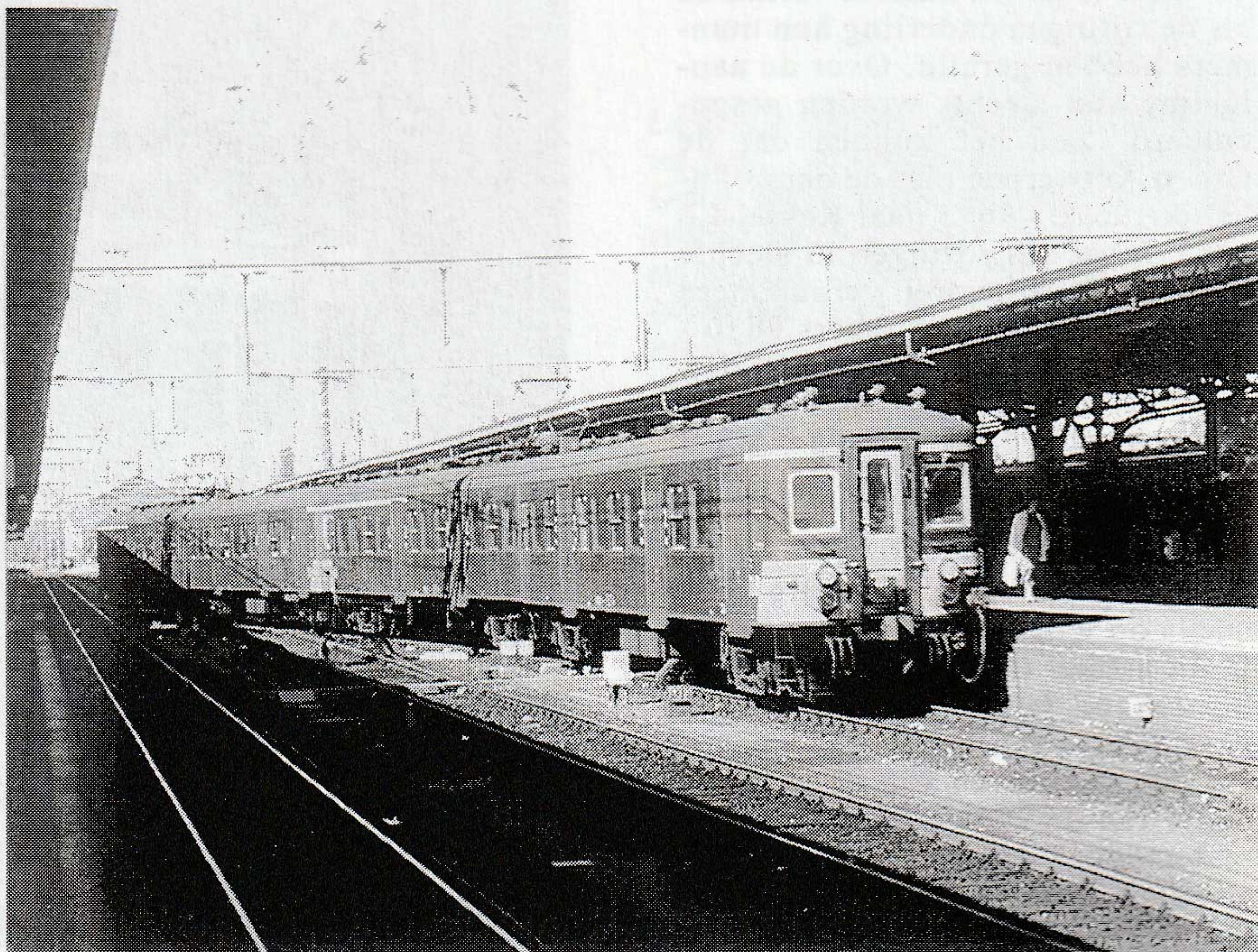


NMBS

Stellen 511 en 449 gekiekt bij zonsongang te Knokke. De Braeks moeten stilaan plaats ruimen voor de nieuwe AM 96-stellen. De twee-spanningsstellen 451-490 worden door mekaar gecombineerd met de reeks 501-570. 26-9-98. Foto Erik Heylen.



Reservetreinstel 016 en 048 doet dienst als IC E (Oostende - Roosendaal) wegens grote vertraging van het originele stel reeks 800. De iets jongere klassieke tweeledige motorstellen zijn door de Nederlandse spoorwegen echter niet toegelaten op hun net. Roosendaal 3-7-89. Foto Erik Heylen.



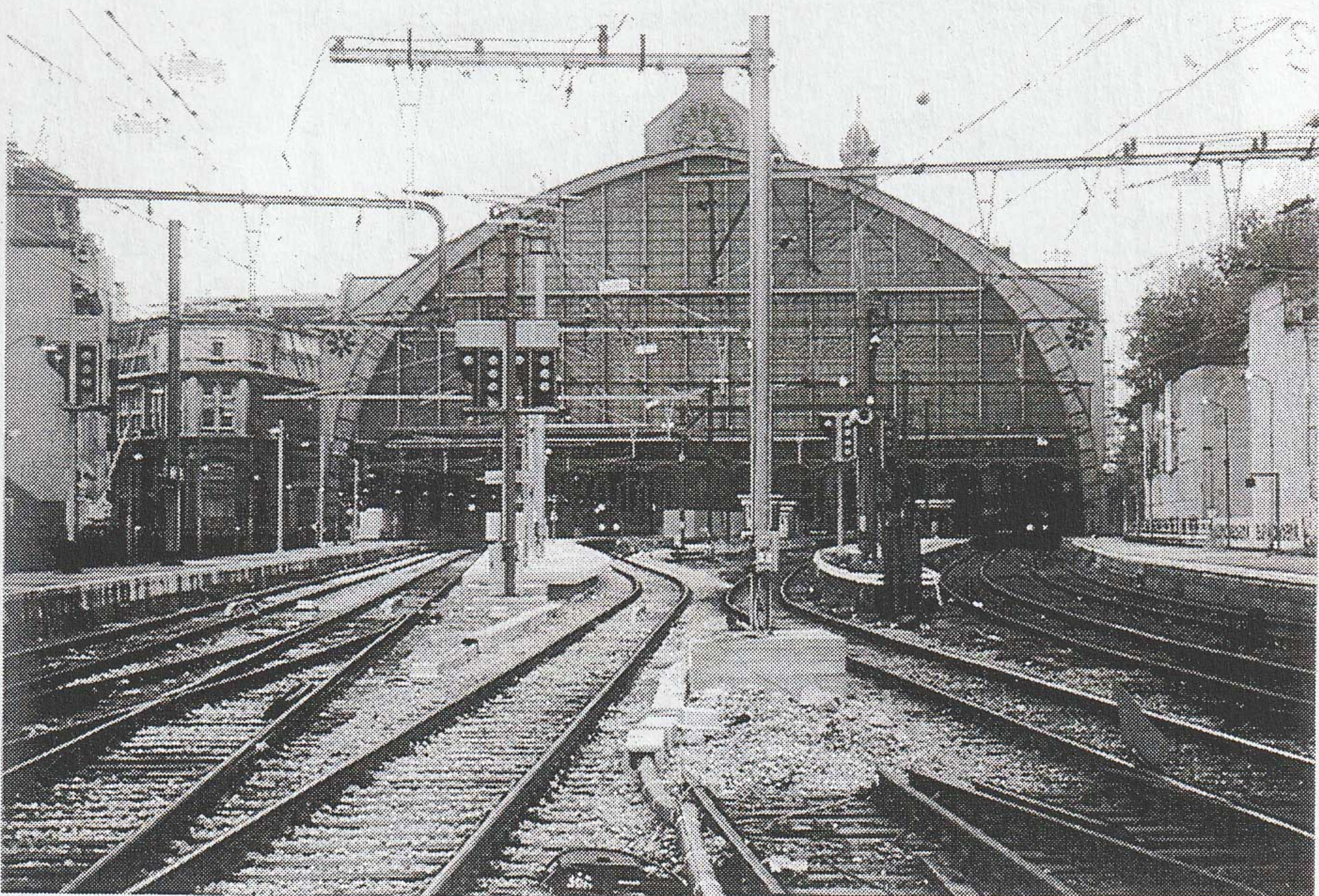
Stel 832 komt vanuit Oostende aansluiting geven met het Nederlandse net te Roosendaal. Twee dagen later zal IC-IR 98 worden ingevoerd waardoor de rechtstreekse verbinding vanuit Oost- en West-Vlaanderen vervalt ten voordele van een IR-trein naar Namur. Maar ook deze stellen reeks 800 zijn niet meer op Nederlandse bodem te zien. De IR-dienst naar Namur is sinds 11-1-'99 ingekort tot Essen. 22-5-98. Foto Erik Heylen.

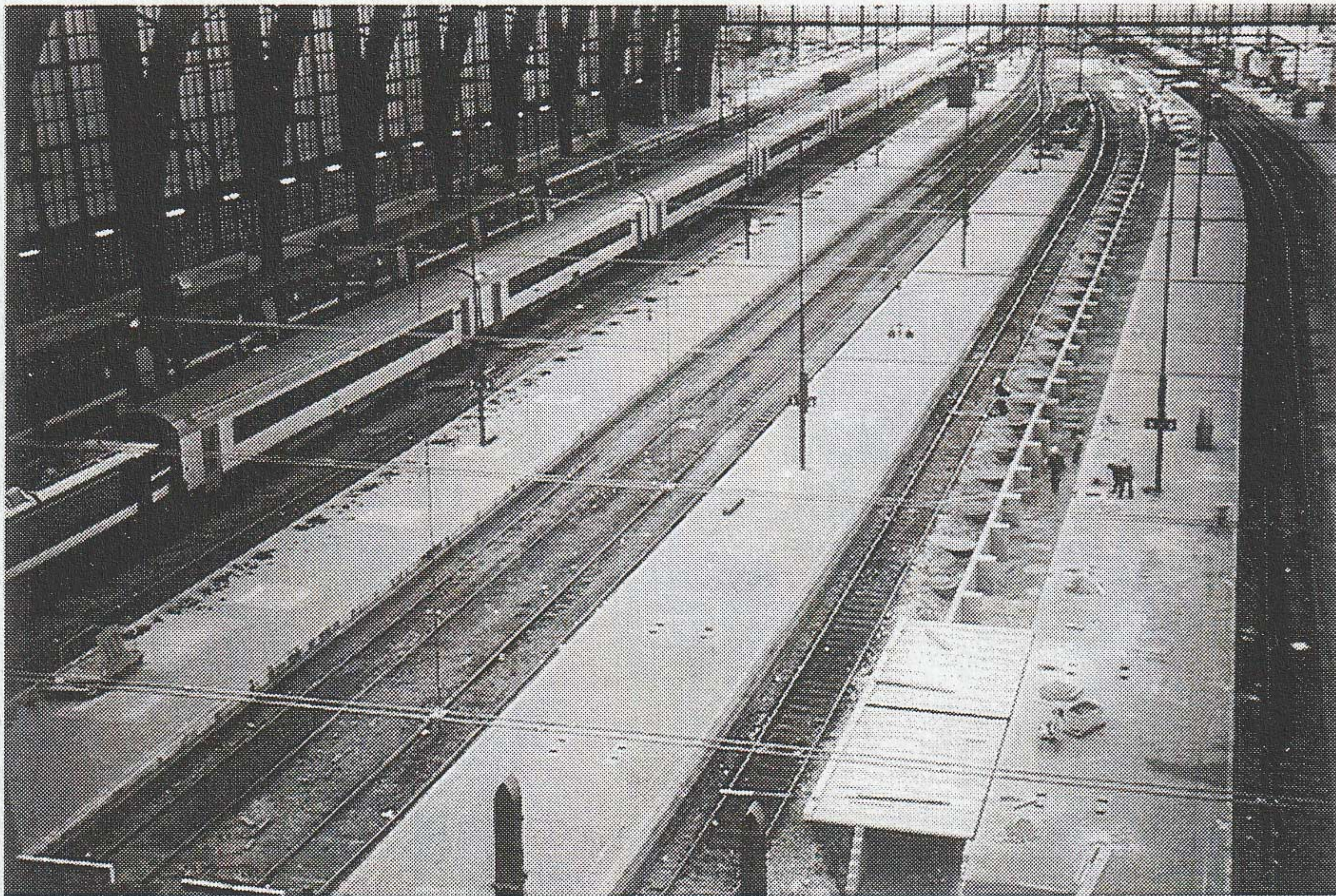


De overvloedige regen heeft te Antwerpen Noorderdokken de spoorlijn 12 onder water gezet. De 830 komt stapvoets doorheen de waterplas. Is dit niet iets voor onze duikbrillen? 4-9-98. Foto Erik Heylen.



Op 17-10-98 neemt men oude perronsporen 8, 9 en 10 te Antwerpen Centraal over met de vernieuwde sporen 1, 2 en 3. De rode vlag verbiedt reeds de toegang tot spoor 8, want even verder dringt het vrije ruimteprofiel dit van het nieuwe spoor 3 binnen. Foto Erik Heylen.





Terwijl men te Antwerpen Centraal de treinen op de perronsporen 8, 9 en 10 ontvangt, verbreedt men aan de andere zijde de perrons. Het oude spoor 3 is reeds verdwenen. 1-7-98. Foto Erik Heylen.



De vernieuwde sporen 1, 2 en 3 zijn in dienst. Achter de containers moet een dienstspoor de afvoer van puin mogelijk maken terwijl op spoor 10 de bovenleiding verder wordt ontmanteld met de hulp van een rangeerloc reeks 84. Antwerpen Centraal 29-10-98. Foto Erik Heylen.



Laatste dagen van de P-treinen vanuit Antwerpen Centraal. Door een speling van het lot wordt deze P-trein door een locomotief reeks 23 gesleept. Normaal was dit werk voor een machine van de reeks 22 voorzien. 18-5-98. Foto Erik Heylen.



De rangeerlocomotieven hebben jarenlang rijtuigen en gesleepte P-treinen in- en uitgesleept. Ook dit rangeerwerk is voor de 8452 nu verleden tijd. 22-5-98. Foto Erik Heylen.



Bundel Kongo nog in volle bedrijf. Ondertussen zijn alle sporen en bovenleiding verdwenen. 3-5-98. Foto Erik Heylen.



In Mechelen is men reeds geruime tijd bezig met de renovatie van de stationsbuurt. Het stationsplein is één groot rond punt geworden waarbij in deze rotonde ook plaats voorzien is voor de haltes van de stadsbussen. De bussen die de andere lijnen bedienen behouden hun halte op de oude plaats. Het gevolg van deze renovatie is wel dat de Mijlpaal – het gedenkteken dat op de aankomstplaats van de eerste trein hoort te staan – nu op een verhoogd platform staat, in het midden van de rotonde, de zoveelste standplaats van de Mijlpaal. Foto Mark De Schutter.

DE LIJN

• Linjebuss

Sinds het opentrekken van de markt in de Europese Unie en de daaraan gekoppelde vrije concurrentie is er zowel in Nederland als in België één en ander veranderd bij de privé-autobusbedrijven. Ook de aangekondigde herziening van de contracten voor de pachters van De Lijn heeft reeds gezorgd voor enkele samenwerkingsverbanden en overnames. Vanuit het buitenland is er natuurlijk ook interesse voor de autobusexploitatie in België.

De grootste kaper op de kust is het Zweedse Linjebuss dat in 1995 voet op Vlaamse bodem zette met de overname van De Polder en zijn filiaal De Duinen. Linjebuss is op zijn beurt een onderdeel van het Franse CGEA (Compagnie Générale des Eaux), nu bekend onder de naam Vivendi opererend in de nuts sector.

Welke pachters werden reeds door Linjebuss overgenomen begin 1999?

In bijgevoegde tabel zijn gerangschikt volgens contractnummer de pachters vermeld.

In totaal reeds 12 overnames met ongeveer 180 autobussen op een totaal van 844 gepachte lijnbussen (=19%). Er staan nog overnames op stapel.

L.C.

Antwerpen

• Lijn 100 : een nieuwe internationale autobusverbinding

Vanaf zondag 29 november 1998 is er een nieuwe, rechtstreekse snelbusverbinding tussen Bergen-op-Zoom en Antwerpen. Op werkdagen zijn er 8 ritten per richting, op zaterdag en zondag 5. De reistijd via de autoweg is 45 min. In afwachting van de euro kan u zowel in Nederlands of Belgisch geld betalen.

Een traject enkele reis kost u met een Nederlands vervoersbewijs 10 zones = 11 strippen, met een Belgisch vervoersbewijs lijnkaart "biljet" 10 zones.

Op lijn 100 rijden twee autobussen DAF - Den Oudsten van de BBA nummers 943 en 944. De 944 is in De Lijn kleuren geschilderd en kreeg voor behandeling in zijn stelplaats Tjalkstraat het administratief nummer 1102. (De BBA 973 voor lijn 19 is de 1101).

Lijn 100 wordt geëxploiteerd door het Nederlandse BBA en het Vlaamse De Lijn en wordt gecoördineerd door het Europees Economisch Samenwerkingsverband De Lijn - VSN (EESV).

In dit samenwerkingsverband kaders o.a. ook lijn 19 Breda - Ant-

1041	1941	8651	De Polder	Antwerpen	40
1521	1522		De Duinen	Herentals	20
2631			Siau	Dendermonde	7
3041			Katriva	Diksmuide	4
3571	3721		Yprabus (ex Gruson)	Ieper	19
4661			Yprabus =TEC	Ieper	
3651			Van Coillie	Torhout	12
8111	8571	8841	Verenigde Autobus Maatschappij	Lommel	20
8561	8631	8821	De Heidebloem	Lanaken	19
8581	8586	8921	Mebis	Hasselt	9
8591	8594		Melotte	Neerpelt	21
8611	8851		Van Pee	Zonhoven	4
9581			De Voeght	Kampenhout	9
				totaal	184

werpen - Hulst, Turnhout - Poppel - Tilburg, Turnhout - Reusel - Eindhoven met aansluiting te Reusel, en in de nabije toekomst ook Turnhout - Breda via Baarle Heretog/Nassau. Indien alles meezit zal in juni 1999 de interlinerverbinding Aachen - Maastricht gekoppeld worden aan de snelbus Hasselt - Maastricht.

Een kort historisch overzicht :

Vanaf 1 mei 1887 reden er trams tussen Bergen-op-Zoom en Ossendrecht-grens. Vanaf 7 september 1897 (1) ging men rechtstreeks rijden tussen Bergen-op-Zoom en Antwerpen. Door de keuze van de NMVB voor meterspoor (de BBA reed op 1,067m) kwam op 23 augustus 1921 een einde aan de doorgaande spoordiensten.

Tussen 1921 en 1962 waren er diverse aansluitingen tussen de BBA autobussen en de tramdiensten naar Putte. Bij de afschaffing van de tramexploitatie op 28 mei 1961 is er aansluiting tussen de beide buslijnen.

Vanaf 30 september 1962 waren er opnieuw doorgaande busdiensten

tussen de twee steden. Jammer genoeg kwam daar op 1 februari 1976 een einde aan en moest er terug worden overgestapt.

Tenslotte is er dus vanaf 29 november 1998 terug een doorgaande busdienst via de autoweg.

Inmiddels is het al meermaals voorgekomen dat er wegens de grote toeloop een gelede autobus ter vervanging moest ingezet worden.

(1) In de persnota lezen we 7 september 1997, een beetje wishful thinking kan nooit kwaad!

L.C.

West-Vlaanderen

• Linjebuss rukt verder op!

De Zweedse holding Linjebuss Benelux wil blijkbaar een stevige vinger in de pap krijgen voor wat het openbaar busvervoer in België betreft. Zoals geweten zal De Lijn de contracten met haar exploitanten ("pachters") niet meer verlengen, zodat de vrije concurrentie voor de uitbating van buslijnen op dat moment volop zal losbarsten. Voor vele Vlaamse exploitanten is de



Samenvatting op één foto : de in originele nederlandse outfit 943 met film Antwerpen en de Vlaamse 944 naar Bergen-Op-Zoom. Zandvliet 26-11-98. Foto Luc Couscheir.



De A120-bussen van de eerste generatie verdwijnen zowat in alle provincies. Vooral in West-Vlaanderen waren ze nog actief tot begin dit jaar. We zien autobus 5540 op lijn 744 Veurne - Poperinge, ten velde in hartje "Bachten-de-Kupe". Op enkele schooldiensten na, rijden normaal op deze lijn enkel belbussen. Bulskamp, 12 december 1997. Foto Stefan Justens.

verleiding dan ook groot om zich te laten overnemen door Linjebuss, vermits ze van De Lijn geen kilometervergoedingen meer zullen ontvangen. Al eerder werden vooral Limburgse pachters zoals Van Pee, De Heidebloem, Mebis, VBM en Melotte overgenomen. Daarna volgden De Polder-De Duinen en De Voeght en recentelijk werd een overname offensief gestart in West-Vlaanderen waaraan de firma's Katriva, Gruson en Van Coillie al ten prooi vielen. Nu wordt ook Wallonië aangepakt met de overname van Yprabus in Komen. Als tegenreactie in Wallonië werd al eerder de holding Eurobus opgericht, waar zowel de TEC als enkele grote exploitanten, zoals Penning uit St. Vincent en Dujardin, inzitten. In Vlaanderen hebben ondertussen enkele grotere exploitanten, zoals de groep STACA, het voortouw genomen om het hier niet bij te laten en samenwerkingsverbanden op te zetten om de concurrentie aan te kunnen, doch het is nog niet duidelijk onder welke vorm dit zal gebeuren.

• **Autobuspark West-Vlaanderen**
De Lijn West-Vlaanderen verwacht medio februari een levering van 29 autobussen van het type Van Hool A600/3. Vijftien exemplaren zijn bestemd voor de regio Assebroek, de resterende veertien bussen gaan naar de regio Kortrijk. Deze nieuwelingen zullen de buitendienststelling toelaten van de oudste bussen van het type A120 (reeksen 5500/5600). Door een toename van

het aantal diensten in Kortrijk en Oostende waren echter in de herfst al bijkomende bussen nodig. Als tussenoplossing – en in afwachting van de levering van de nieuwe bussen – werden de afdankers 5476, 5479, 5512 en 5515 vanuit Vlaams-Brabant naar Oostende gemuteerd. Daar waar de NMVB destijds oudere bussen zonder problemen over het ganse land verhuisde, dient het gezegd dat dit bij de VVM eerder een zeldzaamheid is. Van de oudste A120-bussen kan verder nog vermeld worden dat de 5597 momenteel in bruikleen is bij Fabioladorp (Braine L'Alleud), dat de 5545 vorig jaar aan de stad Oostende werd geschonken voor een jongerenproject, en dat – eveneens in 1997 – de 5542 aan de luchthaven van Oostende werd verkocht. De Lijn Oostende houdt ook steeds een viertal bussen in reserve voor vervangingsdiensten van de kusttram; momenteel zijn dit de 5603, 5605, 5887 en 5888. Voor de rijkschool wordt autobus 5884 gebruikt.

• **Autobussen in NMVB-oranje**

Zonder dat het echt opgevallen is, zijn de autobussen in NMVB-oranje stilaan uit ons straatbeeld verdwenen. Momenteel zijn ze enkel nog te zien bij TEC Charleroi, De Lijn Vlaams-Brabant (twee gelede bussen reeks 5700) en De Lijn West-Vlaanderen. De meeste oranje exemplaren zijn bij deze laatste entiteit te vinden. Begin januari werden onder meer de 5889, 5890, 5892, 5894, 5896 en 5604 nog in oranje outfit opgemerkt. In het

voorjaar wordt, naargelang de situatie, een uitstap georganiseerd met een oranje gelede 5700 (tevens ook de laatste exemplaren van de eerste generatie gelede bussen in België) in het Brusselse, of met een oranje standaardbus aan de kust.

• **Stadsautobusdiensten Oostende**

Op 14 september 1998 werden de stadsautobusdiensten van Oostende gereorganiseerd, of beter gezegd: uitgebreid. Aan de lijnen 4/9 en 7 werd niet geraakt. Lijn 5/6 zag zijn reisweg gewijzigd: de lus door het stadscentrum gebeurt nu als volgt: gerechtshof - station - gerechtshof - Marie-Joséplein - Kursaal, en dus niet meer langs de Visserskaai zoals destijds de stadstrams reden. Een deel van het centrum, en wel het meest toeristische, blijft nu van openbaar vervoer verstoken. Zeer bedenkelijk, niet? Positief daarentegen was zeker en vast de inrichting van drie nieuwe voorstadslijnen: lijn 32 naar Zandvoorde en Oudenburg, lijn 34 naar Zandvoorde en Gistel en lijn 39 naar Middelkerke-Shopping en Leflinge. De frequentie varieert van 30 minuten (week) tot 60 minuten (zondag). Na enkele maanden lijken deze nieuwe lijnen een goede bezetting te hebben. Het voormalige traject van stadsbuslijn 14 werd opgeslorpt door de lijnen 32 en 34. Lijn 32 wordt verpacht aan West Belgium Coach en Van Coillie, lijn 34 en 39 wordt gereden met A300-bussen, lijn 4/9 wordt uitgebaat met gelede AG300-bussen en op de lijnen 5/6 en 7 worden A300 of A600 bussen ingezet. Lijn 5/6 naar Stene en Raversijde blijft de drukste lijn met een 10-minuten frequentie (elke 15 minuten tijdens het weekend). Tenslotte werd ook het stationsplein in Oostende heringericht. Er werd een nieuw autobusstation in gebruik genomen voor de stadsbussen.

• **Kusttramlijn**

Het kalme winterseizoen wordt traditiegetrouw aangegrepen om spoorwerken uit te voeren. Dit was ondermeer het geval tussen de renbaan van Oostende en Mariakerke. Er werd op enkelspoor gereden, waarbij voor het eerst gebruik werd gemaakt van een "Californische wissel" (ter hoogte van Mariakerke...). Opmerkelijk is zeker en vast dat ook in de stelplaats aan de Nieuwpoortsesteenweg in Oostende spoorwerken werden uitgevoerd: medio december was de heraanleg bezig van een keerlus rond de werkhuizen, zoals die tot voor enkele jaren bestond. Het spreekt vanzelf dat dit voor éénrichtingswagens geen overbodige luxe is. Een gedeelte van de oude

keerlus werd tot voor kort gebruikt om de rijtuigkast van tram 6131 op lorries te stallen (of te verbergen?). Kijk even terug naar de foto op blz. 11 van RR 1/98! De 6131 werd nu volledig achterin de loods op spoor 1 gezet en lijkt als plukwagen te worden gebruikt...! Achteraan spoor 2 staat trouwens ook de rijtuigkast van de beschadigde 6004, terwijl even verder de nieuwe 6004 (II) stond... Maar dat is een verhaal dat reeds eerder in Rail Revue aan bod kwam.

• Overloopwissel Adinkerke

Ter vervollediging van reeds gepubliceerde informatie over de nieuwe tramlijn naar Adinkerke, dient vermeld dat op de vrije bedding, net achter het Kerkhof, eveneens een overloopwissel ligt. Dit werd niet aangeduid op het plannetje dat in Rail Revue 1/98 verscheen.

• Stelplaats De Panne

Eind december was de stelplaats van De Panne nog steeds in gebruik, zowel voor autobussen als voor trams. De toekomstige stelplaats van Adinkerke is sinds de tramverlenging nog niet afgewerkt. De garagesporen voor trams zijn van bovenleiding voorzien en kunnen dus in principe gebruikt worden, maar van een autobusparking is nog niets te zien.

S.J.

MIVB

• Brusselse tramnet een stukje korter!

Het klinkt ongeloofwaardig, maar Rail Revue heeft het er al eerder over gehad: het Brusselse tramnet zou een stuk ingekort worden (zie RR 2/98 blz. 20). Vroeg of laat zouden de metrowerken naar het Erasmushospitaal de exploitatie van lijn 56 (Schaarbeek station - Noord - Zuid - Erasmus) hinderen. Op de Lenniksebaan zal de metro trouwens op de huidige trambedding rijden, hetgeen noodzakelijkerwijze de vroegtijdige stopzetting van de tramexploitatie vereist. Vanaf dinsdag 13 januari werd de lijn dan ook ingekort tot aan de halte St.-Niklaas, ter hoogte van de Brusselse ring. Het traject tussen voornoemde halte en het Erasmushospitaal werd in de nacht van 12 op 13 januari voor de laatste maal door een tram bereden. Rond 0h45 vertrok motorwagen 7756, getooid met de traditionele krans, voor de laatste maal aan het Erasmushospitaal. De tram werd voorafgegaan door museumtram 1376, een standaardmotorwagen die voorzien was met een koersbord van lijn 56, en werd op zijn



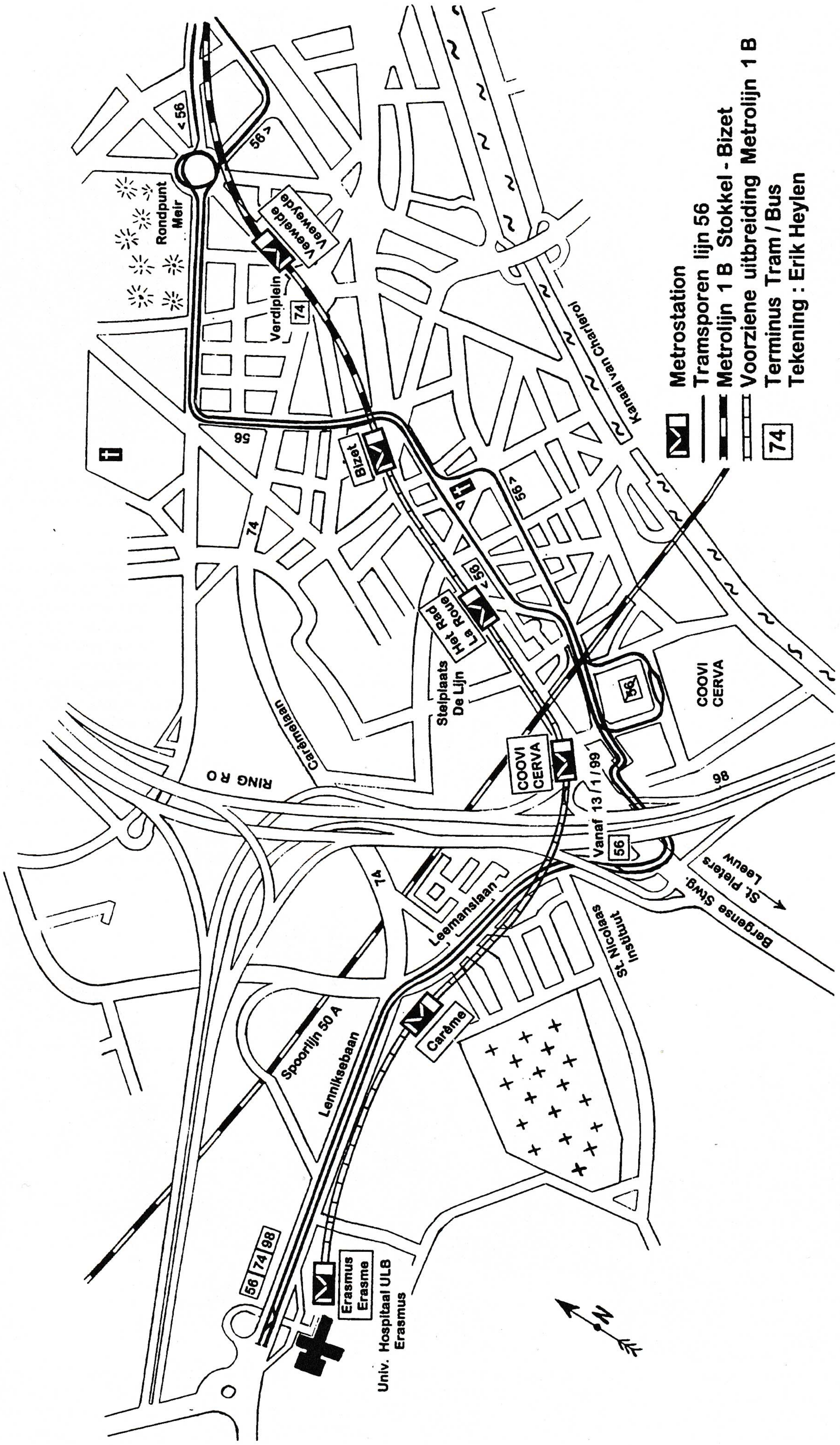
Wegens spoorvernieuwingswerken in Mariakerke werd tijdelijk een enkelspoor ingesteld op het spoor richting De Panne. Daarbij werd geen gebruik gemaakt van de bestaande overloopwissels, maar werd voor de eerste maal een zogenaamde Californische wissel gebruikt. Reeds eerder werd deze techniek op het Brusselse tramnet ingevoerd. De wissel wordt vastgeklemd op de bestaande sporen en is in een mum van tijd demonteerbaar. De foto toont motorwagen 6010 ter hoogte van deze wissel op de zeedijk in Mariakerke op 18 december 1998. Foto Stefan Justens.




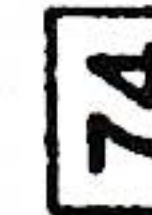
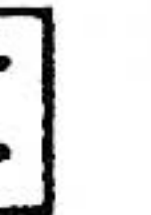

beurt voorafgegaan door werkwagen 46 (eveneens van het tram-museum). Voor de talrijk opgekomen tramamateurs was kort daarvoor al een heen- en terugrit gedaan tussen Erasmus en de keerlus aan de COOVI. Werkwagen 46 sleepte de 1376 in kop-staartformatie terug naar Erasmus: de terminus aan Erasmus heeft immers geen keerlus en de tram is een

éénrichtingswagen. Toen de laatste tram de halte St.-Niklaas achter zich liet, werd onmiddellijk begonnen met de aanleg van een overloopwissel, zodat – enkele uren later! – de eerste tram er zijn nieuwe terminus kon nemen. Voorlopig rijden pendelbussen op het opgeheven traject, en werd buslijn 74 (Erasmus - Veeweide) doorgetrokken tot aan het Meir-rondpunt,



Op de Lennikse Baan had lijn 56 de allures van een sneltramlijn. Over deze bedding zal binnenkort metrolijn 1B verlengd worden. We zien motorwagen 7961 bij het naderen van zijn terminus. Let ook even op de zwarte kast boven de stuurpost: het betreft een experiment met een airco. 9 januari 1999. Foto Stefan Justens.



-  Metrostation
-  Tramsporen lijn 56
-  Metrolijn 1 B Stokkel - Bizet
-  Voorziene uitbreiding Metrolijn 1 B
-  Terminus Tram / Bus
-  Tekening : Erik Heylen

74

zodat een tweede aansluitingsmogelijkheid met tramlijn 56 ontstaat. Zodoende kunnen de voorbereidende werken van start gaan en ten vroegste in 2000 zal de metrolijn 1B in de plaats komen. Er komen vier nieuwe stations : Het Rad/La Roue, CERIA/COOVI, Carême en Erasmus/Erasme (in openlucht). Aan het station CERIA/COOVI, dat gelegen is aan een afrit van de Brusselse ring, komt bovendien een grote autoparking.

Het opgeheven traject over de Leemanslaan en de Lenniksebaan werd pas op 12 maart 1982 in gebruik genomen als verlenging van lijn 103 en had de allure van een sneltramlijn. Het bijgevoegde plannetje verduidelijkt de oude, huidige en toekomstige tram-, metro- en busbediening naar het Erasmus-hospitaal. Het hospitaal wordt ook bediend door de lijnen LK, F en RH van De Lijn.

• Nieuwe autobussen

In september 1998 bestelde de MIVB 60 nieuwe standaardbussen type SB250 bij Jonckheere en 30 midibussen type A308 bij Van Hool. Deze nieuwe reeksen zullen de nummers 8560-8619, respectievelijk 8001-8030 krijgen. Op het einde van het jaar werd nog een bijkomende reeks van twaalf midibussen van het type Mercedes Cito besteld. Deze reeks, die met de nummers 8031-8042 door het leven zal gaan, is – zoals sommige diesellocomotieven – diesel-elektrisch aangedreven : een dieselmotor drijft een generator aan en deze levert op zijn beurt stroom aan een elektrische motor die voor de aandrijving zorgt. Bovendien kunnen ze later – indien gewenst – met elektrische batterijen uitgerust worden. Waarschijnlijk zullen ze ingezet worden op de nieuwe lijn 21 doorheen de Europese wijk. De midibussen type A308 zullen op de minder drukke buslijnen worden ingezet zoals lijn 30, 31, 36, 43, ... Dit betekent dus dat er volgend jaar 102 nieuwe bussen geleverd zullen worden. Momenteel rijden er nog zo'n veertig Van Hool-Man A120 en een vijftigtal Volvo-Jonckheere-bussen van de oude generatie rond; zij zullen dus integraal kunnen afgevoerd worden door de levering van de nieuwe bussen. De meeste oude Van Hool-Man A120 worden nu voor speciale diensten gebruikt. Na hun buitendienststelling zullen ze door een gelijkwaardig aantal bussen type A500 worden vervangen. De fotografen zijn dus gewaarschuwd, over enkele maanden rijden alleen nog bussen van recentelijke make lijn rond! Proef nog een laatste keer de sensatie van een busrit in een gierende en rookbrakende 23 (!)



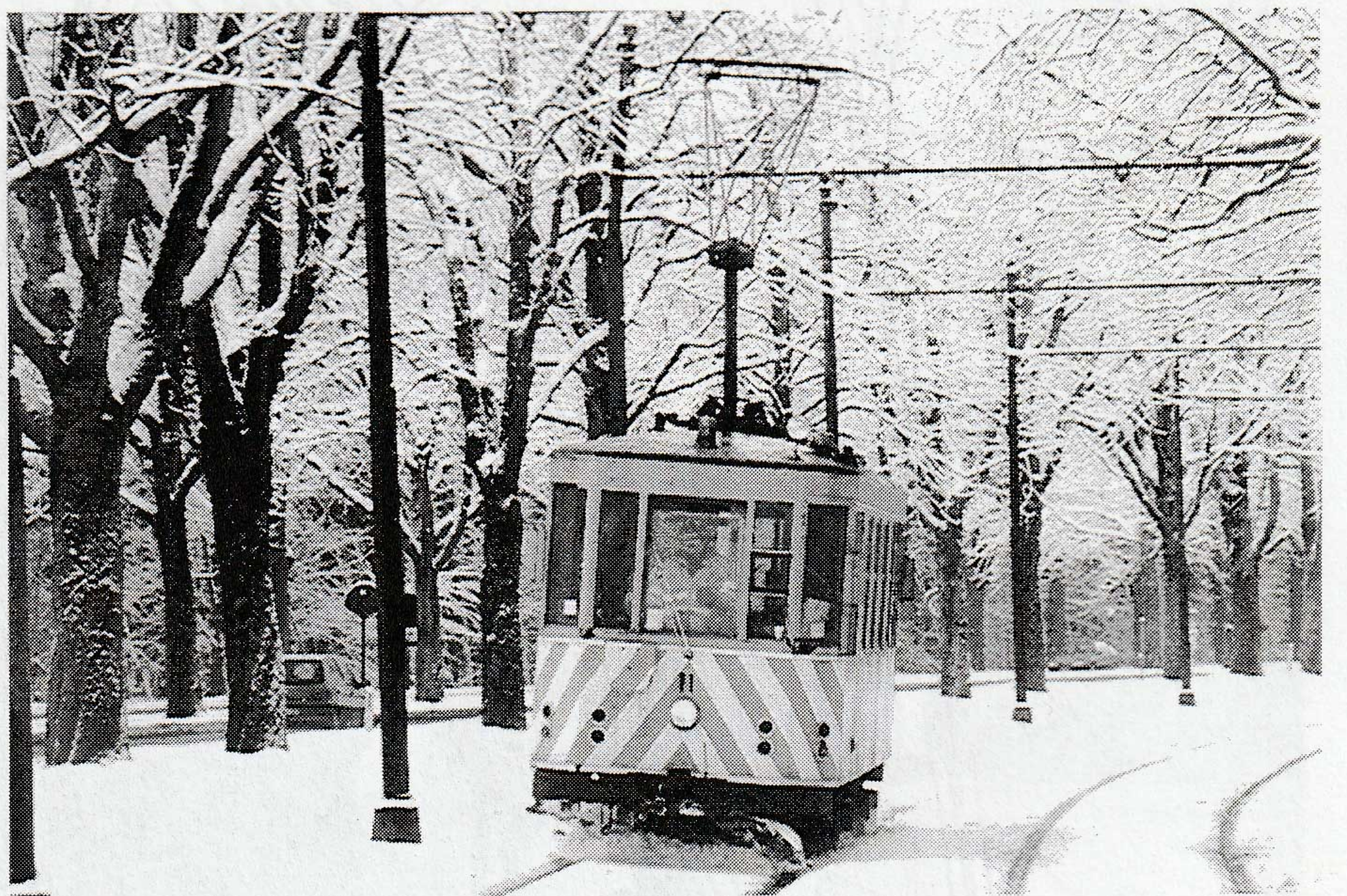
Motorwagen 7959 rijdt stadinwaarts op de Leemanslaan, ter hoogte van het viadukt van de Brusselse ring. Na amper 17 jaar verdwijnt de tram hier terug uit het straatbeeld. 9 januari 1999. Foto Stefan Justens.

jaar oude Jonckheere-bus!

• Brussel ontwaakt in de sneeuw...

In de nacht van vrijdag 4 op zaterdag 5 december werd het grootste deel van België op een sneeuwtapijt getraakteerd dat op sommige plaatsen vrij dik lag. Het was toch al weer enige jaren geleden, vooral op dat moment van het jaar. Voor het openbaar vervoer in het algemeen en voor het tramverkeer in Brussel in het bijzonder had dit natuurlijk zijn gevolgen. Op vele lijnen kwam het verkeer pas in de loop van de voormiddag op gang,

en alle lijnen reden met vertraging of onregelmatig uurrooster. De Unimog-zoutwagens probeerden – waar nodig – wissels en sporen te bestrooien. De motorwagens type 7000 van de vierde reeks (7156-7171) kunnen bij sneeuwval met borstels uitgerust worden. Zo werden uitzonderlijk enkele van deze trams ingezet als eerste wagen op lijnen waar ze anders niet te zien zijn. Bovendien werden enkele werkwagens als sneeuwruimer ingezet, iets wat we in Brussel nog zelden te zien krijgen. De stelplaats van Elsene stuurde de werktrams 11 en 17 op pad en in



De onverwachte sneeuwval bracht na vele jaren de sneeuwtrammetjes nog eens in het straatbeeld. De foto toont werkwagen 11 in actie op lijn 44 ter hoogte van het Zoniënwoud in Oudergem en ter hoogte van de stelplaats van Woluwé op 5 december 1998. Foto Stefan Justens.

Schaarbeek werd de 12 van stal gehaald, maar omdat deze sneeuwtrams vaak meerdere jaren niet meer gereden hebben, gaf die al snel de geest. Een andere anekdote : op dat moment werd het dak van de stelplaats van Molenbeek vernieuwd. Het rechterdeel van de tramloods had nog geen nieuwe dakbedekking en de gestalde trams waren eveneens voorzien van een mooi sneeuwlaagje! Tenslotte ontspoorde ook motorwagen 2015 aan het kerkhof van Jette (terminus lijn 94), op de wissels die toegang geven tot de terminus. Daarbij blokkeerde hij een andere tram die aan de terminus stond en verboog bovendien zijn pantograaf. Het was geen sinecure om in de sneeuw en koude de tram terug op de rails te krijgen. De tram werd door Unimog 547, een "rail-route" wagen, terug naar de stelplaats van Elsene gesleept. Enkele foto's waaronder één op de achterpagina geven een impressie van die vijfde december.

S.J.



Motorwagen 2015 verlaat op een nogal ongelukkige wijze de sporen, net voor de terminushalte van lijn 94 aan het kerkhof van Jette. Let ook even op de verbogen pantograaf. Voor de MIVB-technici niet bepaald de leukste moment om onder een tram te gaan liggen! 5 december 1998. Foto Stefan Justens.

TEC

• Liège : Place Saint Lambert

Op zaterdag 31 oktober 1998 werd na ongeveer een kwarteeuw wroeten in en onder het Luikse stadscentrum het nieuwe autobusstation aan de Place Saint Lambert in dienst genomen. Al van in het begin van de jaren zeventig wou men ook in het Luikse een soort metro door het stadscentrum aanleggen. Er werden dan ook diverse tunnels gegraven die in eerste instantie toegankelijk zouden zijn voor de talrijke autobuslijnen. Een tiental jaren geleden dook dan ook nog de TAU op (een soort automatische metro type VAL zoals onder andere in het Franse Lille). Een prototype werd zelfs tentoongesteld op de "Place". Van de wielstellen werden later de draaistellen van de Brusselse 2000 reeks afgeleid. Inmiddels bleek het niet haalbaar alle autobusverkeer ondergronds te laten verlopen wegens het teveel aan uitlaatgassen. Ook bemoeilijkten archeologische vondsten de verdere realisatie van het project. Met Europese subsidies kon het dan uiteindelijk toch afgewerkt worden.

Het nu in dienst genomen autobusstation heeft twee toegangstunnels. De eerste van ongeveer 300 meter sluit aan op de Boulevard de la Sauvenière (richting Guilleminstation), de tweede van een 200-tal meter sluit aan op de halte Cadran in de richting Ans.

Om geen "vergassingsverschijnselen" te hebben zijn alle halten en de talrijke termini in open lucht

gelegen. De doorgaande lijnen 1 en 4 gebruiken de tunnel richting Sauvenière, niet minder dan 22 lijnen gebruiken de tunnel richting Ans. Temidden van de haltes is er een nieuw infokantoor van de TEC waar de reiziger terecht kan voor o.a. dienstregelingen.

In een niet zo verre toekomst zal de oude terminus "Gare d'Autobus" verdwijnen zodat de lijnen die aldaar hun terminus hebben kunnen verhuizen naar de opera.

L.C.

MUSEA

• Nieuwe museumautobussen

Sinds enkele maanden is het bestand van museumautobussen uitgebreid met twee exemplaren, mooi communautair verdeeld zoals dat past.

In Vlaanderen is dit de ex-VVM, ex-MIVA 620. Het betreft hier een Van Hool 409 AU9 Fiat uit 1975, die behoorde tot de reeks van zes die nog net voor het uit dienst nemen een De Lijn-jasje en Prodata-ontwaardingsapparatuur kregen. In



Nadat de klus geklaard is wordt de 2015 terug naar zijn thuisstelplaats in Elsene gesleept met behulp van Unimog 547. We zien het konvooi ter hoogte van de Poelaertplaats (justitiepaleis) in Brussel. Foto Stefan Justens.

1996 was het definitief gedaan en werd de autobus voor museumdoeleinden voorbehouden. Op 30 augustus nam de 620, tesamen met enkele tientallen collega's uit binnen- en buitenland, deel aan een autobusrally in Diepenbeek.

Langs Waalse kant werd op Open Monumentendag 12 september 1998 de ex-VVM, ex-NMVB 4779 ingehuldigd. Hier is zeker wat meer uitleg op zijn plaats. Inderdaad, deze autobus heeft een Waalse roots. Afkomstig uit de allergrootste reeks van driehonderdvijfentwintig stuks die de toenmalige NMVB/SNCV in 1975 bestelde, startte hij zijn carrière in 1977 in het Luikse. Lang bleef hij daar niet zijn rondjes draaien; hij werd reeds na korte tijd naar de groep Antwerpen overgeheveld. In 1996 ging hij aldaar buiten dienst. Door de vzw. Chemin de Sprimont (CFS) werd hij aangekocht om vanaf 1999 de verbinding te verzorgen tussen de CFS en de musea van Comblain-au-Pont. De autobus werd door TEC Liège in de werkplaats van Robermont geheel gereviseerd en als nieuw afgeleverd.

Als toemaatje vermelden we nog dat de CFS een smalspoor exploiteert met locomotiefjes en wagentjes afkomstig van de steengroeven uit de regio. Er wordt gereden op een gedeelte van de bedding van de



De motorwagens 7902 en 7926 op lijn 18 kruisen elkaar ter hoogte van de Ninoofsepoort in oude, respectievelijk nieuwe schildering. Foto Stefan Justens.

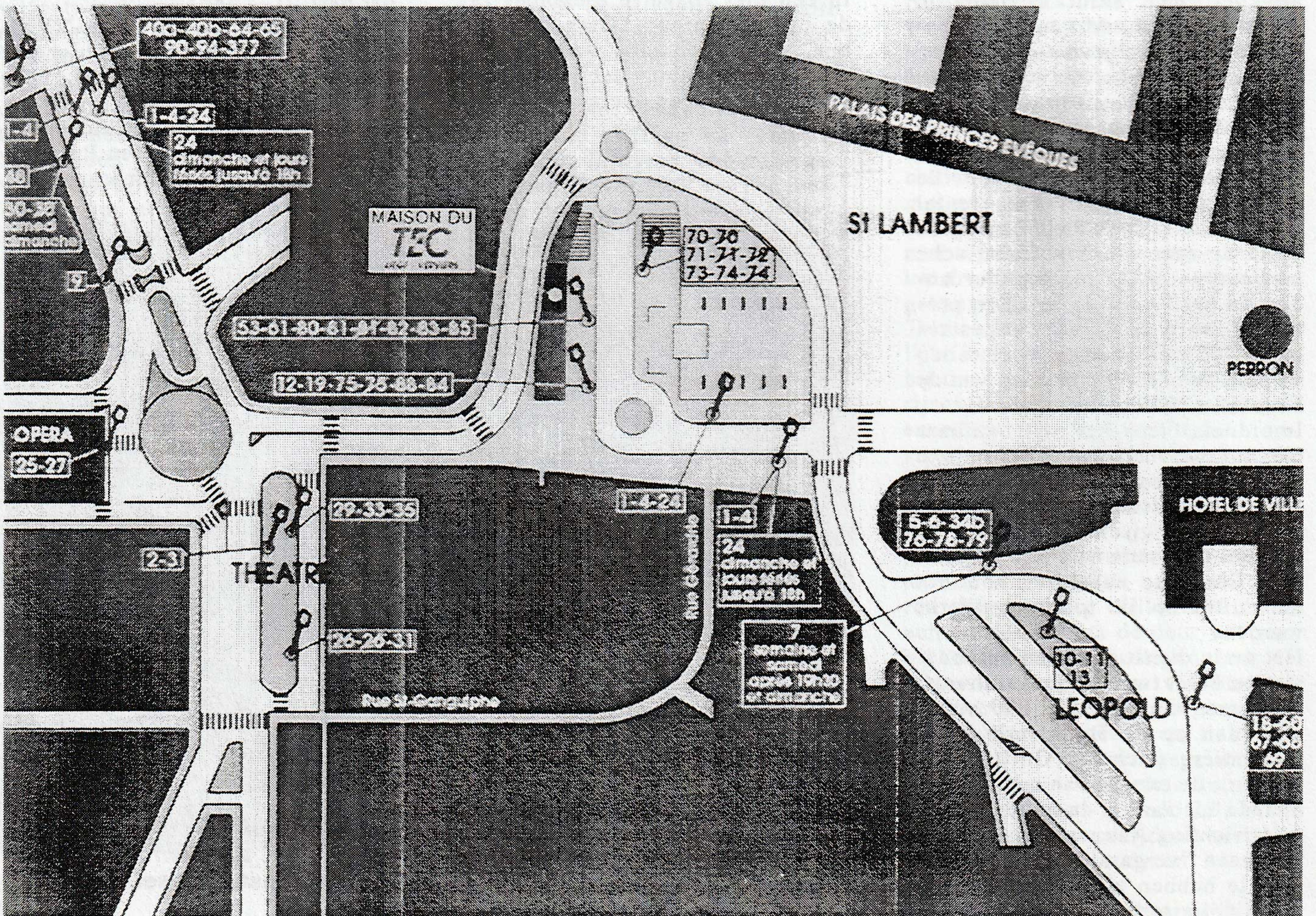
laatste breedspoorlijn van de voormalige NMVB.

L.C.

• Aan de kust...

Sinds deze herfst is motorwagen 9985 (beter bekend als de "toeristische tram") weer rijvaardig en vakkundig gerestaureerd. Op 20

oktober werden met succes enkele proefritten gemaakt tussen Knokke en Zeebrugge, doch sindsdien werden nog geen toeristische of museumritten meer gereden. In tegenstelling tot zijn vorige restauratie begin jaren tachtig, is deze tram weer een volwaardige dubbelrichtingswagen geworden; de tweede



stuurstand werd met name terug operationeel gemaakt. Voor volgend seizoen zijn de restauratieplannen aan de kust eerder bescheiden; men voorziet enkel de herschildering van de twee standaard-aanhangers 19211 en 9944. De vervanging van hun bekabeling, wat tot nu toe nog nooit gebeurd is, zou dan tegelijkertijd uitgevoerd worden. Momenteel zijn deze bijwagens niet meer toonbaar; de vele jaren in openlucht te Knokke hebben dus ook hier hun sporen nagelaten.

• **En bij de TTA...**

Twee "baladeuses" van de Grotten van Han werden buiten dienst gesteld en naar de TTA overgeheveld. Het betreft de 8812 en 8896. Ze zijn overbodig geworden door de levering van de 6 nieuwgebouwde baladeuses GR001-GR006. Eerder waren de 8820 en 8821 al naar de AsVi verhuisd. Momenteel blijven nog vier oude baladeuses in Han: 8798, 8861, 8893 en 8895.

Tegen de verwachtingen in, heeft de TTA het idee om zijn tramlijn naar Lamorménil te verlengen nog niet opgegeven. Destijds bekwamen dat de sporen van de voormalige buurtspoorlijn Melreux - Manhay behouden bleven tussen Erezée en Lamorménil, doch de lijn werd enkel uitgebaat tussen Erezée en Forge, en recentelijk terug tot Dochamps. Al die jaren bleven de sporen tussen Dochamps en Lamorménil ongebruikt liggen. Dit korte traject van 1800 meter is landschappelijk de moeite waard en na een hoogteverschil van 40 meter te hebben overbrugd, wordt men met een prachtig uitzicht beloond. Tot voor kort waren de sporen en de bedding grotendeels overwoekerd, maar in de herfst werd de bedding terug volledig vrij gemaakt en werden bomen en struiken gesnoeid. De sporen kwamen dus weer vrij te liggen, zodat men met een kleine lorrie kan werken om materiaal aan- en af te voeren tot aan het station van Lamorménil. Aldaar dient nog wel het wrak van ex-NMVB-bijwagen 19493 verwijderd te worden. Deze vierassige bijwagen van het type Kuregem is geen eigendom van de TTA, maar werd in 1976 door een particulier als vakantiehuisje gekocht en - volledig onterecht - terug op de rails neergezet. Nu men ook de wissels aan de terminus vrij moet maken, moet het rijtuig verdwijnen. Dit zal vermoedelijk langs gerechtere weg moeten gebeuren. Uiteraard zullen alle dwarsliggers (of wat er van over blijft) vervangen moeten worden vooraleer er terug tramverkeer mogelijk wordt, en dat is nog niet voor vandaag of



Van Hool AI 119/2 DAF op 12 september 1998 te Comblain-au-Pont. Foto Luc Couscheir

morgen! Wel is vanaf Dochamps (station) al een hondertal meter spoor rijklaar gemaakt richting Lamorménil: dwarsliggers en ballast werden er volledig vernieuwd.

• **Trammuseum Natalis**

Het Luikse trammuseum is weer een gerestaureerd voertuig rijker: RELSE-motorwagen 51 werd in- en uitwendig herschilderd en verhuisde van de bewaarloods (naast het museum) naar het museum zelf, niet zonder een ommetje gedaan te hebben langs de stelplaats van Jemeppe tijdens de open-bedrijvendag op 4 oktober 1998.

• **Trammuseum Schepdaal**

Weldra zullen de restauratiewerken in het trammuseum van Schepdaal

van start gaan. In een eerste fase zullen alle daken vernieuwd worden. Pas in de laatste fase zullen de sporen, wissels en bovenleiding vernieuwd worden. Als gevolg van deze werken zal het trammuseum gesloten blijven, tenminste voor de duur van het seizoen 1999. We hopen in een volgend nummer meer details te kunnen geven over deze restauratiewerken.

• **Trammuseum Woluwé**

Sinds enige tijd is in het trammuseum van Woluwé een 2de-klasse reizigerswagon van de NMVB in opbouw. Een amateur uit het Brusselse demonteerde destijds de wagon, sloeg de stukken thuis op en begint de gerestaureerde stukken nu te monteren. Het chas-



De Antwerpse 620 te Diepenbeek naast de spoorlijn Hasselt-Liège op 30 augustus 1998. Foto Luc Couscheir

sis en de assen zijn momenteel bijna voltooid. Daarna wordt de rijtuigkast opgebouwd. De eigenaar wenst het nummer van het voertuig geheim te houden tot het beëindigen van de restauratie.

• **Nieuwe vondst**

In Merelbeke werd door een Gentse amateur de rijtuigkast van ex-NMVB-pakwagen A 2377 teruggevonden. De kast bevond zich in slechte staat en werd ter plaatse gedemonteerd. De gedemonteerde onderdelen werden ondergebracht in de stelplaats van Kalken.

S.J.



Publicaties

• **Trams in Merelbeke :**

Eind december verscheen er een eerste boek in een reeks over het openbaar vervoer in de provincie Oost-Vlaanderen.

Ze brengt een geschiedkundig overzicht van de buurtspoorweglijnen vanuit Gent-Zuid en Gent-Sint-Pieters naar Merelbeke, Sint-Lievens Houtem, Herzele en Geeraardsbbergen. Het boek gaat tevens in op twee nooit aangelegde lijnen naar Zottegem en Ninove.

Het boek telt 288 bladzijden, formaat 21 x 29,7 cm met meer dan 100 documenten, tabellen, tekeningen en foto's en is te bestellen bij de auteur tegen de prijs van

1150 Bfr (28,51 euro) + 150 Bfr (3,72 euro) verzendingskosten.

Voor alle inlichtingen kan u terecht bij de auteur E. De Keukeleire, E3 plein 93 te 9050 Ledeborg (tel na kantooruren : 09/362.33.31 of fax 09/362.29.81).

• **Van Braine L'Alleud naar Wavre :**

Bij de vereniging Pro-Tram verscheen begin dit jaar een boek over de enige geëlektrificeerde buurtspoorweglijn in Waals Brabant.

Het boek telt 160 bladzijden, formaat 15 x 25 cm en bevat ongeveer 70 plans, schema's, tekeningen en ongeveer 120 foto's en is te bestel-

len bij : Pro-Tram VZW, Dr Hemeijckxlaan 1 te 1850 Grimbergen, telefoon 02/269.02.74. De prijs is 850 Bfr (21,07euro) + 140 Bfr (3,47 euro) verzendingskosten. Voor alle verdere inlichtingen kan u terecht op bovenvermeld adres.

Voor onze buitenlandse lezers raden we aan om voorafgaandelijk de respectievelijke auteurs te contacteren.

Gelieve er wel rekening mee te houden dat de Nederlandstalige versie van het laatste vermelde boek slechts in de loop van het voorjaar 1999 beschikbaar zal zijn.

Verenigingsnieuws

1. MAANDELIJKSE PROJECTIEAVONDEN

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

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 ontdekkingsreis komen we nauwelijks nieuwe tramtypes tegen, want al het materieel is afkomstig van de welgekende oostblokleveranciers. Deze diavoorstelling is een unieke kans om nieuwe bedrijven en streken te leren kennen!

26 maart 1999: **Spoorwegen in Beieren** (D. Arretz). De "Freistaat Bayern" is het grootste bondsland van Duitsland met een grote variatie aan landschappen. Het noorden (BD Nürnberg) wordt gekenmerkt door wijngaarden, dennebossen, heuvellandschappen en diepe valleien. Het zuiden (BD München) omvat de Donauvlakte en de Alpen. In de diareeks maken we een reis van Aschaffenburg in het uiterste Westen, tot aan de Alpen. Er zijn nog grote niet-geëlektrificeerde regio's zoals het Bayerischer Wald en de Allgäu. 15 jaar geleden was het zuiden van Duitsland het Eldorado voor de fans van Altbau-Eloks; deze zijn ondertussen verdwenen, maar de inzet van Oostenrijkse locs blijft voor een gevarieerd beeld zorgen. Er zal ook ruim aandacht worden geschonken aan de Beierse winter. De oudste dia's gaan terug tot 1984.

23 april 1999: **Trams in de Neue Bundesländer** (L. Couscheir). Actuele situatie van de tramnetten in een 20-tal steden van het voormalige Oost-Duitsland, van Tatra tot lagevloertrams. De nadruk ligt op het materieel.

28 mei 1999: **De buurtspoorwegen vanaf de jaren '60**

tot nu (L. Roovers). Vooral beelden van Charleroi worden getoond, maar ook van de kust en van Antwerpen. Een gedeelte van de diareeks werd gemaakt door Roger Bastaens.

Brussel (20.00 uur, vergaderzaal Anneessens, ingang Fontainasplein)

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

12 maart 1999: **NMVB-trams in Brabant en NMVB industriële verbindingen te Mol en Merksem** (Ph. Janssens)

9 april 1999: **Trein en tram in Duitsland in de jaren 80** (W. Janssens)

14 mei 1999: **Trein en bus in Limburg, toen de koolmijnen nog in exploitatie waren** (L. De Coster)

11 juni 1999: **Fotokijkavond**

juli en augustus: geen bijeenkomsten

2. LIDGELD 1999

Wie zijn lidgeld tijdig betaalde ontvangt samen met deze Rail-Revue 99/1 zijn lidkaart voor 1999. Wie op het ogenblik van verzenden nog niet betaald heeft ontvangt dit verenigingsnieuws per aparte post en wordt verzocht zich alsnog in regel te stellen; uw Rail-Revue 99/1 wordt dan samen verstuurd met 99/2. Voor de bijkomende kosten vragen wij u 50 Bfr (1,24 euro) extra te betalen.

BELANGRIJK: gelieve adreswijzigingen of -verbeteringen, wanneer nodig, apart te melden. Wij kunnen geen veranderingen doen aan de hand van de bankgegevens, tenzij in de mededeling gevraagd. De ervaring heeft geleerd dat er te veel fouten staan in de bankgegevens, of dat de verzending naar een tweede adres moet gebeuren!

3. JAARVERGADERING 1999

De jaarvergadering 1999 vindt plaats op 20 maart, om 10.00 uur in "de nieuwe Zurenborger", (bovenzaal), Dageraadplaats 4, Antwerpen. Voor het programma: zie Rail-Revue 98/4. Ter herinnering: de functie van voorzitter is vacant; kandidaturen dienen schriftelijk ingediend te worden bij het bestuur. In de namiddag zal een uitstap worden georganiseerd met een bus type Jonckheere City.

Het is de bedoeling een kijkje te gaan nemen naar de aanleg van de tramlijn naar Zwijndrecht.

Nadien rijden wij verder door tot

de stelplaats Kalken (Oost-Vlaanderen).

Vertrek om 12.00 u. aan de stelplaats Zurenborg

Aankomst 12.15 u. Lunchgarden Zwijndrecht (maaltijd)

Vertrek 13.15 u. bezoek verlengingswerken Linkeroever-Zwijndrecht

Verder wordt er gereden via lijn 99 Antwerpen-Hamme, lijn 689 Hamme-Zele-Gent tot Kalken.

Vertrek voorzien te Kalken rond 17.00 u. Terugweg via autostrade naar stelplaats Zurenborg.

Aankomst ± 18.00 u. Prijs: 450 Bfr. (11,16 euro) voor leden die aanwezig zijn op de jaarvergadering, anders 500 Bfr. (12,39 euro) (ook voor niet-leden).

Inschrijvingen bij Luc Couscheir tel. 03/829.06.23 (na 20.00 uur) ook fax.

Gelieve bij elke betaling uw lidnummer te vermelden en de reden van betaling.

4. AFSCHIEDSRIT 5700

24 april 1999: afscheidsrit van de laatste oranje gelede bussen reeks 5700.

10.00 u. Vertrek Brussel Noord (busstation kant Bolivardplaatsstraatniveau!)

De rit gaat via de lijnen Brussel - Aalst, Brussel - Wemmel, Brussel - Londerzeel en Brussel - Humbeek, met een bezoek aan o.a. de stelplaats van Grimbergen (+ verrassing).

Inschrijvingen bij Stefan Justens tel. 02/425.35.91 (na 20.00 uur) of via e-mailadres:

stefanjustens@glo.be

of bij Luc Couscheir tel. 03/829.06.23 (na 20.00 uur) ook fax.

Prijs 500 Bfr. (12,39 euro) te storten op rek VeBOV 001-138500-28 met vermelding "afscheidsrit reeks 5700".

Gelieve bij elke betaling uw lidnummer te vermelden en de reden van betaling.

5. AGENDA

Voor uw agenda: de overige vergaderingen zijn dit jaar op volgende data:

- in Antwerpen: 25 juni, 30 juli, 27 augustus, 24 september, 22 oktober, 26 november en 17 december.
- in Brussel: 10 september, 8 oktober, 12 november en 10 december.



Laatste werkdag vóór IC-IR 98. De rangeerders staan in het Antwerpse centraal station klaar om het BUDD-stel 143 te koppelen met een ander treindeel. Dit werk is nu tot een minimum teruggebracht. Foto Erik Heylen 22-5-98.



Zaterdagmorgen, 5 december 1998: Brussel ontwaakt onder de sneeuw. Motorwagen 7753 is één van de eerste wagens op lijn 82 en dient uitzonderlijk aan het Mennekensplein in Molenbeek terug te keren. De bestuurder probeert de dichtgesneeuwde wissel van de keerlus in de goede stand te krijgen, terwijl in de achtergrond enkele andere trams wachten. Dia Stefan Justens.