

RAIL-REVUE

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

Veertiende jaar - Nr. 2
Mei 1999
ISSN 0773-0713



De hogesnelheidslijnen in België (deel 1)



Paris Nord 4-12-97 : links staat 4342 terwijl rechts stel 4305 zijn vracht loslaat na een geslaagde proefrit. Onze HSL 1 zal 10 dagen later in dienst worden gesteld. Geheel links merkt men nog een Eurostar-treinset op met bestemming Londen achter de afsluiting. Vermits Groot-Brittannië de verdragen van Schengen (nog) niet heeft ondertekent, moeten er nog voor die bestemming grenscontroles plaatsvinden.

STRUCTUUR HOGESNELHEIDSLIJNEN

De laatste tijd heeft de NMBS tal van werven, welke veelal de voorbode zijn van de hogesnelheidstrein, op zijn spoorwegnet. Zuidwestelijk van Brussel is het grootste deel van de strijd reeds gestreden. Hier is – met groot succes trouwens – de hogesnelheidslijn richting Noord-Frankrijk in dienst. Deze HSL (hogesnelheidslijn) wordt in vakjargon aangeduid met

het lijnnummer 1. Ze sluit bij de Frans-Belgische grens naadloos aan op de Franse LGV-Nord. Een delicate kwestie blijft de doortocht te Brussel, waar (voorlopig?) de zwaar belaste noord-zuidverbinding wordt gevolgd. Het gedeeltelijk inschakelen van lijn 28 of een volledig nieuwe tunnel voor de hogesnelheidstrein zijn tot nu toe slechts denkpluizen, maar ze zouden de druk op de Brusselse N/Z-verbinding wel gevoelig kunnen ver-

lichten. Ten noorden van de hoofdstad, waar mogelijk een tweede Brussels HST-station zou kunnen verrijzen, splitst de hogesnelheidslijn zich noordwaarts richting Nederland en oostwaarts richting Duitsland. De beide trajecten vallen uiteen in twee afzonderlijke lijndelen. Tussen Brussel en Liège is men volop met de constructie van de nieuwe lijn 2 bezig, terwijl voorbij Liège lijn 3 – langs een nieuw tracé – de treinen supersnel naar Aachen moet leiden. Op de noordelijke HSL is de aanpassing van de bestaande lijn 25 richting Antwerpen het minst spectaculaire deel. De doortocht van Antwerpen zelf moet evenwel het koninginnestuk van het totaalproject worden. Tussen Antwerpen en de Nederlandse grens wordt er dan weer een echte HSL aangelegd: lijn 4.

HSL 1 : FRANSE GRENS - BRUSSEL

Deze hogesnelheidslijn 1 is reeds volledig operationeel tussen de Franse grens en Lembeek sinds 14 december 1997. Dit traject – geschikt voor 300 km/h – is 71 km lang. Vanaf Lembeek – waar de klassieke lijn 96 gedubbeld wordt tot Brussel-Zuid – is de snelheid voorlopig nog beperkt tot 160 km/h. Dit laatste 17 km lange baanvak zal echter nog verder aangepast worden, waarna later aan 220 km/h moet gereden kunnen worden. Voor de doortocht te Halle heeft men na veel palaveren een dure spoortunnel in dienst genomen, waardoor de stad na lange tijd terug onverdeeld is. De hele lijn 1 heeft – vergeleken met de andere hogesnelheidslijnen – het hoogste

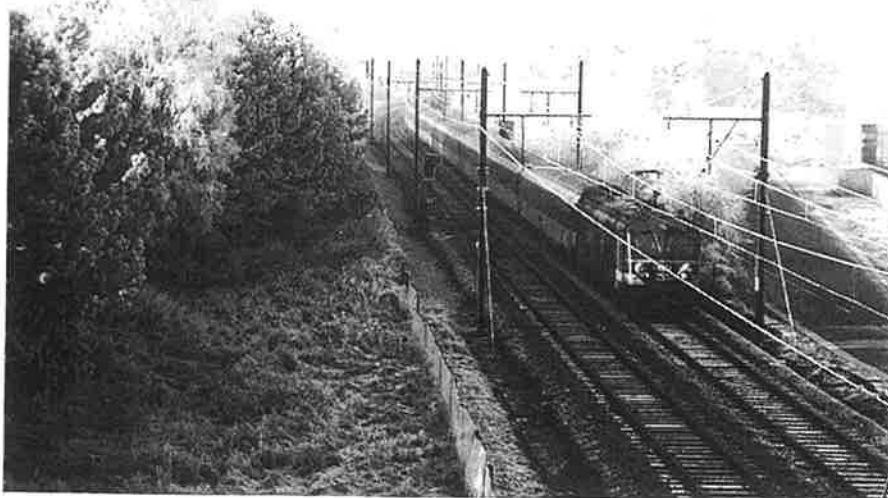
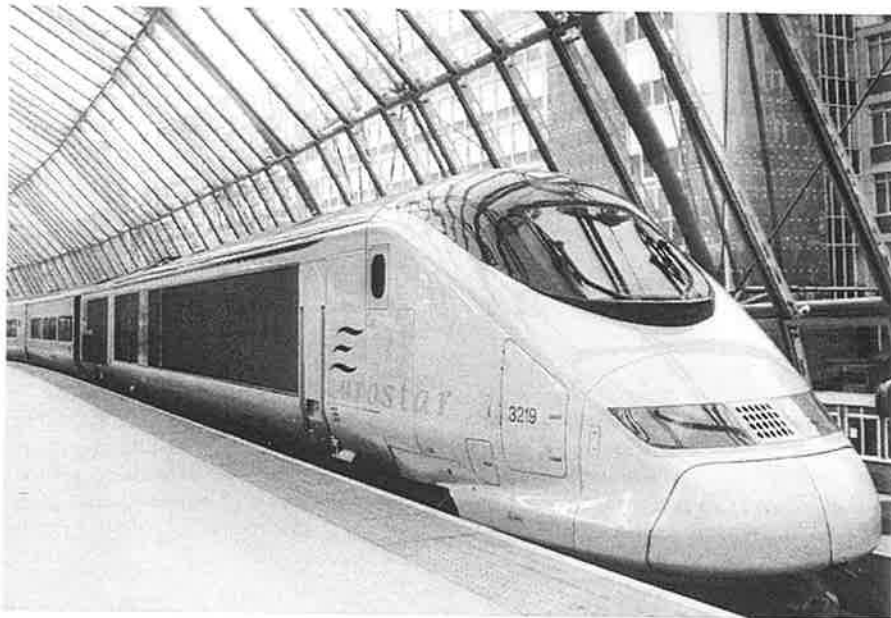
INHOUD VAN DIT NUMMER

De hogesnelheidslijnen in België (deel 1) _____	2
ST. CHARLES : een rit op 's werelds oudste tramlijn - 3 _____	7
Een tip voor een trip _____	13
Dat waren nog tijden! _____	14
Rail-Aktueel _____	18
Verenigingsnieuws _____	25
Mededelingen _____	26
Lezersforum _____	27

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

MIVB metrostel 401/402 op het terrein van de fabrikant Bombardier Transportation. De pantograaf dient enkel als stroomafnemer op de fabriekssporen. Brugge 13-3-1999

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, Nederland 820 Bfr. **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.



rendement omdat tot het HST-station Brussel-Zuid zowel Eurostar als Thalys deze HSL berijden. Oorspronkelijk werd vanuit Brussel-Zuid enkel naar London Waterloo International en Paris-Nord gereden. Stilaan verbond de Thalys ook kleinere steden in zowel Frankrijk als in België via de nieuwe HSL 1. De versporingsmogelijkheid nabij Antoing tussen lijnen 1 en 78, die oorspronkelijk was voorzien als omleidingsreisweg, wordt nu ook dagelijks nuttig gebruikt om Thalys-treinstellen via Mons en Charleroi-Sud naar Namur te leiden. De Thalys verbindt ook Oostende, Brugge, Gent, Antwerpen-Berchem en Liège-Guillemins maar dan via Brussel-Zuid. Tussen Ath en Silly, waar de lijnen 1 en 94 bijzonder dicht naast elkaar liggen, zijn er zowel van als naar de HSL 1 verbindingssporen aangelegd naar het bestaande net, om maximaal gebruik te kunnen maken van mogelijke omleidingsreizen in geval van stremming of grote werken. Bij elke versporingsmogelijkheid van een HSL met het bestaande net moet telkenmale een bovenleidingssas tussen gebracht worden om de overgang van 25 kV-50Hz naar 3000 V gelijkspanning (of omgekeerd) mogelijk te maken. Toch nog even vermelden dat op deze lijn 1 met 354 km/h ook het Belgisch snelheidsrecord is gevestigd om de geschiktheid van deze hogesnelheidslijn te bewijzen. Momenteel rijden op de HSL 1 tijdens een werkdag in elke richting 10 Eurostar-treinstellen van of naar London en niet minder dan 21 Thalys-treinstellen in een relatie met Frankrijk. Door dit druk HST-verkeer is er op lijn 1 weinig plaats beschikbaar om ook gesleepte klas-

Foto boven : De benen strekken op de 400 meter lange Eurostar kan. Misschien even naar één van de twee barrijtuigen?

Foto midden : London Waterloo International met Eurostar 3219/3220 present voor een trip naar Paris Nord op 3-11-94. Onnodig om hier een opgelaten stroomafnemer te zoeken op de foto want er is gewoon geen bovenleiding! Het stel wordt gevoed onder 750 Volt via een derde rail, die open en bloot naast de twee bereden spoorstaven ligt.

Foto onder : E-loc 2553 met 13 Franse rijtuigen aan de haak op weg naar Paris Nord. De vorst maakt het plaatje wel mooi maar de voeten van de fotograaf zijn er minder goed tegen bestand. Mortsel 2-1-93

sieke treinen tussen te voegen. Enkel de nieuwe locs reeks 13 worden aangepast om dienst te kunnen doen op de hogesnelheidslijnen. De oudere meerspanningslocomotieven reeksen 15, 16 en 18 zijn aan het einde van hun normale levensduur en worden stilaan afgevoerd.

HSL 2 : SECTIE BRUSSEL - LEUVEN

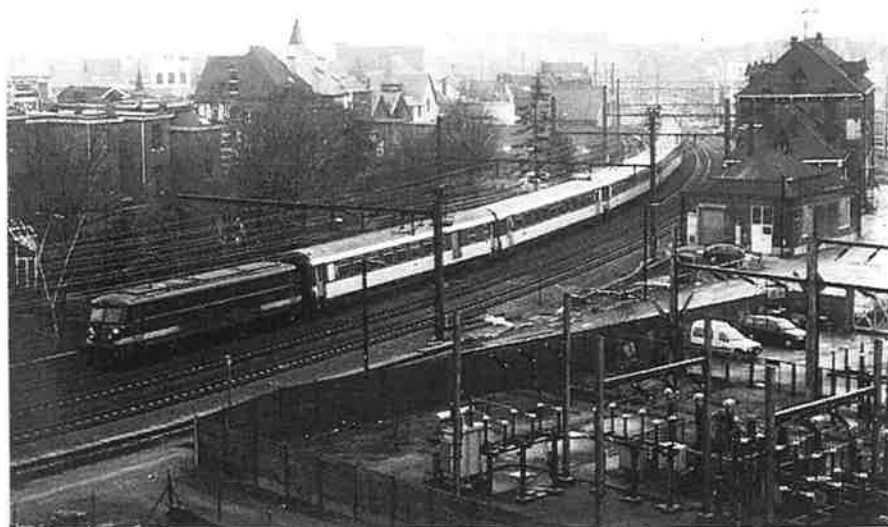
Het zijn de politici die het HSL-tracé Brussel - Liège-Guillemins hebben bepaald en die daarmee ook het ontdubbelen van de bestaande lijn 36 tot Leuven verkozen hebben boven een nieuwe HSL, die over de hele lengte langs de E40 zou lopen. Deze keuze heeft enerzijds het voordeel dat men het binnenverkeer zo maximaal mogelijk laat meeprofiteren van de nieuwe infrastructuur en dat er anderzijds minder terreininname is ten overstaan van een geheel nieuwe HSL langs de E40. Het knooppunt Leuven kan mee bediend worden, niet alleen door de HST, maar ook door de IC-treinen naar Köln en Eupen (met locs reeks 13 en I11 rytuigen) die voorbij Leuven verder de hogesnelheidslijn gebruiken. Nadelig aan deze keuze is wel de 4 minuten langere rittijd van de HST, omdat niet overal 300 km/h, maar slechts gedeeltelijk 200 km/h kan gereden worden. Het grootste nadeel is zeker het vernietigende effect in de dorpskernen. Door het van 2 op 4 sporen brengen heeft men veel ont-eigeningen moeten doorvoeren, waardoor soms ook de bestaande stationsgebouwen zelf plaats moeten ruimen en bijna alle bruggen over de spoorweg moeten herbouwd worden. Oorspronkelijk wou men de snelheid van de huidige lijn 36 van 140 km/h naar 160 km/h opvoeren en aan beide zijden een HST-spoor bijleggen, geschikt voor 200 km/h. Hoewel men daarmee de huidige treindienst minimaal zou storen, waren er toch belangrijke nadelen. Zo zouden er eilandperrons voor de stoptreinen noodzakelijk zijn en zou de bedieningstrein voor Volkswagen te Kortenberg vanuit de middelste sporen ook één spoor van de HSL kruisen. Uiteindelijk besliste men om toch de HST-sporen in het midden te leggen en ze uit te rusten met het klassieke seinstelsel en 3000 Volt bovenleidingsspanning. Ter hoogte van het vormingsstation te Schaarbeek zal vanaf de zomer 2000 een aansluiting van lijn 2 met lijn 25 gebouwd worden. Daar zullen ook nieuwe verbindingsspooren met lijn 161 (richting Namur) aangelegd worden. Verder naar Zaventem toe, wordt er een vierde spoor bijgelegd, waardoor er in Diegem ook een bijkomend brugdek over de Brusselse ring R0 gebouwd



Het invoeren van de Thalys-treindiensten heeft het werk van deze 2802 overbodig gemaakt. Als laatste karwei trokken de locomotieven reeks 28 internationale rytuigen tot aan het perron, welke voor hun klimatisatie bovenleidingvoeding nodig hadden. Brussel Zuid 10-6-93.

moet worden. Te Zaventem komt er een nieuw wisselcomplex voor de vertakking met luchthavenlijn 36C, waarvoor de werken reeds gestart zijn. Voorbij Zaventem komen er 4 i.p.v. 2 sporen, waarbij onmiddellijk moet bijverteld worden dat de huidige sporen ook volledig vernieuwd en deels opgeschoven moeten worden, omdat het bij hogere treinsnelheden noodzakelijk is het tussenspoor te verruimen voor kruisende treinen. De huidige stationsgebouwen van Veltem en Herent zullen plaats moeten maken voor nieuwe sporen en perrons aan de buitenzijden. Nog te Herent

komt er een nieuwe en ruimere boog over het kanaal Leuven - Mechelen, over de bestaande industrieën heen. Dit nieuwe kunstwerk laat toe om de snelheid van 90 km/h tot 160 km/h te verhogen. Op kilometer 29 van lijn 36 vinden we het belangrijke station van Leuven, waar de HST-sporen 160 km/h toelaten en welke zo ver mogelijk van het stationsgebouw zullen ingeplant worden. Dit maakt dat de lijnen 35 uit Aarschot en 53 uit Mechelen meer tegen het stationsgebouw aan zullen passeren, waarbij de reeds lang gewilde kruising met lijn 36 automatisch wordt gereali-



De 2551 met een internationale trein Parijs - Amsterdam tussen Berchem en Antwerpen Oost. Op één enkele nachttrein na is dit voltooid verleden tijd. De Thalys-treinstellen nemen deze taak nu voor zich. 28-2-96



Recordhouder 2711 trekt een trein met bestemming Köln Hbf, het Brusselse Noordstation binnen op 10-8-85. De vervanging met de toen nieuwe I10-rijtuigen is bezig. In Aachen Hbf zal deze machine door een Duits exemplaar afgelost worden.

seerd voor het doorgaande goederenverkeer richting Ottignies, via lijn 139. Op de lijn 2 telt men reeds kilometer 32 bij het passeren van Leuven. Dit komt omdat de HSL vanuit Brussel-Zuid wordt gemeten en niet meer vanuit het vroegere Brusselse kopstation Noord. De NMBS hoopt de aanpassingswerken tussen Brussel en Leuven in het voorjaar van 2004 klaar te hebben.

HSL 2 : SECTIE LEUVEN - LIÈGE-GUILLEMINS

Te Leuven is er nog een laatste

versporingsmogelijkheid vanuit de HSL 2, want kort voorbij dit station moet de spanningswissel naar 25 kV plaatsvinden. 2 km voorbij Leuven, net voor de brug van de N25 te Korbeek-Lo, verwijderd zich de nieuwe HSL 2 van de bestaande lijn 36. Hierna gaat de lijn op zoek naar de nieuwe tunnel onder de E40 te Bierbeek, welke reeds in ruwbouw is afgewerkt. Vervolgens zal lijn 2 de E40 gedurende 50 km aan de zuidzijde blijven volgen, waarbij men rekening moet houden (en ook plaats moet laten) voor een eventuele uitbrei-



2-4-78. Vierstromer 1803 vertrekt uit Leuven richting Köln Hbf met een allegaartje aan de haak, terwijl stel 532 op het doodspoor zijn vertrek afwacht. De reeksen 15, 16 en 18 vormen nu een bedreigde soort, want het doorschuiven naar de goederendienst van deze sneltreinlocomotieven kan niet.

ding van de autosnelweg met 3 bijkomende rijvakken. Vandaar dat de bundeling niet zo perfect en het ruimteverlies ook groter is, dan met het toevoegen van een derde en vierde spoor aan de bestaande spoorlijn. Daar tegenover staat dat het verder blijven volgen van lijn 36 dramatische gevolgen voor de streek en de woonkernen zou hebben, want deze lijn heeft nogal wat kronkels en is na Leuven bezaaid met overwegen, wat rechtstrekken, verbreden en nieuwe bruggen noodzakelijk maakt. Tussen Corswarem en Wareme kruisen – bij kilometer 72 – de lijn 36 en de HSL 2 (km 76) elkaar. Hiervan zal men profiteren om een verbinding te maken tussen de beide lijnen, zodat men niet alleen met werftreinen de nieuwe lijn kan oprijden, maar later ook omleidingen kan organiseren over een deels aangepaste lijn 36. De HSL 2 zelf blijft de E40 echter nog 16 km volgen en buigt ter hoogte van afrit 30 af in de richting van de oude lijn 36, die na nog eens 6 km nabij Bierset wordt bereikt. Tussen Fexhe en Ans, waar de lijnen 36 en 36A (goederenlijn naar Kinkempois) volledig worden vernieuwd, zijn de spoorwerken reeds gaande. Het is de bedoeling om het voormalige vormingsstation van Voroux aan te passen als werfbasis voor de aanleg van de hogesnelheidslijn. Alhoewel deze werfbasis nog lang niet is afgewerkt, wemelt het er nu reeds van onverwoestbare en stilaan legendarisch geworden dieselloos reeks 59. Deze machines worden blijkbaar nog goed genoeg bevonden om als trekkracht van zware baantreinen te fungeren. Voorbij de vertakking van Voroux lopen nu nog lijnen 36 en 36B parallel tot Ans. Ook dat zal enigszins aangepast worden want de nieuwe HSL komt, zoals hierboven reeds geschreven, nog voor Bierset lijn 36 terug vervoe-gen, op 95 kilometer van Brussel Zuid. Hierdoor zal een vernieuwde lijn 36 de plaats van de vroegere lijn 36B inpalmen en zal de HSL 2 de plaats van de huidige lijn 36 innemen aan de noordzijde. Te Ans, waar op lijn 2 reeds terug op 3000 Volt wordt gereden, gaan de 4 sporen over op de huidige twee en begint de bekende afdaling tussen Ans en Liège-Guillemins, met een helling van 30 promille. In het lastenboek van de Thalysstellen staat, speciaal voor deze helling vermeld, dat bij 3000 Volt voedingsspanning deze stellen vanuit stilstand nog autonoom moeten kunnen vertrekken, zodat dit PBKA-materieel hellingen tot 35 promille aankan. Net voor het binnenrijden van Liège-Guillemins wil men ter hoogte van het viaduct



van Hemicourt een ongelijkgrondse kruising tussen de lijnen 34 (Liège - Herstal - Hasselt) en 36 verwezenlijken. Deze werken zijn reeds enige tijd aan gang en hebben tot gevolg dat lijn 34 tijdelijk enkelsporig wordt uitgebaat op die plaats. Tot slot zal ook een nieuw "Liège-Guillemins" gebouwd worden, op zowat 170 meter voorbij het huidige station. In 2002 hoopt men de hogesnelheidslijn 2 tussen Leuven en Liège reeds in gebruik te nemen. Ook op dit lijnvak moet een maximale snelheid van 300 km/h mogelijk zijn. (wordt vervolgd)

Erik Heylen



Foto boven : 2-4-78. De trein uit Hasselt met de 6274 op kop is zonet Leuven binnengereden. Rechts ervan ziet U de sporen die gebruikt worden voor het goederenverkeer. Deze goederentreinen geven momenteel hinderlijke kruisingen met lijn 36.

Foto midden : Bij een laagstaande winterzon laat dieselveteraan 5947, zich van zijn beste zijde zien te Ans op 26-2-'99. Even verder wordt de oude spoorbundel van Voroux aangepast om als uitvalbasis voor werftreinen van de HSL 2 en 3 te kunnen fungeren. De 5947, bevindt zich op de sporen van de oude lijn 36 terwijl de fotograaf meereist met een trein die reeds de nieuwe sporen van lijn 36 berijdt. Links op de foto moeten de beide sporen en perrons plaats maken voor de nieuwe HSL 2.

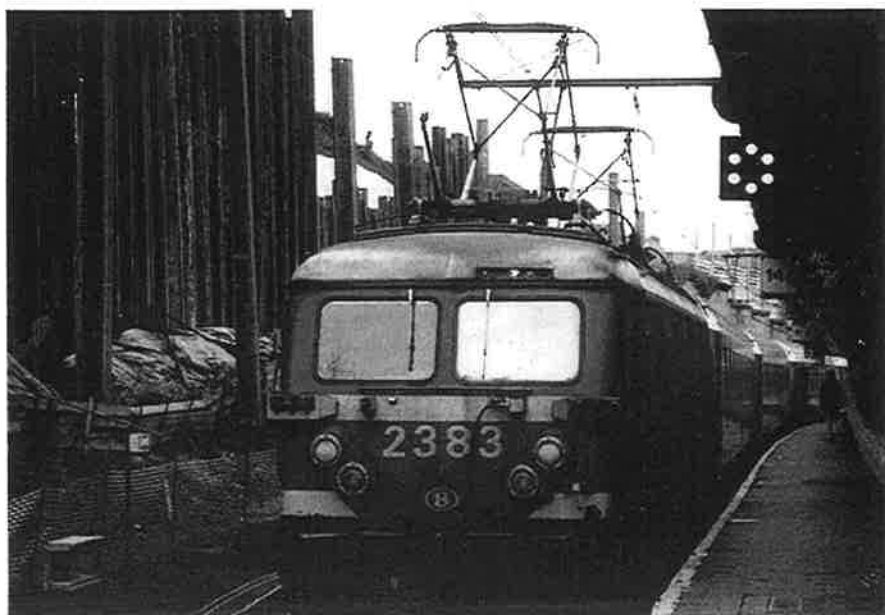


Foto onder : 26-2-99 Opdruklok 2383 staat achteraan een zware trein te Liège Guillemins. Het vertreksein is gegeven en onmiddellijk duwt de 2383 de buffers van het laatste rijtuig in, want de schroefkoppeling blijft los bij het nemen van de helling naar Ans. De beide stroomafnemers en de signalisatie-lampjes boven de rechter venster bevestigen zijn krachtinspanning. Net voor Ans, als de trein voldoende snelheid heeft, zal de opdrukloc - voor de reiziger ongemerkt - achterblijven. Links op de foto merken we de werkzaamheden op, die moeten resulteren in een nieuwe station 'Liège Guillemins'.

ST. CHARLES : een rit op 's werelds oudste tramlijn - 3

Naast de vijfendertig 900' en bezit de R.T.A. nog één rijvaardig tweewassig motorrijtuig. Deze zandwagen/railslijper nr. 29 was oorspronkelijk een in 1896 (!) door de American Car Company gebouwd 28 personenrijtuig van het Ford, Bacon & Davis-type met een McGuire "Columbian"-onderstel. Rond 1930 werd het tot werkwagen verbouwd, waarbij het een Brill-truck van het type 21E kreeg, teneinde daaraan de pneumatisch werkende railslijpblokken te kunnen monteren.

Ondanks het feit dat de N.O.&C.R.R. in haar tijd nooit met bijwagens heeft gereden, ontdekten wij in de remise Carrollton een tweewassig "aanhangerijtuig" met het "nummer" 22, waaromtrent ons geen verdere gegevens bekend zijn. Vermoedelijk is deze wagen afkomstig van de in 1899 door de N.O.&C.R.R. overgenomen "Canal and Claiborne Rail Road" (?). Toch roept dit rijtuig bijkomende vragen op en moeten zowel de omschrijving "aanhangerijtuig" als het "nummer" met enige omzichtigheid worden benaderd. Bestudering van de door gebrek aan ruimte in uiterst moeilijke omstandigheden genomen foto's leert : 1. dat de wagen nog in reizigers-uitvoering verkeert; 2. dat hij, nauwelijks zichtbaar, op "hulpassen" is geplaatst; 3. dat aan één wagenfront een wisselsleutel is opgehangen. Misschien gaat het hier wel om een teruggevonden, zo goed als intacte kast van een F, B & D-motorrijtuig?

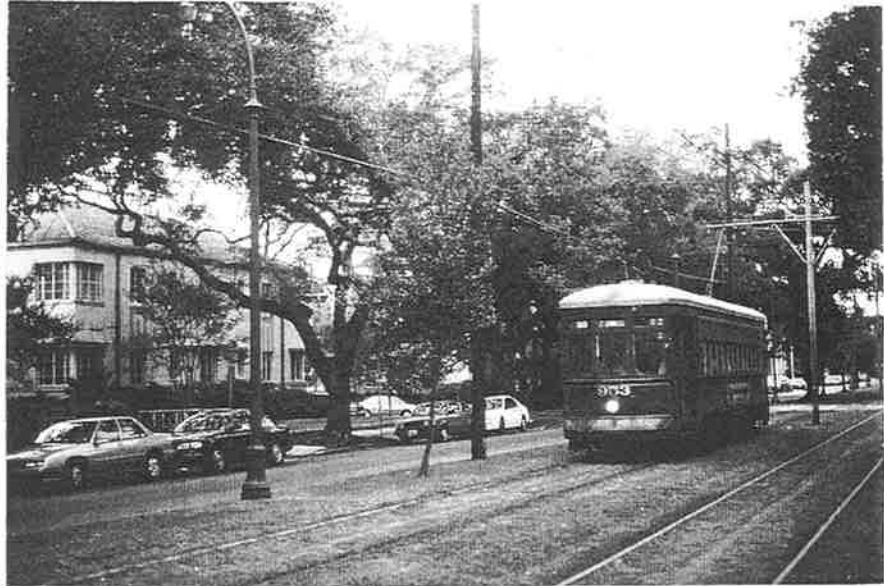
RIJSTROOM

De 600 V gelijkstroom voor de voeding van de bovenleiding wordt geleverd door een ongeveer halfweg de lijn gelegen NOPSI-tractiestation. Het gebouw werd in 1909 opgericht en is uitgerust met drie transformator-gelijkrichter-groepen, waarvan één als reserve achter de hand wordt gehouden. Iedere 850 kW-groep wordt gevoed uit 13.800 V, 60 Hertz hoogspannings-wisselstroom en levert de benodigde 600 V gelijkstroom met een stroomsterkte van ongeveer 1300 Ampère. In 1989 werd ten behoeve van de transformator-gelijkrichter-groepen nieuwe schakelapparatuur geïnstalleerd.

De bovenleiding wordt, eigenaardig genoeg, onderhouden en hersteld door personeel van de stedelijke elektriciteitsmaatschappij, dus niet door R.T.A.-werklieden.

STEL- EN WERKPLAATS CARROLLTON

Van de in 1926 bestaande vijf tramremises is heden nog slechts



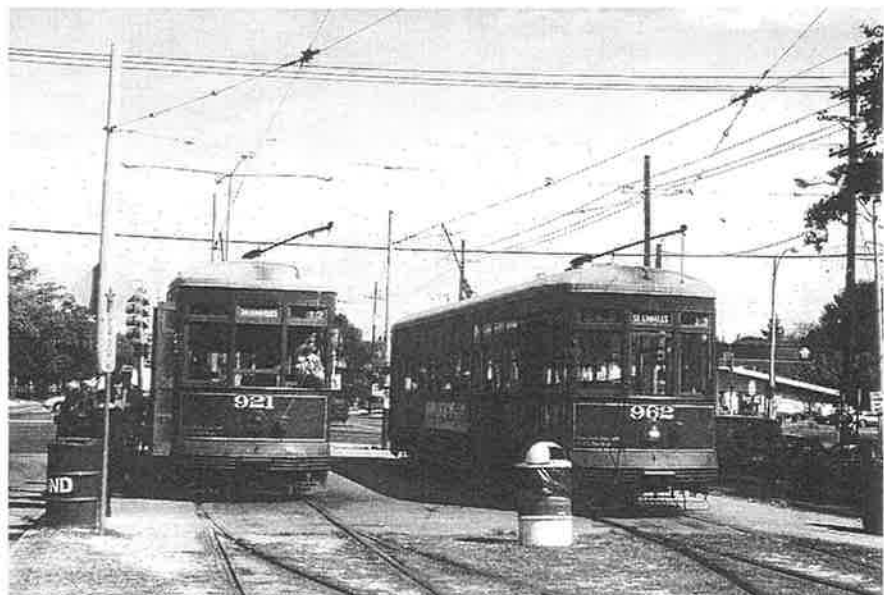
Eens Lee Circle voorbij (dat staduitwaarts voor de helft omreden wordt) wordt de in eigen bedding liggende lijn tweesporig. 953 rijdt hier door het "Brasschaat" van New Orleans.

de in 1892 gebouwde "Carrollton Barn" en de ernaast liggende werkplaats in gebruik. Het complex draagt nu de naam "Carrollton Transit Station".

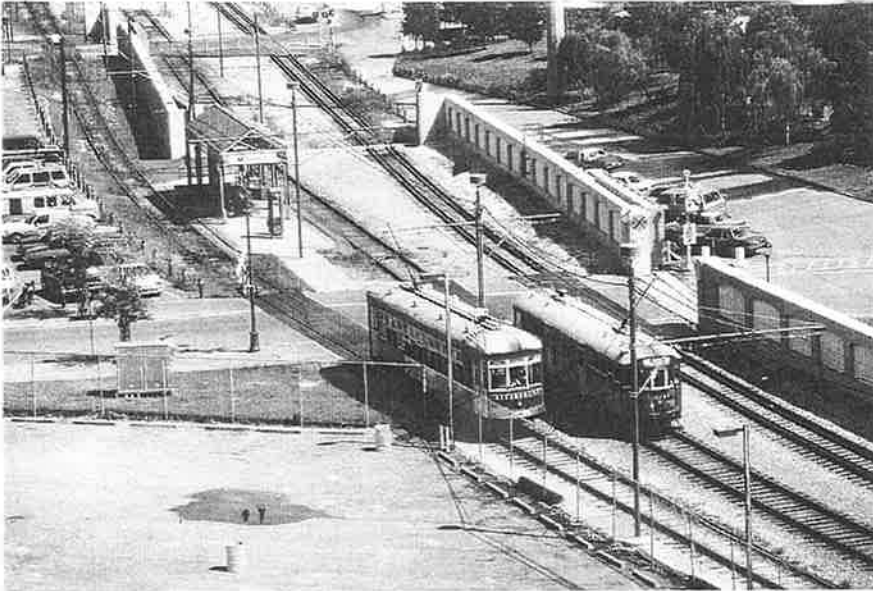
Einde 1988 werden de vernieuwingswerken aangevat. Teneinde de oude gebouwen zo goed mogelijk te beschermen, werden uitgebreide brandalarm- en moderne sprinkler-installaties (automatische blusinrichtingen) geplaatst. Een 150 kW dieselgenerator staat, in geval van nood, in voor de levering van de benodigde elektrische stroom voor de alarm- en communicatiesystemen en voor de

verlichting. Bovendien werd een nieuwe installatie voor de normale elektriciteitsbehoeften van remise en werkplaats in dienst genomen.

Acht over de volle lengte van de 81 m diepe remise doorlopende sporen werden herlegd en een nieuwe, driesporige toezichtspuit gebouwd. In de 62 m diepe werkplaats werd een tweede verrijdbare portaalkraan geïnstalleerd, werden zes van de zeven verhoogd liggende sporen herlegd en één van de twee verputten kreeg een andere plaats. Twee sporen werden uitgerust met nieuwe 11 tons tweeling-rijtuig-vijzelstellen en tenslotte werden



Na een 40-minutenrit wordt de eindhalte Carrollton/Claiborne bereikt. Bij 921 - die nà 962 is aangekomen - wordt de "voorste" trolley-stang neergehaald en vastgehaakt.



Een beeld uit de eerste Riverfront-exploitatieperiode : Perley Thomas 450 kruist, even voorbij de halte Bienville Street, ex-Melbourne-rijtuig 455. Let even op de hoge en afsluitbare waterkeringmuren, die de stad tegen Mississippi-springvloedten moeten beschermen. Het – om een voor ons onduidelijke reden – van vier rails voorziene Public Belt Railroad-havenspoor is niet geëlektrificeerd. Foto(verzameling) Joe Saitta, september 1992.

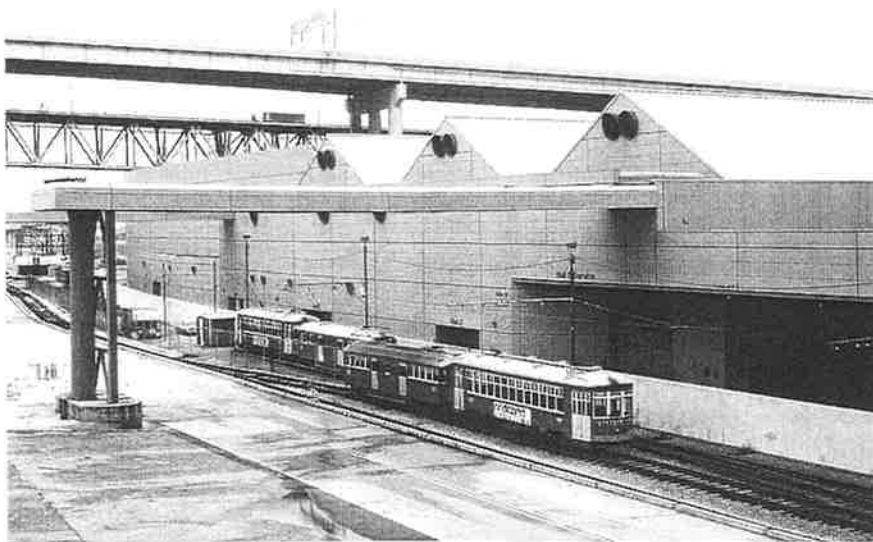
twee kleine draaischijven gemon-teerd, die het keren en uitwisselen van draai- en onderstellen moeten vergemakkelijken.

De drie bij de remise en de werk-plaats horende onderhoudsge-bouwen en magazijnen werden vernieuwd en de oude mechanische werktuigen, zoals frezen en draai-banken, herbouwd.

Dit uitgebreide werk werd in december 1990 beëindigd.

DE ST. CHARLESLIJN HEDEN

Na ruim 160 jaar berijdt de enige in New Orleans overblijvende stadstram nog steeds grotendeels het tracé uit 1835! Slechts het stad-inwaartse enkelsporige lijngedeelte (in feite een zeer ver “uitgerokken” keerlus) dat, vanaf Lee Circle en langs Howard en Carondelet, Canal Street bereikt is van latere datum. De beginhalte van de lijn ligt in Carondelet, aan de hoek met Canal



Eind- en overnachtingshalte “Calliope” in september 1992 : tweemaal Perley Thomas (waaronder 451) en tweemaal ex-Melbourne. Twee van de vier motorrijtuigen staan vertrekkensklaar. Ook hier zijn de waterkeringmuren alom aanwezig! Vanaf hier werden de Riverfront-rijtuigen door een diesellocomotief naar de onderhoudswerkplaats gesleept. Foto(verzameling) Joe Saitta.

Street. De tram draait daar naar rechts om vervolgens, na over de lengte van slechts één huizenblok Canal te hebben bereden, opnieuw naar rechts St. Charles Avenue in te draaien. Hier gaat het, nog steeds enkelsporig, terug naar Lee Circle.

Ten westen daarvan begint het centraal op St. Charles Avenue en in eigen bedding liggende dubbelspoor dat, samen met de straat waaraan de lijn haar naam dankt, in enkele weidse bogen de loop van de Mississippi volgt. De met gras begroeide, kilometers lange tram-baan – jammer genoeg voortdurend gekruist door ontelbaar vele dwarsstraten; de tram heeft géén voorrang op het gemotoriseerd verkeer! – voert langs het prachtige “Garden District”, omzoomd door mooie residenties van de rijken en zeer rijken in New Orleans.

De met vele boomsoorten rijkelijk begroeide boulevard toont de tramreiziger vervolgens de naast mekaar liggende universiteiten Loyola en Tulane; precies daar tegenover ligt het zeer fraaie Audubon Park, waarin de vroege geschiedenis van de elektrische tram in Louisiana begon.

Een eind verder wordt, onder voortdurend gerinkel van de daartoe speciaal aangebrachte bel, een 90 graden draai naar rechts genomen en begint het laatste gedeelte van de rit, deze maal op de eigen bedding in Carrollton Avenue : we hebben zodoende het 1835-tracé achter ons gelaten.

Ongeveer halfweg het kaarsrechte Carrollton-lijngedeelte bemerken wij achtereenvolgens de wissels met de uit- en inrijrails vanaf en naar de stelplaats Carrollton toe. Tijdens de rit klinkt voortdurend de elektrische zoemer, waarmee de reizigers de trambestuurder om één van de vele “car stops” verzoe-ken.

Wanneer wij even de ogen sluiten worden wij op slag ruim dertig jaar jonger : het geratel van de heen en weer gezwaaide controller-schakelkruk, het gezucht van de ijverig bediende luchtdrukremmen, het gestommel van de automatische compressor, het getingel van de waarschuwingsbel; slechts het geluid van een tweetonige toeter ontbreekt om de illusie, als zouden wij aan boord van een NMVB-standaard zijn, te vervollledigen...

“End of the line!” Met een laatste langgerekte zucht van de vermoeide remmen stopt Perley Thomas 962 na een 40-minuten-rit aan de eindhalte Claiborne. De bestuurder strijkt de ene trolleytang en plaatst het schuifcontact van de andere tegen de rijdraad. Klaar voor de terugrit “downtown”!

“Visit the shops at Canal Place”



De belangrijkste straat van New Orleans is Canal Street. Wij kijken hier in de richting van de rivier, met in de achtergrond en bijna in het midden van het beeld het World Trade Center-gebouw. Eind oktober 1997 waren de nieuwe Riverfront-sporen reeds gelegd maar ontbrak nog de bovenleiding. Aan de fraaie tweede verlichtingspaal rechts wijst het straatnaambord naar St. Charles Avenue. Links van die paal ligt één van de twee wissels die de groene met de rode tram verbinden.

commandeert het publiciteitsbord opzij van het rijtuig. Zullen we doen jongens, al was het maar om een rolletje diafilm bij te kopen, want voor de zoveelste maal komen we ogen maar vooral film tekort...

In het raam van het vernieuwingsproject werd ook de tramlijn zelf aan een drastische verjongingskuur onderworpen en werden de rails over de hele lijn lengte vernieuwd. Teneinde althans gedeeltelijk te kunnen blijven rijden werd de her-

aanleg van de rails uitgevoerd in aparte, tussen de overloopwissels liggende secties. Slechts voor de enkelsporige keerlus in de benedenstad, evenals op het lijngedeelte tussen de stelplaats en het eindpunt Claiborne, werden tijdens de spoorwerken vervangings-autobussen ingezet.

Omwille van de hoge grondwaterstand werd een speciale bouwwijze toegepast bij de aanleg van het nieuwe dubbelspoor: men groef langwerpige sleuven uit, die ver-



Richting stadinwaarts, in het begin van Canal: een gedeelte van het wacht- en omloopspoor tussen beide hoofdsporen. In de praktijk zou de hier getoonde wisselstand wel voor grote problemen zorgen!

volgens geheel werden bekleed met een waterdichte kunststoffolie. In deze "kanalen" werd de granieten ballast gestort waarop de rails, gestut door dwarsliggers in tropisch hardhout, kwamen te liggen. De eindafwerking bestond in het aanbrengen van een grondlaag die nadien met gras werd beplant, wat een uitstekende geluiddemping en stofwering opleverde.

In de asfalt-bestrating kwam in Europa vervaardigde groefrail te liggen, gedragen door een bed van gewapend beton, waarin de rail rechtstreeks werd vastgeschroefd. Voor het eerst werden bij het bevestigen van de spoorstaven nergens meer klassieke klinknagels gebruikt!

52 nieuwe wissels met slechts één wisseltong, allen met een 15 m boogstraal, vervingen de oude exemplaren van hetzelfde type. Het waren de allerlaatste door de Bethlehem Steel Company in Pennsylvania vervaardigde ééntong-wissels. Op de hele tramlijn vindt men slechts vier elektrisch bediende wissels met twee tongen: één tussen Lee Circle en Howard, twee in Jeanette Street in de railsplitsing naar de stelplaats toe en één aan het kopeindpunt Carrollton/Claiborne, waar overigens in totaal vier wissels en een spookruising liggen, die twee overloop-mogelijkheden per rijrichting bieden. Alle overige ééntong-wissels worden met de hand bediend of "open" gereden. Men is dus klaarblijkelijk wel erg ver gegaan in het streven naar een zo authentiek mogelijke jaren 1920-toestand!

Tien paar overloopwissels komen op de lijn voor, waarvan negen stellen op het dubbelsporige lijngedeelte langs St. Charles en Carrollton en één set op Howard, waar, voorbij het rechts naar Carondelet afbuigende hoofdspoor, een dubbelsporig kopeindpunt ligt dat alléén langs Lee Circle kan worden bereikt of worden verlaten. Deze eindhalte en de overloopwissels worden hoofdzakelijk gebruikt tijdens de in New Orleans uitbundig gevierde carnavalfeesten, die daar gedurende twee weken per jaar elke normale tramdienst onmogelijk maken! Vanzelfsprekend komen deze spoorfaciliteiten ook van pas bij alle andere mogelijke calamiteiten die zich op de St. Charleslijn zouden kunnen voordoen. Om veiligheidsredenen kunnen de trams de overloopwissels slechts berijden in de aan hun normale rijrichting tegengestelde zin: wil een rijtuig het tegenoverliggende spoor bereiken, dan moet de eerste wissel worden voorbijgereden om vervolgens, "achteruit" rijdend, via het verbindingsspoor de tweede wissel te "nemen". Zodoende wordt, bij

een eventueel verkeerde wisselstand, het risico op een frontale aanrijding met een tegenligger uitgesloten.

Het vernieuwingswerk aan de lijn was in mei 1990 beëindigd.

“RIVERFRONT” :

TOCH EEN NIEUWE TRAMLIJN!

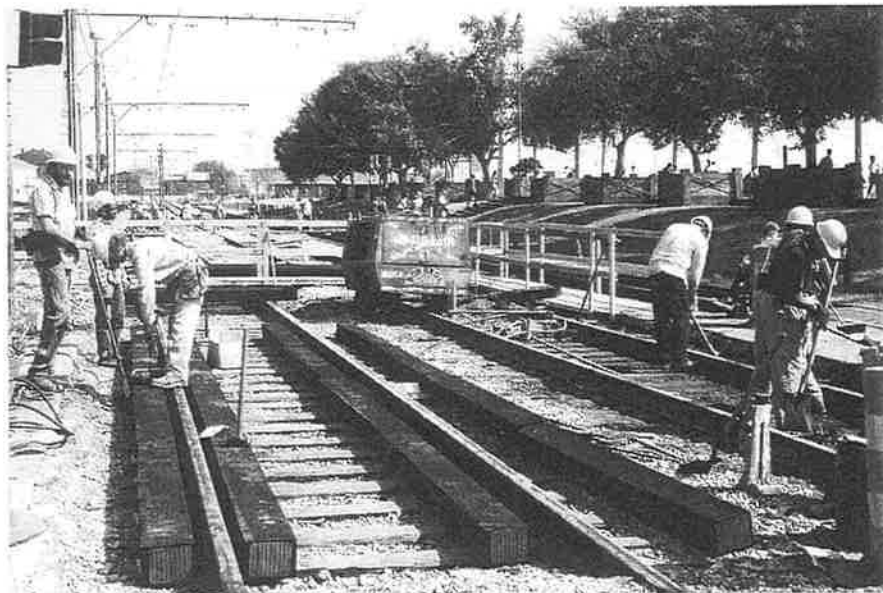
Toen op 14 augustus 1988 het eerste gedeelte van de toeristische Riverfront-tramlijn in gebruik werd genomen eindigde in New Orleans, na ruim vierentwintig jaar, de alleenheerschappij van de St. Charleslijn. Een gemengde openbaar-private onderneming had er een bedrag van ruim 13 miljoen dollar (bijna een half miljard frank) voor over om de stad aan de Mississippi die nieuwe toeristische attractie te bezorgen. De “Riverfront Transit Coalition” was blijkbaar sterk overtuigd van de successansen van haar project. De optimistische vooruitzichten van de geldschietters werden niet alleen bewaarheid, maar zelfs op een meer dan overtuigende wijze overtroffen : men had gehoopt op een gemiddeld aantal van 2.000 reizigers per dag, maar in de kortst mogelijke tijd werden dat er ruim 5.000!

De intussen tien jaar oude Riverfrontlijn heeft reeds een eigen en uiterst interessante geschiedenis geschreven, waarvan het begin evenwel veel verder dan 1988 in de tijd teruggaat.

Langs de oever van de rivier ligt al vele jaren de “Public Belt Railroad”, een goederenspoor dat de haven van New Orleans met de spoorwegen van het Amerikaanse hinterland verbindt : het geeft bv. aansluiting met het net van de Illinois Central Railroad.

Daar ook in de Verenigde Staten het goederenvervoer per spoor de voorbije tientallen jaren sterk terugliep, werd en wordt de Public Belt Railroad steeds minder frequent bereden. Dat had op zijn beurt voor gevolg dat twee van de drie langs de Mississippi naast mekaar liggende havenspooren zo goed als overbodig werden. De rest laat zich raden : er werd met de stad, als eigenares van de P.B.R., een overeenkomst gesloten omtrent het gebruik van deze sporen, men richtte bovenleidingmasten op, monteerde de rijdraden en installeerde, tussen de beide sporen in, overdekte halte-accommodaties, waarmee de toeristen-tramlijn zo goed als bedrijfsklaar was.

Het verwerven van de voor de exploitatie benodigde motorrijtuigen vergde echter een oplossing voor het probleem van de afwijkende spoorwijdte. De St. Charles trams rijden immers op 1588 mm, terwijl de P.B.R. is aangelegd met 1435



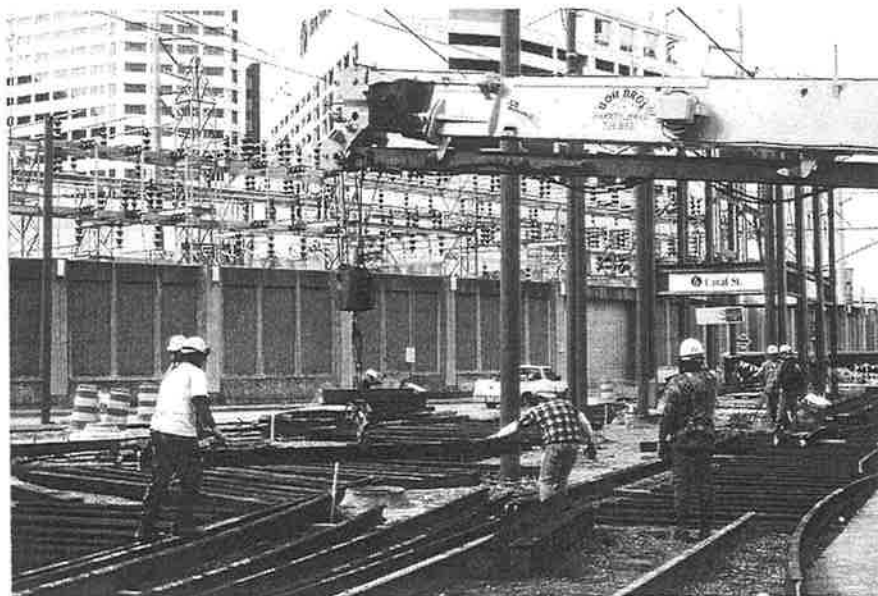
Direct achter de – rechts zichtbare – dijk die de Mississippi van de stad scheidt wordt ijverig gewerkt aan de Riverfront-spoorverwijding en aan het herinrichten van de overweg nabij de halte Toulouse Street.

mm normaalspoor!

Drie van de vier zonder emploi in New Orleans verblijvende Perley Thomas 900'en werden omgespoord, terwijl in Melbourne (Australië) drie normaalsporige motorrijtuigen (type W-2, voorzien van vier 40 pk-motoren en uit omstreeks 1929) werden gekocht en naar New Orleans verscheept. Deze laatste rijtuigen konden, gezien hun lage midden-opstap, uitstekend dienen voor het vervoer van gehandicapte reizigers, rolstoelen en kinderwagens.

De in totaal zes rijtuigen van de Riverfrontlijn werden aansluitend op de vroegere N.O.&C.R.R.-reeks 400 hernummerd : 450 (ex-924),

451 (ex-919), 452, 454 en 455 (ex-Melbourne) en 456 (ex-952). Men kan zich verwonderen over het ontbreken van het nummer 453, maar een vroeger aldus genummerd New Orleans-rijtuig bestaat nog. Het betreft een uit ongeveer 1906 stammende Brill-draaistel-motorwagen uit de niet-N.O.&C.R.R.-reeks 300-324, serie waarin hij het nummer 303 droeg. De met een houten kast uitgeruste 453 overleefde als leswagen alle soortgenoten, maar verkeert heden in een zeer slechte toestand. Het blijft een open vraag of dit interessante rijtuig ooit zal worden gerestaureerd (het bevindt zich immers in privé-bezit). Negen jaar reed, met groeiend suc-

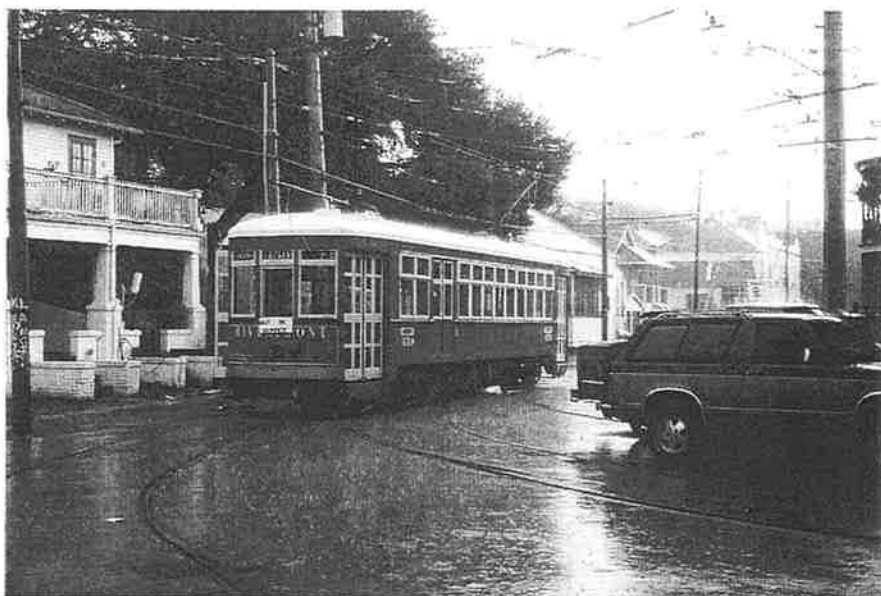


Werkdrukte aan de Riverfronthalte Canal, waar de verbinding tussen het voormalige havenspoor en Canal Street tot stand komt.

ces, de intussen over een lengte van ongeveer 3 km uitgebreide Riverfrontlijn. Het enige echte exploitatie-probleem werd gevormd door het noodzakelijke onderhoud van de rijtuigen. Er werd weliswaar een nieuwe, viersporige onderhoudswerkplaats ingericht – en gebruikt – ter hoogte van Napoleon Avenue, maar de rijtuigen konden die slechts bereiken of verlaten langs het overblijvende maar niet-geëlektrificeerde P.B.R.-spoor, waardoor ze steeds door een diesellocc moesten worden versleept. Tijdens de normale diensten overnachten de rijtuigen overigens in open lucht, meestal aan de eindhalte Calliope Street (5).

De rest van de Riverfront-story is vrij recent, want op zondag 7 september 1997 om één uur 's morgens werd de dienst tijdelijk onderbroken voor de start van wel zeer ingrijpende herstructureringswerken. De R.T.A., uitbaatster van het openbaar vervoer in New Orleans en intussen klaarblijkelijk ook van de Riverfront-toeristentram, stak van wal met haar "Regauge & Connector Project": het hersporen en op de St. Charleslijn aansluiten van de Riverfronttram. Financieel geruggensteund door het verkeersministerie in Washington werd het hele dubbelsporige overtracé heraangelegd met een spoorwijdte van 1588 mm. Op Canal Street sluit de toeristentramlijn heden (tussen Carondelet en Saint Charles Avenue) op de "groene" tramlijn aan. De centrale vrije baan op Canal kreeg, na 33 jaar, een splinternieuw dubbelspoor met een kopeindpunt, voorzien van een overloopwissel, ter hoogte van de kruising van Canal en Dauphine Street. In het begin van Canal, aan de rivierzijde, werd tussen het dubbelspoor in een wachtspoor aangelegd dat zowel richting eindpunt als richting Mississippi kan worden benut alhoewel het, vreemd genoeg, richting rivier slechts in de tegengestelde rijrichting kan worden verlaten! Aan de oorspronkelijke Riverfront-halte "Canal" vervoegt het

- (5) Leuk om weten is, dat de naam "Calliope" (muze van het heldendicht) slaat op de met stoom i.p.v. lucht bespeelde orgeltjes aan boord van de traditionele Mississippi-raderboten. In New Orleans wordt de bezoeker twee maal per dag vergast op een "concert" van het orgeltje van het stoomschip "Natchez", telkens een half uur vóór de afvaart van deze "riverboat". Een en ander is best gezellig en komisch om te beluisteren, mits men bereid is zijn muzikaal gevoel even uit te schakelen!



Riverfront-rijtuig 459, zopas teruggekeerd van een proefrit op de St. Charleslijn, wacht in de gietende regen aan de inrit van de stelplaats.

nieuwe dubbelspoor de voormalige, intussen breedsporige Public Belt Railroad-lijn.

Wat het wagenpark voor de 1588 mm Riverfront-exploitatie aangaat ging men opnieuw zeer drastisch te werk. Er werd op kosten noch op moeite bespaard teneinde te kunnen beschikken over betrouwbare en fraaie motorrijtuigen.

Zowel de ex-Melbourne-rijtuigen 452, 454 en 455 als de oorspronkelijke Perley Thomas-rijtuigen 450, 451 en 456 gingen definitief buiten dienst en werden ofwel verkocht – de "Melbourne's" bv. gingen naar Memphis – ofwel achter de hand gehouden als mogelijk ruilobject met andere Amerikaanse steden. Zo is ex-Riverfront 456 heden terug te vinden in San Francisco. Hij berijdt daar, subliem gerestaureerd, onder zijn origineel New Orleansnummer 952 en opnieuw in groene livrei de internationaal vermaarde oldtimer F-line langs Market Street. Het rijtuig werd geruild tegen de historische San Francisco "cablecar"-wagen 59 uit 1907.

Het huidige, zeven rijtuigen tellende Riverfront-wagenpark bestaat uit nieuwbouw-replica's van de Perley Thomas-motorrijtuigen uit de jaren 1920. Aanvankelijk overwoog men, ze te voorzien van uit Philadelphia overgenomen, breedsporige PCC-motordraaistellen en de daarbijhorende elektrische uitrusting. Nadat twee van de zeven rijtuig-onderstellen op die wijze waren aangepast – wat met eerder veel technische problemen gepaard ging – besloot men de overige vijf wagens nieuwe krachtbronnen te geven. Er werden bij CKD Tatra in Praag tien motordraaistellen plus de nodige elektrische uitrustingen besteld, waarna

de hele zwik naar New Orleans werd overgevoerd.

De nieuwe rijtuigkasten tonen slechts één maar zeer belangrijk verschil met de groene 900-serie: langs beide rijtuigzijden werd immers een elektrisch te bedienen rolstoellift ingebouwd (hallo De Lijn en andere al dan niet Vlaamse Vervoermaatschappijen?).

De rijtuigen werden opnieuw in de fraaie rode Riverfront-livrei geschilderd, waarbij de gele raam- en deurpartijen, opschriften en nummers bijzonder goed tot hun recht komen. De rijtuignummers volgen overigens op die van het eerste Riverfront-wagenpark: 457 en 458 (beide rijtuigen met motordraaistellen, afkomstig van ex-Philadelphia PCC's 2166 en 2183), 459 tot en met 463.

Vermits wij in de tweede helft van oktober 1997 getuige waren van de ongelooflijke snelheid waarmee de spoorwerken opschoten; aangezien motorwagens 457 en 458 reeds toen in de stelplaats waren gestald en rijtuig 459 proefritten reed, terwijl in het werkhuis nog alleen het nummer 463 in de afwerkings-eindfase verkeerde, mogen wij aannemen dat de feestelijke heropening van de Riverfrontlijn, zoals gepland, begin december 1997 heeft plaats gevonden.

LAATSTE "FLASH"

Via "Blickpunkt Strassenbahn" vernamen wij in april 1998 dat de Riverfront-toeristentram op 13 december 1997 opnieuw begon te rijden. Alhoewel in "Blickpunkt" niet vermeld, schrijft het Nederlandse tijdschrift "Het Openbaar Vervoer" dat alleen de replica-rijtuigen 459-463 de dienst uitmaken, wat doet gissen dat men in New Orleans



463 was op 24 oktober 1997 het enige Riverfront-rijtuig dat (nog) niet op eigen wielen stond. Vóór het rijtuig staat één van zijn twee splinternieuwe Tatra-draaistellen klaar.

minder vertrouwen zou stellen in de met PCC-onderdelen uitgeruste motorrijtuigen 457 en 458.

Belangrijker en veelzeggend is het eveneens in "Blickpunkt" gepubliceerde nieuws, dat intussen ver gevorderde plannen zouden bestaan om de in 1964 verdwenen Canal-lijn opnieuw aan te leggen en in 2001 te heropenen! Voor de exploitatie zou de bouw van liefst 24 oldtimer-replica's worden overwogen, zo goed als zeker naar het model van het nog bestaande Brill-draaistelmotorrijtuig 453. Ook die nieuwe vloot zou in eigen R.T.A.-beheer worden gebouwd, eveneens voorzien van elektrische uitrustingen van Tatra. Het prototype zou nog in de loop van 1998 moeten voltooid zijn...

BESLUIT

New Orleans, "de meest Europese stad in de Verenigde Staten", beschikt over een uitgebreid, goed gestructureerd en met zeer vlotte frequenties rijdend openbaar vervoernet. Zevenenzestig (67!) R.T.A.-stadsbuslijnen zorgen er in deze betrekkelijk kleine stad voor, dat iedere wijk binnen een redelijke loopafstand en in een aantal gevallen zelfs de hele nacht door bereikbaar is.

Kortom, Openbaar Vervoer met hoofdletters!

Het eens zo uitgebreide tramnet werd, zoals op zoveel andere plaatsen in de wereld, opgeofferd ten "voordele" van de privé-auto-gebruiker. Het stemt des te meer tot nadenken dat, temidden van een zee aan auto's, de eenzaam overgebleven St. Charlestramlijn het presteert om, ondanks de overweldigende concurrentie van haar au-

tobus-collega's, méér dan 10% van het totale New Orleans-reizigersaanbod te vervoeren...

Teken aan de wand?

Jongere cijfers zijn ons jammer genoeg niet bekend, maar bv. in september 1992 vervoerde tramlijn 12 (het overigens nooit getoonde St. Charles-lijnummer) in één week tijd 96.689 reizigers, terwijl de korte lijn 2 – de Riverfrontlijn – zoals we reeds hebben gezien een daggemiddelde van zo'n 5.000 reizigers haalt. Een eenvoudige vermenigvuldiging leert ons dat beide lijnen samen jaarlijks ruim 6,5 miljoen reizigers vervoeren, waarbij alléén al de groene St. Charlesrijtuigen in totaal ongeveer 45.000 maal heen en weer pendelen tussen Canal en Carrollton/Claiborne en zodoende ruim 900.000 km afleggen.

Dat een en ander bovendien gebeurt in de zuiverste "roaring twenties"- of roerige jaren twintigstijl maakt een tramrit in de Crescent City extra aantrekkelijk. Wij zijn dankbaar om, zij het slechts heel even, van deze atmosfeer te hebben mogen proeven!

April 1998

Staf Cuyt

GERAADPLEEGDE BRONNEN

- The Last Line, A Streetcar Named St. Charles by August Perez & Associates, Pelican Publishing Company, Gretna, Louisiana 70053, 1973
- Encyclopedia of Railways by O.S. Nock and others, Octopus Books Ltd, London, 1977
- Le Monde Fascinant des Trains par David S. Hamilton, Octopus Books Ltd, London, 1977 / Gründ, Paris, 1977
- British Steam Locomotives by H.C. Casserley, Frederick Warne Ltd, London, 1979
- The Saint Charles Streetcar or the History of The New Orleans and Carrollton Railroad by James Guilbeau, Louisiana Landmarks Society, New Orleans, Louisiana 70119, 3rd Edition, 1992
- The New Electric Railway Journal Washington, Vol. 4, No. 3, Issue 15, Spring 1992
- Tram 2000 Bruxelles, no. 181, janvier 1998
- Het Openbaar Vervoer Amsterdam, nr. 477, februari 1998
- Blickpunkt Strassenbahn Berlin, Heft 2/98, 20. Jahrgang, 1998, März/April

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.

Een tip voor een trip

Een bezoek aan de Jhangeli

WAT IS DAT? WAAR IS DAT?

Een jaar geleden wist ik het ook niet, maar na het lezen van een gids over afgeschafte spoorlijnen te Brussel, Wallonië en het Groothertogdom Luxemburg, waarvan men nu fiets- en wandelpaden heeft gemaakt, kwam ik terecht bij de ex-smalspoorlijn van Noerdange in Luxemburg. Deze lijn ging van Noerdange naar Martelange in België. Op een bijhorende foto in dat artikel stond een stoomlocomotiefje met een goederenwagen op een smalspoor. Dit wekte mijn interesse op om dit artikel nogmaals te lezen. Voor mijn vakantie van september '98 had ik reeds een uitstap gepland richting Bouillon, dus die kon uitgebreid worden met een bezoek aan Jangheli. Zo gezegd, zo gedaan. Op één van de zeldzame mooie dagen van vorig jaar, ben ik dan op donderdag 24 september 1998 richting Jangheli en Bouillon gereden. Deze keer wel met de auto, want met het openbaar vervoer was dit praktisch onmogelijk te doen op één dag. Eerlijk gezegd, dit ommetje is echt meegevallen. Aangekomen in Niederpallen, een gehucht van de Luxemburgse gemeente Rodange, vond ik op een 50 meter lang meterspoor een tenderlocomotief met een goederenwagen en een reizigersrijtuig. Daarachter bevond zich een gerestaureerde rolbaan en het vroegere stationnetje van Niederpallen, ook helemaal gerestaureerd. Het ligt nu langs een geasfalteerd fietspad op de vroegere smalspoorlijn van Noerdange naar Martelange, dat volgens het artikel een lengte van 27,5 km zou bedragen. De volledige ex-spoorbaan is in gebruik als fietspad. Heel deze opknappbeurt is het werk van een paar spoorwegliefhebbers – waarschijnlijk vanuit de streek – die alles zorgvuldig hebben gerestaureerd. Het wordt beheerd door de Jangheli's Frënn BP 14,2 L.8501 REDANGE-ATTERT. Alles is vrij te bezichtigen, nergens sporen van vandalisme of graffiti te bespeuren, nochtans ligt het in een landelijk gebied. Een goede landkaart van deze streek is een aanrader om dit klein spoorwasmuseumje te ontdekken. Zie lokale baan van Rodange naar Noerdange via Niederpallen.

Voor de historische achtergrond van dit smalspoorlijntje moeten we terug naar 18 november 1890, openingsdatum van deze lijn die afhangt van "LA SOCIETE ANONYME DES CHEMINS DE CAN-



"Op een bijhorende foto in dat artikel stond een stoomlocomotiefje met een goederenwagen op een smalspoor..."

TONAUX-LUXEMBOURGEOIS."

Deze meterspoorlijn begon in Noerdange aan de voormalige normaalspoorweglijn van Petange naar Ettellbruck via Klein-Bettlingen en eindigde in de Belgische grensgemeente Martelange aan de voormalige buurtspoorweglijn van Bastogne naar Arlon via Martelange. Sluitingsdatum 15 februari 1953. Al deze gegevens kan u ook vinden in het boekje "Guide des Chemins du rail – volume 1 – Bruxelles-Wallonie, Grandduché de Luxembourg, uitgegeven door de Labor et Rtb editions en ge-

schreven door Gilbert Perrin. Deze gids geeft een overzicht van de oude spoorweg- en buurtspoorweglijnen die opgebroken werden, en die geheel of gedeeltelijk per fiets of te voet toegankelijk zijn.

Over Vlaanderen is nu ook een Franstalig boekje uitgegeven door dezelfde uitgever.

Dus kom je in de grensstreek van Bastogne-Arlon, de Jangheli zeker niet vergeten, het is een omweg waard.

Deze foto's zijn van de Jangheli, gefotografeerd op 24-09-98 in Niederpallen - Luxemburg.

Tekst en foto's, Noël Suys.



...met op de achtergrond een stationnetje."

Dat waren nog tijden!

DE LAATSTESTOOMPLUIMEN BLIJ
DE BUURTSPOORWEGEN

Foto's en tekst : Jacques Cohn

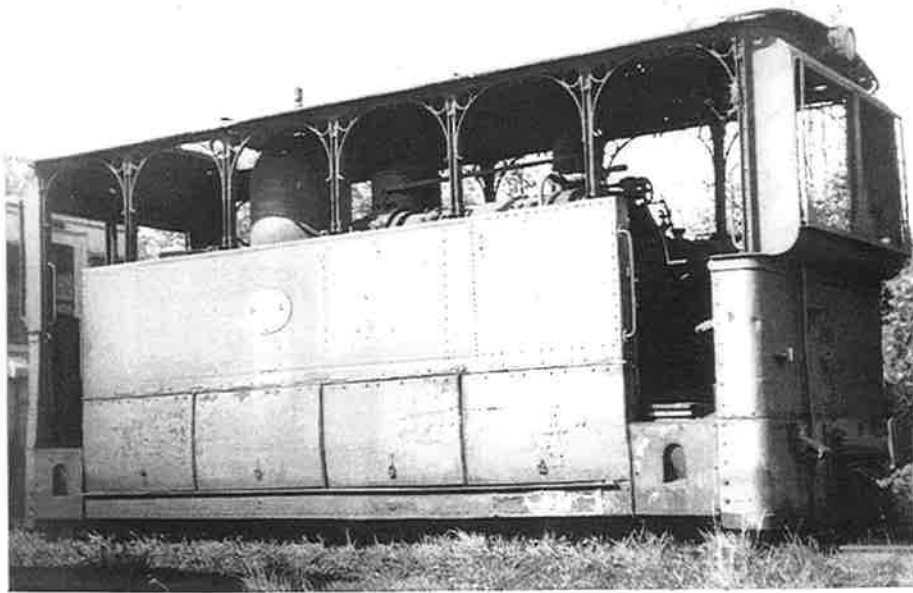
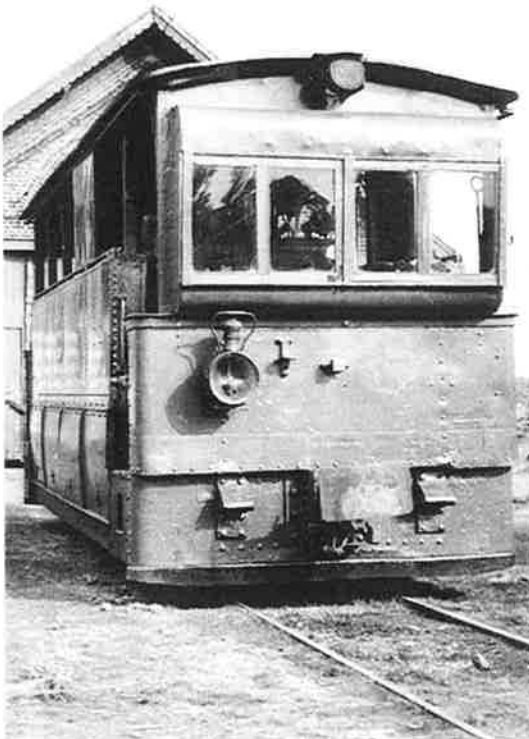
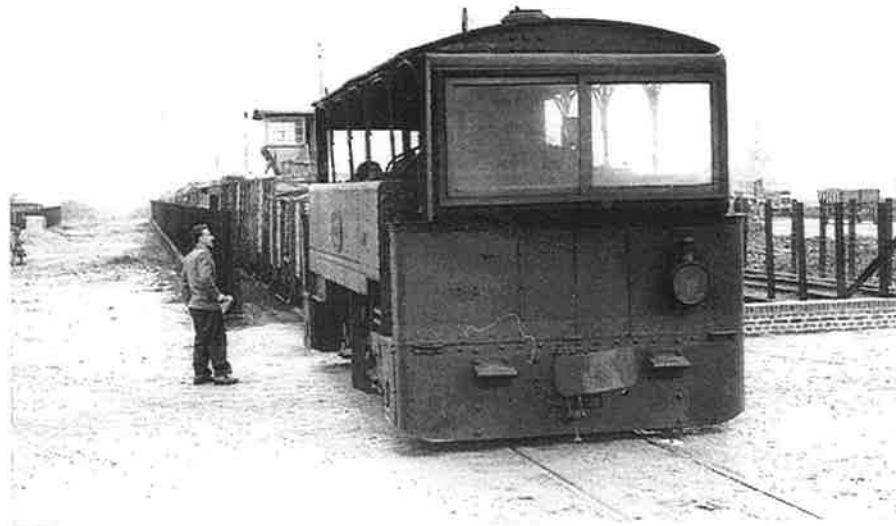
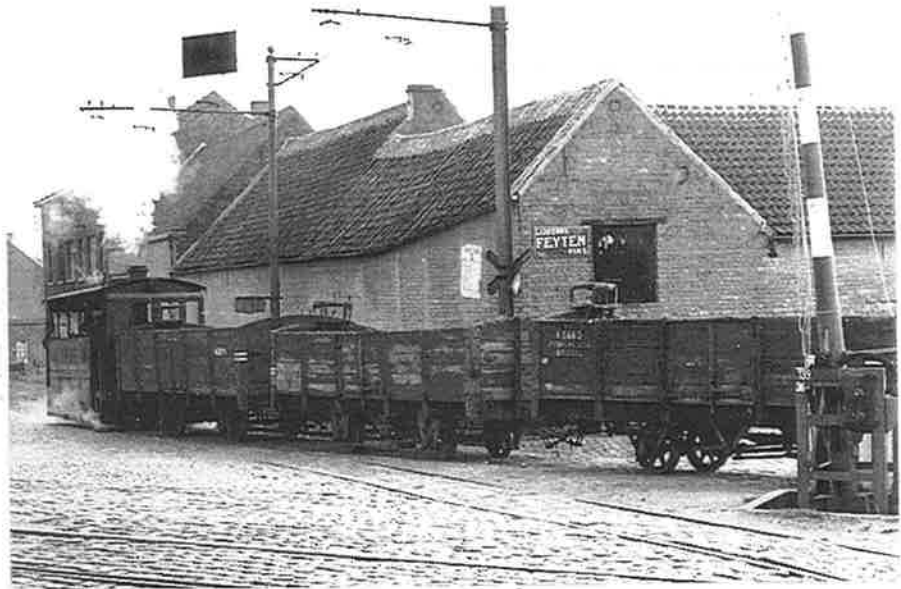
De tijd waarin er op het omvangrijke NMVB-net (ook) nog met stoomtractie werd gereden ligt niet zo erg ver achter ons : 45, 40 en in sommige gevallen zelfs nog minder jaren geleden leefden wij in een ander tijdperk, in een heel andere wereld. Toch heb ik, bij het bekijken van de hierna volgende beelden, steeds de indruk even naar "gisteren" terug te blikken.

Foto 1 : Bierges/Wavre, oktober 1959. HL.1076 komt van de suikerfabriek en drukt een lege trein op in de richting van Bierges station. De rails op de voorgrond zijn die van de NMBS-lijn Leuven - Ottignies.

Foto 3 : April 1952. HL.303, netjes opgeknapt, wacht vóór een loods van de stelplaats Oreye (Oerle) op haar volgende inzet.

Foto 2 : (links onder) November 1959. HL.1016 (type 21, "made in USA", constructeur : Alco) is met een bietentrein de suikerfabriek van Ambresin binnengereden.

Foto 4 : (rechts onder) Juli 1951 : HL.628 in het station van Jodoigne.



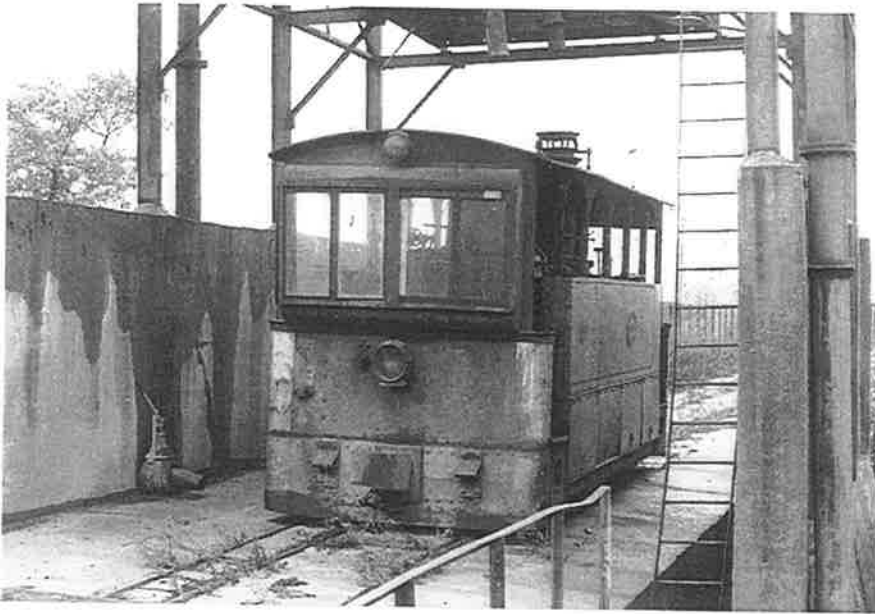


Foto 5 : November 1959 : dezelfde loc, ditmaal in de suikerfabriek van Eghezée.

Foto 6 : De beroemde loc "Albert" rangeert met NMVB-wagens te Grimde, in december 1952. "Albert" was eigendom van de suikerfabriek van Tienen, werd verkocht en kreeg toen het NMVB-nummer 1000 toegewezen.

Foto 7 : We wisselen nu naar normaalspoor. Hier zien wij HL.808 in 1953 in het station van Overijse. Deze loc was toen nog in dienst op de lijn naar Groenendaal.

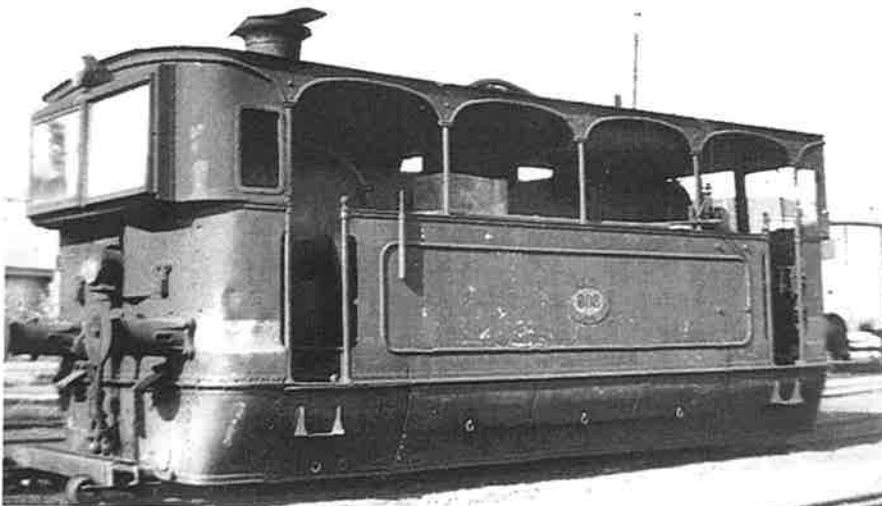
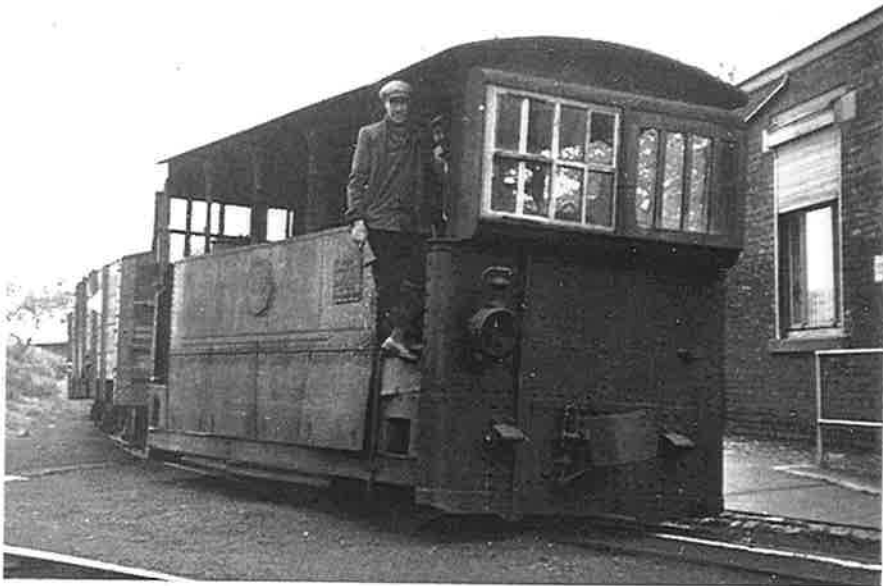
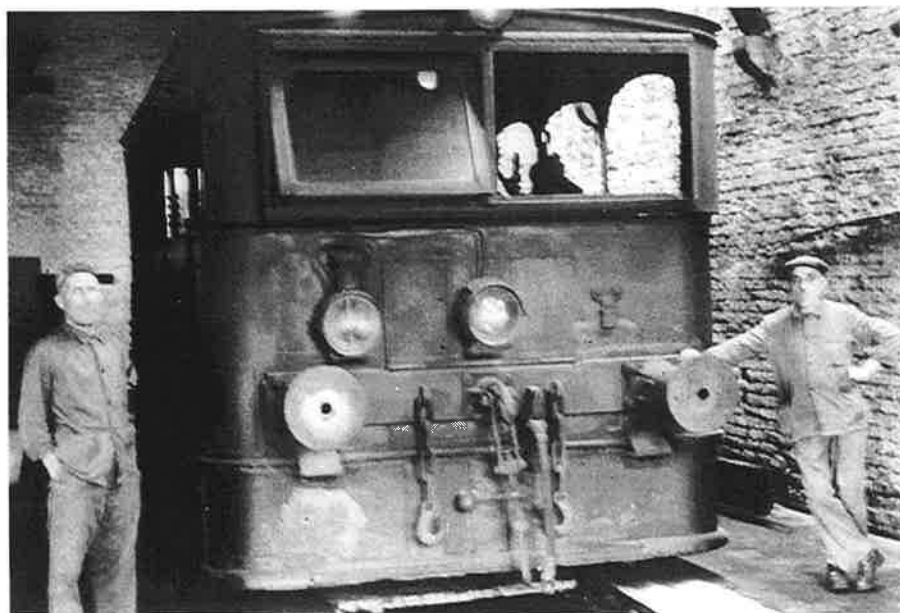
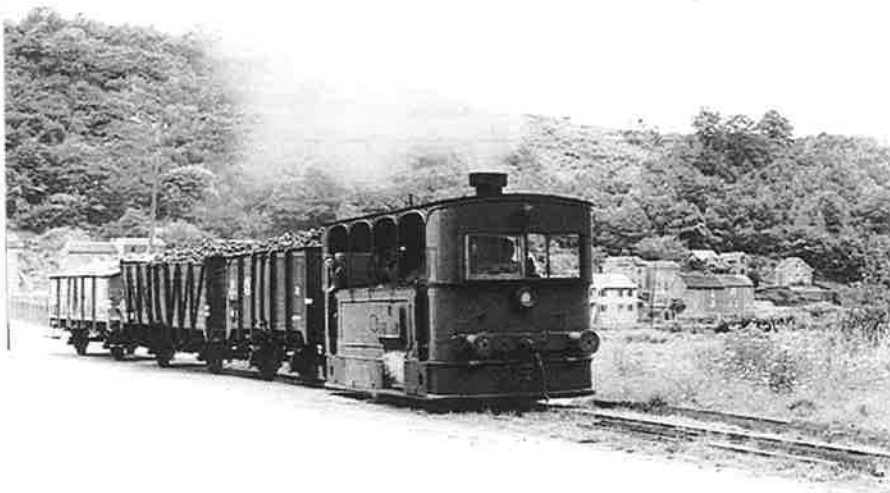


Foto 8: In juli 1958 "neemt" HL.816 (type 12) met een steenslagtrein de helling naar Chanxhe.

Foto 9: Een uurtje later komt dezelfde loc een trein ophalen in Poulseur. De goederenwagen links draagt het opschrift "Retour immédiat à Poulseur".

Foto 10: Een kijkje op HL.801 (type 11), die zich boven de werkput van de loods in Poulseur bevindt.



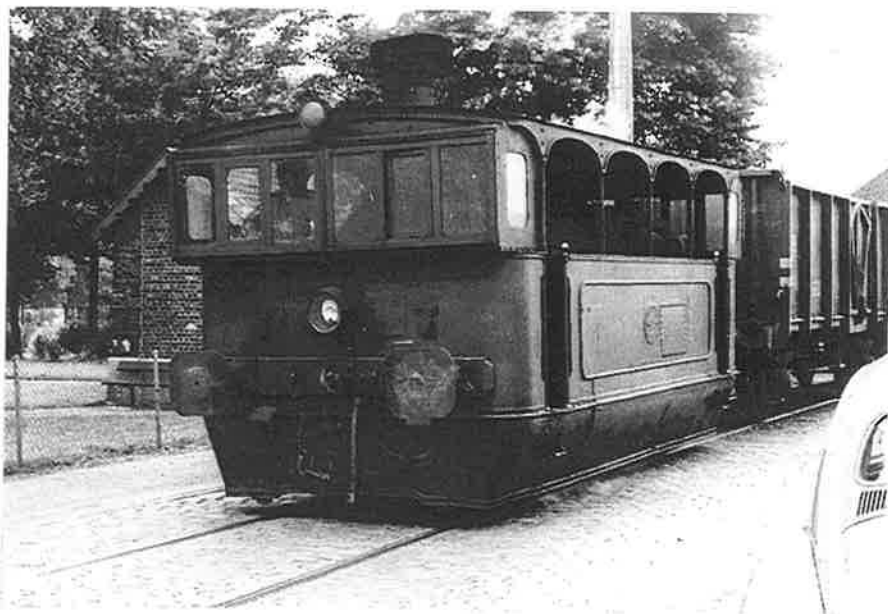
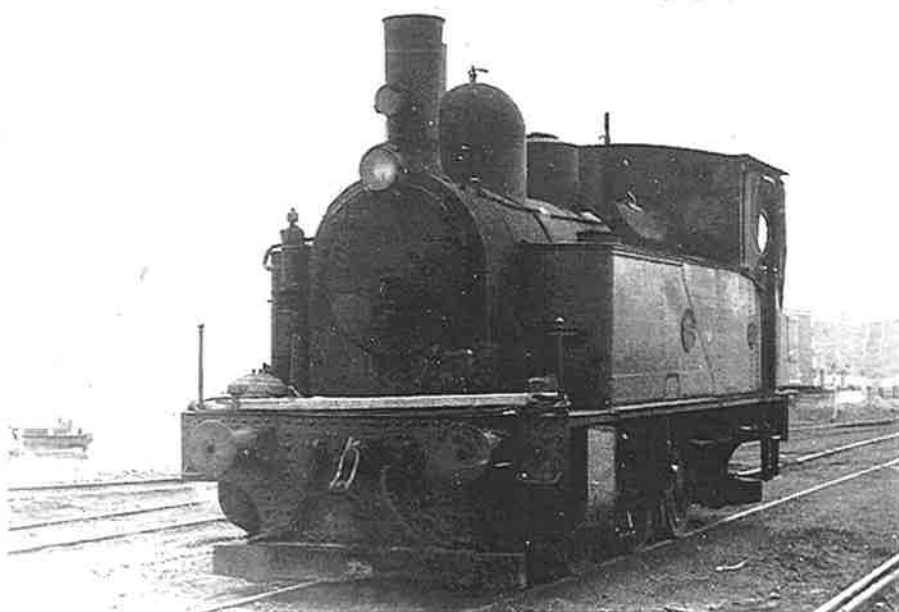
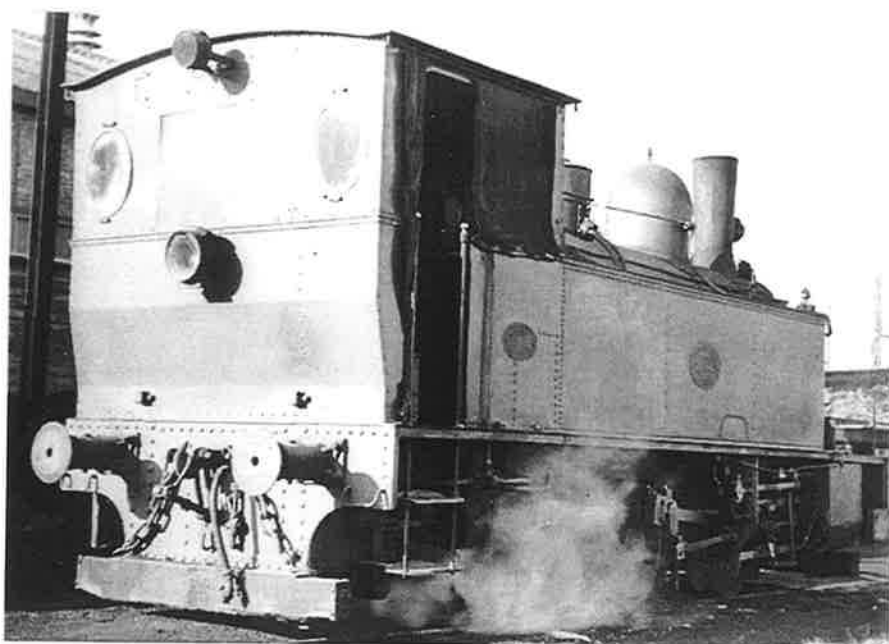


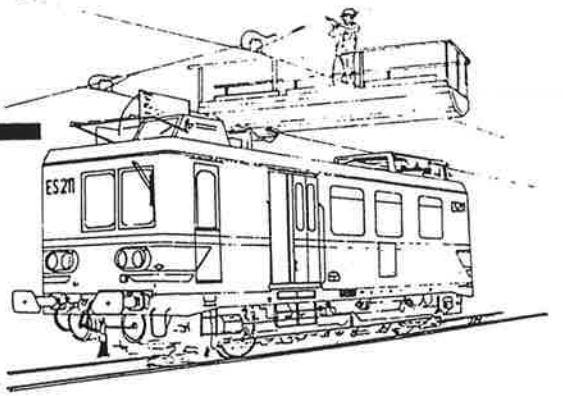
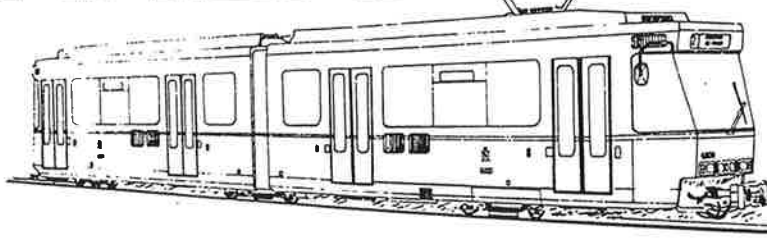
Foto 11 : Zulke stoomtrein kon men nog in de zomer van 1958 zien rijden in het midden van de kasseibaan van Goé naar Dolhain. HL.804 (type 10) komt hier in Dolhain aan.

Foto 12 : HL.820 (type 20, constructeur : Tubize) rangeert in 1954 op de industriesporen langs het Albertkanaal in Merksem.

Foto 13 : Haar – buiten dienst gestelde – zus HL.819 in februari 1967, eveneens in Merksem, deze maal in de stelplaats Ijskelder.



RAIL-AKTUEEL



DE LIJN

Algemeen

• Nationale betoging van buschauffeurs

Op woensdag 31 maart werd te Brussel een nationale betoging gehouden voor meer veiligheid op bus en tram. Vele chauffeurs van De Lijn, MIVB en TEC kwamen, naar aanleiding van de grote toename van gevallen van agressie die zich de laatste maanden voordeden, met hun autobussen naar Brussel om hun eisen kracht bij te zetten. Een honderdtachtigtal lijnbussen verzamelden rond 10.00 uur op de Woluwelaan, om vandaaruit in colonne naar het stadscentrum te rijden via de Tervurenlaan. Uit elke exploitatiegroep van De Lijn en de TEC waren bussen gekomen, zelfs vanuit de verste uithoeken zoals Arlon. De autobussen met film gaven meestal één van hun thuislijnen weer, terwijl de voertuigen met digitale film "SOS", "AU SECOURS" of "POLITIE GEVRAAGD" toonden.

SJ

Antwerpen

• Tram met camera.

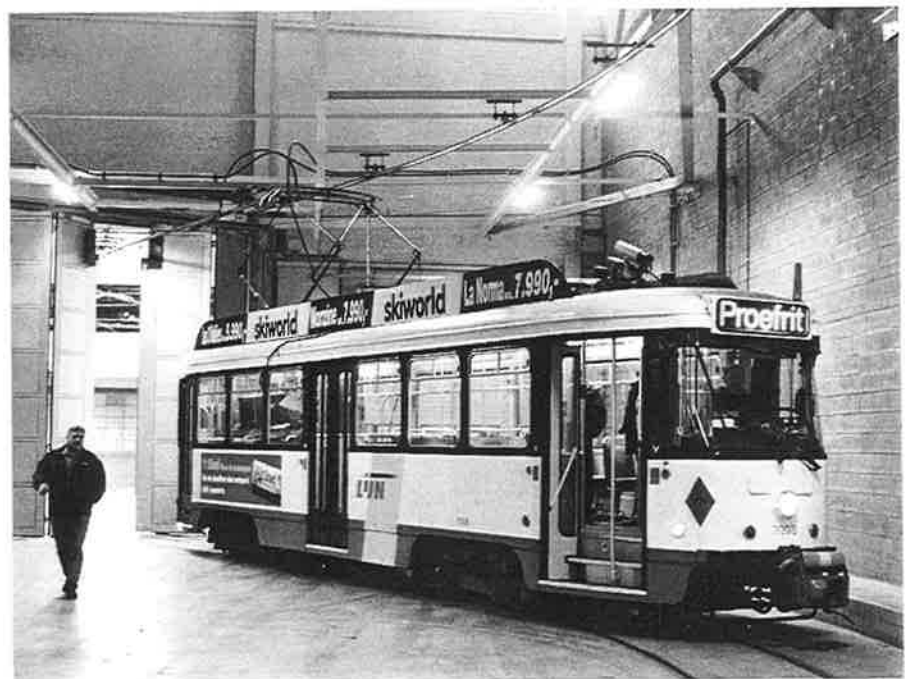
Gedurende enkele weken in januari 1999 werd PCC 7098 voorzien van een camera. Met het oog op de komst van de Siemenstrams, maar vooral de toepassing in een nabije toekomst van nieuwe sleeplaten op de pantografen, werd het gehele bovenleidingnet gecontroleerd op eventuele "haperingen". De mensen van De Lijn werden bijgestaan door enkele specialisten uit Zweden (Göteborg). De camera die ter hoogte van de voordeur gemonteerd was werd op de bovenkant van de pantograaf gericht. Binnen de tram stond de registratie- en meetapparatuur opgesteld.

• Nieuwe trams op komst.

Behoudens tegenbericht (houd nauwlettend de persberichten in het oog) worden de nieuwe trams op vrijdag 4 juni 1999 voorgesteld. Een week voor de verkiezingen in België is dan ook geen dag te vroeg om de reiziger zoet te houden.



De Woluwelaan te Brussel werd op 31 maart een gigantische verzamelaarsplaats voor autobussen uit het gans land. We zien een MIVB-bus broederlijk naast een TEC-bus staan, in afwachting van het vertrek van de betoging naar het stadscentrum. Foto Stefan Justens.



PCC 7098 bij de inrit van de stelplaats Punt Aan De Lijn op 20-1-1999. De camera ziet U ter hoogte van de eerste deur op het dak.

Na de levering van 29 nieuwe A 600 autobussen voor de entiteit Antwerpen hebben we volgende stelplaatsverdeling:

Onderhoudscentrum Mechelen:		Onderhoudscentrum Tjalkstraat:	
Mechelen:		Broechem:	
Van Hool A 308/26	2986-2988	Jonckheere Communo	3271-3288
Van Hool A 308/42	3450-3469	Jonckheere Volvo B10M	2157-2160
Van Hool A 300/-/3	3193-3200	Oostmalle:	
Van Hool A 120/-/4	5938-5940	Van Hool A 6300/12/2	2819-2832
Van Hool AG 280/4	2190,2191	Van Hool AG280/3	2100,2115-2122
Jonckheere Volvo B10M	2170	Hoogstraten:	
Heist Op den Berg:		Jonckheere Communo	3293-3300
Jonckheere Communo	3263-3270	Van Hool A 600/72	3588-3591
Van Hool A 120/-/4	5933-5937	Van Hool A 120/-/3	5620,5621
Jonckheere Volvo B10M	2167-2169	Van hool AG 280/3	2123
Tremelo:		Jonckheere Volvo B10M	2154-2156
Van Hool A 360	3248-3256	Wuustwezel:	
Van Hool AG 280/4	2185-2189	Jonckheere Communo	3289-3292
Rumst:		Jonckheere Communo	3319-3322
Van Hool A 360	3257-3262	Jonckheere Volvo B10M	2165
Van Hool A 120/-/4	5941-5942	Van Hool AG 700	2899,2900
Van Hool AG 280/3	2101-2106	Zandvliet:	
Aarschot:		Van Hool A 600/1	2388-2395
Van Hool A 600/12	2573-2579	Jonckheere Volvo B10M	2166
Westerlo:		Van Hool AG 700	2901,2902
Van Hool A 600/72	3597-3605	Tjalkstraat:	
Reserveautobussen:		Van Hool A 600/1	2396-2403
Van Hool A 120/-/3	5630,5632-5638	Van Hool A 600/12/2	2838,2839
Van Hool A 120/-/4	5927-5932	Jonckheere Communo	3301-3318
Totaal Mechelen:	111	Van Hool A 600/72	3570-3576
Onderhoudscentrum Turnhout:		Van Hool A 600/72	3584-3587
Turnhout:		Jonckheere Volvo B10M	2161-2164
Van Hool A 600/12	2580-2592	Van Hool AG 700	2897,2898
Van Hool A 600/12/2	2833-2837	Reserveautobussen:	
Van Hool A 600/72	3592-3596	Van Hool A 120/-/1	5508
Van Hool A 300/-/3	3191,3192	Van Hool A 120/-/3	5616-5619
Van Hool AG 280/3	2115-2122	Van Hool A 120/-/4	5796-5805
Mol:		Van Hool A 120/-/4	5840
Van Hool A 600/12	2593-2599	Van Hool AG 280/3	2107,2108
Reserveautobussen:		Totaal Tjalkstraat:	
Van Hool A 120/-/3	5622-5628	146	
Van Hool A 120/-/6	5960-5964	Onderhoudscentrum Zurenborg:	
Totaal Turnhout:	52	Jonckheere Mercedes	1001-1050
		Jonckheere Mercedes	1051-1080
		Van Hool A 300/2/2	3081-3110
		Van Hool A 300/-/3	3187-3190
Totaal entiteit Antwerpen:	423	Totaal Zurenborg:	
		114	

In Antwerpen wordt er gereden met de 200 van de CGTA voorzien van een pantograaf, een NMVB type 5, een PCC en tenslotte de Siemens-tram. Dit evenement is voorzien in de ochtend tussen 10 en 12 uur tussen de stelplaats Punt aan de Lijn en de terminus in Merksem.

In de namiddag verplaatsen de minister en zijn gevolg zich dan naar Gentbrugge om in de stelplaats alles nog eens over te doen. In Gent is er evenwel geen rit voorzien. De Gentse drie-asser 339 zal daar van

de partij zijn. De nieuwe tram zal wel een enkelrichtingswagen zijn die daarna naar Antwerpen wordt overgebracht.

Ter info : In Antwerpen krijgen de enkelrichtingstrams de nummers 7201 - 7231, voor Gent krijgen de tweerichtingwagens de nummers 6301 - 6314. Inmiddels is bouwer DWA uit Bautzen deel gaan uitmaken van Bombardier-Eurorail!

• Spoorwerken De Lijn Antwerpen

Cuperusstraat :

Nu de spoorwerken voor de NMBS noord-zuidtunnel op kruissnelheid zijn gekomen, is het moment aangebroken dat ook De Lijn zijn sporennet aanpast aan de toekomstige situatie. Zoals aangekondigd in RR 1/98 blz. 15 zijn de werken gestart in de Cuperusstraat ten behoeve van de verbinding tussen lijn 8 en de in- en uitgang van de premetro. Op 10 april werden verbindingen

Bestellingen De Lijn.

Volgende reeksen autobussen zijn besteld en voorzien om nog voor de eeuwwisseling te worden afleverd. We geven telkens de nummers, het aantal met de vermoedelijke verdeling per entiteit, besteldatum en de voornaamste karakteristieken (koetswerk, onderstel en motor).

REEKSEN	AANTAL	BESTELDATUM	NUMMERS	AANTAL	ENTITEIT
3655 3664 Van Hool A 600 lange afstand Van Hool DAF GS160M	10	29 12 1997	3655 3664	10	Limburg
3665 3688 Berkhof Premier (geleed) Berkhof DAF RS200M	24	29 12 1997	3665 3668	24	Oost Vlaanderen
3689 3719 Van Hool A 600 Van Hool MAN D0826LUH12	31	05 11 1998	3689 3719	31	Antwerpen (streek)
3720 3773 Van Hool A 360 Van Hool MAN D0826LUH12	54	24 06 1998	3720 3740 3741 3746 3477 3757 3458 3773	21 6 11 16	Oost Vlaanderen Vlaams Brabant Limburg West Vlaanderen
3774 3794 Van Hool AG 500 Van Hool DAF RS200M	21	24 06 1998	3774 3787 3788 3794	14 7	Vlaams Brabant Limburg
3795 3812 Van Hool A 300 Van Hool MAN D0826LOH15	18	24 06 1998	3795 3812	18	Oost Vlaanderen (Gent stad)
3813 3820 Van Hool A 600 lange afstand Van Hool MAN D0826LUH12	8	05 11 1998	3813 3820	8	Antwerpen (streek) (sneldiensten L.41)
3821 3826 Van Hool A 308 Van Hool	6	24 06 1998	3821 3826	6	Antwerpen (stadsdienst Mechelen)
3827 Denolf & Depla Procity Peugeot Boxer	1	24 06 1998	3827	1	Oost Vlaanderen (belbus)
3828 Denolf & Depla Procity Fiat Ducato	1	19 08 1998	3828	1	Oost Vlaanderen (belbus) (tweedehands)

dingswissels geplaatst aan de aftakking van lijn 8. Inmiddels was reeds tijdens voorgaande dagen de eigen bedding uitgegraven vlak naast de spoorberm. In de oude situatie gaf de pre metro in- en uitgang aansluiting op de oude sporen van tramlijn 9 en dan verder richting Groenenhoek. De brug onder de NMBS sporen in de Arendstraat verdwijnt. Wegens plaatsgebrek tussen de spoorwegberm en de pre metro UITgang komt het spoor naar de INgang in de bestrating te liggen en komt er aldaar een spoor kruising waarna de tram in feite tot de toegang over ongeveer 150 m links rijdt.

Lus Groenenhoek :

Begin april werden de eerste twee palen neergepoot voor de nieuwe lus Groenenhoek. Deze komt juist voorbij de brug over de ringautoweg van Antwerpen kant extra muros, en wordt in tegenwijzersrichting aangelegd. Dit maakt het voor de wattman moeilijk om alle deuren van een koppelstel, en in de toekomst van een gelede tram, in het oog te houden. Er is evenwel geen halte voorzien. Dit zou nochtans wel heel nuttig kunnen zijn voor de bijna dagelijkse verkorte ritten van lijnen 8 en 11, die nu nog door het toekomstig museum keren.

Linkeroever :

Stand van zaken half april gezien vanaf Antwerpen naar Zwijndrecht.

- Nieuwe keerlus lijnen 2, 3 en 15 in gebruik. De wissels van en naar het nieuwe traject zijn evenwel niet geplaatst. Sporen ingebed en masten geplaatst tot halverwege de inrit van Zwijndrecht, de twee hulp sporen inbegrepen.
- Bovenleiding vrijwel afgewerkt tot de nieuwe brug.
- Rioleringswerken op het aansluitend gedeelte.
- In het centrum zelf zijn de werken nog niet gestart.
- Enkele honderden meter voorbij de kerk wordt de trambedding gereed gemaakt voor de plaatsing van de tramrails, de masten zijn reeds geplaatst.
- Op de volgende sectie en de toekomstige terminus is er nog geen activiteit te bespeuren.

Pothoekstraat :

Vanaf 21 mei beginnen de herprofileringwerken in deze belangrijke verbindingstraat. Na het verwijderen van de verbinding met lijnen 10 en 24, en verleden jaar het uitbreken van de keerdriehoek met lijn 12 aan Schijnpoort verdwijnen de bovengrondse sporen van lijn 3 definitief. Mogelijk dat er ooit opnieuw trams rijden, maar dan wel 10 meter lager in de nu nog onafgewerkte pre metrokoker.

LC

Limburg

• Light Railway in Limburg

Dat de provincie Limburg door de NMBS enigszins stiefmoederlijk wordt behandeld is algemeen geweten. Vooral de drukbevolkte Maasstreek heeft geen enkele spoorwegverbinding met Hasselt of Brussel. De belangrijkste betrokken gemeenten (Lanaken, Maasmechelen, Maaseik, Dilsen, As en Kinrooi) stelden eind vorig jaar een mobiliteitsplan op, waarin een lichte spoorverbinding wordt voorgesteld op het oude verlaten kolenspoor (Houthalen-Eisden). Vermits de NMBS hier absoluut niet van wil weten, werd bekeken of De Lijn zou kunnen betrokken worden in het project. De Lijn zou de light railway kunnen exploiteren met aangepaste voertuigen die een kruising vormen tussen tram en trein. Een mogelijk tracé zou van Beringen naar Eisden kunnen lopen, over Houthalen, Genk, Waterschei, As en Opglabbeek. De NMBS is echter absoluut gekant tegen een gemengde exploitatie door traditioneel materieel en light-railway-voertuigen. Ook de stad Genk werkt inmiddels aan een eigen mobiliteitsplan. Een andere mogelijkheid is een nieuwe lijn Hasselt - Bokrijk - Genk, die verder over het oude kolenspoor naar Eisden gaat. In Hasselt en Genk moet deze lijn zo diep mogelijk in het stadscentrum doordringen, naar het voorbeeld van Karlsruhe of Saarbrücken. Een werkgroep onder voorzitterschap van Hugo Van Wesemael, directeur-generaal van De Lijn, is voorstander voor het laatstgenoemde traject en heeft hierover een voorstel ingediend bij de Vlaamse minister van Verkeer, Steve Stevaert.

SJ

MIVB

• Lijn 56

Medio maart was men volop bezig met het opbreken van het baanvak St.-Niklaas - Erasmus van lijn 56 en dit in het kader van de metrowerken (zie vorige RR). Op de Lenniksebaan waren bovenleiding, draagmasten en sporen opgebroken, terwijl op de Leemanslaan de bovenleiding reeds weggenomen was.

• Nieuwe tramfilms

Begin dit jaar werden de Brusselse trams van het type 7700, 7800 en 7900 geleidelijk aan uitgerust met aangepaste lijnfilms. U vindt hierbij een document met de samenstelling van deze nieuwe films, dat welwillend door de MIVB ter beschikking werd gesteld. De vorige versie dateerde van 1993, toen een

herstructurering plaatsvond door de ingebruikname van de premetro naar Albert. De lijnfilms bestaan in feite uit een plasticen rol waarop zelfklevers worden aangebracht. De film moet dus niet volledig nieuw aangemaakt worden, maar kan ten allen tijde aangepast worden door het verwijderen en/of toevoegen van bestemmingen. Dit geeft de nieuwe samenstelling zoals hiernaast weergegeven. Teneinde veelvuldige aanpassingen te vermijden, voorziet de MIVB reeds bepaalde lijnfilms die momenteel nog niet gebruikt worden, maar wel anticiperen op toekomstige aanpassingen van het tramnet. En deze keer is men heel optimistisch! Een woordje uitleg dus...

Lijn 55 : nieuwe bestemmingen "NATO" en "Moensberg" werden voorzien. Het zijn respectievelijk verlengingen van de noordelijke en zuidelijke terminus waarvan weliswaar studies bestaan, maar waarbij nog geen concrete stappen zijn gezet. Door de uitbreiding van de NAVO was het onzeker of het hoofdkwartier wel degelijk in Evere kon blijven, maar inmiddels werd er toch voor Brussel gekozen. Daarom komt de verlenging naar het NAVO-complex pas nu concreet in aanmerking. De verlenging naar Moensberg is noodzakelijk doordat de huidige terminus zeer ongelukkig gelegen is. De terminus is een keerdriehoek en sommige trams moeten hun vertrek afwachten in het midden van de Alsebergsesteenweg, met een verkeerschaos tot gevolg.

Lijn 91/92/93 : de bestemmingen van deze lijnen zijn verdwenen vermits hier trams 2000 rijden. Voor eventuele depannagediensten met klassieke trams is wel nog een film voorzien met kleurencode.

Lijn 90 : de bestemming Ninoofsepoort is verdwenen. De verlenging vanaf de huidige terminus Zuid heeft nooit plaatsgevonden. De trams van lijn 90 hebben dus ten onrechte meerdere jaren met een film 90 doorstreept "Zuid-Midi" rondgereden. Deze situatie is nu rechtgezet. Een nieuwe film "Berkendaal", genoemd naar de gelijknamige overloopwissel, werd voorzien voor de verkorte avonddiensten die niet tot aan het Zuidstation doorrijden.

Lijn 23 : een speciale film "Buyl/Marie-José" werd voorzien voor de spitsurddiensten die aan de terminus Heizel vertrekken en beperkt zijn tot het kruispunt Buyl, maar van daaraf lijn 93 volgen tot de terminus Marie-José (nabij de ULB-campus). Deze nieuwe dienst kent een groot succes omdat ze een rechtstreekse verbinding geeft tussen de kleine ring en de campus ; overstappen aan Buyl is dus niet

22/12/98


























Film panaché

SAMENSTELLING VAN DE FILM 7700-7800-7900

COMPOSITION DU FILM 7700-7800-7900

85 positions / 85 posities

1 / 02/99

	SOS	0			25	Y 82 West  Ouest	50	B3 93		75
A	81 Heysel  Heizel 	1	R	Reserve Geen Dienst	26	Z 82 Midi  Zuid	51			76
B	81 Montgomery	2	E	Ecolage Leuwagen	27	A 82 Berchem 	52	U 23 Meiser		77
Z	81 Kerkh. Cirm. Jette	3	X	56 Meir	28	B 82 Montgomery	53	Y 23 Pr. Elisabeth		78
Y	81 Nord  Noord	4	B	56 Schaarboek  Schaarboek	29	X 82 Flagey	54	T 23 Buyl / Marie-José Via 93		79
X	81 Midi  Zuid	5	A	56 Erasme 	30	A 39 Montgomery	55	Z 23 Buyl		80
U	81 Flagey	6	Y	56 Midi  Zuid	31	Z 39 Stokkel Stockel	56	T 82 Midi  Zuid Via Clemenceau		81
		7	Z	56 C.E.R.I.A. C.O.O.V.I.	32	B 39 Ban Eik	57	S 82 Mennekens Via Clemenceau		82
A	19 Groot Bijgaarden	8			33	B 44 Tervuren	58	X 94 Botanique Arenberg		83
		9	D	55 N.A.T.O.	34	A 44 Montgomery	59	Z 94 Liedts		84
Z	19 Schweitzer	10		SOS	35	Y 39 Woluwe  Bertin Remise	60	C 94 Brugmann 		85
Y	19 Simonis	11	A	52 Esplanade	36	Z 44 Woluwe  Bertin Remise	61	D 23 Heysel  Heizel 		86
		12	B	52 Drogenbos	37		62	C 23 Nord  Noord		87
B	19 De Wand	13	Z	52 Verboekhoven	38	U 82 Mennekens	63	B 94 Wiener		88
B	18 Dieweg	14	Y	52 Midi  Zuid	39	U 90 Berkendael Berkendaal	64	Y 94 Sainte-Marie Sint-Maria		89
		15	X	52 Wielemans	40	A 90 Rogier	65	A 94 Kerkh. Cirm. Jette		90
T	19 Kerkh. Cirm. Jette	16	U	52 Sint-Denijs Saint-Denis	41	B 90 Midi  Zuid	66	B 23 Churchill		91
A	18 Houba de Strooper	17	Y	55 Midi  Zuid	42	Z 90 Weldoeners Bienfaiteurs	67	U 94 Buyl		92
Q	18 Sint-Denijs Saint Denis	18	A	55 Bordet 	43	Y 90 Buyl	68	X 23 Midi  Zuid		93
S	18 Brugmann 	19	B	55 Silence Stille	44	X 90 Churchill	69	R 94 Louiza-Louise		94
Z	18 Ninoalsep. P. de Luuve	20	Z	55 Verboekhoven	45		70	T 94 Marie-José		95
Y	18 Midi  Zuid	21	U	55 Vrede Paix	46		71			96
X	18 Wielemans	22	X	55 Kalevoet  Kalevoet	47	91	72			97
		23	C	55 MOESENBERG	48	92	73			98
LV	LONG VEHICLE	24	T	55 Altitudo 100 Hoogte 100	49	92	74	R		99

Atelier de Signalétique - Werkplaats Signaletiek

meer nodig.

Lijn 94 : nieuwe film "Brugmann" : op korte termijn wordt lijn 94 verlengd van het kerkhof van Jette naar het Brugmann-hospitaal. De keerlus op die plaats bestaat nog steeds maar wordt momenteel in normale dienst niet gebruikt. De trams rijden momenteel met een doorstreepte film 94 naar de terminus aan het Jetse kerkhof.

Lijn 82 : De vernieuwing van de dienstsporen op de Ninoofsesteenweg is afgewerkt. In principe kunnen de trams nu tussen het Zuiden het Weststation via de Ninoofsepoort worden omgeleid. Dit zou vanaf de maand september, bij het begin van het nieuwe schooljaar, een feit kunnen zijn. Het huidige traject tussen het Zuiden het Weststation (via de slachthuizen van Anderlecht) zou hierbij komen te vervallen, omdat op termijn metrolijn 2 dit traject zal overnemen. Het laatste sluitstuk van de toekomstige ringlijn 2 moet nog aangelegd worden tussen de stations Clemenceau en Beekkant. Twee merkwaardige films wijzen er echter op dat de MIVB plannen heeft om een soort pendeltram Zuid - Mennekens via de slachthuizen van Anderlecht in te leggen, waarschijnlijk in afwachting van de metroverlenging. Omdat aan het Weststation geen directe keermogelijkheid is, wordt gekozen voor de keerlus van het Mennekensplein (zie foto achterpagina RR 1/99).

SJ

TEC

• Busterminus Rouppeplein

De busterminus aan het Rouppeplein (nabij het Zuidstation) werd afgeschaft. De zuidelijke buslijnen van De Lijn (lijnen HL, LK en 118) kregen vanaf maart een nieuw eindpunt dat meer stadinwaarts gelegen is, ter hoogte van de Brigitinnenstraat, naast het station Kapellekerk. De Rouppeplaats was destijds reeds het eindpunt van de vele buurtspoorwegtrams die er kop maakten en nadien bleef het ook de terminus voor de autobussen van De Lijn en de TEC. Bovendien werd aan het Zuidstation (op de Spaaklaan naast de zuiderstoren) een nieuw busstation voorzien op de plaats van de vroegere terminus van tramlijn 90. Dit wordt het nieuwe eindpunt voor de lijnen LN, MH en O, en halte voor de doorgaande lijn R. De TEC-lijnen W en 365a behouden voorlopig hun terminus aan het Rouppeplein.

SJ



In de schaduw van het treinstation Kapellekerk werd een nieuwe bus-terminus opgericht. De streekbussen van De Lijn naar Halle, Itterbeek en Leerbeek laten voortaan het Rouppeplein links liggen. Brussel, 17 april 1999. Foto Stefan Justens

MUSEA

• Nogmaals de TTA

In het vorige nummer berichtten we over de verlenging van de museumlijn naar Lamorménil. In feite was de "spookbijwagen" 19493 op dat ogenblik al verwijderd. De bedding tussen Dochamps en Lamorménil is volledig vrijgemaakt en de tramsporen – die in 1959 voor de laatste keer werden

bereden – kwamen hierbij terug bloot te liggen. In het station van Lamorménil werd speciale aandacht besteed aan het proper maken van de drie wissels, die helaas erg beschadigd zijn. Nu alle struiken, bomen en onkruid weg zijn, loont een lentewandeling over de bedding beslist de moeite. Landschappelijk moet dit baanvak zeker niet onderdoen voor de rest van de museumlijn, wel in tegendeel! De bochtige klim van Dochamps naar



Er is hoop dat er ooit terug trams zullen rijden op het baanvak Dochamps-Lamorménil van de voormalige buurtspoorweglijn Melreux - Manhay. Vorige winter werd alvast de bedding terug vrij gemaakt van bomen en struikgewas... en een heel mooi stukje tramlijn zag terug het daglicht! Hier zien we de oude sporen aan het begin van de klim naar Lamorménil : in opeenvolgende bochten kronkelt de lijn zich naar een plateau van 460 meter. Dochamps, 13 maart 1999. Dia Stefan Justens

het plateau van Lamorménil (op 467m) wordt beloond met een prachtig uitzicht.

• **De TTA (III)**

Aan het beschermen en bewaren van ons patrimonium wordt de laatste jaren terug meer aandacht besteed. Ook op tramgebied werden reeds inspanningen gedaan om bepaalde oude buurtspoorwegstelpplaatsen en -stations te klasseren en veilig te stellen voor de toekomst. Op 1 september 1998 werd ook voor de TTA-lijn de klasseringsprocedure gestart. Het dossier omvat twee luiken : bescherming als monument en bescherming als site. Als monument wordt de ganse lijn Erezée - Manhay (!) voorgedragen (dus ook de oude bedding van Lamorménil tot Manhay, waar de sporen verdwenen zijn), inclusief de sporen, de spoortoestellen en de bedding. Ook de gebouwen van de stelpplaats van Manhay (stationsgebouw, atelier en loodsen) behoort hiertoe. Bovendien worden ook de stoomlokomotieven 1075 en 1076 voorgedragen. De 1076 is volledig gedemonteerd en bevindt zich (grotendeels) in de stelpplaats van Burdinne.

Als site verstaat men : de drie hierboven genoemde monumenten, als ook de stations van Erezée, Amonines, Dochamps, Freyneux, Oster en Grandménil.

Conclusie : wanneer de lijn naar Lamorménil in dienst kan komen en de bedding naar Manhay behouden blijft, lonken de prachtige Ardeense gebouwen van de stelpplaats van Manhay om er ooit de collectie van de TTA in onder te brengen. Slechts enkele kilometers spoor volstaan... Doch zulke projecten kosten geld, heel veel geld. De TTA van haar kant krijgt geen enkele subsidie van de TEC, de staat of welke stichting dan ook. Als het Waalse Gewest de regio toeristisch wil promoten en zijn eigen erfgoed in de kijker wil stellen, zal het dus met dat geld over de brug moeten komen.

• **Thuin : opening "musée vivant du vicinal"**

Op 19 oktober 1998 werd begonnen met de afwerking van de nieuwe museumloods op de voormalige terreinen van het station Thuin-Ouest. Zoals geweten wil de vereniging AsVi hiermee de aanzet geven tot wat ooit het "Musée vivant de la découverte du Vicinal" moet worden. In de loods, voorzien van drie sporen, werd een vloer gegoten en onder het middelste spoor werd een schouwput voorzien. Vervolgens werden de sporen aangesloten op het bestaande verbindingsspoor (=ex-spoorlijn 109) naar tramlijn 92. De loods kan on-



Thuillies (stelpplaats) op 17 januari 1999 : na het instorten van een deel van de loods in 1991, staat standaardmotorwagen 9292 (ex-9994, ex-19136) nog steeds in openlucht af te takelen. Vergelijk de huidige staat even met die op de foto in RR 38/94, p.61. Deze tram hoort hier niet langer thuis! Foto Stefan Justens

geveer twaalf trams herbergen. Inmiddels werd ook een bouwvergunning bekomen voor de bouw van een onderstation op de site en een bijkomende loods. Het Waalse Gewest voorzag een subsidie van ongeveer 8 miljoen frank. In principe kan de AsVi nu een deel van haar rollend materieel, dat momenteel nog verspreid is over de stelpplaatsen van Anderlues, Gosselies en Thuin, overbrengen naar Thuin. Hopelijk zullen enkele waardevolle trams, die nu in open-

lucht aftakelen, de kans krijgen om onder dak te komen. Denken we maar aan de 9603 in Gosselies, die per se uit Schepdaal diende weggehaald te worden en inmiddels grondig afgetakeld is. Het kan inderdaad zo zijn dat dit het gevolg is van de gehanteerde verdeelsleutel voor het museummaterieel bij de regionalisering van het openbaar vervoer, doch enige flexibiliteit was hier wel op zijn plaats geweest. Elk tegenargument of uitleg die men hiervoor wil geven is de



Een deel van de oude spoorweglijn 109 werd metersporig gemaakt, zodat ze kan dienen als verbinding tussen de museumlijn Lobbes - Thuin en het toekomstig trammuseum aan Thuin- Ouest. Zonder bovenleiding voelt de welbekende ART 300 zich natuurlijk in zijn nopjes. De autorail sleept een platte wagen voor onkruidverdelging. Thuin-Ouest, 14 augustus 1994. Foto Stefan Justens

facto misplaatst! Of neem nu standaardmotorwagen 9290 die – tegen beter weten in – nog steeds in weer en wind in Thuillies wordt gestockeerd, terwijl de AsVi geen concrete plannen heeft met deze wagen en verder ook niet geneigd is om hem aan een ander museum of aan een andere vereniging te verkopen. Zelig voor een vereniging die zou moeten bijdragen tot de bescherming van het buurtspoorwegpatrimonium. Het getuigt bovendien van weinig realiteitszin om zoveel mogelijk rijtuigen te verzamelen en binnen te rijden, terwijl men hiervoor geen onderdak heeft en nooit zal toekomen aan de

restauratie van al dit materieel. Of spelen er communautaire argumenten mee?

Sinds twee seizoenen weigert de TEC-Charleroi om stroom te leveren aan de museumlijn en dit om veiligheidsredenen. De AsVi zou dus op talrijke plaatsen de bovenleiding, isolatoren en bovenleidingspalen moeten vervangen. De lijn werd daardoor dus reeds twee jaar niet meer bereden en bevindt zich inderdaad in een bedenkelijke staat. Een volledige renovatie lijkt weinig realistisch. Het ziet er dan ook naar uit dat het baanvak Anderlues - Lobbes-Ecoles zal opgegeven worden. Met de bouw van

een eigen onderstation wil de AsVi blijkbaar onafhankelijk worden van de stroomvoorziening door de TEC en het centrum van zijn activiteiten naar Thuin verplaatsen. Het materieel dat nodig is voor de exploitatie van de lijn kan dan vanuit Thuin opereren, doch de verbinding met het tramnet van de TEC-Charleroi zou hierdoor verloren gaan. De vereniging bevestigt inmiddels op haar internet-site dat de museumloods vanaf 4 juli elke zondag zijn deuren zal openen en dat er ook ritten zullen plaatsvinden met de ART 300. De AR 86 is nog niet afgewerkt.

SJ

Verenigingsnieuws

1. MAANDELIJKSE PROJECTIEAVONDEN

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

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.

25 juni 1999 : **Veilingavond**. Alle interessante stukken rond het treintram- en busgebeuren komen in aanmerking : authentieke stukken, foto's, boeken, video's, modelbaan ..., maar geen dia's, want die komen in november aan de beurt. De te veilen stukken dienen te worden aangeboden om 19.30 uur, **tesamen met een lijst in tweevoud, die de omschrijving en de vraagprijs per stuk weergeeft**. 10 % van de verkoopprijs wordt voorbehouden voor de verenigingskosten.

30 juli 1999 : **Praatavond**

27 augustus 1999 : **Buurtspoorwegarcheologie, deel 2** (S. Justens). Een aparte kijk op het museumgebeuren in België en de politiek om oude voertuigen en gebouwen veilig te stellen voor de toekomst.

24 september 1999 : **Spoorwegen, treinen en stoom in Zimbabwe** (W. Windey)

22 oktober 1999 : **MIVA anders bekeken** (J. Tyssens). Uit de periode 1973-1990 zien we : de bouw van «het nieuwe werkhuis en stelplaats» te Hoboken, werktrams in en rond de pre-metro, schoolvervoer en extra diensten, geheime

en minder geheime technische MIVA-lokalen, en als extra enkele NMVB/MIVB/MIVG actieve werktrams.

Brussel (20.00 uur, vergaderzaal Anneessens, ingang Fontainasplein)

11 juni 1999 : **Fotokijkavond**

juli en augustus : geen bijeenkomsten

10 september 1999 : **Trams in het zuiden van de Bondsrepubliek Duitsland en in Wenen** (L. De Coster). Beelden van het begin der jaren 80.

8 oktober 1999 : **Trams in Lissabon, 1998** (A. De Prins)

2. VERSLAG VAN DE ALGEMENE LEDENVERGADERING VAN 20 MAART

Aantal deelnemers : 24

Aantal volmachten : 7

De deelnemers ontvingen voor het begin van de vergadering een kopie van de agenda, van het verslag van de secretaris, van het kasverslag en het budgetvoorstel.

1. Verslag van de vorige ledenvergadering

Het verslag van de algemene ledenvergadering van 14 maart 1998, dat werd gepubliceerd in Rail-Revue 98/2, wordt voorgelezen en door de vergadering goedgekeurd.

2. Verslag van de activiteiten in 1998

Er wordt kort verslag uitgebracht van de rondrit op het Antwerpse net op 17 januari (met bezoek aan Punt aan de Lijn; organisatie samen met MSVB), de rondrit in Brussel op 14 maart met motorwagen 4032 en leswagen 7019, de

uitstap met beperkte deelname op 7 mei aan de verbouwingswerken van Antwerpen Centraal en de rit Oostende-Adinkerke op 26 september met motorwagen SE 9093.

3. Jaarverslag van de secretaris
Eind 1998 had de vereniging 338 leden, te weten 206 hernieuwd vanuit 1997, 2 hernieuwde lidmaatschappen, 9 nieuwe, 123 vroegere Rail-Revue abonnees, 2 overlijdens.

Het ledenaantal voor '99 is, volgens de stand van de betalingen op 13 februari: 293 leden; hiervan 290 vanuit '97, 1 hernieuwd lidmaatschap, 2 nieuwe. De nationaliteitsverdeling is: 262 in België, 28 in Nederland, 3 in andere landen.

4. Kasverslag

Het kasverslag over het kalenderjaar 1998 wordt voorgelezen en door de voorzitter toegelicht.

Er waren 55.757 Bfr inkomsten van lidgelden '97 en '98 en 151.220 Bfr voor '99; 8.411 Bfr van renten en 4.500 Bfr van verkopen. De uitgaven voor tijdschrift, secretariaat en Febelrail waren 212.187 Bfr, 21.072 Bfr en 2.525 Bfr, voor een printer 36.340 Bfr, diversen 23.317 Bfr en bankkosten 1.541 Bfr. Een uitstap gaf een tekort van 4.500, één een overschot van 1.545 Bfr.

Op 31.12.98 was de stand van de rekeningen 391.263 Bfr. Dit bedrag wordt opgesplitst in: 151.220 Bfr reeds ontvangen lidgelden voor 1999, 240.043 Bfr eigen vermogen van de vereniging.

5. Verslag van de kascommissie
De leden van de kascommissie hebben het kasverslag nagezien en keuren dit goed.

6. Verkiezing van de kascommissie 1999

De huidige kascommissie bestaat uit de heren Noël Suys en Jan Coddens. Laatstgenoemde is uittredend, maar stelt zich her-

verkiesbaar. Hij wordt door de vergadering unaniem herverkozen.

7. Bespreking van het tijdschrift
De voorzitter stelt dat hij op een goede ploeg kan steunen voor het uitgeven van het tijdschrift en dankt voor alle medewerking en het goede resultaat.

Er wordt verder gewerkt aan de kwaliteit van de foto's. Dat er recent een foto van mindere kwaliteit voorkwam was een gevolg van een onvoorzien dubbele rastering.

Een probleem blijft het aandeel van het spoorwegnieuws. In nummer 99/1 was er zelfs maar 4 blz spoorwegnieuws tegenover 16 blz tramnieuws. Dit had te maken met het vervolghet verhaal over New Orleans, maar verder zijn de niet-tijdgebonden tramartikelen in reserve gehouden. Er wordt wel een oproep gedaan aan mogelijke schrijvers van spoorwegartikelen om bijdragen te leveren.

De uitslag van de recente ledenenquête wordt toegelicht. Deze uitslag wordt aan Rail-Revue 99/2 toegevoegd.

8. Verkiezing van het bestuur

Het Vebov-bestuur dient statutair elk jaar voor één derde hernieuwd te worden. Dit jaar zijn de heren R. Van Iseghem en H. Van den Bergh uittredend, laatstgenoemde stelt zich herkiesbaar. De voorzitter stelt evenwel dat het om redenen van beschikbare tijd niet mogelijk is om een verlenging van zijn mandaat te aanvaarden, maar hij zal zich wel blijven inzetten voor de uitgave van het tijdschrift.

Er zijn echter geen kandidaten bereid gevonden voor de bestuursfuncties, zodat opnieuw een oproep gedaan wordt in de vergadering zelf. De Heer Raf de Landsheer stelt zich kandidaat bestuurslid. Door de stand van zaken blijft de Rudy Van Iseghem voorzitter tot een nieuw kandidaat gevonden is, waarvoor dan wel een buitengewone ledenvergadering nodig is ter goedkeuring.

H. Van den Bergh en R. De Landsheer worden door de vergadering unaniem gekozen.

9. Voorziene activiteiten

Aansluitend op de ledenvergadering is er op 20 maart een busuitstap naar de netuitbreiding naar Zwijndrecht en naar de stelplaats in Kalken. Voorzien zijn nog een rit met de Siemenstram in Antwerpen, een busuitstap in Brussel op 24 april met een gelede bus van de eerste generatie, en een nog nader te definiëren uitstap voor de spoorwegliefhebbers.

10. Budget 1999

Het budget is in evenwicht: de voorziene inkomsten (lidgelden + verkoop publicaties + rente + uitstappen) bedragen 314.400 Bfr. Het uitgavenbudget bedraagt



Een plaatje ter illustratie van de VeBOV-busuitstap : de Wase autobus 2344 wacht de deelnemers op voor een rondrit naar Zwijndrecht en Kalken. Antwerpen Draakplaats, 20 maart 1999. Foto Stefan Justens

250.000 Bfr voor het tijdschrift, 20.000 Bfr voor secretariaatskosten, 3.500 Bfr voor Febelrail en Morop, 20.000 Bfr voor uitstappen, 20.900 voor diversen, totaal 314.400 Bfr.

11. Vaststelling van de lidmaatschapsbijdrage 2000

Goedgekeurd wordt het maximum voor het lidgeld op 800 Bfr te brengen; maar hiervan slechts gebruik te maken indien de omstandigheden dit zouden vereisen.

3. VERSLAG VAN DE UITSTAP OP 20 MAART

Op zaterdag 20 maart 1999 hield de vzw VeBOV haar algemene vergadering te Antwerpen. Na het officiële gedeelte werd met autobus 2344, een Jonckheere 041 van de stelplaats St.-Niklaas een rondrit gehouden. Eerst werd een bezoek gebracht aan de tramwerken te Zwijndrecht die goed opgeschoten zijn. Sporen en bovenleiding waren reeds klaar tussen de terminus Linkeroever en de brug over de ring. Ook tussen Zwijndrecht (kerk) en de grens met Melsele was de spooraanleg beëindigd. De aanleg van de doortocht door Zwijndrecht was volop bezig. Via lijn 99 werd vervolgens naar de stelplaats van Hamme gereden en vandaar via lijn 36 naar de stelplaats van Kalken, waar de deelnemers een rondleiding en uitleg kregen over het aldaar bewaard museummaterieel. Tenslotte volgde via de E17 de terugrit naar Zurenborg.

Mededelingen

• Opendeurdag Bus & Car

Op 26 en 27 juni houdt de vereniging Bus & Car een opendeurdag in de stelplaats van Casteau (nabij Soignies) tussen 11 en 18 uur. Dit jaar staat in het teken van de "dienstvoertuigen". Naast de museumbussen uit hun collectie zullen er dus ook enkele depannagebussen, vrachtwagens en bussen van de dienst Weg & Werken te zien zijn.

• Presentatie nieuwe tram

Opgelet Lookout Attention Achtung, op vrijdag 4 juni tussen 10 en 12 uur wordt de nieuwe tram gepresenteerd op het traject Punt aan De Lijn en Merksem. Na de middag te Gent in de stelplaats van Gentbrugge.

Lezersforum

• Werkwagens van toen (1)

De platte normaalsporige wagon te Poulseur (zie foto RR 1/99, p.9) kan niets anders zijn dan de C 7001, gebouwd door de Ateliers Germain uit Monceau in 1888 en voorzien voor een vracht van 10 ton. De NMVB bezat immers maar vier platte goederenwagens voor normaalspoor : de C 7000-C 7002 en de drie-assige C 8600.

SJ

• Werkwagens van toen (2)

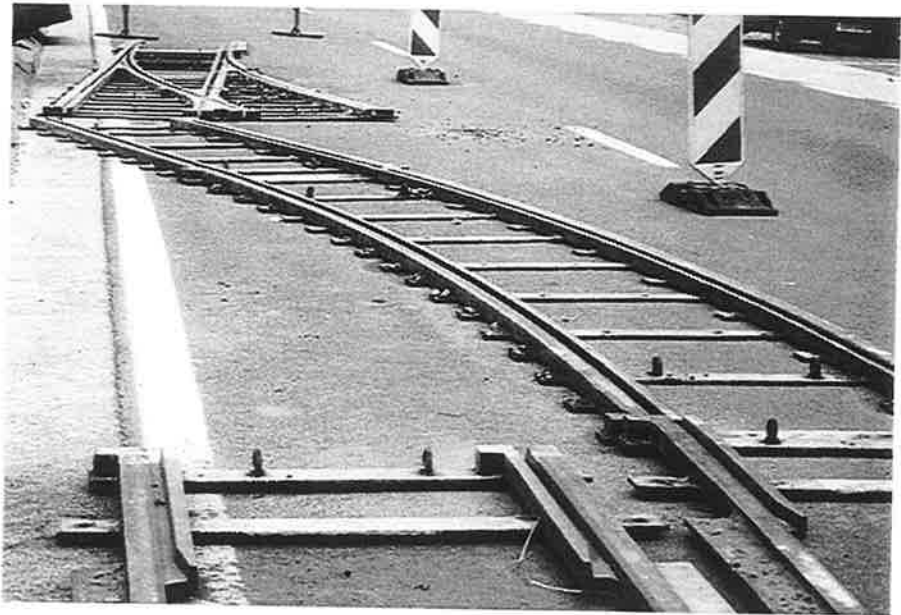
In RR /1999 p. 8, rubriek "Werkwagens van toen", wordt meer informatie gevraagd over de korte platte NMVB-normaalspoorwagons in Poulseur (foto 6 van Jacques Cohn).

In het boek *les Tramways au Pays de Liège*, Tome 2 (uitgave GTF, 1985), staat een goed gedocumenteerd artikel over de NMVB-normaalspoorlijn Poulseur - Sprimont - Trooz. Daarin wordt al het rollend materieel opgesomd. Over de goederenwagens staat er het volgende te lezen (ik vertaal uit het Frans) :

"Aangezien hoofdzakelijk materieel van de grote spoorwegen omgezet wordt, is het aantal goederenwagens zeer beperkt. Men vindt er een gesloten goederenwagon van 10 ton met nummer C.7501, die door het Amerikaans leger als bureau gebruikt zal worden en onvrijwillig in brand gestoken wordt tijdens het Ardennenoffensief. Vervolgens enkel korte op goederenwagens, C.5000 en volgende, de platte twee-asser C.7001, en een zware platte wagon C.8600 met vier vaste, dicht bij elkaar geplaatste assen. In 1919 krijgt de lijn, als vergoeding voor de geleden oorlogsschade, twee Duitse lange open goederenwagens met remmershuisje, genummerd C.5101 en C.5102; één ervan wordt gebruikt voor het onderhoud van de sporen, de ander als remwagen met ballast".

Volgens mij is de op foto 6 afgebeelde wagon dus de platte twee-asser C.7001.

Paul Kevers
9100 Nieuwkerken-Waas



• Californische wissel

In RR 1/99 blz. 20 staat een mooie foto met de Californische wissel, op de zeedijk in Mariakerke. Later werd die verplaatst naar de Troonstraat in Oostende tegenover de Luxemburgstraat. Daar nam ik op 23-12-98 een dia van deze wissel voor dat deze aangesloten werd op het net. Luc Weysen, Oostende.

• Odessa-mysterie

Naar aanleiding van de recente publicatie over het zogenaamde "Odessa-mysterie" zie RR 1/99 - 11 brengen wij onder de aandacht van de geïnteresseerde lezers dat vermoedelijk tegen het einde van dit jaar het resultaat van ons jarenlang opzoekingswerk over deze merkwaardige buurtspoorwegrijtuigen zal kunnen verschijnen.

Voor alle door Dhr. Eveleens Maarse aangehaalde vraagstukken is ondertussen een met feiten onderbouwde verklaring voorhanden. Het is echter vrijwel onmogelijk om in kort bestek in te gaan op alle "mysterie" die hij in zijn bespreking aan de orde stelt. We verwijzen daarvoor naar onze op stapel staande uitgave.

Onze Odessa-monografie is zowel gebaseerd op officiële bronnen, waarvan diverse gegevens tot dusver nog nergens aan de orde kwamen, als op getuigenissen van een reeks personen die deze rijtuigen zeer goed hebben gekend, zoals

conducteurs, controleurs en onderhoudspersoneel. Zelfs personen die regelmatig met de takelapparaten moesten uitrukken om de trams weer op de sporen te krijgen doen hun zeg. Er is ook een rijkelijke illustratie voorzien met zowel foto's, plans als diverse detailtekeningen en tabellen.

Omdat er nog een klein aantal preciseringen nodig zijn kan het nog wel even duren voor de definitieve tekst naar de drukker kan. Wie ondertussen al interesse heeft om bij het verschijnen van onze publicatie op de hoogte te worden gebracht, stuurt best nu al een kort briefje met een gefrankeerde en aan hemzelf geadresseerde briefomslag naar het adres : E. Tys, William woodstraat 10, 2140 Borgerhout-Antwerpen. Wie nog iets interessants te melden heeft kan daarvoor terecht op het tel. nummer 03/271.02.53. Hartelijk dank bij voorbaat vanwege T. Beerts en E. Tys.

• Trams in Merelbeke

Rechtzetting reeks "Het openbaar vervoer in Oost-Vlaanderen, trams in Merelbeke" RR 1/99 bladzijde 26.

Voor alle inlichtingen kan u terecht bij de auteur Erik De Keukeleire, E3 plein 93 te 9050 Ledeborg. Telefoon enkel na de kantooruren : 09/230.47.05 (geen fax!) of voor bestelling rekeningnummer : 891-5340445-23.



De Antwerpse museumtram 200 stond korte tijd in de stelplaats van de Groenenhoek vooraleer het rijtuig naar het museum van Edegem werd overgebracht. Rechts staat zandwagen 8895 en motorwagen 4429, die toen instond voor het slepen van de zandwagen. De 4429 werd later naar de MIVB-stelplaats van Elsene overgebracht als museumreserve. Wie had toen gedacht dat beide motorwagens ooit terug zouden komen naar de Groenenhoek, ingericht als museum? Berchem, 3 november 1983. Foto Stefan Justens



Motorstel 043 gefotografeerd te Roosendaal. Juni 1985. Auteur onbekend.