

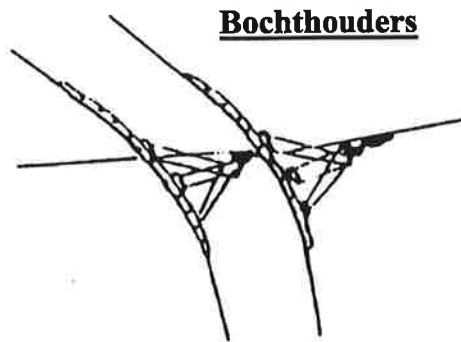
RAIL-REVUE

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



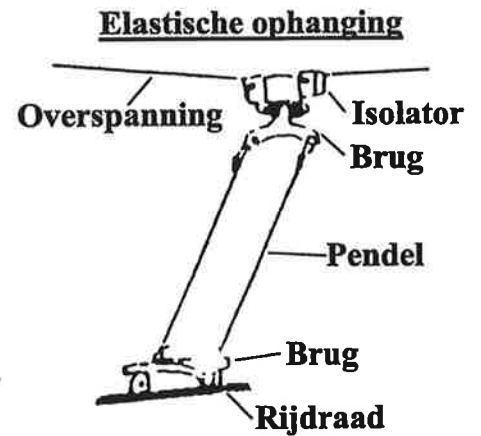
Vijftiende jaar - Nr. 4
November 2000
ISSN 0773-0713

Trolleybustechniek



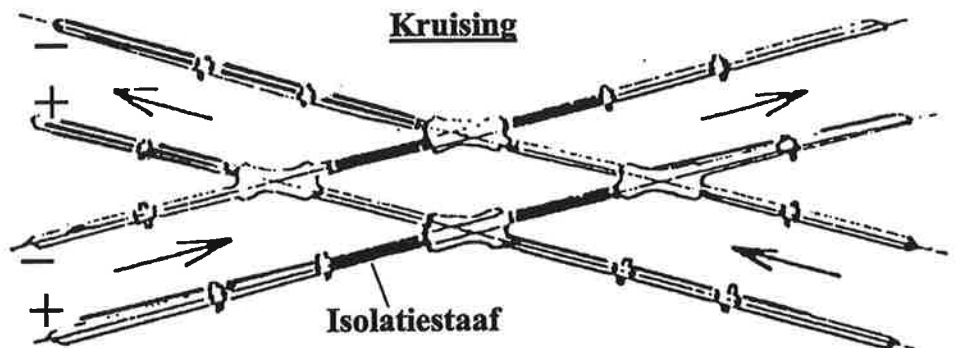
Bochthouders

Doorsnede rijdraad



In aanvulling bij het artikel over de Antwerpse trolleylijn 6 in dit en vorig nummer, gaan we hier in op de (nu gebruikte) techniek. Het bovenleidingnet is elastisch, dit in tegenstelling tot dat van de rijdraden van de tram die eerder strak worden opgespannen. De beide rijdraden zijn door een pendel-ophanging bevestigd zodat deze een kleine beweging van de trolleys kunnen opvolgen. De gebruikelijke spanning is 600 volt gelijkstroom.

De plus- (+) of stroomdraad bevindt zich links in de rijrichting, terwijl de min- (-) of nuldraad rechts hangt. Zoals bij een trambovenleiding kunnen de rijdraden zowel opgehangen worden aan de gevels of aan masten, ofwel rechtstreeks aan de armen van een bovenleidingsmast. De rijdraden zijn met behulp van een pendel-ophanging en isolatoren bevestigd. In scherpere bochten wordt de rijdraad vervangen door bochthouders om bruske knikken te vermijden. Soms gebruikt men aan een terminus waar beperkte ruimte is,



één enkele mast voorzien van een groot aantal armen, die zowat lijkt op een regenscherm (maar dan zonder zeildoek). Bij splitsingen maakt men gebruik van elektrisch bediende wissels waarbij de rijdraden in de juiste richting gelegd worden. Bij de afrijwissels is de constructie eenvoudiger. Wissels kunnen normaal enkel in de rijrichting bereden worden. Bij kruisingen van de rijdraden (plus- en mindraden) moeten deze zorgvuldig van elkaar geïsoleerd geplaatst worden om kortsluiting te voorko-

men. In één van de richtingen wordt een kort stukje stroomloos gereden. Zoals bij de tram wordt een lijn ook opgedeeld in verschillende secties die apart gevoed worden. Deze voeding gebeurt met twee dikke kabels die vanuit de tractiestations naar de secties gaan. Op diverse plaatsen zijn bliksemafleiders geplaatst die via een kabel een inslag naar de aarde afvoeren. Om de spanning in de beide rijrichtingen in één sectie gelijk te houden zijn er doorverbindingen.

Luc Couscheir

INHOUD VAN DIT NUMMER

Trolleybustechniek	2
Aanvullingen op Rail-Revue nr 3, augustus 2000	3
De kabeltram in San Francisco	5
Mei 1940	10
Rail-Aktueel	13
Verenigingsnieuws	20
Lezersforum	21

Aan dit nummer van Rail-Revue werkten mee: Jacques Cohn, Luc Couscheir, Staf Cuyt, Jan De leus, Mark De Schutter, Dirk Eveleens Maarse, Alain Janmart, Henri Janssens, Jan Mahieu, Bob Morren, Johan Tyssens, Hubert Van den Bergh, Rudy Van Iseghem en Walter Weytens.

Foto voorpagina : Nieuwe dieselmotorwagen 4101 (9 mei 2000 werkplaats dieseltractie te Merelbeke) Foto : Alain Janmart.

Rail-Revue is een uitgave van de v.z.w. VeBOV (Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer). **Verantwoordelijk uitgever** : Rudy Van Iseghem, Duffelshoek 52, 2550 Kontich. **Redactie** : Luc Couscheir, Mark De Schutter en Rudy Van Iseghem. **Secretariaat** : Hubert Van den Bergh, Kroonstraat 8, 3920 Lommel. **Lidgeld 2000** : België 700 Bfr of 17,35 €, Nederland 820 Bfr of 20,33 €. **België** : rekening Bank van De Post 000-0466768-04 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.

Aanvullingen op Rail-Revue nr. 3, augustus 2000

Foto's en tekst : Jacques Cohn

Vooreerst zou ik aan de inleidende gegevens van mijn bijdrage "De jaren 60 – deel II" in het vorige nummer nog het volgende willen toevoegen : van de subreeks 351-370 + 372 reden na de oorlog, zoals vermeld, nog slechts de 351, 53, 55, 65, 66 en 72 in de normale dienst. De 352, 54, 56, 58-64 en 67-70 waren tot type 101 verbouwd en in deze reeks opgenomen; de 357, tenslotte, werd in de oorlog tijdens een luchtaanval vernield.

Verder heb ik met zeer veel belangstelling het artikel "Keikoppen" gelezen, des te meer omdat de trolleybus naar de Antwerpse dokken niet erg bekend was, en hieromtrent slechts weinig werd geschreven.

Met mijn dank aan de auteurs ben ik zo vrij hierna nog enkele eigen foto's toe te voegen.

Foto's op deze bladzijde :

Foto 1 : Deze jammer genoeg onscherpe foto zou het enige bestaande document kunnen zijn omtrent het "grafiteren" van de trolleybus-bovenleiding. In mei 1956 rijdt een ladderwagen met uitgeschoven platform langs TB-lijn 6. Op het platform is een trolleybasis gemonteerd met twee korte trolley-stangen, die langs de draden glijden.



Foto 2 : In 1952 is trolleybus 24 op weg van lijn 31 naar de stelplaats Pothoek.

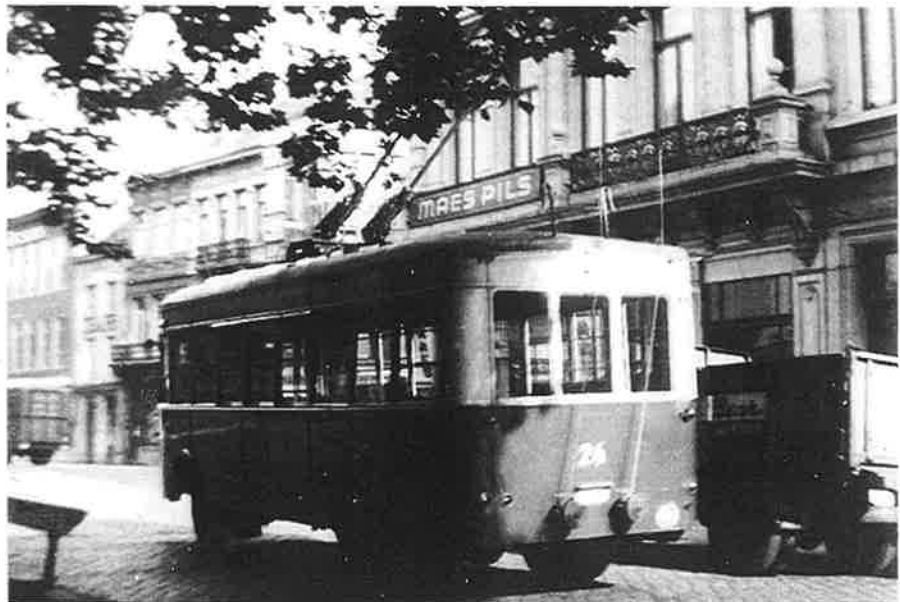


Foto 3 : Eveneens in 1952 gaat TB 38 op lijn 31 zijn eindpunt Noorderplaats verlaten. Voor de oorlog reden de TB Noorderplaats – Kaai 204 nog zonder lijnnummer.

Foto's op volgende bladzijde :

Foto 4 : De in "Keikoppen" beschreven Brusselse "muizen", ook "sabots" (klompen) genaamd : TB 6014 verlaat zijn stelplaats Leuvense Steenweg. De achterdeur staat open en de stalen plaatjes glijden aan een ketting langs en in de groefrail.

Foto's 5 en 6 : De linker trolley-stang ligt tegen de tram-draad, de rechter is gestreken. De "muis" veroorzaakt een vonken-vuurwerk.

Foto 7 : En zo gaat het verder langs tramlijnen 63 en 76, tot aan de kruising met TB-lijn 54. De "muis" ligt nog steeds in de rail. De ontvanger grijpt de koord om de trolley naar omlaag te trekken, met de bedoeling de TB-draden (rechts boven) te kunnen kruisen. Februari 1964.

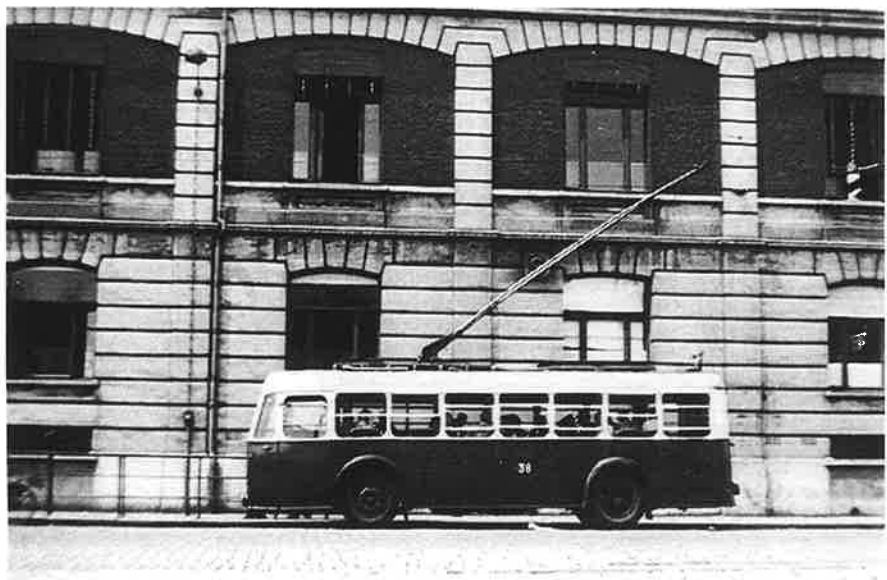
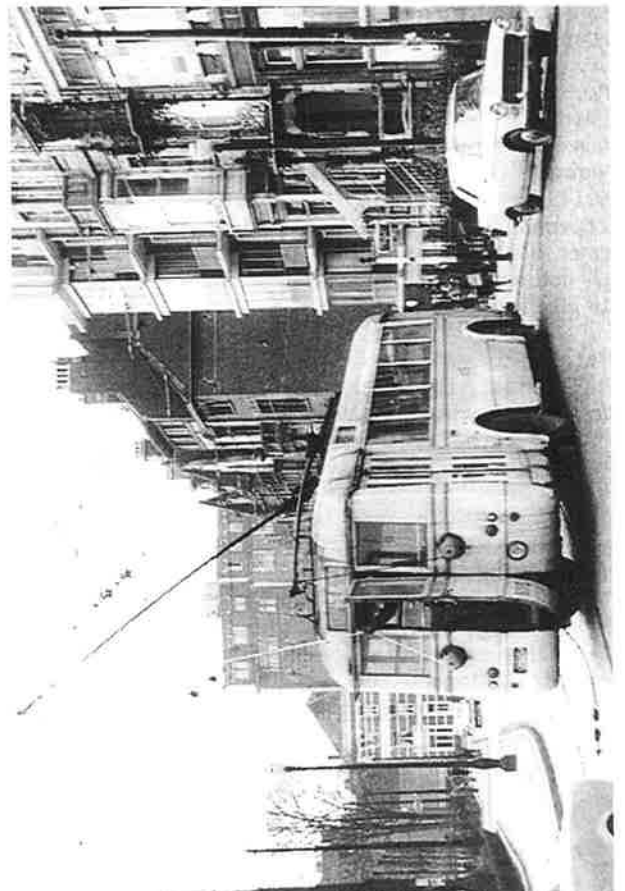
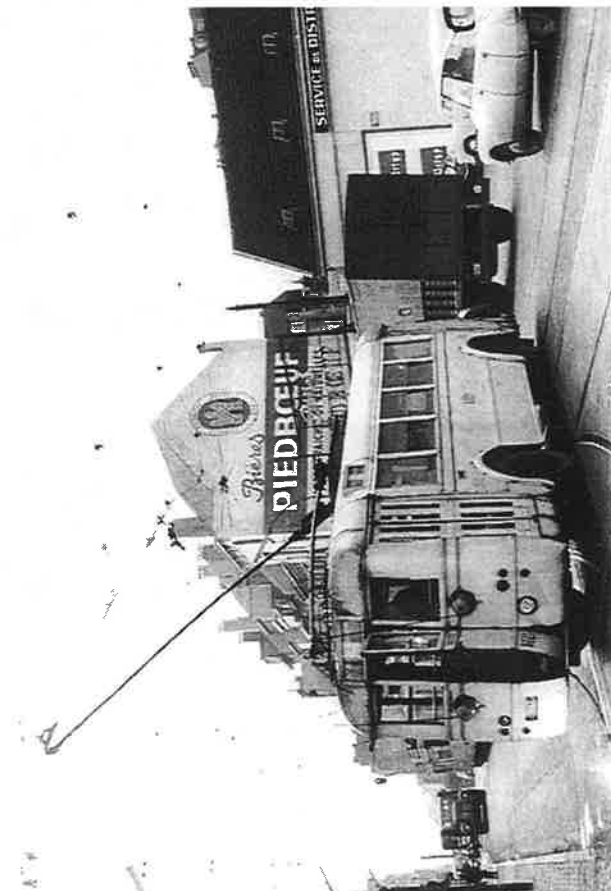




Foto 4
Foto 6



Foto 5
Foto 7



De kabeltram in San Francisco

San Francisco is een behoorlijk grote stad in de Verenigde Staten, centraal in de staat California gelegen aan de Amerikaanse westkust. Tot 1849 was San Francisco weinig meer dan een uitwas van een door Spaanse paters Franciscanen gestichte missiepost, waar hooguit enige honderden mensen woonden. In 1848 werd goud gevonden in het achterland van wat toen nog Yerba Buena heette, de oorspronkelijke naam van de stad. De gevolgen van deze vondst waren explosief, vooral wat het bevolkingscijfer betrof: begin 1849 telde San Francisco reeds 25.000 inwoners. Dit fenomeen zette door in de tweede helft van de negentiende zowel als in de twintigste eeuw, zodat heden de stad ongeveer 750.000 ingezetenen telt.

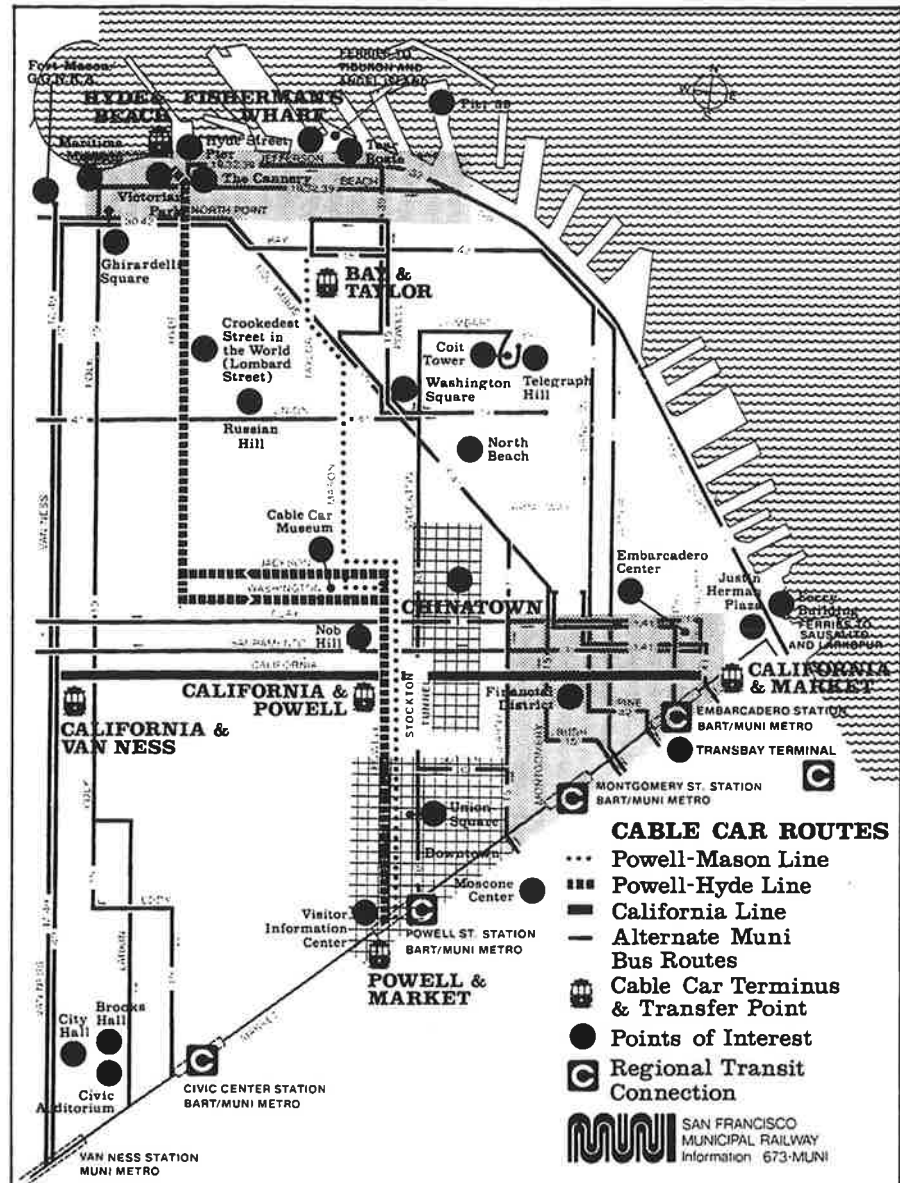
Reeds kort na 1850 diende de paardentram zich als eerste vorm van openbaar vervoer aan, in 1860 gevolgd door de stoomtram. San Francisco is evenwel een op vele en meestal op vooral steile heuvels gebouwde stad, een aardrijkskundig gegeven dat haar openbaar vervoer geschiedenis tot op de huidige dag blijft beïnvloeden.

ANDREW SMITH HALLIDIE EN DE "CABLE CAR"

De steilte van de heuvels bezorgde de paardentramexploitanten heel wat hoofdbrekens en had voor gevolg dat, naargelang de hellingen in de tramlijnen en volgens de heersende weersomstandigheden, soms vele dieren per rijtuig moesten worden ingespannen!

Hallidie, een inwijkeling van Schotse afkomst die zich als kabelfabrikant in San Francisco had gevestigd, schijnt in 1869 getuige te zijn geweest van een dramatisch ongeval met een paardentram. In een steile straat was een met vijf paarden bespannen rijtuig aan de beklimming begonnen, toen één van de dieren op het natte wegdek uitgleed, het evenwicht verloor en in zijn val het hele stel terug heuvelafwaarts meesleepte, onder het vertwijfeld geroep van de in paniek geraakte trambestuurder. Als bij wonder liep niemand van de reizigers ernstige verwondingen op, maar twee paarden bleven op de plaats van het onheil dood achter.

Hallidie had reeds, als kabel-leverancier van de goud- en de later eveneens in de Sierra Nevada ontdekte en sindsdien geëxploiteerde zilveraders, een vernuftig erts-transportstelsel ontworpen en gebouwd. Aan een zogenaamde "kabel zonder einde" (in feite een lange tot zeer lange kabellus) die



Document : San Francisco Municipal Railway

voortdurend in beweging bleef, waren op regelmatige afstanden ijzernen bakken vast opgehangen. Deze bakken schepten het op de ontginningsplaatsen verzamelde erts op en vervoerden het over soms grote afstanden door het bergachtig terrein, om het tenslotte op de plaatsen waar het werd gewassen automatisch te storten. Het paardentram-ongeval bracht Hallidie op het idee, iets dergelijks voor het personenvervoer in de steile straten van San Francisco te realiseren. Het kwam erop aan een systeem te ontwikkelen, waarbij de wagens ten opzichte van de bewegende kabel konden ontkoppeld, resp. gekoppeld worden: de tram moest immers kunnen stoppen aan de haltes! Een tweede probleem vormde het veilig onderbrengen van de voortdurend in beweging zijnde kabel. Oplossingen werden gevonden door het ontwerpen van

een kabelgriper (de heden nog steeds zo genoemde "grip") en door het onderbrengen van de kabel in een ondergrondse, tussen de rails liggende schacht (de "kabel-tunnel"). Efficiënte rem-inrichtingen moesten de wagens extra beveiligen bij het afdalen van de hellingen en bij het stilstaan aan de haltes.

In augustus 1872 stichtte Hallidie de eerste kabeltram-maatschappij, die als "Clay Street Hill Railroad" door het leven zou gaan. Na het voorbereidend werk werd op zes maanden tijd over een lengte van circa 850 meter de kabeltunnel gegraven en werden daarin de kabeldraagrollen gemonteerd; intussen werden tevens het van een stoommachine voorziene kabeltractiegebouw opgericht, de rails gelegd en het eerste tramstel — bestaande uit het met de kabel te verbinden voertuig (de "dummy") en een aanhang-

rijtuig (de "trailer") — gebouwd. Op 2 augustus 1873 — met slechts één dag vertraging op de oorspronkelijke eerste dag van de verleende concessie! — vond omstreeks vijf uur 's morgens en met overtuigende resultaten de eerste proefrit plaats.

Gezien het overweldigend succes werd deze eerste lijn reeds in 1877 tot 1460 meter verlengd.

Wilhelm "William" Eppelsheimer, één van Hallidie's medewerkers van het eerste uur, ontwierp tenslotte, min of meer gelijktijdig met een aantal gelijkaardige experimenten van anderen, een nieuw grijpermechanisme dat tot op heden nog steeds in gebruik is. Verder werden de tweedelige wagenstellen mettertijd vervangen door enkelvoudige rijtuigen die, gezien hun veel ruimere omvang, meteen voldoende reizigers konden bevat-

ten om van een echte "cable car" te kunnen spreken.

DE MAATSCHAPPIJEN

Tijdens de volgende jaren ontstonden in San Francisco, als om het succes van Hallidie's onderneming overtuigend te bevestigen, nog verschillende kabeltrammaatschappijen, waarvan de gezamenlijke lijnlengte van 85 km in 1890 reeds in 1894 uitdeinde tot een ongelooflijke 165 km, bereiden door niet minder dan zo'n 500 rijtuigen!

Aan dit absolute exploitatie-hoogtepunt zou in 1906 een bruusk einde komen...

Aan de hierna volgende opsomming dient te worden toegevoegd dat door onderlinge overnames enkele maatschappijen met vele jaren de opgegeven "sluitingsjaren" overleefden.

Benaming	Oprichting/ opheffing	Grootste helling	Lijn- lengte	Spoor- wijdte
Clay Street Hill Railroad	1873-1888	30,6%	1,46 km	1067 mm
Sutter Street Railroad (later Railway)	1877-1883-1902		9,65 km	1535 mm
California Street Cable Railroad	1878-1951	38%	8,85 km	1067 mm
Geary Street Park & Ocean Railway	1880-1912	15,8%		1535/ 1422 mm
Presidio & Ferries Railroad	1800-1906			1067 mm
Market Street (Cable) Railway	1883-1893-1902		21 km	1422 mm
Telegraph Hill Railroad *	1884-1887	53,2%		
Ferries & Cliff House Railway	1888-1893		34 km	1067 mm
Omnibus Railroad & Cable Company	1889-1893			1067 mm
United Railroads	1902-1921			1067 mm
Byllesby Market Street Railway	1921-1944			1067 mm
San Francisco Municipal Railway (MUNI)	1912-		8,125 km	1067 mm

* Deze maatschappij, die niet lang overleefde, baatte een echt kabelspoor uit : het systeem is bekend in bv. alle Europese Alpenlanden!

Op 18 april 1906 werd San Francisco grotendeels verwoest door een zware aardbeving en een daarop volgende, drie dagen durende, reusachtige brandramp. Na deze catastrofe werden vele kabeltramlijnen door elektrische trams en later door autobussen en/of trolleybussen vervangen.

Toen in 1944 de MUNI de laatst overgebleven kabeltramlijnen van de Ferries & Cliff House Railway overnam, was het lot van de kabeltram in feite bezegeld. Een "Burgercomité tot Behoud van de Kabeltrams" slaagde er in november 1947 nochtans in, de kiezers in San Francisco quasi unaniem voor het voortbestaan van de cable cars te laten stemmen. Doch de strijd was nog lang niet gestreden. In 1951 kwam de laatste onafhankelijke maatschappij, de California

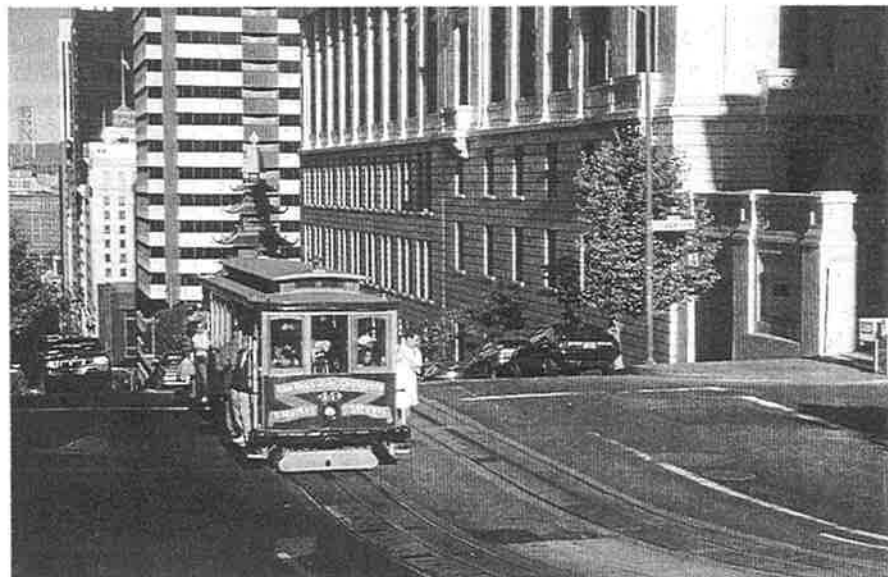
Street Cable Railroad, in handen van de MUNI, waardoor het totale "kabelnet" sedertdien stads-eigendom werd. Dit "net" omvatte toen nog twee lijnen van de ex-Ferries & Cliff House Railway en drie van de al even "ex" California Street Cable Railroad. Op 15 mei 1954 werd de "California Street Line" ingekort tot Van Ness Avenue en werden de twee overige California Railroad-lijnen gesloten! In november 1954 was er nog slechts een krappe kiezers-meerderheid voor verder behoud te vinden, meerderheid die er nochtans in slaagde, de heden nog in dienst zijnde drie lijnen te behouden :

1. de California Street Line tussen Van Ness Avenue en Market Street, bereiden met tweerichtingwagens 49 tot en met 60;

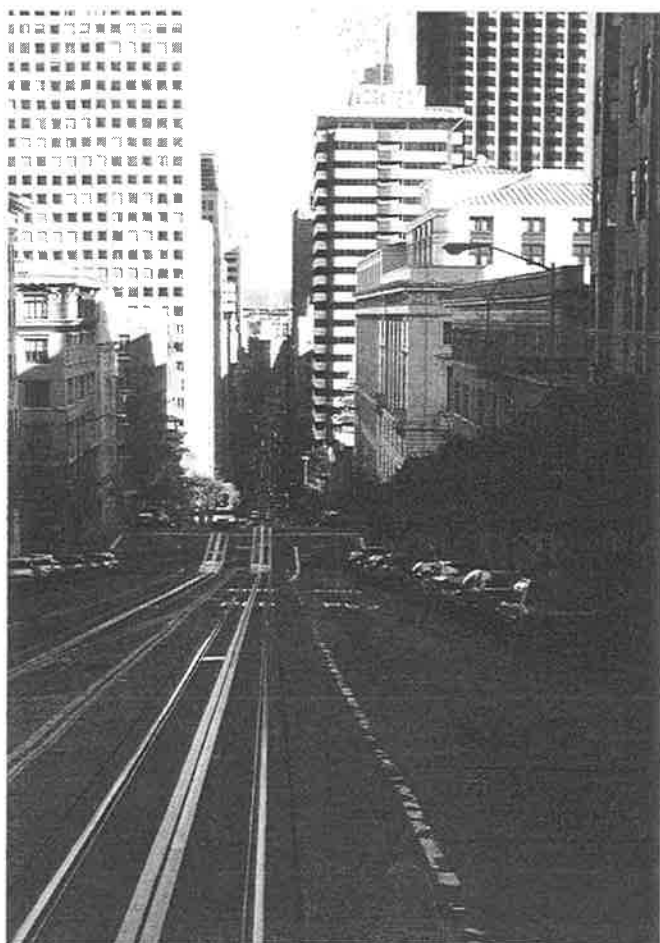
2. Powell & Mason, de enige nog geheel originele Ferries & Cliff House Railway-lijn;

3. Powell & Hyde, herboren uit een deel van de in 1956 afgeschafte Washington-Jacksonlijn, geknoot aan een gedeelte van een sinds 1954 stilgelegd tracé langs Hyde Street. Powell & Hyde is heden de geliefdste lijn omwille van de landschappelijk mooiste uitzichten.

Beide laatst genoemde lijnen worden bereiden met éénrichtingwagens 1 tot en met 28 en behoeven daardoor een draaischijf aan de drie eindhaltes (de Powell-terminus wordt gemeenschappelijk door beide lijnen gebruikt).



Afgeladen vol California-lijn dubbelrichtingrijtuig 49 (~1991) kruist Stockton Street. Helemaal in de achtergrond is een stukje van de 13 km lange brug over de baai van San Francisco te zien. Foto : Nancy Van Looy-Berghmans, augustus 1995.



Een blik op California Street vanuit de kabeltram illustreert perfect de steilte en de hoogte van de heuvels waarop San Franscisco werd gebouwd. • Rijtuig 60 (°1907) heeft net de halte "Chinatown" verlaten. De architectuur van het gebouw op de hoek van Grant en California contrasteert fel met de publiciteit op het gelijkvloers.

VERNIEUWING

Toen in 1973 het honderdjarig bestaan van de kabeltram werd gevierd, was het met de toen nog bestaande technische infrastructuur alles behalve rooskleurig gesteld, m.a.w. : het gehele concept was tot op de draad versleten. Alhoewel na de tweede Wereldoorlog enerzijds de MUNI twee wagens geheel herbouwde (nr. 18 in 1963 en nr.14 in 1964), in 1973 gevolgd, als een soort taart voor het eeuwfeest, door het nieuwbouwrijtuig nr. 1, verkeerden anderzijds de rails en de kabelgeleidingen in een afschuwelijk slechte staat. Ontsporingen en andere al dan niet technische ongevallen werden dagelijkse kost. Desondanks werden, zij het op een gammele wijze, jaarlijks 11 miljoen reizigers vervoerd!

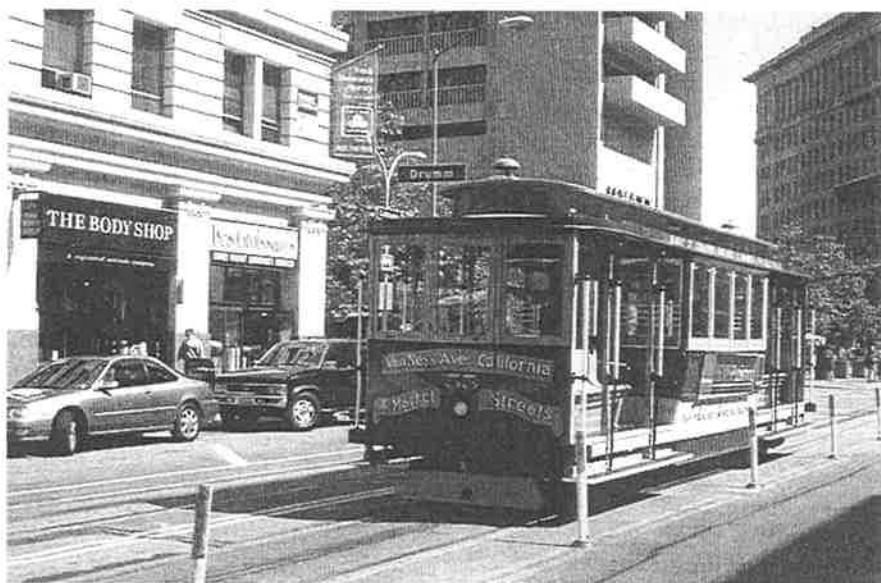
In oktober 1979 werd de bedrijvigheid noodgedwongen gedurende een half jaar stilgelegd, ten einde te kunnen overgaan tot de allerdruingendste herstellingen, waaraan zo'n 40 miljoen frank werden uitgegeven. Deze betrekkelijk geringe uitgave vormde echter de klassieke pleister op het houten been, want

alleen een volledige restauratie kon het overleven van de kabeltram waarborgen...

Van september 1982 tot juni 1984 werd daarom het hele systeem compleet heringericht.

De oude rails, kabeltunnels en -ge-

leidingen werden opgebroken en verwijderd. De nieuwe spoorstaven kwamen over de volle lengte op een betonnen ondergrond te liggen; de kabeltunnels werden eveneens geheel vernieuwd. De stel- en werkplaats, die ook het aandrijf-



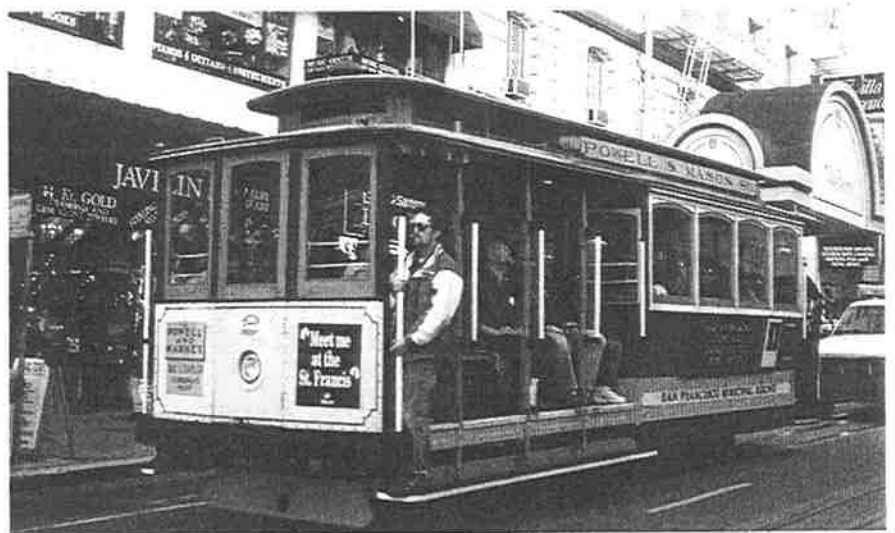
Rijtuig 55 (°1906) aan de eindhalte Market Street: op de California-lijn is het niet nodig de kabeltrams met behulp van draaischijven te keren.

mechanisme van de kabels herbergt, werd tot op de buitenmuren en de historische schoorsteen na "uitgekleed" en volledig heringericht, waarbij vier 375 kW-motoren de twee oude 515 kW dito vervangen, zodat iedere kabel zijn eigen aandrijving kreeg. Het gebouw werd bovendien extra tegen mogelijke aardbevingen versterkt en het tot dan toe bestaande openlucht stelplaatsgedeelte volledig onder dak gebracht. Dit voormalige Ferries & Cliff House Railway-gebouw, heropgericht na de vernietigende aardbeving van 1906, omvat tenslotte ook het uiterst bezienswaardige Cable Car Museum. De stelplaats-wedergeboorte duurde achttien maanden.

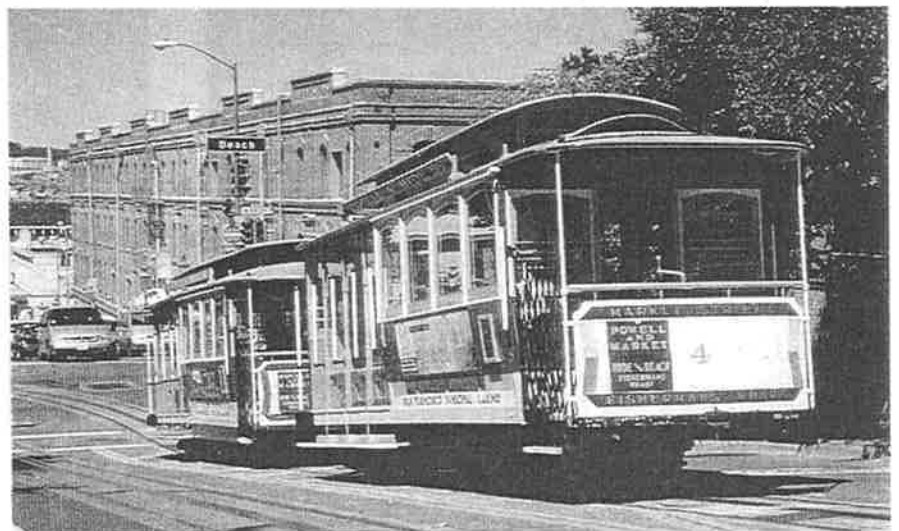
Gedurende deze bijna twee jaar durende vernieuwingsperiode werd ook het veertig rijtuigen tellende wagenpark duchtig onder handen genomen en, waar nodig, gerestaureerd. Ieder rijtuig moest daarbij als het ware worden beschouwd als een aparte persoonlijkheid, want naar leeftijd en naar typische eigen kenmerken tonen de wagens nogal wat onderlinge verschillen. Zo zijn de oudste oudjes geboren in het jaar 1887 (!) en stamt de op heden jongste telg uit... 1995, iets wat geen van beide generaties is aan te zien : de rijtuigen worden immers nog steeds gebouwd en onderhouden volgens het 19e eeuwse concept!

Toen op 21 juni 1984 de cable cars, vergezeld door het nodige feestgedruis, weer gingen rijden had de vernieuwing in totaal 58,2 miljoen dollar of ongeveer 2,6 miljard frank gekost. San Francisco droeg 10 en de staat California 3,6 miljoen dollar bij; de resterende 44,6 miljoen kwamen van het verkeers-ministerie in Washington DC, d.w.z. van de Amerikaanse belastingbetaler.

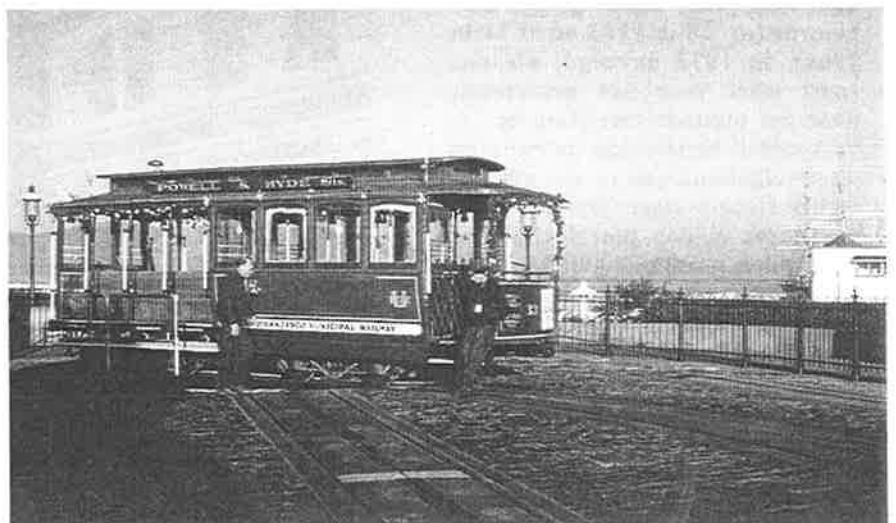
Ongetwijfeld zit de MUNI op het einde van deze twintigste eeuw voortdurend zwaar in de rode cijfers met zijn exploitatie van de drie kabeltramlijnen. Welke is echter de grootste toeristische attractie van San Francisco : de beroemde Golden Gate Bridge of de anachronistische kabeltram? Wij moeten het antwoord schuldig blijven. Maar het staat als een paal boven water dat de miljoenen toeristen, die zonder ophouden met de kreunende kabeltrammertjes blijven rijden, meer dan voldoende zaad in het grote San Francisco-bakje brengen, opdat deze stad met de



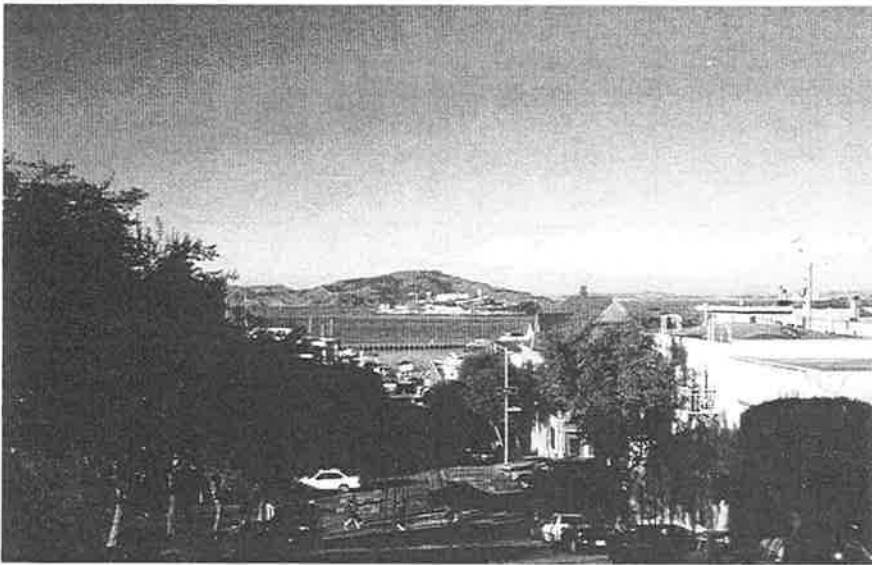
Rijtuig 2 (°1891) op de Powell & Mason-lijn ter hoogte van Union Square, het drukste plein van de stad. Het lijngedeelte op Powell Street wordt gemeenschappelijk met de Powell & Hyde-lijn bereden.



Powell & Hyde eindhalte aan Beach met o.a. rijtuig 4" (°1994 : nieuwbouw-rijtuig dat het oorspronkelijke nr 4 uit 1887 – bestemd voor het museum – verving). De trams zakken van hier zonder reizigers af naar de draaischijf op Victorian Park Terminus. Foto : Nancy Van Looy-Berghmans, augustus 1995.



Daar worden de trams met mankracht gekeerd. Het hier afgebeelde rijtuig 13 (°1992) kreeg de schildering en het embleem van de in 1921 verdwenen United Railroads.

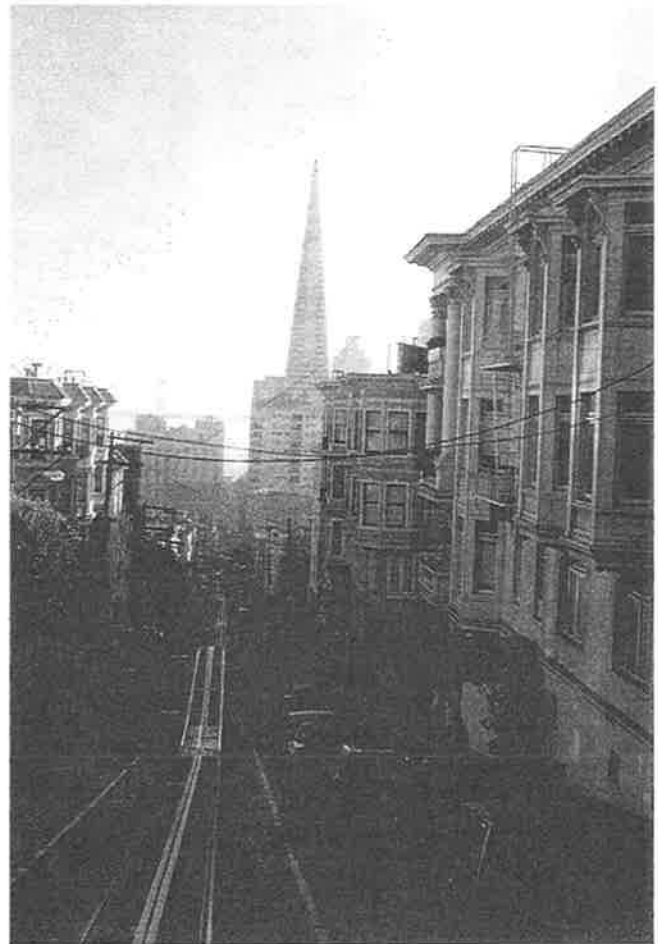


glimlach het sombere rood van de MUNI-cijfers in een stralend groen zou omtoveren...

(Wordt voortgezet)
Staf Cuyt

Alle foto's, tenzij anders vermeld :
Staf Cuyt, december 1998 en september 1999.

Vanop het achterbalkon van de op Powell & Hyde ingezette rijtuigen ontplooit zich het panorama van de Gouden Poort (de "Golden Gate") met het beruchte gevangenseiland Alcatraz.



Rijtuig 10 (°1891) nadert op Hyde Street de halte "Lombard", de zg. "kronkeligste straat van de wereld" met bovendien een helling van 27%! • Washington Street, waaraan zich de stelplaats bevindt, gunt een fraaie blik op Transamerica Pyramid, een bankgebouw dat met 260 m de hoogste top in San Francisco scheert.

Mei 1940

Tekst van en foto's uit het archief van Jacques Cohn

Enkele jaren geleden vernam ik toevallig van kennissen in München, dat een Duits militair in mei 1940, tijdens en na de inval van het Duitse leger in België, enkele tramfoto's zou hebben genomen. Na langdurig zoeken gelukte het mij deze — intussen bejaarde — heer Meyer op te sporen en hem te overtuigen, zijn niet zeer talrijke opnamen (het fotograferen in het frontgebied was immers, zelfs voor militairen, streng verboden) voor mijn archief af te staan.

Volgens de heer Meyer werden deze foto's nooit eerder gepubliceerd. Ikzelf haal ze nu voor de eerste maal te voorschijn : ik heb deze primeur aan de lezers van Rail-Revue willen voorbehouden.

Foto 1 : NMVB-HL met een goederentrein, komende van Doornik, rijdt Kortrijk binnen. Let op het bord "Wehrmachts Tankstelle" en daaronder: "Strasse von Kortrijk nach Tournai für jeden Zivil- und Flüchtlingsverkehr gesperrt".

Foto 2 : HL met goederentrein in Oostvleteren, op de lijn Veurne - Ieper. De weg is "leeggevaagd".

Foto 3 : Op de lijn Kortrijk - Geluwe : AR 217 in Moorsele.



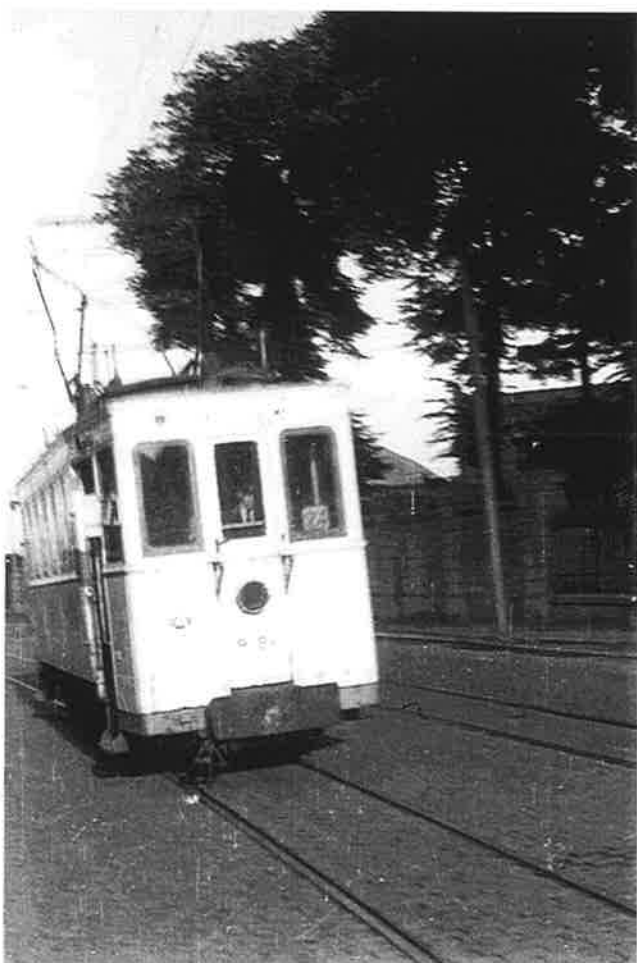


Foto 4 : Mw 9772 (de lijnletters zijn onleesbaar) te Menen. De vrachtwagen heeft een WH-nummerplaat (= Wehrmacht Heer). Verder slechts een kar, fietsers en voetgangers.

Foto 5 : Mw 9795 ergens in de Borinage. In Henegouwen zou nochtans, voor zover mij bekend, geen tramlijn 24 hebben bestaan.

Foto 6 : Juli 1940 : mw 10242 met een bw uit de reeks 19233-19250 op lijn 31 Mons - Charleroi te Mons.

Foto 7 : In 1941 rijdt mw 9234 in De Panne op lijn 7 De Panne - Adinkerke. Er is niemand te zien, behalve een Duitse fietser en twee of drie Duitse militairen.

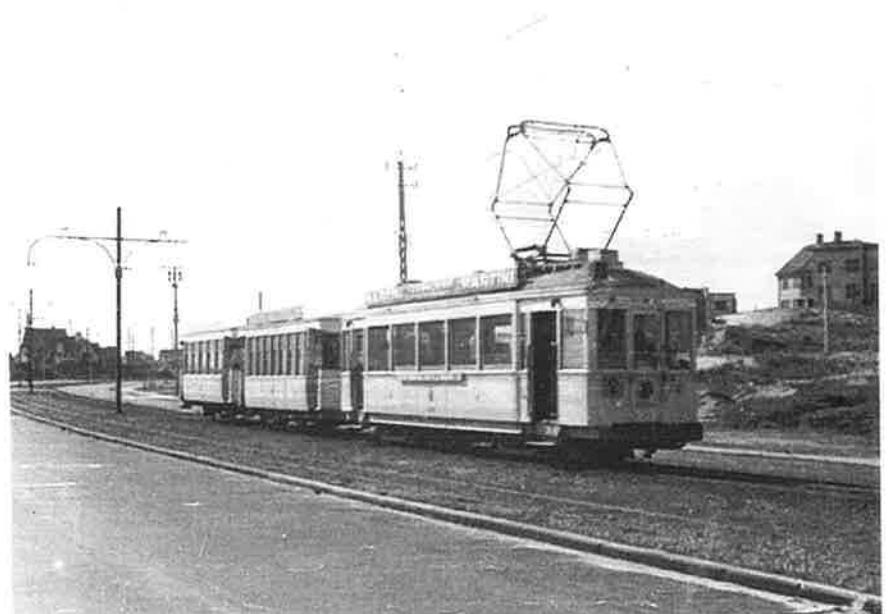
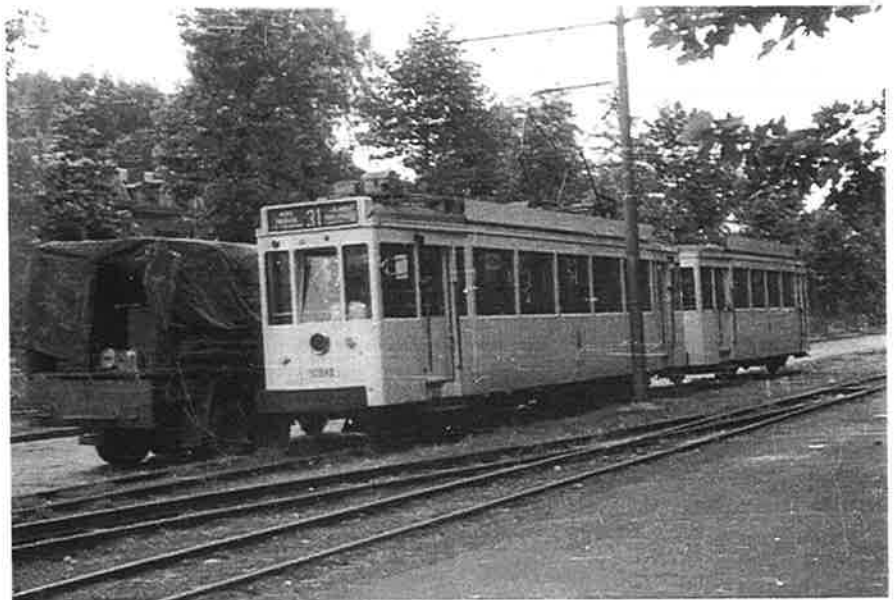
Foto 8 : Eveneens in 1941 rijdt mw 10054 (?) met twee OB-bw's op lijn 2 De Panne - Oostende, op tegenspoor langs St.-Idesbald.

Er bestond ook nog een andere, weinig bekende lijn naar het Antwerpse dokkegebied, namelijk de NMVB-tram Paardenmarkt - Kruisschans. In de "Paardenmarkt-tijd" werd deze lijn zonder kopbord gereden, wel met een bufferplaat "Kruisschans". Ik meen dat er nooit een lijnletter "K" heeft bestaan.

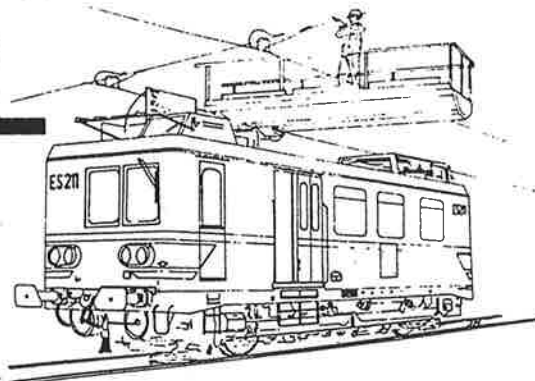
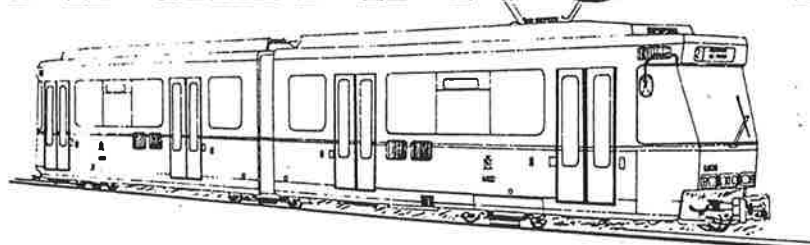
Vaste klant op deze lijn was in die tijd het buitenbeentje 9635, alléén rijdend of met één of twee bw's type 1350/1750, met teakhouten zijpanelen en middeninstap. Dit stel werd bijgestaan door niet-verbouwde Odessa's.

Bij het verplaatsen van het Paardenmarkt-eindpunt naar de Geuzenhofjes werd de bestemming Kruisschans lijn 73 (filmkleur wit met zwarte tekst), bediend door de verbouwde Odessa's 9670-75, die later in Leuven en Luik terecht kwamen. Lijn 73 verdween tijdens de oorlog, vermoedelijk op bevel van de bezetter.

Jacques Cohn



RAIL-AKTUEEL



NMBS

• MS-Post (961, 962, 964-966, 968-975)

Ondanks hun leeftijd worden deze motorstellen grondig nagekeken. Daarenboven krijgen zij een nieuwe huisstijlschildering met logo van "de Post". Momenteel blijven er nog slechts enkele stellen in de originele schildering over : de nummers 969, 970, en 971. Het motorstel 963 (ex-109), het enige met het gewijzigde logo "POST 90", werd reeds enkele jaren geleden uit omloop genomen na een zware aanrijding in de omgeving van Denderleeuw. Het tweede stel (967) staat reeds enkele tijd afgesteld op de terreinen van de CW te Muizen, met verschillende onherstelbare averijen en defecten.



Op 23 juni 2000 toont de 966 zich na een grote revisie uitgevoerd in Mechelen. (Antwerpen Schijnpoort) Foto : Alain Janmart.

• HLE reeks 2551-2558 (WDT Antwerpen-Dam)

Deze oude locomotievenreeks is haast niet meer weg te denken tussen België en Nederland. Na het wegvallen van "Lovers Rail" werden de vrijgekomen locomotieven weer naar Antwerpen-Dam overgebracht. Een speciale reeks voor treinbestuurders werd opgestart voor de internationale goederentreinen tussen Muizen, Merelbeke, Moeskroen, Antwerpen-Noord en Rotterdam-Kijfhoek. Van zodra er een trein uit Lille-Délivrance in Gent-Zeehaven aankomt, wordt deze overgenomen door een van de reeks 25.5! In de voormiddag is een slag voorzien naar Moeskroen. De locomotief blijft dan een tijd wachten en vertrekt in de late namiddag terug naar Gent-Zeehaven en Antwerpen-Noord of Rotterdam-Kijfhoek.

Er worden ook diensten ingelegd vanuit Kinkempois naar Sittard, via Bressoux en Maastricht met treinbestuurders van Kinkempois. Deze treinbestuurders komen af en toe ook wel eens een loc afhalen op "den Dam".

gende motorstellen reeds omgebouwd en in de nieuwe huisstijlkleuren geschilderd : 603-604-606-607-610-611-617-618-633-636. Er kunnen er nog meer zijn. Daarom

verwijzen we voor meer informatie naar het volgende nummer van RR.



Charleroi-Sud : Het stel 611 staat vertrekkensklaar met een L-trein naar Fleurus en Ottignies. (27 juli 2000) Foto : Alain Janmart.

• Elektrische motorstellen reeks 601-782

Volgens mijn gegevens zijn vol-

• **Elektrische locomotieven reeks 13**

Op dit ogenblik werden reeds 33 locomotieven van deze reeks geleverd. Tussen Antwerpen-Centraal en Oostende rijden momenteel vier locs, telkens met een stuurrijtuig. Op de verbinding Oostende - Welkenraedt/Eupen is de inzet vaak wisselvallig : normaal zijn hiervoor negen locs voorzien, maar men dient ook rekening te houden met de inzet van de reeksen 16 en 27 op dit traject: de internationale treinen naar Köln-Hbf. worden namelijk meestal nog gesleept door reeks 16 of uitzonderlijk door reeks 27. Op de verbinding Liège - Guillemins - Rivage - Trois-Ponts - Trois-Vierges - Luxembourg worden de 1300-den slechts toegelaten tot in Gouvy of Trois-Ponts. Daar neemt een CFL-3000 de trein meteen over.



• **Motorwagen 4603 als monument**

Wie een uitstap plant naar Charleroi moet absoluut even halt houden voor de "Toren" naast het station. Vroeger stond daar een oude stoomlocomotief type 41. Omdat deze loc stilaan een wrak werd, besloot een groep spoorwegliefhebbers om er een ander voertuig te plaatsen. Men koos voor de fraai gerestaureerde, niet-koppelbare motorwagen 4603. Deze motorwagens reden vroeger op de lokale diesellijntjes in de omgeving van Ath. Nu staat de motorwagen er vlekkeloos bij op een stuk spoor en tot op heden heeft nog niemand enige vorm van vandalisme tegen de 4603 ondernomen.



• **HLD reeks 70**

De oudste, nog rijvaardige diesel-locomotief in België is de 7002. Ondanks hun hoge leeftijd, zijn de veteranen van de reeks 70 tot nader bericht echt onmisbaar voor het slepen van allerhande goederen-

*Foto boven : Motorwagen 4603 als monument (10 juni 2000)
Foto : Alain Janmart.*

Foto midden : Deze foto van de reeks 71 toont u een toevallige inzet binnen de carwash-instelling van Antwerpen-Schijnpoort op 12 juli 2000. Foto : Alain Janmart.

Foto onder : Deze foto werd op 19 juli genomen op het zijspoor te Antwerpen-Dam. Volgende locomotieven staan achter elkaar geplaatst : 7605 - 7619 en 7615 - 7614. HLD 7720 bezit geen BSI-koppeling meer. Foto : Alain Janmart.





treinen. Meestal zijn deze locs actief in Boom, Kalle en op de Waaslandterminal.

• **HLD reeks 71 (7102 en 7103)**

U heeft goed gelezen, er bestaan nog slechts twee van de drie locs van deze reeks. Hun beperkte inzet is vrij eenvoudig te verklaren : bij de minste averij moet de locomotief meestal worden weggesleept! Er zijn haast geen reserveonderdelen meer beschikbaar voor al te grote herstellingen en daarenboven zijn er nog slechts een beperkt aantal treinbestuurders die met deze locs kunnen omgaan. Toch wordt er nog een beroep gedaan op deze — toch vrij — moderne locomotieven.

Ik moest een driedelig motorstel klaarmaken en zag toen toevallig deze loc aankomen met een stel M2-rijtuigen. Bij navraag op Antwerpen-Dam werd mij verteld dat er treinbestuurders zijn die heel graag nog eens met een dergelijke locomotief wensen te rijden. Op maandag 11 september bevond HLD 7103 zich in de rangeerbundel B2 te Antwerpen-Noord om er reeksen af te duwen over de rangeerheuvel. Jammer genoeg was het juist middagpauze en kon ik geen foto nemen van die locomotief.

• **HLD reeks 7601-7625**

Een groot deel van deze Nederlandse locomotieven bevindt zich nog steeds in het havengebied van Antwerpen om er lange, zware treinen te slepen. Deze locomotieven worden bij de NMBS ook wel 'trams' genoemd. Omdat de stuur-



Foto boven : Deze foto werd genomen op 18 augustus 2000 in bundel "D" te Antwerpen-Noord. Twee gekoppelde NS-Cargolocs met de 6511 op kop vertrekken naar Berendrecht; daarnaast staat de 7714 klaar voor vertrek naar bundel "Oudendijk" via de Lillobrug. Foto : Alain Janmart.



Foto midden : Deze foto werd diezelfde dag genomen (25-8) in de rangeerbundel B1 met de afduwers 7702 en 7710. Merk op dat de frontlichten van beide afduwers verschillend zijn : de linkerafduwer heeft één rood licht links en de rechterafduwer heeft één rood licht rechts. (25 augustus 2000) Foto : Alain Janmart.

Foto onder : Deze foto werd genomen toen de trein 7602+7702 in Kontich lijn 13 naar Lint en Lier insloeg. (9 september 2000) Foto : Alain Janmart.

posten aangepast zijn aan het rechtse verkeer, moeten deze locomotieven zodanig gekoppeld worden dat de stuurposten aan de buitenkant staan. Dan heeft de treinbestuurder een betere kijk op de links geplaatste seinen.

• HLD reeks 7701-7790

Tot op vandaag werden reeds 20 locomotieven geleverd. Zoals voorzien hebben de locomotieven 7701 tot (vermoedelijk) 7718 een *BSI-koppeling. Deze koppeling wordt neergelaten tijdens het afduwen van reeksen wagens op de rangeerheuvelds te Antwerpen-Noord.

*BSI is de merknaam van een automatische koppeling, speciaal ontworpen voor locomotieven die ingezet worden bij het heuvelen in rangeerbundels. Deze zoektocht leverde ons meteen ook de bevestiging op van wat auteur van dit artikel nog als een vermoeden uitdrukt: vanaf de 7719 dragen de locomotieven van deze reeks — inderdaad — geen BSI-koppeling meer. (Bron Jan Mahieu)

Op zaterdag 9 september reed er een speciale dieseltrein vanuit Antwerpen-Oost naar Sittard/Zittart in Nederland. Het ging om Britse treinfanaten die zich verplaatsen met het meest ondenkbare materieel. Hun korte trein bestond uit diesellocc 7602, twee internationale K1-rijtuigen en achteraan de nieuwe diesellocc 7702.

• Nieuwe dieselmotorwagens reeks 4100

Op het ogenblik dat deze regels worden geschreven, zijn er reeds 4 motorstellen geleverd. Op maandag 2 oktober 2000 zullen deze motorstellen voor het eerst officieel worden ingezet en wel op de verbinding Mol-Hasselt. Aanvankelijk zal slechts één treinstel 's morgens en één 's avonds als P-trein ingelegd worden. Op dit lijngedeelte ligt de frequentie wat aan de lage kant: slechts één trein alle twee uur.

Alain Janmart

DE LIJN

ALGEMEEN

• Wijziging contractnummers

Voor sommige entiteiten werd het eerste cijfer van de contractnummers voor de pachters gewijzigd. Dit werd nog ten tijde van de vroegere NMVB/SNCV toegewezen zowel aan de Vlaamse- als aan de Waalse provincies. Inmiddels werd ook nog de provincie Brabant opgedeeld. Ten behoeve van de duidelijkheid hierbijgevoegd een lijst.

Leveringsdata en indienstname van de Hermelijnen.

nummer	levering	oplevering	in dienst
7201	04/06/99	06/04/00	07/04/00
7202	06/08/99	21/12/99	23/12/99
7203	16/06/99	13/10/99	18/10/99
7204	08/07/99	05/11/99	09/11/99
7205	13/08/99	22/11/99	24/11/99
7206	02/09/99	21/12/99	23/12/99
7207	09/02/00	25/02/00	28/02/00
7208	23/02/00	09/03/00	10/03/00
7209	22/03/00	06/04/00	07/04/00
7210	16/03/00	30/03/00	31/03/00
7211	06/04/00	28/04/00	29/04/00
7212	27/04/00	15/05/00	16/05/00
7213	17/05/00	06/06/00	07/06/00
7214	02/06/00	20/06/00	21/06/00
7215	21/06/00	12/07/00	13/07/00
7216	05/07/00	26/07/00	27/07/00
7217	26/07/00	23/08/00	24/08/00
7218	03/08/00		

Belangrijke opmerking: Dit zijn de officiële data ons meegedeeld door De Lijn — waarvoor onze oprechte dank —, maar deze zijn echter theoretisch. Zo weet de aandachtige Rail Revue lezer dat de 7201 reeds op 28 mei in Antwerpen werd afgeleverd.

• Lagevloertrams in Antwerpen en Gent

In (aansluiting) op de lopende leveringen van Siemenstrams zouden er nogmaals 47 lagevloertrams moeten komen. Voor Antwerpen komen er 30, voor Gent 17, te leveren tussen 2003 en 2007. 3,5 miljard Bfr is het voorziene bedrag.

Of deze 47 trams ook Hermelijnen worden is zeker nog niet uitgemakt. Om het achteraf veelvuldig verrekenen van de aanpassingen aan de specifieke "De Lijn" normen te vermijden komt er een Europese aankondiging met onderhandelingsprocedure in plaats van een algemene offerteaanvraag.

Luc Couscheir

ANTWERPEN

• Uitbreiding Punt aan de Lijn

De amper geopende nieuwe tramloods aan de Noorderlaan krijgt uitbreiding met extra sporen. Hierop moet plaats zijn voor zestien Hermelijnen of tweeëndertig PCC's. Het is zo dat zowel de twee tramdepots plus de werkplaats gevuld zijn met trams omdat er omwille van het succes van het gratis rijden van de 65-plussers bijna zo goed als geen oude trams kunnen gemist worden.

• Tramwerken

Begin oktober zijn er nogmaals werken gestart op de Turnhoutsebaan in Borgerhout. In een eerste fase worden na amper enkele jaren de klinkers van de tram- en busbedding opnieuw gelegd. Na de

Provincie	NMVB	VVM	TEC
Antwerpen	1	1	
Oost-Vlaanderen	2	2	
(Vlaams)-Brabant	9	3	
Limburg	8	4	
West-Vlaanderen	3	5	
Hainaut	4		3
Namur-Luxembourg	5		4
Liège-Verviers	7		5
Brabant (Wallon)	9		6
Charleroi	4		7

eindejaarsperiode wordt er gewerkt aan een busbaan tussen het Foorplein en de Turnhoutsebaan op de Singel richting zuid. Vanaf midden maart wordt dan het nog ontbrekende stuk tussen Singel en Stenenbrug aangepakt. Hierbij wordt de "kronkel" bij de splitsing van de lijnen 10 en 24 rechtgetrokken en komt er ook hier een vrije baan in beide richtingen. Einde 2001 moet hier alles afgewerkt zijn.

Reeds in augustus startten de werken voor de verlenging van lijn 3 te Merksem naar Keizershoek. Er wordt nu gewerkt op het stuk dat zo'n dertig jaar geleden verlaten werd door de NMVB lijnen 63, 64 en 65. In 2001 wordt dan het bestaande traject op de Bredabaan aangepast met een (volwaardige) eigen tram- en busbaan. Alles zou vrijwel tezamen met de verlenging naar Zwijndrecht in dienst moeten komen.

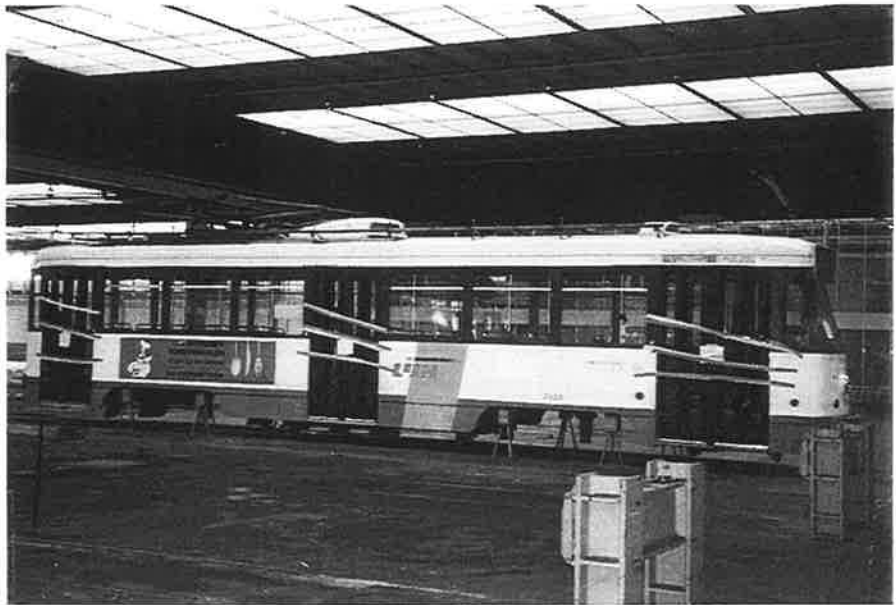
Op vrijdagavond 29 september werd van spoor gewisseld op de werf Dambrugge- en Van Kerckhovenstraat. Het nog steeds fel gestoorde tramverkeer gebeurt nu op het spoor richting Schoonselhof. Op maandag 2 oktober werd juist op dit stukje enkelspoor een ontsporing veroorzaakt door de plaatselijke jeugd. PCC 7091 werd met hulp van een balk vakkundig uit de sporen gelicht. Omdat daar de bestrating nog niet aanwezig was kon er niet gewerkt worden met de kraanwagen zodat men voor het hersporen een beroep moest doen op de Unimog van PAL, die voorzien is van hydraulische vijzels om te kunnen werken in de premetrotunnels.

• Gekoppelde trams

Vanaf september zijn er gekoppelde trams verschenen in de (avond)spits. Lijnen 8 en 12 hebben één dienst meer. Op de lijnen 10 en 24 rijden er telkens drie gekoppelde stellen. Ook lijn 11 heeft twee diensten in de avondspits. Jammer genoeg is dit enkel theorie want reeds na enkele dagen ontbrak er hier en daar reeds de tweede wagen.

• Reclametrans Antwerpen

Tot voor enkele jaren verscheen er regelmatig een bijdrage over de in Antwerpen rondtoerende reclametrans. We nemen de draad weer op waar we geëindigd waren medio 1997. Meestal gebruikt men steeds dezelfde tramwagens. In deze periode werden de meeste trams in De Lijn-kleuren geschilderd en liep terzelfdertijd het ombouwprogramma van de trams 7061 tot 7165. Zo verdwenen de 7127, 7088 en 7090 als reclametrans en werden vanaf april 1997 enkel nog



PCC 7028 : Dit is de eerste PCC die definitief buiten dienst gesteld werd in februari 2000. Zijn draaistellen werden onmiddellijk weggenomen om voor andere rijtuigen te dienen. In maart 2000 ging ook de 7030 buiten dienst. Foto : Henri Janssens.

trams zonder koppeling gebruikt. De 7088 en 7090 waren tevens de laatste trams die een reclameschildering kregen. Alle andere trams hadden kleefreclame.

Na het buiten dienst stellen van de 7000 gebruikt De Lijn nu volgende trams voor totaalreclame : 7001, 7002, 7006, 7007, 7009, 7010, 7014, 7017, 7022, 7033, 7038, 7039, 7051, 7052 en 7060. Het in revisie nemen van trams zal waarschijnlijk weer enkele verschuivingen teweegbrengen. Wanneer er in de bijgevoegde tabel geen einddatum wordt vermeld wil dat zeggen dat de reclame nog doorliep bij de jaarwisseling 1999-2000.

In volgend nummer gaan we dan

verder vanaf najaar 1999.

Terloops willen we er nog even de aandacht op vestigen dat de 7033 en 7060 onder hun reclamejas nog steeds hun rode schildering hebben.

Luc Couscheir

• Merksem, Bredabaan : verlenging naar Keizershoek

Sinds half augustus zijn de voorbereidende werken begonnen voor de verlenging van tramlijn 3 naar de Keizershoek, op de grens van Merksem met Schoten. Waarom de lijn niet meteen doorgetrokken wordt tot in Brasschaat en Kapellen, zal voor de tramvrienden en de gebruiker van het openbaar ver-



Deze foto toont PCC 7061 en 7067 tijdens hun driehoeksbeweging aan de Marnixplaats. (26 augustus 2000) Foto : Alain Janmart.

voer wel een groot raadsel blijven...

Wist u dat op 4 mei 1968 de laatste '63 doorstreept' hier over deze zelfde bedding reed? Na 33 jaar zal hier weer een stukje trambaan worden heraangelegd.

• Vervanging tramsporen Lambermontplaats

Op zaterdag 26 augustus 2000 werden de tramsporen vervangen in de omgeving van de Lambermontplaats. Daardoor moesten de trams van lijn 8 een driehoeksmanoeuvre uitvoeren op de Marnixplaats.

• Lagevloertram in Zwijndrecht

Een merkwaardig verschijnsel, een politieke stunt of gewoon een dure onderneming? Aan u de keuze... Feit is alleszins dat op die zeer warme zondag het gemeentebestuur van Zwijndrecht en De Lijn de handen in mekaar gestoken hadden om uit te pakken met een zeer merkwaardige gebeurtenis. Om de ellende en de perikelen omtrent de heraanleg van rijksweg N 70 op een feestelijke manier af te sluiten, werd er besloten om een lagevloertram naar Zwijndrecht te slepen. Dat het voertuig op eigen kracht naar Zwijndrecht (kerk) zou rijden, bleek totaal onmogelijk: er hangt immers nog geen bovenleiding en de voeding zou onvoldoende zijn voor de lange afstand. Dan maar slepen door het spoorvoertuig 8064 (Unimog). Rond 13u30 verliet het konvooi de huidige keerlus op de Linkeroever en reed op het rechtse spoor (dat bestemd is voor de rijrichting Zwijndrecht - Linkeroever), tegen het verkeer in naar Zwijndrecht. Onder deskundige begeleiding van de politie werd toch een behoorlijke snelheid gehaald.

Alain Janmart

OOST-VLAANDEREN

• Buitendienstgestelde autobussen naar het buitenland

Regelmatig vertrekken er buitendienstgestelde autobussen naar vreemde oorden. Zo stonden er op 22 mei aan kaai 314 in de Antwerpse haven de 5715, 5717, 5727 en 5734 klaar voor verschepping naar de luchthaven van Caïro. In juni stonden aan het Churchill-dok de 5827, 5831, 5835 en 5836 eveneens met bestemming Egypte. Al deze autobussen deden dienst in de regio Gent.

• Ombouwprogramma van de PCC-trams

In de bijgevoegde tabel vindt u een lijst van het ombouwprogramma van de PCC-trams. Opmerkingen: 6214 en 6219 zijn niet naar BREC maar wel naar MGB (Duitsland) voor verbouwing verzonden.

nummer	vertrek naar BREC	terug Gentbrugge	in dienst
6214	30/03/98	30/09/99	18/02/00
6219	19/10/98	29/10/99	18/02/00
6216	28/02/00		
6202	14/03/00		

BREC werkt in onderaanneming van MGB, die op zijn beurt onderaannemer is van Adtranz.

Adtranz werd onlangs overgenomen door Bombardier.

Het revisieritme werd vastgelegd op 6 trams per jaar. In maart 2001 zouden reeds 8 omgebouwde PCC-trams rijvaardig zijn.

• Leveringsdata van de Hermelijnen.

nummer	levering	in dienst(*)
6301	01/10/99	03/04/00
6302	21/10/99	
6303	05/11/99	
6304	23/12/99	31/01/00
6305	20/01/00	28/02/00
6306	13/01/00	17/02/00
6307	24/08/00	
6308	11/10/00	

(* = datum voorlopige keuring)

Luc Couscheir

• Verlenging Gentse tramnet

Op 26 mei 2000 werd het Gentse tramnet 2,8 km langer, door de verlenging vanaf de St.-Denijslaan tot aan de Zwijnaardebrug. De trams reden vanaf zondag 28 mei naar het nieuwe eindpunt in Zwijnaarde. Dit bracht natuurlijk een wijziging van het eindpunt voor de lijnen 1 en 10 met zich mee. Omdat lijnen 21 en 22 naar Zwijnaardebrug rijden, eindigen de lijnen 1 en 10 nu in het kort stuk van de Voskens-

laan. Lijn 12 (St.-Pietersstation - Korenmarkt) blijft haar eindpunt behouden in de St.-Denijslaan (achter het station), al zorgt dit soms voor oponthoud voor de trams van de lijnen 21 en 22 omdat de trams van lijn 12 de overloopwissels moeten gebruiken om terug te rijden.

Alain Janmart

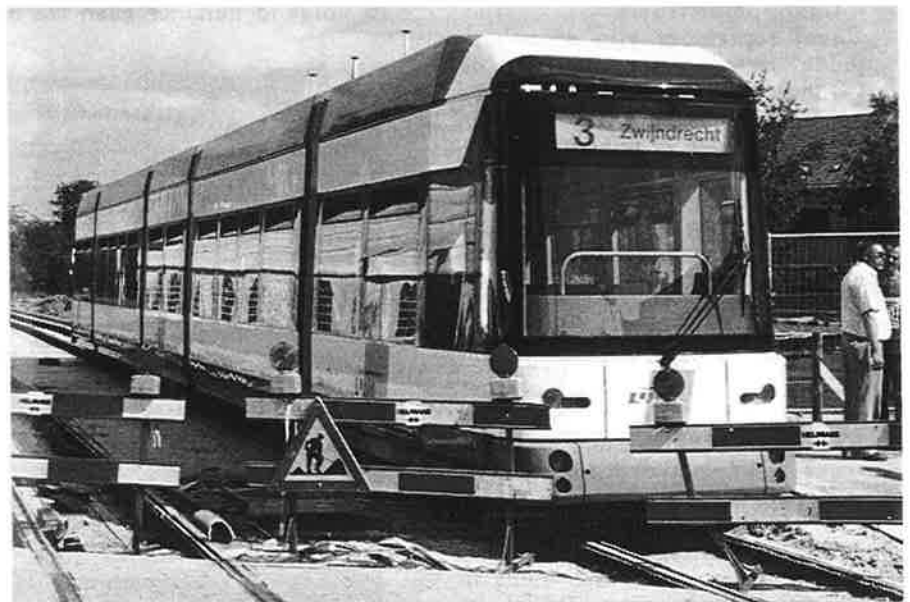
WEST-VLAANDEREN

• Kusttram met lage vloer

Op korte termijn (enkele jaren) zullen alle kusttrams voorzien zijn van een middenbak met lage vloer. Op dit ogenblik rijden er slechts zestien van de (oorspronkelijk vijftig) trams met middenstuk. De loopdraaistellen heeft men gevonden bij buitendienstgestelde trams. Voor deze reeks hoopt De Lijn de nodige bogies te vinden bij de TEC. Er staan in Jumet en Anderlues weliswaar een groot aantal trams buiten dienst, maar ook daar is er toch een kleine revival merkbaar op het resterende tramnet.

Mogelijk zal er proefgereden worden met een langere middenbak, gebouwd voor het Oostenrijkse Graz.

Luc Couscheir



Deze foto toont de lagevloertram aan het opgetrokken perronnetje voor het bezoek door de talrijke aanwezige kijklustigen. De lagevloertram stond er tentoongesteld tot even voor 18u00. (Zwijndrecht, 2 september 2000) Foto: Alain Janmart.

TEC

• Ombouw ex-SJ 9174

In Jumet, nabij Charleroi, wordt soms verdergewerkt aan de ombouw van ex-SJ 9174 tot Depanagetram. Deze wordt, net zoals MW 9879, meteen in de TEC-huisstijlkleuren geschilderd. Er zullen ook luchtslangen worden aangebracht, ondanks het feit dat er geen bijwagen meer gesleept moet worden; ze zullen enkel dienen om eventuele werkwagens te slepen. Ook wordt er een extra luchtslang geplaatst voor het reinigen van de wissels.

Alain Janmart

MUSEA

• ATAM

Het is nu eindelijk zover: Antwerpen heeft een Tram- en Autobusmuseum dat aangesloten is op het bestaande tramnet. Er kan eindelijk met oude, gerestaureerde trams worden gereden; tenminste wanneer de voertuigen optimaal in orde zijn voor toeristische rondritten. Het VlaTam werd op die bewuste zaterdag opengesteld als aanloop naar de Openmonumentendag van zondag 10 september 2000. Tal van prominenten, politici, ministers en andere hoogwaardigheidsbekleders waren uitgenodigd om deel te nemen aan de kennismaking met dit project. De enige grote tegenvaller was het barslechte weer: de regen viel met bakken uit de lucht op het moment dat de grote tramparade moest vertrekken naar de Groenplaats! Toen de trams een rustpauze hadden op de Groenplaats, scheen heel even de zon, maar omstreeks 17u20 vielen er alweer liters water uit de lucht toen de tramparade terug naar de "Groenenhoek" reed. Ook in de tramloods viel er af en toe wat regenwater, zodat de talrijke bezoekers de lekken in het grote dak konden opmerken.

Alain Janmart



Foto boven: Deze foto werd genomen in de afdeling "TRAM" op 26 juli 2000 en toont de vergevorderde toestand van de motorwagen ex-SJ 9174. Foto: Alain Janmart.

Foto midden: Mw 200 en tramstel MW 6451+Bw 1660 wachten buiten op het vertrek van de tramparade naar de Groenplaats. (Groenenhoek, 2 september 2000) Foto: Alain Janmart.

Foto onder: Lagevloertram 7214, PCC 2000 en S 9785! (Ex-tramloods Groenenhoek, 2 september 2000) Foto: Alain Janmart.

Verenigingsnieuws

1. MAANDELIJKSE PROJECTIEAVONDEN

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

22 december 2000 : **Spoorwegen in Belgisch Kongo, tweede deel** (Jacques De Deurwaerder); programma : zie punt 2 in het vorig verenigingsnieuws.

26 januari 2001 : **Railnieuws '99** (RAILTHEATER VOORBURG). De jaarlijkse traditie met dia's uit Nederland en buitenland die de belangrijkste gebeurtenissen op gebied van trein en tram weergeven. Audio-visuele show!

23 februari 2001 : **De buurtspoorwegen in Henegouwen rond La Louvière en het Centrum** (Bob Morren). Beelden uit de jaren zeventig en tachtig, de periode van de types S, SJ en BN, uit de verzamelingen van Mon Poot en Bob Morren. De dia's zullen gesitueerd worden op een grote, schematische netkaart.

23 maart 2001 : **Al eens in Australië en Nieuw-Zeeland geweest?** (Leo Van Driessen). De (private!) stadstram in Sydney en de al even private monorail. Uitstappen per bus, trein en schip in Nieuw-Zeeland, zowel het Noordelijk als het Zuidelijk eiland; dit land van stranden, «Alpen» en tropisch regenwoud heeft de meest zuidelijke spoorlijnen ter wereld.

Brussel (20.00 uur, vergaderzaal Anneessens, ingang Fontainasplein)

8 december 2000 : **Super-8 films over NMVB-trams in Charleroi** (≠ 1973) en **MIVB** (Michel

Philips).

12 januari 2001 : **NMVB-autobussen (later De Lijn en TEC) in Brabant, 1980 - 2000** (Luc de Coster).

9 februari 2001 : **Jaaroverzicht NMBS 2000** (Luc De Coster).

9 maart 2001 : **NMVB Tramlijn 30 Anderlues-Braquegnies** (1980-1986).

Brugge (De Londres, 't Zand 15b, Brugge)

Elke eerste zaterdag van de maand om 14.00 uur bijeenkomst in gezamenlijk initiatief van TTO-Noordzee, NVBS/Vlaanderen en Vebov.

2. VERGADERINGEN IN 2001

Voor uw agenda : de vergaderingen in 2001 zijn gepland op volgende data.

Antwerpen : 26 januari, 23 februari, 23 maart, 27 april, **18 mei**, 22 juni, 27 juli, 24 augustus, 28 september, 26 oktober, 23 november en **21 december**.

Brussel : 12 januari, 9 februari, 9 maart, 13 april, 11 mei, 8 juni, 14 september, 12 oktober, 9 november, 14 december.

3. LIDGELD 2001

Het nieuwe jaar is alweer in aantocht en we doen hierbij een oproep om uw lidgeld 2001 te betalen vóór 20 december.

Het lidgeld voor 2001 is ongewijzigd, dus 700 Bfr. Voor verzending naar het buitenland wordt dit 820 Bfr.

Hoe te betalen :

Adressen in België : met het bijgevoegd overschrijvingsformulier. Gelieve uw lidnummer na te kijken en in te vullen.

Adressen in andere landen : rechtstreeks te betalen op onze Belgische rekening 000-0466768-04, of een Eurocheque

op te sturen ter waarde van 820 Bfr.

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

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

4. JAARVERGADERING 2001

De jaarvergadering 2001 vindt plaats op 17 maart; omwille van het bezoek in de voormiddag is de vergadering gepland in de namiddag.

Agenda :

1. Verslag van de vorige vergadering.
 2. Verslag van de activiteiten 2000.
 3. Jaarverslag van de secretaris.
 4. Kasverslag.
 5. Verslag van de kascommissie. De leden van de kascommissie (J. CODDENS en A. JANMART) kunnen een maand vóór de vergadering de rekeningen nazien.
 6. Verkiezing van de kascommissie voor het volgend jaar. De heer J. CODDENS is uittredend.
 7. Stand van zaken van het tijdschrift.
 8. Verkiezing van het bestuur. Dit jaar zijn uittredend : Raf De Landtsheer en Hubert Van den Bergh. Kandidaturen worden schriftelijk ingewacht bij het bestuur vóór 1 maart.
 9. Voorziene activiteiten 2001.
 10. Budget 2001.
 11. Vaststelling van de lidmaatschapsbijdrage 2002.
 12. Rondvraag: vergaderingen in Antwerpen; de Euro, ...
- In de voormiddag zal een uitstap worden georganiseerd, en hiervoor hebben we ons oog laten vallen op de tractiewerkplaats Antwerpen Noord. Meer nieuws in Rail-Revue 2001/1.

Lezersforum

Geachte redactie,

Graag wil ik u gelukwensen met de publicatie van het artikel over het verblijf van de S 10075 aan de kust. Bij de samenstelling van mijn boek over het materieel van de kustlijnen heb ik vergeefs gezocht naar een afbeelding van de S 10075.

Toch wil ik een enkele reactie geven bij de opmerkingen die de auteurs maken over deze foto. Allereerst betwijfel ik of de foto inderdaad op 24 oktober is gemaakt en niet enkele dagen later. Het rijtuig werd op 24 oktober van Kuregem naar de kust vervoerd op de roemruchte wegtrein ATR 553. Als bewijs hiervan bezit ik in mijn verzameling een kopie van het originele vervoerbewijs "SNCV TRANSPORT EN SERVICE". In de reizigersdienst verscheen de S 10075 pas op 3 november. Dit interessante documentje vermeldt als afzender het stempel van het Magazijn van de Groep Brabant aan de Eloystraat te Kuregem en als geadresseerde de "Maatsch. Expl. Buurtlijnen Oostende en Belgische Badplaatsen". Naast het rijtuig zelf, aangeduid als HVM S 10075, werden meegezonden: 1 bliksem-afleider, 1 stoel voor pantograaf, 1 wisselsleutel, 1 pedaalblok, 3 handels, 1 wissellegijzer en 1 kabelingang. Het is duidelijk dat de pantograaf in Oostende werd geplaatst en het is dan ook niet waarschijnlijk dat de S 10075 nog op dezelfde dag rijvaardig was. De foto toont dat de pantograaf er één was van het type dat werd gebruikt voor de motorpakwagens 9950-9954 en 10019-10021. Als de foto inderdaad een eerste proefrit toont, dan is het waarschijnlijk dat de "reizigers" technici van de NMVB en MEBOB zijn. In mijn boek maak ik melding van een voor dit rijtuig vervaardigde film. Helaas ontbreekt nog steeds het bewijs dat deze inderdaad is gebruikt, maar ook hier geldt dat deze bij een eerste proefrit nog niet aanwezig zal zijn geweest. De stootband langs de onderzijde werd pas in 1958 op de rijtuigen van de types N en S aangebracht, evenals op enkele Standaards in Brussel.

In dit verband is het interessant om kennis te nemen van een document met datum 7 november 1955, waarop het technische en het rijdende personeel van de MEBOB haar bevindingen heeft genoteerd na de eerste dagen in reizigersdienst van de S 10075.

Zoals blijkt, kende men ook toen al "kritische medewerkers".

Met hartelijke groet,

D.W. Eveleens Maarse

Volgende brief hebben wij ontvangen van de heer Walter Weyts, Doctor Jurist.

De foto van de S 10075 op de tweede bladzijde kreeg in de tekst commentaar. Bij de maatschappij die toen de tramlijnen aan de kust uitbaatte — en dit, zoals correct is weergegeven, tot einde 1955 — werd nergens (behalve op de PCC 100.419, rijtuig dat er door de NMVB zelf werd beproefd) gebruik gemaakt van een rolfilm om de lijn of bestemming van de rijtuigen aan te geven. Het was dus bijna logisch dat die er niet was voor de proefritten met een type S waarbij de 10075 werd gebruikt.

Aan de kust werden wel Siemens-panto's met één sleepstuk gebruikt op de tractoren 9951-9954 (ook wel eens een dubbele sleper) en 10019-10021. In het begin van de jaren dertig reden daar ook enkele van de eerste standaardmotorwagens mee in lijndienst. De dubbele sleper is eigenlijk ook geen kusttype want ik bezit foto's van motorrijtuigen met dergelijke panto in Leuven, in de provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen.

Het lijkt mij dus niet helemaal juist over een pantograaf van het kusttype te spreken. Wel is het zo dat dit type pantograaf aan de kust overleefde. Men heeft mij altijd voorgehouden dat er daar behoefte bleef aan een dubbel sleepstuk teneinde een zoveel mogelijk ononderbroken contact met de rijdraad te behouden omwille van de sterke rukwinden die aan de kust voorkomen. Gelukkig werden een paar exemplaren van dat type panto gered door Achiel Ryckaert en ze staan thans op de Standaard 9985 en de SE 9093 in Knokke.

Het eentalig Franse opschrift naast de ingang deur werd toen door de top van de SNCV (ondergeschikt aan de NMVB) helemaal niet als storend ervaren. De stootbanden onderaan werden slechts nadien ingevoerd bij de NMVB zodat het ontbreken ervan toen normaal was. Er waren toen vierkante Standaards aan de kust en enkele gemoderniseerde twee-assers maar de OB's van de kust hadden toch een eerder afgerond uiteinde.

Zittende reizigers richting Westkust? In de periode dat de S 10075 proef reed aan de kust werd lijn 1 uitgebaat met drie motorwagens tussen Knokke-Zoute en Oostendencentrum (terminus IJzerstraat) en lijn 2 eveneens met drie motorwagens tussen Oostende - Kaaistation en De Panne-terminus nadien omgedoopt naar Esplanade, die er toen nog niet bestond.

Voor de tram uit Knokke was het Kaaistation een gewone

doorgangshalte waar geen tijd werd verloren zoals nu wel het geval is, en de reizigers uit de richting Knokke konden daar dus in de tram blijven zitten en snel het stadscentrum bereiken.

Nadat in Knokke, om het gemeentebestuur een plezier te doen, de tram tussen het station en de terminus van het Zoute definitief werd opgegeven, ontdekte men dat er profijtiger kon geëxploiteerd worden door de rijtuigen over beide lijnen te laten doorlopen, waardoor het gemeenschappelijke stuk tussen Marie-José en Kaaistation toch bediend bleef. In de winter had men dan nog slechts 5 motorrijtuigen in plaats van 6 nodig. Wat dhr Eveleens Maarse in zijn boek schreef zal dus wel correct geweest zijn.

Renbaanritten werden inderdaad wel eens gereden onder film 'extra dienst' maar steeds waren ze voorzien van een bordje links naast het koplicht waarop naargelang de rijrichting dan stond 'Renbaan' of 'Kaaistation', zwarte letters op lichte achtergrond teksten die aan weerszijden van dat bordje waren aangebracht. Men kon die bordjes zelfs beschouwen als een overblijfsel vanuit het Mebob-tijdperk.

Met vriendelijke groeten,

Walter Weyts

De koperdraad terug opnemen (Reacties op "Maidentrip" en "Keikoppen")

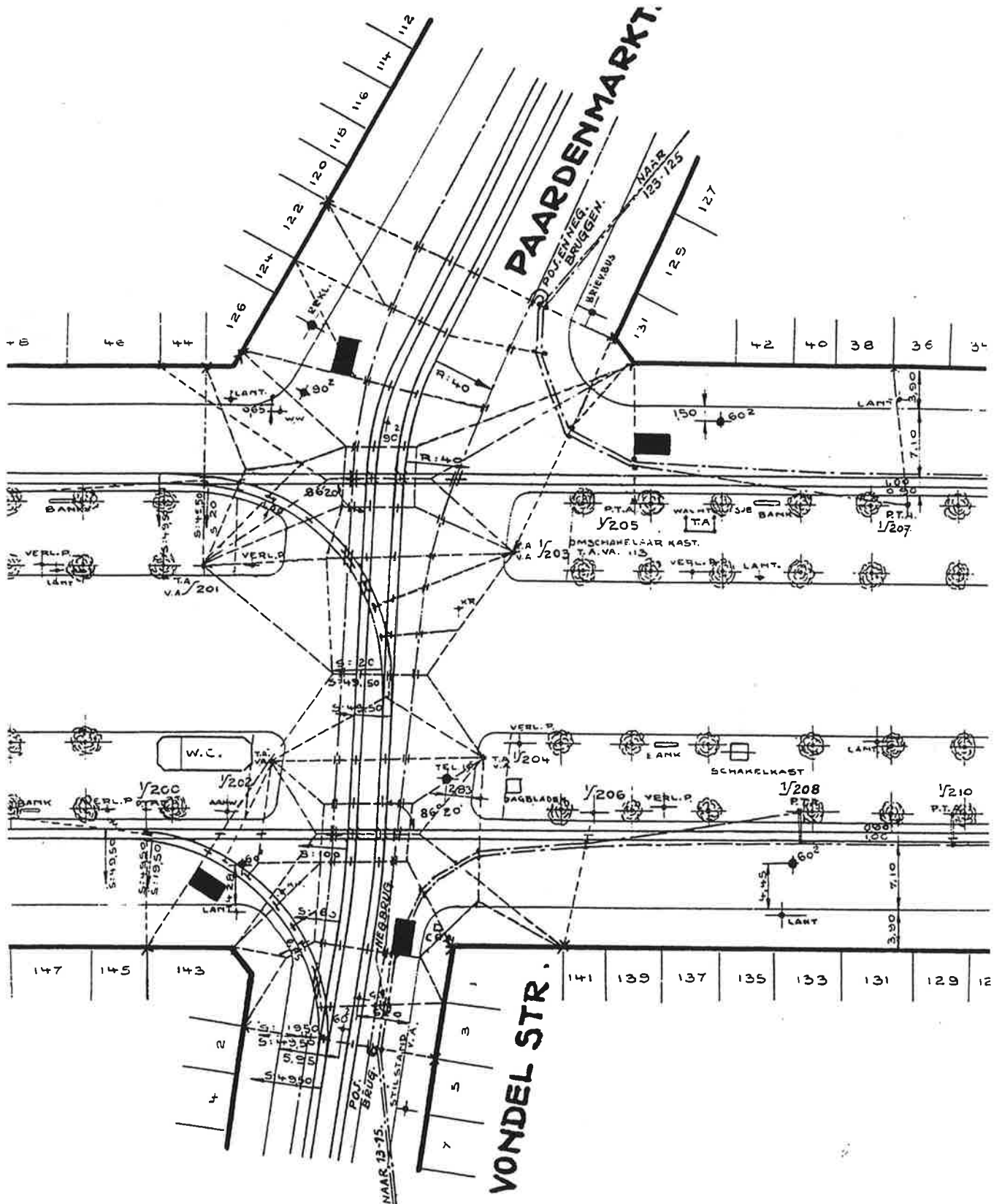
Tot ons groot genoegen kwamen er reacties binnen van de heer Weyts en de heer Eveleens Maarse op het artikel over de maidentrip van het type S op de kustlijn. Er blijft discussie over de exacte datum en wij hebben ons gebaseerd op de datum die de krant publiceerde. Zoiets is inderdaad niet waterdicht, en we hebben nooit anders beweerd. Nogmaals hebben de beide heren erop gewezen dat "foto's bekijken en ontleden" geen gemakkelijke zaak is en met die stelling gaan we volledig akkoord. Inderdaad: we zagen "reizigers" in de tram. Dat kunnen evengoed technici van de NMVB geweest zijn! We hebben weer bijgeleerd. Zo vermeldt dhr Weyts dat lijn 1 in die jaren het stadscentrum (IJzerstraat) als eindpunt had en niet het station. Onze type S is dus, al of niet met reizigers of technici, gewoon "op doorreis". Beide correspondenten maakten ons er eveneens op attent dat de panto met dubbele sleepplaat ook wel in andere regio's voorkwam en dat de tractoren 9951-9954 en 10019-10021 steeds met een enkele sleepplaat waren uitgerust.

We kregen nog enkele merkwaardige documenten opgestuurd van

de heer Eveleens Maarse. Het betreft de verzendbon "SNCV Transport en Service" d.d. 24 oktober. De tram werd dus op die datum van Kuregem per dieplader ATR 553 naar de kust gereden. Op de bon staat tevens vermeld dat naast HVM S 10075 ook "een stoel voor de pantograaf, een wisselsleutel,

een bliksemafleider, drie handels" en nog wat accessoires werden meegestuurd. De eerste rit zal dus nogal moeilijk op dezelfde dag gebeurd zijn als er nog een panto diende gemonteerd te worden! Een tweede merkwaardig document van de heer E.M. betreft een lijst met opmerkingen door die technici, ge-

maakt na enkele proefritten. Het ging hem vooral over openingen waardoor stof binnendrong. Kon de panto (alweer die panto's!) niet vanuit beide stuurposten bediend worden? Kon de stelling waarop de panto staat, niet mooi afgeschermd worden? (Ook toen had men oog voor esthetiek!) Een laat-



ste puntje publiceren we integraal omdat het vrij grappig klinkt maar heel menselijk is : "...het aanbren- gen van rubber stuiten zou lawijd vermijden bij het open- en toeslaan van de deuren."

Onze redactie meende er goed aan te doen om, in het artikel van de trolleybus, het beschreven ingewikkelde kruispunt Italiëlei/Paardenmarkt vereenvoudigd te schetsen om jullie een tweede puzzel te besparen. De tekenduivel sloeg echter toe, want er is nooit een ver- binding geweest van de Paardenmarkt naar de Italiëlei en omge- draaid. We geven jullie dan toch maar het originele plan uit de ja- ren '30 zoals we dat ook hebben gedaan met de Noorderplaats in vorig nummer van RR.

Zo zie je maar : ons blad wordt aandachtig gelezen en staft te- vens een gezegde van de beroemde schrijver Multatuli : "Niets is he- lemaal waar en zelfs dat niet."

Bob Morren

S.N.C.V. TRANSPORT EN SERVICE No 78175

GRUPE

Service EXPÉDITEUR : (1)

Service DESTINATAIRE : (2)

DÉTAIL DU TRANSPORT : (3)

N° DES WAGONS OU COLIS : (4)

MOYEN DE TRANSPORT : (5)

Numeros et signatures des convoyeurs (7)

(6)

Le 24/10/55 19.

Nom et signature de l'expéditeur

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER VIENNOIS GROUPE DU BRABANT 30 MAZASIN 30 rue Elor, CUREGAL

SOCIÉTÉ NATIONALE DES

Verzendbon "SNCV Transport en Service". Verzameling Dirk Eveleens Maarse.

Nieuw!

VeBOV TRAMGIDS 1999

108 blz (A5 formaat) actuele informatie over de Belgische tramnetten, het museummaterieel en materieellijsten.

Verkrijgbaar door storting van 300 Bfr of 7,44€ (+ 50 Bfr of 1,23€ portkosten) op rekening van VeBOV : Bank van De Post 000-0466768-04.

Vermeld duidelijk uw naam en adres.





In dit en in volgend nummer bespreken wij uitgebreid de beroemde kabeltram van San Francisco, de enige stad op de wereld die dit vervoermiddel nog in ere houdt. Onze nachtopname toont rijtuig 12 uit 1891 (!) op Powell Street, in dienst op de Powell & Mason-lijn. Foto : Staf Cuyt, 21 december 1998.



A120 7709 ex 5270 is de "nieuwe werkbuss van stelplaats Leuven. Het einde voor deze autobussen is bekend. Foto : Luc Couscheir