

RAIL-REVUE

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



Zestiende jaar - Nr. 3
Augustus 2001
ISSN 0773-0713

Een eigenaardige monorail.



De eigenaardige loc met twee ketels op een wisseldraaischijf in het station van Listowel. Bron : National Library of Ireland.

Monorails zijn altijd enigszins experimenteel of op z'n minst futuristisch geweest. We zien ze vooral op grote tentoonstellingen, in pretparken of op een of ander experimenteel traject. De "Schwebbahn" in Wuppertal is een van de weinige lijnen die echt commercieel kunnen genoemd worden, evenals een paar monorails naar luchthavens in Japan en in de States. Op het einde van de 19de eeuw is men met monorails beginnen experimenteren omdat ze eigenlijk goedkoop in aanleg waren : er dient veel minder onteigend te worden en de weliswaar dure, opgehangen stalen railconstructie behoeft veel minder grondwerken op grote schaal dan

die voor een klassieke spoorbaan. Grofweg onderscheiden we twee systemen : bij het eerste hangt de trein aan zijn rails (bv. het systeem van ir. Langen te Wuppertal. Hoe moest je nu een rivier onteigenen?) en bij het tweede "zit hij er schrijlings op". Het Franse systeem van Safege laat de wielstellen met rubberbanden in een soort opgehangen koker rijden. In Glasgow is er ooit een experiment geweest met een "railplane" van Bennie waarbij een hangende wagen werd voortgestuwd door middel van een propeller. Verder heeft men nog proeven gedaan met zademonorails die door magnetisme werden voortbewogen, maar technisch is dat alle-

maal zo beperkt dat het nooit commercieel haalbaar zal zijn, zeker nu HSL's en HST's wél rendabel de markt veroveren. En die hebben geen probleem met wissels, de zwakke schakel in een monorail-net.

De Schwebbahn werkt nog, maar er heeft ooit een andere, oudere lijn bestaan in Ierland, die al even merkwaardig is geweest. Ze liep, in een nogal schaars bevolkt gebied aan de Ierse zuidwestkust, van het treinstation Listowel naar het kustplaatsje Ballybunion, ongeveer 13 km. Ze werd in 1888 geconstrueerd volgens het zadelsysteem van de Fransman Lartigue en met stoomtractie uitgebaat. De man vond zijn monorail competitief ge-

INHOUD VAN DIT NUMMER

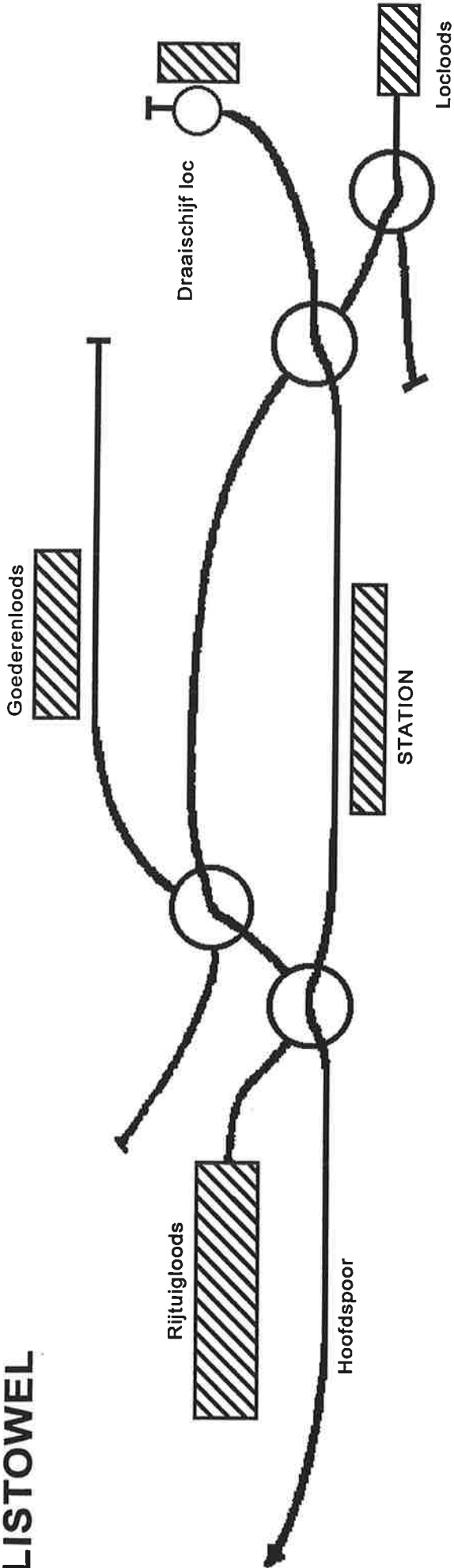
Een eigenaardige monorail. _____	2
Verenigingsnieuws _____	6
NMVB-werkwagens van toen (XXXVI) _____	7
Rail-Aktueel _____	10
Lezersforum _____	23
Mededelingen _____	23

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

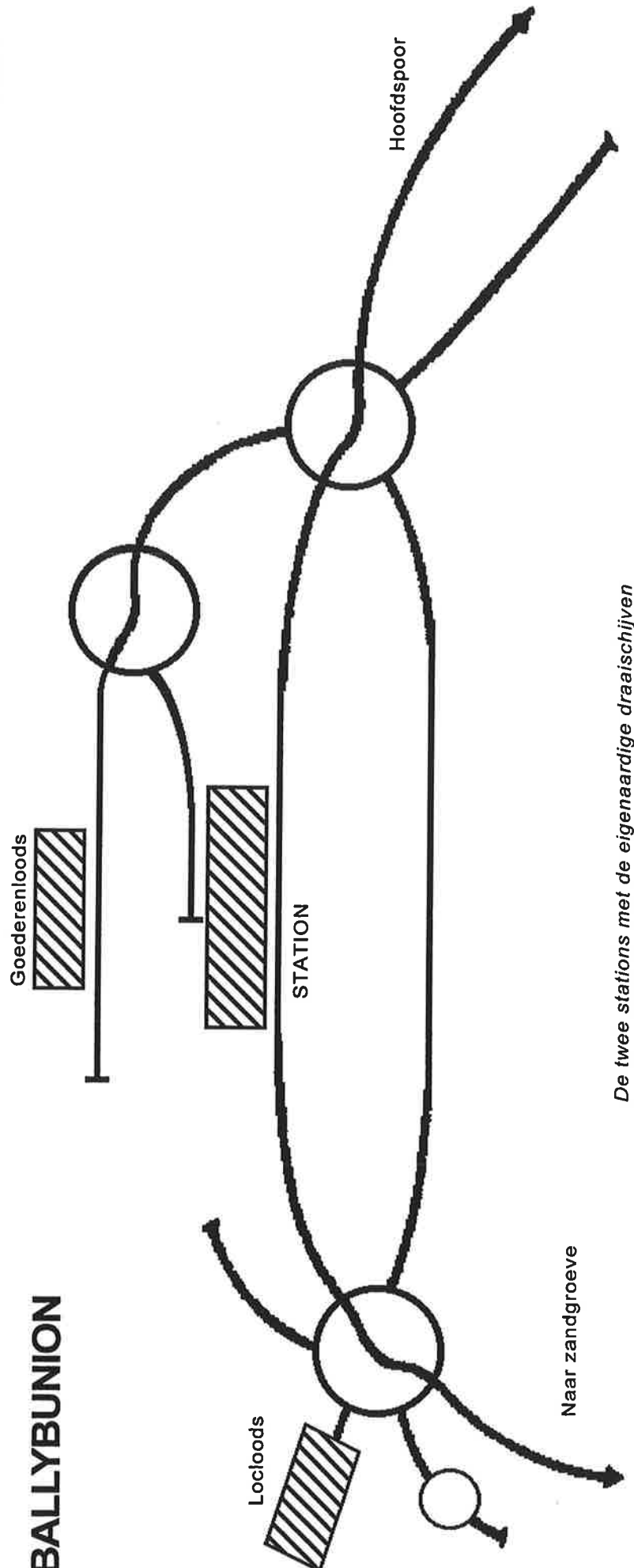
Foto voorpagina : Antwerpen-Geuzenstraat, 4 juni 2001. PCC 7140 (12) wacht om terug naar het Wim Saerensplein te rijden met als reisweg : Nationalestraat, Groenplaats, Meir, St.-Jorispoort en de Nationale Bank. Foto : Alain Janmart.

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 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.

LISTOWEL



BALLYBUNION

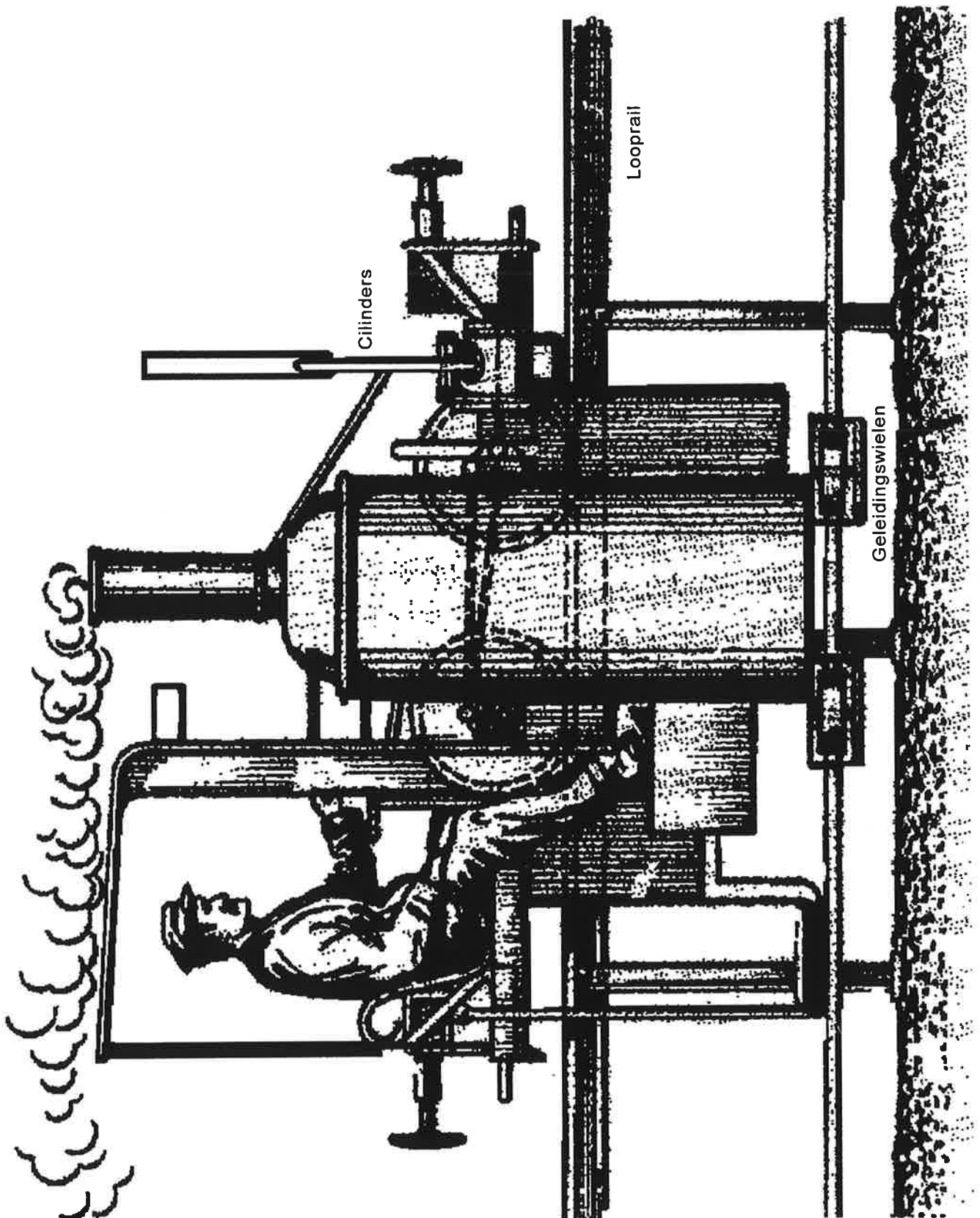


De twee stations met de eigenaardige draaischijven

noeg om het op te nemen tegen klassieke smalspoorbanen en Decauvillespoorwegen omdat zijn systeem zich nog soepeler aanpaste aan het reliëf, eveneens krappe boogstralen toeliet en... weinig grond nodig had. De legende doet de ronde dat Lartigue tijdens een reis in Noord-Afrika op het idee kwam toen hij de kamelen zag wiebelen die aan beide zijden beladen

waren met goederen! Britse artikels over de lijn en een standaardwerkje verwijzen regelmatig naar de interesse van de Belgen. Zo zou er in Tervuren ook een Lartiguetrein hebben gebold. Wellicht was dat op de koloniale wereldtentoonstelling van Leopold II. Lartigue zal daar "markt hebben geroken". Weten daar bepaalde lezers nog iets meer over? Het staat

wel vast, dat de constructie van de lijn gebeurde met een stoomloc met verticale ketels die door S.A. Tubize was gebouwd maar die later niet vaak in regelmatige lijndienst heeft gereden. Belgische locs op een Brits eiland, dat op zich was al een eigenaardigheid! Het spoor bestond uit een looprail, die boven op A-profielen was bevestigd, ongeveer één meter boven



De eigenaardige tweewielige machine van Tubize. Tekening : P. F. Winding.



Een draaiend boogelement in Ballybunion. Merk het eigenaardige signaal rechts op de voorgrond, en de reizigerswagens links op de achtergrond op. Bron : National Library of Ireland.

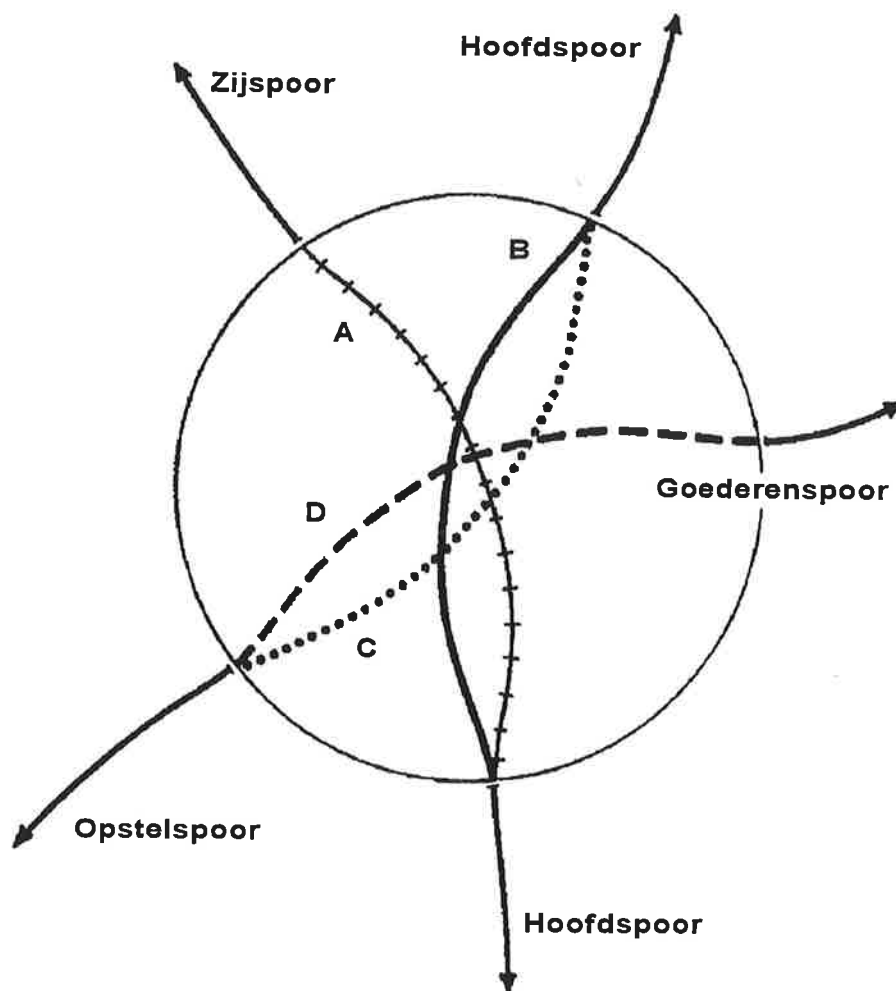
de grond. In de helft van beide benen van de A waren lichte geleidingsrails aangebracht, waartegen geleidingswieltjes draaiden. De A- profielen waren vastgeschroefd op bouten of ijzeren dwarsliggertjes van ongeveer één meter lengte. Er waren natuurlijk geen drukke wegen en voor de overwegen had Lartigues ploeg... ophaalbruggetjes van het Hollandse type voorzien die aan beide zijden van hellingen waren voorzien. Voor de veldwegen kon één raillement opengedraaid worden als een deur. Zowel de bruggetjes als de scharnierende secties waren beveiligd met seinen en sleutels op een manier dat er geen veilig sein en een geblokkeerde rail kon voorkomen.

Ene meneer Behr, de manager van Lartigues bedrijf, had een geniale oplossing uitgedokterd om van spoor te veranderen. Behr ontwierp draaischijven met boogstraal van 60° en kon zo oneindige combinaties verwezenlijken (zie tekening 1). Dat gaf een merkwaardig sporenplan van een emplacement! (zie tekening 2). De steunwielen van de draaischijven liepen niet over een volledige cirkelrail maar slechts over stukjes, die telkens voor een railaansluiting lagen. Tijdens het draaien was een "wisselschijf" immers nooit belast. De locomotieven werden uiteraard op klassieke, rechte schijven gedraaid. De trein zelf had een eerder hallucinant voorkomen : de driewielige locs (in lijn, welteverstaan) hadden twee ketels die ieder aan beide zijden van de rail moesten gestookt worden. De machinist moest dus zijn kant ook stoken en stond niet op één voetplaat met zijn maat de stoker, die zich aan de

andere kant van de machine bevond. Bovendien waren de locomotieven van het Engerth-type, waarbij de tender ook cilinders had met aangedreven wielen, maar dat bleek men snel gedemonteerd te hebben omdat de twee keteltjes

niet genoeg stoom voor zoiets konden leveren.

De personenrijtuigen reden op twee "tweewielige" draaistellen en de reizigers zaten, aan beide zijden, met hun rug tegen het spoor en dus met hun hoofd naar de ven-



Bovenstaand plan geeft de vier mogelijkheden weer van de 60° draaischijf.

sters gekeerd. Dit scheen op zich geen euvel geweest te zijn, maar wel waren er veel klachten over het oorverdovende lawaai tijdens de rit. De loopwielen ratelden immers op "oorhoogte" vlak achter de hoofden van de arme passagiers en de geleidingswielen denderden achter hun zitvlak... In een reizigerstrein reed gewoonlijk een "rijdende trap" mee omdat je nu eenmaal niet aan de linkerkant van het rijtuig kon instappen en aan de rechterkant uitstappen. Het spoor oversteken was ook niet zo evident, dus had de maatschappij een paar schrijflings geplaatste dubbele trappen als tussenlopers geconstrueerd. De pakwagens hadden een vaste trap.

De open bakwagonnetjes leken helemaal op zadeltassen. De gesloten wagens werden vooral voor veevervoer ingezet. Bij het laden moesten de arbeiders meer dan anders kijken naar een evenwichtige spreiding. Niet dat de wagens van

de rail zouden donderen, maar om de geleidingswielen en de lichte geleidingsrails te ontzien. De lokale bevolking vertelde in de pubs sterke verhalen over boeren, die één koe moesten huren om als tegengewicht te dienen voor de andere koe die ze op de markt gekocht hadden en die ze met de "Lartigue" wilden vervoeren. Het eindigde steevast dat de boer aan de rand van de wanhoop of van zijn faillissement stond omdat het spoorwegbedrijf hem een hele reeks beesten of goederen had doen huren om alle wagons terug in normale circulatie te krijgen!

Het lijntje werd na 36 jaar dienst in 1924 gesloopt. Het vervoersaanbod bleek te gering, sabotage tijdens de Ierse burgeroorlog had een financiële knauw gegeven in het krappe budget, en ofschoon heel veel hoge pieten het "technische wonder" op de proeflijn waren komen bekijken, is het monorailsysteem van Lartigue geen suc-

ces geworden.

Wanneer de Ieren, en wij, nu de schaarse foto's bekijken kunnen we alleen maar mijmeren over de toeristische topper die het vreemde spoorwegje nu had kunnen zijn, te meer daar Ballybunion een liefelijk badstadje aan een enorm strand is!

Bob Morren

Lezers die meer weten over de monorail van Tervuren of de interesse van S.A. Tubize in het systeem van Lartigue kunnen informatie kwijt aan de redactie.

Bibliografie en foto's :

A.T. Newham, "The Listowel and Ballybunion Railway". Locomotion Papers NO 33. Oakwood Press, Lingfield, datum onbekend, GB.

Hamilton Ellis, "The Pictorial Encyclopedia of Railways", Hamlyn, 1968, GB.

P. B. Whitehouse, "The World of Trains", Hamlyn, 1976, GB.

Verenigingsnieuws

MAANDELIJKSE PROJECTIEAVONDEN

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

28 september 2001 : **Videobeelden op scherm geprojecteerd** (Rudy Van Iseghem). Video's van de Vebov-uitstap in Charleroi (1993), motorwagen 181 op lijn 7, de museumlijn van ASVI, en de museumlijn van TTA.

26 oktober 2001 : **10 jaar overzicht (1990-2000) NMBS** (Eddy Goens). Een rondrit doorheen gans België met beelden van alles waar een "B" op staat.

23 november 2001 : **Jaarlijkse diaverkoop**, met als spelregels :
 * slechts leden van VeBOV worden als verkoper toegelaten;
 * er worden maximum 200 dia's aanvaard;
 * elke verkoper kan hoogstens 20

dia's te koop aanbieden, tenzij het maximum van 200 niet bereikt wordt, dan aanvaardt de veilingmeester bijkomende dia's in volgorde van aanbidding;

- * de te koop gestelde dia's worden vanaf 19.30 uur, tot uiterlijk 19.45 uur, ingeraamd bij de veilingmeester aangeboden; de verkoop begint om 20.00 uur; de dia's worden per reeks eerst vertoond, daarna geveild;
- * het minimumbod per dia is 10 Bfr (0,25 Euro) (tenzij de verkoper vooraf een hogere prijs stelt); opbieden met 5 Bfr (0,12 Euro) of veelvoud daarvan;
- * afrekening voor kopers en verkopers gebeurt dit jaar onmiddellijk na de veiling! Minimum 10 % van het verkoopbedrag wordt afgestaan aan de verenigingskas voor huur van de zaal.

21 december 2001 : **San Francisco** (Staf Cuyt). Een stad en haar openbaar vervoer. Audiovisuele voorstelling.

Brussel (20.00 uur, vergaderzaal Anneessens, ingang Fontainasplein)

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

12 oktober 2001 : **De trams in Lille (FR), 1980-2000** (Luc De Coster)

9 november 2001 : **MIVB in de periode 1973-1975** (René Stevens)

14 december 2001 : **Tram in Turijn en Milaan** (Jean-Michel Gregoire)

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.

NMVB- werkwagens van toen (XXXVI)

Foto's en tekst : Jacques Cohn

Foto 1 : Werkwagen 9391, reeks 9377-91 met een zware truck, heeft op de Brusselse NMVB-lijnen dienst gedaan en was ook kortstondig in Mechelen. Op het einde van zijn loopbaan staat hij, in het bruin geschilderd en met "schrikstrepen" getooid, op de in circa 1955 aangelegde Groendreef-keerlus te Brussel. Hij trekt de platte wagen 59763 (een werkwagen-nummering). Zomer 1956.

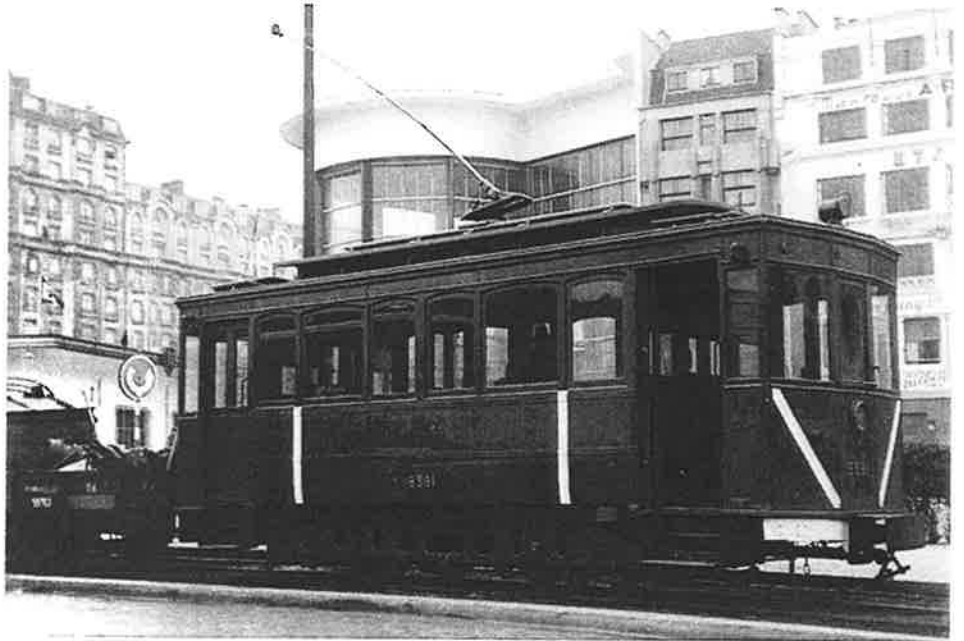


Foto 2 : Op de Brusselse Stalingradlaan duwt tweesser 9464 (reeks 9460-69) een vierassige platte wagen. Talrijke Brusselse NMVB-tweeassers hadden vóór de oorlog een moderne wagenbak met filmkast gekregen, met drie of vier ramen. September 1958.

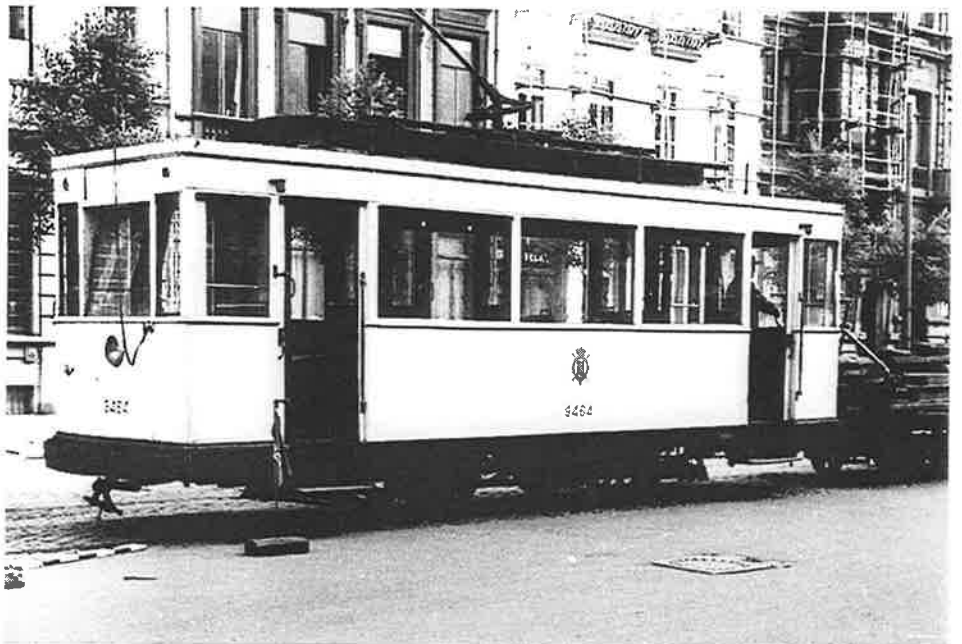


Foto 3 : Hier de vier-ramen versie : rangeerwagen 9533 te Grimbergen in 1955.

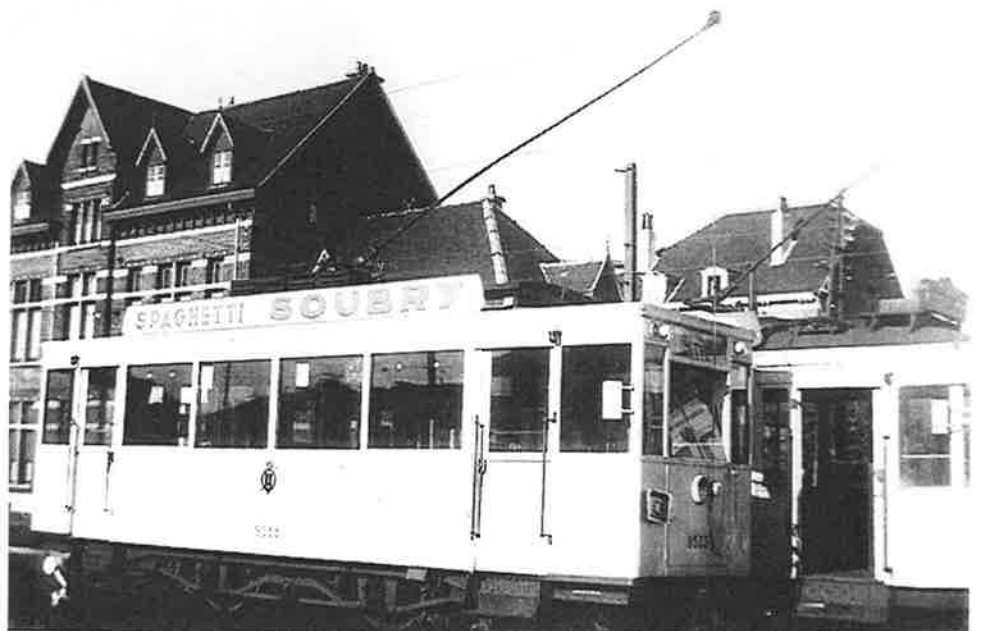


Foto 4 : Seneffe-tweeasser 9842 trekt in juni 1962 enkele met rails beladen wagens de Brusselse Jubileumlaan op.

Foto 5 : Zijn soortgenoot 9841 vóór een lange rij vierassige bws in Londerzeel stelplaats, juli 1966. De werkploeg die de bovenleidingspalen had geplaatst had blijkbaar iets te diep in het glas gekeken.

Foto 6 : De Henegouwse Seneffe 9896, in een bruin jasje te Eugies in oktober 1964. Zijn buffer is beduidend breder dan die van de Brusselse wagens van hetzelfde type.

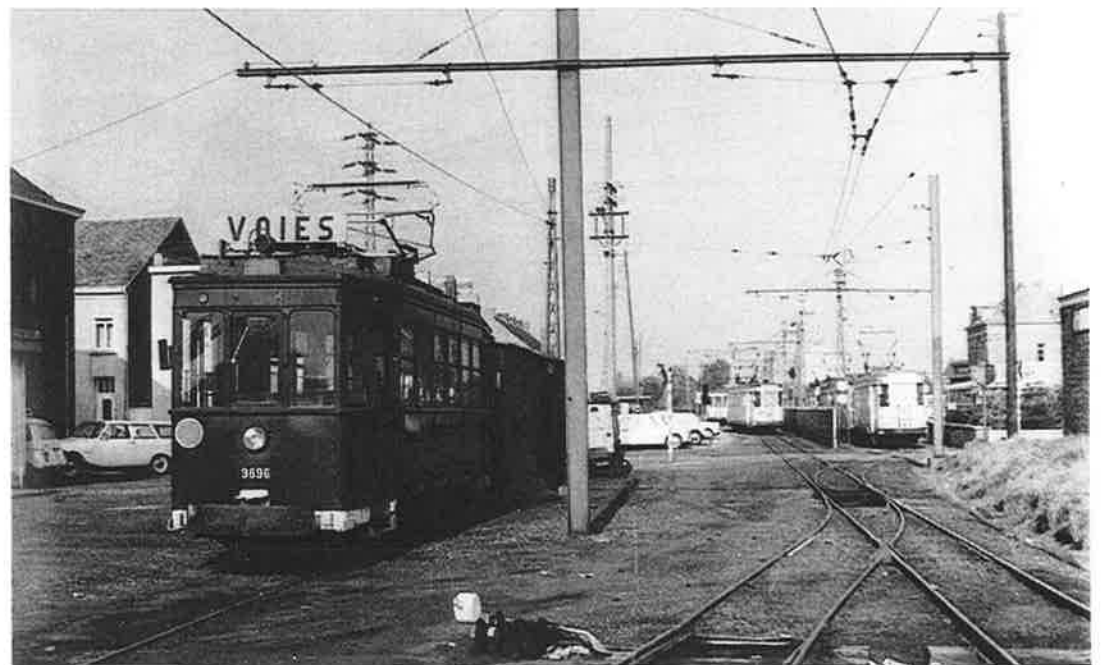
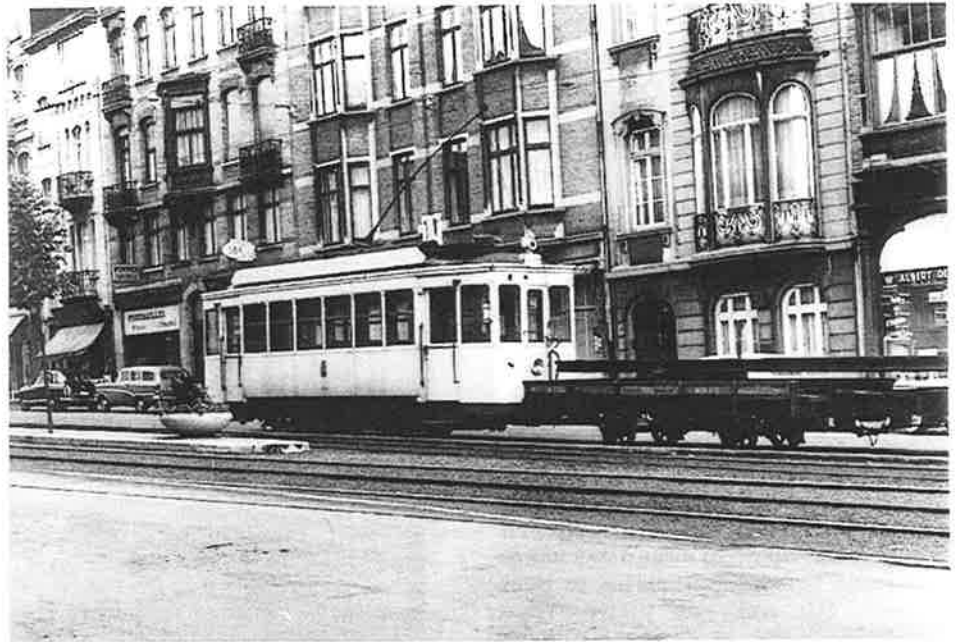
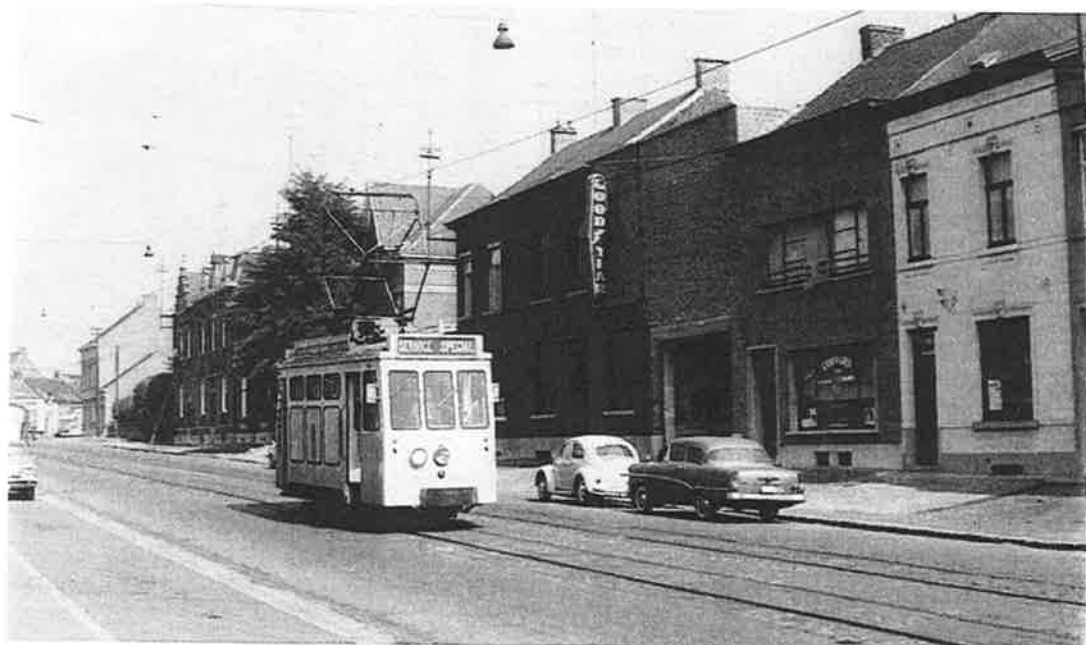
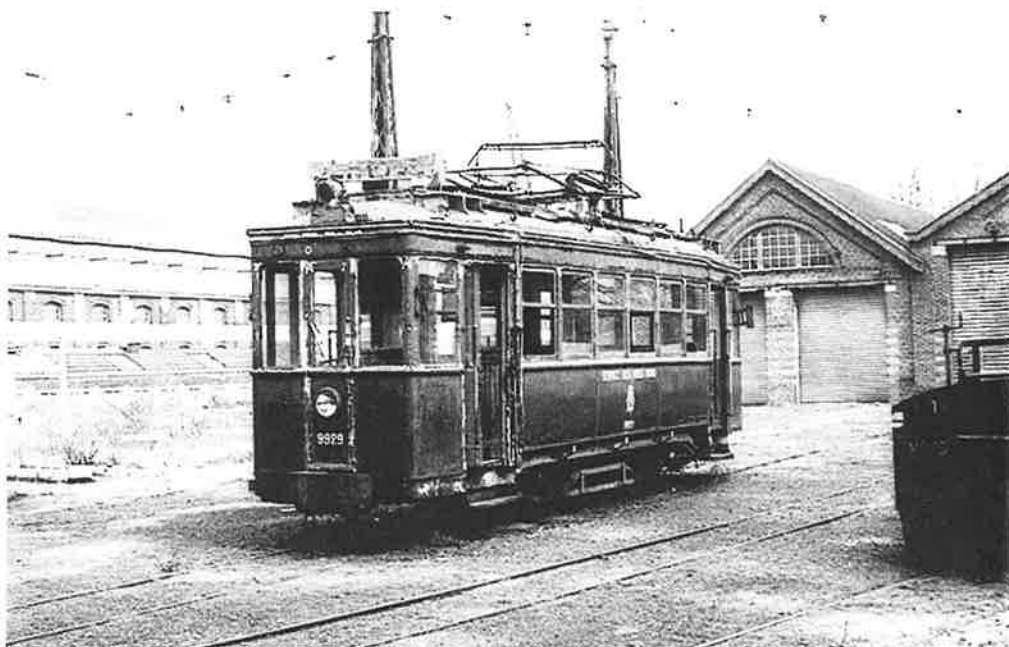


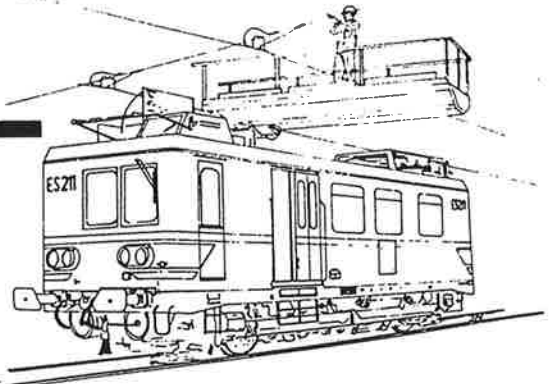
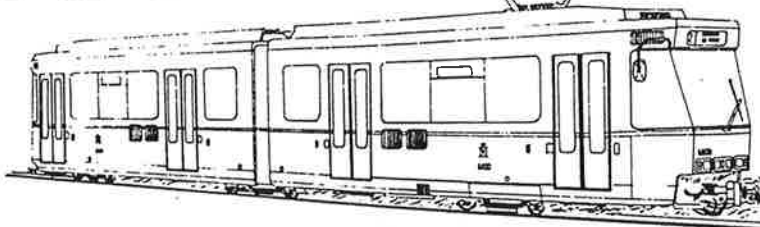
Foto 7 : Werkwagen 9929 met het zij-opschrift "service des Voies Mons" en de overgebleven helft van een kopbord met de vermelding "Service", te Mons-Bassins in april 1965.

Foto 8 : De heden nog bestaande slijpwagen 21002 in La Louvière in augustus 1964. Op de steenweg is geen rijdende auto te bemerken! Zelfs indien men de half verborgen geparkeerde wagens meetelt, komt men aan een totaal van slechts vijf. Gelukkige tijden!

Foto 9 : Ladderwagen LW.3 te Oostende in april 1959. Let op de "standaard" pantograaf, die van het zware "kusttype" afwijkt. Ook hier is zo goed als geen autoverkeer te zien.



RAIL-AKTUEEL



NMBS

• De Zoo en de NMBS sluiten een win-win overeenkomst

Om de aanleg van de noordzuid-verbinding in Antwerpen-Centraal mogelijk te maken moest een gedeelte van een dienstgebouw van de Zoo worden onteigend. Deze onteigening was nodig voor de aanleg van de lange perrons. Tot op heden zat in de spoorbedding ter hoogte van het dienstgebouw van de Zoo een soort van flessenhals die de vlotte toegang van de treinen naar de perrons verhinderde. Via het comité van aankoop werd 7,4 are grondeigendom van de Zoo onteigend. Voor dit gedeelte dat definitief onteigend is, betaalde de NMBS een vergoeding van 90 miljoen Bfr. (2,23 miljoen Euro).

Een aangrenzende strook werd tijdelijk onteigend om de eigenlijke afbraak en heropbouw van het peron niveau +1 mogelijk te maken. Daarom moest een weinig functioneel dienstlokaal van de Zoo, dat op deze strook stond, afgebroken worden. De wettelijke verplichting om dit in de oorspronkelijke staat te herstellen (de restitutieplicht) was geen geschikte oplossing. De twee burens gingen dan ook op zoek naar een overeenkomst die op een gepaste wijze de directe en indirecte schade zou vergoeden. De overeenkomst die de Zoo met de NMBS sluit in het kader van de restitutieplicht biedt voor beiden een voordeel.

De NMBS zorgt voor de ruwbouw van een meer functioneel dienstgebouw op het terrein dat de werf tijdelijk gebruikte. De Zoo zorgt voor de verdere afwerking. Om alle verdere directe en indirecte schade te vergoeden investeert de NMBS vanaf dit jaar tot eind 2004 voor 40 miljoen Bfr. (991.000 Euro) in een publicitaire campagne voor de B-Dagtrip naar de Zoo. Deze aantrekkelijke daguitstap aan een gunstige prijs zal gedurende vier jaar op televisie en met affiches flink worden gepromoot.

Daarnaast zal in de stations Antwerpen-Berchem en Antwerpen-

Centraal extra aandacht gaan naar de bewegwijzering naar de Zoo. Vorig jaar bood de NMBS aan de Zoo reeds de gelegenheid om de treinreiziger de weg te wijzen naar de diertuin. Voetsporen van dieren en fladderende vlinders wezen vanuit de stationshal richting Zoo. Giraffen wijzen vanop de werf-afsluiting naar de Ingang.

De NMBS zal haar afsluiting rond de werf Astridplein nu ter beschikking stellen van de Zoo, het Diamantmuseum en de Toeristische dienst, om hun bezoekers de weg te wijzen.

Deze inspanning om duidelijke wegwijzers te plaatsen wordt verder gezet. Vermits in Antwerpen-Berchem heel wat toeristen van de Thalys stappen wordt ook daar aandacht besteed aan deze Antwerpse toeristische topper.

• Werfsituatie op het Astridplein

De werkzaamheden op het Astridplein worden ingedeeld in fases,

zodat de hinder voor de omwonenden beperkt wordt.

Vanaf augustus ging op het Astridplein, dat NMBS-eigendom is, een eerste fase van start: een werfzone neemt de helft van het groenplantsoen in. Het gaat hier om de aanleg van het dak en de wanden van de latere ondergrondse parking.

Vanaf november 2001 neemt De Lijn het andere gedeelte van het grasperk in om achter de metrotoegang 'Astrid' een tijdelijk tram- en busstation op te richten. Vervolgens wordt de huidige tramlus voor de stationsingang afgebroken.

In april 2002 start de tweede fase met de bouw van de werfput, waar het boorschild zal aankomen, dat vanuit de sporenbundel Stuivenberg nabij Antwerpen-Dam de tunnel boort naar het Astridplein.

Begin 2003 volgt de aanleg van de wanden en het dak van de ondergrondse parking op de huidige tram- en bushalte. In een laatste



Deze foto werd toevallig genomen op 29 mei 2001 toen de onkruidverdelgingstrein langskwam. Dat deze trein uit Namur kwam, kunt u zien aan beide diesellocomotieven van de reeksen 52 en 53. Omdat deze reeksen op het einde van dit jaar (2001) uit omloop gaan, is het wel een vrij gelukkige opname! Op kop bevond zich HLD 5216 en aan de staart de 5311. Foto: Alain Janmart.

fase worden in 2003 en 2004 de in- en uitritten van de parking naar De Keyserlei gebouwd.

De NMBS overlegt met de betrokken politiediensten, De Lijn en de omwonenden zoals het Diamantmuseum, de Zoo, en de Elisabethzaal om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Net zoals bij de aanleg van de tunnel onder het stationsgebouw geeft de NMBS als bouwheer richtlijnen aan de aannemers. Zo staat steeds een borstelmaschine paraat, om slijk en stof te verwijderen.

Ondertussen wordt er tot november nog verder gewerkt aan de tunneltoegang onder het eigenlijke stationsgebouw. De werfzone blijft nadien behouden als werkbasis voor de aannemers die andere projectdelen moeten realiseren.

De NMBS denkt ook aan de bezoekers die met bussen naar de Zoo komen. In overleg met De Lijn kunnen deze bussen gebruik maken van een strook voor de ingang, waar kan worden in- en uitgestapt. De NMBS onderzoekt een mogelijkheid om deze bussen een parkeerplaats te geven in de Ploegstraat aan de achterzijde het station.

• Niet alleen de Zoo, ook andere perspectieven

Een treinreis is een schakel van een transportketting van deur tot deur. Antwerpen ligt zeer centraal in België, op het kruispunt van een 5-tal spoorlijnen. Hierdoor zijn zeer veel steden en dorpen met Antwerpen verbonden door rechtstreekse treinen.

Door de ligging van de Dierentuin vervalt ook het natransport en krimpt de reistijd. Maar niet alleen de Zoo biedt mogelijkheden tot samenwerking : ook het eraan palende Congrescentrum, met zijn unieke Elisabethzaal, geeft aanleiding tot verplaatsingen van groepen reizigers.

Wanneer de rechtstreekse spoorverbinding met de Nationale Luchthaven zal gerealiseerd zijn, zal het spoor ook vlot de congresgangers in een halfuurtje tot in het hart van deze stad brengen. Ook hier ontstaan dan weer mogelijkheden tot samenwerking.

Om naar de Zoo te gaan, kunnen de klanten gebruik maken van een van de vele producten uit het brede NMBS-aanbod. Eerst en vooral zijn er natuurlijk de B-dagtrips voor het seizoen 2001/2002 : een formule trein + ZOO tegen forfaitaire prijzen (afhankelijk van leeftijd en afstand). Deze dagtrip bestaat ook voor Schoolgroepen (tot secundair onderwijs). De NMBS probeert dit aanbod regelmatig te combineren met nieuwe attracties, bijvoorbeeld : ZOO +



HLD 7003 aan de staart van een speciale trein. Foto : Alain Janmart.

Scheldetocht of ZOO + Touristram + Pirateneiland. Speciale all-in-formules bieden de unieke combinatie Dierentuin + Elisabethzaal. Dit laat toe een gevarieerd dagvullend programma aan te bieden. Zo verwelkomt men voor de Samson & Gert-shows, jaar na jaar, telkens meer dan 100.000 bezoekers, waarvan ruim 70 % met de trein komt.

Opmerkelijk product dit jaar was de combinatie concert K3 en een bezoek aan de Zoo op 1 en 5 juni 2001.

Wat wordt er van 2001 tot 2004 concreet bijkomend gepland?

- betere bewegwijzering in het station Antwerpen-Centraal, zeker in functie van de werken;
- affichecampagne in alle IC/IR stations, met nieuwe affiches;
- de B-dagtripspot, op de commerciële televisiestations, vermeldt uitdrukkelijk de dagtrip ZOO (in de periode van eind juni tot midden augustus);
- aandacht in het programma Vlaanderen Vakantieland, met B-Dagtrips naar de ZOO als prijzen;
- mailing aan verschillende verenigingen.

• De grootste hst-werf ooit

Sinds 1997 wordt gewerkt aan de aanleg van de oostelijke tak van het Belgische hogesnelheidsnet, tussen Brussel en de Duitse grens. Sinds midden mei werd gestart met de werken voor de aanleg van de tunnel met dubbel spoor tussen Vaux-sous-Chèvremont en Soumagne. Vertrekend uit Luik-Guillemins naar Duitsland zullen de hogesnelheidstreinen dan rijden over de

lijn 37 (die zal worden gemoderniseerd), vervolgens de gemeente Vaux doorkruisen, daarna over een afstand van 6,4 km de 'tunnel van Soumagne' induiken om uiteindelijk uit te komen in het Land van Herve.

De aanleg van de tunnel van Soumagne is de grootste werf die ooit voor het Belgische hogesnelheidsnet werd opgestart. De werken van burgerlijke bouwkunde vergen een totale investering van 5,8 miljard Bfr (144 miljoen Euro). Deze werken zullen een viertal jaren duren.

De werken bestaan vooral uit :

- het uitzetten van het tracé van de tunnel aan de oppervlakte, controle van de verzakkingen en de trillingen;
- de inrichting van de werven in Vaux-sous-Chèvremont, Ayeneux (de twee uitersten van de werf) en Bay Bonnet;
- de eigenlijke tunnelwerken : uithakken, ondersteuning, uitvoering van de vloer, levering en plaatsing van een draineer- en dichtingscomplex, bekleding (rechtstanden en gewelf), controle van de inplanting, de nivelering en de vrije sectie van de tunnel tijdens en na de werken.
- (Zie ook <http://www.tucrail.com/hslnet/nl/soumagne.asp>)

• Ondertunneling tussen Antwerpse Astrid- en Damplein wledra van start

Intussen zijn de ondertunnelingswerken tussen het Koningin Astridplein en het Damplein in Antwerpen van start gegaan. De Raad van Bestuur van de NMBS heeft groen licht gegeven voor

deze investering ten bedrage van 2.796 miljoen frank (69,30 miljoen Euro). De aanvangsdatum van de werken was 7 mei 2001. De aanne-mer is begonnen met uitvoerings-studies en met het ontwerp en de productie van het boorschild. Maar de eerste tekenen op het terrein zullen wellicht pas in het najaar zichtbaar worden.

Rekening houdend met een termijn van 1220 kalenderdagen moeten de werken tussen het Astrid- en het Damplein tegen 8 september 2004 afgerond zijn.

De ondertunnelingswerken kaderen binnen het project van de noord-zuidverbinding in Antwerpen. Dankzij een spoortunnel van Berchem tot het Damplein zal er vanaf eind 2005 rechtstreeks trein-verkeer mogelijk zijn tussen het Noorden en Zuiden van de Metro-pool. Deze verbinding, die voorbe-houden is voor reizigerstreinen, sluit aan op de bestaande spoorlijn Antwerpen-Essen (L12) en de nieuwe hogesnelheidslijn in aan-bouw langs de autosnelweg E19 richting Nederland.

Na het inrichten van de boorput aan de Viséstraat (noorden van Antwerpen) en het uitvoeren van veiligheidsmaatregelen om de hui-zen rondom te beschermen, kan de echte ondertunneling beginnen. Vanaf het najaar 2002 worden twee enkelsporige tunnelkokers ge-boord. Dit gebeurt met een boor-schild vanuit de vertrekschacht aan de Viséstraat, van waaruit het rich-ting Astridplein gaat. In de tunnel zullen, met het oog op de veilig-hed, ook een evacuatieschacht en twee 'cross passages' (dwarse doorsteken tussen de tunnelpijpen) worden gebouwd.

De tunnels hebben een lengte van 1200 meter en zullen vanaf eind 2005 beschikbaar zijn voor zowel binnenlandse als internationale reizigerstreinen. De twee tunnel-kokers komen boven aan het Dam-plein, waarbij het laatste gedeelte van de tunnel (360m) in een over-dekte sleuf verloopt. De aanleg van de spoortunnel wordt geïntegreerd in een nieuw ontwerp van het Damplein.

Na de voltooiing van de spoor-tunnel zullen treinen tegen 120 km/u van noord naar zuid en omge-keerd kunnen sporen, zowat 18 me-ter onder het straatniveau. Elke trein zal daarbij stoppen in het sta-tion Antwerpen-Centraal. De NMBS doet er alles aan om even-tuele trillingen en geluidshinder van de treinen zoveel mogelijk te vermijden. De goede ophanging van de nieuwe treinen, het gebruik van schijfremmen en het rijden op een voegloos spoor moeten hier-voor zorgen. Bovendien wordt de hele spoortunnel uitgerust met een

ingenieus massaveersysteem op dempingmatten waardoor de tril-lingen van de treinen worden opge-vangen en niet worden doorgege-ven aan de omgeving.

Het boren van een spoortunnel biedt heel wat voordelen in verge-lijking met de constructie van een bovengrondse spoorlijn. Zo zijn er amper bovengrondse onteigeningen nodig en zal de werf ook weinig hinder opleveren voor het verkeer en de omwonenden.

• Tussensprint voor de spoor-wissel in Antwerpen-Centraal

Sinds maandag 25 juni rijden de treinen het Centraal Station binnen langs de kant van de Zoo. De reizi-gers kunnen nu kennismaken met de gloednieuwe perrons 4,5 en 6 op het niveau +1.

Met de verhuizing van de treinen van de kant Pelikaanstraat naar de kant Zoo werd een eerste fase van de aanleg van de noord-zuid-verbinding in Antwerpen-Centraal afgesloten. Het niveau +1 aan de kant van de dierentuin is immers volledig afgewerkt en de drie nieuwe sporen in gebruik genomen. De bouwwerken langs de kant Pelikaansstraat konden van start gaan.

De vooropgestelde datum van 3 juni moest met drie weken worden uitgesteld omdat de praktijk uit-veest dat de werfplanning te krap was. Om voor de bouwvakantie te kunnen verhuizen, draaide de bouw-werf in een hogere versnel-

ling. Zo werd er uitzonderlijk ook tijdens de weekends van 5-6 en 12-13 mei gewerkt in de omgeving Klok-, Gulden Vlies- en G. Van Merlenstraat. In deze zone ver-dween een oude steunmuur en werd de spoorbedding verstevigd.

Om de nieuwe datum van het omschakelweekend te halen, werd een tussensprint ingezet vanaf be-gin juni en werd begonnen met weekendwerkzaamheden aan het spoor.

Vanaf donderdag 21 tot zondag 24 juni moesten tussen Berchem en Antwerpen-Centraal heel wat wis-sels worden verlegd om vanaf maandag het treinverkeer naar de nieuwe perrons te kunnen leiden. Daarom gold tijdens die vier dagen een aangepaste dienstregeling die het treinverkeer in Antwerpen-Centraal tot een strikt minimum beperkte. Met een overstap in Ant-werpen-Berchem bleef het Centraal Station echter bereikbaar. Vanaf begin juni werd de aangepaste dienstregeling aan de reizigers be-kend gemaakt met folders, affiches en aankondigingen.

• Kleine aanpassingen in de dienstregeling vanaf 10 juni

Vanaf 10 juni trad de nieuwe dienstregeling voor het binnen-landse reizigersverkeer in voege. Er zijn slechts enkele en erg punc-tuele wijzigingen. Dit zijn de be-langrijkste :

- Sinds 1 oktober 2000 werden be-langrijke onderhouds- en moder-



Antwerpen-Scheldekaaien, 18 mei 2001. Deze foto toont dat er nog wel degelijk treinverkeer aanwezig is op de Scheldekaaien, in de omgeving van de petroleumhaven aan de kaaien ten zuiden van Antwerpen. De foto toont HLR 8265 tijdens het rangeren van platte wagens voor het transport van containers. Dit aansluitspoor wordt tijdens de week bediend vanuit Antwerpen-Kiel. Foto : Alain Janmart.

niseringswerken uitgevoerd op de lijn 50A Brussel – Gent. Dit had tijdens het weekend nogal wat gevolgen voor het treinverkeer (verplicht overstappen of aangepaste routes). De werken zijn nu klaar, zodat de dienstregeling van voor 1 oktober van verleden jaar opnieuw geldt vanaf 10 juni.

- Omdat de nieuwe motorwagens op de verbindingen Antwerpen-Berchem – Neerpelt en Mol – Hasselt in dienst werden genomen, wordt de dienstregeling van deze treinen lichtjes aangepast.
- De ritten van de treinen op de verbinding Brussel – Antwerpen-Berchem werden met enkele minuten ingekort.
- Omwille van grote werken kan er maar over één spoor naar Brussel-Nationaal-Luchthaven worden gereden. De dienstregeling van de treinen van en naar de luchthaven wordt dan ook lichtjes aangepast met twee à drie minuten verschil.
- Van de drie treinen per uur op de lijn Halle – Vilvoorde – Mechelen zal er één in de piekuren en buiten de vakantieperiodes worden verlengd : het traject loopt dan in beide richtingen van Halle tot Edingen en Geraardsbergen. De treinen op dit verlengde traject vervangen bepaalde piekurtreinen die voorheen rond dezelfde tijd reden. Een trein maakt het voor scholieren uit Geraardsbergen ook mogelijk om op woensdagmiddag in een van de stations op de lijn Halle – Etterbeek uit te stappen.
- Aan de kust werd een nieuwe stopplaats in gebruik genomen : Zeebrugge-Strand. Tijdens de weekends en op feestdagen, zelfs buiten het hoogseizoen, hebben de treinen Brugge – Zeebrugge voortaan hun eindstation dichtbij het strand (zie verder).
- De dienstregeling van de treinen tussen Brussel en Luxemburg werd met 4 minuten verlengd : 2 minuten tussen Aarlen en Libramont en 2 minuten tussen Ottignies en Brussel-Luxemburg. De verlenging van de rittijd op deze lijn was noodzakelijk om de versnelling mogelijk te maken van de onderhouds- en moderniseringswerken en de werken om de maximaal toegelaten snelheid op te drijven tot 160km/h.
- Ook de dienstregeling van de treinen op de verbinding Luxemburg – Luik – Liers werd met 2 à 3 minuten aangepast.
- De periode waarin de toeristische treinen rijden werd verlengd ten opzichte van verleden jaar : ze loopt nu van 30 juni tot en met 2 september 2001. In de



Dat er af en toe iets fout loopt met de nieuwe reeks 13 wordt met deze foto aangetoond. Dieselrangeerlocomotief 8266 sleept de defecte 1340 naar Antwerpen-Schijnpoort. Foto : Alain Janmart.

nieuwe treingids worden deze toeristische treinen voortaan ICT-treinen genoemd, omdat het gaat om Intercity-treinen die vooral naar de kust rijden. Zoals vroeger worden deze ICT's aangeduid met een pictogram.

- **Inlichtingen aan de reizigers**
Regelmatig moeten op bepaalde plaatsen in het net onderhoudswerken of aanpassingswerken wor-

den uitgevoerd. De werken met de meeste gevolgen voor het treinverkeer worden zo veel mogelijk tijdens het weekend uitgevoerd. Ze brengen dan een tijdelijke aanpassing van de dienstregeling met zich mee, soms moet een vervangende busdienst worden ingelegd. In dit geval tracht de NMBS haar klanten zo goed mogelijk in te lichten. Daarvoor werd een procedure op punt gesteld die ervoor



Leuven, 11 april 2001. Een intercitytrein naar Liège en Welkenraedt met HLE 1327 op kop. Ernaast twee elektrische motorstellen (608 en 643) met treinen naar St.-Joris-Weert, Ottignies en Landen. Foto : Alain Janmart.

moet zorgen dat deze informatie iedereen bereikt, ongeacht de informatiekanaal waarover hij of zij beschikt. In de eerste plaats worden de aanpassingen meegedeeld via affiches en de omroepinstallatie in de stations. Ook op internet en op de teletekstpagina's van VRT en RTBF vinden de klanten deze informatie terug. Op de radio, tijdens de verkeersinformatie, worden deze berichten eveneens meegegeven en verder maken de lokale edities van de verschillende kranten er melding van. Tenslotte wijst de NMBS er ook op dat de betalende telefoonnummers van de telesales (0900/10.177) en van de internationale inlichtingen (0900/1.366) worden vervangen door een nieuw centraal telefoonnummer: 02/528.28.28.

• Met de trein tot op het strand

Zondag 10 juni, de dag waarop de nieuwe dienstregeling 2001 inging, beleefde Zeebrugge een primeur. Nergens in België opent de trein zijn deuren dicht bij het strand dan in Zeebrugge. Het perron van de nieuwe stopplaats Zeebrugge-Strand is slechts door een voetgangerstunnel en een open plein gescheiden van het strand. Voortaan stoppen de treinen in Zeebrugge op weekend- en feestdagen in dit nieuwe station en stappen kustgangers als het ware uit in het zand. Op weekdays, wanneer ook veel scholieren en pendelaars van of naar Zeebrugge sporen, houden de treinen halt in de bestaande stopplaats in het centrum van Zeebrugge-dorp.

Met één duik in het water

Ter hoogte van de strandlijn op de westelijke havendam werd een voetgangerstunnel aangelegd onder de Baron A. de Maerelaan. Deze tunnel vloeide voort uit een overeenkomst die de NMBS op 27 juli 1995 afsloot met het Vlaams Gewest. Deze overeenkomst maakte deel uit van de infrastructuurwerken in het kader van de ontsluiting van de haven en de heraanleg van de kruising van de Koninklijke Baan.

In november vorig jaar volgde dan de aanbesteding voor de aanleg van een perron en de afwerking van de onderdoorgang. Het 300 meter lange perron is volledig verhard met betonklinkers. De perronhoogte van 75 cm boven de sporen garandeert het comfortabel op- en afstappen met bagage en kinderwagens. Nieuwe en moderne schuilhuisjes zorgen ervoor dat de klanten tijdens het wachten beschutting vinden tegen de weersomstandigheden.

Het perron sluit via een toegangshelling aan op de voetgangerstunnel, aan het einde van de tunnel

kunnen de klanten, via een helling, of langs de trappen, naar het Baron de Maereplein. Vanop dit nieuwe plein lonkt de zee.

In de tunnel worden de klanten reeds in de kustsfeer gebracht. De kleurenkeuze en de tekening in de betegeling herinnert aan strand en zee. Andere tekeningen in de betegeling zijn een verwijzing naar de "4 kardinaalsboeien" die in het verleden de schippers de vier windstreken aangaven. De golvende beweging van de zee komt terug in de fries boven het toegangsluik aan de kant van het plein.

De werken voor de aanleg van het perron en de afwerking van de ondergang betekenden een investering van 14 miljoen frank (ca. 350 000 euro) en zijn uitgevoerd door de NV Rentabel uit Oordegem-Lede.

Een gedeelde rol

De stopplaatsen Zeebrugge-dorp en Zeebrugge-Strand delen voortaan hun stationsfunctie voor de kustgemeente. Voor een vervanging van de oude stopplaats door Zeebrugge-Strand werd niet geopteerd, omdat er tijdens de week ook veel scholieren, studenten en pendelaars van de trein gebruik maken van of naar Zeebrugge. Uit een enquête bleken die reizigers een voorkeur te hebben voor de bestaande stopplaats.

Naast de criteria reistijd (voor- of natransport inbegrepen) en de ligging in functie van het doel van de treinreis (toerisme, werkgelegenheid, school) werden ook de exploitatiefaciliteiten en het treinaanbod in ogenschouw genomen

bij het bepalen van de bediening van de twee stopplaatsen.

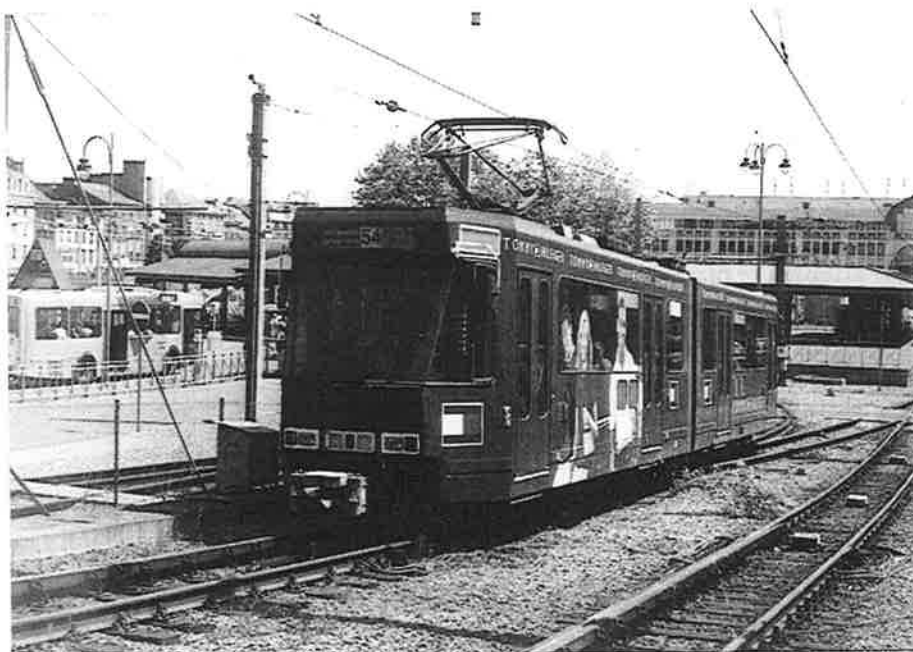
De stopplaats in Zeebrugge wordt op normale weekdays gebruikt door ongeveer 300 reizigers, in het weekend zakt dit aantal onder de vijftig. Tijdens het zomerseizoen steeg het aantal klanten vooral bij speciale gelegenheden fors. Zo werden er verleden jaar veel extra klanten geteld voor de zandsculptuur op het strand : op weekenddagen trokken dan 700 à 1200 klanten naar Zeebrugge. Een absolute topdag beleefte het station jaarlijks bij de organisatie van het Axion Beach Festival.

Met de opening van de stopplaats Zeebrugge-Strand op weekend- en feestdagen mag worden verwacht dat het aantal kustgangers dat specifiek naar Zeebrugge afzakt sterk zal toenemen. In geen enkele kustgemeente staat men sneller op het strand.

• Toeristisch treinaanbod zomer 2001

Voor de zomerperiode 2001 werd besloten om het treinaanbod aanzienlijk uit te breiden, zo werden er 900 bijkomende treinen van en naar de kust gepland. De belangrijkste verandering was dat de NMBS heeft beslist om haar 'toeristische periode' tijdens de week te verlengen.

De 9 IC K-treinen kregen een verlengde rit in de week van 11 juni tot 28 september, nl. de treinen van Genk naar Gent reden door naar Blankenberge. Een bijkomende trein Brussel - Blankenberge werd eveneens gepland over de hele pe-



Charleroi-Zuid, 29 mei 2001. Ook hier wordt er soms een tram uitgerust met een reclameoutfit. BN 6144 (of 7444) met de reclame van Tommy Hilfiger. Foto : Alain Janmart.

riode. In het hoogseizoen werden van 9 juli tot 17 augustus 7 bijkomende ICT-treinen ingelegd op werkdagen.

Van april tot eind september reden een aantal IC's met een verlengde samenstelling in de richting van de kust tijdens het weekend.

Bovendien volgde de NMBS de evolutie van het weer op de voet. Wanneer de weersvoorspellingen het beste lieten vermoeden en er dus een grote drukte aan de kust werd verwacht, kon zij daar op inspelen. Dan werd enkele dagen op voorhand beslist om op de drukste verbindingen extra treinen te laten rijden.

Voor alle details (dienstregelingen, ...) over de speciale toeristische treinen, werd een aparte brochure over het zomeraanbod van de NMBS uitgegeven "Toeristentreinen 2001".

• Al 100.000 B-Dagtrips naar de Zoo

Ook in het seizoen 2001-2002 zijn de B-Dagtrips van de NMBS een groot succes. Uitschieter is opnieuw de Antwerpse Zoo. Sedert 1 januari kochten al 100.000 reizigers deze B-Dagtrip.

Naast de Zoo zijn, net zoals verleden seizoen, SixFlags en Plopsaland de topbestemmingen. In het seizoen 2000-2001 kozen 432.000 reizigers voor een van de B-Dagtrips.

Ook de "tijdelijke" B-Dagtrips zijn echte voltreffers: voor het seizoen 2000-2001 waren het Sneeuw- en IJssculptuurfestival en het evenement 'Ik hou niet van Cultuur' de toppers.

Dit succes illustreert de troeven van de trein. Het evenement ligt vlakbij het station of is met bus, tram of metro makkelijk te bereiken vanuit het station en dus is de trein het ideale vervoersmiddel (geen files, geen parkeerproblemen...).

Een B-Dagtrip combineert de heen- en terugreis met de trein, de toegang tot de attractie en indien nodig zelfs het bijkomend vervoer per bus, tram of metro en dit aan een voordelige prijs. Die prijs varieert naargelang de leeftijd (4 leeftijdscategorieën) en de afstand tussen het vertrekstation en het station van bestemming (4 zones). De B-Dagtrip is te koop in elk Belgisch station vanaf 20 dagen voor de vertrekdatum tot net voor het vertrek van de trein.



Schaarbeek, 2 mei 2001. Postmotorstel 974 wacht om naar Brussel X te rijden langs lijn 28. Deze stellen zullen tot het jaar 2003 blijven rijden. Wat er nadien zal gebeuren, weet niemand op dit ogenblik. Afwachten dus! Voor de amateurs, haast u om deze dertien stellen nog te fotograferen voor het te laat is. Foto : Alain Janmart.

DE LIJN

ANTWERPEN

• Reclametrans

7009	De Efteling (ex Hilfiger)	mei
7026	Rodenbach (ex Monster.BE)	juni
7042	De Efteling (nieuwe reclametram)	mei
7045	Rodenbach (ex Bizz / Focus)	mei

7053	Côtes du Rhône (nieuwe reclametram)	mei
	American Express (ex Côtes du Rhône)	juni
7060	Dressed Up (nieuwe reclametram)	mei
	Radio Donna (ex Dressed Up)	juni

• Revisie trams

De gereviseerde trams krijgen een nieuwe bel. Deze produceert dezelfde klank als die van de Herme-



De 7007 maakt op 6 juli 2001 een proefritje naar Merksem. De tram kreeg na revisie een nieuwe schildering en rijdt over de vernieuwde sporen aan het eindpunt van lijn 3. Foto : Luc Couscheir.

lijnen.

De 7007 is na revisie buitengekomen met een aangepaste schildering. Vanaf de middendeur werd het gedeelte boven de ramen ook zwart geschilderd. Het is de bedoeling het vuil ontstaan sinds het plaatsen van de nieuwe sleepplaten, een beetje te camoufleren.

Een ander experiment heeft de 7157 ondergaan. Hierbij werd de koplamp voorzien van een versterkt rooster voor het glas. De bareeltjes die bij werken geplaatst worden veroorzaken nogal wat schade aan de gebruikelijke koplampen. In de omgeving van die bareeltjes kan men nu nog regelmatig sierringen aantreffen van beschadigde exemplaren.

• **Nieuwe tramlijn?**

In de pers verscheen het idee om het Metropoliscomplex (naast PAL) te bedienen met een tramlijn. Of dit echt een "nieuwe" tramlijn wordt staat nog niet vast. Er wordt gedacht aan een bediening bij evenementen. De bestemming aan de centrumzijde en het te volgen traject zijn niet gekend. Men kan bovengronds via het Sportpaleis en lijn 12 naar het centrum (of verder). Ondergronds kan men via de premetro in diverse richtingen.

• **Nieuwe buslijnen**

De verlenging van tramlijn 3 naar Melsele zal ongetwijfeld wijzigingen teweegbrengen in het autobuslijnnet in het Waasland en op Linkeroever. De Lijn heeft inmiddels op Linkeroever een enquête gehouden bij de bewoners. Daarin vraagt de bevolking om het behoud van een directe verbinding met het stadscentrum (Rooseveltplaats / Centraal station) via de Waaslandtunnel. Dit komt nagenoeg neer op het herstel van de oude 36 of de bestaande versterkingsritten onder het nummer 86. Er wordt alvast een nieuwe lijn 87 aangekondigd die de nieuwe terminus Melsele via Burcht en Zwijndrecht met Linkeroever gaat verbinden. Wat met de 80 en 90 lijngroep gebeurt staat nog niet vast, maar hij zal alleszins beperkt worden. Streefdatum om alles in dienst te stellen is nu 1 december 2001.

• **Spoorwerken**

Na het bouwverlof is er weer volop activiteit op diverse tramlijnen. Aan lijn 3 worden zowel in Merksem als in Zwijndrecht de laatste tientallen meters spoor geplaatst. Op de noordelijke verlenging moet nog wel een tractiestation en de bovenleiding geplaatst worden. In Zwijndrecht is de eindlus bijna voltooid. Wel wordt er tot groot ongenoegen van



Tijdens een "onverwachte" onderbreking van de tramdienst in de Van Kerkhovenstraat werd tramlijn 12 in drie gesplitst. Aan het overstap-punt Vanderdelftstraat (Sportpaleis) staat de 7157 vertrekkensklaar richting Deurne. Let even op de experimentele koplampbescherming. Vanderdelftstraat 6 juni 2001. Foto : Luc Couscheir.

de bewoners de bestrating van de trambedding nog maar eens vervangen. Hier blijft de streefdatum voor de indienststelling nog altijd 1 december 2001. Voor de lijnen 4, 12 en 24 was de aannemer begin augustus druk doende om een grote voorraad spoorlengtes te construeren. Dan kan het wegdek uitgebro-

ken worden waarna de sporen wellicht tijdens een weekend zullen vervangen worden. Ook voor de lijnen 10 en 24 plus de buslijnen is het einde van de bestratingswerken in de omgeving van de Stenenbrug weldra verleden tijd. Een kort overzicht :



Op 12 juni werd oudje 5964 ingezet op een sneldienst van lijn 50.7. De subreeks 5960-5964 reed voorheen op de lijn Antwerpen Turnhout en was voorzien om daar de sneldiensten te rijden. Zij werden nu afgelost door de reeks 3813-3820. Harmonie 12 juni 2001. Foto : Luc Couscheir.

Van Kerkhovenstraat

Na nog één keer een enkelspoor-exploitatie kwam net voor de start van het bouwverlof een einde aan een jaar (tram)miserie op lijn 12. Door de grote vertragingen was het zelfs noodzakelijk om een tijdelijke dienst op te stellen.

Bredabaan

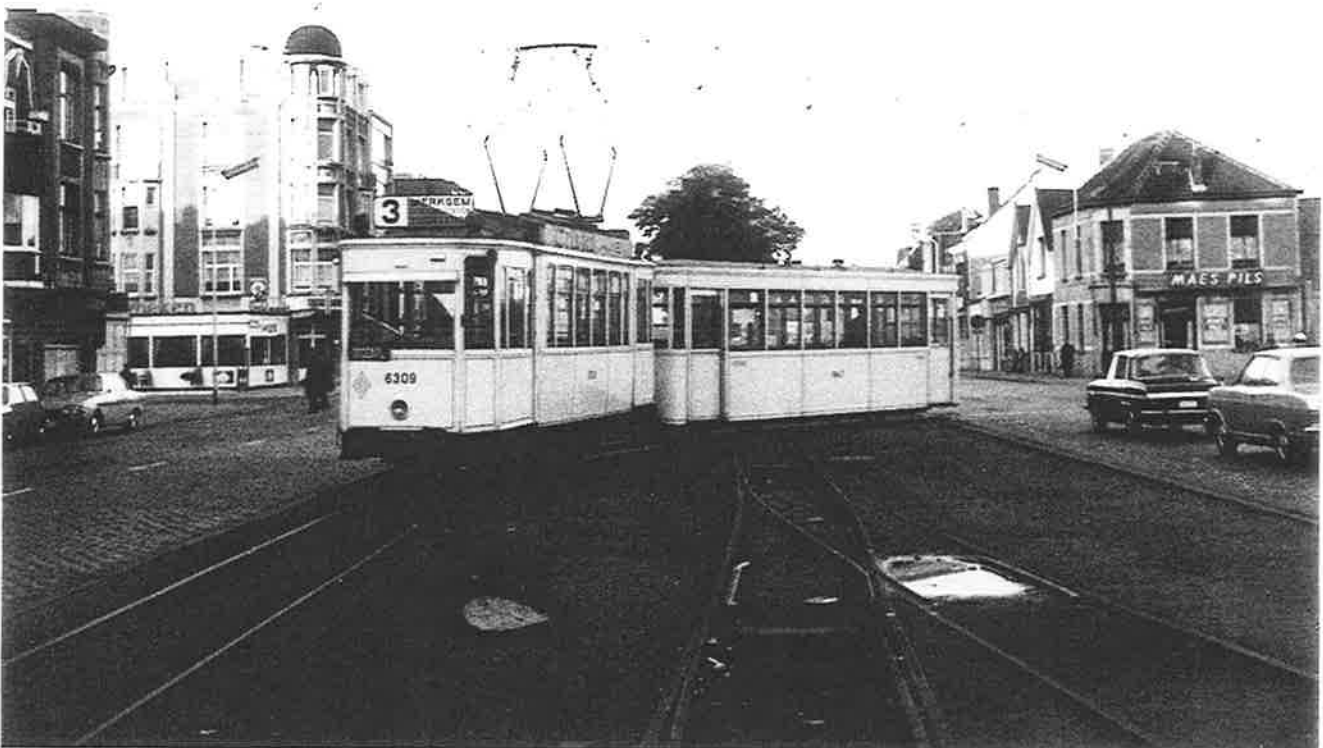
Goed nieuws voor lijn 3, zowel in Melsele als in Merksem vorderen de werken nu goed. Nagenoeg alle sporen zijn geplaatst en nu worden de sites van de termini ingericht. De aansluitende busperons en parkeerplaatsen zijn reeds grotendeels zichtbaar.

Brederodestraat

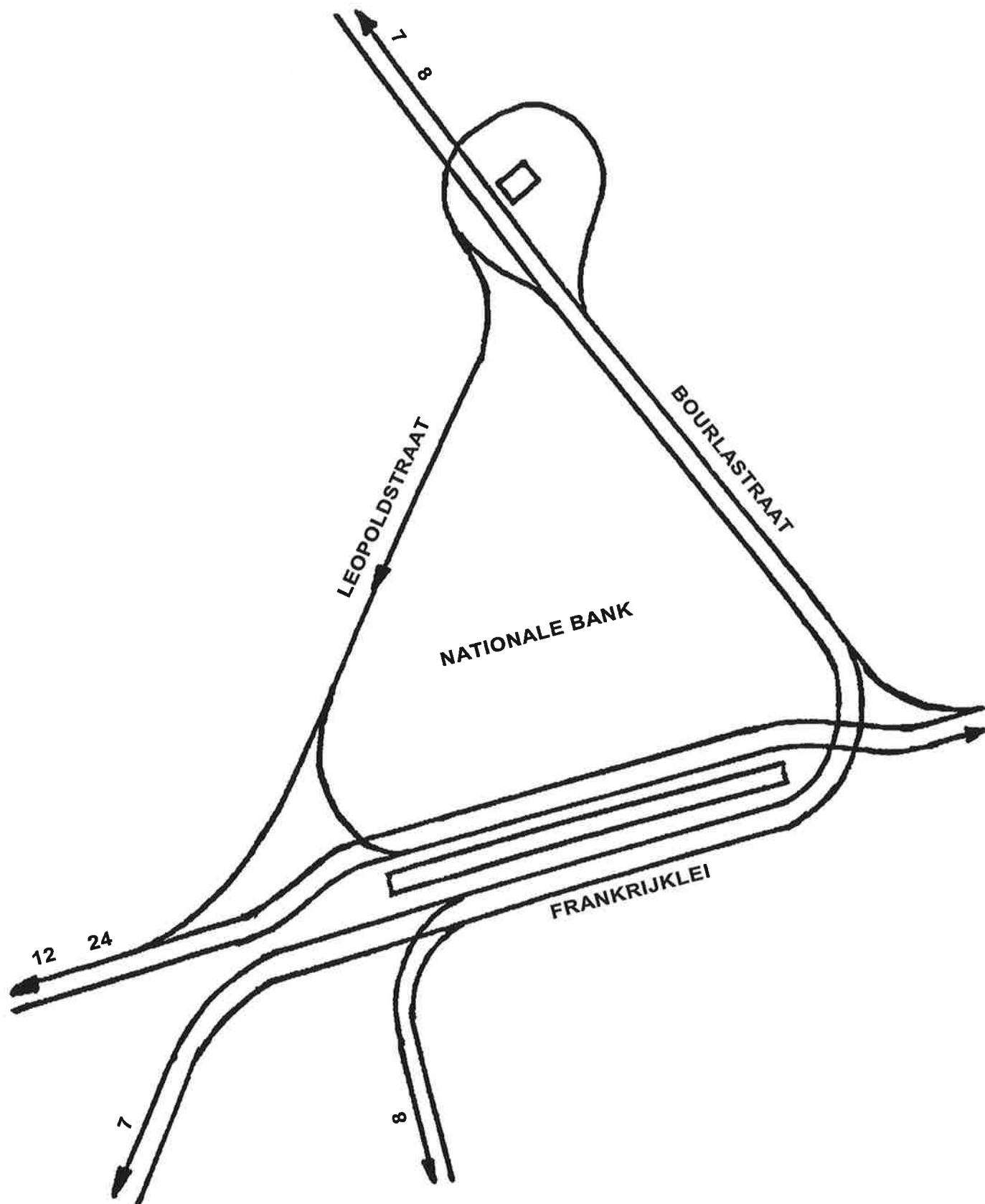
In vorig nummer maakten we reeds melding van de moeilijkheden die de vernieuwing van de sporen, voor de lijnen 4, 12 en 24 veroorzaakt. Korte pijn is de beste en dus werd gekozen voor weekendwerk. Op zaterdag 2, zondag 3 en maandag 4 juni (pinksterweekeinde) hadden we volgende omleidingen: lijnen 4 en 12 reden vanaf Hoboken tot de keerlus Zuidstation. Langs de centrumkant werd lijn 24 beperkt tot de Nationale Bank, terwijl lijn 12 een grote lus maakte via lijnen 4 en 8 langs Marnix-



Op 2 juni 2001, tijdens de onderbreking in de Brederodestraat, reed de 7066 aan de Nationale Bank terug richting Wim Saerensplein. Foto : Luc Couscheir.



Deze foto toont de oude toestand, juist na de afschaffing van tramlijn 63 naar Brasschaat (Prins Kavellei). Er waren toen twee sporen voor de bijwagens voor de lijnen 63-64 en 65. Deze foto werd genomen na 4 mei 1968. U ziet motorwagen 6309 + bijwagen 1647 op lijn 3. Foto : Alain Janmart.



Plan : Luc Couscheir

plaats, Groenplaats en de Bank. Een buspendel reed tussen het Zuidstation en de Bank. Dit zelfde werd nog eens overgedaan op zondag 1 juli. De sporen zijn nu voor ongeveer de helft vernieuwd. Allicht zal dit ritueel nog minstens twee keer moeten herhaald worden.

Turnhoutsebaan

Op 30 juni en 1 juli werd er

geasfalteerd op deze werf. Zoals gebruikelijk werd lijn 10 volledig en lijn 24 tussen Silsburg en de Rooseveltplaats met autobussen geëxploiteerd. Het is nog even wachten op het ingebruiknemen van het stukje busbaan richting centrum aan de Turnhoutsepoort naast de spoorweg.

De Leien

Het zal wellicht niet de laatste keer zijn dat we op dit onderwerp terugkomen. Het is de bedoeling om de werken na het bouwverlof te starten. We maakten reeds melding van felle oppositie, vanuit verschillende hoeken, tegen deze werken. Daarom lopen er nog diverse procedures, onder andere bij de Raad

van State. Voor wat betreft het transferium aan de Nationale Bank zijn er inmiddels nieuwe plannen opgedoken die we hierbij dan ook publiceren. Van twee centrale perrons met linksverkeer voor de lijnen 7 en 8 krijgen we nu drie (smallere) perrons met de lijnen 7 en 8 aan de ene kant en met de lijnen 12, 24 en de autobuslijnen aan de andere kant. Hierbij vervalt benevens het linksverkeer ook het tweemaal zichzelf kruisen voor de lijnen 7 en 8. Vergelijk even met de tekening op bladzijde 14 van RR 2/2001. Wordt alleszins vervolgd.

PAL

Op de in- en uitrijsporen van de tramstelplaats en werkplaats op de Luchtbal werden twee overloopsporen gelegd. Tussen het wisselcomplex van de werkplaats en de Noorderlaan is het nu mogelijk om via een eerste overloopspoor op het toegangspoor te komen en vervolgens terug op het uitrijspoor.

Hoboken

Ook in de tramstelplaats van Hoboken zijn er spoorwerken aan de gang. Er is nu een eenvoudige toegang tot de "oude C.W." vanaf de Jan Van de Wauwerstraat gemaakt. Vermits nu al sinds enige tijd de nieuwe Centrale Werkplaats in gebruik is (PAL), gebeurt er in Hoboken enkel nog klein onderhoud. De ruimte die daardoor beschikbaar komt zal grotendeels ingericht worden als bijkomende stelplaatscapaciteit.

• Tram en busboekjes.

Met de zomer zijn ook de nieuwe tram- en busboekjes verschenen. Er is nu opnieuw een boekje voor Antwerpen-stad en een tweede voor de rest van de provincie. Dit doet ons terugdenken aan de tijd voor de fusie van stad en streek. Toen bestond er ook een boekje MIVA en een ander voor de NMVB.

• Drie-cijferige lijnummers

De Lijn gaat in heel Vlaanderen over naar driecijferige lijnummers. Een uitzondering zal er wellicht blijven voor de stadlijnen. Ook het punt tussen lijnummer en variëte, zoals dat in entiteit Antwerpen, en de letters die in Vlaams-Brabant gebruikt worden verdwijnen tegen 2004, gedaan dus met 52A1 en konsoorten.

WEST VLAANDEREN

• Brand bij Van Coillie

In het vorige nummer maakten we nog kort melding van een brand bij pachter Van Coillie in Torhout, waar ook de autobussen van Lefever hun garage hebben. Op een totaal van 20 autobussen werden er 14 totaal vernield en één zwaar be-



Een autobus op vakantie. De Antwerpse 2122 in zijn nadagen te Oostende op de stadlijn 4/9 op 15 juni 2001 aan het kaaistation. Foto : Luc Couscheir.

schadigd, zodat er nog slechts vijf rijvaardig waren. Onmiddellijk werd er bijgesprongen door andere garages van de Connex groep en ook leverde De Lijn Limburg, Vlaams-Brabant en West-Vlaanderen enkele autobussen. Volgende autobussen vullen tijdelijk het autobuspark van Van Coillie en Lefever aan.

1521	54	van	De Duinen
360			De Polder
3041	15		Katriva
3041	19		Katriva

3571	35	Gruson
3701	16	Verleyen
3701	17	Verleyen
8581	42	Mebis
8591	49	Melotte
3-025		Heidebloem
5660, 5664		Vlaams-Brabant
5975, 5976		Limburg
5884, 5891		West-Vlaanderen
5903, 5904		
2426, 2437		

Entiteit Limburg stuurde verder de 5973 ter compensatie naar Mebis. Niet alle autobussen waren gelijk-



De Brabantse 5660 als invaller voor pachter Van Coillie te Oostende op 15 juni 2001. Foto : Luc Couscheir.

tijdig in gebruik. Inmiddels worden er reeds nieuwe autobussen geleverd zodat weldra het meeste leed geleden zal zijn.

• Cutty Sark Tall Ships en Ronde van Frankrijk

Van 5 tot en met 10 juli waren deze twee mega-evenementen te gast in Antwerpen. Daar waar de zeilschepen vooral extra materiaal en personeel noodzakelijk maakten, veroorzaakte de komst van de renners veeleer een chaos.

Autobussen :

Voor de parking en pendellijnen werd een beroep gedaan op de onlangs buiten dienst gestelde gelede autobussen 2100-2123 plus extra wagens van andere stelplaatsen en entiteiten.

Reserve Tjalkstraat leverde : 2100, 03, 04, 05, 06, 08, 09, 10, 11, 13, 14, 15, 17, 18, 19 en 20.

Niet al deze autobussen hebben effectief of terzelfdertijd gereden, maar stonden gereed in de Tjalkstraat. Zij werden enkel ingezet op de pendeldienst Berchem station - Kempenstraat van donderdag tot dinsdag.

Stelplaats Hoogstraten leverde de 4006.

Stelplaats Tremelo stuurde de 2185, 87, 88 en 89. Inzet op de pendeldienst en versterking lijndiensten van donderdag tot dinsdag.

Vlaams-Brabant leverde de 5755, 66, 2126, 34, 37, 92, 2200, 3346, 47, 49, 52, 54, 55, 3781, 82, 84, 85 en 90. Inzet op de pendeldienst en versterking lijndiensten van donderdag tot dinsdag.

Limburg zorgde voor de 2208, 39, 41, 43, 49, 53, 54, 3777 en 78. Inzet op de pendeldienst enkel zaterdag en zondag.

Oost-Vlaanderen leverde een zestal autobussen uit de reeks 3665-3688. Deze werden ingezet op de parkingpendel langs de Singel en tussen het Damstation en de



Foto boven : De 3784 van Brabant rijdt een normale 65.0 lijndienst. Bredabaan 6 juli 2001. Foto : Luc Couscheir.

Foto midden : 20 jaar autobusgeschiedenis. Aan de terminus Kempisch Dok staan van links naar rechts de 3346, 5766, 2103 en 4007. 7 juli 2001. Foto : Luc Couscheir.

Foto onder : Ter illustratie van het extra materiaal op de pendeldienst een overzicht. Links staan de autobussen vertrekbaar naar Berchem, rechts staan de bussen als reserve of rust. Kempisch Dok 7 juli 2001. Foto Luc Couscheir.



Kempenstraat, dit op donderdag en vrijdag.

Regio Antwerpen en De Polder zorgden op zaterdag en zondag voor acht autobussen op de parkingpendel en tussen Damstation en Kempenstraat.

Op zaterdag en zondag reden er niet minder dan 30 diensten tussen Berchem-station en de Kempenstraat. In de gehele periode werden praktisch alle diensten op de reguliere streeklijnen gereden met gelede autobussen. Er deed zich nochtans een eigenaardig fenomeen voor. Terwijl de pendeldienst voornamelijk gereden werd met de reeks 2100-2123 reden de autobussen afkomstig van de andere stelplaatsen of entiteiten de diensten op de reguliere lijnen. Waarom?

De ontwaarders uit de reeks 2100-2123 werden reeds overgeplaatst op de nieuwe 3986-4010, zij waren dus niet meer geschikt voor de streeklijnen. Het gevolg was dat er in de pendeldienst autobussen reden waarop de streeklijnenfilmen beschikbaar waren, terwijl er op de reguliere lijnen gereden werd met allerlei aanduidingen: witte, extra dienst, speciale dienst, geen dienst (sic) of volledig uitgeschakelde matrixaanduiding. Achter de voorruit verschenen dan maar weer tekstborden.

Trams :

Van donderdag tot zondag werd er zoveel mogelijk gekoppeld of met hermelijnen gereden op volgende lijnen : 2, 3, 4, 7, 8, 10, 11 en 15. Voor lijn 4 is dit zeker uitzonderlijk want de stedelijke verkeerspolitie heeft dit niet graag omwille van het eventueel blokkeren van de Leien bij het kruisen. (Dat de auto's de trams daar en elders blokkeren is voor hen maar bijzaak).

Ter gelegenheid van de aankomst van de renners op Linkeroever reden er extra trams op de lijnen 2, 3 en 15 tot respectievelijk de keer-

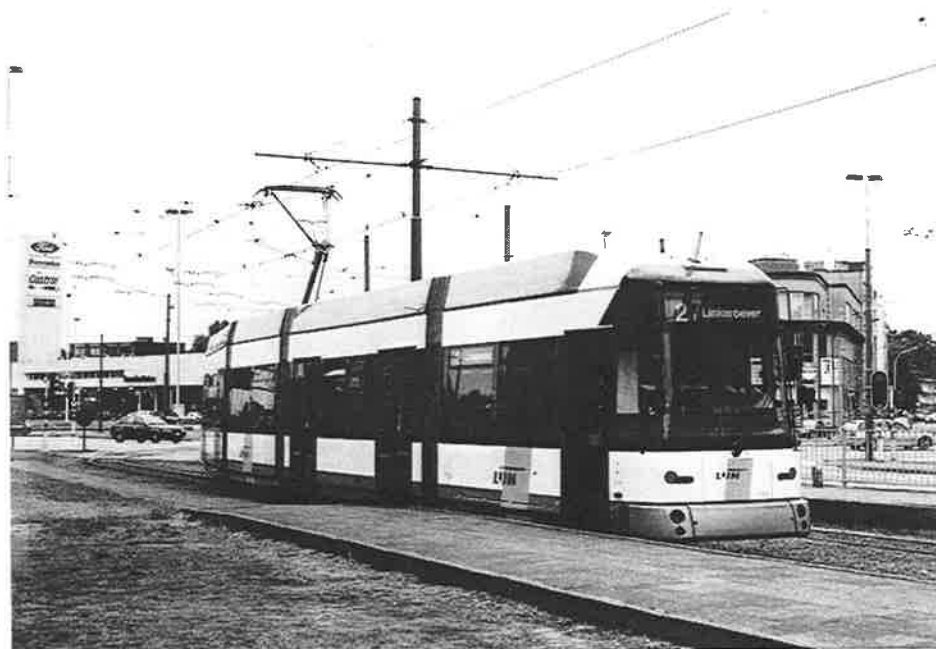


Foto boven : Op zondag 8 juli rijdt de Brabantse 2126 met een tweetalige film op de Antwerpse Steenweg te Hoevenen. De lijnaanduiding 72.0 werd vakkundig achter de voorruit geplaatst. Foto : Luc Couscheir.

Foto midden : Een primeur voor lijn 2? Als extra voor de ronde van Frankrijk reed de 7216 tussen Linkeroever en de keerlus Jan De Voslei. 9 juli 2001. Foto : Luc Couscheir.

Foto onder : Vanaf de Blancefloerlaan vertrekt de Brabantse 5755 via de Waaslandtunnel rechtstreeks naar het stadscentrum. 9 juli 2001. Foto : Luc Couscheir.



lussen van de Jan De Voslei, Sportpaleis en Koninklijke Laan. Opmerkelijk was de inzet van enkele gerenoveerde PCC's 1 (7052 en 7060) en enkele Hermelijnen op lijn 2 (7206 en 7216). Alle onderbrekingen en omleidingen opsommen bij het vertrek op dinsdag van de Ronde van Frankrijk zou ons te ver leiden. Enkel de lijnen 3 en 10 als tramlijn reden normaal. Omstreeks 10 uur werden op diverse plaatsen trams en bussen "geparkeerd" om de supporters na het vertrek van de renners af te voeren. Alle lijnen die via het parcours reden of het dwarsten werden ongeveer 2 uur (ja, ja, u leest het goed, twee uur) tevoren onderbroken of omgeleid. Al bij al heeft De Lijn hier ditmaal zo goed het maar kon toch een opmerkelijke prestatie geleverd.

Luc Couscheir



Foto boven : Ronde van Frankrijk en dus 8 van de 10 tramlijnen onderbroken of omgeleid. Hier kruist stel 7105+7112 de Amerikalei. 10 juli 2001. Foto : Luc Couscheir.

Foto midden : De renners passeren op 10 juli 2001 aan de keerlus Groenenhoek. Rechts de 7215 van lijn 15, links vooraan de gele trui. Foto : Luc Couscheir.

Foto onder : Merksem-Victor Roosensplein, 6 juni 2001. Lagevloertram 7201 rijdt terug naar Antwerpen. Naast de tram merkt u het nieuwe spoor richting Keizershoek. Ooit bestonden er op deze plaats eveneens tramsporen. Deze werden gebruikt door de streektramlijnen 63-64-65. De laatste tram die over deze sporen reed, was de verbinding naar Brasschaat-Prins Kavellei. De tramdienst werd opgeheven op 4 mei 1968. Drieëndertig jaar later zal er terug een tram rijden op dit stukje Breedband tot aan de grens met Schoten. Foto : Alain Janmart.



Toestand PCC's 1 7000 - 7060 (augustus 2001)

7001	7002=	7003=	7004P	7005=	7006=	7007=	7008=	7009	7000M
7011+	7012+	7013+	7014	7015	7016+	7017	7018	7019+	7010+
7021	7022+	7023+	7024	7025+	7026=	7027	7028+	7029	7020+
7031	7032	7033	7034	7035	7036	7037	7038	7039	7030+
7041=	7042=	7043P	7044=	7045=	7046P	7047=	7048P	7049=	7040=
7051=	7052=	7053=	7054=	7055=	7056=	7057=	7058P	7059	7050*
									7060=

M : Museumtram; P : in ombouw (centrale werkplaats - PAL; = : Omgebouwd; + : buiten dienst; * : ombouw zoals PPC 2 (zonder koppelingen).

7000-7008, 7026, 7040-7060 met banalisatie van de deuren.

LC & EC

Lezersforum

Geachte redactie,

Met veel interesse en plezier heb ik de foto's van de Kustlijn-bijwagens in de jaren '50, van de hand van de heer Jacques Cohn in Rail-Revue 2001/2 bestudeerd.

Uitgezonderd de twee oudste series open aanhangrijtuigen geeft hij inderdaad een compleet geïllustreerd overzicht van alle aanhangrijtuigen die in de periode 1941-1955 aan de kust te zien waren.

Misschien mag ik hierbij enkele aanvullingen geven.

Foto 1 : Het betreft hier twee rijtuigen van de reeks A.8760-8767, het type "Courses" afkomstig van de Cie North. Andere open aanhangrijtuigen van de Cie North waren de reeksen A.8748-8753, de "Jardinières" en A.8754-8759, de "Westendes", welke hier niet zijn afgebeeld. Een rijtuig 8748 heeft te Namur nooit gereden, hier moet een ander nummer gezien zijn, waarschijnlijk gaat het om de 8128 of 8798.

Foto 2 : Het betreft hier twee rijtuigen type "Ragheno", reeks A.8768-8771 van 1906. Tot hetzelfde type behoorden de A.8867-8892, welke werden gebouwd door Franco-Belge zoals terecht is opgemerkt. Ze waren eveneens bekend als type Ragheno. Oorspronkelijk waren dit halfopen rijtuigen die in een aantal fasen werden verbouwd tot gesloten rijtuigen. Bij een laatste omvorming in de jaren 1935/37 werd bij een aantal Ragheno's het aantal zijruiten van 7 op 5 teruggebracht. De foto toont twee "vijframers". Vermoedelijk is het linkse rijtuig echter de 8768 of 8869, want de 8769 behield tot het einde 7 ruiten. Vijf ruiten waren aanwezig op de 8768, 8771, 8867-8870, 8872, 8874, 8876-8878, 8881, 8883-8884, 8886, 8888, 8890-8891.

Foto 3 : Hier twee rijtuigen type Ragheno met zowel 5 als 7 ruiten. Het linkse rijtuig moet volgens mij opnieuw 8768 of 8869 zijn. Merk

op hoe door de vijf zijruiten de rijtuigen korter leken dan die met 7 ruiten. Dit is zuiver optisch bedrog.

Foto 4 : Rijtuig van het type "Mixte", reeksen A.11564-11573 (L'Energie) en A.11574-11593 (Cie Centrale de Construction, ook bekend als Hiard). Het rijtuig dat in Eupen reed was de 10572, met drie ruiten en een provisorische trolley paal voor de verlichting wanneer het in gebruik was als wachtzaal.

Foto 5 : Rijtuig van het type "Allongée", ontstaan door omvorming van stoomtramrijtuigen type 1919 bij de elektrificatie Westende-De Panne. Behalve de nummers die hier zijn genoemd waren er ook de A.11713-11714.

Foto 6 : Deze rijtuigen reden voor de laatste oorlog al als open zomerrijtuigen aan de Kust. Tijdens de oorlog werden ze overgebracht naar Brussel, waar ook de andere nummers reeks A.8955-8963 dienst deden. Hier werd de gehele reeks omgevormd tot gesloten rijtuig hoewel hier volgens teruggevonden documenten ook reeds in Oostende Nieuwpoortsesteenweg een begin mee was gemaakt. Na de oorlog kwamen de kustrijtuigen weer naar Oostende en kregen ze kopdeuren en Pieperremmen.

Foto 7 : Deze rijtuigen werden in 1947/48 omgevormd uit twee zeer lange aanhangrijtuigen die op hun beurt stamden van twee stoomtramrijtuigen uit 1889/1890 met de nummers A.1800-1801. In Haacht bevond zich vele jaren een enigszins soortgelijke, maar toch ook duidelijk andere B.1800 met 5 ruiten. Deze stamde dus van het vroeger in het Antwerpse gebruikte stoomtramrijtuig B.1800. Ter onderscheid met het kustrijtuig, behield het rijtuig in Haacht als curiosum ook in zijn gemoderniseerde toestand de letter "B" bij het nummer.

Foto 8 : Uit dezelfde jaren 1947/48 stamt de omvorming van de beruchte "Bogota" motorrijtuigen 9623-9628 in aanhangrijtuigen

19450-19455. De "familieverwantschap" is ook duidelijk.

Foto 9 : De kustlijn kende een gevarieerd aanbod aan vroegere tweeassige stoomtramrijtuigen in een Empain-geel jasje. Zij sleten inderdaad hun laatste jaren vooral in de streek van Veurne en De Panne. Van het hier afgebeelde type met brede raamstijlen waren het de 1065, 1077, 1173, 1272, 1443, 1875-1877, 10518, 10541, 10550 en 11654. Van deze 12 nummers waren de 1875-1877 en 11654 voorzien van afgeschermd balkons. Van het oudste type waren er de 503-505, 509, 513, 518, 522, 530, 654, 656, 865-867, 871-874, 909, 912, 947, 993-994, 1501, 1511-1512, 1623-1624, 1720 plus het vroegere koninklijke salonrijtuig 1625. Van deze nummers hadden de 873-874, 1623-1624 afgesloten balkons.

Dirk Eveleens Maarse
Arnhem, 29 juni 2001

Mededelingen

• Kalender TRAM 2000

Zoals ieder jaar geeft onze zustervereniging Tram 2000 ook dit jaar een kalender uit met tramfoto's. Hij bevat zowel hedendaagse, als beelden uit het verleden.

Dit jaar krijgen we historische foto's van de STIC, TULE, STIV en de NMVB/SNCV. Van recentere datum zijn er foto's van de MIVB, TEC en De Lijn. In totaal krijgt u voor 11,90 Euro 15 prachtige kleurfoto's. De kalender is alvast te koop in het Brusselse tram-museum in Woluwe.

Luc Couscheir



Gedurende de jaarlijkse Sinksenfoor neemt buslijn 23 zijn terminus op de Lambermontplaats. Hier uitzonderlijk de 338 op 29 juni 2001. Foto : Luc Couscheir.



Een uniek beeld van het Centraal Station. Links het oude gedeelte, rechts de nieuwe sporen en perrons. Foto gemaakt tijdens het VeBOV bezoek op 16/06/2001.