

RAIL-REVUE

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



Zestiende jaar - Nr. 1
Februari 2001
ISSN 0773-0713

Editoriaal

2001... een nieuw jaar, een nieuwe eeuw, een nieuw hobbyjaar.

De redactie wil u via deze weg nog eens bedanken voor de reacties die we hebben ontvangen.

Wij geloven dat veel lezers waardevolle ervaringen kunnen toevoegen aan wat in Rail Revue verschijnt, via de rubriek "LEZERSFORUM".

Wij wensen onze lezers een oprecht gelukkig nieuwjaar in goede gezondheid, met veel arbeidsvreugde, voorspoed in het gezin en vooral volop genieten van de vrije tijd!

De redactie.



Tervuren, 26 december 2000. PCC 7058 komt aan het eindpunt. Er viel toen een heel klein beetje sneeuw! Foto : Alain Janmart.

INHOUD VAN DIT NUMMER

| | |
|--------------------------------------|----|
| Editoriaal | 2 |
| Trams in de sneeuw | 3 |
| De kabeltram in San Francisco (slot) | 5 |
| Lezersforum | 9 |
| Werkwagens van toen (XXXV) | 10 |
| Rail-Aktueel | 14 |
| Verenigingsnieuws | 23 |

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

*Foto voorpagina : Motorwagen 181 kruist op 22 mei 1993 "den Boulevard" ter hoogte van de Nationale Bank.
Foto : Luc Couscheir*

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 2001** : 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, Mechelen. **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.

Trams in de sneeuw

Foto's en tekst : Jacques Cohn

Foto 1 : S.9785 op lijn 61 vertrekt uit 's Gravenwezel in december 1964.

Foto 2 : Lijn S Brussel - Strombeek, gereden door type N-mw 10454, doorkruist Het Voor, eveneens in december 1964.

Foto 3 : Nog steeds dezelfde sneeuwrijke winter. Mw 10449 op lijn G nadert Grimbergen.

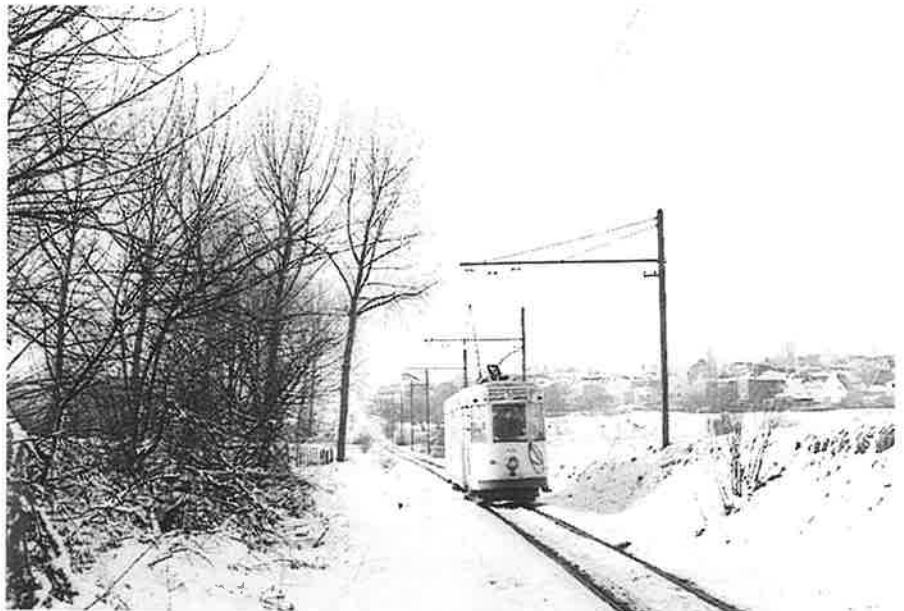
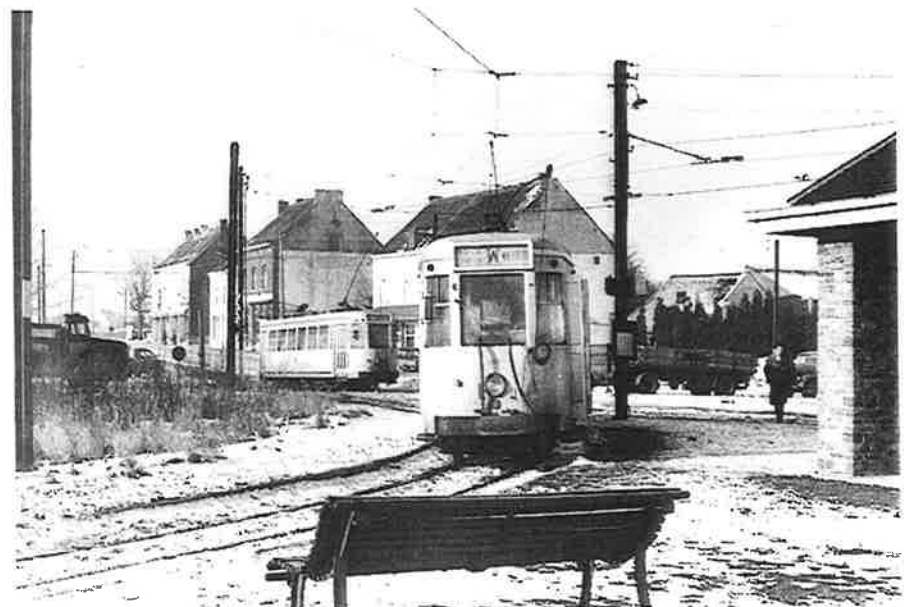
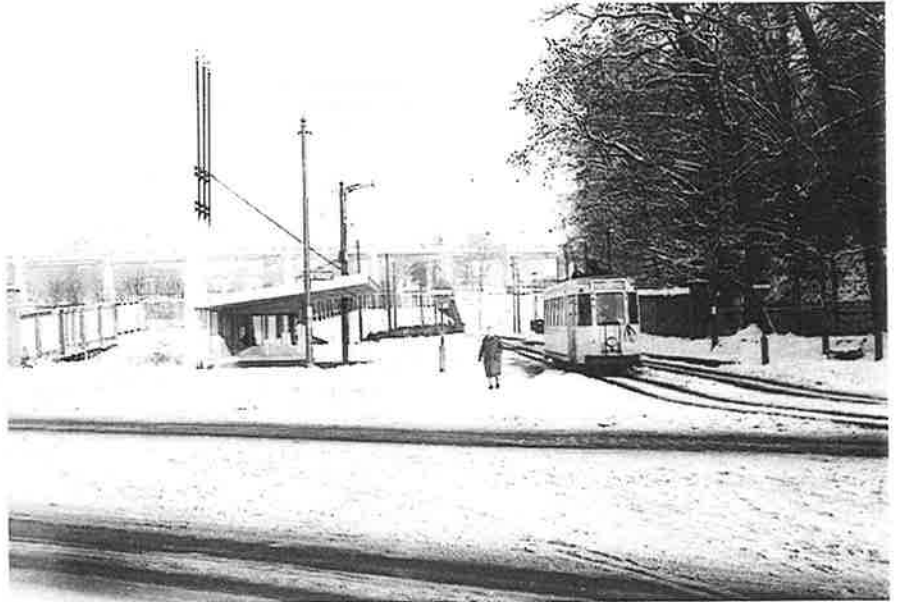


Foto 4 : De voormalige Expo 58-halte "Benelux" ligt er koud en verlaten bij in de late winter-namiddag. S.9740 op lijn S.

Foto 5 : Standaard 10322 (ex-Leuven), op lijn L, verlaat het dorpje Impde. De mw draagt vooraan een geel bord met de vermelding "1 agent".

Foto 6 : Januari 1960. Aan de splitsing van de lijnen Brussel - Waver en Brussel - Eigenbrakel heeft S.10061 de aansluiting vanuit Waver (S.9771) afgewacht. Terwijl deze laatste naar Waterloo en Brussel vertrekt (links), zal S.10061 via de Leeuw van Waterloo zijn rit naar Eigenbrakel voortzetten, waar de AR's naar Virginal en naar Nijvel dan staan te wachten.
Wat waren dat nog mooie tram-tijden!



De kabeltram in San Francisco (slot)

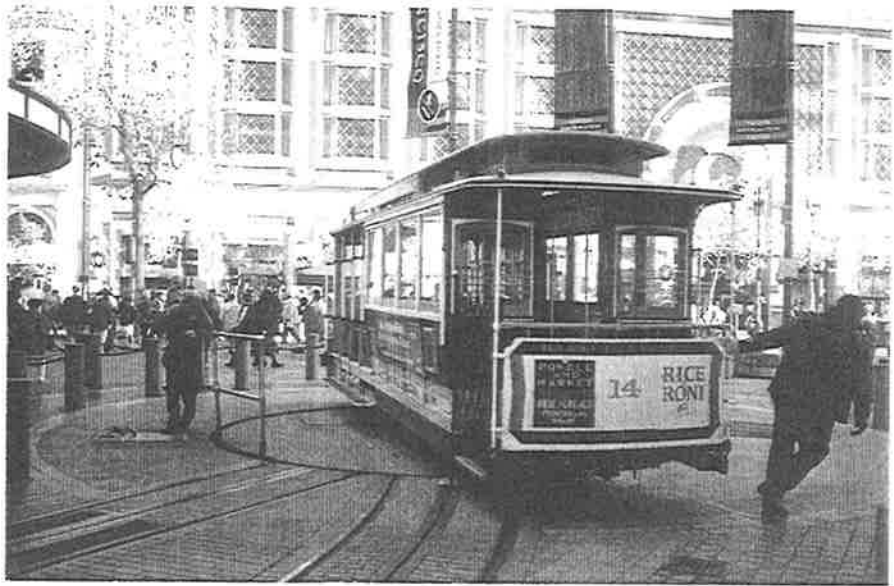
HOE WERKT EEN EN ANDER?

De kabels

Vanuit het machinehuis wordt iedere kabel tegen een constante snelheid van negen mijl per uur (14,4 km) door een stel grote vliegwielen aangedreven. Deze vliegwielen werden vroeger door stoommachines in beweging gebracht, een taak die nu al vele jaren door elektrische motoren werd overgenomen. Automatisch werkende spaninrichtingen compenseren de rek die in de kabel ontstaat als gevolg van de voortdurend wisselende belasting, de slijtage en door de heersende weersomstandigheden.

De snelheid waarmee de kabel op ongeveer 30 centimeter onder het straatniveau loopt is meteen ook de snelheid van de rijdende cablecars. Iedere lijnsectie (Powell, Hyde, Mason en California) heeft een eigen kabel, die vanzelfsprekend langer uitvalt dan de totale spoorlengte van iedere sectie. Zo heeft de meest gebruikte "Powell"-kabel bv. een lengte van ongeveer 3200 meter (kostprijs in 1992 : 820.000 F) en moet om de 75 à 90 dagen worden vervangen. Een kabel is samengesteld uit zes strengen van ieder negentien staalraden en heeft een doormeter van 32 mm. Bij het verlaten van het machinehuis wordt de kabel, ook weer automatisch, van een smeermiddel voorzien.

Het aaneenzetten tot een eindloze lus van een nieuwe kabel is een arbeidsintensieve, zware en langdurige klus. Omzeggens iedere maand wordt één van de vier kabels door een nieuw exemplaar vervangen, een werk dat doorgaans tussen 1 en 6 uur 's morgens wordt uitgevoerd door een ploeg van tien specialisten. De oude kabel wordt doorsneden en het ene einde door middel van een negen meter lange, voorlopige splitsing met het nieuwe, om een haspel gewonden exemplaar verbonden. Terwijl tegen matige snelheid het andere, oude kabeluiteinde eveneens om een haspel wordt gewonden, verdwijnt de oud-nieuwe kabelverbinding in de schacht. Na verloop van tijd verschijnt deze verbinding opnieuw in het machinehuis, wordt de oude kabel van de nieuwe gescheiden en kan men met het aaneenzetten (het "huwelijks" in het technisch jargon) van de nieuwe kabel beginnen. Nadat de kabel precies op de vereiste lengte is gebracht, worden beide uiteinden over een lengte van 15 meter gesplitst, waarna het moeizame werk van het rechten en het in mekaar vlechten van de in tegenge-

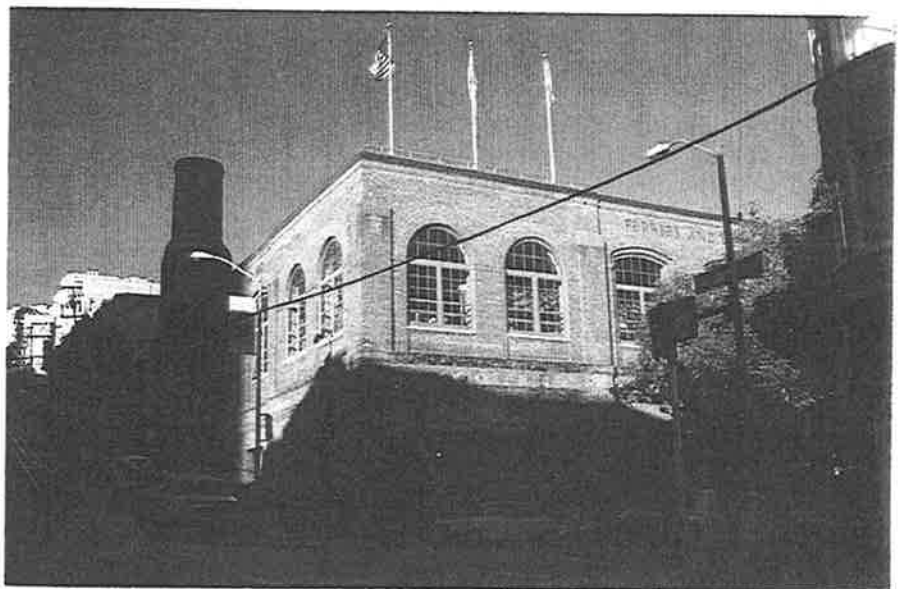


Het einde van een Powell & Mason- of een Powell & Hyde-kabeltramrit wordt bereikt aan de draaischijf op Powell Street, bezijden Market. Nr. 14 (~1964) behoeft spierkracht om het naar de binnenstad leidend spoor te vinden.

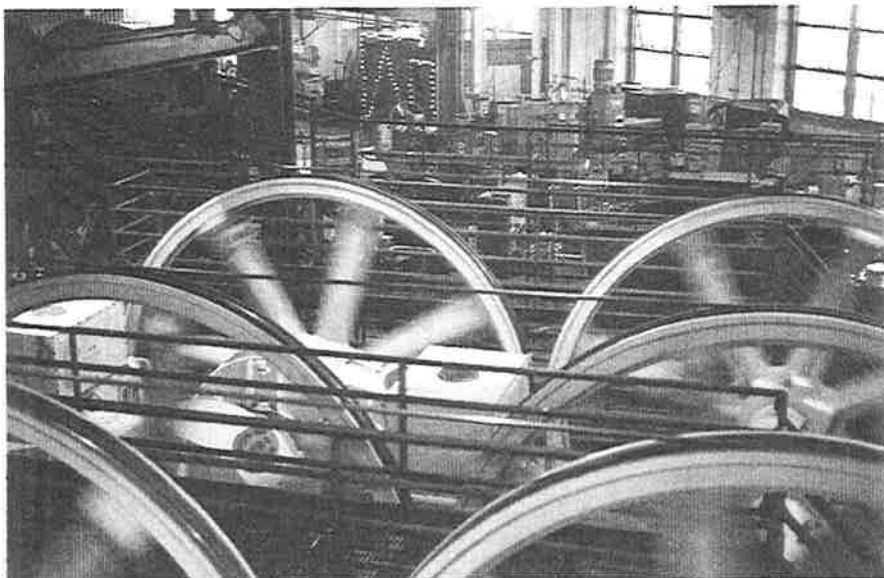
stelde zin liggende zes strengen van ieder kabel-uiteinde kan beginnen. Na het ineen vlechten en het inkloppen van de strengen wordt de kabel zorgvuldig op zijn doormeter gecontroleerd en ondergaat een smerbehandeling met hars... Klaar voor de dienst!

Kabelbreuken komen zelden of nooit voor. Wel kan, als gevolg van eventueel onopgemerkte slijtage, een strengbreuk optreden, een fenomeen dat zware gevolgen kan hebben. Teneinde dit risico tot een uiterst minimum te beperken wordt

de kabel, tijdens zijn omwenteling, in het machinehuis visueel gecontroleerd. Men heeft bovendien, nadat er ooit een zwaar ongeval door een strengbreuk was gebeurd, de kabelschachten voorzien van zestig over het hele net verdeelde, elektronisch gestuurde kabeltasters die, mocht een strengbreuk zich voordoen, via een computer de omwenteling van de betrokken kabel binnen de vijf seconden kunnen stilleggen. (Tussen haakjes : dit is dan wellicht ook het enige elektronische snuffje dat bij de exploitatie



Het stelplaatsgebouw aan Washington Street, tevens werkhuis, "kabeltractieleverancier" en kabeltrammuseum, werd door de aardbeving en de brand van 1906 geheel vernield, met uitzondering van de indrukwekkende schoorsteen. Het nadien herbouwde complex behoorde toe aan de Ferries and Cliff House Railway en draagt nog steeds met trots die benaming.



Krachtige elektromotoren drijven de grote vliegwielen aan, die op hun beurt de tractiekabels tegen een constante snelheid van 14,4 kmh onder het midden van de rails laten lopen.

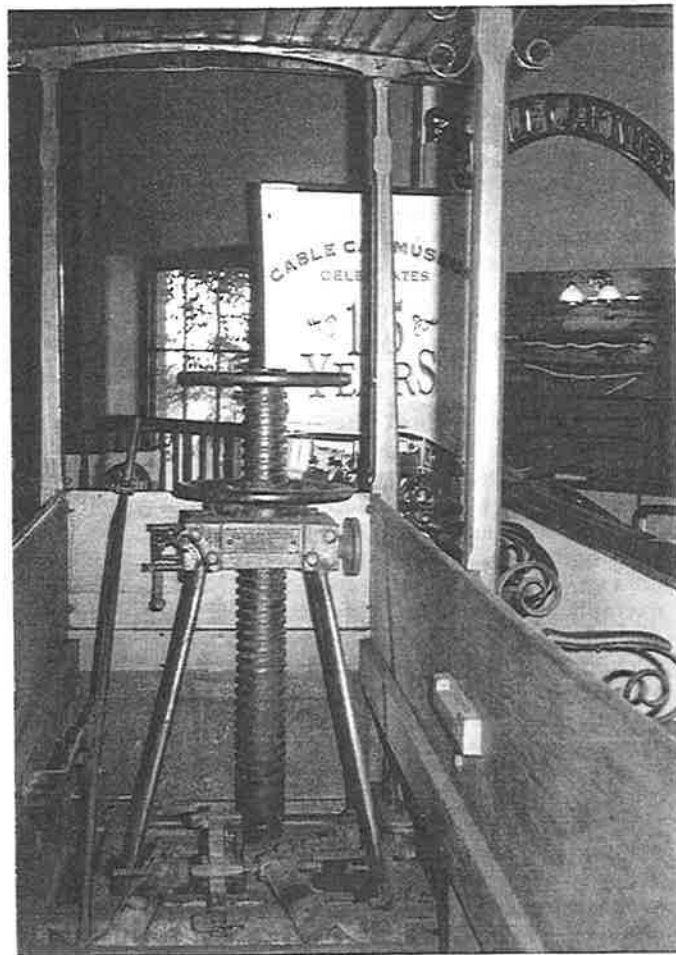
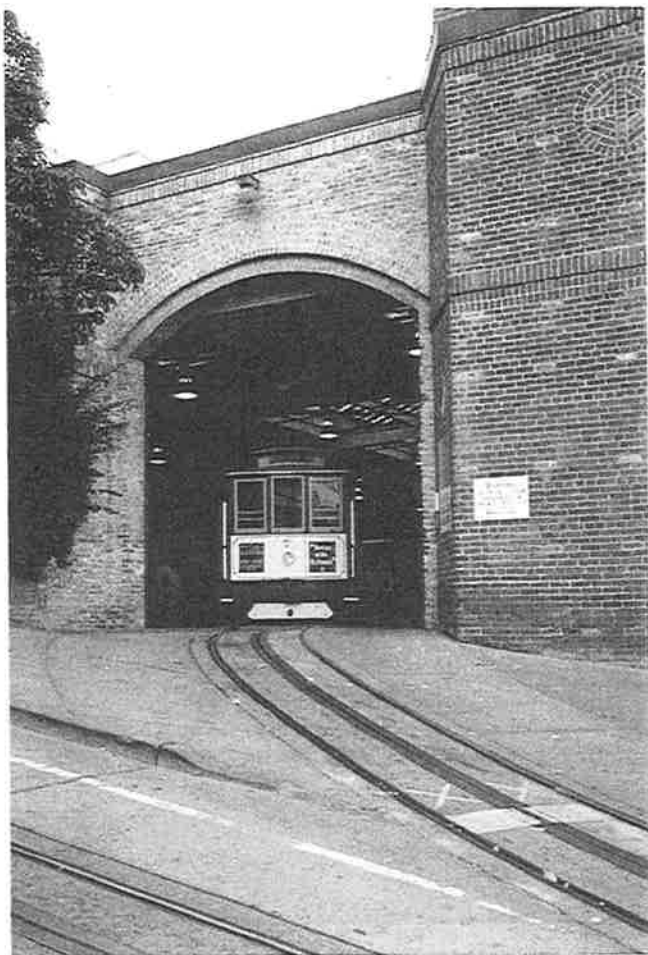
wordt gebruikt.)

Waaruit moge blijken dat het voor de reiziger minst of helemaal niet zichtbare technisch onderdeel van de kabeltram-uitbating de meeste zorgen behoeft!

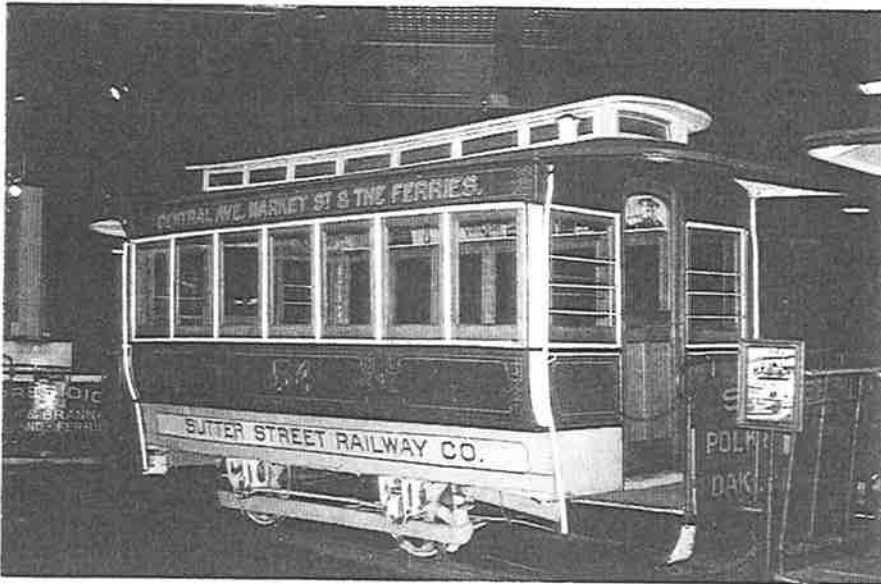
Het grijpermechanisme (de "grip")

De verbinding tussen een rijtuig en de roterende kabel wordt tot stand gebracht door de grip, een door de trambestuurder bediende, lange ij-

zeren stang. Het onderste gedeelte van deze stang, met het grijpermechanisme, loopt ondergronds door een in de kabelschacht afdichting aangebrachte smalle gleuf. De eigenlijke kabelgriep bestaat uit twee naast mekaar liggende, links en rechts van de kabel aangebrachte bekken of "kaken", vervaardigd uit een betrekkelijk zachte metaallegering teneinde de kabel niet te beschadigen. Indien de grijperstang ten opzichte van de rijrichting voorwaarts wordt weggedrukt zijn de grijperbekken geheel geopend, "valt" de kabel en loopt vrij onder de grijper door (het rijtuig staat stil, want het is helemaal niet met de kabel verbonden). Naarmate de "gripman", nadat hij met behulp van een haak de kabel heeft "opgevestigd", de grijperstang naar zich toe haalt, sluiten de bekken en krijgen voeling met de kabel, die echter nog altijd tussen de bekken doorglijdt (het rijtuig staat nog steeds stil). Het geleidelijk geheel achterwaarts trekken van de grijperstang klemt de bekken om de kabel en de cablecar komt in beweging, om uiteindelijk met dezelfde loopsnelheid als de kabel haar reis te beginnen. Een



De stelplaats-uitrit in Washington Street. Rijtuig 7 (°1891) staat "stand by" om z'n dienst te beginnen. "Betreden (van) en rondslechteren (om het gebouw) zijn bij wet verboden" — zie de mededeling rechts van de uitgang! • Het museum bezit een kostbare relik: Hallidie's "dummy"-rijtuig nr. 8 van de "Clay Street Hill Railroad" (± 1875). Het hier afgebeelde originele grijpermechanisme werd kort nadien door een Eppelheimer dito vervangen.



Trailer (aanhangrijtuig) nr. 54 van de Sutter Street Railway Co. herinnert eveneens aan de tijd waarin de cable cars nog "stellen" vormden, bestaande uit een trekkend en een getrokken voertuig.

van een vertanding voorziene hefboom, vooraan op de grijperstang gemonteerd, laat toe deze laatste in de drie gebruikelijke standen vast te zetten, opdat de bestuurder tijdens het rijden of het stoppen de handen, althans gedeeltelijk, vrij zou hebben... Het besturen van een geheel mechanisch voortbewogen kabeltram vergt zware lichamelijke arbeid en forse armspieren. Het werk moet bovendien de hele tijd staande gebeuren, wat de taak beslist niet lichter maakt.

De remmen

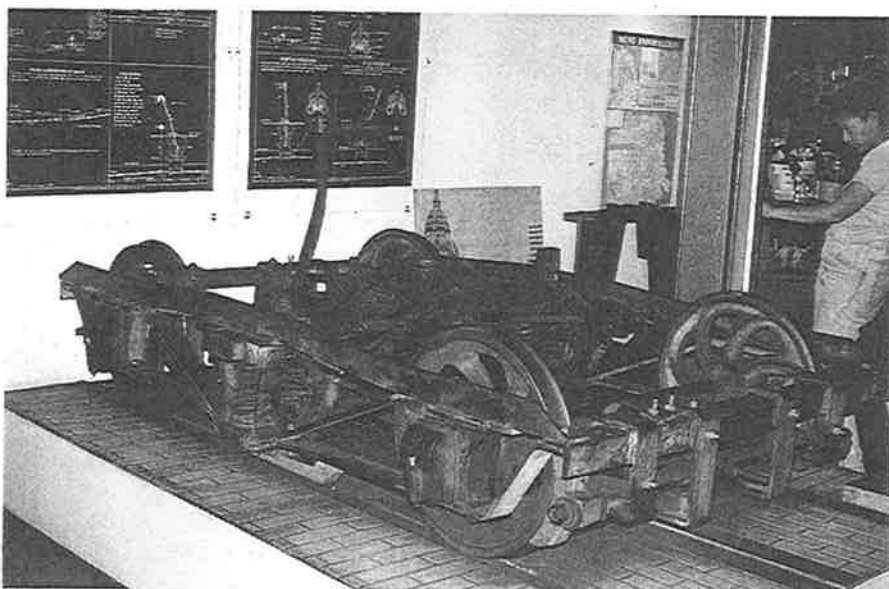
Vier remsystemen zorgen voor de bij de exploitatie noodzakelijke veiligheid. Het eerste en wellicht voornaamste systeem werd reeds beschreven onder het hoofdstukje "De kabels" : bij de minste onregelmatigheid aan een kabel valt de

hele door die kabel bediende lijnsectie automatisch stil.

De drie overige rem-inrichtingen bevinden zich aan boord van ieder rijtuig en zijn alle drie geheel mechanisch.

1. De wielbandremmen zijn van het klassieke spoorwegtype. Opmerkelijk is wel, dat de remmen op de wielbanden van het achterste draaistel apart worden bediend door de begeleider, die daarvoor tijdens het afdalen van steile hellingen (de grootste helling in het net bedraagt 220 promille!) gebruik maakt van de al even klassieke handremhendel op het achterbalkon.

2. De railremmen zijn eveneens van het conventionele type, waarbij de remblokken — zij het niet magnetisch — tegen de railstaven worden gedrukt. Gezien



Een ouder tractie-draaistel : let even op de houten remblokken van zowel de rail- als de wielbandremmen.

de zeer hoog oplopende remtemperaturen wordt voor de remblokken van wiel- en railremmen gebruik gemaakt van tropisch hardhout, remblokken die noodzakelijkerwijze om de drie à vier dagen door nieuwe moeten worden vervangen. Tijdens een rit kan de reiziger meermaals genieten van het aroma van verbrandend hout!

3. De noodrem kan door de bestuurder worden bediend in extreme alarmsituaties. Het metalen remgestel grijpt in op de eveneens metalen delen van de boven de kabelschacht aangebrachte gleuf, waarbij zulke hoge wrijvingstemperaturen kunnen ontstaan dat het rijtuig zichzelf als het ware aan de kabelschachtafdekking vastlast! De onfortuinlijke wagen dient in zulk geval doorgaans te worden losgebrand en voor herstelling naar het werkhuis geslept.

De taak van de gripman

Alhoewel de kabeltrams in San Francisco de enige spoorvoertuigen met absolute voorrang op het overige wegverkeer zijn, is met de bediening van grijper en remmen de taak van de gripman lang niet geheel beschreven. Naast uiterste aandacht voor het gedrag van de andere weggebruikers, wat op de steile hellingen en aan de zeer talrijke dwarsstraten voortdurend gepaard gaat met min of meer rhythmische "concerten" van de — alweer mechanische — alarmbel, moet de bestuurder niet alleen alert blijven voor zijn op- of afstapende reizigers maar moet hij bovendien voortdurend de kabel laten "vallen" en weer "oppikken" aan spoorkruisingen, bij wissels en in bochten. Bij spoorkruisingen loopt immers de ene kabel kruislings boven de andere, zodat het rijtuig dat gebruik maakt van de onderste kabel deze laatste vóór de kruising moet lossen om hem daarna weer te grijpen. Hetzelfde geldt bij wissels, waar van de ene kabel op de andere wordt "overgeschakeld", terwijl in bogen de kabel via geleiderollen de ligging van het spoor volgt, zodat ook daar de kabel moet "gedropt" worden. Al deze hindernissen worden genomen met de op dat ogenblik door het rijtuig verkregen loopsnelheid, terwijl voor het opnieuw grijpen van de kabel wordt gebruik gemaakt van ofwel na de hindernis in het spoor voorziene uitdiepingen, waardoor het rijtuig even doorzakt en de grijper op dezelfde hoogte als de kabel terecht komt, ofwel van een door de begeleider met de hand bediende, in het spoor ingebouwde "kabeltiller".

Een rit met de kabeltram is dus een

vrij ingewikkelde technische procedure voor het personeel en een alles behalve comfortabele belevenis voor de — meestal staande — reiziger.
En desondanks...

De rijtuigen

De op een zeer sobere wijze ingerichte rijtuigen bieden — op houten langsbanken — een zitplaats aan hooguit dertig reizigers. De andere cablecar-gebruikers mogen staan ("standees"), zelfs tot op de zowel binnenspoors als buitenspoors aangebrachte treeplanken (alleen de binnenspoorse opstap naar het achterbalkon is heden verboden gebied). Tijdens de drukste exploitatietijden (= bijna altijd!) hangen de reizigers dan ook bij bosjes aan beide zijden van de rijtuigen.

De twee draaistellen van de "single-enders" (éénrichtingrijtuigen) hebben een verschillende radstand, vermoedelijk omdat, dwars door het voorste draaistel heen, het grijpermechanisme de nodige plaats moest vinden. Deze rijtuigen moeten aan de eindhaltes op een zeer eenvoudige draaischijf worden gekeerd, een behandeling die met alleen maar mankracht en met de hand gebeurt. Van rijtuig-

verwarming is al helemaal geen sprake. Een stel regelmatig op te laden accu's onder de zitbanken levert de benodigde elektrische stroom voor de meer dan Spartaanse binnenverlichting en voor de front- en eindlichten. Inzowel als uitrukkende rijtuigen worden door de wet van de zwaartekracht geleid: vermits zomin onder het inrij- als onder het uitrijspoor van de stelplaats een kabel ligt, rollen de rijtuigen in beide gevallen vanaf een hoger gelegen punt binnen en buiten. Eenmaal binnen komt soms de hulp van een dieseltractor te pas om een wagen op een bepaald spoor onder te brengen.

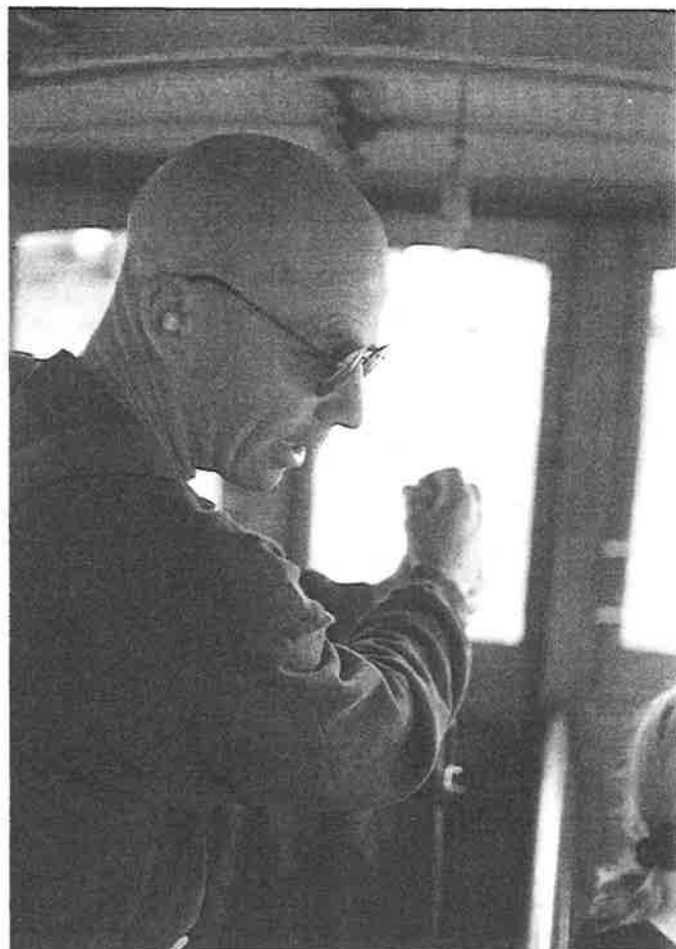
Eén ruk aan het koord van de conducteursbel noopt de gripman te stoppen aan de eerstvolgende halte. Slechts nadat diezelfde bel tweemaal heeft geklonken zal het rijtuig opnieuw vertrekken. De conducteur wordt eveneens geacht de "fare" (de ritprijs) te innen, waarvoor echter géén vervoerbewijs wordt afgeleverd. Hoeft het, bij de meestal tjokvolle trammetjes en met het feit in gedachte dat de begeleider wordt geacht in de buurt van het achterbalkon te blijven, enige verwondering te baren dat het aantal cablecar-

zwartrijders wordt geschat op 40%?

DE KABELTRAM IN DE OPENBAAR VERVOERGESCHIEDENIS

Buiten San Francisco werden in 28 andere Amerikaanse steden kabeltramlijnen aangelegd, beginnend met Chicago in 1882 en eindigend met Baltimore en Tacoma in 1891. Met zijn allen haalden zij een totale lijnlengte van 510 km, waarbij dient vermeld dat de in 1888 in Newark gecreëerde kabeltram met een lijnlengte van 4,1 km wel werd voltooid maar nooit reizigers heeft vervoerd! In de Verenigde Staten ging de voorlaatste exploitatie buiten dienst in de "Boeingstad" Seattle. Men schreef toen 1940.

Buiten de grenzen van de V.S. ontstonden 11 kabeltramexploitaties in even zovele steden. Met uitzondering van Lissabon en Parijs behoorden deze steden allen tot Engelstalige gebieden: Australië, Groot-Brittannië, het Eiland Man en Nieuw Zeeland. De impact van Hallidie's geesteskind was in het "buitenland" evenwel heel wat minder groot, want alle bedrijven samen haalden een totale lijnlengte van een luttele 164,5 km. De eerste buitenlandse stad met een kabeltram (zelfs vóór Chicago in de



De twee voornaamste besturingshendels van een kabeltram: de kabelgrijper (links) en de rem. Veel meer hoeft dat niet te zijn... • De "gripman" gooit de rem los en wij zijn vertrokken voor de merkwaardigste tramrit van ons leven! Alle foto's, tenzij anders vermeld: Staf Cuyt, december 1998 en september 1999.

V.S.!) was ook de laatste die hem opgaf : in het Nieuw Zeelandse Dunedin reden de cablecars van 1881 tot 1957.

In de Franse stad Laon in het departement Aisne is een eerder zoutloos en overigens geheel op hedendaagse elektronica steunend afkooksel van de kabeltram in bedrijf. Geleid door een U-vormige baan rijden drie op rubberbanden lopende cabines tussen het station en het hoger gelegen stadscentrum heen en weer. Voor verdere details omtrent deze "kabelbusjes" verwijzen wij naar Rail-Revue 27 van januari 1992.

BESLUIT

In een tijd waarin het openbaar stadsvervoer uitsluitend bestond

uit diligences, koetsen, omnibuswagens en paardentrams, vormde Hallidie's kabeltram een zeer waardevol alternatief voor het reizigersvervoer in steile stadsstraten. San Francisco heeft zijn groei tot belangrijke "City by the Bay" ongetwijfeld in niet geringe mate aan de cablecars te danken.

Paradoxaal genoeg overleven de intussen tot Nationaal Monument uitgeroepen drie kabeltramlijnen in San Francisco dankzij de bemoeienissen en de inspanningen van één enkele vrouw, Mrs Elfriede Klussmann. Zij richtte in de jaren veertig immers het "Burgercomité tot Behoud van de Kabeltrams" op. En toen het in de jaren vijftig pas echt spannend begon te worden, slaagde zij erin zo-

wel pers als radio en televisie, verspreid over de hele Verenigde Staten, vóór "haar" cablecars te spannen. Vanuit de tramhemel kan Mrs Klussmann met enige trots en veel tevredenheid vaststellen dat haar MUNI-kabeltrams zonder noemenswaardige problemen de 21e eeuw zijn binnengereden...

Indien u, lezer, ooit in San Francisco verzeild raakt, mag u beseft niet nalaten om in deze moderne tijd een onvervalste cablecarrit uit de jaren 1880 te beleven!
Staf Cuyt

Geraadpleegde literatuur :

Lynn Thomas, "San Francisco's Cable Cars", 1992, Nevada; Ch. Melching, "Cable Cars in S. Francisco", 1995, Schweinfurt

Lezersforum

Geachte heer,

Mag ik mij veroorloven enkele opmerkingen te maken over een paar bijdragen in 'Rail-Revue'? Zeker niet om af te breken, maar omdat ik vind dat de waarheid haar rechten heeft.

Rail-Revue, nr.3, augustus 2000.
P.2 en 3. Maidentrip vanuit Oostende.

Ik heb niets tegen de weergave van dialect, af en toe. Het dialect dat u geeft, is zeker geen Oostends. Ik ben een geboren Oostendenaar en mijn moeder was ook een geboren Oostendse, weliswaar niet van de kaai, want dat is nog een subdialect van het Oostends. Wat u weergeeft is een mengeling van dialecten van de streek rond Kortrijk 'skone', rond Veurne

'hemokt', en nog andere niet goed te bepalen.

Rail-Revue, nr.4, november 2000.

P.12, foto 7.

Spijtig dat de foto niet scherp genoeg is afgedrukt om de tekst op de rijplaat te kunnen aflezen. Het OB rijtuig 9234 staat vertrekkenklaar, niet in de Panne, niet in Adinkerke, maar in Koksijde-Bad, waar het wacht op de aansluiting met de kusttram, om te vertrekken naar Veurne. Het lijnnummer 7 was inderdaad voor behouden voor de lijn Koksijde-Bad/Koksijde-Dorp/Veurne. Vanaf 12 mei 1941 kon er niet meer gereden worden op die lijn omdat de SELVOP de luchlijn moest afbreken tussen Koksijde-Dorp en Veurne wegens de nabijheid van het Duits militair vliegveld van Koksijde. De lijn werd nooit meer terug in dienst genomen en het nr. 7 ging tijdens de

oorlog over op een nieuwe stadslijn in Oostende op reeds bestaande sporen : Station-Elisabethlaan (zie mijn boek : "De Tram maakte de Kust" p.163 en 164).

P12, foto 8.

De bijrijtuigen zijn niet van het type OB, maar wel van het type Ragheno, want het lantaarndak ontbreekt. Het eerste bijrijtuig is van na de tweede ombouw uit 1927, het tweede is van de derde ombouw, de laatste, uit 1935 (zie het boek : "Elektrische Trams aan de Belgische Kust").

R. Vancraeynest, Oostende

Hartelijk dank voor uw reactie. Ook op andere vlakken dan het openbaar vervoer streven we correctheid na. Ons ruim lezerspubliek zorgt er mee voor dat we dit kunnen realiseren.

Rudy Van Iseghem

Werkwagens van toen (XXXV)

Foto's en tekst : Jacques Cohn

Foto 1 : In de jaren '60 vormde een deel van de stelplaats Brussel-Vandermeeren de voorhof voor het bittere einde van talrijke wagens. Op het linker spoor staat de tweeassige mw 9459, op het rechter de vierassige bw 19203, die werk-aanhanger was geworden nadat hij vele jaren vanuit stelplaats Dilbeek de lijn Brussel - Ninove had bediend. Deze vreemde bw met middeninstap was afkomstig, samen met soortgenoot 19204, van de tramlijn Mons - Boussu (daar 191 en 192 genummerd), die eigendom was van de Belgische Staatspoorwegen en in 1928 door de NMBS aan de NMVB werd overgedragen. Oktober 1963.

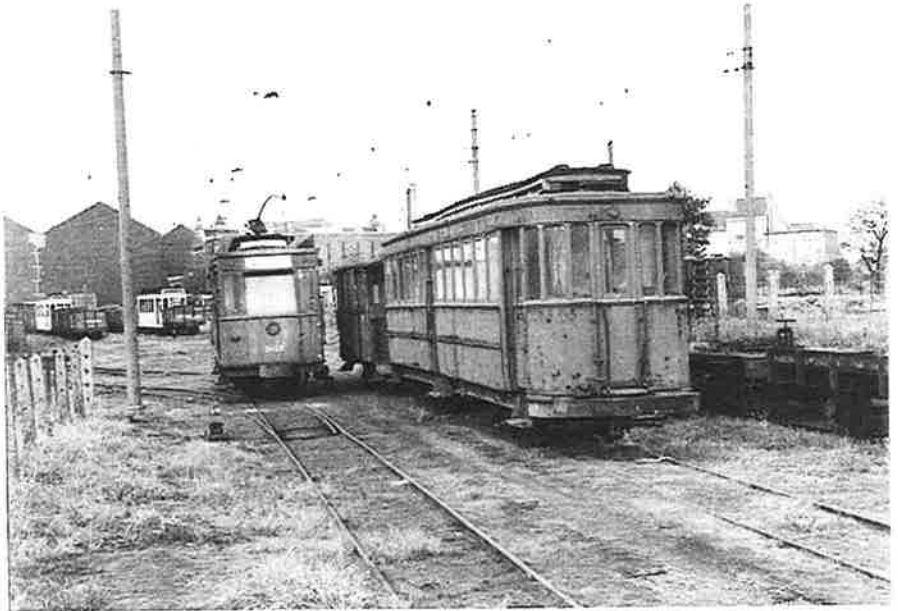


Foto 2 : In januari 1953 trekt een Braine-le-Comte tweecasser de vierassige sproeiwagen 8201 de Brusselse stelplaats Het Rad binnen.



Foto 3 : In 1956 rangeert ART.67, op het vierrailige spoor bezijden de toenmalige gasfabriek en Zurenborg-"statie", met een tussenloper en enkele normaalsporige goederenwagens. Rechts is het aansluitspoor naar de gasfabriek te zien; bovenaan toont de foto een perronoverkapping van het oude Ooststation in Antwerpen.



Foto 4 : ART.69 trekt een normaalsporige goederentrein op het vierrailig baanvak tussen Mol station en de zandgroeven. Om zonder veel extra-rangeerwerk in beide richtingen normaalsporige treinen te kunnen slepen is de ART vóór en achter met een tussenloper gekoppeld. De spoorwagons hadden toen nog lang geen computernummers! Oktober 1959.

Foto 5 : De ietwat "tweeslachtelijke" ART.46 van Saint-Ghislain toont zijn centrale trambuffer, zijn twee forse spoorwegbuffers en zijn spoor- en tramkoppeling. Maart 1964.

Foto 6 : Een roemloze levensavond voor standaard-mw 10090, die hier een zandwagen sleept op de Brusselse Stalingradlaan. April 1968.

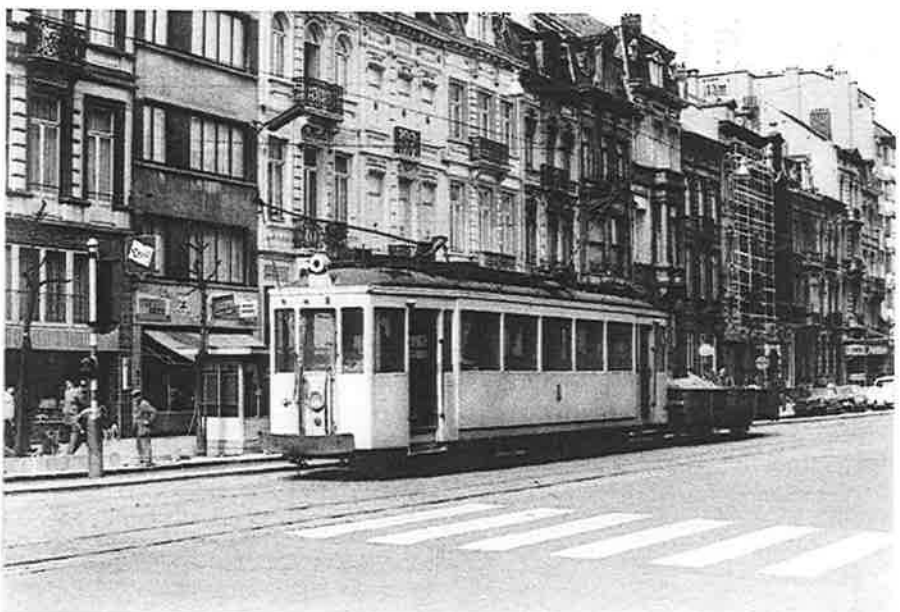
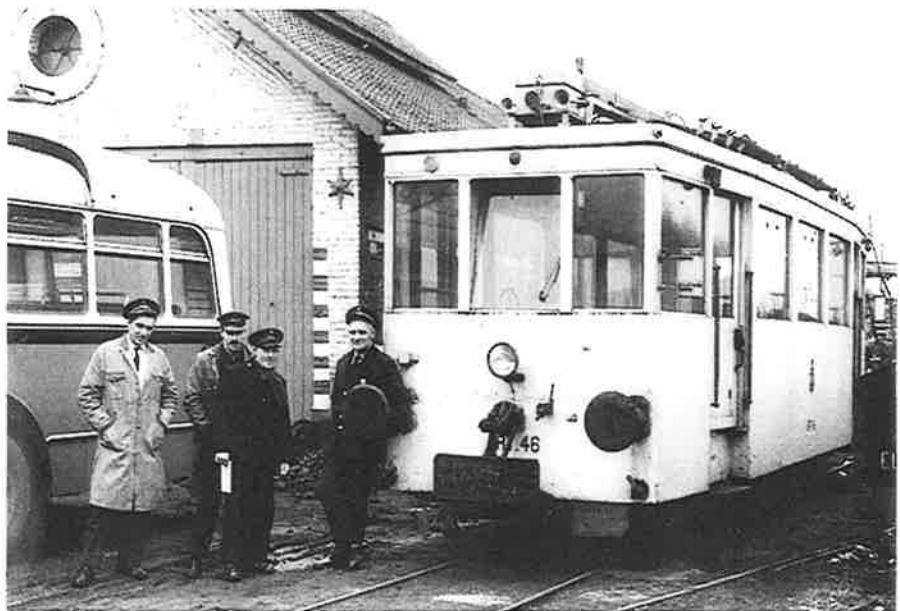
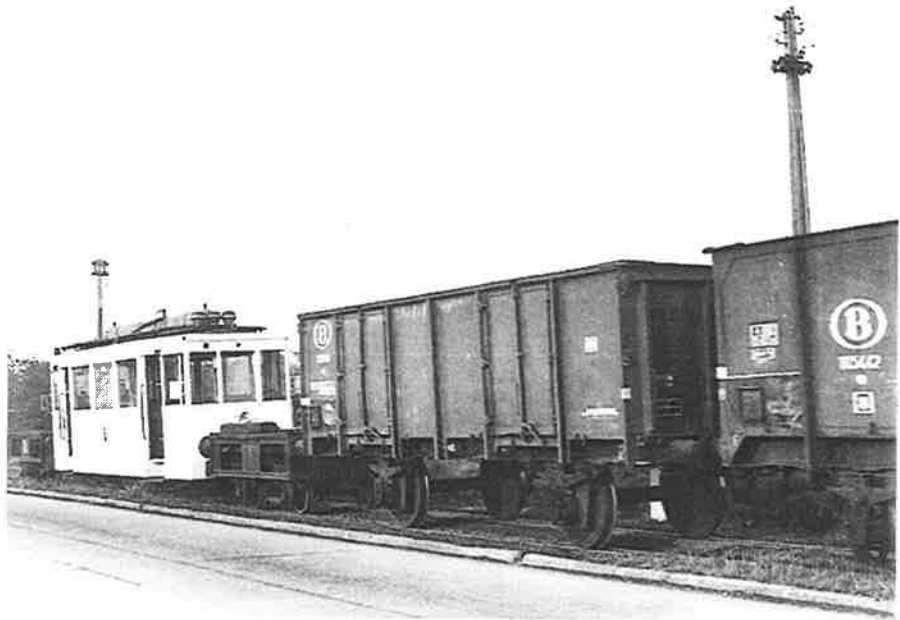


Foto 7 : De vierassige platte wagen A.8174 op de tijdelijke eindlus aan de Brusselse Groendreef in september 1957.

Foto 8 : Een spoorstaven-transport op twee tweeassige trucks te Mons-Bassins in mei 1957.

Foto 9 : Een gelijkaardig vervoer, ditmaal op vierasser 7127 achter S.9785. De plaats waar deze foto in januari 1975 werd genomen is heden niet meer te herkennen. Ze is geheel met wolkenkrabbers bebouwd en heet nu Koning Albert II Laan (Brussel).

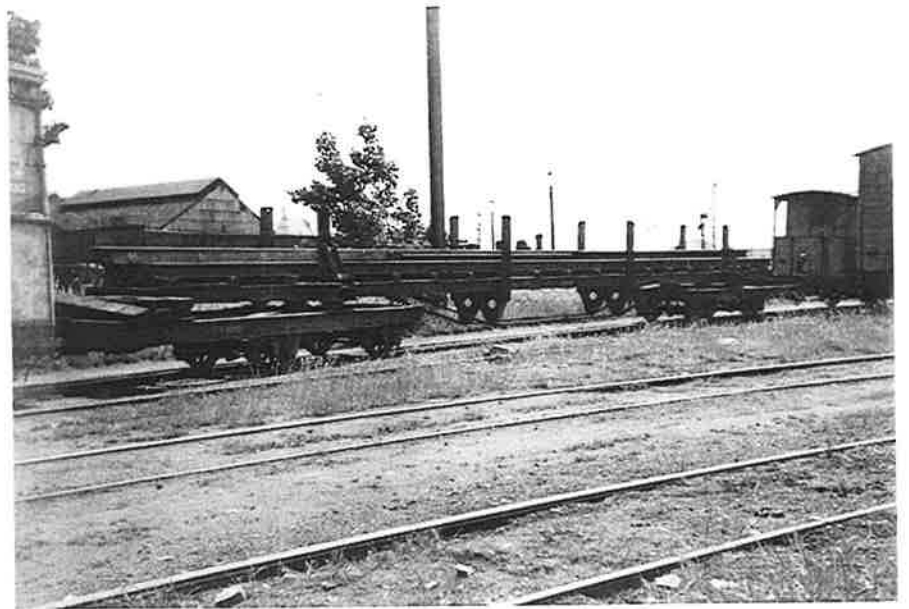
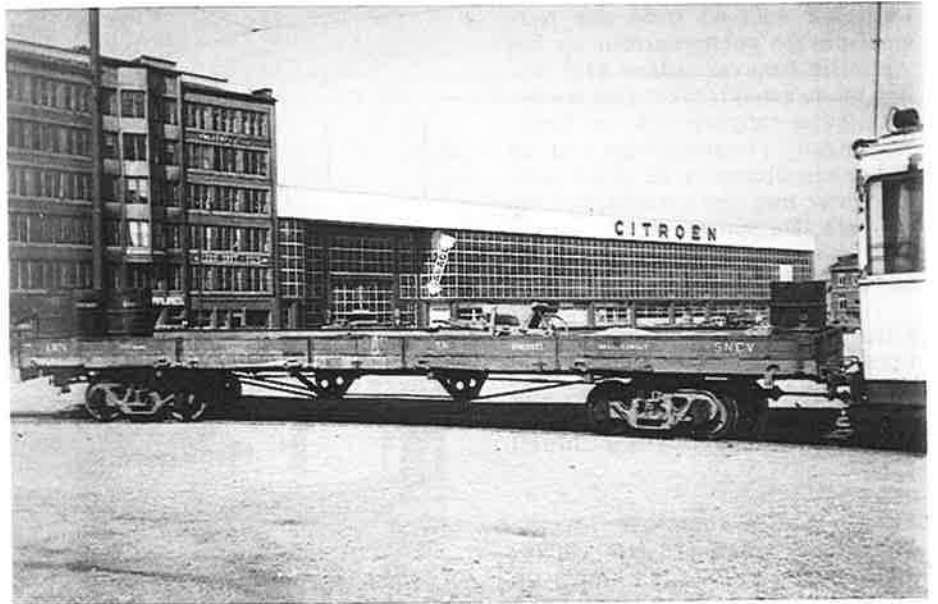
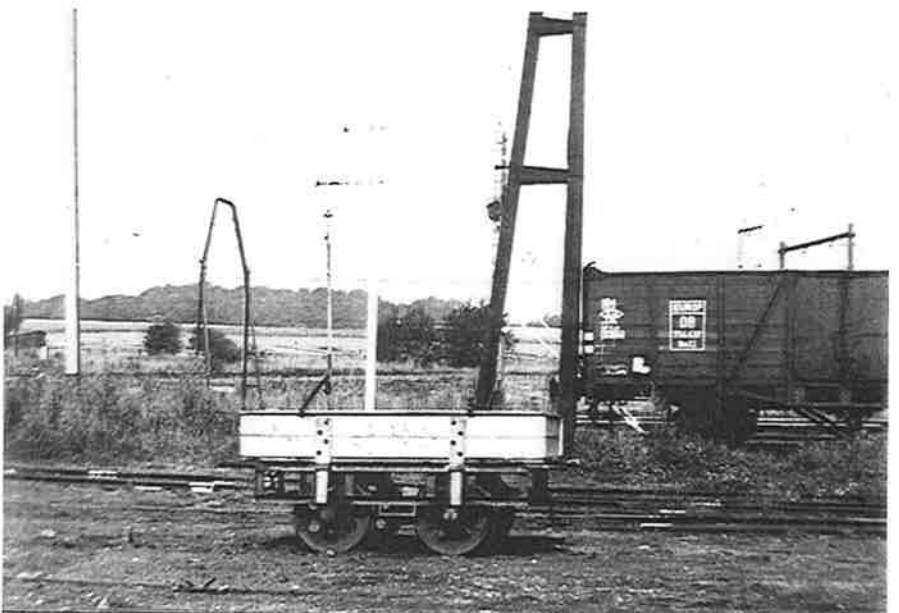
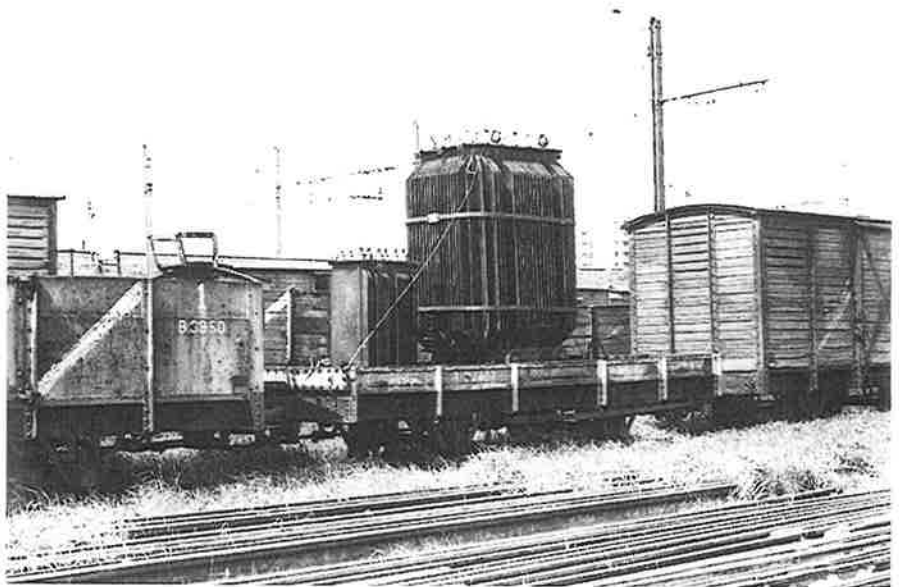


Foto 10 : Op het Rouppeplein in Brussel zien we werkwagen 59756 in mei 1958. Zijn onderstel laat een afgebroken reizigers-bijwagen vermoeden.

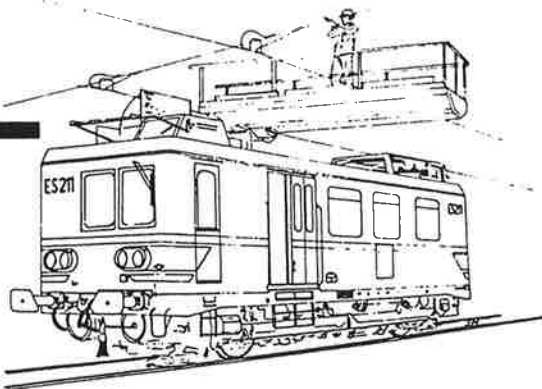
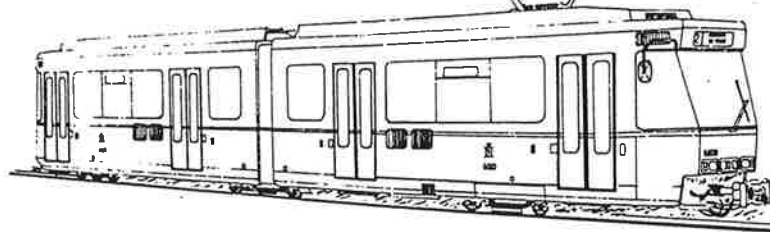
Foto 11 : In april 1959 staat de B.7407 op de sporen van Merksem-IJskelder, beladen met een grote transformator. De B-wagen (dus ex-1067 mm-spoor) draagt het opschrift "Hulpwagen".

Foto 12 : Zou dit juweeltje het kleinste rijtuig van de NMVB zijn geweest? Marloie, augustus 1955.

Nota van de auteur : Er komt nog een 36^e vervolg en dan laten we de NMVB voor wat ze geweest is, om vervolgens de werkwagens van de TAO te bekijken.



RAIL-AKTUEEL



NMBS

• Elektrische locomotieven

Reeks 11

Van deze veel te kleine reeks locomotieven zijn nu reeds twee machines volledig buiten dienst. Eén ervan is HLE 1191 (met proefpanto) die in Nederland uitbrandde en er nog steeds wacht op een eventuele herstelling. Gezien het gebrek aan onderdelen kan dit nog lang duren en zal deze loc dus wellicht nog maanden buiten dienst blijven. Ondertussen is ook een tweede loc opzij gezet na een brand in de machinekamer, waarbij de automatische (snelle) stroomuitschakelaar (de zgn. D.U.R.-schakelaar) smolt in de ingeklonken stand. Zodoende bleef de loc bij uitschakeling stroom op de motoren ontvangen.

Reeks 13

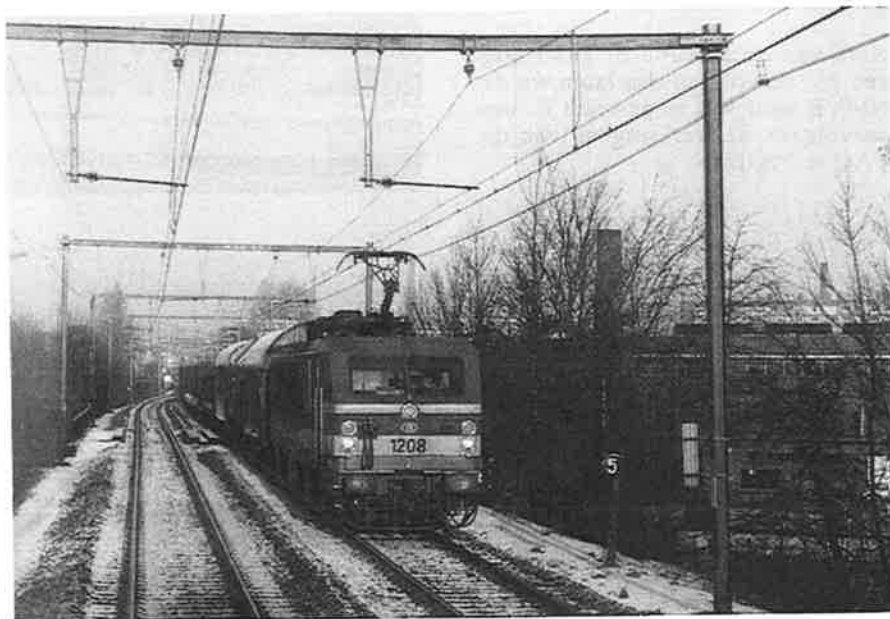
Half december werden locs 1341 en 1342 door Brugge geleverd. Ondertussen is de kast van HLE 1352 (per trein) vanuit Belfort naar Brugge overgebracht, zodat er nog 8 kasten moeten geleverd worden om de volledige reeks van 60 locomotieven te kunnen afwerken.

De locs die reeds in gebruik zijn hebben evenwel regelmatig af te rekenen met verschillende technische problemen. Daardoor komt het vaak voor dat op de verbinding tussen Antwerpen en Oostende twee van de vier stammen met andere locs moeten worden verzekerd. Soms gebruikt men een andere loc van de reeks 13 vóór het stuurrijtuig; meestal is het echter een loc van de reeks 21 of 27.

Sinds half december rijden er ook trek- en duwsamenstellingen op de IC-verbinding Oostende - Brussel - Liège - Welkenraedt/Eupen.

Reeks 14

Bij de NMBS-directie circuleren de laatste tijd steeds meer en meer concrete(re) geruchten die erop wijzen dat men een nieuwe reeks elektrische meerspanningslocomotieven zou willen aanschaffen om de verouderde reeks 16 te vervangen. De nieuwe locs zouden dan ook kunnen ingezet worden voor



Tussen Gentbrugge en Gent-Dampoort kruist een DMT-stel HLE 1208 met een goederentrein voor Lille-Fives. 29 december 2000. Foto : Alain Janmart.

doorgaande treinen naar Luxemburg, Frankrijk en zelfs Duitsland! Wordt vervolgd...

Reeks 15

Op 12 september 2000 ontstond er een begin van brand in de machinekamer van loc 1505 te Brussel-Zuid, nadat hij zojuist de dagelijkse P-trein vanuit Waremmes naar Brussel-Zuid gebracht had en er wachtte om uit te wijken naar de vorming van Vorst-Rijtuigen. Meteen werden op de twee avonddiensten die normaal voorzien zijn voor de reeks 15, deze locs vervangen door machines van de reeks 21 of 27.

Begin november was het dan definitief gedaan met deze veel te zwakke locomotieven: de last en het vallen van de bladeren zorgden voor een veel te slechte adhesie en een te zwakke trekkracht op dit toch wel zware parcours.

Eind december hadden deze locs hun diensten nog steeds niet hernomen. Zodoende hield men ook de overige 4 locs als reserve te Kinkempois, naast de reeds lang afgedankte machines van de reeks 18. Van een trieste afgang gesproken...!

• Diesellocomotieven

Reeks 51

Er rijden nog enkele locomotieven van deze vrij omvangrijke reeks (93 stuks) die nog steeds uitgerust zijn met een stoomketel, gebruikt voor de verwarming van M2-rijtuigen. Zo worden bijvoorbeeld de locs 5108, 5111 en 5118 nog dagelijks — behalve op zaterdag en zondag — ingezet tussen Gent St.-Pieters en Eeklo en dit zowel in de ochtend- als in de avondspits. Deze inzet is het gevolg van het te grote aantal defecte locomotieven-met-stoomketel van de reeks 62/63.

De stelplaats Antwerpen-Dam bezit ook nog twee locomotieven van de reeks 51 (met stoomketel) voor het geval er een loc van de reeks 62/63 op de verbinding met Neerpelt zou uitvallen.

Reeks 55

Deze blauw-gele locomotieven (met generator) worden dikwijls ingezet voor het slepen van* homogene goederentreinen vanuit de vorming van Kinkempois, het rangeerstation van Montzen en de vertrekbundels van Hasselt. Door het gedeeltelijk wegvallen van de door deze locs gesleepte treinen



Leuven, 2 oktober 2000. HLD 5939 aan de kop van een werk- of baantrein tijdens het wegnemen van de bovenleiding op de oude hoofdsporen naar Tienen, bij het buitenrijden van Leuven. Foto : Alain Janmart.

naar Gouvy of Luxemburg, heeft men besloten om ze verder te gebruiken voor het trekken van goederentreinen tussen Kinkempois en Gouvy; een taak die zeker nog niet geschikt is voor de reeks 13.

** homogene goederentreinen zijn vaste stammen van wagons die van punt a naar punt b ongewijzigd blijven.*

Reeks 56

In dit verband noteren we dat er bij de NMBS aangedrongen wordt om een nieuw type zware diesellocomotieven voor goederentreinen tot stand te brengen, zodat men de (stilaan) versleten locomotieven van de reeksen 51 en 55 (geel) zou kunnen vervangen.

Reeks 59

Half januari gebeurde er een ernstig treinongeval (frontale aanrijding), waarbij een 46-jarige treinbestuurder het leven verloor. Niet minder dan vier diesellocomotieven (zijnde de 5947, 5950, 7601 en 7615) werden vernield door deze zeker hevige klap!

De vier betrokken locomotieven zullen zonder meer gesloopt worden. Voor de reeks 59 betekent dit dat er nog slechts 7 machines overblijven. Ze worden — zoals bekend — hoofdzakelijk ingezet voor het slepen van ballast- en werktreinen voor de aanleg van de HSL naar Liège en Duitsland.



Antwerpen-Centraal, 22 december 2000. Het geraamte voor de overdekte perrons is aangebracht. Foto : Alain Janmart.

Reeks 62/63

De enkele tientallen locomotieven van deze reeks die nog uitgerust zijn met een stoomketel volstaan niet (meer) om dagelijks alle treinen die voor hen voorzien zijn te slepen. Dikwijls valt de stoomketel uit, waardoor het bijzonder koud en vochtig kan worden in de verouderde M2-rijtuigen. Daarenboven heeft men op de verbinding tussen Antwerpen en Neerpelt nog vaak een nijpend gebrek aan stuurstandrijtuigen.

Om aan deze situatie toch een beetje te verhelpen worden de treinen wel eens meer met twee locs van de reeks 62/63 gesleept, waarbij er meestal slechts één loc is die geschikt is om de rijtuigen van de nodige verwarming te voorzien. De tweede loc heeft geen stoomketel meer en is derhalve (meestal!) herkenbaar aan een bol links van het locomotiefnummer.

Daarnaast is de stoomverbinding tussen de rijtuigen ook versleten, zodat er ook dikwijls een groot stoomverlies merkbaar is doorheen de ganze trein. Resultaat : slechts enkele rijtuigen zijn goed verwarmd; de overige rijtuigen krijgen amper wat stoom binnen.

Deze toestand, waaraan de dagelijkse reizigers stilaan gewoon werden, zal pas verdwijnen wanneer de nieuwe dieseltreinstellen doorheen hun kinderziektes zijn.

Reeks 70

Alhoewel sommige treinbestuurders uit het Antwerpse deze locs nog steeds onmisbaar vinden, zijn de dagen van deze veteranen meer dan geteld. De inzet van deze reeks is reeds erg beperkt : het Waaslandterrein in Kallo en af en toe wat rangeerwerk op Antwerpen-Kiel of in Boom.

Omdat de leveringen van de nieuwe reeks 77 vlot verlopen en de kinderziektes van deze locs veelal slechts kleine technische storingen zijn, zal men misschien tegen het einde van februari of maart een definitief besluit kunnen nemen aangaande de toekomst van de reeks 70.

Reeks 71

De twee locs van deze reeks worden nog slechts uiterst zelden gebruikt. Hun inzet is beperkt tot het afduwen in de rangeerbundels van Antwerpen-Noord en dan worden ze nog maar ingeschakeld in geval een loc van de reeks 77 het laat afweten én op vraag van de betrokken treinbestuurder(s) zelf. Voor de verdere toekomst van deze reeks geldt dan ook dezelfde bedenking als bij de reeks 70.

Reeksen 73 en 74

Ook deze locs kennen een beperkte inzet : enkele baantreinen en lokale goederentreinen in de Antwerpse haven.

Reeks 77

Momenteel zijn er 29 eenheden van deze reeks, waaronder ook de eerste locomotieven bestemd voor de stelplaats Monceau (voor de opleiding van de treinbestuurders), geleverd.

Door het steeds groeiend aantal locs van deze reeks, wordt hun inzetgebied uiteraard stilaan groter. Zo worden er op dit ogenblik reeds tot drie locomotieven ingezet op de terreinen van de car-wash van Antwerpen-Schijnpoot. De 77-ers vervangen er de reeksen 84 en 85 die stilaan aan hun laatste levensfase toe zijn. Zie in dit verband ook de rubriek «foto's».

Reeks 76

Zoals we reeds vermeldden in onze bijdrage over de reeks 59, werden ook twee locs van de reeks 76 totaál vernield bij de frontale aanrijding op de HSL-werf te Wareme. Het gaat hier om de locomotieven 7601 en 7615 (ex-NS-reeks 2200/2300). Aangezien beide machines onherstelbaar beschadigd zijn — en dus rijp voor de sloop — blijven er van deze reeks nog ongeveer 20 eenheden over. Deze locomotieven zijn momenteel niet meer actief in de Antwerpse haven, maar worden allen ingezet op de HSL-werf tussen Brussel en Liège, als ook in de omgeving van Klein-Eiland (Brussel).

Reeks 75 (ex- 6501 – 6506)

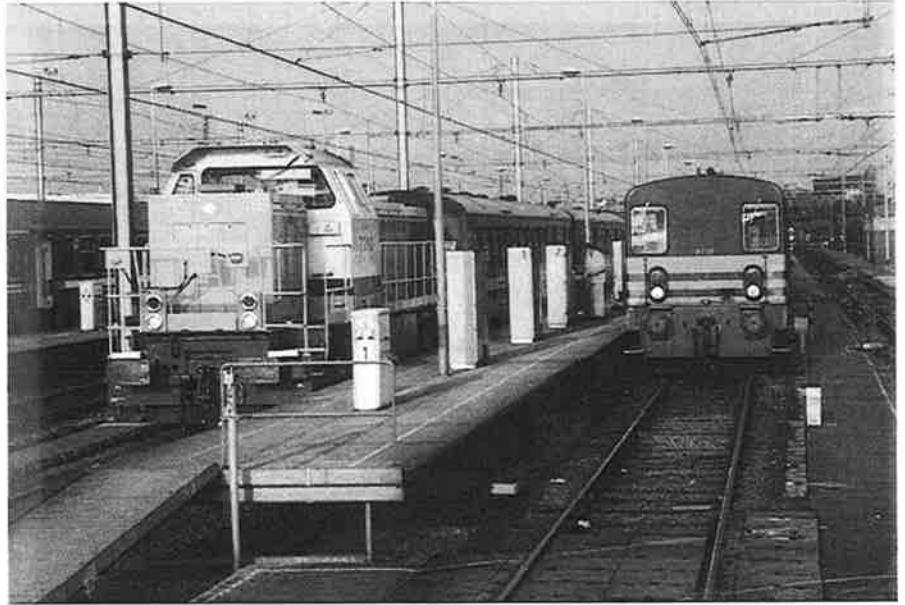
Onder de bijnaam «Super», die ze van de bestuurders kregen bij aankomst in de stelplaats Antwerpen-Dam, doen deze locs nu dienst voor het slepen van allerlei reeksen goederenwagens tussen de verschillende secties in en rond de haveninstallaties. Vlak na hun overbrenging vanuit Hasselt ondergingen deze locomotieven enkele technische wijzigingen : hun stoomketel werd weggenomen en de snelheid beperkt tot 80 km/u.

Volgens de informatie die we vanuit Antwerpen-Dam ontvingen, gebeurde de vernummering van deze reeks op de volgende data :

- HLD 7501 : 01.12.1982
- HLD 7502 : 28.02.1983
- HLD 7503 : 28.02.1983
- HLD 7504 : 16.06.1982
- HLD 7505 : 01.01.1983
- HLD 7506 : 01.06.1982

De 7504 en 7506 hebben nog een tijdje rondgereden in hun groene «Hasseltse» livree, maar ook zij kregen — net zoals hun collega's van de reeks 75 — nadien een gele jas, waardoor ze als homogene rangeerlocomotieven ingezet werden om de oude locs van de reeks 72 te vervangen.

Na een aanrijding met grote schade (zijn chassis werd volledig verwrongen) nam men HLD 7501 op 01.10.2000 definitief uit dienst. Voor de overige vijf locomotieven



Antwerpen-Schijnpoot (car-wash), 20 november 2000. HLD 7719 staat naast de oude 8428. Stilaan verdringen de locs van de reeks 77 hun oudere collega's van de reeksen 84 en 85. Foto : Alain Janmart.

van deze reeks is het nu afwachten geblazen; er wordt o.m. gedacht aan een eventuele verkoop aan een Italiaanse firma.

• Dieselmotorwagens**Dieselmotorwagens reeks 41**

Half oktober 2000 begon (eindelijk !) de loopbaan van de nieuwe dieselmotorwagens. In een eerste fase betekende dit slechts twee ritten tussen Mol en Hasselt : éénmaal 's morgens en éénmaal 's avonds. Na de levering van nog eens vier stellen kon een behoorlijke dienst tot stand gebracht worden voor de ganse dag. Afhankelijk van de vertrouwdheid van de treinbestuurders met de nieuwe motor-

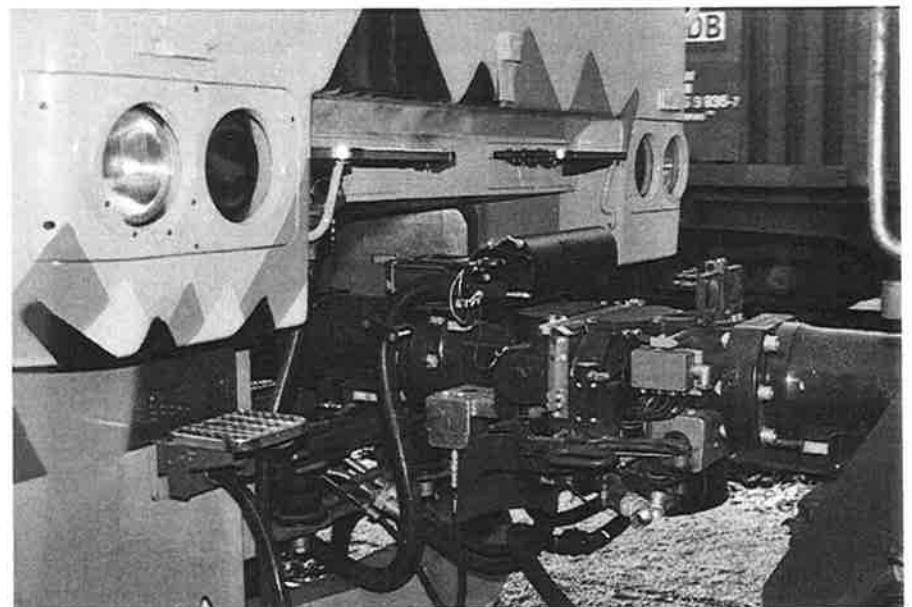
wagens, worden ook de aanvullende piekurtreinen door de nieuwe stellen gereden.

Toch staan er in Mol nog steeds M2-rijtuigen klaar voor een piekurtrein (voor schoolkinderen) in de namiddag. Tot slot nog even dit : in de maand januari reed meestal MW 4104 alle twee uur over en weer tussen Mol en Hasselt.

Levering van MW 4107

Elke motorwagen van de reeks 41 wordt met een dieplader vanuit Barcelona tot in Narbonne gebracht, omdat de Spaanse spoorbreedte (die verschilt van de onze) het niet toelaat om de stellen via het spoor zelf te vervoeren.

MW 4107 kwam om 6 december



Gent-Zeehaven, 21 december 2000. Dieselmotorstel 4107 met graffiti. Let ook op de gebruikte noodkoppeling tussen de schutwagens en het integrale koppelmecanisme van de 4107. Foto : Alain Janmart.

2000 in Narbonne toe, waar hij zonder enige vorm van bewaking bleef staan tot 13 december 2000. Een ongelooflijke kans voor graffiti-artisten! En wat dacht u? Op 10 of 11 december werd de 'beschermde' zijde (= de zijde die tegen een gevel stond) van het nodige (kunstzinnige?) spuitwerk voorzien. Na het opmaken van een proces-verbaal door de Franse autoriteiten werd het stel gewoon naar ons land doorgestuurd. Op 21 december kwam hij — eindelijk — toe in Gent-Zeehaven met Z 69301, via Erquelinnes, Monceau, Luttre, Manage, Soignies, Ath, Geraardsbergen en Merelbeke. Hij zou nog diezelfde dag naar Hasselt gebracht zijn, waar hem een grondige poetsbeurt wachtte.

Begin januari 2001 werd MW 4108 langs dezelfde reisweg, maar zonder 'extra versieringen' afgeleverd. Rond half januari waren er in Hasselt reeds 20 treinbestuurders opgeleid om met de nieuwe motorwagens te rijden; een hele aanpassing voor die mensen in vergelijking met de oude locomotieven van de reeks 62/63...

• Elektrische motorstellen

Reeks 601 – 782

De modernisering en ombouw van deze motorstellen lijkt meer en meer in het gedrang te komen. Deze werkzaamheden kosten de NMBS namelijk zowat 25 miljoen Bfr per stel. Daarom overweegt men in de Centrale Werkplaats Mechelen sterk om deze kostelijke modernisering niet verder mee uit te voeren en zich naar de toekomst toe te beperken tot een groot onderhoud en zelfs het behoud van de huidige schildering van de stellen. Ondertussen werden de volgende motorstellen reeds gemoderniseerd en omgebouwd : 601 – 602 – 603 – 604 – 605 – 606 – 607 – 608 – 610 – 611 – 613 – 617 – 618 – 624 – 630 – 632 – 633 en 636.

Reeks 801 – 844

Omdat de NMBS kampt met een schrijnend gebrek aan onderdelen en reservestukken voor deze motorstellen uit 1975, zou het wel eens kunnen dat de 801 (wegens ouderdomsverschijnselen) en de 806 (wegens blijvende en/of steeds weerkerende technische problemen) eerstdaags buiten dienst gesteld zullen worden.

Zoals reeds vroeger gemeld, rijdt het stel 804 nog steeds met gewijzigde fronten; het zou in dit verband wellicht het enige stel blijven.

Reeks 441 – 490

Ook deze motorstellen blijven niet gespaard van verschillende, kleine defecten. De 467 zou reeds meerdere maanden buiten dienst zijn en er is zelfs sprake van het feit dat



Baanvak Halenstraat – Dambruggestraat, 30 november 2000. Tramverkeer over één spoor : PCC's 7109 + 7089 (op lijn 12) rijden over het oude spoor richting Dambruggestraat, Sportpaleis. Rechts ligt reeds het nieuwe tramspoor. Foto : Alain Janmart.

hij als «onderdelenbank» fungeert. Na langdurige onderbreking omwille van ernstige defecten is stel 465 ondertussen terug in het bestand opgenomen.

Daarnaast zorgen deze stellen voor een zekere ontevredenheid bij de reizigers : het gebeurt namelijk bijna dagelijks dat de treinsamenstellingen kleiner zijn door het uitvallen van motorstellen omwille van defecten. Volgens de hoofdverdelers van deze motorwagens kunnen de bevoegde diensten het teveel aan stellen met technische problemen niet meer aan, zodat soms stellen na een snelle (kleine) herstelling terug in dienst genomen worden. Het echte

defect is daarmee wellicht niet opgelost, maar het stel blijft toch rijden!

• Graffiti

Meer en meer rijtuigen, elektrische motorstellen en locomotieven vormen het doelwit van «spuitbus-artisten», waardoor soms meerdere rijtuigen uit stammen gehaald moeten worden omdat het onmogelijk is om door de beschilderde ramen naar buiten te kijken. Van tijd tot tijd moet ook een motorstel achtergelaten worden, wanneer blijkt dat de kopruitzen vol verf zitten. Dit kost de NMBS miljoenen aan gespecialiseerd personeel.

Alain Janmart



Een voormalige goederenwagen met smalprofiel voor het scheepstransport naar Engeland doet nu dienst als schut- en remwagen voor de dieselmotorwagens. Foto : Alain Janmart.

DE LIJN

ALGEMEEN

• Bestelling nieuwe autobussen

Volgende reeksen autobussen werden besteld in het najaar van 2000. Zoals vorige keer geven we naast de nummers de belangrijkste kenmerken.

ANTWERPEN

• Levering Hermelijnen

Na de levering van een tweede lot Hermelijnen voor Gent wordt in januari 2001 ook in Antwerpen de vervolgreeks afgeleverd (vanaf 7219 tot 7231).

• Ombouw en revisie PCC 1 (7000-7049 en 7051-7060)

Sinds einde januari hebben er al 13 trams de centrale werkplaats verlaten. In volgorde van aflevering hebben we volgende trams: 7026, 7042, 7053, 7045, 7054, 7002, 7060, 7005, 7057, 7052, 7055, 7051 en 7047. Tot nu toe klopt dat alles met onze pronostiek, enkel reeds gebanaliseerde trams 7001-7008, 7026 en 7040-7060. De 7050 had al een grote ombouw gekregen in de reeks PCC 2.

• Spoorwerken Van Kerckhovenstraat

Nadat voor de eindejaarsperiode het tramverkeer op lijn 12 terug van beide sporen kon gebruik maken, werd er sinds 12 januari opnieuw een enkelspoortraject in dienst genomen. De trams rijden sinds die dag op het nieuwe spoor richting Wim Saerensplein, dat een vijftal meter naar het Stuyvenbergplein werd verplaatst.

• Minibus in Mechelen

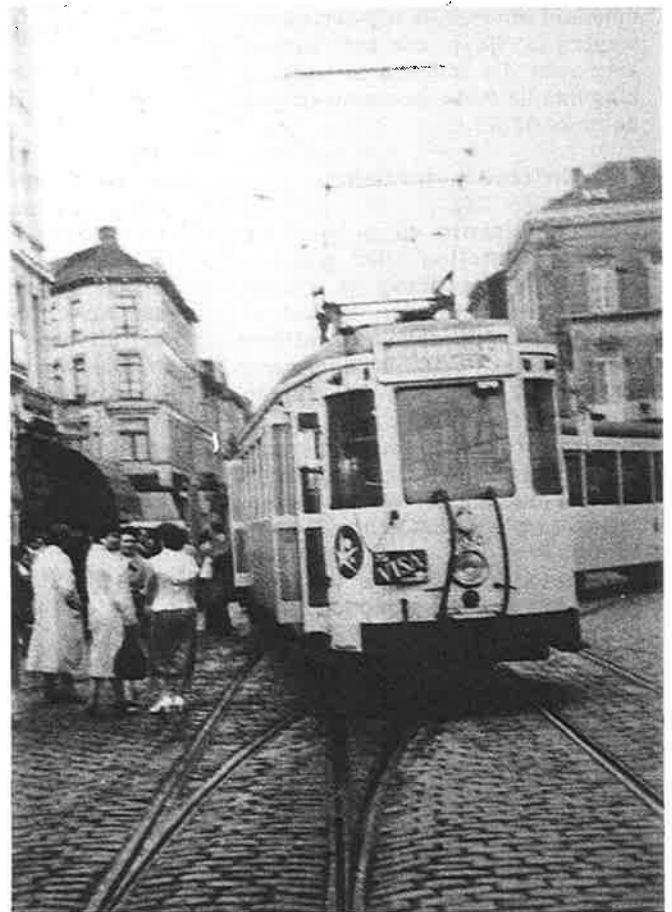
Sinds enkele tijd zijn er in Mechelen enkele minibussen die voornamelijk op lijn 56 worden ingezet. Zij zijn afkomstig van de entiteit Limburg en de voorbode van enkele belbusprojecten in de streek.

• Matrixaanduiding

De autobusreeksen A600 2819-2839 en AG700 2897-2902 krijgen vooraan (eindelijk) een

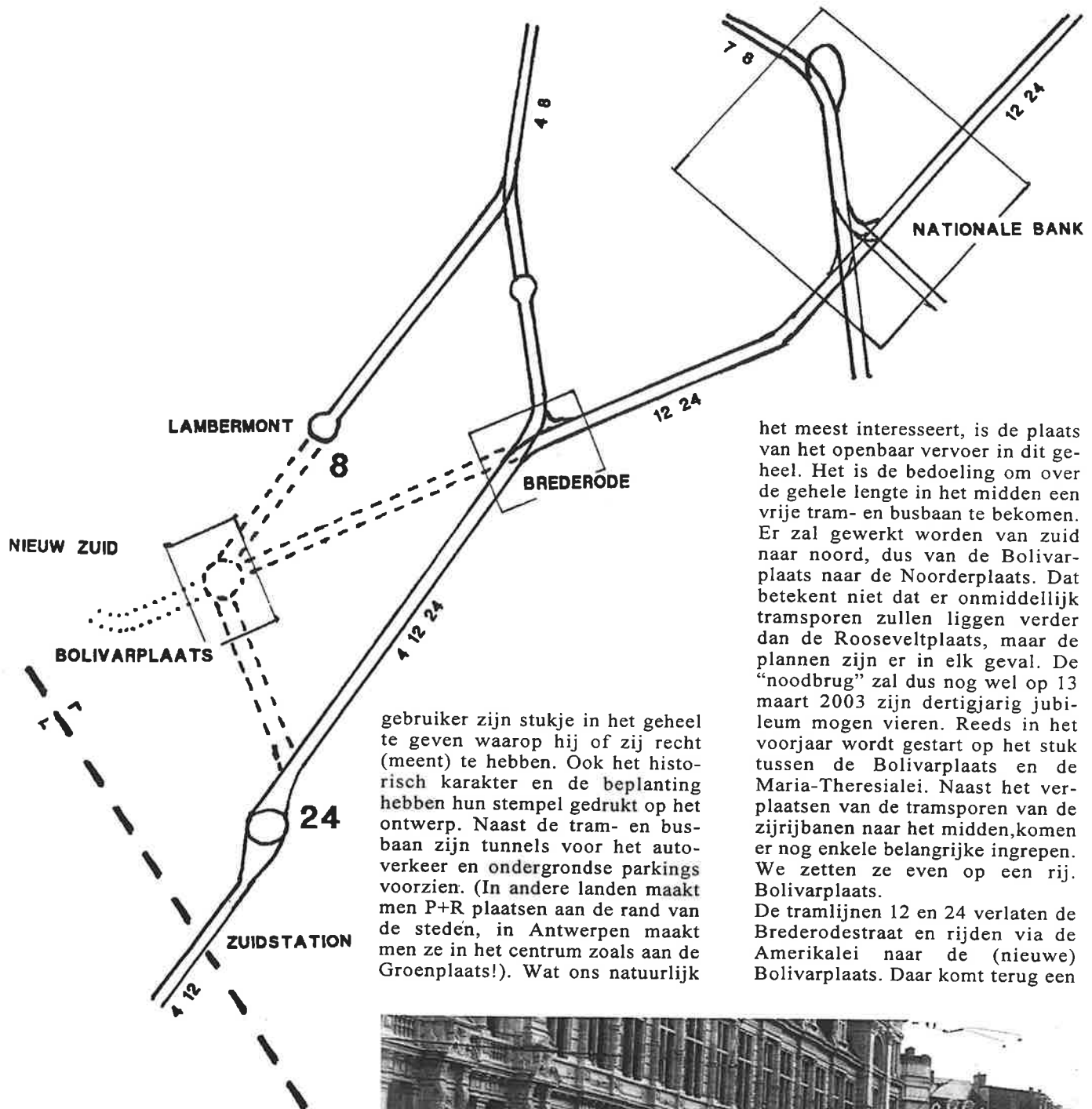


Mercedes midibus 3440 met een Denolf&Depla opbouw aan het Mechelse station. 17 januari 2001. Foto : Luc Couscheir



Op hetzelfde kruispunt ergens rond 1958. De eerste bogie van Type S 9650 ging naar de Brederodestraat terwijl de rest richting Zuidstation wou. Foto : auteur onbekend

| | | | |
|-----------|----------------------|-----------------|-----------------------------|
| 4028 | Ford Transit minibus | | reeds in dienst te Oostende |
| 4029-4042 | Procity microbus | Denolf & Depla | |
| 4030-4093 | Van Hool A360K | MAN D0836 LUH02 | 22 Limburg |
| | | | 18 Vlaams Brabant |
| | | | 11 West-Vlaanderen |
| 4094-4126 | Van Hool A330K | MAN D0836 LOH03 | 33 Antwerpen-stad |
| 4127-4138 | Van Hool A308 | MAN D0824 LOH05 | 3 Vlaams Brabant |
| | | | 9 West-Vlaanderen |
| 4139-4157 | Van Hool AG500/3 | DAF RS 200M KII | 19 Vlaams-Brabant |
| 4158-4164 | Van Hool AG300 | DAF RS 200M KII | 7 West-Vlaanderen |



gebruiker zijn stukje in het geheel te geven waarop hij of zij recht (meent) te hebben. Ook het historisch karakter en de beplanting hebben hun stempel gedrukt op het ontwerp. Naast de tram- en busbaan zijn tunnels voor het autoverkeer en ondergrondse parkings voorzien. (In andere landen maakt men P+R plaatsen aan de rand van de steden, in Antwerpen maakt men ze in het centrum zoals aan de Groenplaats!). Wat ons natuurlijk

het meest interesseert, is de plaats van het openbaar vervoer in dit geheel. Het is de bedoeling om over de gehele lengte in het midden een vrije tram- en busbaan te bekomen. Er zal gewerkt worden van zuid naar noord, dus van de Bolivarplaats naar de Noorderplaats. Dat betekent niet dat er onmiddellijk tramsporen zullen liggen verder dan de Rooseveltplaats, maar de plannen zijn er in elk geval. De "noodbrug" zal dus nog wel op 13 maart 2003 zijn dertigjarig jubileum mogen vieren. Reeds in het voorjaar wordt gestart op het stuk tussen de Bolivarplaats en de Maria-Theresialei. Naast het verplaatsen van de tramsporen van de zijrijbanen naar het midden, komen er nog enkele belangrijke ingrepen. We zetten ze even op een rij. Bolivarplaats.

De tramlijnen 12 en 24 verlaten de Brederodestraat en rijden via de Amerikalei naar de (nieuwe) Bolivarplaats. Daar komt terug een

matrixaanduiding. Achteraan blijft de rolfilm met het lijnnummer behouden, terwijl aan de zijkant de lijnfilmkast nu leeg is. In andere entiteiten kreeg deze operatie reeds enkele jaren geleden zijn beslag maar daarbij werden zowel achteraan als op de zijkant eveneens matrixaanduidingen aangebracht.

• Lijnen 4, 8 12 en 24

Er zijn belangrijke veranderingen op til voor de lijnen 4, 8 12 en 24. Na jaren van discussie is er uiteindelijk een overeenkomst tussen de stad Antwerpen en het Vlaamse Gewest om de Leien — "Den Boulevard" — opnieuw in te richten. Het is zoals te verwachten een compromis geworden om elke weg-



Motorwagen 181 aan de halte van de Nationale Bank op 19 februari 1993. Hier blijft na de werken enkel nog staduitwaarts een dienstspoor liggen. Foto : Luc Couscheir

groot ovaalvormig plein, waarop ook lijn 8 aansluit, die verlengd wordt vanaf zijn huidige eindpunt Lambermontplaats. Lijnen 12 en 24 gaan vervolgens via de Brusselstraat richting Montignystraat naar de lus Zuidstation en Hoboken waar men ook lijn 4 terug ontmoet. Hierbij merken we terloops nog op dat in een (verdere) toekomst lijn 8 en/of 24 vanaf de Bolivarplaats verder moeten naar Nieuw Zuid, maar dit valt buiten het bestek van deze aanneming.

Brederodestraat

Op het kruispunt van de Brederodestraat met de Amerikalei vervalt de rechtstreekse kruising van lijn 4. Vanuit de Brederodestraat komt hij via een chicane eerst samen op de vrije trambaan met de lijnen 12 en 24. Vervolgens draait hij na enkele tientallen meters af richting Marnixplaats. Omdat het gemeenschappelijk bereden stuk te kort is, komt er geen gemeenschappelijke halte, laat staan enige vorm van voorsortering.

Nationale Bank

Hier komt een transferium (een mooie naam voor een overstaphalte). De Lijn brengt hier de lijnen 7 en 8 samen met de lijnen 12 en 24. Hier zijn evenwel vier sporen en twee perrons voorzien. Dit heeft tot gevolg dat de lijnen 7 en 8 hier links gaan rijden. Vervolgens gaan lijnen 7 en 8 via de Bourlastraat naar de Leopoldplaats en verder naar het centrum. Om het (auto)verkeer enigszins te beheersen komen hier naast een ondergrondse parking niet minder dan drie autotunnels.

Specialisten/insiders hebben toch zo hun bezwaren. Zo gaan door de sporensituatie de trams zichzelf blokkeren ten gevolge van de vele (overbodige) kruisingen. Momen-

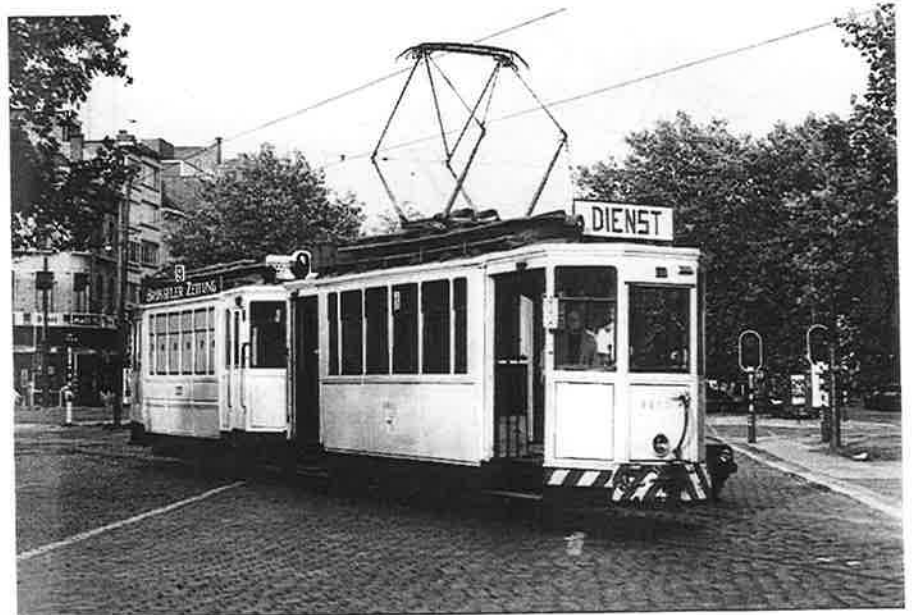
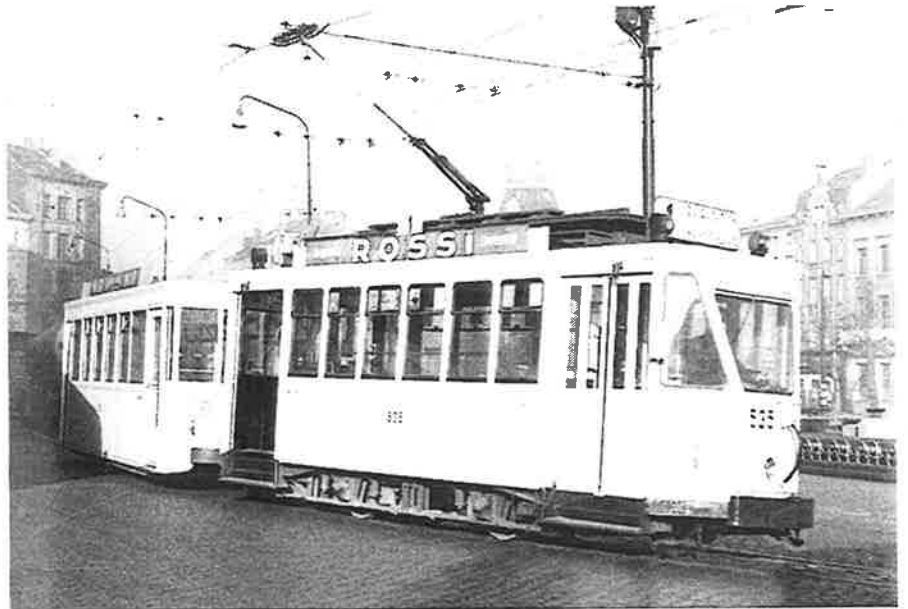
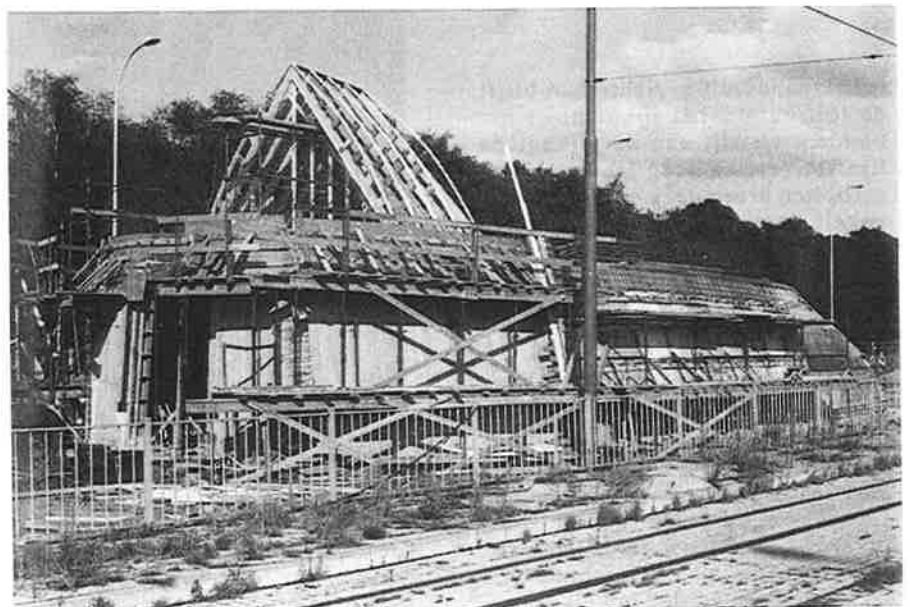


Foto Boven : "Stalen kop" 535 en bijwagen op 6 december 1962 aan het Zuidstation, tevens eindpunt van tramlijn 3. Bemerkt ook de trolleylijndraden van lijn 6. Lijn 1 werd zo'n 35 jaar geleden "tijdelijk" verbust in verband met de aanleg van het op- en afrittencomplex naar de ringweg. Foto : auteur onbekend

Foto midden : Depaneur 8853 sleept op 4 september de 305 richting Hoboken. Het in één beweging kruisen van "den Boulevard" zal na de werken niet meer mogelijk zijn. Foto : Luc Couscheir

Foto onder : Linkeroever, 3 oktober 2000. Stilaan komt er enige afwerking in het toekomstige tractie-onderstation van «De Lijn». Foto : Alain Janmart.

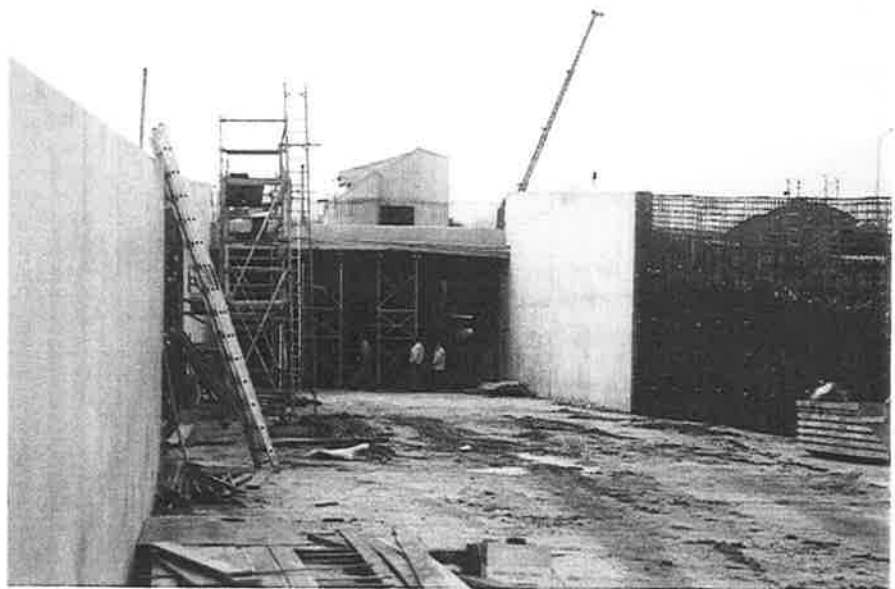


teel kruisen zowel lijn 7 als lijn 8 het kruispunt in één enkel beweging. Ook de Antwerpse verkeerspolitie heeft zo zijn bezwaren tegen dit ontwerp.

Op het overzichtplan is met volle lijnen de huidige lijnvoering weergegeven. De nieuwe situatie is getekend in streepjeslijnen. De toekomstige verlenging naar Nieuw Zuid is in puntlijn. In de detailplannen is enkel de nieuwe toestand getekend. Ook de dienstsporen om te kunnen keren zijn in volle lijnen getekend.

• Reclametrans Antwerpen

In vorig nummer beloofden we een lijst van de reclametrans in Antwerpen vanaf medio 1997. De laatste maanden zijn er zoals verwacht nogal wat wijzigingen te noteren in de trams die voor totaalreclame gebruikt worden. In de loop van 2000 verdwenen de 7002, 7051, 7052 en 7060 uit de omloop om te worden gereviseerd. In hun plaats kwamen de reeds gereviseerde 7026, 7045 en 7054 met een reclamejas. Met het verdwijnen van de 7000 uit de normale dienst en de 7060, die ter gelegenheid van zijn revisie nu ook een "De Lijn" schildering heeft gekregen, is nu nog enkel de 7033 in de rode "MIVA" schildering. Het is evenwel zo dat er ten gevolge van aanrijdingsschade reeds verschillende vlakken in wit of grijs zijn geschilderd. Dit alles werd natuurlijk vakkundig verborgen onder de kleefreclame. Op de volgende bladzijde volgt dan de lijst vanaf medio 1997 tot en met einde



Melsele – Zwijndrecht, ingang van de tramtunnel onder de toekomstige verkeersrotonde, gefotografeerd op 28 november 2000. Foto : Alain Janmart.

2000. Geen einddatum wil zeggen dat de reclame op 31-12-2000 nog op de tram aanwezig was.

Luc Couscheir

ties, vooral omwille van het gestegen (gratis) vervoer. Om die reden zijn ondermeer vier gelede autobussen van de eerste generatie uit 1981 nog langer in dienst gehouden.

Luc Couscheir

OOST-VLAANDEREN

• Gelede autobussen nog langer in dienst

Omstreeks de jaarwisseling waren er in de entiteit Oost-Vlaanderen naast 60 trams en 20 trolleybussen ook 277 autobussen in dienst waarvan 11 reserve. Deze laatste doen nog vrijwel elke dag hun presta-

Stelplaatsverdeling Oost-Vlaanderen

Onderhoudscentrum Gentbrugge (= Gent stad)

TRAMS

BN 6201-6254
Siemens 6301-6306

TROLLEYBUSSEN

Van Hool AG280T/ACEC 7401-7420

Autobussen

Van Hool A300 MAN 2782-2814
3372-3406
3795-3812
Van Hool AG300 DAF 3407-3416

Onderhoudscentrum Waasland

Jonckheere City DAF 2331-2350
Van Hool A360 MAN 3741-3745
Jonck. Premier DAF 3665-3688

Reserve

Van Hool A120 DAF 5828, 5829
Van Hool AG280 MAN 5775, 5778,
5788, 5790

Onderhoudscentrum Destelbergen

+ Bassevelde, Kalken, Lochristi, Nevele, Oudenaarde, Zomergem

Autobussen

Van Hool A600 MAN 2448-2470
Van Hool AG700 DAF 2903-2920
2973-2985
Van Hool A600 DAF 3606-3625
Denolf&Depla 3577, 3578
Procity 3827
Van Hool A120 DAF 2028-2033,
2076-2087,
2089, 2091

Reserve

Van Hool A120 DAF 5816, 5825,
5830

Onderhoudscentrum Hofstade

+ Sint Lievens Houten,
Van Hool A500 MAN 2295-2304
Van Hool A360 MAN 3739, 3740,
3746-3759

Reclame-trams De Lijn Antwerpen periode 1997 - 2000

| | | | | | |
|--|-------|----------|--|-------|----------|
| tram reclame | begin | einde | Cutty Sark | 10/97 | 4/98 |
| 7000 Bosto | 5/97 | 7/97 | Ovidias | 4/98 | 7/98 |
| Eclipse | 7/97 | 11/97 | Carlsberg | 7/98 | 10/98 |
| Diamond Awards | 11/97 | 12/97 | Diesel | 10/98 | 4/99 |
| Gaumont | 12/97 | 2/98 | Swatch | 4/99 | 10/99 |
| ECC tennis | 2/98 | 3/98 | Keizer Kareljaar | 10/99 | 4/00 |
| Gazet van Antwerpen | 3/98 | 4/98 | Sint Godelieve / PIVA | 4/00 | 9/00 |
| Herta | 4/98 | 11/98 | Franse Kaas | 9/00 | |
| Anti gauwdieven | 11/98 | 7/99 | 7026 nieuwe reclame-tram na ombouw | | |
| tram daarna buiten dienst, terug als muzeumwagen 2000 | | | Cappucino | 9/00 | 11/00 |
| 7001 American Airlines | 7/98 | 7/99 | Canal + | 11/00 | |
| Carlsberg | 7/99 | 12/99 | 7029 ECC tennis | 2/96 | 3/96 |
| Herrera | 12/99 | 5/00 | tram daarna niet meer gebruikt voor reclame | | |
| Sultana | 5/00 | 9/00 | 7031 ECC tennis | 2/96 | 3/96 |
| Decathlon | 9/00 | | tram daarna niet meer gebruikt voor reclame | | |
| 7002 Magico | 3/97 | 7/79 | 7033 Paris-Bruxelles expo | 9/97 | 1/98 |
| Saniland | 7/97 | 3/98 | L'Oreal | 1/98 | 10/98 |
| Afval sorteren | 3/98 | 5/99 | Blitz | 10/98 | 1/99 |
| Van Dijkjaar | 5/99 | 9/99 | Coca Cola | 1/99 | 3/99 |
| Gaumont | 9/99 | 2/00 | tram wit gekleefd | 3/99 | 6/99 |
| tram daarna in ombouw, niet meer in gebruik voor reclame | | | Eurostar | 6/99 | 9/99 |
| 7006 Exell computers | 5/97 | 9/97 | Denim | 9/99 | 3/00 |
| Night of the Proms | 9/97 | 11/97 | Opsinjoren | 3/00 | 5/00 |
| Diamond Awards | 11/97 | 12/97 | Persol | 5/00 | 9/00 |
| Van Marcke | 12/97 | 8/98 | ACEBE kursussen | 9/00 | 11/00 |
| Saniland | 8/98 | 5/99 | Internet cafe | 11/00 | |
| Van Dijkjaar | 5/99 | 9/99 | 7038 Gazet van Antwerpen | 1/98 | 10/99 |
| Sunair | 9/99 | 4/00 | Keizer Kareljaar | 10/99 | 5/00 |
| Matrassenreus | 4/00 | 9/00 | Club Med | 5/00 | 9/00 |
| Clickx | 9/00 | | Melk' M | 9/00 | 11/00 |
| 7007 Eldorado | 10/97 | 3/98 | Internet cafe | 11/00 | |
| Bebat | 3/98 | 6/98 | 7039 Zoekertjeskrant | 10/97 | 8/98 |
| Breugel | 6/98 | 10/98 | Maxell | 8/98 | 3/99 |
| DVV | 10/98 | 5/99 | Renault | 3/99 | 12/99 |
| UCPA | 5/99 | 3/00 | Zuidrand | 12/99 | |
| Phoenix | 3/00 | 9/00 | 7045 nieuwe reclame-tram na ombouw | | |
| Ozone | 9/00 | | Bizz / Focus | 10/00 | |
| 7008 Anti racisme | | tot 3/95 | 7051 Dockers | 4/97 | 10/97 |
| tram sinds 4/95 in schildering De Lijn | | | Telepro | 10/97 | 11/98 |
| 7009 Sbarro | 12/96 | 3/98 | Honda | 11/98 | 4/99 |
| Opsinjoren | 3/98 | 5/98 | Persol | 4/99 | 9/99 |
| Ralph Lauren | 5/98 | 10/98 | Diamond Awards | 9/99 | 11/99 |
| Diesel | 10/98 | 6/99 | Buena Vista | 11/99 | 3/00 |
| Eurostar | 6/99 | 12/99 | Nescafé | 3/00 | 6/00 |
| Herrera | 12/99 | 3/00 | tram daarna in ombouw, niet meer gebruikt voor reclame | | |
| Nescafé | 3/00 | 11/00 | 7052 Dockers | 4/97 | 10/97 |
| Canal + | 11/00 | | Cutty Sark | 10/97 | 4/98 |
| 7010 T Interim | 4/97 | 7/97 | Outspan | 4/98 | 11/98 |
| Blackstone | 7/97 | 2/98 | Honda | 11/98 | 4/99 |
| ECC tennis | 2/98 | 3/98 | Fructis | 4/99 | 9/99 |
| Gazet van Antwerpen | 3/98 | 4/98 | Diamond awards | 9/99 | 11/99 |
| Les Misérables | 4/98 | 4/99 | Het Nieuwsblad | 11/99 | 3/00 |
| Fructis | 4/99 | 12/99 | Dockers | 3/00 | 5/00 |
| P Magazine | 12/99 | 3/00 | tram daarna in ombouw, niet meer gebruikt voor reclame | | |
| tram "De Lijn" (gekleefd) | 3/00 | 5/00 | 7054 nieuwe reclame-tram na ombouw | | |
| Orangina | 5/00 | 9/00 | Planta | 10/00 | |
| Cappucino | 9/00 | | 7058 Eldorado | 10/97 | 3/98 |
| 7013 Dockers | 9/96 | 1/97 | Gazet van Antwerpen | 3/98 | 4/98 |
| tram sinds 2/97 in schildering De Lijn | | | T Interim | 4/98 | 9/98 |
| 7014 Martini | 5/97 | 1/98 | Lotto | 9/98 | 1/99 |
| Renault | 2/98 | 9/98 | Coca Cola | 1/99 | 4/99 |
| Lotto | 9/98 | 5/99 | tram daarna niet meer gebruikt voor reclame | | |
| Van Dijkjaar | 5/99 | 9/99 | 7060 Herta | 3/97 | 10/97 |
| DVV | 9/99 | 3/00 | DVV | 10/97 | 3/98 |
| Dockers | 3/00 | 5/00 | Bebat | 3/98 | 8/98 |
| Sultana | 5/00 | 9/00 | Mac Donalds | 8/98 | 11/98 |
| Esprit | 9/00 | | Anti gauwdieven | 11/98 | 4/99 |
| 7017 Bebat | 10/97 | 2/98 | Unique interim | 4/99 | 2/00 |
| Guess | 2/98 | 10/98 | Keizer Kareljaar | 2/00 | 3/00 |
| Remy Platinum | 10/98 | 8/99 | tram daarna in ombouw, niet meer gebruikt voor reclame | | |
| Van Dijkjaar | 8/99 | 9/99 | 7088 Lipton | | tot 4/97 |
| DVV | 9/99 | 9/99 | tram daarna in ombouw, niet meer gebruikt voor reclame | | |
| Sunair | 9/99 | 4/00 | 7090 Lipton | | tot 3/97 |
| Yves Saint Laurent | 4/00 | 6/00 | tram daarna in ombouw, niet meer gebruikt voor reclame | | |
| Chantelle | 6/00 | | 7127 Magico | 3/97 | 6/97 |
| 7022 Ralph Lauren | 4/97 | 10/97 | tram daarna in ombouw, niet meer gebruikt voor reclame | | |

Verenigingsnieuws

1. MAANDELIJKSE PROJECTIEAVONDEN

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

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 Noorderlijk als het Zuidelijk eiland; dit land van stranden, "Alpen" en tropisch regenwoud heeft de meest zuidelijke spoorlijnen ter wereld.

27 april 2001 : **De Antwerpse tram, oud materieel** (Mon Poot). Beelden uit de periode 1973-1974-1975.

18 mei 2001 : **Trams in Groot-Brittanië** (Luc Couscheir). Recente beelden van nieuwe trambedrijven : Manchester, Sheffield, Croydon, Birmingham, maar ook : Blackpool en de Docklands.

Brussel (20.00 uur, vergaderzaal Anneessens, ingang Fontainasplein)

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

13 april 2001 : **Tram in Antwerpen, van MIVA tot De Lijn, 1980-2001** (Luc De Coster).

11 mei 2001 : **Henegouwen, autobussen: van NMVB tot TEC, 1980 - 2001** (Luc De Coster).

8 juni : **Fotokijkavond**

juli en augustus : geen vergaderingen

14 september 2001 : **De laatste jaren van de buurtspoorwegen** (Wouter Janssens). De types S, SO en N in Brabant, Henegouwen en aan de kust.

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. LIDGELD 2001

Wie zijn lidgeld tijdig betaalde, ontvangt samen met deze Rail-Revue 2001/1 zijn lidkaart voor 2001. Wie op het ogenblik van verzenden nog niet betaald heeft, ontvangt dit verenigingsnieuws per aparte post en wordt verzocht zich alsnog in regel te stellen; uw Rail-Revue 01/1 wordt dan samen verstuurd met 01/2. Voor de bijkomende kosten vragen wij u 50 Bfr extra te betalen.

3. JAARVERGADERING 2001

De jaarvergadering 2001 vindt plaats op 17 maart in Antwerpen, om 14.00 uur; samenkomst op de parking van het dienstgebouw blok 9 Antwerpen-Noord (Toegang 1), Noorderlaan 630 (tegenover General Motors). Er is een tweede busrit vanaf station Berchem (onder spoorwegbrug, kant postgebouw) om 13.30 uur. Voor het programma : zie Rail-Revue 00/4. Ter herinnering : er zijn drie functies vacant o.a. de secretaris; kandidaturen dienen schriftelijk ingediend te worden bij het bestuur.

Ter gelegenheid van de algemene ledenvergadering wordt in de vóórmiddag een uitstap georganiseerd in de spoorweginstallaties van de Antwerpse haven, programma : zie punt 4.1.

4. UITSTAPPEN

4.1 17 maart 2001 : **Spoorwegen in de Antwerpse Haven**

- uitstap ingericht ter gelegenheid van de algemene ledenvergadering, maar iedereen mag hieraan meedoen.
- 9.00 : vertrek met autobus aan station Berchem (onder de spoorwegbrug, kant postgebouw)
- 9.25 : bezoek aan de havensectie Berendrecht
- 10.00 : bezoek aan de

tractiewerkplaats Noord, met o.a. het vormen van locomotieven-treinen

- deelnameprijs : 450 Bfr (ter plaatse te betalen); 400 Bfr voor Vebov-leden; 100 Bfr korting voor leden die de ledenvergadering bijwonen (wordt ter plaatse terugbetaald).

4.2 16 juni 2001 : **Bezoek aan de werf Antwerpen CS**

Bezoek aan de werken van de Noord-Zuidverbinding in Antwerpen, met inbegrip van het Centraal Station en de tunnel onder het Astridplein. Bijeenkomst om 10.00 uur in de grote lokettenhal. Einde omstreeks het middaguur.

Deelnameprijs : 200 Bfr. Inschrijving door betaling op de rekening (000-0466768-04). Er wordt geen bevestiging gestuurd.

4.3 21 juli 2001 : **met de TGV naar Parijs en haar nieuwe tramlijnen**

We hernemen onze vorig jaar geplande uitstap met de Thalys naar Parijs, die we jammer genoeg moesten afblazen wegens de hoge prijs. Om dit nu te vermijden dringen we er bij de deelnemers op aan om zich aan te melden vóór 31 maart 2001. We kunnen dan trachten om met de opening van de verkoop de goedkoopste ticketten aan te kopen.

Omdat de zomerdienstregeling nog niet gekend is, kunnen we nu nog geen definitieve vertrekuren meedelen, maar reken alvast met een vertrek in Brussel-Zuid omstreeks 7u30 en aankomst 's avonds rond 21u30. Deze vertrek- en aankomsttijden maken een aansluitende treinrit mogelijk van en naar de belangrijkste steden.

Voor de verplaatsingen in Parijs kopen we ter plaatse een dagticket "Mobilis" voor 3 zones (prijs 2000 ongeveer 250 Bfr). We bezoeken de twee Parijse tramlijnen, de automatische metrolijn 14 en de RER.

Inschrijven kunt U enkel voor 31 maart 2001 bij Luc Couscheir, Gladiolusstraat 5, 2610 Antwerpen. Bij uw aanmelding steekt u een aan uzelf gerichte en voldoende gefrankeerde enveloppe. Een voorschot van 2000 Bfr per persoon dient gestort op rekening 000-0466768-04 van VeBOV vzw te Mechelen. Afrekening gebeurt tijdens de reis. Bevestiging en bijkomende inlichtingen krijgt u per kerende post omstreeks half april.



Voor de grote toevloed aan de belangstellenden voor de "Samson Kerstshow" werden sommige treinen uit Kortrijk verzekerd met dubbeldekrijtuigen. Gent-Sint-Pieters, 29 december 2000. Foto : Alain Janmart



465157 (ex 432) van De Polder reed op 7 april 2000 naar zijn terminus aan de Rooseveltplaats van lijn 68. Let op het contractnummer. De 4 staat voor entiteit Limburg. Foto : Luc Couscheir