

RAIL-REVUE

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

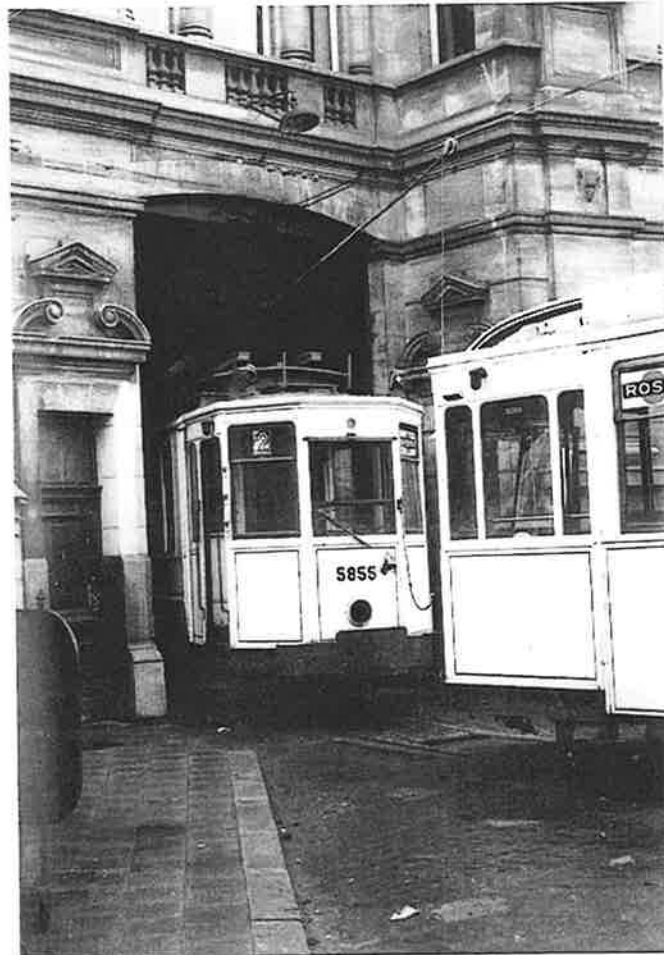
Achttiende jaar - Nr. 1
Jan. - Feb. - Maa. 2003
ISSN 0773-0713
Afgiftekantoor : 2610 Wilrijk 1
P208887



Werkwagens van toen (XXXVIII)

Antwerpen na Wereldoorlog 2, deel 2
Foto's en tekst: Jacques Cohn

Foto 1 : Hulpwagen 5855 (ex-305, ex-209) rijdt de werkplaats Grote Hondstraat binnen vanaf de Draakplaats, in april '65. Heden fraai gerestaureerd is dit beslist het mooiste voormalige tramwerkplaats-gebouw in België (misschien wel in de wereld?).



INHOUD VAN DIT NUMMER

Werkwagens van toen (XXXVIII) _____	2
Dagelijkse kost _____	7
NMBS-diesellocomotief reeks 77 _____	9
Rail-Actueel _____	13
Verenigingsnieuws _____	22
Lezersforum _____	22

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

Foto voorpagina : De bovenleiding is neergelaten. De trams kunnen rijden en de bomen moeten wachten. De 7043 kruist de Amerikalei op 26/11/2002. Foto : Luc Couscheir.

Rail-Revue is een uitgave van de v.z.w. VeBOV (Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer). **Verantwoordelijk uitgever** : Mark De Schutter, Sint-Albertusstraat 2, 2812 Mechelen. **Redactie** : Luc Couscheir, Mark De Schutter en Rudy Van Iseghem. **Secretariaat** : Hubert Van den Bergh, Kroonstraat 8, 3920 Lommel. **Lidgeld 2002** : België 18 Euro, Buitenland 21 Euro. **België** : rekening Bank van De Post 000-0466768-04 van de v.z.w. VeBOV, Mechelen. **Andere Europese landen** : door middel van in Euro uitgeschreven Eurocheques, te richten aan hoger vermeld secretariaat. Reageren kan op het adres van de verantwoordelijke uitgever of per email : info@vebov.be
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.

Foto 2 : In december 1966 zien wij werkwagen 8826 (2e nummering, de eerste 8826 was de ex-6, zie deel 1), vermoedelijk in de Provinciestraat. De 8826 (II) was oorspronkelijk de "stalen kop" 4547, ex-547 van de reeks 522-551. Hij werd afgevoerd in 1970.

Foto 3 : In augustus 1967 manoeuvreert hij met twee lorries op de Draakplaats.

Foto 4 : Nogmaals dezelfde wagen, met een andere buffer, ditmaal bij de inrit van de loods aan de Draakplaats, in februari 1969. Daarachter staat een andere "stalen kop" (de 4530) met kop borden van lijn 3.

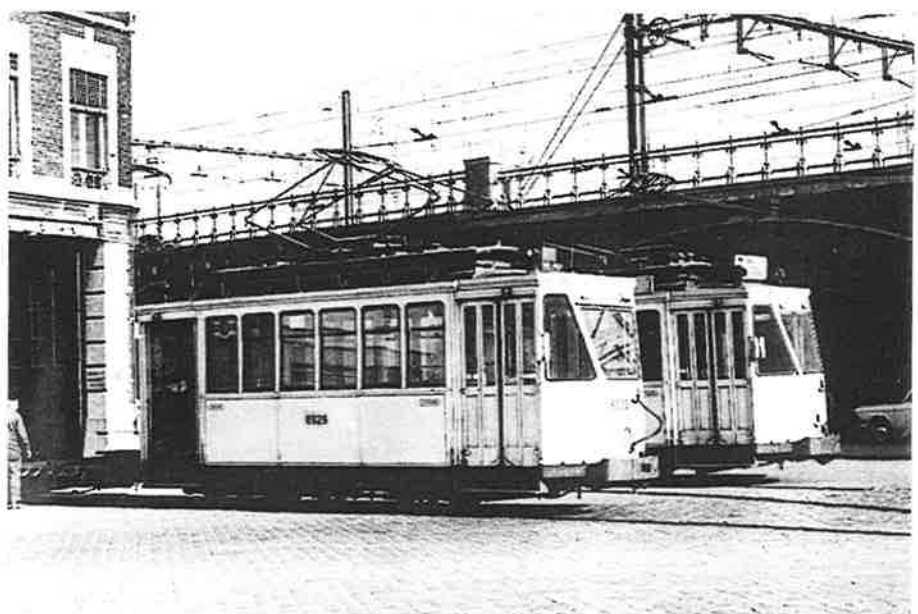
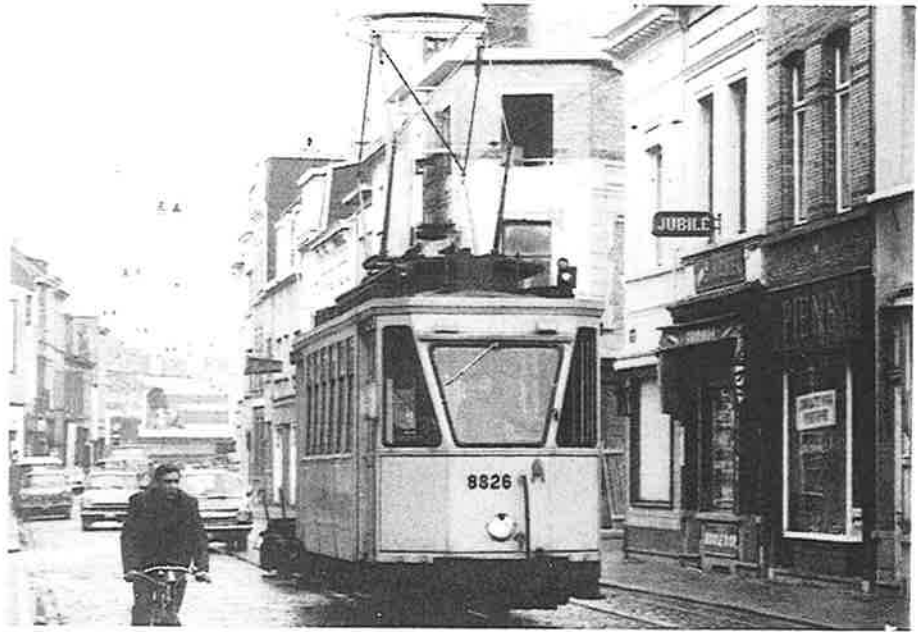


Foto 5 : De eerste 8827 (ex-7, ex-172) in april 1965. Deze wagen werd het daarop volgende jaar afgevoerd.

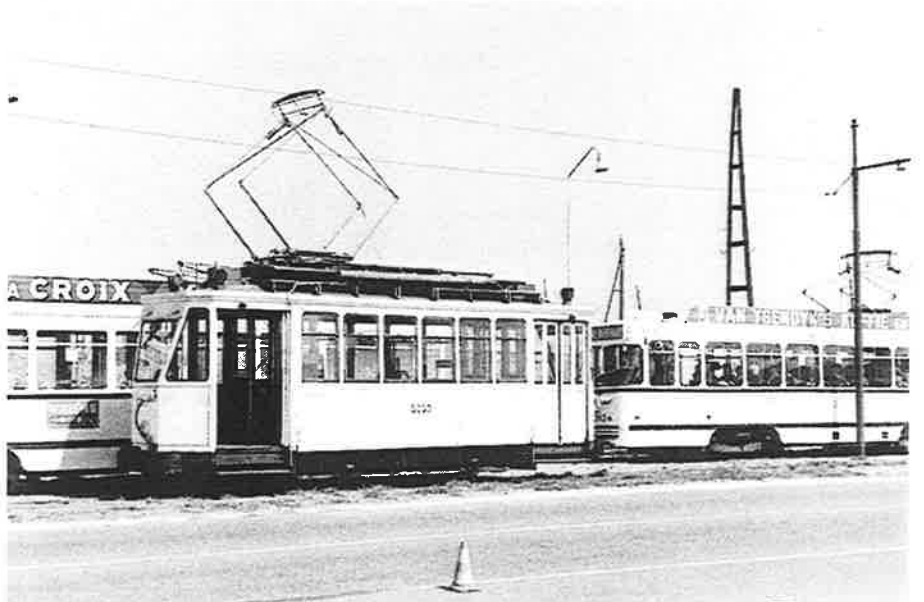
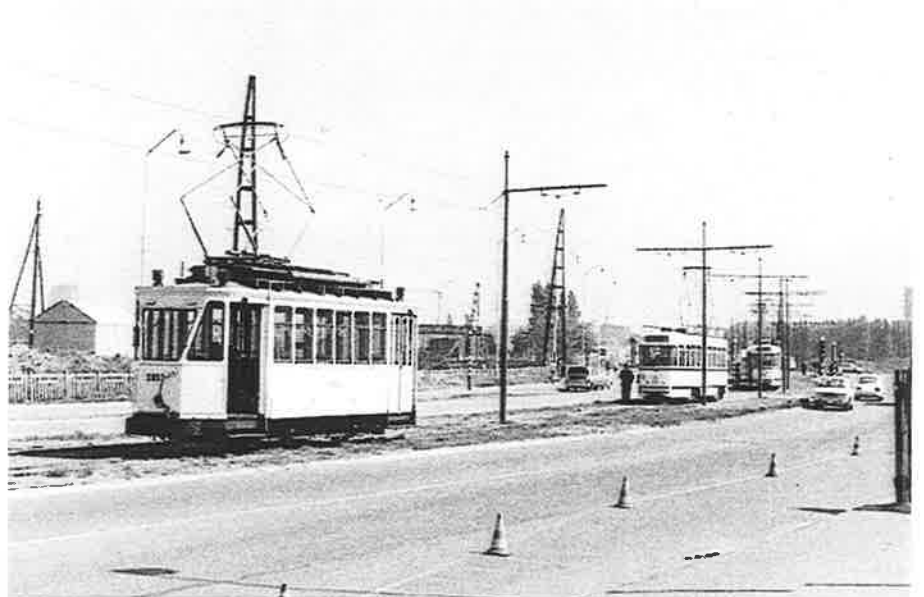
Foto 6 : De tweede 8827 met raillories aan de haak in januari 1968, wellicht in de Pothoekstraat. Het gaat om de "stalen kop" 4536, ex-536. In tegenstelling met de 8826 heeft de tweede 8827 plooideuren vóór en achter.

Foto 7 : Hier zien wij op het Victor Roosensplein in Merksem de hulpwagen 5831, ex-101, ex-450, ingericht als rijdend verkoopkantoor voor weekkaarten. April 1964.



Foto 8 : Dezelfde wagen, achteraan bekeken, laat zien dat men zich niet de moeite heeft getroost, het omklapbaar kopbord (lijnen 4 en 8) weg te nemen. Misschien was het vastgeroest?

Foto's 9 en 10 : Hulpwagen 5853, weer een ex-“stalen kop”, ex-4545, ex-545, rangeerwagen in Hoboken. De twee foto's, geheel toevallig genomen in mei 1967, tonen iets over de tussenkomst van de hulpwagens bij een storing op de Kolonel Silvertoplaan. Twee PCC's op lijn 24 hebben blijkbaar één of andere pech gehad. Beide wagens hebben de pantografen gestreken, ofschoon er bij de tweede (de 2063) nog talrijke reizigers aan boord zijn. (Even een knipogje naar vriend Bob Morren : de dakreklame van de 2063 gezien?).



Foto's 11 en 12 : Twee "voorzichtige" opnames, in juli 1966 "veilig" gefotografeerd vanop de straat, speuren naar de verborgen geheimen van de Groenenhoek : een ongenummerde 900, de zoutwag 1881 (ex-903) , gesloopt in 1975, en mw 4430 — de latere werkwagen 8826 (III) — met een "Extra Dienst"-kopbord.

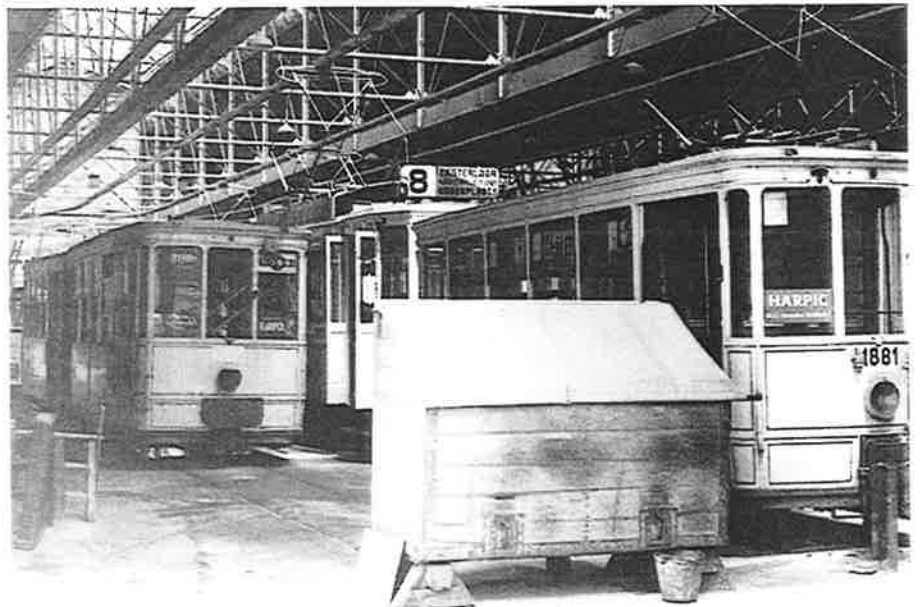
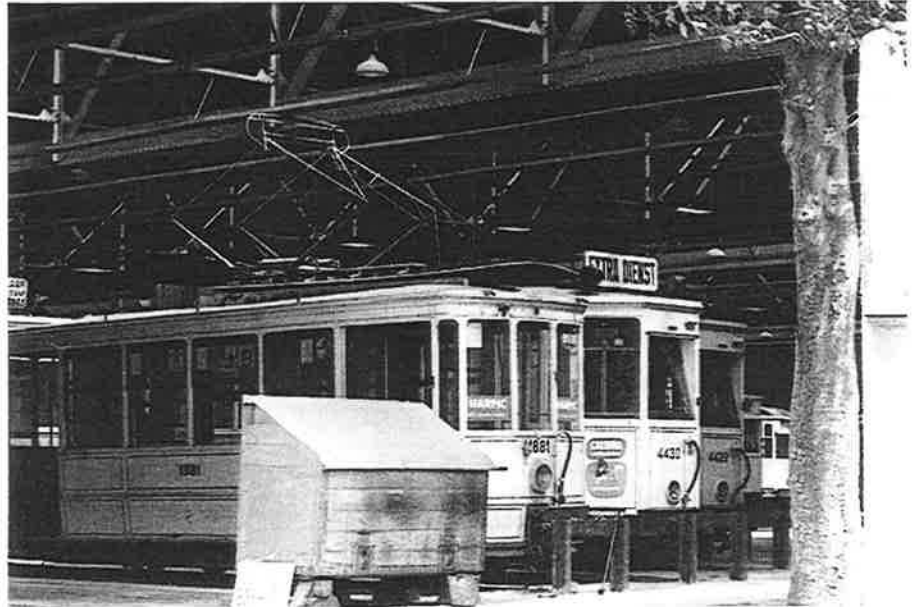
Foto 13 : Om te besluiten : opnieuw een spoorstaven-vervoer op lorries, achter de 8822, op de Draakplaats in april 1965. De achterste lorry draagt het nummer 8894.

Opmerking : Mijn oprechte dank gaat bij voorbaat naar de Antwerpenkenners, die mij zou kunnen vertellen op welke plaatsen ik destijds de foto's 1, 4 en 5 heb gemaakt.

J.C.

N.v.d.r. : de in het Vlaams Tram- en Autobusmuseum aanwezige werkwagens 8826 en 8827 zijn telkens een derde rijtuig dat één van beide vermelde nummers draagt. Even samenvatten : 8826 (I) was ex-6, ex-186 , ex-466; 8826 (II) was ex-4547; 8826 (III) is ex-4430. 8827 (I) was ex-7, ex-172 , ex-460; 8827 (II) was ex-4536; 8827 (III) is ex-4433!..

S.C.



Dagelijkse kost

Britse treinliefhebbers vonden in de jaren 1960 en 1970 onze Belgische treinen "Spartaans". Ze hadden het dan vooral over de M1 en M2 rijtuigen en over alle "tweetjes". Het klinkt wat denigrerend, maar aan de andere kant waren die Britten verwonderd dat die rechttoe-rechtaan stellen voor alles werden ingezet en alle diensten met brio aankonden. Snelle intercity's, stoptreintjes, pendelaarsopslokkers, zolang er maar draad boven hun kop hing was alles OK.

Foto 1 : Augustus 1982. Volop zomer, maar in het station van Dinant is er een wolkbreuk. In de gietende regen staan van links naar rechts de 5312 in dubbeltractie met een ertstrein op de Athus - Maaslijn. Aan perron 3 wachten de 4301, met een onbekende partner gekoppeld, hun vertrektijd naar Givet af. De 6066 is zojuist met een trein vanuit Namen binnengereden en zal als eerste zijn weg verder zetten tot Bertrix.



Foto 2 : Een tijd later dreunen dezelfde 5312 met incognito maat in oude livrei met hun ertstrein door het station van Bertrix.



Foto 3 : Het station Mortsel Oude God nog voor de ondertunneling, vermoedelijk ergens tegen het einde van de jaren 1960. Motorstel 001 rijdt een van de duizenden keren zijn "omnibus" naar Brussel of Nijvel. Dat is dus al bijna veertig jaar geleden... Het is niet aan speciaaltjes dat je merkt dat de tijden veranderd zijn, maar aan dagelijkse, sleurende regelmaat van op het eerste zicht oninteressante pendeltreinen!



Foto 4: Geen dagelijkse kost, maar een eerder speciaal menu. Een van de laatste "ernstige" inzetten van de spoetniks was de "Hageland - Bokrijk" vakantiedienst vanuit Antwerpen CS, waar ze eigenlijk nooit zo hebben thuisgehoord. Hier rijdt de 4004 in Berchem binnen en zal dan via Lier en Aarschot (met stop) naar het openluchtmuseum snellen. Augustus 1981.



Foto 5: Vis op tafel. De 8243 legt met zijn koeltreintje de mallemolen van de Koninklijke Laan voor even lam. Zeebrugge, April 1984.

Bob Morren



Op 2 februari 2003 zien we een MIVB museumtram te Audergem in het Zoniënwoud. Foto : Alain Janmart.

NMBS-diesel locomotief reeks 77

Deel 2

TECHNISCHE BESCHRIJVING

(vervolg)

ophanging

De ophanging van de locomotieven reeks 77 omvat een primaire en een secundaire ophanging, die beide bestaan uit spiraalveren.

draaistellen (bogies)

De locomotieven hebben twee draaistellen die telkens twee aangedreven assen herbergen. De draaistellen zijn samengesteld uit samengelaste kokervormige holle profielen. Twee symmetrische draagbalken zijn verbonden met een centrale dwarsbalk en twee op de uiteinden gelegen verstevigingsbalken. Deze dwarsbalken zijn op zulkdanige manier gebouwd dat zij plaats laten voor de cardanassen.

Opmerkelijk verschil tegenover de vroegere locomotieven is de ingenieuze verbinding tussen kast en bogie. De reeks 77 heeft geen centrale spil meer voor de geleiding en de verbinding van de draaistellen met het onderstel. De draaistellen zijn met de kast van de locomotief verbonden door middel van een korte stang. Een reeks van spiraalveren



Reeks 77 werd onmiddellijk ingezet voor het verwerken van de rangeeringen in het station Antwerpen-Noord. We zien hier de locomotieven 7701, 7726 en 7705 op de rangeerheuvel van bundel C, kort nadat ze in treinschakeling toekwamen. Bemerkt de horizontale stand van de BSI-koppeling en het voeren van de rood-witte koplichten, wat erop duidt dat deze locomotief gebruikt wordt als opdrukmachine naar de rangeerheuvel toe. Foto : Jan Mahieu, Antwerpen-Noord, 29 april 2001.

Aflevering van de locomotieven type 77

7701	05-10-1999	7726	25-10-2000	7751	02-11-2001	7776
7702	03-11-1999	7727	10-11-2000	7752	18-11-2001	7777
7703	27-10-1999	7728	18-11-2000	7753	18-11-2001	7778
7704	22-12-1999	7729	19-11-2000	7754	18-11-2001	7779
7705	30-12-1999	7730	22-12-2000	7755	21-12-2001	7780
7706	14-02-2000	7731	22-12-2000	7756	21-12-2001	7781
7707	15-03-2000	7732	30-01-2001	7757	28-12-2001	7782
7708	15-03-2000	7733	13-02-2001	7758	31-01-2002	7783
7709	07-04-2000	7734	27-02-2001	7759	22-01-2002	7784
7710	18-04-2000	7735	28-02-2001	7760	27-02-2002	7785
7711	17-05-2000	7736	30-03-2001	7761	28-02-2002	7786
7712	17-05-2000	7737	30-03-2001	7762	11-03-2002	7787
7713	29-05-2000	7738	30-04-2001	7763	18-03-2002	7788
7714	20-06-2000	7739	18-05-2001	7764	25-03-2002	7789
7715	20-06-2000	7740	20-06-2001	7765	28-03-2002	7790
7716	26-06-2000	7741	02-07-2001	7766	18-04-2002	
7717	10-07-2000	7742	17-07-2001	7767	30-04-2002	
7718	17-07-2000	7743	27-07-2001	7768	30-04-2002	
7719	21-07-2000	7744	29-08-2001	7769	28-05-2002	
7720	30-07-2000	7745	30-08-2001	7770	30-05-2002	
7721	04-08-2000	7746	12-09-2001	7771		
7722	28-08-2000	7747	27-09-2001	7772		
7723	28-08-2000	7748	27-08-2001	7773		
7724	28-09-2000	7749	26-10-2001	7774		
7725	17-10-2000	7750	02-11-2001	7775		

van de secundaire ophanging is zodanig soepel uitgevoerd, waarbij ze dermate plooibaar zijn om het draaistel door de bochten te geleiden. Voor het verhogen van de adhesie zijn de draaistellen uiteraard uitgerust met een zandinstallatie.

wielen

De wieldiameter bedraagt in nieuwe staat 1000 mm. De sleetgrens wordt bereikt bij 930 mm.

Om de slijtage tegen te gaan zijn de wielen voorzien van automatische wielkranssmering.

De aspotten zijn van fabrikant ZF Hurth, type KS 25.

uitrusting dieselmotor

De dieselmotor is van het type 6DZC-1000-144-A van de firma ABC (Anglo-Belgian Corporation) uit Gent. Het is een viertaktmotor met 6 cilinders, verticaal opgesteld in lijn, en met overvoeding van gekoelde lucht (intercooler). Elke cilinder heeft een inhoud van 95,7 liter. Het vermogen van de dieselmotor bedraagt 1.150 kW.

De inspuiting gebeurt rechtstreeks door middel van pompen, waarbij elke cilinder beschikt over een eigen injectiesysteem. Het vermogen wordt geregeld door een Heinzmann snelheidsregelaar die rechtstreeks werkt volgens de graad van injectie.

overbrenging

De hydraulische overbrenging van de reeks 77 is van het hydrodynamische type. Zij is ontwikkeld door de firma Voith en omvat vier koppelomvormers (twee voor elke rijrichting).

De overbrenging gebeurt door middel van versterkte cardanassen met korte rollagering van fabrikant GKN. De ene cardanas drijft de alternator aan, terwijl de andere cardanas verbonden is met de Voith-transmissie. De snelheidsregimes zijn regelbaar in twee standen. De reeks 77 beschikt over twee gangwissels, een voor lijndienst (max. 100 km/uur) en een voor rangeerdienst (max. 60 km/uur).

Het veranderen van de rijrichting gebeurt niet langer op mechanische wijze, doch is zuiver afhankelijk van het vullen van de twee koppelomvormers van de gewenste rijrichting.

Door de aanwezigheid van twee paar koppelomvormers kan men door het vullen van de koppelomvormers van de tegenovergestelde rijrichting de locomotief afremmen.

Zeer afwijkend tegenover de vroegere reeks van diesellocomotieven is de bevestiging van de kast op de draaistellen. Deze opnamen geven een duidelijk beeld van de beide bogies, die voorzien zijn van twee hydraulisch aangedreven assen. Foto's: Jan Mahieu

veiligheidsuitrusting

De locomotieven beschikken over een aantal veiligheidstoeu-ten, zoals een intercom en een radioverbinding met de vaste wal. Daarnaast zijn de locomotieven ook uitgerust met de klassieke automatische waakinrichting. Dit is een pedaal die drie standen kan innemen en die door de bestuurder met tussenpozen moet worden bediend.

De locomotieven zijn uiteraard uitgerust met een registratietoestel. Deze is van het type Hasler 2200, welke de opgemeten gegevens digitaal verwerkt. De geregistreerde gegevens worden opgeslagen op een verwisselbare geheugencassette.

Een aantal locomotieven zullen uitgerust worden met het ATB-beveiligingssysteem dat in gebruik is in Nederland. Hierdoor kunnen de machines ingezet worden op de baanvakken Antwerpen - Rotterdam (Kijfhoek) en Kinkempois - Sittard.

Sommige machines zullen daarbij nog een derde beveiligingssysteem (het Duitse PZB 90) ontvangen, waardoor ze voorbereid zijn om te rijden op de toekomstige 'IJzeren Rijn'.

Daarnaast beschikken de locomotieven reeks 77 over een elektronische uitrusting SIBAS-32, die verschillende taken van remming en snelheid beheerst en controleert. Deze uitrusting memoriseert tevens elke storing en de registratie kan gebeuren door het raadplegen van het diagnosepaneel dat opgesteld is in de stuurcabine van de locomotief. Indien zich een storing voordoet in de snelheidsbewaking zal de tractie onderbroken worden en zorgen voor een automatische noodremming.

Voor het rijden door de automatische wasinstallaties (Car-Wash) bestaat de mogelijkheid om een constante snelheid van 3 km/uur te handhaven.

koeling

De koeling van de dieselmotor gebeurt met een gesloten circuit van koelwater (zijkoeelsysteem). Het reservoir heeft een inhoud van 600 liter.

remmen en remsystemen

De locomotieven reeks 77 beschikken over een directe - en een automatische rem en daarnaast nog over een parkeerrem. De directe en de automatische remsystemen zijn van de firma Knorr. De directe remming heeft enkel uitwerking op de locomotief.

Voor de productie van de nodige perslucht beschikken de locomotieven over een luchtpomp Knorr van het type SL 20-5-57. De perslucht wordt naar een luchtdroger geleid vooraleer deze wordt opgeslagen in twee hoofdreservoirs van elk 500 liter.

De automatische rem werkt volgens het principe van elektrische impulsen die ervoor zorgen dat de druk daalt ofwel stijgt en bijgevolg de locomotief remt of de remmen lost.

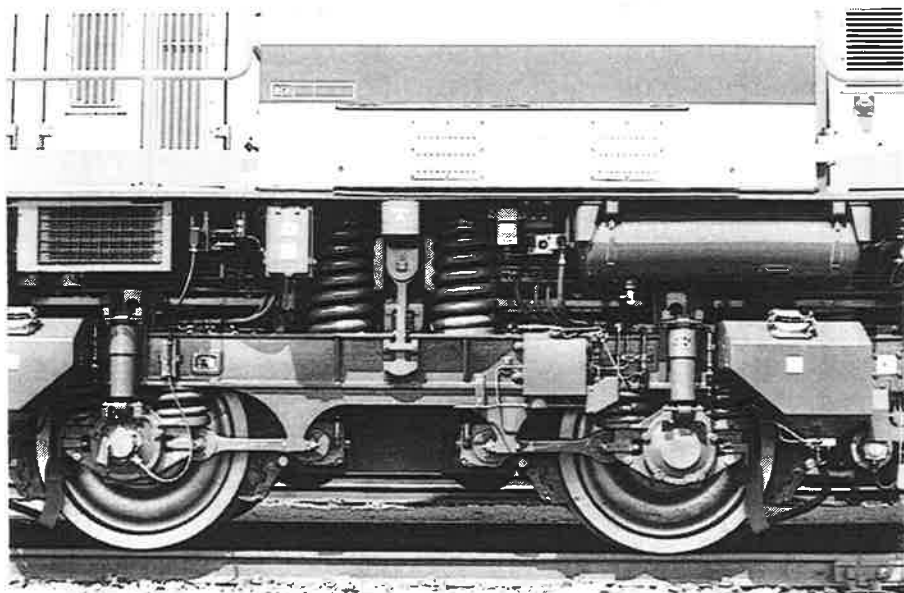
hulptoeu-ten

De hulptoestellen omvatten de luchtcompressor, de ventilatoren voor de koeling en de aandrijving met alternator-omvormer.

Voor de voeding van de hulptoestellen staan twee statische omvormers borg. Zij leveren naast een gelijkspanning van 110 V, ook een driefasige wisselspanning van 280 V - 50 Hz. De beide omvormers worden op hun beurt gevoed door een apart hakker-gelijkrichterblok.

De tractiemotoren worden gekoeld door krachtige ventilatoren met een debiet van 135 m³/min., aangedreven door vier driefasige asynchroonmotoren. Deze motoren werken onder een spanning van 380 V.

De luchtcompressoren zijn van het



7701 = ALIBI	7702 = ALPHA	7703 = BAKOE	7704 = BAMAKO
7705 = BANGKOK	7706 = BARRACUDA	7707 = BILBAO	7708 = BORNEO
7709 = BRAVO	7710 = BUFFALO	7711 = CALCUTTA	7712 = CALYPO
7713 = CAPRI	7714 = CARGO	7715 = CHICAGO	7716 = COBRA
7717 = COLUMBIA	7718 = CORDOBA	7719 = DAKAR	7720 = DELTA
7721 = DIAMANT	7722 = DOMINO	7723 = ECHO	7724 = EDELWEISS
7725 = EL PASO	7726 = FLORAC	7727 = GRANADA	7728 = JAVA

De later geleverde locomotieven (vanaf 7729) kregen tot op heden geen naam meer op de kast.

type KNORR SL20-5 die twee reservoirs van 500 liter elk voeden.

batterij

De batterijen zijn in een uitschuifbare lade onder de vloer van de stuurcabine geplaatst, wat hun toegankelijkheid vergemakkelijkt. Zij zijn van het type loodaccu en hebben een capaciteit van 240 Ah en 70 Ah. De spanning bedraagt 24V.

informatica-uitrusting

Informatica behoort ondertussen ook bij de tractievoertuigen tot de standaarduitrusting. De reeks 77 heeft een programmeerbare besturingsautomaat SIBAS van het merk Siemens. Deze uitrusting maakt geen gebruik meer van weerstandstechniek voor de snelheidsregeling; deze gebeurt nu zuiver op elektronische wijze.

Dit systeem heeft een belangrijke plaatsbesparing tot gevolg, wat een onmiskenbaar voordeel oplevert. Tevens beschikt men over de mogelijkheid om een diagnose te stellen die dienstig is zowel bij de besturing als bij het onderhoud van de locomotief.

aflevering

De eerste locomotief, 7701, verliet op 4 oktober 1999 de fabriek te Kiel in Duitsland en werd 's anderendaags (5 oktober) overgedragen aan de NMBS. Gedurende de maanden

oktober en november 1999 werd de machine onderworpen aan een hele reeks tests en proeven. Als naar gewoonte werden verschillende proefritten ondernomen vanuit de stelpplaatsen Merelbeke, Ronet, Kinkempois, Schaarbeek en Antwerpen-Dam.

De aflevering van de locomotieven gebeurt met normale treinen via Montzen naar Antwerpen-Noord, waarbij de nieuwe 77 'gesleept als voertuig-rijdend-op-eigen-wielen' wordt verzonden. Hierdoor krijgt de trein het statuut van 'bijzonder vervoer zonder kruisingsbeperkingen'.

officiële voorstelling

Op 06.04.2000 werd in het rangeerstation Antwerpen-Noord de locomotiefreeks 77 officieel aan de pers voorgesteld.

schildering

De locomotieven reeks 77 vallen op door hun robuust voorkomen en door een zeer geslaagde schildering. De toepassing van heldere grijze tinten, aangevuld door rode en blauwe sierbanden met op de koppen grote gele zichtbaarheidsvlakken, geeft aan deze machines een sierlijk silhouet. Door deze opvallende (en vernieuwde!) aanblik geeft de NMBS duidelijk te kennen dat de Maatschappij streeft naar een hoogstaande kwaliteit.

inzet

Na de aflevering van de locomotieven te Antwerpen-Noord worden ze overgebracht naar de nieuwe tractiewerkplaats aldaar, waar de nieuwe 'aanwinsten' gecontroleerd worden op gebreken en de machines de eerste statische proeven ondergaan.

De traditionele tractieproef doen de locomotieven meestal per twee. Zij worden bijgeplaatst aan de kop van trein E32707 vanuit Antwerpen-DS (sectie Zandvliet) naar Leuven. De terugrit gebeurt op eenzelfde wijze met trein E47934 van Leuven tot Antwerpen-Noord.

Niettegenstaande de sleping aldus gebeurt met dieseltractie, behouden de treinnummers toch hun karakteristiek "E" (elektrisch). Dit omdat de voorziene elektrische sleeplocomotief meerijdt als voertuig. In geval van problemen onderweg kan deze locomotief dan onmiddellijk en zonder al te veel tijdverlies de tractie overnemen.

statistiek

De eerste 28 locomotieven kregen een officiële naam toegewezen. Deze stond reeds van bij de levering vermeld op de zijwanden van de cabine. Voor de geïnteresseerden onder ons geven we hierboven de naamlijst van deze machines. Zij behoorden in de beginperiode allen tot de werkplaats Antwerpen-Noord. Een viertal locomotieven werden later overgeplaatst naar Charleroi.

verdeling van het park

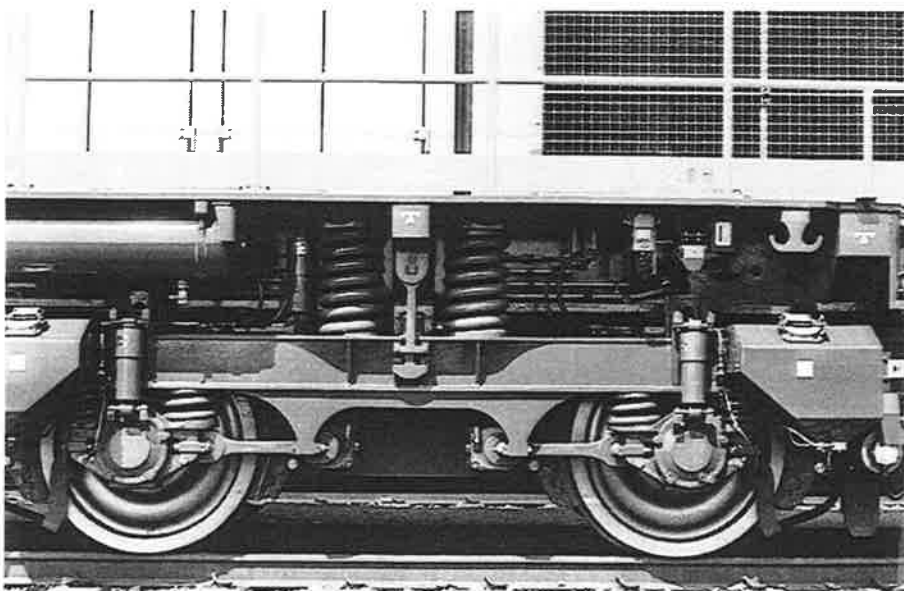
Op datum van het afsluiten van dit artikel (begin oktober 2002) waren er 70 locomotieven afgeleverd. Met ingang van 06/09/2002 kunnen we de volgende verdeling noteren.

Antwerpen-Noord : 7701, 7702, 7703, 7704, 7705, 7706, 7707, 7708, 7709, 7710, 7711, 7712, 7713, 7714, 7715, 7716, 7717, 7718, 7719, 7720, 7725, 7726, 7727, 7728, 7729, 7761, 7762, 7763, 7764, 7765, 7766, 7767, 7768, 7769, 7770

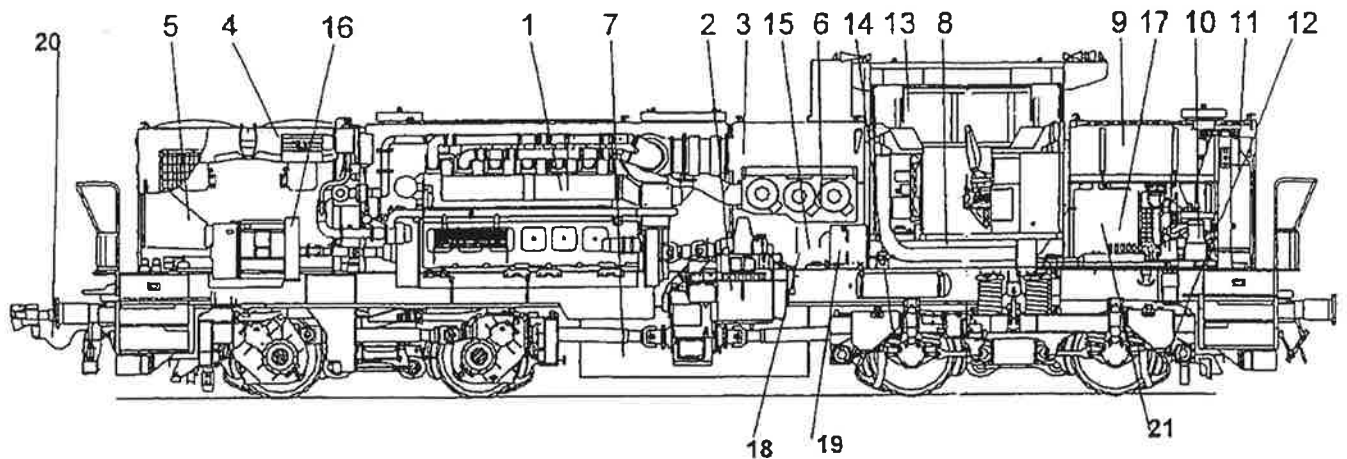
Merelbeke : 7739, 7740, 7741, 7742, 7743, 7744, 7745, 7746, 7747, 7748

Kinkempois : 7749, 7750, 7751, 7752, 7753, 7754, 7755, 7756, 7757, 7758

Charleroi-Quai : 7721, 7722, 7723, 7724, 7730, 7731, 7732, 7733, 7734, 7735, 7736, 7737, 7738, 7759, 7760



SCHIKKING VAN DE ORGANEN



1. Dieselmotor; 2. Hydraulische transmissie; 3. Knaldemper; 4. Koelventilator; 5. Koelradiatoren; 6. VerbrandingsluchtfILTER; 7. Gasoliereservoir; 8. Batterij; 9. Hoofdeservoir luchtdruk; 10. Compressor; 11. Pneumatisch bord; 12. Remeenheid met mechanische ontgrendeling van de parkeerrem; 13. Stuurcabine; 14. Draaistel; 15. Warmtewisselaar transmissie-olie; 16. Alternator; 17. HBU - Omvormer voor de hulpagregaten (compressor enz...); 18. Ruitsproeierreservoir; 19. Waterreservoir wasbak; 20. BSI-koppeling; 21. Luchtdroger.

De laatste schijf van 20 locomotieven (7771 t/m 7790) zullen eveneens behoren tot de werkplaats Antwerpen-Noord. Onderlinge uitwisselingen en mutaties van locomotieven blijven uiteraard steeds mogelijk.

uitrusting

Uitwendig zien de locomotieven er identiek uit. Toch zijn er enkele kleine verschillen op te merken. Deze hebben weliswaar meestal te maken met de technische karakteristieken, zoals uitrusting met de automatische BSI-koppeling en het bezitten van een radiofonische besturing van op afstand of met een afstandsbediening door de rangeerder.

Zo zijn uiteraard de locomotieven uitgerust met de automatische rangereerkoppeling BSI duidelijk herkenbaar. De locomotieven die uitgerust zijn voor het manueel besturen door middel van een door het rangeerpersoneel bediende radio (7709 t/m 7728) zijn gemakkelijk herkenbaar aan de ontvangers op de vier hoeken op het dak van de stuurcabine.

Voor het verbeteren van de zichtbaarheid aan de kant van de 'lange neus' werd bij wijze van proef de verluchttingsrooster bovenaan de motorkap verlaagd. De eerste locomotief die deze gewijzigde rooster kreeg was het nummer 7741. Bij het nummer 7742 werd deze opstelling nog niet uitgevoerd. Het is de bedoeling om na evaluatie de nieuwe locomotieven standaard uit rusten met een verlaagde verluchttingsrooster en ook de voorgaande locomotieven op eenzelfde manier aan te passen.

Hieronder volledigheidshalve een onderverdeling van de machines volgens de uitrusting.

7701 t/m 7708 uitgerust met automatische besturing op afstand met radio + BSI-koppeling;

7709 t/m 7718 uitgerust met manuele besturing met radio + BSI-koppeling;

7719 t/m 7728 uitgerust met manuele besturing met radio + internationale radio grond-trein;

7729 t/m 7748 uitgerust met ATB + internationale radio grond-trein;

7749 t/m 7770 uitgerust met internationale radio grond-trein;

7771 t/m 7790 uitgerust met ATB + PZB90 (IJzeren Rijn) + internationale radio grond-trein.

datbank

De tabel geeft een overzicht van de leveringsdata van de locomotieven aan de NMBS; het betreft de datum waarop de voorlopige aanvaarding opgenomen werd in de geschriften. Het is bijgevolg niet de datum dat de locomotieven daadwerkelijk werden overgebracht naar Antwerpen.

besluit

De locomotieven reeks 77 zijn ontegensprekelijk van een *nieuwe generatie*. In het begin van 2003 wordt verwacht dat de eerste 90 machines zijn afgeleverd. De NMBS zal daarmee kunnen beschikken over zeer krachtige polyvalente machines die een universeel gebruik mogelijk maken voor zowel het uitvoeren van rangeerdiensten als het verzekeren van baandiensten tussen de aanvoerstations. Zodoende kan men tegemoet komen aan de eisen om een groter marktaandeel van het goederenverkeer te verwerven.

Op 1 juni 2001 besliste de Raad van Bestuur van de NMBS een vervolg-

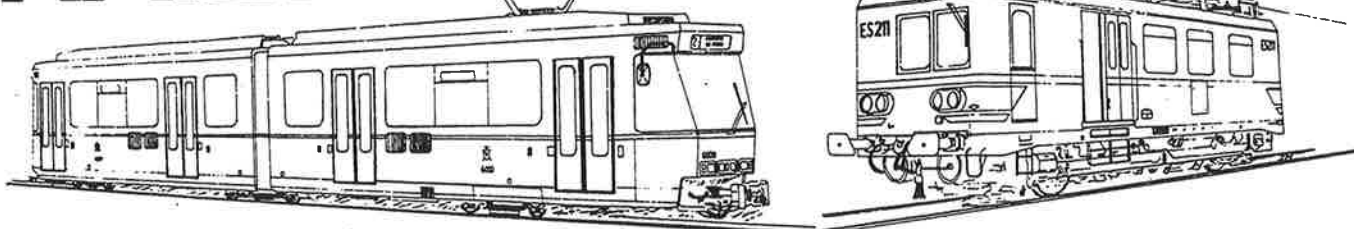
bestelling te plaatsen voor een tweede schijf van 80 locomotieven. Zij zullen identiek zijn aan de machines van de eerste reeks en de nummers 7791 t/m 7870 dragen. Hierdoor wordt het mogelijk om op termijn alle verouderde diesel-locomotieven (lijn én rangeerdiesels) te vervangen.

Jan Mahieu

bibliografie

- Beschrijvende fiches, samenplannen en schema's NMBS, firma VOSSLOH
- Tijdschrift "Het Spoor"
- Personeelsblad NMBS "Dit Wil Zeggen"
- "Op de Baan" - Driemaandelijks tijdschrift vereniging TSP
- "Trans-Fer" - Driemaandelijks tijdschrift vereniging GTF
- Nota's van de auteur
- Alle tekeningen volgens documenten NMBS

RAIL-AKTUEEL



NMBS

• NMBS versterkt goederenpoot

De Duitse wegvervoerder Rheinkraft, die deel uitmaakte van ABX Duitsland, wordt overgenomen door de NMBS. Op die manier wil ze haar vrachtgroep versterken met het oog op de vrijmaking van goederenmarkt. Rheinkraft is als vervoerder sterk gericht op de staalindustrie, een belangrijke doelgroep voor de vrachtactiviteiten van de NMBS.

De goederenpoot van de NMBS staat dit jaar voor de belangrijkste uitdaging in haar bestaan, want vanaf 15 maart worden de Richtlijnen van de Europese Commissie in de praktijk omgezet, welke bepalen dat de goederenmarkt een volledig vrije markt wordt. De NMBS zal dus met concurrentie af te rekenen krijgen en bereidt zich hier op voor.

Voor de vrachtdivisie van de NMBS is de staalindustrie een essentiële partner voor de toekomst. Ongeveer 40% van de omzet van de goederenpoot is momenteel uit deze industrietaak afkomstig en bepaalde terminals en dochterondernemingen zijn hier op gericht.

De firma Rheinkraft is een van de voornaamste logistieke partners van de staalsector in Duitsland. Een van haar specialiteiten is de 'logistieke productie': de combinatie van transport en opslag van staal. Over heel Duitsland beschikt Rheinkraft over 6 opslagruimtes (in totaal 72.000 m²) en een vloot van 140 vrachtwagens en 220 opleggers. Voor 2002 boekte de firma een positief resultaat dat geschat wordt op 550 à 600.000 Euro.

• Aanpassingswerken aan de spoorbedding Sint-Katelijne-Waver

Sinds half januari tot aan de bouwvakantie wordt er gewerkt aan de spoorbedding in de stationsomgeving van Sint-Katelijne-Waver (lijnen 25 en 27). Ter hoogte van de Spoorweglei wordt een 400 meter lange steunmuur vervangen aan de zijde van het stationsgebouw. Het goederenverkeer en de internationale reizigerstreinen ondervinden in deze fase weinig hinder.

In februari volgt de volledige vernieuwing van de spoorbedding. Om

het treinverkeer op de drukke verbinding Antwerpen – Brussel zo weinig mogelijk te hinderen, wordt er dan van zaterdagochtend tot maandagochtend gewerkt. De werkzaamheden worden ook tijdens de weekendnachten verder gezet. Vermits de perrons 3 en 4 worden opgebroken, vormt dit een gelegenheid om ze op een ideale instaphoogte te brengen en nieuwe perrontegels te leggen. De perrons van de naastliggende sporen werden vroeger reeds gemoderniseerd.

• Werken Noord-Zuid verbinding Antwerpen

Nieuw :

Sinds 20 januari werden de werken gestart tussen het Damplein en het Albertkanaal voor de aanleg van de HSL. Dit projectdeel van de Noord-Zuid verbinding Antwerpen verbindt de tunneltoegang aan het Damplein met het knooppunt van Luchtbal. Deze opdracht bestaat uit :

- de bouw van de toegangshelling die vertrekt van de tunnel aan de Viséstraat en klimt naar het +1 niveau naast de huidige spoorlijn Antwerpen – Essen
- de fabricage en montage van metalen spoorbruggen aan de IJzerlaan, Merksemsestraat en Albertkanaal. Er komt een geluidswand tussen de Merksemsestraat en het Albertkanaal.

Stand van zaken en planning Noordzijde :

Op het Damplein wordt de gesloten toegangshelling in open bouwput aangelegd. Om een permanente doorgang voor het verkeer te garanderen gebeurt dit in twee fasen. Tijdens de eerste fase van januari tot oktober 2003 wordt het wegverkeer omgeleid via de noordelijke kant van het plein. In de tweede fase van augustus 2003 tot mei 2004 wordt het Viaduct Dam hersteld en het noordelijk pleingedeelte opgebroken. Daarna start de heraanleg van het Damplein naar het ontwerp van de laureaat van de architectuurwedstrijd Spoor Noord. Voorbij het Damstation wordt de open helling richting IJzerlaan aangelegd zonder dat dit de afbraak van gebouwen vergt. Alleen een oude fabriek schouwpijp zal eind februari worden neergehaald.

De aanpassing van de brug over de IJzerlaan start in mei 2003 en die van de Merksemsestraat in november 2003. De nieuwe brug over het Albertkanaal houdt rekening met de toekomstige verbreding van deze waterweg. De overspanninglengte bedraagt 115 meter. De doorvaarthoogte wordt van 6,80 meter op 9,09 meter gebracht.

Stand van zaken en planning Middendeel :

Niettegenstaande de vroege vorstperiode werd op de werf voor de aanleg van de parking Astridplein een extra inspanning geleverd om de toegankelijkheid van de stationsbuurt tijdens de kerstperiode te verbeteren. Sindsdien kunnen de voetgangers gebruik maken van de nieuwe doorgang tussen de stationsuitgang Keyserlei en het Astridplein. Zo blijft het Astridplein beter bereikbaar en kunnen de handels- en culturele ondernemingen hun activiteiten blijven uitoefenen.

In maart 2003 is de ruwbouw voor de uitrit De Keyserlei van de ondergrondse parking Astridplein en de nieuwe toegang tot de premetro klaar. Een voetgangerszone komt dan in de plaats van de werfzone. De beveiligde fietsstalling zal in de loop van februari naar de De Keyserlei worden verplaatst.

Op het Astridplein wordt verder gewerkt aan de bovenste verdieping van de ondergrondse parking en aan de ontvangstput voor het boorschild. Ondertussen ligt dit boorschild "de Zandvreter" dat de eerste van de twee enkelsporige tunnelkokers tussen het Damplein en het Astridplein boort, flink voor op de planning. Het heeft sinds begin oktober al meer dan 600 meter afgelegd en bevond zich eind december ter hoogte van de Diepestraat. Vermits de boormachine al de helft van zijn traject heeft afgelegd, zal het zeker tegen eind april 2003 het Astridplein bereiken.

Deze inschatting van de NMBS werd waarheid op 19/02/03.

De eerste van de twee tunnelkokers is ruim twee maanden vroeger dan gepland afgerond. Na minder dan vijf maanden is de 1.200 meter tussen de Viséstraat, nabij het Damplein, en de boorput op het Astridplein naast het Centraal Station ge-

boord. Woensdag 19 februari 2003 kwam het boorschild aan in de werfput op het Astridplein.

In een nieuw infocentrum in de inkomhal van het Centraal Station kunnen omwonenden voortaan terecht met vragen omtrent de gigantische werken rond en de vernieuwing van het Centraal Station.

De komende weken wordt het snijrad van het boorschild losgekoppeld en over de weg teruggebracht naar de boorput aan de Viséstraat. Het andere deel van de boormachine wordt langs de reeds geboorde koker teruggebracht.

Begin oktober zou de volledige ruwbouw van de nieuwe tunnel onder Antwerpen voltooid moeten zijn. In 2006 zullen de eerste treinen door de tunnel rijden.

Stand van zaken en planning Zuidzijde :

Het autoverkeer kan terug onder de spoorwegbrug van de Klokstraat door. In het kader van de HSL-werken moest deze brug worden aangepast en verstevigd. Voor zover de werken het toelieten, werd doorgang verleend aan voetgangers en fietsers. Sinds vrijdag 20 december kunnen voetgangers en fietsers van de onderdoorgang gebruik maken en begin 2003 volgt dan de opening voor het autoverkeer.

Op zaterdag 7 december verdween de torenkraan in de Mercatorstraat. Deze kraan was nodig om het bouw materiaal voor de toekomstige spoor-tunnel te laden en te lossen. Hiervoor werd de Mercatorstraat afgesloten voor het autoverkeer in de richting van het stadscentrum.

De ruwbouw van het nieuwe +1 niveau kant Pelikaansstraat van Antwerpen-Centraal zit in een eindstadium. Tijdens het weekend van 1 op 2 februari was er geen treinverkeer mogelijk in Antwerpen-Centraal. De treinen waren beperkt tot Antwerpen-Berchem vanwaar een pendelbusdienst de reizigers naar Antwerpen-Centraal bracht (zie De Lijn).

Nadat in 2001 de drie perronsporen kant Zoo klaar waren, werd de zijde Pelikaansstraat een bouwterrein. Nu de ruwbouw van het niveau +1 kant Pelikaansstraat klaar is, begint het leggen van de sporen en de bovenleiding aan die zijde van het station. In de zomer 2003 kunnen de nieuwe perrons +1 niveau kant Pelikaansstraat in gebruik worden genomen. Het werkweekend van 1 op 2 februari was nodig om in de toegangssporen vier wissels aan te brengen en de bovenleiding aan te passen. De aanleg van de spoorinfrastructuur heeft 15 juni 2003 als streefdatum voor de ingebruikname van de drie nieuwe perrons. (t.v.r. Ondertussen vertraagd tot dec. 2003)

• Tarieven stijgen

De NMBS heeft in februari 2003

	Biljet (volle prijs)	Maandtreinkaart
Antwerpen – Brussel	5,30 → 5,40	98,00 → 101,00
Gent – Brussel	6,40 → 6,60	112,00 → 115,00
Lier – Antwerpen	2,00 → 2,10	44,50 → 45,50
Brugge – Gent	4,70 → 4,80	90,00 → 92,00
Hasselt-Zottegem	13,20 → 13,60	185,00 → 189,00
(Prijzen in Euro)		

haar tarieven aangepast. De prijzen werden gemiddeld met 2,5% opgetrokken (de biljetten werden gemiddeld 2,73% duurder, de verschillende passformules 2,2% en de treinkaarten 2,39%).

Zelfs na deze verhoging liggen de NMBS-prijzen nog steeds beduidend lager dan die van vergelijkbare formules (zowel losse tickets als treinkaarten) bij de NS, de DB of de SNCF. In de bijgevoegde kolom enkele prijsvoorbeelden.

De Go Pass kost nu 40 Euro wat een stijging inhoudt van 1 Euro.

De prijs van de reductiekaart tegen vaste prijs, die gedurende een maand recht geeft op 50% korting in 1ste en 2de klas bleef onveranderd op 16,30 Euro, ook de getrouwheidskaart werd niet duurder (72,50 Euro).

• Treinkaarthouders ontvangen extra voordeel

De treinkaarthouders kunnen genieten van een korting, in de vorm van een waardebon of een tegoed van 10% op basis van de prijs van een jaartreinkaart. Bij treinkaarten geldig voor een week, maand of drie maanden geeft dit omgerekend recht op 5,8%, 7,5% en 8% (pro memorie : de prijs van een jaartreinkaart komt overeen met 9X de prijs van een maandtreinkaart). Het percentage slaat wel degelijk op de volledige prijs van de treinkaart en dus niet alleen op het gedeelte dat de treinkaarthouder zelf betaalt. De meerderheid van de klanten zal dus meer dan 10% ontvangen van het zelf betaalde aandeel. De klant bepaalt ook zelf waarvoor hij zijn waardebon inwisselt (keuze uit alle binnenlandse spoorproducten). De maatregel ging in op 1 januari.

Verder werd de gebruiksbeperking van de Go Pass vóór 9 uur opgeheven, voor trajecten vanuit een station dat zich op een baanvak op het einde van een spoorlijn bevindt en dat 130 of meer (tarifaire) kilometer is verwijderd van Brussel.

De prijs voor het meenemen van een fiets in de trein bedraagt voortaan altijd 4,20 Euro (rit) en 7,00 Euro (dagvrijkaart), zelfs wanneer het ticket in de trein wordt gekocht. De toeslag van 2,30 Euro wordt enkel aangerekend als de klant de mogelijkheid had om het ticket in het station te kopen voor het vertrek.

• JUMP-biljet

Sinds 1 februari heb je in Brussel

geen apart biljet meer nodig om de sprong te maken van de bus op de tram of op de trein. De MIVB, TEC, De Lijn en de NMBS sloegen de handen in elkaar en stellen een algemeen geldig biljet voor. Het is een kaart voor 1,5 of 10 ritten of voor een hele dag (de toeristen zullen blij zijn) en is geldig in de hele agglomeratie.

Het biljet volgt het principe bij de STIB : je kan reizen en naar believen overstappen tot één uur na de uitgifte (behalve de dagkaart, natuurlijk).

Het formaat van het JUMP-biljet dat wordt verkocht aan de NMBS-loketten is dat van de kaarten van de regionale vervoersmaatschappijen. Het biljet uitgegeven door het Ivette-systeem op de treinen heeft een andere formaat. De prijs? 1,4 Euro voor een enkele rit; 6,30 Euro voor 5 ritten; 9,20 Euro voor 10 ritten; 3,70 Euro voor een hele dag

• Raad van Bestuur bespreekt eerste stappen in gezondmaking NMBS

Gezien de zorgbarende evolutie van de schuldpositie van de NMBS heeft de Raad van Bestuur beslist om alvast de exploitatie- en investeringsuitgaven in 2003 te beperken. De Raad wenst de opmaak van het ondernemingsplan niet af te wachten om reeds die maatregelen voor te bereiden waarop de NMBS zelf kan wegen (sic).

Het investeringsbudget 2003 wordt noodgedwongen begrensd tot 1.150 miljoen Euro. De Raad wil enkel die investeringen doen, waarvoor de financiering is gegarandeerd. De directie werd gevraagd om in februari een concreet investeringsprogramma voor 2003 voor te leggen. De Raad verwacht dat de directie tegen 31 maart een strategisch plan voorlegt over de toekomst van de vrachtactiviteit van de NMBS. Aan Inter Ferry Boats worden in afwachting de nodige financiële middelen toegekend om tot eind juni te kunnen werken. Dit gebeurt onder de vorm van een kapitaalsverhoging met 60 miljoen Euro door omzetting van vorderingen en een kapitaalsinjectie van 20 miljoen Euro. De eerste saneringsmaatregelen werden goedgekeurd.

• Modernisering van de spoorverbinding Antwerpen – Essen

Sinds maandag 6 januari is de modernisering van de spoorlijn Antwerpen – Essen gestart in Ekeren. Dit project beoogt de sanering van de

spoorbedding, waarbij de houten dwarsliggers worden vervangen door betonnen exemplaren. Om de snelheid van het treinverkeer op te voeren van 140 naar 160 kilometer per uur, wordt de afstand tussen de sporen van twee op 2,25 meter gebracht. Om deze bredere spoorbedding te realiseren, moeten perron, kabels en afwateringsgrachten achteruit worden geschoven. De volgende jaren komen ook Sint-Mariaburg en Kapellen aan de beurt. Vermits de perrons worden opgebroken, vormt dit een gelegenheid om in de plaats van de grintbedekking nieuwe perrontegels te leggen, met een aanduiding van de veilige afstand voor de reizigers.

Om het treinverkeer zo weinig mogelijk te hinderen en om veilig te kunnen werken, werden de spoorwerkzaamheden tijdens de weekends uitgevoerd. Op 11 en 12 januari en 18 en 19 januari was de aannemer aan de slag aan het perron naar Antwerpen, in februari werkt hij aan het perron richting Essen.

Op de spoorlijn Antwerpen – Essen wordt ook verder gewerkt aan de modernisering van de seininrichting. Op termijn neemt het station Antwerpen-Berchem de taak van alle seinhuizen van deze spoorlijn over, met een elektronische computer-gestuurde bedienpost.

• HSL-werken Noord

Zoals alle bruggen over de autosnelweg E 19 moet ook de brug van de Havanastraat worden aangepast voor de doortocht van de HSL tussen Antwerpen en de Nederlandse grens.

Daarom is sinds maandag 6 januari 2003 de brug in Antwerpen-Luchtbal onderbroken, dit voor zes maanden. Voetgangers en fietsers hoeven geen omweg te maken, want ze kunnen gebruik maken van een tijdelijke loopbrug (van waaraf men ook een mooi uitzicht heeft over de werken). Een landhoofd van de brug wordt afgebroken om de bouw van een tunnelbak voor de hogesnelheidslijn mogelijk te maken, daarna wordt de brug hersteld. Deze tunnelbak vormt het begin van de HSL, de kruising met de verkeerswisselaar E19/A12.

Op 23 en 24 januari werd de brug van de Peerdsbosbaan in Schoten voor alle verkeer onderbroken. Een torenkraan werd op het brugdek geplaatst om bouw materiaal naar de overzijde te tillen. Tussen de Kleine Bareel en de Elshoutbaan in Schoten ligt de HSL in een koker met opengewerkte wand naar de autosnelweg E19. Het te tillen bouw materieel was de rijdende betonbekisting van de bovengrondse tunnel.

Ook drie bruggen in Loenhout worden aangepast om de doortocht van de hogesnelheidslijn mogelijk te maken.

De bruggen in de Sint-Lenaartseweg en in de Sint-Lenaartsbaan werden onderbroken voor alle verkeer. In juni 2002 gingen de aanpassingswerken van start. Op zaterdag 18 januari werden de werkplatformen aan de brug van de Sint-Lenaartsbaan verwijderd. Deze werkplatformen dienden om de bovenbouw van de brug te vernieuwen. De brug zal vermoedelijk in de loop van de maand februari terug in gebruik worden genomen. Dat is later dan gepland, omwille van enkele extra werkzaamheden voor de herstelling van de bestaande brug over de E19. Op zaterdag 25 januari werden ook de werkplatformen aan de brug van de Sint-Lenaartseweg afgebroken.

De brug in de Hoogstraatseweg werd nooit volledig onderbroken, hierdoor bleef beurtelings verkeer mogelijk. Volgens de nieuwe planning zal deze brug klaar zijn begin april 2003. Hier werd een ander ombouwstelsel uitgetoetst, gezien het vele buurtverkeer, vooral van fietsende scholieren.

Eind november werden twee ecoduiders onder de autosnelweg E19 geperst. Deze tunnels bieden een veilige oversteekmogelijkheid voor kleine zoogdieren. Ze bevinden zich tussen de Sint-Lenaartseweg en de Sint-Lenaartsbaan.

Het nieuwe aangepaste op- en afrittencomplex van de E19 in Loenhout zou eind dit jaar voltooid moeten zijn. De nieuwe oprit naar Antwerpen en de nieuwe afrit vanuit Nederland worden hier over de koker van de hogesnelheidslijn gelegd.

• Grammenebrug in het nieuw

De spoorbrug over de oude Leiearm in Grammene-Deinze op de lijn van Gent naar De Panne schittert weer als nieuw, na onderhoudswerkzaamheden die meer dan anderhalf jaar duurden.

Sommige delen van de brugconstructie waren aan vervanging toe. De brug kreeg onder meer een nieuwe, loopvloer langs het spoor, bevoering en borstwering van het fietspad. In totaal werd 15 ton metaal in de brug verwerkt. De 60 jaar oude metalen brug werd gezandstraald waarna ze drie nieuwe verflagen kreeg. De schilders hadden 6.000 liter natuurvriendelijke verf nodig om de brug volledig, met de borstel, te herschilderen. Om het werk af te maken werden meteen ook de sporen op de brug vernieuwd.

De brug van Grammene is een van de weinige overblijvende Vierendeelbruggen. Die zijn genoemd naar de Belgische ingenieur A. Vierendeel (1852-1940) die voor het eerst een dergelijke brug bouwde. Karakteristiek voor dit soort brugtype is dat er in het vakwerk van de metalen draagstructuur geen diagonale

dwarsverbindingen zijn tussen de hoofdliggers. Zoals toen gebruikelijk was zijn alle onderdelen met klinknagels aan elkaar vastgezet. De brug bestaat uit twee identieke bruggen die naast elkaar liggen en elk een spoor dragen. Elke brugheft overspant iets meer dan 56 meter.

Ruim anderhalf jaar werd gewerkt om de stabiliteit, het draagvermogen en het uitzicht van de brug weer jarenlang te waarborgen. De renovatie duurde zolang omdat de werkzaamheden het treinverkeer niet mochten hinderen. Tijdens de morgen- en avondspts moest het treinverkeer immers over de twee sporen kunnen rijden.

Alles samen kostten de werken bijna 1 miljoen euro waarvan de gemeenten Deinze en Zulte elk ongeveer 43.000 euro voor hun rekening namen voor de herstelling van het voet- en fietspad dat deel uitmaakt van de spoorbrug over de Leie.

• Nieuwe treindienst

Ieder jaar past de NMBS, in meer of mindere mate, de dienstregeling van de binnenlandse treinen aan. Ze houdt hierbij rekening met de evolutie van de vraag, nieuwe mogelijkheden, grote werkzaamheden... Internationaal werd afgesproken om die aanpassing voortaan in december door te voeren. De nieuwe dienstregeling ging dit jaar in op zondag 15 december 2002. In juni veranderden er echter al een aantal zaken.

Samen met deze aanpassingen kwamen er vanaf 15 december ook extra nieuwe dubbeldekkertreinen op de sporen. Geleidelijk aan zullen de klanten die gebruik maken van de treinen van de IC K-verbinding Gent – Brussel – Genk met de moderne dubbeldekkers kennis maken en ze kunnen beoordelen. Voordien reden de nieuwe M6 dubbeldecks treinen uitsluitend als P-treinen tussen Oostende en Brussel en tussen Kortrijk en Brussel. Op de piekurenverbinding Oostende – Brussel werden de nieuwe dubbeldekkers tijdelijk vervangen door de even comfortabele I11-rijtuigen.

De voornaamste aanpassingen van de dienstregeling zijn :

Uurfrequentie L-treinen Brugge – Kortrijk tijdens weekend

Voortaan zal er tijdens het weekend, het hele jaar door, een L-trein per uur rijden tussen Brugge en Kortrijk. Voordien reed er enkel tijdens de zomer (van juni tot september) elk uur een L-trein tussen Brugge en Kortrijk, en een trein per twee uren de rest van het jaar.

Uurfrequentie op Hasselt – Mol

Het aantal L-treinen tussen Hasselt en Mol, tijdens de week, steeg tot een trein per uur in plaats van een trein per twee uren zoals dat buiten de spitsuren het geval was, wat neerkomt op 12 bijkomende treinen. In

Mol zal de aansluiting met de IR e trein Neerpelt – Antwerpen worden verzekerd

Opening van een aantal stopplaatsen tijdens het weekend

In overleg met het Raadgevend Comité van de Gebruikers heeft de NMBS de heropening, tijdens het weekend, van een aantal stopplaatsen onderzocht. Hierbij werden de technische haalbaarheid en het te verwachten reizigersaantal in overweging genomen. Sinds 15 december stoppen in negen stopplaatsen, die tijdens de week al worden bediend door stoptreinen, ook in het weekend treinen. Dit is het geval op lijn 35 (Wezemaal); op lijn 43 (Méry); op lijn 92 (Maffle); Op lijn 125 (Sclaigneaux); op lijn 162 (Leignon, Chapois, Aye, Forrière en Viville).

Extra P-trein Luik – Brussel

Tot 15 december gebruikte een meerderheid van de klanten de IC A-trein (Luik-Brussel met halte in Leuven) of de IC F-trein (Luik-Brussel met haltes in Ans, Borgworm, Tienen en Leuven). Met de opening van de hogesnelheidslijn tussen Leuven en Luik sinds 15 december kan de IC A-trein over de nieuwe lijn (aan 200 km/h) rijden, wat zijn rittijd tussen Luik en Brussel verkort. Daarom verwacht de NMBS een stijging van het aantal reizigers in die treinen. Het comfort van de klanten indachtig en om te voldoen aan de vraag, wordt een bijkomende piekurtrein ingelegd, zowel 's morgens als 's avonds. Deze zullen eveneens via de hogesnelheidslijn rijden. De IC A-trein houdt sindsdien ook halt in Welkenraedt en Eupen. De verbindingen met Duitsland worden verzorgd door hogesnelheidstreinen en een nieuwe IR-verbinding tussen Luik en Aken.

Wijziging van de dienstregeling in Luik voor de IC A-treinen Oostende-Brussel-Luik-Eupen en de Thalys Brussel-Luik

De IC A-treinen vertrekken 6 minuten later richting Brussel (op .55 i.p.v. .49) en in de andere richting komen ze 6 minuten vroeger aan in Luik (op .05 i.p.v. .11). De rittijd van de Thalys is met ongeveer 10 minuten ingekort en vertrekt later in Luik richting Brussel.

Rechtstreekse verbinding Brussel – Namen – Luik/Dinant hersteld

De werkzaamheden in het station Namen schieten goed op. Daarom kan de IC M-trein opnieuw worden gesplitst richting Dinant en Luik. Daardoor hoeven de reizigers niet meer over te stappen in Namen.

Nieuwe IR-trein Luik – Aken

Op weekdagen rijdt er voortaan elke 2 uur een nieuwe trein op de lijn Luik-Verviers. Die trein stopt in Angleur, Pepinster, Verviers en Welkenraedt en rijdt verder tot in Aken. Die trein vervangt de IC F-trein (Quiévrain – Bergen – Brussel

– Luik – Verviers) tussen Luik en Verviers.

Verminderde rittijd Charleroi – Couvin, Dinant – Bertrix en Bertrix – Virton

Door de indienstneming van de nieuwe dieselmotorstellen 41 op de verbinding Charleroi – Couvin in de loop van 2002, kon de snelheid van en het aantal treinen op die as worden verhoogd. In Charleroi verbeterden de aansluitingen. Ook op de lijn Athus – Maas rijden deze nieuwe dieselmotorstellen. Daardoor werd de reistijd op de verbindingen Dinant – Bertrix en Bertrix – Virton met 8 minuten verminderd.

Meer treinen tussen Ciney en Aarlen

Tussen Namen en Ciney blijft er om de twee uur een trein rijden en dit is voortaan ook het geval tussen Ciney en Aarlen. Vroeger reed daar slechts om de vier uur een trein.

• Internationale treinen vanuit België.

De ingebruikneming van de hogesnelheidslijn (HSL) tussen Leuven en Luik sinds 15 december betekende een grote verbetering van het treinaanbod tussen Brussel, Aken, Keulen en Frankfurt. Tot en met 14 december werden Aken en Keulen dagelijks bediend door IC A treinen vanuit Oostende en Thalys-treinen Brussel – Luik – Aachen – Köln (Brussel – Keulen in 2 u 32 min). Sinds 15 december 2002 rijden 7 Thalys-treinen na Köln Hbf ook door tot Köln Deutz. Hun dienstregeling werd aangepast : de reistijd Brussel – Köln Hbf is 2 u 22 min, een tijdwinst van 10 minuten. Door deze tijdwinst worden in Keulen bijkomende aansluitingen naar Duitse bestemmingen mogelijk. Tegelijkertijd verbinden ook 3 Duitse hogesnelheidstreinen, de ICE 3-treinen, Brussel met Frankfurt Hbf in 3 u 46 min. Deze reisduur kan in de toekomst nog merkkelijk verminderd worden als de ICE 3-treinen ook de toelating krijgen om op de Belgische hogesnelheidslijn te rijden. De vertrektijden in Brussel-Zuid zijn 6u14, 12u14 en 18u14. Vanuit Frankfurt Hbf is dat om 6u, 14u en 18u. Deze treinen gebruiken ook de Duitse HSL, tijdwinst ±60min.

Grensoverschrijdende verbindingen naar Duitsland (= Aken) met vertrek vanuit Luik worden mogelijk gemaakt door een lokale treindienst (IR q) ingelegd elke twee uur in beide richtingen. In Aken zijn er aansluitingen mogelijk naar Keulen en de rest van Duitsland. De dagelijkse Thalys-verbinding met Düsseldorf viel weg.

Ook de IC A treinen vanuit Oostende rijden tegen 200 km/u op de nieuwe HSL, zij rijden niet meer over de grens maar krijgen allemaal als eind-

bestemming Eupen (met een stop in Welkenraedt).

Vanaf 15 december verdween op zaterdag in beide richtingen een Eurostar-verbinding tussen Londen en Brussel

Wie naar Milaan wil, moet voortaan voor de dagelijks rijdende dagtrein EC Vauban kiezen.

Ook voor twee autotreinen zijn er wijzigingen. De 'Azur Express' rijdt voortaan tot St.-Raphaël Valescure (en dus niet meer tot Ventimiglia). De 'Freccia del Sole' krijgt Bologna als vertrek- of eindpunt in plaats van Rimini (vertrek op vrijdag uit Brussel, vertrek uit Bologna op zaterdag).

• De nieuwe Eurostar begint in de business lounge

Na Parijs en Londen heeft nu ook de Eurostarterminal van Brussel-Zuid sinds donderdag 16 januari zijn nieuwe "business lounge". De business lounges zijn wachtruimtes toegankelijk voor houders van een "Business First" biljet of een "carte blanche"-getrouwheidskaart.

Het interieur is volledig ontworpen en ingericht door Philippe Starck, een wereldvermaarde Franse designer, die in opdracht van Eurostar groep een aantrekkelijk product nog extra glans moet geven. Hij verlucht zijn creaties met het gebruik van verrassende, speelse elementen, zoals bv. krantenrekken versierd met beelden van honden, die een krant in de muil dragen. Naast het originele design bieden de business lounges natuurlijk ook het comfort en de mogelijkheden die de zakenreiziger verwacht. Zo is er een bar waar men van een drankje kan genieten en zijn er internetverbindingen voorhanden om de draagbare computer op aan te sluiten.

Philippe Starck is meer dan een decorateur, hij is artistiek directeur van het project "Welkom aan boord van de nieuwe Eurostar". Dit totaalproject behelst de restyling van het interieur van de treinen (in 2004 wordt het ontwerp onthuld), een nieuwe aankleding van de terminals, het herinrichten van de verkoopsbalies, een nieuw uniformontwerp... en de inrichting van de business lounges. Het budget voor het project bedraagt 56 miljoen euro voor al het rollend materieel en de installaties in de drie hoofdsteden.

Er is nog vooruitgang bij de Eurostar Groep, die sinds november 1994 al 45 miljoen reizigers vervoerde, want in september van dit jaar stelt ze een verdere vermindering van de reistijd in het vooruitzicht. Het eerste deel van de hogesnelheidslijn in Groot-Brittannië levert een tijdwinst op van 20 minuten, wat de rit Brussel – Londen op 2.20 u. brengt en Parijs – Londen op 2.35 u. Een verbetering die ongetwijfeld een heleboel klanten zal overtuigen...

• Start van heraanleg Statieplein in Mol

Begin februari is een aannemer gestart met de heraanleg van het Statieplein en de Hangarstraat. De partners in dit project, de gemeente, De Lijn en de NMBS, leggen de nadruk op een vlotte doorstroming aan het station van Mol. Op het Statieplein is er plaats voor zes bussen van De Lijn. Voor het stationsgebouw komt een kiss and ride zone. Met groen en zitbanken moet het aangenaam vertoeven worden op het plein. Dit project kost ruim 54.000 euro.

Om de hinder voor de buurtbewoners en de reizigers te beperken wordt er gewerkt in twee fasen. Tot half mei is het Statieplein volledig afgesloten. De bussen hebben een tijdelijke halte in de Corbiestraat. Van half mei tot eind juni gaat men aan de slag in de Hangarstraat en kan het autoverkeer via de Corbiestraat en het nieuwe Statieplein. Afhankelijk van de weersomstandigheden, start de heraanleg van de hoek Corbiestraat/Hangarstraat begin juli of begin augustus. De zone voor het nieuwe stationsgebouw kan pas worden aangepast nadat de torenkraan is afgebroken.

Eind 2003 moet de ruwbouw van het nieuwe stationsgebouw klaar zijn voor verdere afwerking. In de zomer 2004 zullen de klanten kennis kunnen maken met de nieuwe infrastructuur.

In 2004 en 2005 worden dan de perrons en sporen heraangelegd. Hogere en bredere perrons zorgen voor een vlotter in- en uitstappen. Een nieuwe tegelvloer en modern perronmeubilair verhogen het comfort. Dankzij de langere perrons kunnen dan langere treinen in Mol terecht. Een nieuwe centraal gelegen voetgangerstunnel zal voor de bereikbaarheid van de perrons zorgen.

MDS, TVR

DE LIJN

ALGEMEEN

• Toekomstvisie van De Lijn

In zijn zitting van 18 december 2002 heeft de Raad van Bestuur volgende beslissing genomen :

Gelet op de studie normaalspoor – meterspoor en standaardtram :

- 1) Meterspoor blijft behouden voor de tramexploitatie in Antwerpen, Gent en de kust, er wordt niet overgeschakeld naar normaalspoor.
- 2) Bij een volgend dossier van nieuwe trams zal er overgegaan worden tot de aankoop van een standaardtram of een afgeleide hiervan. Hiervoor dienen er aan de parameters bodemvrijheid, minimum bochtstralen, gabarit en waarschijnlijk ook voor het geluid



De 840 met Perkins dieselmotor was het eerste model stadsautobus in Mechelen. Mechelen centrum 26/10/2002. Foto : Luc Couscheir.

minder strenge eisen gesteld.

- 3) De aanpassingen aan de infrastructuur dienen vanaf nu met voorrang daarop te worden voorzien bij alle vernieuwingswerken om hierdoor tot de meest betaalbare oplossingen te komen.

Voor de praktische invulling van de opgegeven behoeftes dient volgend programma uitgevoerd :

- 4) Het doorvoeren van een beperkte revisie op 12 PCC's van de entiteit Antwerpen. Deze investering wordt gedragen op eigen investeringen.
- 5) De nodige budgetten dienen vastgelegd voor de aankoop van nieuwe voertuigen. Voor de uitbreidingen in Antwerpen moet in de eerste plaats beroep gedaan

worden op het budget dat voorzien is in het kader van het Masterplan Antwerpen BAM). Daarnaast dient onder meer ook voor het project Openbaar Vervoer Gent en de kusttram nog gezocht naar extra budgetten.

- 6) Na de bestelling van het vijfde lot van aankoop 255 van 47 lagevloertrams met grote capaciteit, voorzien in 2005, wordt overgaan tot de bestelling van een 6^{de} en 7^{de} lot van beide 10 voertuigen. Deze loten zijn in de aankoop 255 optioneel voorzien in het bestek en het contract. De levering van deze voertuigen kan volgen na de levering van het 5^{de} lot midden 2006.
- 7) Om in de loop van 2006-2011 reeds extra nieuwe voertuigen te



Het alternieuvste model van stadsbus dat in 2003 in dienst kwam. Van Hool new A308 nummer 4244 nog met proefrittennummerplaat. Mechelen centrum 26/10/2002. Foto : Luc Couscheir.



Twee foto's van de stadsbus 2094 van de tweede generatie. Zo stond hij op 9 juli 1985 in de wei bij pachter (busboer?) De Decker - Van Riet in Malderen. Foto : Luc Couscheir.

kunnen voorzien dient in 2003 reeds aangevangen met het opstellen van een nieuw lastenboek voor de aankoop van nieuwe voertuigen voor de entiteiten Antwerpen/Oost-Vlaanderen en West-Vlaanderen. In 2004 dienen de prijsvraag, gunning en bestelling te volgen zodat er nog minimum 2 jaar leveringstermijn rest voor de eerste voertuigen tegen midden/eind 2006. Volgende aantallen worden beoogd :

- Antwerpen : 48 trams met grote capaciteit
- Oost-Vlaanderen : 48 trams met grote capaciteit
- West-Vlaanderen : 12 trams met grote capaciteit

- 8) Naar 2008 toe dient de evolutie van de exploitatiebehoefte verder opgevolgd om dan opnieuw een dossier te kunnen voorbereiden voor de periode 2012-2018 met eventueel de nodig bijstellingen ten opzichte van de huidige opgegeven exploitatiebehoefte.
- 9) Onderzoek verrichten of nieuwe trams voor Antwerpen en Gent niet aan de kust tijdens de twee zomermaanden kunnen ingezet worden. Dit onderzoek dient uitgevoerd voor het opstellen van de nieuwe lastenboeken in 2003.

• Nieuwe contractnummers

Per 1 januari 2003 — maar in praktijk in de daarop volgende weken — zijn

de nieuwe contractnummers voor de autobusexploitanten in voege gekomen. De autobussen worden hierbij vernummerd, waarbij meestal de eerste vier cijfers (het contract) gewijzigd worden. De laatste twee (het wagennummer in het park van de exploitant) blijft meestal behouden.

Een aantal kleinere pachters rijden ofwel niet meer voor De Lijn, of werden opgeslorpt door concurrenten. Tevens zijn er tijdelijke verenigingen ontstaan van meerdere pachters die elk een deel van een contract rijden.

De Lijn streeft er naar om de gemiddelde leeftijd van de autobussen naar beneden te brengen tot zevenenhalf jaar. Een aantal pachters heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt (gedwongen) om het wagenpark "op te kuisen" en een aantal nieuwe wagens in dienst te nemen. Enkelenszins zoals onder meer de groep Waeslandia, die ook Kruger en Mattheesen beheert, hebben een aantal autobussen getransfereerd en daarbij niet alleen hun wagenpark vernummerd maar ook sommige nummerplaten veranderd. In België zijn de nummerplaten immers verbonden aan de eigenaar en niet aan het voertuig. We komen hier wellicht in een volgend nummer uitgebreid op terug.

ANTWERPEN

• Vernieuwde stelplaats te Mechelen

Op vrijdag 25 oktober werd de vernieuwde stel- en werkplaats te Mechelen in gebruik genomen. De stelplaats bestaat reeds negentig jaar, eerst voor de trams, later voor de autobussen.

Maar er was nog wat te vieren dat weekeinde. Het was vijftig jaar geleden dat de laatste trams in Mechelen door autobussen werden vervangen en bovendien was het vijf jaar geleden dat het vernieuwde stadsnet in gebruik werd genomen.

Korte historiek

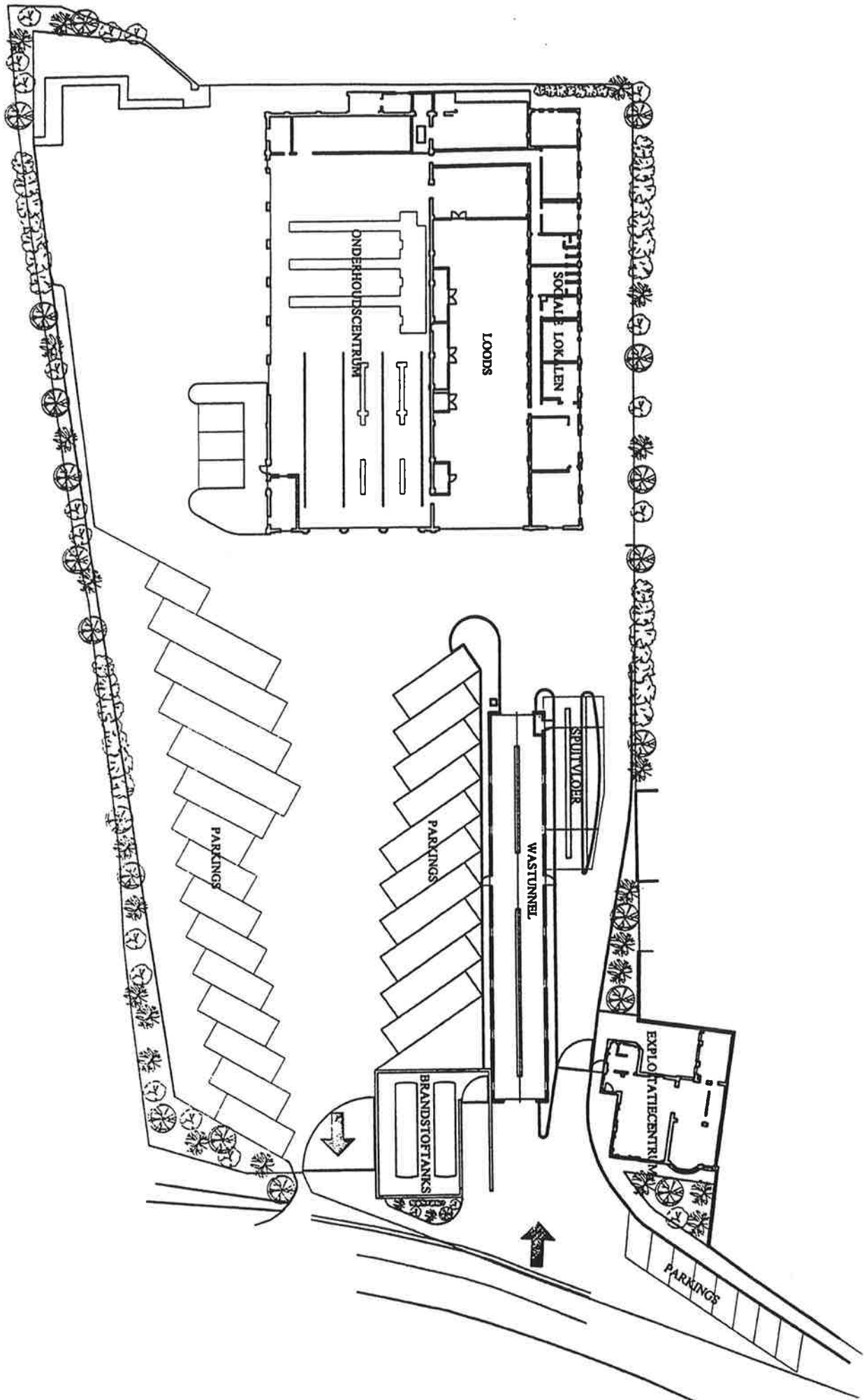
Op 27 juni 1887 reed voor de eerste maal een stoomtram vanuit Heist-opden-Berg naar Mechelen. Dit was het begin van zeventig jaar tram. In 1913 werd de tramstelplaats gebouwd.

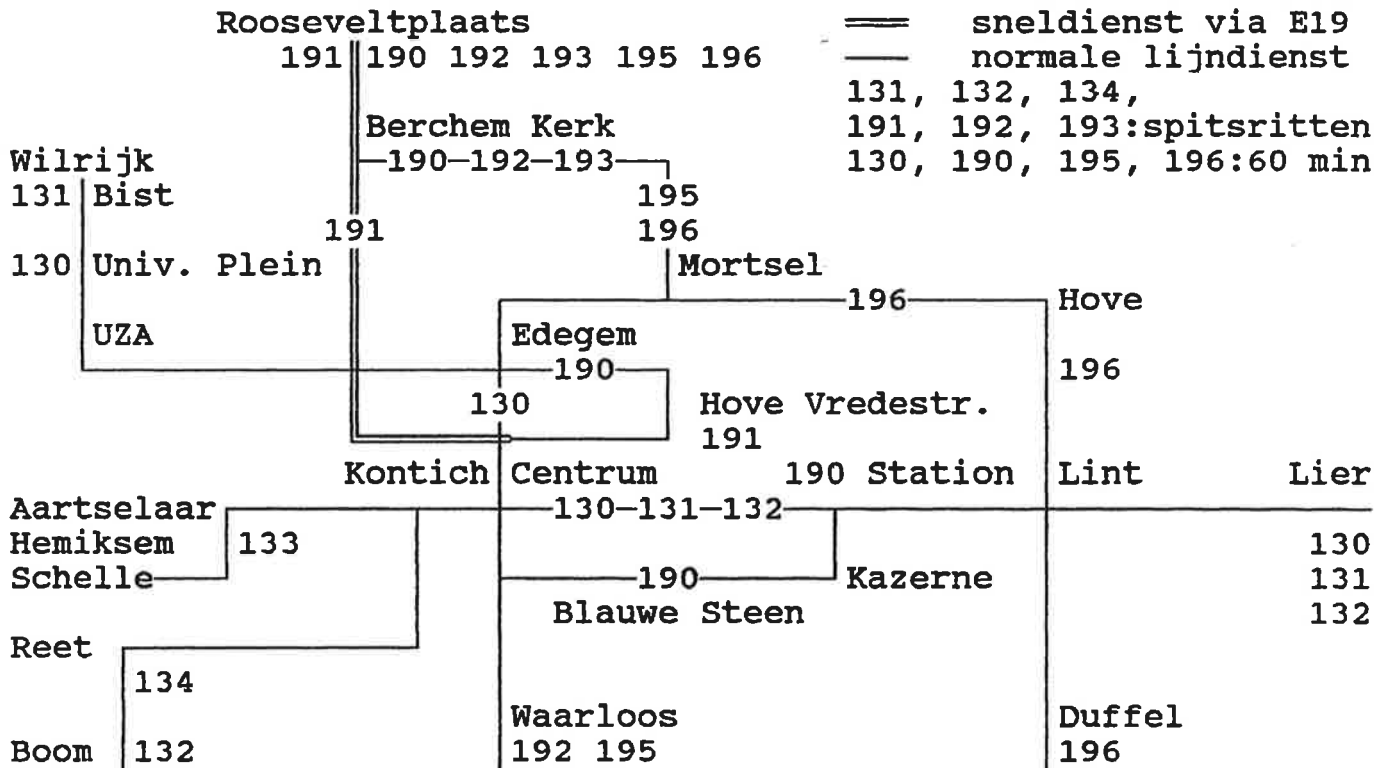
Vanaf 1924 verschijnen de eerste autobussen op de lijnen naar Willebroek, Lier, Kontich, Leuven en Vilvoorde. In 1925 is er een eerste poging om met autobussen twee stadslijnen te gaan uitbaten, maar dit mislukt. In 1937 heeft de NMVB plannen om een trolleybuslijn in de stad aan te leggen, maar de Tweede Wereldoorlog gooit roet in het eten.

De rest is een klassiek verhaal. In 1952 worden de trams door autobussen vervangen. De laatste stadstram rijdt tot 22 december 1952, op 1 juni 1957 gevolgd door de laatste buitenlijn. De eerste stadsbusjes in 1952 zijn 15 Chevrolet-autobusjes afkomstig uit Mons (Bergen). Zij waren aanvankelijk uitgerust met benzinemotoren. Deze worden in 1955 vervangen door



Op 21 maart 1999 werd dezelfde bus terug opgebouwd in het werkhuys van De Lijn te Hasselt. Het uiteindelijke resultaat kunt U bewonderen op de achterpagina. Foto : Luc Couscheir.





Perkins-diesels. In 1961 komt er vervanging, in de gedaante van de kleine Bussings.

Vanaf 1963 leverde Van Hool vijftien Mercedes stadsbusjes met propaan-gaandrijving. Dit was geen groot succes. Er is nogal wat weerstand bij de burens van de stelplaats, omdat er wel eens iets mis zou kunnen gaan. Deze bussen krijgen vanaf 1970 een klassieke dieselmotor en een automatische versnellingsbak.

In 1976 rijden er niet minder dan 26 Cummins stadsbussen en de stelplaats wordt verbouwd tot een volwaardig onderhoudscentrum voor alle bussen van de regio Mechelen.

In 1988 veroveren 12 Mechelbussen de straten van de stad. Nu is veroveren wel een groot woord. Uit bezuinigingsoverwegingen werden de frequenties teruggedraaid en de bevolking gesust met opgekalefaterde Cummins bussen met een speciale schildering.

Ondertussen heeft De Lijn het roer overgenomen. Na het in dienst nemen van 14 lagevloer driedeursbussen in 1993-94 wordt in 1997 het mobiliteitsconvenant ondertekent. De frequenties worden weer opgeschroefd en er kwamen 20 nieuwe kleine stadsbusjes in dienst. Het grote succes noodzaakte al vlug zes bijkomende voertuigen.

Van 1,5 miljoen reizigers in 1996 is het aantal reizigers in 2001 gestegen naar ruim 3 miljoen. In de komende maanden worden acht bijkomende stadsbussen "NEW A308L" verwacht. De nu vernieuwde stelplaats en onderhoudscentrum is de slaapplek voor 48 autobussen (stads-, standaard- gelede autobussen). Op de bijgevoegde schets is er op de koer maar plaats voor een 25-tal autobussen maar

ook in en naast de loodsen is er nog plaats. Er werd een nieuwe wasstraat aangelegd en de brandstof tanks zijn bovengronds geplaatst.

De feestelijkheden op 25, 26 en 27 oktober.

Naast de officiële inhuldiging op vrijdag kon de Mechelaar op zaterdag in het centrum kennismaken met vijftig jaar autobussen. Daar stonden de Chevrolet 840, Bussing 2094, Mechelbus 4494 (de nieuwste museumbus, A300 driedeurs 3191, een A308 uit 1997 en tenslotte prototype 4244 NEW A308L. Op zondag werd er gependeld tussen het station en de stelplaats met de 2094 en 4494.

• Nieuwe buslijnen

In de pers verscheen een bericht over het in dienst nemen van een nieuwe buslijn vanaf januari 2004. Het is een verbinding vanaf het Eilandje (omgeving terminus lijnen 1 en 9) via Berchem station en Wilrijk naar Boom en Rumst. Uit een onlangs door De Lijn gehouden enquête in de zuidrand van de agglomeratie bleek er een grote vraag vanuit Wilrijk, Hoboken en Aartselaar richting Berchem-station. In het krantenartikel schrijft men verder dat lijn 9 ook verlengd zou worden tot de Bist in Wilrijk-centrum. Even afwachten wat het definitief wordt.

Wat er alvast per 4 november van start ging is een zuidelijke tangente tussen Lier en het Universitair Ziekenhuis via Kontich. Deze streeklijn krijgt het nummer 130 en vrijwel een uurkadans.

In dezelfde regio werd ook lijn 295 aangepast met de lijnnummers 190 - 196. Samengevat krijgen we volgende (nieuwe) buslijnen.

Lijn	reiswegen	frequentie
130	Wilrijk Universiteitsplein - UZA - UZA - Edegem Kontich Kerk station - Lint Lier station - Markt Veemarkt.	60 min
131	Wilrijk Bist - Universiteitsplein - UZA - UZA - Edegem - Kontich Scholen - Kerk - station - Lint - Lier station - Markt Veemarkt.	spits
132	Boom - Reet - Kontich Satenrozen - Kerk - station - Lint - Lier station - Markt Veemarkt.	spits
133	Schelle - Hemiksem - Aartselaar - Kontich Scholen	spits
134	Boom - Reet Rozenlaan	spits
190	Antwerpen Rooseveltplaats - Berchem - Mortsel - Hove Vredestraat - Kontich Kerk - Blaauwe Steen - Kontich Kazerne - station	60 min
191	Antwerpen Rooseveltplaats - E19 - Kontich Centrum	spits
192	Antwerpen Rooseveltplaats - Berchem - Mortsel - Hove Vredestraat - Kontich Kerk - Blaauwe Steen - Waarloos	spits
193	Antwerpen Rooseveltplaats - Berchem - Mortsel - Hove Vredestraat - Kontich Kerk - Satenrozen	spits
195	Antwerpen Rooseveltplaats - Berchem - Mortsel - Hove Vredestraat - Kontich Kerk - Reepkenslei - Waarloos	60 min
196	Antwerpen Rooseveltplaats - Berchem - Mortsel - Hove - Lint - Duffel	60 min

Op de lijnen 130/131 krijgen we een nieuw contractnummer 1003, gereden door Kruger (groep Waeslandia)

• Bomen en bovenleiding

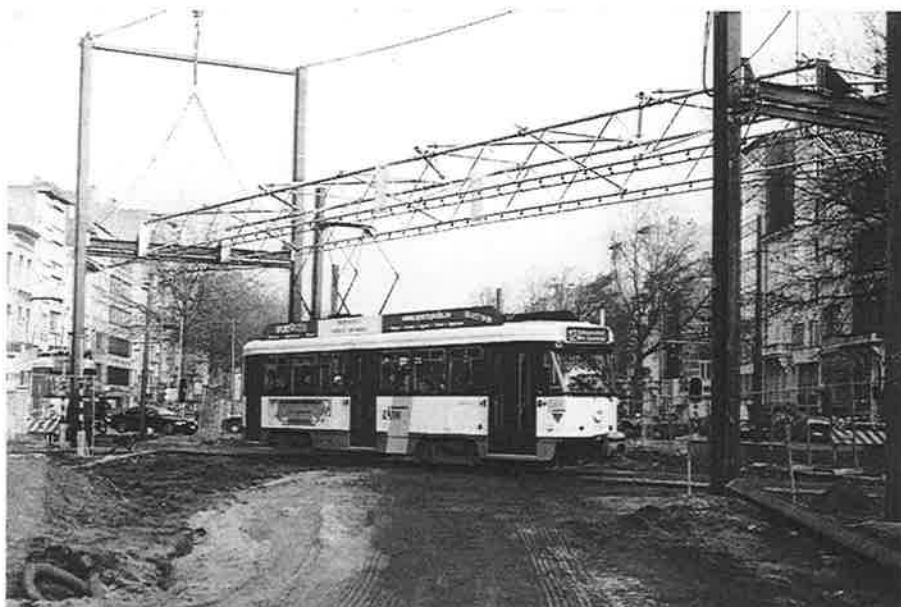
Dat er af en toe eens moet gesnoeid worden, om te beletten dat de takken te dicht bij de bovenleiding groeien is bekend. Maar in Antwerpen moest er wat anders gebeuren. Ter gelegenheid van de heraanleg van de Leien moeten de twee middelste rijen bomen verdwijnen om plaats te maken voor de nieuwe rijwegen en de tram- en busbaan in het midden. Al de bomen die in aanmerking komen voor herplanting in de buitenste rijen worden enkele jaren "geparkeerd" op een terrein op het zuid gekend als "de Konijnenwei".

Om dit alles mogelijk te maken werd er gebruik gemaakt van een speciale machine (uit Nederland) die de bomen met kluit en al uitgroef en daarna verplaatste. Deze boomverplaatsing gebeurde over de toekomstige tram- en busbaan waarvan de onderbouw reeds werd aangelegd. Een probleem stelde zich evenwel ter hoogte van het kruispunt van de Amerikalei en de Brederodestraat waar de bovenleiding van de lijnen 4, 12 en 24 te laag hangt.

Er werd daarom een speciale buizenconstructie geplaatst waaraan de bovenleiding werd opgehangen. Het geheel was beweegbaar en werd bij iedere doortocht van één boom met twee grote mobiele kranen 4 meter opgehesen. Bij de start van deze procedure werd het beweegbare deel telkens stroomloos gezet en moesten de trams (en de reizigers) uiteraard enkele minuten geduld hebben. Het geheel werd geplaatst door de specialisten van Fahrleitungsbau uit het Duitse Essen. Zij bleven ook gedurende de uren en dagen dat er gewerkt werd ter plaatse. Hoe alles in zijn werk ging kan U zien op de bijgaande foto's. Inmiddels is de boomverhuis achter de rug maar de constructie is nog steeds ter plaatse. Binnen enkele jaren worden er een aantal bomen immers herplant, als ze het tenminste overleven.

• Reclametrans

- 7002 Sunparks
ex Stimorol tot 1/2003
- 7003 Go Pass
ex Brugge 2002 tot 1/2003
- 7004 De Zondag
ex Zaad van Satan tot 11/2002
- 7005 Knack
ex Diamond Awards tot 12/2002
- 7007 Go Pass
ex Ballantines tot 1/2003
- 7044 De Zondag
ex Primitieven tot 11/2002
- 7047 Knack
ex Romeo & Julia tot 12/2002
- 7049 DVV
ex Zaad van Satan tot 11/2002



Een lateraal beeld van de speciale beweegbare bovenleidingsconstructie waarbij 7152 richting Schoonselhof rijdt. 26/11/2002. Foto : Luc Couscheir.

- 7053 Harry Potter
ex Club Med. tot 12/2002
- 7060 Tommy Hilfiger
ex Ballantines tot 12/2002

• Stelplaats Tjalkstraat

Ter gelegenheid van de Vlaanderen-dag op zaterdag 26 april 2003, is er een opendeur in de vernieuwde stelplaats Tjalkstraat. Deze is gelegen naast het Albertkanaal, in het noorden van de Antwerpse agglomeratie aan de wijk Luchtbal. Het is niet onmogelijk dat er op die dag (in andere provincies) nog andere interessante initiatieven zijn. Meer hierover wellicht later in de pers of in de speciale publicaties van de Vlaanderen-dag.

• Pendeldienst NMBS

Op 1 en 2 februari was er geen treinverkeer mogelijk tussen Berchem en Antwerpen Centraal. Een intensieve buspendeldienst reed tussen de beide stations. Op zaterdag waren er 20 diensten die gereden werden met allerhande gelede autobussen van de diverse stelplaatsen uit de entiteit Antwerpen.

• Rechtzetting

De foto in RR 4/2002 op blz. 17 onderaan is wel degelijk de 7033 en niet zoals vermeld de 7039. Overigens is de vernieuwde 7033 sinds oktober 2002 terug in dienst.

LC



Een boom onder de opgeheven constructie rijdt op de toekomstige tram- en busbedding naar zijn tijdelijke verblijfplaats. Ook de bomen hebben een nummer gekregen, maar dat is wellicht voor het tijdschrift van "De Groenen". 26/11/2002. Foto : Luc Couscheir.

Verenigingsnieuws

1. MAANDELIJKSE PROJECTIEAVONDEN

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

28 februari 2003 : **Ronkend, vonkend en stomend over breedspoor** (Bert van der Kruk). Op bezoek bij spoorwegbedrijven waar om historische, militaire of nog andere redenen werd afgeweken van het gebruikelijke normaalspoor. **Portugal 1971**, waar de breedspoorstoomlocs nog actief waren in de Douro-vallei. **Finland 1984**, met bedrijfsvaardige stoomlocs uit het historisch bestand. **India 1979**, nog een Mekka voor stoomfans, met drie spoorbreedten, met locomotieven van kort na 1900 die van roest bijna door hun assen zakten, maar ook de nog maar 13 jaar oude WP voor de Taj Express. **Rusland**, na het vallen van het ijzeren gordijn, met de door stoomlocs getrokken "Baltic Express". En tenslotte **Pakistan**, waar nog meer stoomlocs in dienst zijn dan we dachten. Alles doorkruid met enkele diesellocs en een stukje cultuur.

28 maart 2003 : **Beelden van de NMVB in de jaren '50** (Frits van Dam). Een dubbelprogramma, gebracht door een van de Nederlandse film- en foto-amateurs, die reeds in de jaren '50 actief was. 16mm-films worden vertoond van de biencampagne in Tienen, de normaalspoortramlijn Poulseur-Sprimont en de stadtram in Verviers. Verder worden er foto's geprojecteerd van trams in de provincie Antwerpen, de groep Vlaanderen en Brabant (Brussel, Expo, Haacht, Leuven, Diest). (Deze voorstelling was reeds gepro-

grammeerd in oktober 2002, maar moest toen uitgesteld worden)-

25 april 2003 : **Op treinsafari in Marokko met de TSP** (Armand Beerlandt). Beelden van de treinsafari in oktober 2002, vertrekkend in Marakesch, via Tanger naar de Algerijnse grens. Depots en centrale werkplaatsen worden bezocht; foto-stops werden georganiseerd met de speciale treinen. En u weet het toch nog? Er rijdt niet alleen Japans, Frans en Amerikaans, maar ook Belgisch materieel!

23 mei 2003 : **Het hedendaagse tramgebeuren in Engeland** (Luc Koenot).

Brussel (20.00 uur, vergaderzaal Anneessens, ingang Fontainasplein)

14 februari 2003 : **Autobussen en trams in Blackpool en Crich (Groot-Brittannië) en Dublin (Ierland)** in 1990 (Jean-Michel Gregoire)

14 maart 2003 : **Rondreis per trein in Sardinië in 2001, en ook op het Italiaanse vasteland** (Wouter Janssens)

11 april 2003 : **Oostende-Keulen** (Luc De Coster). Naar aanleiding van het opheffen van de spoorwegverbinding Oostende-Keulen en het verdwijnen van de locs reeks 16 op deze verbinding bekijken we nog eens de dia's van deze treinen in de laatste 20 jaar.

9 mei 2003 : **Jaaroverzicht 2002 NMBS** (Luc De Coster)

13 juni 2003 : Fotokijkavond

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 2003

Wie zijn lidgeld tijdig betaalde ontvangt samen met deze Rail-Revue 2003/1 zijn lidkaart voor 2003. 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 03/1 wordt dan samen verstuurd met 03/2. Voor de bijkomende kosten vragen wij u 1 Euro extra te betalen.

3. JAARVERGADERING 2003

De jaarvergadering 2003 vindt plaats op 22 maart om 10.00 uur in Oostende; in de burelen van De Lijn aan de Nieuwpoortse Steenweg Voor de agenda : zie Rail-Revue 02/4.

4. UITSTAP

22 maart 2003: Rit op de kustlijn

- uitstap ingericht ter gelegenheid van de algemene ledenvergadering, maar iedereen mag hieraan meedoen.
- 13.30 : vertrek aan de Nieuwpoortse Steenweg
- rondrit georganiseerd met een dubbelgelede tram. We zullen gelegenheidskiekjes kunnen nemen van de verschillende versies van de kusttram, in de staat van dat ogenblik. Er wordt gezorgd voor foto-opstellingen.
- Terugkeer : 17.00 uur
- deelnameprijs : 18 euro (ter plaatse te betalen); 15 euro voor Vebov-leden en hun familieleden; 13 euro voor leden die de ledenvergadering hebben bijgewoond.

Lezersforum

Geachte heer,

In Rail-Revue, jg. 7, nr. 4, okt. - nov. - dec. 2002 wordt op de bladzijden 10, 11 en 12 de Open Brief van Febelrail, aangaande het verschroten van twee stoomlocomotieven, gepubliceerd.

Op dit schrijven werd door de NMBS een antwoord geformuleerd, waarvan u hieronder een afschrift vindt.

Mogen wij u verzoeken dit antwoord in een volgend nummer van Rail-Revue te willen opnemen :

"Als antwoord op uw brief van 03.09.02, heeft de heer Vinck, gedelegeerd-bestuurder van de NMBS, ons verzocht u het standpunt van de

NMBS over het verschroten te Leuven van twee stoomgeneratoren mede te delen.

Sinds de tweede helft van de jaren 70 van de vorige eeuw nam, door toedoen van de industriële archeologie, de uitbreiding van de NMBS-verzameling een hoge vlucht.

Het merendeel van dit materieel was echter niet meer bewaarvaardig, en de oorspronkelijke functie ervan was gewijzigd geworden. Het gros van de wagens en de rijtuigen was omgebouwd tot werfwagen, waarvan het gebruik en de binneninrichting niet meer beantwoordden aan het originele voertuig van weleer.

De stoomlocomotieven die toen bewaard werden, waren tot stoom-

generator omgevormde stoomlocomotieven die ontdaan waren van hun rijuitrusting, drijfassen, zuigers en bevestigingsstappen. Zo ook de twee stoomgeneratoren A 621/11 (ex 44.022) en de A 621/202 (ex 29.279) die de NMBS recent in Leuven verschrootte.

Als vaste ketel hadden ze vorige eeuw gediend om de treinen en de gebouwen te verwarmen. Hierna werden ze naar Leuven overgebracht. Bij gebrek aan plaats werden ze buiten bewaard. Dit laatste heeft het materieel doen aftakelen, zodat ze, wegens de jarenlange verwerking, de veiligheid in gevaar brachten. Verslepen kon niet meer. Zelfs het statisch bewaren, louter om te be-

zichtigen, was in de gegeven omstandigheden niet verantwoord. Verschroten was de enige oplossing.

De afbraak kon voor de NMBS doorgaan omdat we van elk te verschroten type nog een à twee exemplaren bewaren : van de ex types 41, 44 de A 621/154 (ex 41.195) te La Louvière-Sud en de A 621/103 (ex 44.225) te Leuven en van het ex type 29 de A 621/204 (ex 29.164) te La Louvière-Sud, alsook de stoomlocomotief 29.013. Dit materieel verkeert in een betere staat en komt niet in aanmerking om verschroot of verkocht te worden. De 29.013 wordt momenteel zelfs in Meiningen (ex Oost-Duitsland) rijvaardig gerestoureerd.

Aangaande de herstelling van de stoomlocomotief 29.013 wordt nu beweerd dat de NMBS de onlangs verschrote ketel van de A 621/202 had moeten gebruiken in plaats van in Meiningen een nieuwe te laten bouwen. Dit hergebruiken was evenwel geen haalbare kaart meer, alhoewel dit overwogen werd. Immers, in 1997-1998, het begin van de studie over de restauratie van de 29.013, werden de ketels van 29-gers

onderzocht. Dit onderzoek toonde aan dat de ketels versleten waren en dat de A 621/202 en A 621/204 niet verder als reservestukken in aanmerking konden komen.

Maar vooraleer de twee stoomgeneratoren verschroot werden, werden ze door personeel van CW Mechelen (tot voor kort de hersteller van de 29.013) gecontroleerd om na te gaan of er op de twee machines nog te recupereren elementen aanwezig waren. Maar zoals gezegd was heel de uitrusting reeds vroeger gedemonteerd. Enkel de draaistellen van de tender van het ex-type 29 werden als reservestukken voor de tender van de 29.013 bewaard.

Verder willen we aanstippen dat er vanwege de spoorwegliefhebbers en de officiële instanties nooit een vraag tot aankoop of overname van deze stoomgeneratoren geweest is. Als bewijs kunnen we aanhalen, dat een van de grootste Belgische spoorwegverzamelaars en materieelopkopers enkel geïnteresseerd was in de tender van de A 621/202. Maar de verkoop ging niet door daar wij geopteerd hadden om de draaistellen te bewaren.

En in tegenspraak met wat vermeld wordt, is de NMBS zich wel degelijk bewust van haar verantwoordelijkheid voor haar historisch erfgoed. Ze is hiervoor zeer alert, rekening houdend met de noodzakelijkheden van een gezonde bedrijfspolitiek op nationaal en Europees vlak in het economisch en sociaal kader waarin ze zich moet bewegen.

Tot slot is het voor uw vereniging niet onbelangrijk te vermelden dat de NMBS de beslissing genomen heeft om Febelrail voortaan schriftelijk in te lichten, wanneer het "bureau historisch erfgoed en museum" van de NMBS nog spoorwegrelicten van de hand doet. De NMBS hoopt dat deze maatregel in de toekomst een bijkomende positieve bijdrage zal zijn voor ons industrieel erfgoed. Wij menen dat deze verduidelijkingen uw leden kunnen interesseren en hopen dat u hen deze zult mededelen. Verder blijven wij, zoals steeds het geval geweest is, ter beschikking voor bijkomende inlichtingen."

Hoogachtend.

L. GILLIEAUX

Chef Externe Betrekkingen



De laatste reis van enkele tram 6000 naar BN vertrekt in de stelplaats Knokke. 14/01/2003, foto : Alain Janmart.



Duitse ICE 406.011-7 bij het binnenrijden van Brussel-Noord op 8/1/2003. Foto : Alain Janmart.



De NMVB 2094 vertegenwoordigt de tweede generatie stadsautobus ter gelegenheid van 50 jaar stadsautobus te Mechelen. Mechelen Vijfhoek 27/10/2002. Foto : Luc Couscheir.