

RAIL-REVUE

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

Elfde jaar - Nr. 4 (44)

Juni-juli 1996

140 BEF / 9,5 NLG

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor:

Antwerpen X



Niemand is onvervangbaar!

Met dit nummer heeft Rail-Revue zijn elfde jaargang vol gemaakt en begint zijn "hoofdredakteur" - intussen jaargang 68: de tijd staat niet stil - langzaam maar onontkoombaar aan zijn rijpere (?) levensavond. De daarmee gepaard gaande, onvermijdelijke fysieke en psychische randverschijnselen manifesteren zich steeds duidelijker en ondubbelzinniger en beperken van langsom meer 's mans prestatievermogen.

Niets abnormaals aan de hand dus, ware het niet dat daarmee het voortbestaan van ons tijdschrift eventueel in het gedrang zou kunnen komen; iets wat onze medewerkersploeg en niet in het minst ikzelf ten allen prijze wensen te vermijden.

In een poging om de continuïteit van

het blad te verzekeren, heeft de v.z.w. Rail-Revue onlangs en met open armen zes nieuwe deelgenoten welkom mogen heten. Met hun jeugdig elan kunnen zij er ongetwijfeld mede voor zorgen dat u nog lang van deze gewaardeerde hobby-publikatie kunt genieten.

Toch blijft nog een knellend probleem bestaan: Rail-Revue heeft steeds getracht u in een meer dan behoorlijk (maar daarom nog lang niet altijd vlekkeloos) Nederlands te woord te staan - en dat was, is en blijft een niet eenvoudige opdracht, omdat die het zo nauwkeurig mogelijk verbeteren, het eventueel herschikken en het (gelukkig slechts af en toe voorkomend) geheel herschrijven of hertypen van ingezonden bijdragen omvat. Dat daarbij niets

mag worden gewijzigd aan het originele opzet van de artikels of aan de door hun auteurs verstrekte gegevens, hoeft nauwelijks enig betoog. In het verleden nam ik geheel alleen deze tijd verslindende taak op mij; sinds een aantal maanden word ik daarin bijgestaan door een meer dan gewaardeerd helper, die echter niet immer over voldoende vrije tijd beschikt om dit werk in zijn geheel op zich te nemen. De eindredactie van de teksten moet dus kunnen worden verdeeld over enige, bij voorkeur in de Antwerpse regio wonende en - hoeft het gezegd? - onbezoldigde medewerkers.

Het werk bestaat uit het verbeteren van met de hand geschreven, getypte of op diskette opgeslagen teksten, waarbij zowel de spelling als de zinsbouw de nodige aandacht vereisen. Vermits ieder vogeltje zingt zoals het gebekt is, wordt zulke verbetering een soms tijdrovende taak, die beslist niet mag worden onderschat.

Durft u desondanks deze uitdaging aan? Telefoon me dan even (449.10.37) of schrijf me een briefje op het onderstaand adres.

Rail-Revue en ikzelf zullen u uiterst dankbaar zijn!

Staf Cuyt

INHOUD VAN DIT NUMMER

| | |
|--|--------|
| Niemand is onvervangbaar! _____ | blz. 2 |
| De "Braine-le-Comte"-tweeassers van de NMVB (II) _____ | 3 |
| Kris-kras door Wallonië tegen 195 frank! _____ | 7 |
| Verenigingsnieuws _____ | 8 |
| 1 april 1996: Antwerpse tramlijn 3 ondergronds! _____ | 9 |
| Geschiedkundig overzicht van lijn 3 in Antwerpen _____ | 12 |
| Werkwagens van toen (XXIII) _____ | 14 |
| Publikaties _____ | 15 |
| Rail-aktueel _____ | 16 |
| Lezersforum _____ | 22 |

Medewerkers: de NMBS, De Lijn, Karel Backeljau, Rogier Bastaens, Robert Boogaerts, Philippe Callaert, Jacques Cohn, Staf Cuyt, Mark De Schutter, Jan Dingemans, Dirk Eveleens Maarse, Alain Janmart, Stefan Justens, Jan Mahieu, Eric Morbé, Wim Morélis, Bob Morren, Hubert Van den Bergh, Frans Willemen.

Foto titelpagina: Onze Braine-le-Comte tweeassers-artikelenreeks indachtig presenteren wij onze lezers deze fraaie prent van motorrijtuig 9924 (reeks 9920-9939, gebouwd in 1931 door Les Ateliers de la Dyle). De 9924, heden in het bezit van de ASVi, werd op 1 november 1992 nabij Thuin Cimetière gefotografeerd door lezer-correspondent Wim Morélis uit Wijster (Nederland). De rondrit op de ASVi-museumlijn Lobbes - Thuin werd ingelegd voor een andere "levend museum"-vereniging: de "Chemin de Fer de la Baie de la Somme" in Frankrijk. M.a.w.: een Nederlands hobby-fotograaf kiekt een Belgische tram met aan boord Franse reizigers. Zo is onze liefhebberij op zijn best!

BVS-SHOP

Station Baasrode-Noord

Open op de eerste en de derde zaterdag van de maand van 14 tot 18 uur

Ruime keuze aan spoorwegliteratuur

BOEKEN, TIJDSCHRIFTEN, PRENTKAARTEN

RAIL-REVUE is een uitgave van de v.z.w. Rail-Revue, in samenwerking met de v.z.w. VeBOV (Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer). **Verantwoordelijk uitgever:** Staf Cuyt, Meidoorn 2 - bus 9, 2640 Mortsel. **Redactie en publiciteit:** Jan Mahieu, Diksmuidelaan 6, 2600 Berchem, tel. 03/235.39.18. **Abonnementendienst:** Hubert Van den Bergh, Kroonstraat 8, 3920 Lommel. **Abonnementen:** België 560 F, Nederland 38 NLG, andere Europese landen 700 BEF per vier nummers. **België:** rekening KB 453-9102561-74 van de v.z.w. Rail-Revue, Mortsel; **Nederland:** rekening Rabobank 13 06 08 491, 't Loo-Luyksgestel (giro 1092736 ten gunste van voormelde bankrekening), van de v.z.w. Rail-Revue; **andere Europese landen:** door middel van in Belgische franken uitgeschreven Eurocheques of internationale postmandaten, te richten aan hoger vermelde abonnementendienst. **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.

De "Braine-le-Comte"-tweeassers van de NMVB (II)

In hun laatste jaren, na 1950, waren volgens waarnemingen van de heer J. Cohn de 9820-9829 vooral te zien op de Gentse lijnen L, E, N, O en O doorstreep. De 9825 was kort na 1945 in gebruik op het net van Kortrijk. In 1953 werd ook de 9828 in Kortrijk gezien. Mogelijk zijn het er meer geweest.

De hele reeks werd in 1955 afgevoerd.

REEKS 9830-9839

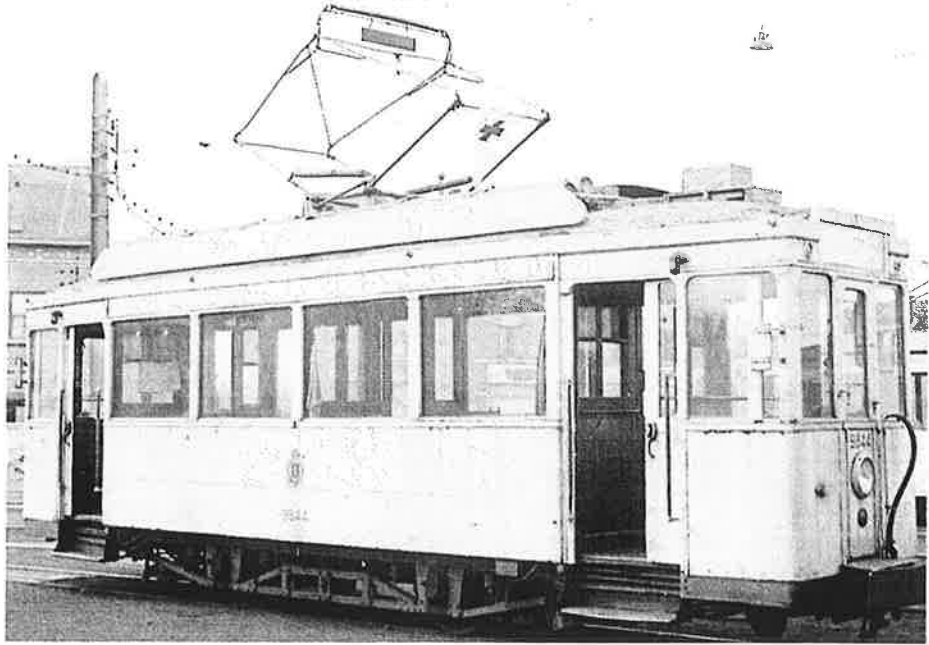
Bijzonder ongebruikelijk voor de NMVB, was dat deze reeks was voorzien van Duitse tractiemotoren van Siemens en van elektrische remmen, wat ze uitstekend geschikt maakte voor hellingrijke lijnen.

Helaas zijn van deze reeks niet alle gegevens aan de schrijver bekend. De 9830 werd op 12 augustus 1930 in dienst gesteld, de 9831 op 23 augustus, de 9836 op 10 september, de 9837-9838 op 16 september en de 9839 op 2 oktober 1930. Het ligt voor de hand aan te nemen dat de 9832-9835 in augustus en/of september in dienst kwamen. Oorspronkelijk was de hele reeks ingeschreven bij het Kapitaal Lignes du Centre I, de lijnen van La Louvière. Later werden ze ingedeeld bij de Groep Henegouwen, waarbij ze in Charleroi gingen rijden. In 1938 volgde de overplaatsing naar de Groep Luik-Limburg, een jaar later werd de administratieve inschrijving gewijzigd in het Kapitaal Liège - Tilleur - Hologne. In Luik kwam de elektrische rem zeer goed van pas.

Waarschijnlijk al vóór 1940 werden de kopdeuren bij alle rijtuigen verwijderd en door schuine ruiten vervangen. Er vond in Luik nog een wijziging plaats. Na 1945 werd bij enkele nummers boven de middelste kopruit een zeer kleine filmkast ingebouwd, meer een "spleet" dan een "kast". Hiervan bestonden twee varianten: een brede die lijnnummer en bestemming toonde in de lijnkleuren, en een smalle die alleen de bestemming in zwart/wit weergaf (zie foto RR 23/91, blz 95). Van foto's is bekend dat de 9830 en 9839 een filmkast van het brede type kregen en de 9831 en 9838 het smalle type.

Van deze reeks gingen in de winter van 1940/41 de 9835, 9838 en mogelijk ook de 9833-9834 en 9836-9837 naar Namen.

Een bijzondere periode brak aan op 4 september 1943: op die datum werd de hele reeks opgeëist door de Duitse bezetter. De in Namen aanwezige rijtuigen vertrokken rechtstreeks vandaar naar Duitsland. De aanwezigheid van de in Duitsland wijd verbreide SSW-motoren zal er mede de oorzaak van zijn geweest dat juist deze reeks door de bezetter werd aangewezen. Ze kwamen terecht in Krefeld, waar ze vooral dienst deden op de lijnen 8 en 14 naar Mönchen-Gladbach. Ze reden hier vaak samen met de van de NMVB-groep Antwerpen afkomstige aanhangrijtuigen 19033-19041 en 19043. De 9832 werd bij bombardementen in het laatste oorlogsjaar vernield en was "Kriegsverlust". De 9836 en 9837 werden eveneens zwaar beschadigd maar keerden in 1945 wel met de andere 7 rijtuigen terug. Hoewel ze tot



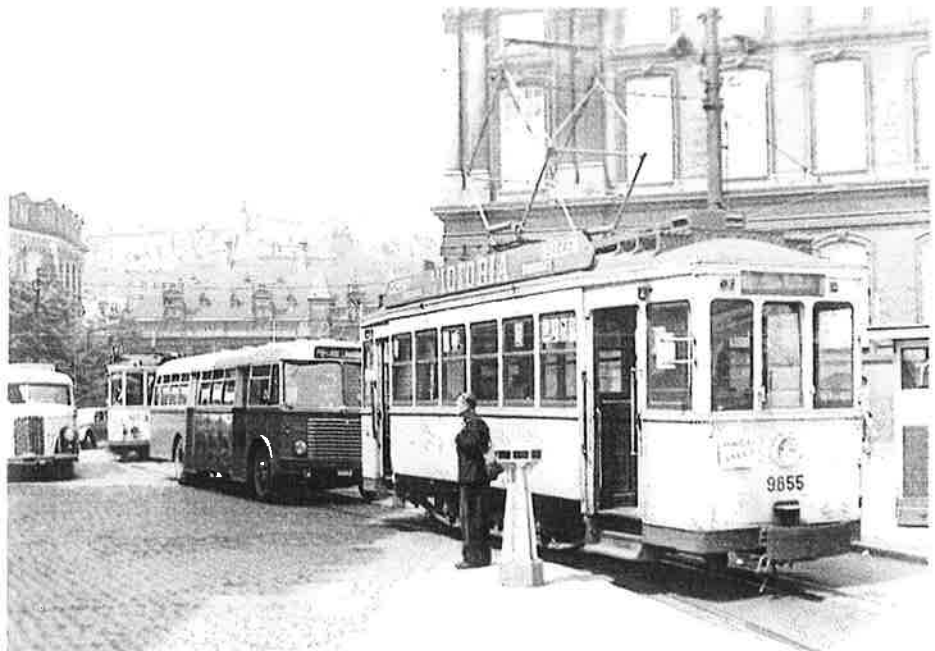
Motorrijtuig 9844. Robert Temmerman fotografeerde dit beeld op 6 april 1960 in de stelplaats Haacht. Het rijtuig kreeg in het werkhuis Kuregem vier grote zijruiten en kleine filmkasten. Verzameling Roger Bastaens.

1953 resp. 1954 op de inventaris voorkwamen, werd de oorlogsschade nooit hersteld. De 9836 werd gesloopt, terwijl de truck en de motoren van de 9837 werden geplaatst onder de 9306.

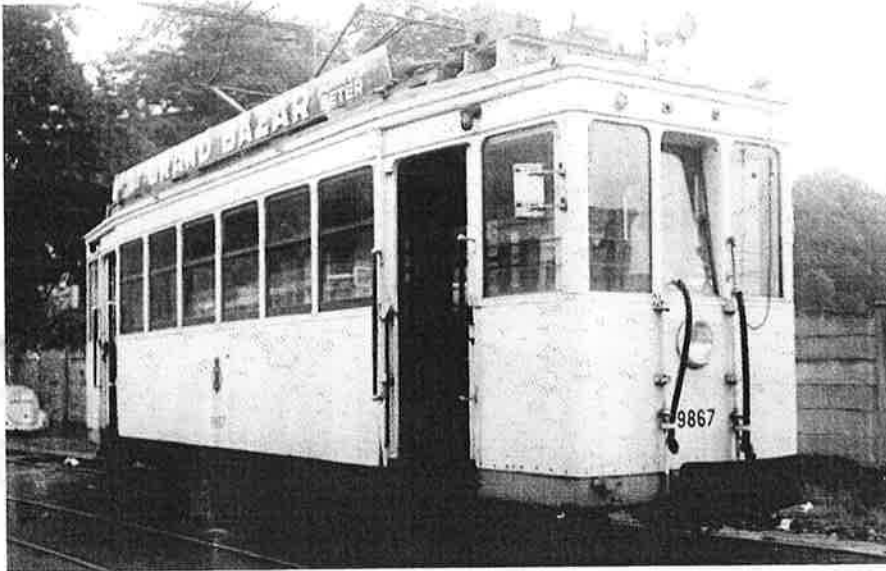
De andere rijtuigen werden na 1956 niet meer gebruikt. Bekend is dat de 9830 en 9838 in 1958 en de 9839 in 1959 uit de inventaris werden geschrapt. De 9831 en 9835 verdwenen tussen 1956 en 1959, de 9833 en 9834 tussen 1959 en 1962.

REEKS 9840-9849

De 9840-9844 werden in dienst gesteld op 12 december en 9845-9849 op 23 december 1930. De oorspronkelijke administratieve verdeling was 9840-9841 Eigenbrakel - Waver en 9842-9849 Brussel - Halle. Later waren er de nodige mutaties: de 9843-9844 werden na korte tijd overgeschreven naar Brussel - Leerbeek - Edingen en de 9845-9849 gingen in 1939 naar de Groep Luik. Voor de 9845-9846 werd dit later gewij-



Braine-le-Comte, reeks 9850-59: van de 143 zg. "Braine-le-Comte's" werden er in werkelijkheid slechts 24 door de gelijknamige constructeur gebouwd. Deze tweede en laatste "echte" B.I.C.-reeks verhuisde reeds vóór W.O. II van Brussel naar Luik. Op 27 mei 1956 lukte fotograaf P. Boehm deze fraaie plaat van rijtuig 9855 op de Place St.-Lambert in Liège. Achter de motorwagen duikt reeds zijn opvolger - de autobus - op. De stoet wordt besloten door het Luikse stadsrijtuig 127. Waar is de tijd? Verzameling Jacques Cohn.



Een ons onbekend fotograaf vereeuwigde omstreeks 1955 de 9867 (Seneffe, reeks 9860-73) als rangeerwagen in stelplaats Oude Bareel in Merksem. Een nieuw gegeven? Volgens de auteur van ons artikel zou rijtuig 9867 nooit in Merksem zijn gebruikt! Verzameling Roger Bastaens.

zigt in Luik - Wihogne. In 1955 tenslotte keerden de 9845-9847 terug naar Brussel, met als registraties 9845 Brussel - Hut en 9846-9847 Waterloo - Mont-St.-Jean. De Brusselse rijtuigen kregen na 1945 een Westinghouse éénleidingrem als vervanging van de Pieperrem. In Luik bleef de Pieperrem in gebruik.

In een onbekend jaar werd de 9844, vermoedelijk na een ongeval, door het werkhuis Kuregem gemoderniseerd met vier grote zijruiten en kleine ingebouwde filmkasten, naar het voorbeeld van de 9717. De kopdeur bleef hierbij behouden (RR 34/93 blz. 54).

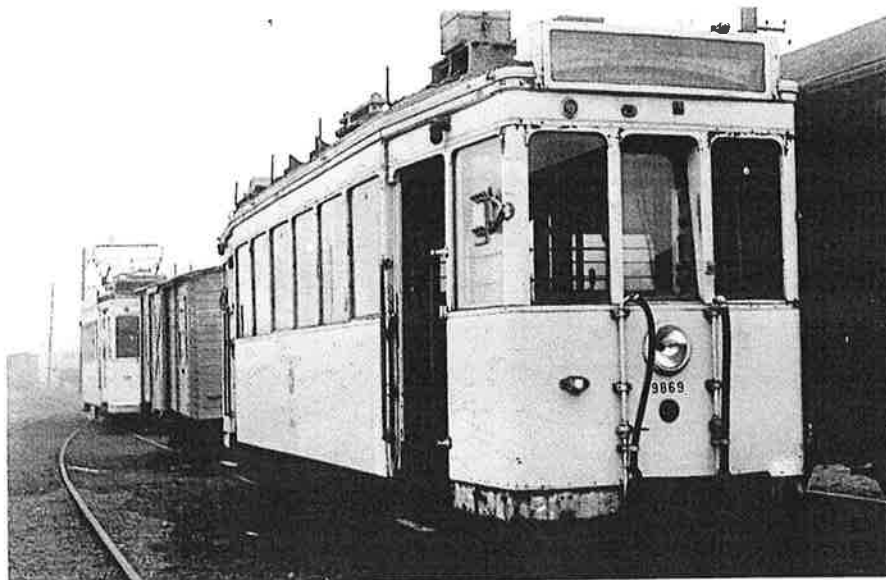
Volgens sommigen zou de feitelijke overplaatsing naar Luik van de 9845-9849 al in 1934/35 hebben plaats gevonden, de NMVB-registers vermelden echter 1939. In Luik werden bij alle vijf rijtuigen de kopdeuren door schuine ruiten vervangen.

Bovendien kreeg de 9845 de eerder beschreven zeer kleine filmkasten van het smalle type.

De in Luik achtergebleven 9848 en 9849 werden in respectievelijk 1955 en 1959 afgevoerd.

Voor 1951 is voor de Brusselse rijtuigen de volgende verdeling over de stelplaatsen bekend: Het Rad 9840, 9844 en Grimbergen 9841-9843. De rijtuigen in Grimbergen werden vooral gebruikt op het pendelrijtje Grimbergen - Meise, dat als onderdeel van lijn G (Brussel - Strombeek - Grimbergen) werd uitgebaat.

Ondanks hun inschrijving bij de lijnen ten zuiden van Brussel, gingen de 9845-9847 in 1955 naar Leuven. Pas later, vermoedelijk in 1961, kwamen ze als dienstwagens naar Brussel. Waarschijnlijk werden ze ook in Leuven weinig in de reizigersdienst gebruikt.



Roger Bastaens kreeg op 15 februari 1966 "buitenbeentje" 9869 te pakken in de stelplaats IJskelder, Merksem, nauwelijks een maand vóór het rijtuig naar de sloper ging. Dek de zijwand van de wagen af, bedenk vooraan een brede buffer en... iedere tramvriend zal menen dat dit een NMVB-Standaardrijtuig is!

De verbouwde 9844 ging in 1955 van Brussel naar de lijn Brussel - Haacht die deel uitmaakte van de Groep Leuven. Hij werd vooral als goederen- en rangeerwagen in de stelplaats Haacht gebruikt. Hij werd in 1961 gesloopt.

In Brussel werden ook de 9840-9843, met de 9845-9847, als dienstwagens gebruikt, waarbij ze ook voor de suikerbietentrans naar Waver werden ingezet. De 9847 werd tenslotte nog bruin geschilderd.

In de volgende jaren werden deze rijtuigen uit de inventaris afgevoerd: in 1963 de 9840, in 1965 de 9845-9846, in 1966 de 9842-9843 en 9847 en in 1968 de 9841.

REEKS 9850-9859

De 9850-9852 werden op 29 januari 1931 in dienst gesteld, de 9853-9854 en 9857 op 27 januari, de 9855-9856 op 2 februari en de 9858-9859 op 10 februari 1931. Oorspronkelijk waren de rijtuigen aan de volgende Kapitalen toegevoerd: 9850-9853 Brussel - Wemmel, 9854 en 9857-9859 Grimbergen - Londerzeel en 9855-9856 Laken - Meise Dikke Linde. In feite reden de 10 rijtuigen juist op de lijnen van Brussel Zuid, wat de theoretische waarde van deze administratie nog eens onderstreept. In 1939 werd de hele reeks overgeplaatst naar de Groep Luik. Volgens sommigen gebeurde dit al in 1934/35. Door de Wereldtentoonstelling van 1935 in Brussel lijkt dit echter niet waarschijnlijk. Er waren geen verdere mutaties. In 1956 behoorden alle 10 rijtuigen tot de stelplaats Verlaine.

Drie rijtuigen kregen de kleine Luikse filmkasten, 9854 en 9857 het smalle type (RR 34/93 blz. 54) en 9855 het brede type. Enkele rijtuigen, waarbij de 9857, eindigden hun bestaan als dienstwagens.

De 9850-9855 en 9858 werden in 1957 afgevoerd, de 9856-9857 en 9859 in 1959.

REEKS 9860-9873

De 9860-9862 en 9864-9865 kwamen op 8 januari 1931 in dienst, de 9863 en 9866-9867 op 30 januari, de 9868-9869 op 9 februari en de 9870-9871 op 24 februari. Voor de 9872-9873 is de juiste datum niet bekend. De 9860-9869 werden ingeschreven bij de Lignes du Banlieue de Charleroi, wat al snel werd gewijzigd in Groep Henegouwen. In 1933 gingen de 9860-9862 naar de Lignes du Banlieue de Tournai, terwijl de 9863-9869 administratief weer naar Charleroi verhuisden. In 1938 vertrokken ze alle tien uit Henegouwen. De 9860-9865 gingen naar de Groep Luik-Limburg en werden een jaar later ingeschreven bij het Kapitaal Liège - Wihogne - Vottem. De 9866-9869 gingen naar de Groep Antwerpen en werden toebedeeld aan de Kapitalen Antwerpen - Brasschaat - Grens en Antwerpen - Zandvliet - Lillo, voor respectievelijk 2/3 en 1/3 van hun boekwaarde.

De 9870 werd nieuw ingeschreven bij het Kapitaal Liège - Wihogne - Vottem, de 9871 bij Liège - Tilleur - Hollogne. Later gingen beide naar Ans - Oreye. De 9872-9873 behoorden hun gehele bestaan tot de elektrische lijnen van Namen.

Ongeacht hun administratieve bestemming reden de 9860-9865 oorspronkelijk vooral

rond La Louvière en de 9866-9869 in Charle-roi.

De Luikse rijtuigen verloren alle hun kopdeuren. De 9860-9861 en 9870 kregen een Luikse filmkast van het smalle type, de 9864-9865 van het brede type.

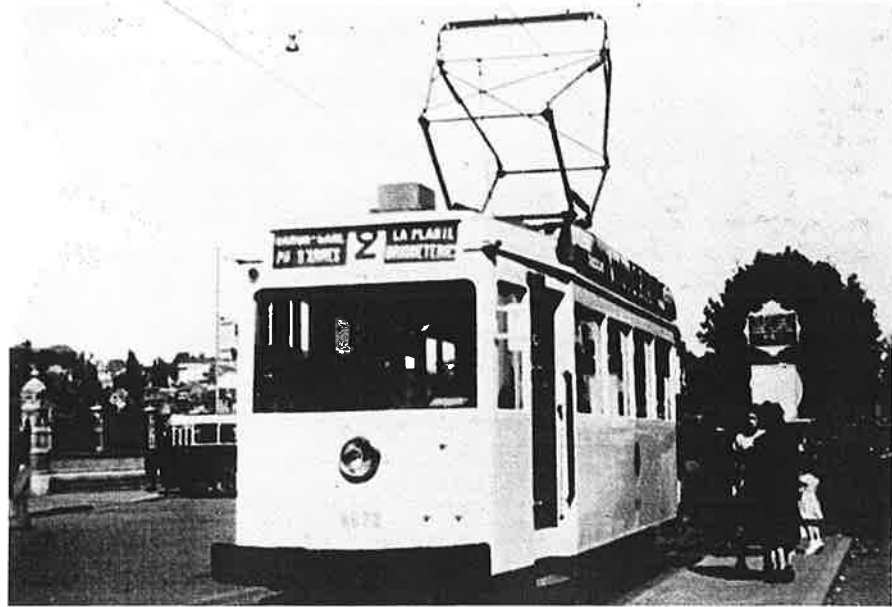
Er wordt wel beweerd dat de 9861 omstreeks 1940 op de lijnen van Eupen aanwezig was en zo in mei van dat jaar bij de tram van Aken terecht kwam. Bij de Aachener Kleinbahn Gesellschaft zou de 9861 zijn vernummerd in 188 of 189. Toen de AKG in 1942 werd opgenomen in de Aachener Strassenbahn und Energieversorgungs AG volgde de vernummering in 2707 of 2708. In 1945 zou de 9861 dan weer in Belgisch bezit terugkeren. Weer een andere lezing geeft aan dat de 9861 al in 1941 op Belgisch grondgebied terugkeerde en tot het einde van de oorlog dienst deed op de pendellijn Verviers - Dolhain, het overblijfsel van Verviers - Eupen. Rond 1947 was de 9861 zeker weer terug in Luik. De schrijver is echter van mening dat dit verhaal niet juist is en dat het hier een verwisseling met de 9168 van het net van Eupen betreft.

De 9870 en 9871 werden in 1953 permanent als een Siamese tweeling gekoppeld. Aan één zijde werd bij elk rijtuig de koplamp verwijderd. Door de openingen die zo ontstonden werden de rijtuigen met een aantal kabels ook elektrisch gekoppeld, zodat het tweetal vanuit de voorste stuurpost kon worden bediend (zie foto's RR 23/91, blz. 95). Het gezamenlijke vermogen bedroeg 328 pk. De 9870+9871 werden ingezet voor het vervoer van suikerbieten rond Oreye tot ze in 1959 buiten dienst werden gesteld. Ze verdwenen nog hetzelfde jaar uit de inventaris.

Enkele Luikse rijtuigen, waaronder de 9863, eindigden hun leven als dienstwagens. De 9860 en 9862 werden in 1957 uit de inventaris geschrapt, de 9861, 9863 en 9865 in 1958 en de 9864 in 1959.

De vier Antwerpse rijtuigen hadden een avontuurlijk bestaan. Hoewel administratief behorend tot de sector Merksem, zijn ze daar nooit gebruikt. Vanaf 1941 reden ze op de Mechelse lijnen T en H naar Rijmenam en Heist-op-den-Berg. Na de oorlog waren ze vooral in gebruik rond Rumst.

In de jaren 1950/51 kregen de 9866-9869 een tweeleiding Westinghouserem (zie RR 24/91, blz. 139). De 9866 bleef verder ongewijzigd. De 9867-9869 verloren omstreeks 1950 hun kopdeuren. Bij de 9867 werden bovendien lange zijpanelen aangebracht die de freembalken bedekten, op dezelfde manier waarop de Groep Antwerpen dit ook met de Houten Standaards deed (RR 34/93, blz. 54). De 9869 werd omstreeks 1953 na een ongeval ingrijpend gewijzigd. In zijn vernieuwde vorm had de 9869 geen kopdeuren, zijruiten uit één stuk, lange zijpanelen en grote filmkasten op het dak (RR 34/93 blz. 55). Zo waren de vier Antwerpse rijtuigen allemaal verschillend. In het begin van de jaren vijftig werden ze ingedeeld bij de goederendienst rond Rumst en vervolgens daalden ze af tot dienstwagens voor allerlei klusjes, vooral in de stelplaatsen Rumst en Heist-op-den-Berg, maar ook elders. De 9866-9868 wer-



Namen, place de la Gare: gemoderniseerd motorrijtuig 9872 op lijn 2 (Namur Gare - place d'Armes - La Plante - Briquetteries). Jaartal (nà 1945) en foto zijn onbekend. Verzameling Dirk Eveleens Maarse.

den op 25 mei 1961 voor sloop verkocht, de 9869 op 22 maart 1966, maar deze verdwenen pas in 1967 uit de inventaris.

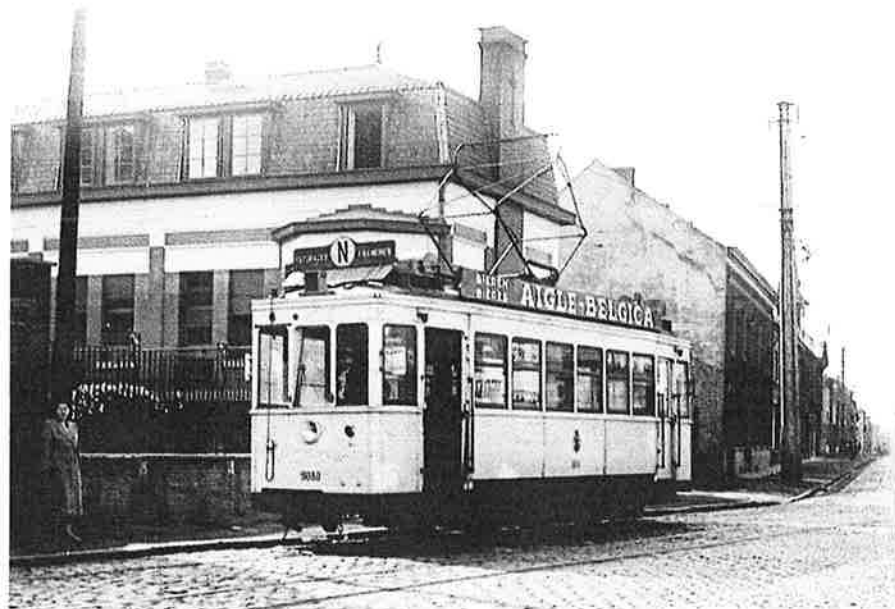
De 9872-9873 van Namen werden omstreeks 1938 voorzien van grote filmkasten van een lelijk hoekig ontwerp dat in Namen toen algemeen werd toegepast. Tijdens de brand in Salzinnes op 23 november 1940 werden beiden vernield. Voor het herstel van de grote aantallen vernielde motorrijtuigen ontwierp men in het werkhuis Andenne een moderne, licht gestroomlijnde kast met één grote kopruit, een half-gebouwde filmkast en brede schuifdeuren in de balkons. Oorspronkelijk was er een kleine lijnnummerfilmkast aangebracht onder de pantograaf, maar deze werd later verwijderd. De zijwanden leken sterk op de Metalen Standaardmotorrijtuigen. Voor de

oudere rijtuigen was er een versie met drie zijruiten, de Braine-le-Comtes kregen vier zijruiten. Er waren nu 28 zitplaatsen en een onbekend aantal staanplaatsen. De 9872 kwam in november of december 1941 weer in dienst, de 9873 in 1942 of 1943. In deze vorm deden de rijtuigen tijdens de oorlog vooral dienst op lijn 5. Ze werden in 1953 buiten dienst gesteld en in 1954 voor sloop verkocht.

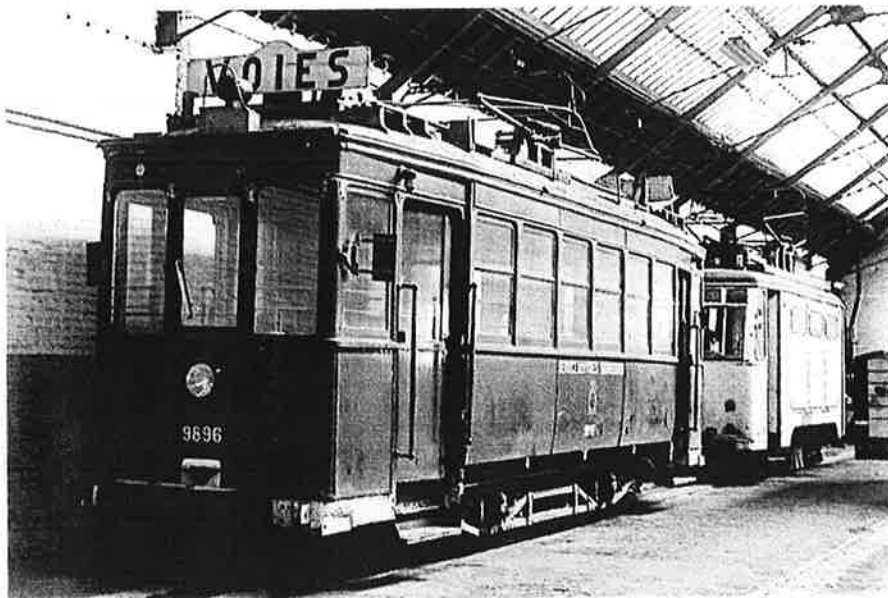
REEKS 9880-9899

Allereerst moet worden opgemerkt dat verschillende bronnen vermelden dat de 9893-9899 werden gebouwd door Seneffe. De registers van de NMVB geven echter aan dat de 9880-9899 één reeks vormden.

De indienststellingsdata waren: 9880-9885 18 februari 1932, 9886-9890 8 maart, 9891-



Motorrijtuig 9888 (Anglo-Franco-Belge, reeks 9880-99, heden bij de ASVi) als lijn N Pâturages - Frameries in Frameries-Quatre Pavés op 12 september 1953. We kijken langs de rue J. Dufrane in de richting Pâturages. Links het nog steeds bestaande ziekenhuis. Foto Jacques Bazin, verzameling Wim Morélis.

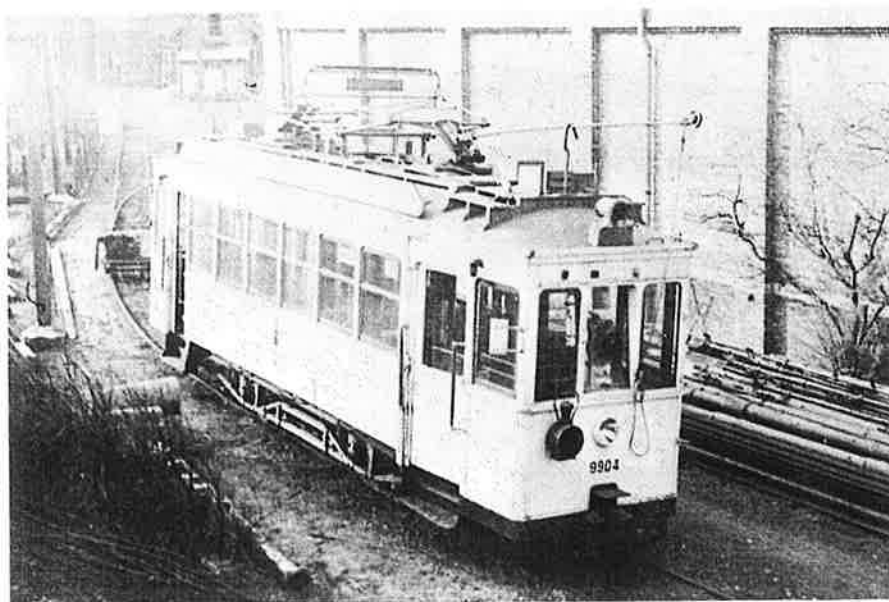


Nog een foto van Roger Bastaens: mw 9896 op 13 september 1966 als werkwagen in de remise van La Louvière. Achter het rijtuig is de beroemd-beruchte "Schörling" railslijpwagen 21.001 te zien, die nog tot in 1988-89 zou "overleven", zij het in een uiterst deplorabele toestand.

9892 10 maart en 9893-9899 14 maart 1932. De oorspronkelijke verdeling over de Kapitalen was 9880-9882 Antwerpen - Hamme, 9883-9884 Gent - Nevele - Ruiselede (elektrisch tot Nevele), 9885-9889 Lijnen van het Kortrijkse, 9890-9892 Lijnen van Namen, 9893-9899 Groep Henegouwen. Later werden de 9880-9882 overgeboekt naar Gent - Bassevelde (Evergem). Om in Vlaanderen te blijven: in 1958 werden de 9882 en 9884 overgeboekt naar de Lijnen van het Kortrijkse en de 9885 naar Gent - Zomergem - Ursel (Zomergem). In 1952 waren de 9888-9889 al naar de Lignes de Mons et du Borinage gegaan. Van de oorspronkelijk Henegouwse rijtuigen werden de 9893-9898 in 1936 toegewezen aan de Lignes du Centre I (La Louvière) en de 9899 aan Binche - Bracque-

nies.

Over de inzet van de 9880-9889 in Vlaanderen is weinig spannends te vermelden. Ze werden zowel in Gent, Kortrijk als Hamme gebruikt en wisselden regelmatig van standplaats. Op grond van waarnemingen in de loop van 1953 kan voor dat jaar de volgende verdeling worden gereconstrueerd: stelplaats Destelbergen (Gent) 9880-9884, 9886, 9888-9889, stelplaats Moeskroen (Kortrijk) 9887 en stelplaats Hamme 9885. De Gentse rijtuigen reden in die jaren vooral op de lijnen E, L, N, O en O doorstreep. De verhuizing van de 9888-9889, hoewel administratief in 1952 gemeld, vond in feite in 1953 plaats. In januari of februari 1953 werden beiden nog in Gent in dienst gezien. De andere Vlaamse rijtuigen werden afgevoerd uit de inventa-



Opnieuw in stelplaats Haacht: een niet-gedateerde opname van een onbekend fotograaf toont motorrijtuig 9904 (Ragheno, reeks 9901-15), voorzien van een pantograaf en van twee trolley'stangen. De aanwezigheid van deze drie stroomafnemers wordt in het artikel verklaard. Verzameling Roger Bastaens.

ris in de volgende jaren: 9880, 9886 in 1957, 9882, 9887 in 1958 en 9881, 9883-9885 in 1959.

De 9888-9889 hebben nog enkele jaren in de reizigersdienst van de Borinage gereden, vooral op de pendellijn N (Navette) Frameries - Pâturages. Omstreeks 1956 werden het dienstmotorwagens voor Wegen en Werken, waarbij de 9888 ook de pannagediensten verrichtte. Dit rijtuig droeg de laatste jaren het kopbord SECOURS en op de zijwand het opschrift DEPOT DE QUAREGNON. Na 1970 was het actief vanuit de stelplaats Eugies. De 9889 werd voorzien van sneeuwplougen en behoorde tot de stelplaats Mons Bassins (RR 37/94, blz. 22). De 9889 werd in 1972 afgevoerd. Hij bevond zich toen in de stelplaats Anderlues. Ook de 9888 werd na 1972 niet meer gebruikt, maar bleef tot 1974 in de inventaris. Zoals bekend is het rijtuig sindsdien bij ASVi.

De geschiedenis van de drie rijtuigen 9890-9892 in Namen is weer veel ingewikkelder. De heer De Volder uit Brugge meldt in Lezersforum dat hij nog op 15 augustus 1947 de 9891 zonder filmkasten zag. Andere bronnen melden echter dat dit rijtuig in 1935/37 werd gemoderniseerd, waarbij lange zijpanelen werden aangebracht, de koppen een strakker aanzicht kregen en het rijtuig van filmkasten werd voorzien. Het ziet er dus naar uit dat in ieder geval het aanbrenge van de filmkasten na 1947 plaats vond. Foto's uit 1949 tonen de 9891 inderdaad in zeer verzorgde toestand, alsof hij zojuist was herschilderd. Doordat de 9891 in november 1940 voor herstelling in het werkhuis van Andenne was, was hij niet betrokken bij de brand in Salzinnes. De 9890 en 9892 werden op 23 november 1940 wel verwoest. Een foto uit april 1940 toont de 9890 in ongewijzigde toestand, wat zeer waarschijnlijk ook voor de 9892 gold. Het NMVB-archief laat zien dat de 9892 bij de brand kennelijk zodanig was vernield, dat herstel niet werd overwogen. Later werd deze aantekening doorgehaald. Inderdaad herzezen de 9890 en 9892 uit hun as in dezelfde vorm als de eerder genoemde 9872-9873, de 9890 in 1942 of 1943, de 9892 in 1941. Toch bleef het noodlot dit tweetal achtervolgen. De 9890 liep oorlogsschade op bij bombardementen te Ronet op 5 april 1943 en te La Plante op 17 april 1944, de 9892 op de Place d'Armes op 18 augustus 1944. De rijtuigen werden telkens hersteld, ook toen de 9890 in 1946 nog eens bij een botsing betrokken was. De 9890 werd in 1953 afgevoerd, de 9892 in 1952.

Intussen werd de gedeeltelijk gemoderniseerde 9891 ook voor goederentrans gebruikt. Bij de opheffing van de elektrische lijnen van Namen werd hij in 1953 overgeplaatst naar Charleroi, waar hij als dienstmotorwagen werd gebruikt tot hij in 1956 werd gesloopt. Het NMVB-archief vermeldt een mutatie in december 1955 met als bestemming de Lignes du Centre I (La Louvière), terwijl de 9891 pas in april 1957 uit de inventaris verdween. Een goed voorbeeld van de praktijk naast de theorie.

(Slot volgt)

Dirk Eveleens Maarse

Kris-kras door Wallonië tegen 195 frank !

Misschien is het door vele openbaar vervoerfanaten te weinig geweten dat zowel De Lijn, de TEC als de MIVB een dagkaart te koop aanbieden waarmee men, gedurende één dag, vrij op het stads- en het streeknet kan rondtoeren. Of je busfanaat of tramfreak bent of gewoon even het eigen land wilt verkennen, deze dagkaarten kunnen interessante perspectieven bieden om er eens een dagje op uit te trekken, zeker wanneer het mooie weer er aan komt. De prijzen variëren: 400 frank voor een De Lijn-dagkaart, 125 frank voor een MIVB-dagkaart en 195 frank voor een TEC-dagkaart. Vooral dit laatste tarief leek me uiterst aantrekkelijk, gezien het aantal kilometers dat men er op één dag kan 'uithalen'. De dagkaarten van De Lijn en de TEC kunnen op de autobussen zelf worden aangeschaft, een dagkaart van de MIVB wordt in de metrostations verkocht. Hierna worden dan ook enkele interessante mogelijkheden geboden, die je zeker en vast zullen bekoren en je vooral zeer vele uren opzoek- en puzzelwerk zullen besparen. In minder bevolkte streken is het immers niet zo eenvoudig een sluitende reisweg uit te stippelen, met bovendien het risico verzeild te raken in Malmédy, Virton of Maldegem zonder er nog weg te geraken... Mits enige inspiratie en fantasie zijn echter nog vele andere mogelijkheden te ontdekken. Ik teken nochtans niet verantwoordelijk voor eventuele wijzigingen in de onderstaand dienstregelingen.

TRAJECT 1 - OOSTKANTONS EN HOGE VENEN

is alleen geldig op weekdays, ook tijdens de schoolvakantie, en vertrekt vanuit Brussel.

| | | |
|-----|--|-------------|
| E | BRUSSEL (Leopoldswijk) - PERWEZ (place) | 08.35-10.00 |
| 2 | PERWEZ (place) - NAMUR (gare) | 10.05-10.50 |
| 12 | NAMUR (gare) - HUY (av. Delchambre) | 11.27-12.30 |
| 9 | HUY (av. Delchambre) - LIEGE (pl. Leman) | 12.32-13.35 |
| 38b | LIEGE (Guillemins) - VERVIERS (gare) | 14.05-15.15 |
| 25 | VERVIERS (gare) - EUPEN (Bushof) | 15.36-16.02 |
| 48a | EUPEN (Bushof) - WAIMES (gare) | 16.54-17.48 |
| 45a | WAIMES (gare) - MALMEDY (gare) | 17.50-18.05 |
| 395 | MALMEDY (gare) - VERVIERS (gare) | 18.10-19.10 |
| (B) | VERVIERS (central) - BRUSSEL (noord) | 19.26-20.44 |



TEC-autobus 606 op de lijn 2 Namen - Perwez in de landelijke, rustige omgeving van Upigny, een dorp met nauwelijks 200 inwoners. De Buurtspoorweg-komaf van het voertuig is duidelijk zichtbaar. Foto Stefan Justens.

TRAJECT 2 - LAND VAN HERVE EN OOSTKANTONS

is geldig op zaterdag en is sterk aan te raden in de winterperiode, wanneer de Oostkantons bedekt zijn met een wit laagje.

| | | |
|-----|---|-------------|
| 11 | VERVIERS (gare) - WELKENRAEDT (gare) | 09.10-09.37 |
| 10 | WELKENRAEDT (gare) - KELMIS (BBL) | 09.48-10.24 |
| 396 | KELMIS (BBL) - EUPEN (Markt) | 10.30-10.51 |
| 394 | EUPEN (Markt) - ST. VITH (An der Linden) | 11.05-12.10 |
| 48a | ST. VITH (An der Linden) - BARAQUE MICHEL | 13.10-14.28 |
| 390 | BARAQUE MICHEL - VERVIERS (gare) | 14.28-14.55 |
| 388 | VERVIERS (gare) - TROOZ (gare) | 15.45-16.18 |
| 33 | TROOZ (gare) - FLERON (gare) | 16.37-17.01 |
| 69 | FLERON (gare) - VERVIERS (gare) | 17.34-18.17 |

Volgende variatie geldt eveneens vanaf Verviers :

| | | |
|-----|---|-------------|
| 395 | VERVIERS (gare) - MALMEDY (gare) | 15.30-16.28 |
| 45a | MALMEDY (gare) - TROIS-PONTS (gare) | 17.05-17.32 |
| (B) | TROIS-PONTS - LIEGE GUILLEMINS | 17.43-18.36 |

TRAJECT 3 - AMBLEVE EN HOGE VENEN

is geldig op zaterdag, ook tijdens de schoolvakantie

| | | |
|-----|--|-------------|
| 377 | LIEGE (pl. Neujean) - COMBLAIN (place) | 08.45-09.40 |
| 42a | COMBLAIN (place) - TROIS-PONTS (gare) | 09.50-10.50 |
| 44a | TROIS-PONTS (gare) - SPA (gare) | 10.54-11.42 |
| 388 | SPA (hotel de ville) - VERVIERS (gare) | 12.15-12.51 |
| 390 | VERVIERS (gare) - BARAQUE MICHEL | 13.45-14.17 |
| 48a | BARAQUE MICHEL - EUPEN (Bushof) | 14.28-14.45 |
| 10 | EUPEN (Bushof) - WELKENRAEDT (gare) | 15.30-15.46 |
| 11 | WELKENRAEDT (gare) - VERVIERS (gare) | 15.55-16.24 |
| 69 | VERVIERS (gare) - LIEGE (St.-Lambert) | 16.40-17.55 |

TRAJECT 4 - ENTRE SAMBRE ET MEUSE

is slechts geldig op weekdays, ook tijdens de schoolvakantie, maar NIET op woensdag. Het is een traject in lusvorm met vertrek en aankomst in Charleroi.

| | | |
|------|---|-------------|
| 109a | CHARLEROI (sud) - CHIMAY (gare) | 09.11-10.25 |
| 60/1 | CHIMAY (gare) - COUVIN (gare) | 10.40-11.26 |
| 60/2 | COUVIN (gare) - HEER (pont) | 11.38-12.44 |
| 154a | HEER (pont) - DINANT (gare) | 12.55-13.20 |
| 433 | DINANT (gare) - NAMUR (gare) | 13.25-14.15 |
| 27 | NAMUR (gare) - VEDRIN - NAMUR (gare) | 14.27-14.58 |
| 3 | NAMUR (gare) - CITADELLE - NAMUR (gare) | 15.00-15.29 |
| 56 | NAMUR (gare) - PHILIPPEVILLE (place) | 16.33-17.28 |
| 451 | PHILIPPEVILLE (place) - CHARLEROI (sud) | 18.02-18.52 |

TRAJECT 5 - HASPENGOUW EN CONDROZ

is geldig op week- en zaterdag, ook tijdens de schoolvakantie.

| | | |
|------|---|-------------|
| E | BRUSSEL (Leopoldswijk) - PERWEZ (place) | 08.35-10.00 |
| 2 | PERWEZ (place) - NAMUR (gare) | 10.05-10.50 |
| 16 | NAMUR (gare) - FORVILLE (depot) | 12.29-13.04 |
| 19 | FORVILLE (depot) - ANDENNE (gare) | 13.21-13.43 |
| 13 | ANDENNE (gare) - CINEY (gare) | 15.05-15.55 |
| 128a | CINEY (gare) - YVOIR (gare) | 16.47-17.25 |
| 433 | YVOIR (gare) - NAMUR (gare) | 17.39-18.15 |
| (B) | NAMUR - BRUSSEL (noord) | 18.24-19.12 |

TRAJECT 6 - HASPENGOUW EN WAALS-BRABANT

is alleen geldig op zaterdag. Het traject is een lusvorm vanuit Brussel.

| | | |
|------|--|-------------|
| E | BRUSSEL (Leopoldswijk) - PERWEZ (place) | 08.35-10.00 |
| 148a | PERWEZ (place) - GEMBLOUX (gare) | 10.06-10.26 |
| 25 | GEMBLOUX (gare) - JODOIGNE (gare) | 10.42-11.48 |
| 18 | JODOIGNE (gare) - HAMME MILLE (gare bus) | 12.12-12.48 |
| 23 | HAMME MILLE (gare bus) - WAVRE (gare) | 12.53-13.17 |
| 20 | WAVRE (gare) - OTTIGNIES (gare) | 13.54-14.16 |
| 19 | OTTIGNIES (gare) - NIVELLES (gare) | 15.03-15.37 |
| 568 | NIVELLES (gare) - FLEURUS (gare) | 16.05-16.50 |
| 722 | FLEURUS (athenee) - CHARLEROI (sud) | 17.00-17.42 |
| 365a | CHARLEROI (sud) - BRUSSEL (Roupe) | 18.09-19.40 |

TRAJECT 7 - DE KEMPEN EN HET HAGELAND

is slechts geldig op weekdays, ook tijdens de schoolvakantie. Traject in lusvorm vanuit Antwerpen.

| | | |
|-----|---|-------------|
| 41 | ANTWERPEN (Roosevelt) - TURNHOUT (markt) | 08.15-09.10 |
| 47 | TURNHOUT (markt) - MOL (station) | 09.50-10.28 |
| 307 | MOL (station) - LEUVEN (station) | 10.28-11.50 |
| 17 | LEUVEN (station) - MELDERT (oud station) | 12.22-12.58 |
| 21 | MELDERT (oud station) - TIENEN (station) | 12.58-13.18 |
| 15 | TIENEN (station) - AARSCHOT (station) | 14.22-15.18 |
| 49 | AARSCHOT (station) - WESTERLO (dorp) | 15.50-16.13 |
| 54 | WESTERLO (dorp) - HERENTALS (station) | 16.25-16.50 |
| 42 | HERENTALS (station) - ANTWERPEN (Roosevelt) | 17.25-18.40 |

TRAJECT 8 - ANTWERPEN - MAASEIK - ANTWERPEN

is alleen geldig op weekdays, ook tijdens de schoolvakantie. Traject in lusvorm vanuit Antwerpen.

| | | |
|-----|--|-------------|
| 41 | ANTWERPEN (Roosevelt) - TURNHOUT (markt) | 08.15-09.10 |
| 47 | TURNHOUT (markt) - MOL (station) | 09.50-10.28 |
| 307 | MOL (station) - GEEL (station) | 10.28-10.44 |
| 302 | GEEL (station) - MAASEIK (busstation) | 10.54-12.26 |
| 45 | MAASEIK (busstation) - HASSELT (station) | 12.57-14.11 |
| 299 | HASSELT (station) - DIEST (station) | 14.30-15.05 |
| 14 | DIEST (station) - LEUVEN (station) | 15.30-16.22 |
| 285 | LEUVEN (station) - MECHELEN (station) | 16.50-17.35 |
| 50 | MECHELEN (station) - ANTWERPEN (Roosevelt) | 17.45-18.37 |

TRAJECT 9 - BRUSSEL - MAASEIK - BRUSSEL

geldt op weekdays, ook tijdens de schoolvakantie.

| | | |
|-----|--|-------------|
| 178 | BRUSSEL (Roodebeek) - MAASEIK (busstation) | 08.43-10.43 |
| 302 | MAASEIK (busstation) - BREE (busstation) | 11.15-11.38 |
| 8 | BREE (busstation) - GENK (station) | 12.03-12.42 |



De Lijn-autobus 5516 in de stelplaats Dilbeek op 13 december 1994. De verlichtingsmast achter de bus kan zijn NMVB-oorsprong niet loochenen! Foto Stefan Justens.

| | | |
|-----|--|-------------|
| 18 | GENK (station) - RIEMST (busstation) | 12.55-13.32 |
| 62 | RIEMST (busstation) - TONGEREN (station) | 13.33-13.49 |
| 23a | TONGEREN (station) - ST. TRUIDEN (station) | 14.30-15.10 |
| 13 | ST. TRUIDEN (station) - TIENEN (station) | 15.50-16.30 |
| 21 | TIENEN (station) - MELDERT (oud station) | 16.40-16.59 |
| 17 | MELDERT (oud station) - LEUVEN (station) | 17.03-17.39 |
| 107 | LEUVEN (station) - BRUSSEL (noord) | 17.52-19.07 |

TRAJECT 10 - DE KUSTSTREEK

Naast de gewone dagkaart (tegen 400F) bestaat ook de mogelijkheid om een dagkaart te nemen (tegen 320F) op de kusttramlijn en de autobuslijnen van de kust. Nog interessanter is de driedaagse kaart (tegen 545F). Beide kaarten zijn ook verkrijgbaar per gezin i.p.v. per persoon.

Wie zijn zomervakantie dit jaar aan de kust doorbrengt en zich van een driedagenpasje voorziet, zal ongetwijfeld hieronder zijn gading vinden in twee trajecten, die je achtereenvolgens alle aspecten van het openbaar vervoer in de kuststreek zullen doen ontdekken.

Beide trajecten zijn alleen geldig op wekdagen in juli en augustus.

| | | |
|-------|---|-------------|
| 793 | OOSTENDE (station) - BRUGGE (station) | 08.40-09.43 |
| 788/2 | BRUGGE (station) - WESTKAPELLE | 09.57-10.27 |

Verenigingsnieuws

VeBOV

1. MAANDELIJKE PROJEKTIEAVONDEN

Antwerpen (20.00 uur stipt in centrum "Zurenborg", Dageraadplaats 4)

28 juni : 1985, jaar van het Openbaar Vervoer (R. BOOGAERTS). Greep uit de festiviteiten van NMVB, NMBS en UITP, met onder meer historisch materieel, herdenkingsritten, modern materieel op de UITP-tentoonstelling.

26 juli : Praatavond

23 augustus : Oostenrijk (R. LAUWERS). Beelden van normaal- en smalspoor, tram en trein, Wenen en museumactiviteiten, van 1988 tot 1996.

27 september: Stoomtraktie in Polen (D. ARRETZ). Vanuit Wolsztyn nemen we een kijkje op de lijnen die nog met stoomlokomotieven in normale dienst bereden wor-

den. Wolsztyn is het Mekka van de stoomvrienden, bovendien is het één van de laatste depots die nog een regelmatige dienst voor de zwarte stomende machines hebben.

25 oktober: Nieuw bij de NMBS (E. GOENS). Beelden van de elektrificatie van Gent - De Panne en van lijn 11, de spoorlijn naar het hoge Noorden van de Antwerpse haven.

2. UITSTAPPEN

2.1 Busuitstap met DEN OUDSTEN-bussen, 15 juni

- vertrek: om 9.00 uur aan het Noordstation in Brussel
- rondritten met bussen in NMVB-, DE LIJN- en TEC-kleuren in de omgeving van Kortenberg en Braine-l'Alleud terug om ± 18.00 uur in Brussel Noord
- prijs: 500 BEF
- aanmelding verplicht vóór 1 juni bij Luc Couscheir, 03/829 06 23.

2.2 Uitstap naar de museumtramlijn RTM in Rotterdam, 14 september

Wij brengen een bezoek aan de RTM, met speciale rit voor ons alleen!

| | | |
|-------|--|-------------|
| 788/1 | WESTKAPELLE - KNOKKE (station) | 10.30-10.45 |
| 787 | KNOKKE (station) - MALDEGEM | 11.52-12.33 |
| 787 | MALDEGEM - KNOKKE (station) | 12.34-13.15 |
| 1 | KNOKKE (station) - OOSTENDE (station) | 13.22-14.18 |
| 759 | OOSTENDE (station) - DIKSMUIDE (station) | 14.25-15.15 |
| 74a | DIKSMUIDE (station) - NIEUWPOORT (stad) | 16.10-16.34 |
| 2 | NIEUWPOORT (stad) - DE PANNE (centrum) | 16.38-17.02 |
| 772 | DE PANNE (centrum) - VEURNE (station) | 17.25-17.42 |
| 769 | VEURNE (station) - OOSTENDE (station) | 18.05-19.20 |
| 759 | OOSTENDE (station) - DIKSMUIDE (station) | 09.25-10.15 |
| 759 | DIKSMUIDE (station) - LEKE (dorp) | 10.45-11.00 |
| 757 | LEKE (dorp) - BRUGGE (station) | 11.00-12.04 |
| 790 | BRUGGE (station) - DE HAAN (Aan Zee) | 12.25-13.01 |
| 2 | DE HAAN (Aan Zee) - DE PANNE (esplanade) | 13.20-14.49 |
| 772 | DE PANNE (gemeentehuis) - VEURNE (station) | 15.28-15.42 |
| 773 | VEURNE (station) - IEPER (station) | 16.25-17.17 |
| 758 | IEPER (station) - OOSTENDE (station) | 17.25-18.28 |

De derde dag kan naar keuze worden besteed aan de stadslijnen van Oostende of Brugge of aan de kusttramlijn.

Tenslotte een traject voor wie alleen op zaterdag vrij is (slechts in juli en augustus geldig):

| | | |
|-------|---|-------------|
| 1 | KNOKKE (station) - DE PANNE (centrum) | 09.02-11.02 |
| 772 | DE PANNE (centrum) - VEURNE (station) | 11.25-11.42 |
| 769 | VEURNE (station) - NIEUWPOORT (stad) | 11.55-12.35 |
| 74a | NIEUWPOORT (stad) - DIKSMUIDE (station) | 13.25-13.56 |
| 759 | DIKSMUIDE (station) - OOSTENDE (station) | 14.45-15.35 |
| 793 | OOSTENDE (station) - BRUGGE (station) | 16.24-17.31 |
| 799 | BRUGGE (station) - DAMME - BRUGGE (station) | 17.39-18.19 |
| 788/2 | BRUGGE (station) - WESTKAPELLE (dorp) | 18.57-19.27 |
| 788/1 | WESTKAPELLE (dorp) - KNOKKE (station) | 19.30-19.45 |

Tenslotte nog dit : alle bovenvermelde informatie is gebaseerd op de meest recente dienstregelingen. Het is echter nooit uitgesloten dat deze gewijzigd zullen worden. Vooral eer te vertrekken is het dus steeds aangeraden de betrokken uren te checken of de nodige dienstregelingen aan te vragen. Daarom vindt U hierbij de nodige infonummers.

| | |
|-------------------------------|--------------|
| De Lijn Antwerpen | 03/218.14.06 |
| De Lijn Limburg | 011/85.03.03 |
| De Lijn Oost-Vlaanderen | 09/210.94.91 |
| De Lijn West-Vlaanderen | 059/56.53.53 |
| De Lijn Vlaams-Brabant | 02/526.28.28 |
| TEC Liège-Verviers | 041/619.444 |
| TEC Namur-Luxembourg | 081/720.840 |
| TEC Charleroi | 071/23.41.15 |
| TEC Hainaut | 065/38.88.15 |
| TEC Brabant-Wallon | 010/480.404 |

Stefan Justens

Programma:

- vertrek per autobus aan het station van Berchem
- bezoek aan werkplaats + stelplaats; rondrit per stoomtram naar De Punt; via Brouwershaven naar Port Zelande en terug naar de stelplaats; er worden 4 fotostops voorzien
- lunch in het bezoekerscentrum De Punt
- Deelnameprijs: 1500 BEF voor leden en familieleden, 1800 BEF voor niet-leden
- Gelieve nu reeds aan te melden bij Eric Morbé, 03/271 07 27.

3. VERSLAG VAN DE ALGEMENE LEDENVERGADERING VAN 30 MAART

De Vebov-leden vinden het verslag van de ledenvergadering als bijlage bij dit nummer van Rail-Revue.

1 april 1996: Antwerpse tramlijn 3 ondergronds!

HOE HET BEGON

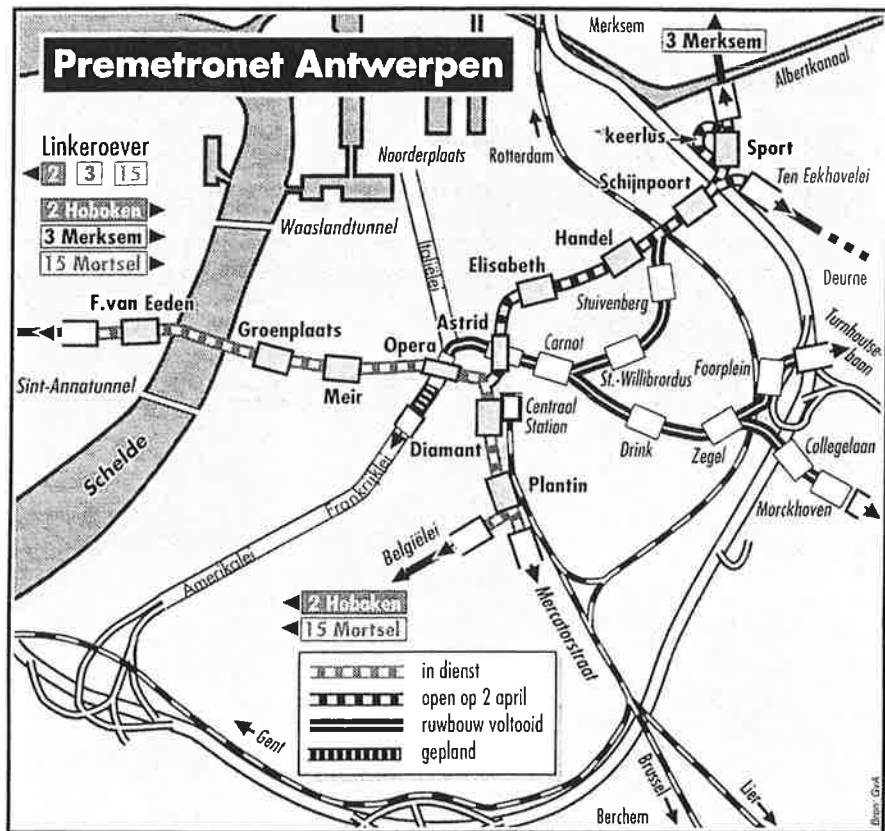
Even terug naar de jaren zestig: de megalomanie viert overal hoogtij. Alles mag en alles kan. En precies tijdens dit decennium, waarin de uitstekend gestructureerde en over het hele land verspreide Buurtspoorwegtramlijnen tot op bijna de laatste meter zullen worden opgebroken, ontstaat in Antwerpen (en, om het Vlaams-Waalse evenwicht te bewaren, ook in Charleroi) de "behoefte" om de stadstram onder de grond te stoppen. Gedaan dus met die lastige stedelijke verkeersopstoppingen, want met een premetro blijven tram en auto immers mooi uit mekaars vaarwater!

Men ziet het in Antwerpen nogal groots, want er zullen niet minder dan 13 kilometer tramtunnel worden aangelegd, waarin 26 kilometer spoor worden gemonteerd; 22 (!) ondergrondse stations, waarvan sommige met balzaal-allures, zullen de tramreiziger van de straat plukken en hem onderdompelen in een mollen-leefwereld.

Bevreemdend is, dat op dit ogenblik klaarblijkelijk niemand de echte Antwerpse behoefte aan ondergronds tramrijden opmerkt: een onder de Schelde aan te leggen verbinding tussen de beide rivieroeveren. Maar ook die oeververbinding zal er uiteindelijk komen; vanaf 21 september 1990 is ze zelfs een feit geworden.

Van de grootse plannen uit de jaren zestig is op die zonnige eerste herfst dag in 1990 nog niet denderend veel gerealiseerd: op twintig jaar tijd zijn, sedert de start van de premetrowerken, welgeteld vijf van de voorzienene tweeëntwintig ondergrondse stations voor de reiziger toegankelijk geworden en rijden de trams over een afstand van ongeveer 2,8 km door - voor een groot gedeelte - enkelsporige tunnelpijpen.

België is ondertussen een federaal land geworden. Het Vlaamse Gewest wordt willens nillens opgezadeld met de Antwerpse premetro-erfenis van de unitaire Belgische Staat en kan welhaast niet anders dan, om

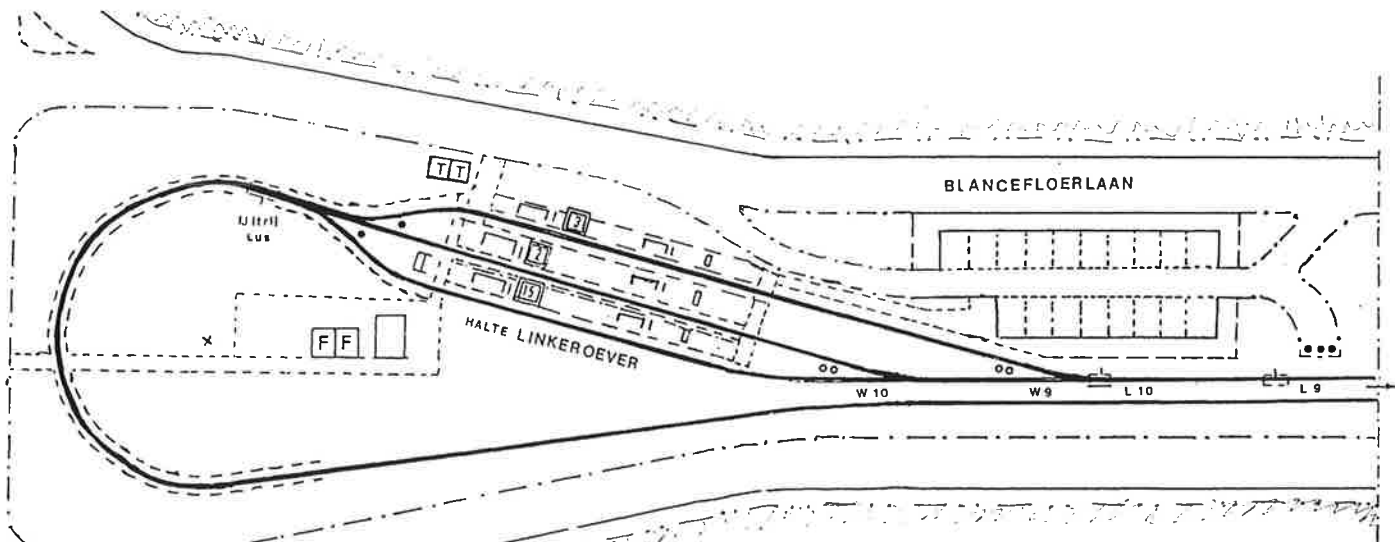


Dokument De Lijn; bron: Gazet van Antwerpen.

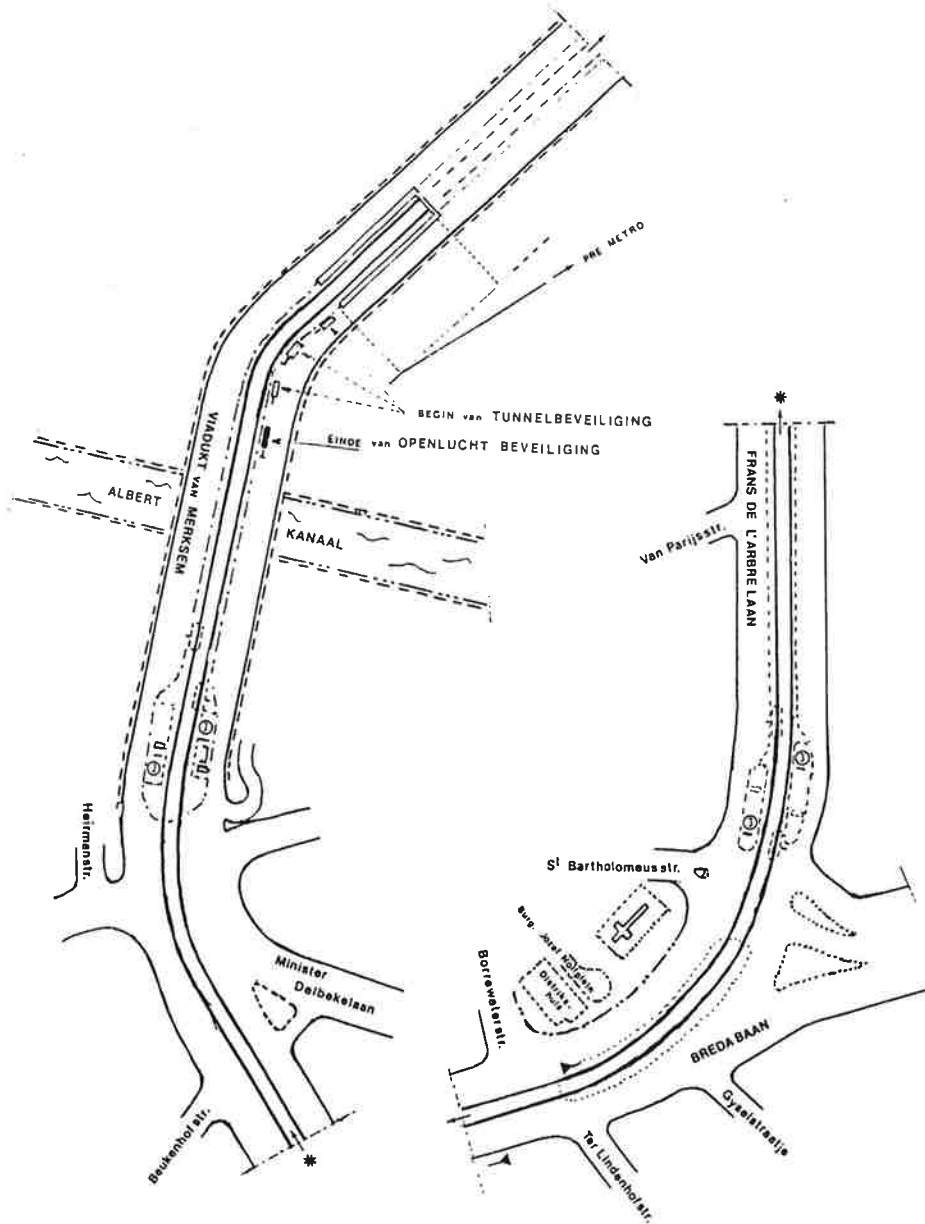
de enorme in het project geïnvesteerde kapitalen toch nog enigszins te rechtvaardigen, ook een gedeelte van de reeds vele jaren in de Antwerpse ondergrond aanwezige tramtunnels tussen het Sportpaleis en het Koningin Astridplein voor exploitatie te laten klaarstomen. Over een afstand van 3,2 km wordt, mits het voor gebruik inrichten van nogmaals vijf ondergrondse stations, op 1 april 1996 tramlijn 3 onderaards van Merksem naar Linkeroever geleid.

Nog steeds blijven dan 6 km in ruwbouw voltooide tunnels ongebruikt liggen: het ziet er meer en meer naar uit dat ze nooit in dienst zullen worden genomen.

Het prijskaartje dat tot nu toe aan het Antwerps premetro-avontuur hangt verklaart wellicht veel: ongeveer 35 miljard frank (de huidige prijs voor zo'n 450 à 500 moderne lagevloertrams), uitgegeven zowel aan in gebruik zijnde premetro-infrastructuur als aan ongebruikte "trampijnen"!



De nieuwe sporentoestand aan de eindhalte Linkeroever: ten behoeve van lijn 3 werd een derde wachtspoor bijgelegd. Tekening Frans Willemen.



Sinds 1 april 1996 gaat tram 3 ondergronds vanaf de zuidelijke Albertkanaalviadukthelling. De hier tot op de Bredabaan geschetste sporensituatie wordt weldra uitgebreid: via de Minister Delbekelaan en de daarop aansluitende Groenendaallaan zal, op de Noorderlaan, de nieuwe stelplaats "Punt aan De Lijn" worden bereikt. Tekening Frans Willemen.

M.a.w., iedere centimeter lengte aan Antwerpse premetrokokker kost heden zo'n slordige 46.000 Ft!

INHULDIGING

De reeds vele maanden aan de gang zijnde werken voor de indicinstelling van het premetrovak Astrid - Sport kenden vanaf vrijdagavond, 29 maart, een koortsachtige apotheose door de aansluiting van het bestaande bovengrondse lijn 3-tracé (op de zuidelijke helling van het Albertkanaalviaduct) met het ondergrondse premetrostation Sport. De tramdienst op lijn 3 werd beperkt tot het lijngedeelte Melkmarkt - Sportpaleis, waar reizigers met bestemming Merksem op een pendelbus konden overstappen.

Alles verliep zoals voorzien en op 1 april vertrok om 14 uur vanaf de eindhalte Linkeroever de met een fraaie bloementuil versierde PCC 7159 met een gezelschap hoogwaardigen, richting eindhalte Merk-

sem. Deze "VIP-tram" werd op de buffer gevolgd door het stel 7075 + 7073 en door rijtuig 7124, een enigszins overschatte reizigerscapaciteit biedend aan cameramen en reporters van pers, radio en televisie. De mediameute mocht, als primeur, de ondergrondse keerlus aan station Sport berijden, waardoor ze richting stadscentrum afstapte en zodoende getuige kon zijn van het binnenlopen, vanuit Merksem, van "VIP-car" 7159.

In de ruime lokethal van het station was intussen, op 6 meter diepte, een uitgebreide schaar genodigden opgedoken, onder wie ex-Vlaams vervoerminister Johan Sauwens, die tijdens zijn ambtsperiode de belangrijke eerste kredieten voor de indicinstelling van het premetrovak Astrid - Sport kon vrijmaken. Volgden dan de diverse toespraken van de hoogwaardigen (waaruit verder enkele veelzeggende citaten zullen worden overgenomen) en, tijdens de uitvoering van het Volkslied, werd

door Vlaams vervoerminister Eddy Baldewijns en door Antwerpen's burgemeester Leona Detiège een gedenkplaat onthuld.

"Sneltramlijn 3" Merksem - Linkeroever was (bijna*) een feit!

De volgende dag, 2 april, mocht het Antwerps publiek gratis kennismaken met de nieuwe tramlijn 3 en met de gewijzigde autobuslijn 23, die intussen een gedeelte van het voormalige bovengrondse tracé van lijn 3 heeft moeten overnemen. Dat dit laatste gepaard ging met nogal wat tandengeknars van inwoners van Pothoek-, Kerk- en aangrenzende straten - die zagen immers hun rechtstreekse tramverbinding met de oude binnenstad (Melkmarkt) verdwijnen - mag niet onvermeld blijven.

*BIJNA, NIET HELEMAAL!

Antwerpse sneltramlijnen zijn een reeds lang gekoesterde droom. Lijn 2 is nu goed op weg er een te worden; bij lijn 15 is de reeds een paar jaar geleden beloofde maar nog steeds ontbrekende verkeerslichtenbeïnvloeding de laatste struikelsteen op de lange weg naar een volwaardige "express-tram". Bij lijn 3 is het vraagstuk heelwat ingewikkelder. De Frans de l'Arbreelaan, verbinding tussen de noordelijke helling van het Albertkanaalviaduct en de Bredabaan, mag geen grote problemen opleveren bij de aanleg van een aparte tram- en busbedding. Anders is het gesteld met de Bredabaan. Deze belangrijke, noordoostelijk gerichte verkeersader dwars door het centrum van Merksem is bovendien een van de drukste handelsstraten in de Antwerpse agglomeratie en wordt, tenslotte, gekruist door een groot aantal dwarsstraten. De Deurnebaun, rechtstreekse en drukke verbindingsweg tussen de Bredabaan en Deurne Noord, betekent een grote hinderenis, voornamelijk bij de stadinwaarts gerichte doorstroming van het openbaar vervoer. Het uit het noorden en het oosten afkomstige verkeer (denken we maar aan de gemeenten Brasschaat, Kapellen en Schoten en hun achterland) moet, om de Deurnebaun te bereiken, in een draai naar links de in het midden van de Bredabaan rijdende tram en het tegenliggende verkeer vanuit Antwerpen "snijden", wat vooral in de ochtendspits aanleiding geeft tot soms chaotische toestanden. Komt nog bij, dat de Merksemse KMO's een aparte tram- en busbedding op de Bredabaan alles behalve toejuichen, omwille van de inderdaad te vrezende verdwijning van een groot aantal parkeerplaatsen.

Er zal dus bijzonder veel politieke en technische moed moeten worden opgebracht om de Bredabaan van een sneltrambedding te voorzien. Laat ons hopen dat de daarvoor verantwoordelijken niet zullen kiezen voor de noch-vis-noch-vlees oplossingen, zoals die in 1992-93 werden gerealiseerd in de Antwerpse Katelijnevest en de Huidevettersstraat!

Tenslotte: de reeds vele malen ter sprake gekomen verlenging van tramlijn 3 tussen de Oude Barel en de Kleine Barel blijkt (in een eerste fase?) te zullen worden beperkt tot de Merksemse wijk Keizershoek. Wie herinnert zich nog de op dit voormalig Buurtspoorwegtracé van lijnen 63, 64 en 65

overgebleven bovenleidingpalen, die tot ruim in de jaren tachtig verscheidene malen netjes werden geschilderd, om dan toch eensklaps te verdwijnen? Ze zullen opnieuw moeten worden geplaatst!

LEZENSWAARDIGE CITATEN

Uit de op 1 april 1996 in station Sport door de hoogwaardigen gehouden toespraken citeer ik volgende, geheel ongewijzigde tekstgedeelten:

De heer Hugo Van Wesemael, directeur-generaal van De Lijn:

“De Lijn bedient over gans Vlaanderen 220 miljoen klanten per jaar. Haar aandeel in de algemene mobiliteit kan en zal niet drastisch verhogen, zolang op de invalswegen de bussen en trams samen met het privé-verkeer vastzitten.”

“Geef op deze wegen, uiteraard bovengronds, de nodige doorstromingsfaciliteiten.”

De heer Jos Geuens, voorzitter van De Lijn: “Beleidskeuzes uit de jaren zeventig in de jaren negentig tot een goed einde brengen, is niet eenvoudig.”

“Het is maar met de ondergrondse doorsteek naar de Linkeroever in 1990 dat het stedelijk openbaar vervoer een sterke impuls kreeg.”

“...is het misschien raadzaam eens na te denken of het in de toekomst nog wel zinvol is om nog andere trams onder de grond te steken.”

“Daarbij zouden we niet kunnen leven met de idee dat deze tram nu aan de oppervlakte meer ruimte gaat vrijmaken voor Koning Auto.”

“De volle rendabiliteit van tramlijn 3 is maar mogelijk indien de Bredabaan te Merksem wordt heringericht in de vorm van een vrije trambaan die wordt verlengd tot de Keizershoek.”

“Parallel hiermee is er dringende behoefte aan nieuwe trams. De keuze voor of tegen nieuwe trams moet niet meer gemaakt worden.”

Mevrouw Leona Detiège, burgemeester van de stad Antwerpen:

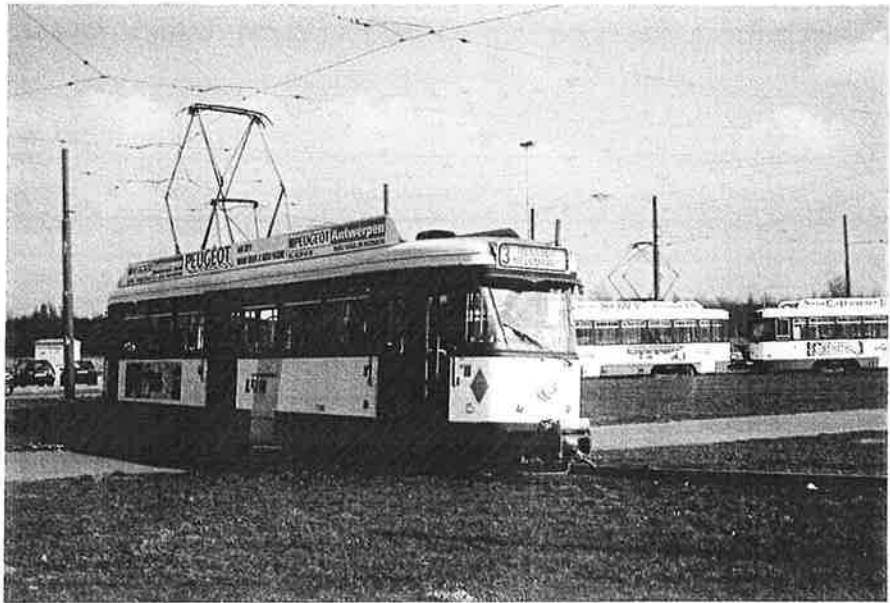
“Zonder De Lijn zou de verkeersellende en het fileprobleem in en om Antwerpen nog veel erger zijn. De Lijn vervoert op een doordeweekse dag met haar stads- en streeklijnen zowat 100.000 reizigers in het stadsgebied binnen de Singel. Dit is meer dan 30% van het penetrerend personenvervoer en is meteen een antwoord op de vraag of het openbaar vervoer nuttig en noodzakelijk is.”

(Het) “globaal structuurplan is de sleutel op een vitale en leefbare stad, en wil dan ook dat het openbaar vervoer absolute voorrang krijgt op het privé verkeer.”

“Tenslotte hopen wij als stadsbestuur op een snelle beslissing voor de levering van meer dan 30 moderne sneltrams om al die investeringen optimaal te doen renderen. Op die manier kan het Vlaamse Gewest ons helpen de doelstellingen van het globaal structuurplan te verwezenlijken.”

De heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van openbare werken, vervoer en ruimtelijke ordening:

“Het verleden heeft ruimschoots aangetoond dat het aanleggen van steeds maar



Antwerpen's "jongste" tram, PCC 7165, heeft op 3 april 1996 net de nieuwe eindhalte van lijn 3 op Linkeroever verlaten en rijdt, volgens de getoonde film, van Merksem naar... de Melkmarkt! Foto Staf Cuyt.

meer en meer wegen zeker een dure, maar daarom geen duurzame oplossing is.”

“De stad Brugge vervult in het concept van het mobiliteitsconvenant een voorbeeldfunctie. Tengevolge van een gezamenlijke aanpak van de diverse overheden, over de beleidsniveaus heen, is men erin geslaagd goede resultaten te bereiken. Een belangrijke daling van het aantal ongevallen, een belangrijke stijging van het aantal voetgangers en fietsers en een belangrijke stijging van het openbaar vervoer gebruik zijn de meest opvallende resultaten van deze gezamenlijke aanpak.”

“...de verdere uitbouw van een ondergronds tramnet is om budgettaire redenen niet haalbaar, dus moeten wij bovengronds de nodige openbaar vervoer-faciliteiten creëren.”

“De reeds aangehaalde doorstromingsfaciliteiten voor het openbaar vervoer kunnen bijna dezelfde voordelen inzake snelheid en comfort bieden als de premetro. De investeringsmiddelen die nodig zijn om het ondergrondse tramnet verder uit te bouwen en de bijkomende exploitatiekosten die deze uitbouw zou veroorzaken bewegen mij ertoe te stellen dat met dezelfde middelen bovengronds méér kan bereikt worden.”

(De onderlijningen komen niet in de oorspronkelijke teksten voor.)

Zo verneemt u het ook eens uit een andere bron!

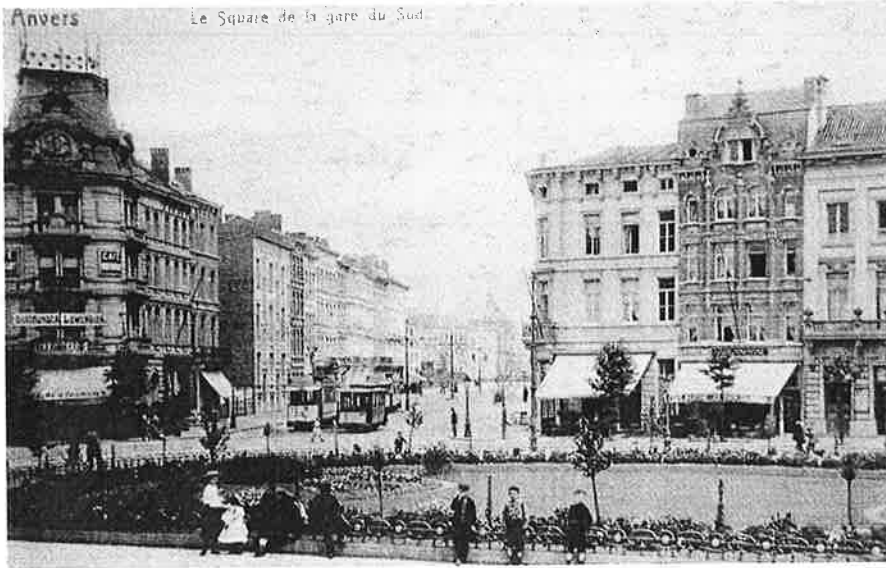
Staf Cuyt

Gegevens: Centrale Studiedienst De Lijn; Rail-Revue 22, oktober 1990.



Onmiddellijk na het verlaten van station "Sport" komt de richting Merksem rijdende lijn 3 weer in het daglicht. Zij beklimt daarbij de langste helling van het Antwerpse tramnet, vermits zij in één ruk meteen ook de oprit van het Albertkanaal-viadukt moet "nemen". 3 april 1996, foto Staf Cuyt.

Geschiedkundig overzicht van lijn 3 in Antwerpen



De oorspronkelijke eindhalte van lijn 3 in de huidige Emiel Banningstraat, in de onmiddellijke nabijheid van het voormalige Zuidstation en gezien vanaf het Bolivarplein, werd voor het eerst in 1902 bediend. Naast de twee motorrijtuigen zien we, als bijwagen, een ex-paardentramrijtuig.

Lijn 3 heeft in het Antwerpse tramegebeuren altijd een belangrijke rol gespeeld. Zij is nooit in de plaats gekomen van een bestaande paardentramlijn, alhoewel...

Een feitelijke voorloper van lijn 3 was wellicht een paardentramlijn, die vanaf de hoek Groenplein-Nationalestraat naar de Graaf van Hoornestraat (Amerikalei) liep via de Nationalestraat, Volksstraat, Leopold de Waelplein en Graaf van Hoornestraat, tot op de hoek van de Amerikalei, die toen nog Zuiderlei heette. Deze lijn werd toegestaan i.v.m. de Wereldtentoonstelling van 1885. Tijdens de maand december van 1885 werd ze weer opgebroken. Blijkbaar had ze toch aan een zeker nut beantwoord, want in de tweede week van juni 1902 startte men met de aanleg van een nieuwe lijn Groenplein - Leopold de Wael-

straat, hoek Zuiderplein (thans Emiel Banningstraat en Simon Bolivarplein). Tegelijkertijd werd de tramlijn op het Groenplein verlengd tot bij de kathedraal. Op 7 oktober 1902 werden de eerste proefritten gehouden en twee dagen later, op 9 oktober, werd de lijn voor het publiek opengesteld.

In 1903 werd het lijnnummer 3 toegekend aan de lijn Groenplein - Zuidstation en kreeg ze als lijnkleuren geel en geel. Op 17 december 1903 wordt de "lijn van de Nationalestraat" verlengd van het Groenplein naar het Centraalstation, dat toen nog Ooststation heette. De verlenging verloopt via de reeds bestaande sporen van de lijn Suikerrui - Driehoek. Vanaf 19 januari 1904 rijdt onze lijn onder het lijnnummer 3 en reeds op 8 maart 1904 komt er een

verlenging tot stand van het Centraalstation naar de Schijnpoortweg, via Carnotstraat, Kerkstraat en Pothoekstraat. De lijn neemt haar eindpunt ter hoogte van het goederenstation (bij de huidige Noordersingel). De gele lijnkleur bleef behouden, maar het lijnnummer was nu op het koersbord vermeld.

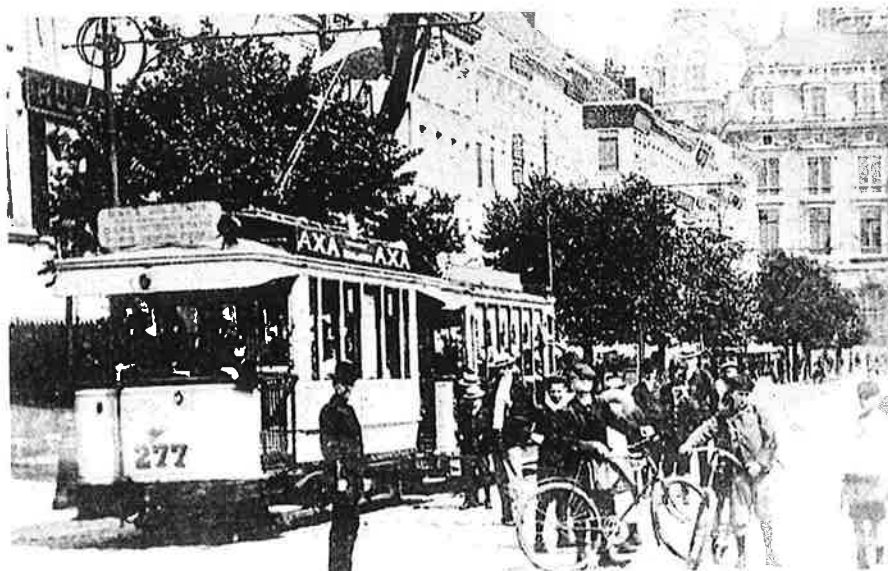
Een nieuwe verlenging werd op 22 december 1906 ingeluid, maar voortaan waren er twee lijnen 3, een lange en een korte. De korte lijn 3 reed tussen het Zuidstation en de Schijnpoort, terwijl de lange lijn van het Zuidstation naar Merksem reed. Beide lijnen reden afwisselend. De lange lijn kreeg de lijnkleuren geel en wit en zij reed verder vanaf de Schijnpoortweg via de brug over de Kempische vaart, de Merksemse Heirmanstraat, Borrewaterstraat en Bredabaan tot aan de Oude Bareellei, waar het eindpunt lag. Er kwam een remisespoor vanaf de Borrewaterstraat, langs de Van Damme-straat en de Van Straelenlei naar de stelplaats in de St.-Bartholomeusstraat. Dat spoor werd in 1908 in dienst gesteld. Zo was het toen, en zo ging het goed...

De witte kleur rechts op het koersbord werd ook bij de andere lijnen toegepast voor de ritten buiten de vestinggordel. Op die manier konden de ongeletterden - en dat waren er nogal wat in die tijd - aan de kleuren zien of het een "lange" of een "korte" dienst betrof.

De eerste lijnnummers stonden op een kleine ronde schijf, die opgehangen was aan de voorkant van het rijtuig, ter hoogte van de latere koplamp en boven het rijtuignummer. Omstreeks 1908 verschenen dan de koersborden met een witte cirkel in het midden van het bord. Tot ongeveer 1918 kende men kleine nummers zoals in Brussel, maar na de eerste wereldoorlog kwamen de "vette" nummers, die zouden bewaard blijven tot in de jaren vijftig. Inderdaad, lijn 23 was de eerste lijn die in 1949 verscheen met de rechthoekige koersborden met het lijnnummer aan de linkerkant, drie lijnen tekst en de lijnkleuren diagonaal verdeeld van links-boven naar rechts-onder. Lijnen met slechts één kleur behielden die ene kleur zonder diagonale verdeling. Deze koersborden bleven in dienst tot op 1 april 1975, toen het oude rijtuig 4417 zijn laatste reizigersdienst reed op lijn 10 en terzelfdertijd op het hele net.

Lijn 3 was niet de eerste tramlijn in Merksem, want reeds op 20 juli 1879 was deze gemeente verbonden met de Paardenmarkt in Antwerpen, door middel van een paardentramlijn. Wanneer in 1906 de Antwerpse tram met een elektrische lijn tot in Merksem doordrong, zal het wel geen toeval geweest zijn dat de NMVB haar lijn van Merksem naar Schoten als eerste Buurtspoorweglijn in Antwerpen onder draad bracht!

Van de St.-Bartholomeuskerk naar de Oude Bareel gezien, lagen de sporen van de NMVB aan de linker straatzijde en deze van de stadstram aan de rechterkant. Oorspronkelijk was de spoorwijdte van de paardentramlijn 1435 mm, maar in de loop van 1887 werd die teruggebracht naar 1067



Eind 1903 werd lijn 3 verlengd van het Groenplein naar het Centraalstation, om vanaf voorjaar 1904 de Schijnpoortweg te bereiken. Rijtuig 277, hier op de de Keyserlei met het station in de achtergrond, rijdt omstreeks 1905 richting Zuid onder een koersbord "Zuid Statie - Schijn Poort".

mm (Kaaps of Hollands spoor) en tenslotte zal de NMVB in 1920 ook in Antwerpen haar lijnen naar meterspoor ombouwen. In de herfst van 1913 werden de sporen op de de Keyserlei van de buitenkanten van de straat naar het midden gebracht. Het eindpunt van lijn 3 lag bij het Zuidstation, op de hoek van de Emiel Banningstraat; op het Bolivarplein, vóór het station, lag de eindpuntlus van de lijnen 1, 6 en 13. Vanaf 1 augustus 1926 wordt lijn 3 aangesloten op het circuit van het Bolivarplein maar het vertrek- en eindpunt van de lijn blijft op de hoek van de Emiel Banningstraat, zoals ook lijn 1 vertrok op de Amerikalei, teneinde het verkeer op het plein niet te hinderen. In Merksem draaide de tram dus van de Bredabaan de Borrewaterstraat in om via de Heirmanstraat het viadukt over de - toen nog! - Kempische vaart te bereiken, dit omdat toen de Frans de l'Arbreleaan nog niet bestond. Op de Bredabaan vormde de huizenrij een gesloten geheel. Op 12 juni 1929 komt daar verandering in: vanaf het kanaalviadukt is de Frans de l'Arbreleaan gereed gekomen en de trams rijden nu rechtstreeks naar de Bredabaan, waarbij het kronkelige traject wordt verlaten.

Enkele weken later, eveneens in juni 1929, worden de gemeenschappelijke sporen TANMVB in het midden van de Bredabaan in gebruik genomen. Ook de NMVB-lijn tussen Merksem en het Klapdorp werd sinds 1908 elektrisch bereden.

Het kopspoor van lijn 3 aan de Oude Bareel is ook in 1929 vervangen geworden door de lus op het Victor Roosensplein. Intussen had lijn 3 in Merksem het gezelschap gekregen van lijn 12, die daar heeft gereden van 1 september 1929 tot en met 29 februari 1932. Vanaf 1 maart 1932 vervangt lijn 21 lijn 12 op het traject Schijnpoort - Merksem. Deze toestand eindigt dan weer op 17 mei 1940, maar dat is nog lang niet alles. Tijdens de Wereldtentoonstelling van 1930 werd een lijn 30 in dienst genomen tussen Merksem en de Expo aan de Jan van Rijswijklaan, die reed tijdens de weekeinden en op feestdagen. Op de vooravond van de dagen waarop lijn 30 reed werden in de loods van de Pothoekstraat de koersborden van lijn 12 overkleefd met een "surrogaat" van lijn 30. Wanneer lijn 30 reed, circuleerde lijn 12 met koersborden "Extra Dienst" en een bordje 12 daar bovenop. Het surrogaatbord van lijn 30 werd tijdens de nacht volgend op een zon- of feestdag verwijderd en de volgende dag was lijn 12 er gewoon terug!

Het grote aantal reizigers dat van lijn 3 gebruik maakte leidde ertoe dat vanaf 2 maart 1931 versterkingsdiensten op die lijn werden ingezet, de zogenaamde "doorstreepte" diensten. De koersborden van die diensten waren voorzien van een rode streep achter het lijnnummer, van boven links naar onder rechts. Lijn 3 was in feite de eerste lijn die, in verkort tracé, gebruik maakte van de doorstreepte diensten. Op lijn 2 bestond het systeem al vroeger, maar daar duidde het op een verlenging in plaats van op een verkorting...

De doorstreepte diensten van lijn 3 komen er op die 2e maart 1931 met een wit-wit koersbord en rijdend tussen het Groenplein



MERKSEM (Antwerpen) "Parade de la 'Vieille Bareel'".

De eerste eindhalte aan de Merksemse Oude Bareel werd nog net vóór 1907 bereikt. Links bemerkt men een paardentramrijtuig van de lijn Merksem - Klapdorp (Antwerpen). Pas in 1929 reed lijn 3 door naar de huidige eindpuntlus rond het Victor Roosensplein.

en het "Vredchhof", een taveerne aan het Sportpaleis, waar het keermaneuver plaatsgreep. Er was daar toen nog geen keerlus. Bovendien komt er nog een horizontaal doorstreepte dienst met een geel-wit koersbord, die gaat rijden tussen Merksem en het Groenplein. Lijn 3 is de enige die ooit zulke horizontaal doorstreepte dienst heeft gekend. Hier dient bij opgemerkt dat het eindpunt Groenplein regelmatig werd vervangen door de terminus Suikerrui, al naargelang de noodwendigheden. Acht maanden later, op 5 november 1931, wordt de

schuin doorstreepte dienst Groenplein - Sportpaleis vervangen door Groenplein - Lakbors, eveneens een geel-wit schuin doorstreepte dienst. Het eindpunt lag in de de Gryspeerstraat, aan de hoek met de van Deynsestraat. Twee weken later, op 23 november 1931, wordt het eindpunt verlegd naar de de Berlaimontstraat, hoek Merksemsteenweg, maar vanaf 1 januari 1932 wordt deze dienst overgenomen door een nieuwe lijn 23.

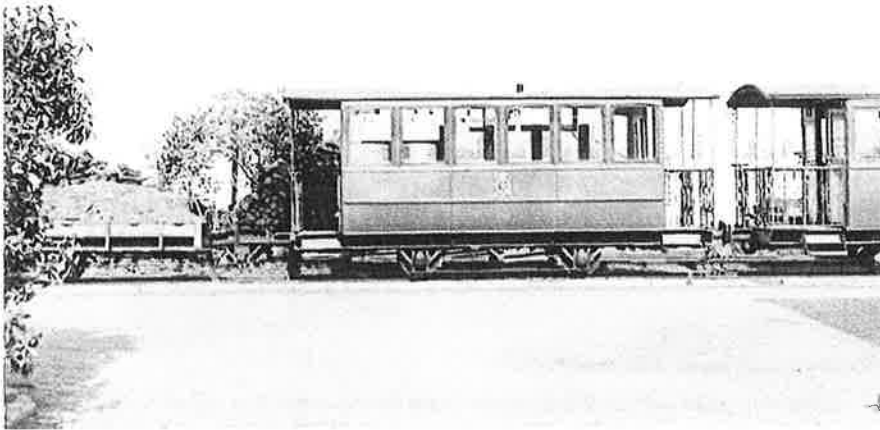
(Slot volgt)
Rogier Bastaens



De oorlogsellende spaarde ook lijn 3 niet: een rijtuig (nagenoeg zeker motorwagen 277) op de doorstreepte 3-dienst naar het Sportpaleis werd, op maandag 27 november 1944, getroffen bij de dramatische V2-inslag op de Teniersplaats, waarbij de wagen gedeeltelijk uitbrandde. De foto is vermoedelijk gemaakt door een Brits (of Amerikaans) oorlogscorrespondent; verzameling Staf Cuyt.

Werkwagens van toen (XXIII)

Foto's en tekst: Jacques Cohn



De NMVB heeft in de jaren '40 een aantal bijwagens van de reizigersdienst omgebouwd voor gebruik in werktreinen. Wij bekijken hier uitsluitend bws die met die bedoeling een verbouwing en in sommige gevallen zelfs een vernummering hebben ondergaan. Wij laten bewust de normale bijwagens buiten beschouwing, die men bv. soms achter een bietentrein kon aantreffen in plaats van de gebruikelijke pakwagens.

Foto 1: Wagen 106 in Tournai (Doomik) in 1951. Hij werd gebruikt als onderdak voor werkploegen. Let op de korte balkons, het ingezakte dak en de daarboven uitstekende kachelpijp.

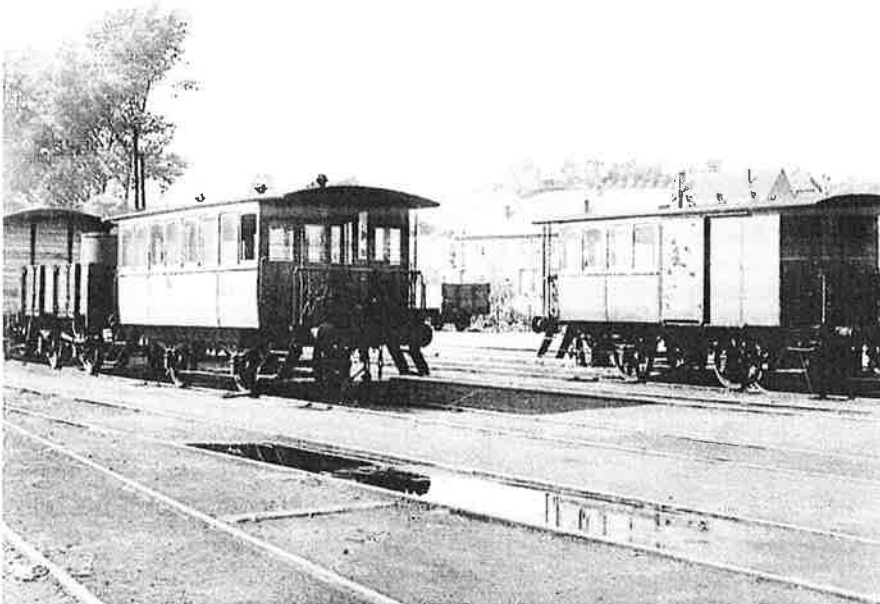


Foto 2: De normaalsporige C.501 "op hoge poten" achter een werktrein in het station van Overijse in 1952. Op het rechtse spoor herkent men de C.2000, een pakwagens met reizigersafdeling.

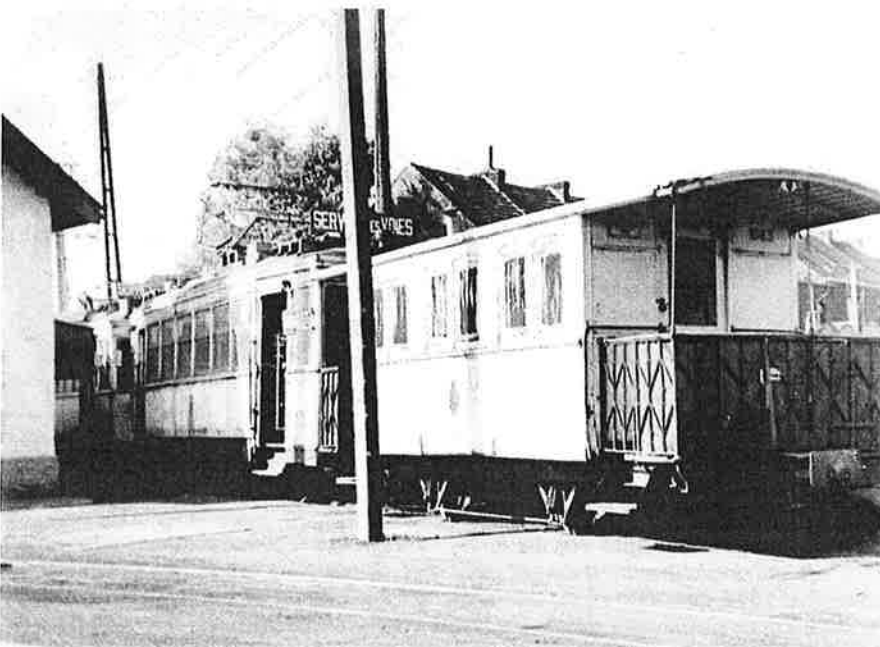
Foto 3: Wagen 1063 in Mons-Bassins in 1952. De balkons zijn door middel van stalen platen versterkt en men heeft zich de moeite getroost de ramen met gordijntjes te versieren! Ook hier is de kachelpijp goed te onderscheiden.

Foto 4: De toen reeds buiten dienst gestelde, bruin geschilderde en niet van een nummer voorziene werk-bw 1836 in Brussel Vandermeeren in augustus 1959.

Foto 5: de groen geschilderde ex-pakwagens met reizigersafdeling 2026 achter een werktrein in Wellin in 1953.

Foto 6: Het buitenbeentje 2044 met korte radstand, smalle balkons, afgerond dak en lange kachelpijp in september 1958 in Oreye (Oerle).

(Wordt voortgezet)



JOCADIS P.V.B.A.

BRUSSELESTRAAT 53

7850 EDINGEN

Tel. (02) 395 71 05

GROTE KEUS N.M.B.S.

ROLLEND MATERIEEL -

SIGNALISATIE -

VRACHTWAGENS

BESTE PRIJZEN !

ALLE MERKEN VAN ROLLEND

MATERIEEL EN TOEBEHOREN

OKKASIES - BOEKEN - FOTO'S

Publikaties

FLASH 1996 door Luc Koenot, Stefan Justens en Thierry Hamal

De liefhebber van Belgisch tram-, metro-, autobus- en trolleybusmaterieel vindt in deze - tot op 1 januari 1996 geactualiseerde - "Flash 1996" alles wat hij dient te weten over de huidige Belgische openbaar vervoermaatschappijen en over het rijdend materieel dat zij inzetten.

Maar dat is niet alles, want ook de vier trammusea, het door liefhebbersverenigingen bewaarde materieel of de door hen geëxploiteerde museum(tram)lijnen en de daarop rijdende historische pronkstukken en, tenslotte, de zowel in binnen- als buitenland bewaarde Belgische "oldtimers" worden beslist niet vergeten.

Het met zijn A5-formaat als "zakboekje" net iets te groot uitgevallen werk is druktechnisch prima verzorgd, toont twee dozijn uitstekende foto's en streeft een ongehooflijke mate van volledigheid na, die het zo goed als onmogelijk maakt hier een min of meer complete inhoudsopgave weer te geven.

Precies deze volledigheid werkt ook een beetje nadelig bij het gebruik van dit naslagwerk. Zo moest bv., om de indrukwekkende materieellijsten te kunnen weergeven, noodzakelijkerwijze gebruik worden gemaakt van tabellen en de daarbij horende afkortingen. Deze afkortingen vormen op zichzelf reeds uitgebreide lijsten die, voor een goed begrip van het boek en zijn inhoud, regelmatig moeten worden geraadpleegd.

Het was een uitstekend idee om het werk tweetalig (Frans-Nederlands) op te vatten, alhoewel dit wel eens tot verwaarloosbare foutjes leidt. Het ligt bovendien voor de hand, dat de zoekers naar spijkers bij laag water altijd wel iets aan "onjuistheden" of vergetelheden zullen ontdekken: ikzelf zocht, bij "bedrijven en verenigingen", bv. vergeefs naar Pro-Tram of TTO en ik vond, in dezelfde lijst, voor de Antwerpse CGTA de nogal vreemde benaming "Création de la Compagnie Generale des Tramways d'Anvers" (verklaring: zie blz. 40 van het boek)!

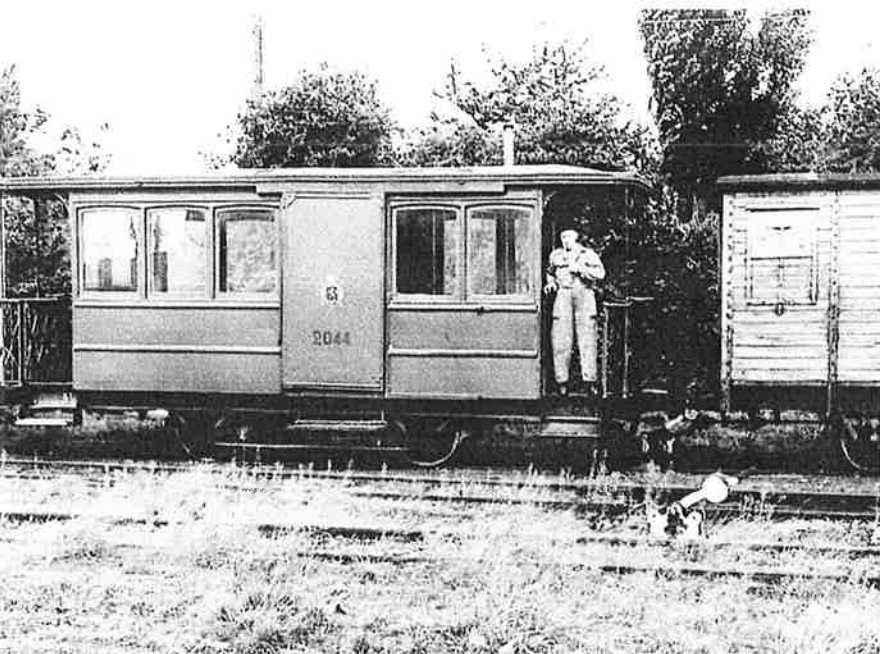
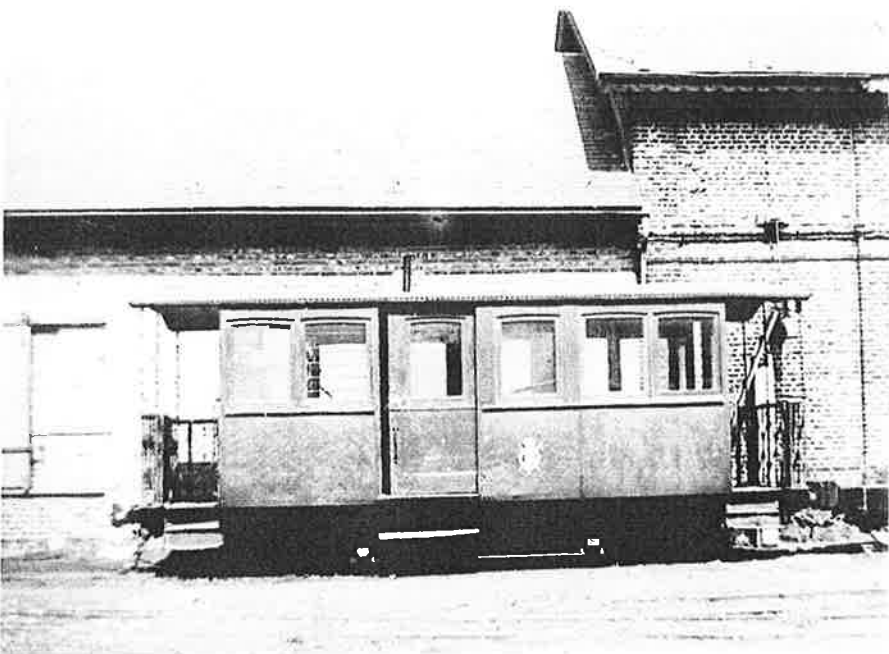
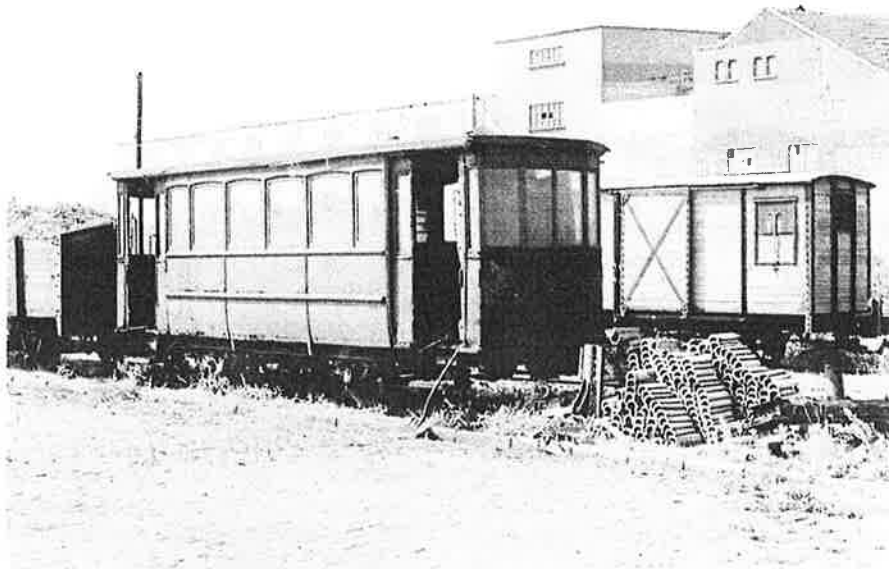
Dit terzijde: "Flash 1996" is een bewonderenswaardig werkstuk geworden, samengesteld door enkele openbaar vervoer-hobbyisten met het liefhebbershart op de juiste plaats.

Flash 1996 verdient een pluim!

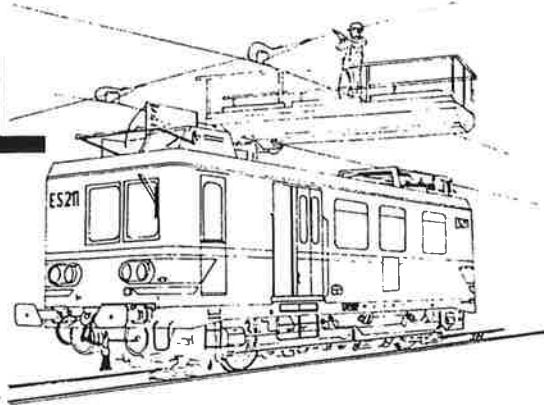
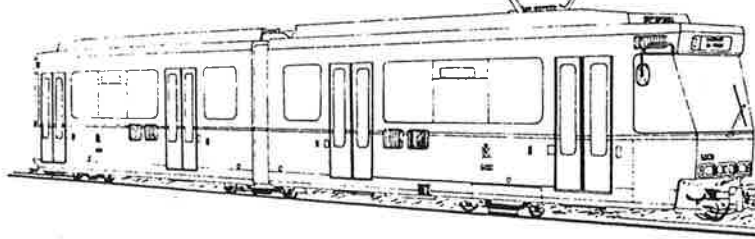
S.C.

Flash 1996, uitgegeven door Tram 2000. 152 blz. onder vierkleurig kartonnen kaft. Formaat: DIN A5 (14,8 x 21 cm). Prijs: 375 F (België), 21 NLG (Nederland).

Verkrijgbaar door storting op postrekening 000-1567525-05 van Tram 2000, Brussel of door overschrijving op giro 6294857 bij de Nederlandse Postbank, op naam van Luc Koenot.



RAIL-AKTUEEL



NMBS

• De NMBS werkt aan de toekomst !

Het vervoer per spoor staat nog steeds synoniem voor veiligheid. Dit heeft in de eerste plaats te maken met de infrastructuur en het gebruikte materieel, gekoppeld aan een reeks strenge veiligheidsnormen inzake onderhoud. Het spreekt voor zich dat de opleidingsprogramma's voor het personeel dat tussenkomt in het treinverkeer steeds aangepast moeten zijn aan de laatste ontwikkelingen op dit gebied.

De Belgische spoorwegen werken al jaren achter de schermen aan de 21ste eeuw. Naar aanleiding van de grote internationale technologiebeurs in de expohallen van Flanders Expo werd het klapstuk van de NMBS getoond: een besturingsimulator die zorgt voor de opleiding en de bijscholing van de treinbestuurders. Deze gloednieuwe simulator, de krachtigste en enig in zijn soort in Europa, werd mee door de NMBS ontwikkeld; zij is daarmee de eerste spoorwegaanschaap die een soortgelijke installatie ontwierp.

• De besturingsimulator SIMT 27

Vroeger leerden de treinbestuurders hun vak aan boord van de lokomotief tijdens de normale werkprestaties. Het nadeel van deze methode is dat ze daarmee enkel werden geconfronteerd met de meest voorkomende situaties. Noodsituaties inoefenen bleef beperkt tot het uitzetten van scenario's in klasverband.

Met de verwezenlijking van de besturingsimulator, ondergebracht in een op ware grootte nagebouwde stuurcabine van een lokomotief reeks 27, kan men door gebruik te maken van beeldopvolging een zeer realistische nabootsing geven van de werkelijkheid. Hierbij kan de lesgever een hele reeks van oefeningen programmeren. De gedragingen van de lokomotief zoals optrekken, afremmen, cabinegeluiden en treinbewegingen zijn verbluffend echt.

Op een groot scherm vooraan worden computerbeelden van digitale kwaliteit geprojecteerd. In de simulator worden de volledige treingegevens ingevoerd en verwerkt, waardoor diverse situaties (zoals de vibraties en schokbewegingen, het remmen en het terug aanzetten, natuurgetrouwe bewegingen van de lokomotief wanneer er zich specifieke technische problemen voor-

doen en gedragingen van het materieel als men bv. te snel rijdt in de wisselzones) natuurgetrouw worden weergegeven.

Een digitale geluidsinstallatie brengt de omgevingsgeluiden, de typische geluiden in de stuurcabine, de specifieke mechanische geluiden enz... ten gehore.

Tijdens het verloop van de oefening kan de lesgever steeds tussenkomen en de situaties wijzigen door het aanpassen van seinbeelden, incidenten te veroorzaken en het natuurgetrouw nabootsen van de atmosferische toestanden.

Een videocamera aan boord van de simulator registreert elke handeling van de bestuurder en stelt deze in staat om na afloop van de proeven eventuele gebreken na te gaan.

De NMBS beschikt momenteel over twee simulators die zich in de Centrale Werkplaatsen in Mechelen en Salzinnes bevinden.

In de toekomst zal de NMBS nog drie soortgelijke trainsimulators bijbouwen.

• ARTEMIS, geïnformatiseerde verkeersleiding

Voor het verwerken van steeds toenemende verkeersstromen bij de centralisatie van de seinhuizen, moeten de verkeersregelaars op de dispatchingcentra sneller kunnen beschikken over alle informatie omtrent zaken die de regelmaat kunnen verstoren. Dit project draagt de naam ARTEMIS wat staat voor Advanced Railway Traffic Environment Management and Information System.

De seinhuizen worden gecentraliseerd, waardoor één seinhuis een grotere zone "bewaakt". Het personeel van de beweging moet immers de treinen in de goede banen leiden door het bedienen van de wissels en de seinen. Elk voorval dat een bepaalde impact heeft op het treinverkeer wordt door deze bediening gemeld aan het dispatchingcentrum van hun zone. Momenteel echter kan men op het seinhuis niet op voorhand zien of de ingewachte trein reeds met vertraging is. Op zijn beurt zal de verkeersleiding deze mededelingen tijdig



SIMT 27, de spiksplinternieuwe trainsimulator van de NMBS, is een op ware grootte nagebouwde stuurcabine van de lokoreeks 27. Op een scherm vooraan wordt een digitaal beeld van de bereden spoorlijn geprojecteerd. De omgeving van de lijn is op een zeer realistische wijze nagebootst. Voor de opleiding van de treinbestuurders is dit een opmerkelijke vooruitgang omdat het met deze simulator mogelijk is alle situaties uit de praktijk te laten inoefenen. De gedragingen van de leerling worden op videoband opgenomen; een leerrijk document om na afloop te beoordelen of alles volgens de regels werd uitgevoerd. Foto D. Moinil, NMBS.

dienen over te maken en eventueel maatregelen treffen. Hiertoe wordt zeer nauwgezet een grafiek van alle bewegingen bijgehouden. Deze arbeidsintensieve werkwijze gebeurde tot op heden nog steeds manueel aan de hand van de verzamelde gegevens van de seinposten. Door inzetten van de HST en het beheer ervan moet een modernere en efficiëntere verkeersleiding worden ontwikkeld. In de toekomst zal de trein zelf de nodige informatie in verband met snelheid, last, problemen enz... rechtstreeks kunnen doorzenden. De seingeving van de HSL gebeurt immers niet meer met traditionele lichtseinen, maar met signalen die rechtstreeks toekomen in de stuurpost.

Dank zij de moderne informaticasystemen wordt het mogelijk om de organisatie, de opvolging en het beheer van het verkeer te automatiseren. De grote kracht van Artemis komt volledig tot zijn recht door de beschikking over de informatie in "real-time".

Sinds september 1995 begon men met de observatie van lijn 94 en het baanvak tussen Halle en Brussel-Zuid. Later kwam daar het traject Brussel - Mons bij; niet toevallig die sectoren waar de eerste hogesnelheidslijn wordt gebouwd.

De invoering van het Artemissysteem dient als test voor de installatie op de andere spoorlijnen. Het spreekt vanzelf dat deze nieuwe techniek moet beantwoorden aan de strengste betrouwbaarheidseisen. Een mogelijke technische storing mag nooit gevolgen hebben voor de regelmaat en de veiligheid van het treinverkeer.

Ook de reiziger zal kunnen profiteren van deze "op de minuut" opvolging van het treinverkeer wanneer in de toekomst Artemis gekoppeld wordt aan het ARI-project.

• De EBP, elektronische bedienpost

In de toekomst willen de spoorwegen het aantal seinhuizen terugbrengen tot een goede vijftig. Door de sterke centralisatie van de seinhuizen moet de aandacht van de seingevers zich meer dan ooit toespitsen op mogelijke problemen in het treinverkeer. Het automatiseren van een aantal bewerkingen, gestuurd en bewaakt door een sterke computer, kan de seingeveer in staat stellen de gepaste maatregelen te treffen voor het herstel van de normale treindienst bij specifieke voorvallen en onregelmatigheden. Een trein die van het ene station naar het andere rijdt krijgt van de seingeveer toegang tot het betrokken baanvak, door het indrukken van een aantal toetsen op een lesse-naar. Op het optisch kontolebord (OKB) verschijnt dan een lichtstreep die overeenstemt met de aangelegde reisweg. Door het vastzetten van alle spoortoestellen in deze zone wordt de veiligheid van de rit gewaarborgd en zal het sein op "veilig" worden gezet. De treinbestuurder ontvangt deze mededelingen via lichtseinen naast de spoorbaan. Is er gedurende deze afwerking ergens een fout of een storing, dan zal het seinbeeld steeds de meest beperkende situatie weergeven en zodoende beletten dat de trein vertrekt. Een morele en manuele handeling van het toezichtspersoneel moet dan in de plaats komen van het ontbrekende gedeelte van het ingebouwde veiligheids-

systeem. Dit noemt men het "fail-safe"-principe.

Bij de invoering van het EBP-systeem wordt het OKB vervangen door individuele beeldschermen. De EBP-posten vormen een actief systeem omdat ze de routinetaken van de seingevers kunnen overnemen. Aldus wordt de seingeveer een operator die zich meer toelegt op het opvolgen van het treinverkeer dan alleen maar op het aanleggen van reiswegen.

Het systeem levert de nodige hulp onder de vorm van richtlijnen bij de te volgen procedures bij mogelijke verkeersproblemen.

Dit jaar komen nog vier nieuwe EBP-posten in dienst.

• Instroom van nieuw materieel

In het tienjarenplan 1996-2005 van de NMBS staan veiligheid, comfort en betrouwbaarheid van het nieuwe materieel voorop.

De levering van de eerste nieuwe reizigersrijtuigen van het type I11 is volop aan de gang en werd reeds gevolgd door de levering van de eerste elektrische motorstellen van de reeks MS96.

Daarnaast startte de modernisering van de bestaande M4-rijtuigen. Later zullen ook een 340-tal nieuwe dubbeldekrijtuigen M6 worden aangekocht om de oudere M2-rijtuigen te vervangen. Deze rijtuigen worden momenteel op de tckentafels uitgewerkt en zullen bijdragen tot een comfortabeler manier van treinreizen. De bestaande dubbeldekkers van het type M5 verhuizen naar kortere trajecten.

Al deze aanpassingen, verbouwingen en aankopen van nieuw materieel hebben niet alleen tot doel de onderhoudskosten te drukken, maar daarnaast ook de betrouwbaarheid van de exploitatie te verbeteren.

Tegen 2005 zullen niet minder dan duizend bestaande rijtuigen volledig gemoderniseerd zijn en evenveel nieuwe rijtuigen in dienst gekomen zijn.

De planning van de dienst Materieel voorziet in de volgende investeringen in rollend materieel: vanaf 1997 zullen 105 tweeledige elektrische motorstellen (reeksen 62/65) worden gemoderniseerd. Voor de modernisering van 65 elektrische motorstellen reeksen 66/70 moet nog gewacht worden tot 2001.

Begin 1998 start de vervanging van dieselmotorlokomotieven. In een eerste fase zullen 90 nieuwe lokomotieven de oudere machines vervangen. Vanaf 2002 komen nogmaals 82 nieuwe rangediesels op de sporen.

• Nieuwe dieselmotorwagens reeks 41

Voor de exploitatie van de niet-geëlektrificeerde lijnen wordt voorzien in de aankoop van 80 nieuwe dieselmotorwagens reeks 41. Deze motorwagens worden geleverd tussen 1998 en 2002 en zullen de oude autorails en een gedeelte van het M2-rijtuigenpark vervangen. De voornaamste kenmerken van de dieselstellen zijn:

- * maximum snelheid 120 km/h;
- * tweeledige motorstellen met aan beide uiteinden een stuurpost;
- * integrale automatische koppeling;
- * gesloten chemisch WC-systeem;

* 150 zitplaatsen (16 eerste/134 tweede klas) 2 + 2;

* verwarming met gepulseerde lucht;

* groot centraal balkon voor vervoer van bagage en fietsen.

In totaal kunnen vier motorstellen worden gekoppeld waardoor de samenstelling van de treinen tijdens de piekuren tot 8 rijtuigen kan omvatten.

De inzet is voorzien op de volgende verbindingen:

Antwerpen - Neerpelt, Eeklo - Gent, Hasselt - Mol, Aalst - Burst, Charleroi - Couvin, Dinant - Virton en Geraardsbergen - Gent - Oudenaarde - Burst.

• Elektrische lokomotieven reeks 13

Om te voorzien in de toekomstige traktiebehoeften en ter vervanging van de oudste elektrische lokomotieven, behorende tot de reeksen 22, 23, 25, 25.5 en 26, werd een nieuwe lokomotief ontwikkeld. Samen met de Luxemburgse spoorwegen (CFL) bestelde de NMBS zestig stuks van deze lokomotieven, die bij ons als reeks 13 door het leven zullen gaan. De studiediensten hebben rekening gehouden met de wensen van de dienst Transport om te beschikken over voldoende krachtige gemengde lokomotieven. Dit heeft geleid tot de aanvaarding van het lastenboek van de GEC-Alsthomgroep, waarvan het Belgische ACEC ook deel uitmaakt. De nieuwigheid moet vlot 200 km/h halen en in staat zijn om zware goederentreinen te slepen onder twee spanningen (25.000 V wisselspanning en de klassieke 3.000 V gelijkstroom). Indien het profiel van bepaalde baanvakken het vereist, is een tweede lokomotief noodzakelijk om in de nodige trekkracht te voorzien; deze machine moet dan wel vanop afstand, t.t.z. vanuit de voorste lokomotief, kunnen worden bestuurd.

De eerste lokomotief reeks 13 wordt verwacht einde 1997. Daarna volgt a rato van 22 machines per jaar de rest van de bestelling.

• De eerste HST-testritten in België

Op woensdag 10 april 1996 vonden de eerste HST-testritten op het baanvak tussen de Franse grens en Antoing, tevens de eerste 15 km-lange hogesnelheidslijn in België, plaats.

Na het uitvoeren van het zeer omvangrijke testprogramma werd begin mei een homologatierit voorzien die de nieuwe lijn geschikt moest verklaren voor het rijden met snelheden van 300 km/h. De NMBS slaagde met de hoogste onderscheiding!

Vanaf de nieuwe dienstregeling moesten immers de HST-stellen Brussel - Paris-Nord over deze nieuwe lijn rijden.

Dit eerste gedeelte van de nieuwe lijn is het daadwerkelijke begin van de hoge snelheid in België.

De nieuwe lijn

In augustus 1993 begonnen in Antoing de eerste werken voor de aanleg van de HSL. Meestal ligt de spoorlijn ingegraven, doch op enkele plaatsen werd ze verhoogd aangelegd.

De bedding bestaat uit verschillende lagen hoogwaardige ballast en er werden de no-

dige maatregelen voorzien om latere verzakkingen tegen te gaan. Grote zorg is besteed aan het afwateren van de bedding en het lozen van het regenwater. In totaal waren 18 kunstwerken nodig; allen keurig afgewerkt tegen augustus 1995. De lijn is volledig omheind en heeft geen enkele overweg.

Het spoor en de seininrichting

Na het afwerken van de spoorbedding kon in september 1995 begonnen worden met de aanleg van de langgelaste HST-sporen. Dit gebeurt op een werf die zich over enkele kilometer uitstrekt en vereist een nauwgezet beheer. Hiervoor werden een aantal werkplatforms gebouwd die de aanvoer van de bouwmaterialen naar de werfzones verzekeren.

Na het leggen van de spoorstaven komen de werken voor de plaatsing van de bovenleidingmasten en de seinpalen aan de beurt. Eens deze ingeplant begint het ontrollen van de eigenlijke rijdraden, het ophangen en het afregelen ervan, waarna ze tenslotte onder spanning worden gezet. Op de HST-trajekten wordt de bovenleiding gevoed met een spanning van 25.000 V wisselstroom.

De seininrichting die wordt gebruikt op de HSL verschilt van de klassieke lichtseinen opgesteld langsheen de traditionele spoorlijn. Immers tegen een snelheid van 300 km/h wordt het voor de treinbestuurders onmogelijk om een lichtsein onder alle omstandigheden nog optimaal waar te nemen.

Men heeft gekozen voor het seinstelsel van het type TVM430 dat ook in voege is op het SNCF-net tussen de Franse grens en Paris. De informatie wordt via kabels die langs de lijn liggen overgebracht en doorgegeven aan zendtoestellen. Deze zenders liggen in de sporen en geven de boodschappen rechtstreeks door in de stuurposten aan de treinbestuurders. Op deze wijze worden zij permanent ingelicht over de verschillende gegevens aangaande de bereden lijn. Tegelijkertijd laat dit systeem toe dat alle treinbewegingen vanop het seinhuis kunnen worden gevolgd.

Voor de HST zullen de controles worden uitgevoerd door Blok 12 in Brussel. Dit seinhuis zal eveneens voor de controle van de seininrichting van de nieuwe HSL in staan.

De klassieke "blokken" (bloksecties) worden op de HSL vervangen door 2 kilometer lange "kantons" waar bepaalde snelheidsbeperkingen van kracht kunnen zijn. De afbakening van deze kantons gebeurt door driehoekige geel-blauwe seinpanelen langs de spoorlijn.

Na het plaatsen van de afsluitingen en - op sommige plaatsen - het aanbrengen van geluidswanden, moet de nieuwe lijn enkel nog uitvoerig getest en uitgemeten worden, waarna een homologatie volgt voor het berijden met hoge snelheden.

Testen, metingen, homologatie HSL

Vanaf 10 april 1996 startte het testprogramma voor het uitvoeren van de nodige metingen. Dit gedeelte van de werken werd beëindigd tegen begin mei 1996. Elk spoor werd bereden tegen vijf verschil-

lende snelheden: 160, 220, 270, 300 en 330 km/h. Tijdens het opdrijven van de snelheid werden verschillende aspecten nagemeten en gecontroleerd:

- wisselwerking spoor/draaistel (meten versnelling kast/draaistellen van het treinstel);
- TVM430-seininrichting (transmissie bakken - lokomotief);
- radioverbinding grond/trein;
- het gedrag van de bovenleiding.

Daarna volgde een homologatierit om te bevestigen dat de HSL in alle comfort en veiligheid kan bereden worden tegen 300 km/h.

Voorafgaandelijk werden ook in de belangrijke tussenfasen metingen en controles uitgevoerd. Derails werden ultrasoon "doorgelicht" om eventuele onzichtbare breuken op te sporen. De goede werking van de seininrichting en de telecommunicatie werd verschillende malen getest en de geometrie van spoor en bovenleiding nauwgezet nagemeten.

Onderhoud en toezicht

Om een optimaal comfort en veiligheid te garanderen moet de HSL regelmatig worden onderhouden. Voor deze taak werd een speciale eenheid opgericht die belast is met de coördinatie van de planning en de uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden. Ongeveer 140 mensen zullen dagelijks in de weer zijn om de volledige infrastructuur (sporen, bovenleiding, kunstwerken, seininrichting en telecommunicatie) te controleren.

Om de veertien dagen zal een speciale mectrein over de nieuwe lijn rijden om na te gaan of de veiligheidsparameters nog steeds overeenstemmen met de voorgeschreven normen.

Indiensteming

Met ingang van de nieuwe treindienst op 2 juni 1996 vullen de "THALYS"-stellen de TGV-Réseau's aan om tot 13 verbindingen tussen Brussel-Zuid en Paris-Nord te komen. Tussen Amsterdam en Paris-Nord zijn er dagelijks vier verbindingen. Antwerpen-Centraal heeft nu per dag ook met een één rechtstreekse "Thalys"-verbinding met Paris-Nord.

Materieel

De hogesnelheidsreinen die de verbindingen naar Paris Nord realiseren kunnen onderverdeeld worden in drie grote groepen:

- * TGV-Réseau: de blauw-grijze motorstellen die reeds meer dan een jaar rijden op de verbinding tussen Brussel en Paris.
- * THALYS PBA: afwisselend met de TGV-Réseau worden deze bordeaux-rode treinstellen ingezet. Tien van deze driestromige stellen werden besteld. De binneninrichting is op de kleuren na identiek aan deze van de TGV-stellen. Zij kunnen/mogen rijden op het net van de SNCF, NMBS en NS;
- * THALYS PBKA: van dit type zijn 17 stellen in bestelling, waarvan 7 eigendom zullen worden van de NMBS. De eerste stellen zullen medio 1997 uit de fabriek rollen. Dit vierstromige materieel zal hoofdzakelijk worden gebruikt voor de verbinding met Duitsland; PBKA

staat immers voor Paris - Brussel - Köln - Amsterdam.

De kleurencombinatie (grijs-bordeaux) wordt behouden zoals bij de PBA-stellen, doch de neusvorm is slanker van uitvoering. J.M.

DE LIJN

ANTWERPEN

• Herinrichting van de Turnhoutsebaan (Borgerhout)

Op 4 maart 1996 zijn de werken op deze drukke verkeersas gestart.

Voorgeschiedenis

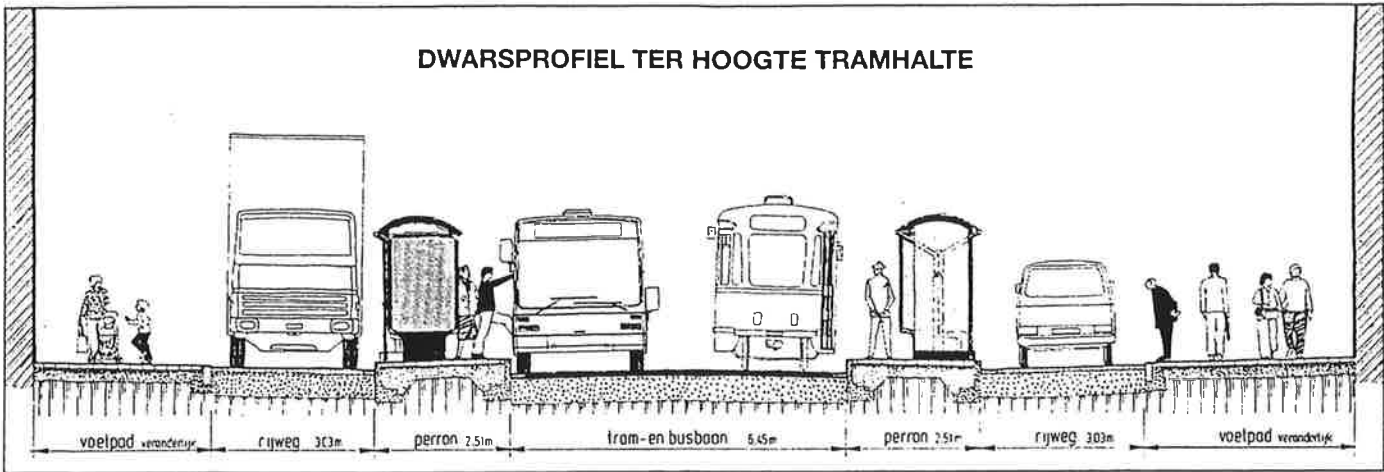
Twee obstakels - naast de traditionele beperkte budgettaire middelen - stonden de voorbije jaren een doorbraak rond de totale herinrichting van de Turnhoutsebaan in de weg :

a) de regionalisering van het departement Openbare Werken. De Turnhoutsebaan is een gewestweg. Vroeger zat men rond de tafel met de Belgische Staat, sinds vijf jaar is de gesprekspartner het Vlaams Gewest. De overdracht van een dossier brengt echter steeds tijdverlies met zich mee.

b) de diverse studie-opdrachten. Midden 1992 wordt de vzw Stramien met drie opdrachten belast : vooreerst dient de vereniging een stedenbouwkundig concept en een verkeersplan op te stellen voor de volledige oost-westas (Leien-Wijnegem). Voorts moet Stramien de gevolgen van het verkeersplan op Borgerhout, Deurne en de Stuivenbergwijk evalueren. Een derde opdracht betreft het uitwerken van stedenbouwkundige randvoorwaarden (o.a. suggesties voor het Koningin Astridplein). De stad Antwerpen en De Lijn kunnen zich vinden in de plannen voor herprofilering van de Turnhoutsebaan. Openbare Werken reageert echter niet. Of toch... In februari 1993 geeft de toenmalige minister van Openbare Werken de opdracht voor (jawel) een studie naar de heraanleg van de Turnhoutsebaan. De contractant is de vzw Stramien! De betrokken overheden (Gewest, de stad en De Lijn) ondertekenen de overeenkomst met de vzw. Er wordt naar goede gewoonte een stuurgroep opgericht met vertegenwoordigers van alle betrokken partijen, inbegrepen de handelaars en bewoners. Dit alles houdt wel in dat het oorspronkelijke protocol met Stramien moet worden herbekeken. Dit vraagt weer enkele maanden geduld. Pas in december 1993 ondertekent het Gewest, na de andere partijen, de overeenkomst. Prijskaartje voor het studiewerk: 2,1 miljoen F.

Stramien gaat aan de slag en stelt een globaal plan op (niet te verwarren met dit van de premier). Er worden tevens inspraakronden voorzien. In september 1994 worden de maquettes van de 'nieuwe' Turnhoutsebaan voorgesteld. De reacties zijn - ook bij de handelaars - positief. De klemtonen liggen op een aparte tram- en busbaan, op een hindernisvrije stoep, op één rijstrook per richting voor het autoverkeer en op de gedurfde ontwerpen voor straatmeubilair, wachthokjes en sculpturen. Een fietspad is niet voorzien. De halten van het openbaar stads- en streekvervoer worden

DWARSPROFIEL TER HOOGTE TRAMHALTE



Dokument De Lijn.

herleid tot drie, cynisch samenvallend met de voorziene, maar vermoedelijk nooit in gebruik komende premetro-ingangen.

Er duiken nog diverse technische problemen op. De aanbesteding wordt daardoor steeds uitgesteld. Uiteindelijk gaan de betrokken overheden in mei 1995 akkoord over de heraanleg en over de aanbestedingsprocedure. Op 19 oktober 1995 volgt de aanbesteding. De prijs voor de herinrichting van de Turnhoutsebaan bedraagt 122.479.928 F. Het Gewest neemt 61.258.503 F ten laste. De stad Antwerpen begroot 14.204.239 F en De Lijn hoest 47.017.186 F op. De werken worden uitgevoerd door de NV De Clercq Aannemingen uit Beerse. Zij krijgt 240 werkdagen om de klus te klaren.

Op vraag van de nutsbedrijven (AWW, Electrabel) wordt in laatste instantie beslist om de werken aan te vangen aan de kant Stenenbrug i.p.v. aan de Kerkstraat. De handelaars zijn niet bepaald tevreden!

Uitzicht van de Turnhoutsebaan

a) De voetpaden worden voorzien in okeren, de parkeerstroken in zwarte basaltsteen; de rijweg in rood-zwarte betonstenen. Tram en bus zullen rijden over een zwarte basaltstenen bedding.

b) Het dwarsprofiel van de tram- en busbaan is 6,85 m breed (aan de halten is dit 6,45 m). Deze - letterlijke - breed uitgesmeerde bedding is te wijten aan het feit dat onze PCC's geen inklapbare zijspiegels bezitten! Een smallere bedding houdt daarom teveel risico's in voor elkaar kruisende trams en bussen.

c) Er zijn verkeersplateaus voorzien aan de drie halten (Kerkstraat, Drink en Hoge Weg).

d) De voorstellen van vzw Stramien inzake het moderne straatmeubilair en de gedurfde ontwerpen voor halte-accommodatie zijn door de stad Antwerpen weggewuifd als te duur bij vervanging als gevolg van, bijvoorbeeld, beschadiging. Precies het doorbreken van het monotone karakter van de Turnhoutsebaan was voor de bewoners en voor de middenstand een reden om de herinrichting positief te beoordelen. In februari j.l. klonken de stemmen alvast heel wat negatiever. Plots waren er ook bezwaren tegen de brede tram- en busbaan, tegen het ontbreken van een fietspad en tegen de te smalle trottoirs. Een petitie-actie volgde

en het blijft mogelijk dat hier en daar toch een verfraaiing van het straatbeeld werkelijkheid wordt.

Fasering van de werken

De werken verlopen in zes fasen:

- Stenenbrug - Hoge Weg (4 maart 1996)
- Hoge Weg - Prins Leopoldstraat (18 maart 1996)
- Prins Leopoldstraat - J. De Braeckeleerstraat (9 april 1996)
- J. De Braeckeleerstraat - Eliaertsstraat
- Eliaertsstraat - Kroonstraat
- Kroonstraat - Kerkstraat.

Het einde van de werken is contractueel voorzien eind juni 1997, doch men maakt zich sterk dat tegen Kerstmis 1996 in elk geval het gedeelte tot aan de Kroonstraat af zal zijn.

Tram en bus tijdens de werken

De Lijn heeft een fraaie folder uitgegeven over de werken en de omleidingstrajecten voor de bussen.

a) Tramlijnen 10 en 24 blijven ongewijzigd tijdens de duur van de werken. Een tiental weekeinden is er echter geen tramverkeer mogelijk wegens het uitbreken van de oude en de aansluiting van de nieuwe sporen. Dit was reeds het geval op 16 en 17 maart, van vrijdagavond 22 maart tot en met 24 maart, van vrijdagavond 29 maart tot en met 31 maart, op 20 en 21 april en van vrijdagavond 26 april tot en met 28 april 1996.

De trams worden dan vervangen door Mercedes-Jonckheere autobussen (reeks 1001-1080). De bussen filmen 'Pendel' en dragen achter de voorruit een metalen bordje in de kleur van de betreffende tramlijn. Onnodig te vertellen dat je 's avonds dat bordje niet kan lezen. Tram 10 wordt op het hele traject vervangen door bussen. Tram 24 pendelt tussen het Zuidstation en het Koningin Astridplein. De bus rijdt van de Franklin Rooseveltplaats (perron 5) tot aan de eindhalte Silsburg (Manebruggestraat).

b) Buslijnen 18, 41, 41 B, 42 en 42 B blijven richting stad de Turnhoutsebaan bedienen. Extra muros echter is een flinke omleiding voorzien - net zoals voor het autoverkeer. De bussen draaien, voorbij het kruispunt met de Kerkstraat, rechts de Kroonstraat in. Vervolgens draaien ze links de Plantin en Moretuslei op (met halten aan deze van lijn 20) tot aan het kruispunt met de Singel (Ooststation). Op de Singel richting Noord bedient men de halten van lijn

38. Lijnen 41 en 41 B rijden vanaf de Turnhoutsepoort verder op hun normale traject. Een bijkomende halte voor buslijnen 18, 42 en 42 B is voorzien aan het kruispunt Singel-Stenenbrug, waar deze lijnen rechts de Stenenbrug oprijden om weer op vertrouwd terrein te komen.

c) Bus 6 wordt niet omgeleid.

d) Bus 34 dient vanaf de Drink (zolang de werken nog niet tot daar gevorderd zijn) via de Generaal Eisenhowerlei lijn 6 even te volgen, tot aan het kruispunt Gijselsstraat-Turnhoutsebaan, om achter het hoekje, aan de Gravinstraat, haar eindhalte te bereiken. In de volgende RR-nummers wordt u uiteraard ingelicht over de voortgang van de werken.

• Tramloods Groenenhoek is een beschermd monument

Luc Martens, Vlaams minister van Cultuur, Gezin en Welzijn heeft de tramloods Groenenhoek aan de Diksmuidelaan 42 in Berchem (loods I voor de kenners) op 29 maart 1996 beschermd als monument. Deze beslissing hing al een tijdje in de lucht. Mogelijke toekomstplannen voor de uitbouw van de loods in een Vlaams verkeersmuseum komen hierdoor een stap dichterbij.

De beslissing is gebaseerd op het feit dat Loods I het enige nog resterende oude gebouw is voor het stallen van tramwagens, dat trouwens nog enige tijd door De Lijn in bedrijf zal worden gehouden (voor trams van de lijnen 8, 10, 11, 15 en 24). Het gebouw met een oppervlakte van 4.599,21 vierkante meter, werd opgericht in 1912 en in gebruik genomen in mei 1913. In 1965-1966 werd de sporenligging gewijzigd, zodat men in lusvorm de stelplaats kon in- en uitrijden.

De klassering betreft uiteraard de gevel, maar ook de hele binnenruimte (m.i.v. de werkputten, de ophanging van de bovenleiding, de smidse...). Vermeldenswaard is dat de dakconstructie op geen enkele paal rust, ondanks een lengte van 75 m!

• Reclamatrams (tot 1 mei 1996)

7002: deze PCC rijdt sinds ongeveer 20 april 1996 opnieuw in een volledig witte livree. De CLARK'S-zelfklevers waren blijkbaar van een stevige kwaliteit, gelet op de sporen die zij nalieten. De voordeur is op

een bepaalde plaats weer in het rood te bewonderen omdat de witte verf mee verdwenen is.

7029 en 7031: de ECC-reclame, aangebracht op resp. 7 en 8 februari, werd rond 10 maart verwijderd. Het tennistornooi was al op 25 februari afgelopen, doch contracten voor integrale publiciteit hebben een minimumduur van 1 maand, vandaar.

E.M.

• Na 94 jaar: opnieuw een paarden-omnibus in Antwerpen!

Sinds 1 april 1996 toert in de oude Antwerpse stadskern opnieuw een heuse (toeristische) paarden-omnibuswagen rond. Dit sympathieke initiatief is afkomstig van de v.z.w. "Jut en Aer", die zich ontfermt over het lot van het werkend Belgisch trekpaard. De omnibuswagen werd nieuw gebouwd naar de plannen van een Londense dubbeldekker uit 1900. Omwille van de veiligheid en van een iets verhoogd en minder luidruchtig rijcomfort werd het rijtuig wel voorzien van een speciale reminstallatie en kregen de wielen een rubberen i.p.v. een ijzeren beslag. De wagen biedt plaats aan 28 passagiers, waarvan er 14 op het open bovendeck worden ondergebracht. In de helft van de ongeveer 40 minuten durende rit worden deze "reizigers" verzocht hun plaats te ruilen met de inzittenden van het onderste wagendeel, de gesloten "saloon". De naar uitzicht en interieur bijzonder mooi afgewerkte wagen, getrokken door twee prachtige trekpaarden, is beslist een ritje en een foto waard.

Om het uur is een vertrek voorzien op de Grote Markt; een rit kost slechts 100 F. Eindelijk heeft ook Antwerpen een echte toeristische "tram", een privéattractie die, gezien onze Vlaamse Vervoermaatschappij nu reeds jaren de mogelijkheden daartoe naast zich neerlegt, slechts kan worden toegejuicht!

Bij de "persvoorstelling" van het rijtuig waren ook radio en televisie present. In de

verslaggeving naar luisteraar of kijker toe werd evenwel zoveel historische nonsens verkocht dat het niet meer netjes kon worden genoemd: zo hadden BRTN Antwerpen en ATV (Antwerpse Televisie) het halsstarrig over een "paardentram", een rijtuig dat, voor zover mij althans bekend, op rails rijdt; omnibusdiensten zouden in de Metropool slechts hebben gereden van 1890 tot 1900, van de Grote Hondstraat naar de Grote Markt. In werkelijkheid begon de Antwerpse (echte) paardentram reeds te rijden in 1873 en zijn de omnibusdiensten nog veel ouder. Zo werden er in het Antwerpse bv. al in 1838 12 omnibusdiensten gereden; de allerlaatste van deze exploitaties bestond nagenoeg zeker tot op 5 mei 1902 (cfr. "De Antwerpse Tram" door Eric Keutgens, blz. 233).

Mediaberichtgeving, zij het op plaatselijk, nationaal of internationaal vlak, speldt ons voortdurend wat op de mouw en verslaggevers vinden het klaarblijkelijk zelden nodig feiten of bronnen te controleren of te verifiëren. Een laatste voorbeeld? Bij de inleiding tot de classerings-procedure van de tramloods aan de Diksmuidelaan in Berchem, wist bv. ATV te vertellen dat deze remise nog dateerde uit de paardentramtijd. Een en ander klonk wel zeer romantisch maar was overigens klinkklare onzin: de stedelijke paardentram verdween in Antwerpen definitief rond eind 1903; de loods werd gebouwd vanaf... maart 1912!

• Verdere sporen-opbraak in Antwerpen

Na de laatste NMVB-rails (zie RR 43, blz. 14) verdwenen of verdwijnen nu ook de nog in de Lange Lobroekstraat overblijvende sporen van de voormalige stadstramlijn 18, die reeds in 1958 de geest gaf (!). Beduidend sneller gaat het met de op het Komediëleplein en in de Leopoldstraat aanwezige restanten van de lijnen 7 en 8, die in laatst genoemde straat op 19 februari 1993 uit het beeld reden. Voor het geval waarin

De Lijn en/of het stadsbestuur dit uit het oog mochten verliezen: ook op de oostelijke rijweg van de Amerikalei en in de Barnkrachtstraat en de Deurnebaan in Merksem valt nog één en ander op te ruimen, dat er sinds langer dan gisteren ongebruikt bij ligt!

S.C.

BRABANT

• Nieuwe aanwinsten voor het Buurtspoorwegmuseum Schepdaal

Op 26 maart werd de verzameling van het Buurtspoorwegmuseum uitgebreid met niet minder dan zes kasten van oude tweewassige Buurtspoorwegtrams.

Het betreft twee rijtuigen van de elektrische dienst, namelijk de A.1760 en de A.1761 (oorspronkelijk lijn Brussel - Hut; later regio Mechelen), en vier voertuigen van de stoomdienst: de pakwagen B.2800 (koetswerkbreedte minder dan 2m), het rijtuig 2de klasse B.594 (koetswerkbreedte 2m20) en twee rijtuigen 2de klasse (koetswerkbreedte 2m32) waarvan het nummer nog niet kon worden teruggevonden. Deze zes kasten werden gerecupereerd bij de scoutsvereniging van Rotselaar die sommige van deze trams al sinds 1938 gebruikte als onderdak voor haar leden. De scouts van Rotselaar starten binnenkort met de bouw van een meer eigentijdse behuizing, waardoor deze tramreliken gedoemd waren om te verdwijnen. De door de vereniging vzw Buurtspoorwegmuseum gevoerde onderhandelingen voor een overname van deze trams, konden recent met succes worden afgerond.

Op 25 maart werden de zes kasten van hun sokkels gelicht en voor transport klaargezet op een nabijgelegen terrein van de gemeente Rotselaar. Op 26 maart werden ze dan naar diverse bestemmingen getransporteerd: de A.1760 ging naar Schepdaal; de A.1761, de B.2800 en een onbekend rijtuig werden naar de VVM-stelplaats in de Eloystraat te Anderlecht gevoerd; de B.594 en het andere onbekende rijtuig vonden een plaatsje in de stelplaats Kalken. In een artikel in volgend nummer besteden wij ruimer aandacht aan de historie van deze voertuigen.

R. B.

• Opknop- en restauratiewerk

In Schepdaal gaat het heropfrissen van oude trams onverminderd voort. Sinds het begin van het nieuwe seizoen kan men het prachtig herschilderde tramstel 9004 + 1836 bewonderen. Ook "baladeuse" A 8947 werd deze winter in de werkplaatsen van De Lijn in Kuregem opgeknapt. Momenteel is het de beurt aan de normaalspoorlocomotief 813 om uitwendig gerestaureerd te worden. Daartoe werd de stoomlocomotief in december naar de werkplaatsen van Kessel-Lo vervoerd.

S.J.



De "Jut en Aer" dubbeldeks omnibuswagen rijdt sinds 1 april 1996 een toeristendienst door de oude Antwerpse stadskern. Hij bevindt zich hier vóór het stadhuis op de Grote Markt. Foto Karel Backeljau.

TEC

• Autobussen Renault R312-EMI

Nadat de andere TEC-entiteiten reeds eerder waren voorzien van de nieuwe Renault-autobussen (inmiddels bekend en berucht door het Waalse bussencontract), kwam de TEC Namur-Luxembourg als laatste aan de

MIVB

• De perikelen van lijn 94

In februari werd begonnen met de broodnodige spoorvernieuwingswerken op de Koninginnelaan in Schaarbeek (lijn 94). Daarbij werd de oude verbindingsboog naar de schilderswerkplaats van de Antwerpsesteenweg uitgebroken. Het was trouwens de slechte staat van de sporen op deze plaats die de indienststelling van de trams 2000 op deze lijn verhinderde (zie RR 42, blz.16). De spoorwerken zijn inmiddels voltooid en vanaf Pasen - nog vooraleer de rijweg heraangelegd was - verschenen de eerste trams 2000 in Jette. Helaas, door veelvuldige klachten van de inwoners van Jette die op het traject van lijn 94 wonen, werd begin mei reeds besloten om definitief af te zien van het inzetten van trams 2000 op lijn 94 (met uitzondering van de doorstreepte ritten tussen Bosvoorde en Louisa)! Er bleken immers te veel geluids-overlast en trillingen te zijn door de komst van deze zwaardere trams.

Een logisch gevolg hiervan is dat het verdwijnen van de laatste 7000-en op de lijnen 18, 56 en 82 voorlopig weer is uitgesteld en de verdeling van de 7000-en en 7700-en dus bij het oude blijft. Tijdens wekdagen kan men deze kranige oudjes nog terugvinden op de lijnen 18, 39, 44, 56 doorstreept en 82. Tijdens het weekeinde blijven de 7000-en in de stelplaats.

Nu duikt ook het probleem op dat men met een overschot aan trams 2000 zit ! Een onmiddellijk alternatief voor een eventuele inzet op andere lijnen is er niet. Verschillende mogelijkheden blijven open, maar die zullen steeds gepaard gaan met aanpassingswerken van bijvoorbeeld perons, of de uitrusting van enkele 2000-en met automatische remming, indien men dit tramtype zou willen inzetten op een lijn die via de premetro rijdt. Dus, meer dan ooit, wait and see...

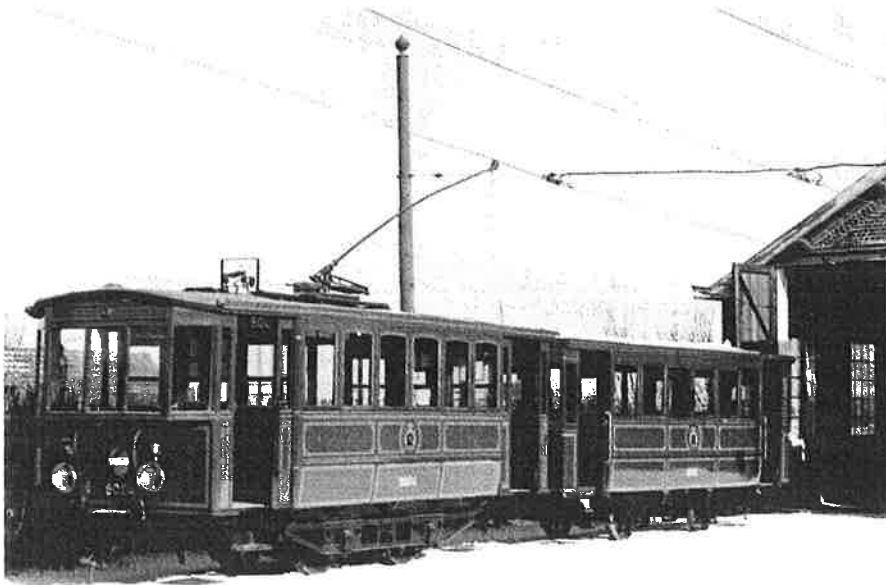
• Spoorwerken

Ook op de Tervurenlaan was medio april de spoorwerf nog volop bedrijvig. Tijdens het weekeinde van 23-24 maart werd de tram-exploitatie op de lijnen 39/44 zelfs volledig stilgelegd om toe te laten het sporencomplex vóór de stelplaats van Woluwe te vernieuwen.

Tenslotte dient nog vermeld dat de nieuwe tramlus rond de St.-Mariakerk eindelijk operationeel is. Toch wijst niets erop dat lijn 91 nu van de Louizalaan verlengd zal worden naar deze meer volwaardige terminus.

• Trams type 7000

Wegens een ongeval op lijn 39 werd de 7059 buiten dienst gesteld. Ook PCC 7057 werd bedankt voor bewezen diensten en te Elsene op inactieve reserve gezet. De vol-



Op 21 februari 1996 komt het pas gerestaureerde tramstel 9004 + 1836 even poseren in de winterzon. Motorwagen 9004 is de oudste elektrische tram uit de Buurtspoorwegcollectie (bouwjaar 1894), maar rijdt nog steeds op eigen kracht de loods in en uit! Foto Stefan Justens.

beurt om 32 nieuwe exemplaren in gebruik te nemen. De volledige reeks, genummerd 900-931, was in februari voor de exploitatie beschikbaar en is operationeel vanuit Salzannes en zijn satellietstelplaatsen Fooz, Lesve, Malonne, Onoz en Mchaigne. Een en ander heeft tot gevolg dat de autobussen van de reeks 300-370 (ex-NMVB 4865-5014) stilaan uit het straatbeeld gaan verdwijnen. Deze Jonckheere B59-Volvo bus-

sen, waarvan vele de oranje schildering nog dragen, waren ten tijde van de NMVB zeer typisch voor de regio Namen en de regio Luik. Bij deze laatste entiteit is de serie echter volledig buiten dienst. Wegens plaatsgebrek en werken in de stelplaats van Salzannes zijn bovendien enkele oudere exemplaren gewoonweg langs de baan naar Malonne gestald, even voorbij de stelplaats. S.J.



Ook autobus 316 (ex-NMVB 4881) zal binnenkort moeten wijken voor de nieuwe Renaultbussen in de regio Namen. Sommige exemplaren rijden nog rond in de oranje NMVB-schildering, zij het in belabberde toestand. St.-Marc, Place Communale, 26 februari 1996. Foto Stefan Justens.

Bezoek het ANTWERPS TRAM- EN AUTOBUSMUSEUM, recreatiedomein FORT V, Fort V-straat, 2650 Edegem. Open van Pasen tot het laatste weekeinde van oktober, elke zaterdag, zondag en wettelijke feestdag van 14 tot 18 u. Te kijk: de boeiende geschiedenis van tram en bus in de provincie Antwerpen, door middel van woord, beeld en rollend materieel!

gende buitendienststellingen zijn waarschijnlijk nog niet te verwachten tijdens of na de zomer, omwille van hoger vermelde redenen.

De 7081 heeft inmiddels zijn hachje gered: deze PCC werd opgekocht door een Frans hotel-restaurant dat Belgisch bier wil promoten; hij fungeert nu als bar langsheen de Route Nationale 10 in Vendôme (bron: Tram 2000). Dit stadje is gelegen op ongeveer 150 km ten zuidwesten van Parijs in de richting van Tours en is eveneens per TGV bereikbaar: een uitstapje voor deze zomer? Begin april zag de 7000-situatie er dus als volgt uit:

Museum Hamburg : 3060 (7000)

Museum Woluwe : 7047, 7093

Museum Treignes : 7048

Privé : 7081

Scholing : 7060, 7070

Buiten dienst Schaarbeek : 7118, 7124, 7126

Buiten dienst Elsene : 7004, 7005, 7014, 7018, 7030, 7031, 7057, 7090, 7109, 7119

Buiten dienst Woluwe : 7017, 7026, 7032, 7041, 7052, 7059

Buiten dienst Molenbeek : 7042

In dienst : 7003, 7006-7009, 7011, 7012, 7016, 7019-7022, 7027-7029, 7033, 7035-7039, 7043, 7045, 7053-7055, 7058, 7061, 7062, 7064, 7065, 7067, 7069, 7071, 7072, 7074, 7077, 7078, 7079, 7129, 7156-7171

• Mercedes O405 te gast in Brussel

Nadat in de herfst van 1995 het Nederlandse Berkhof een demonstratiebus type Premier ter beschikking stelde van de MIVB en Renault-EMI hetzelfde deed met zijn fameuze R312, waagt nu ook Mercedes zijn kans met de lagevloerbus type O405N. Zoals in vorige gevallen reed deze bus vanaf begin april proef op lijn 29, en vervolgens op de lijnen 95/96. Met het opengaan van de Europese markt wordt de concurrentie immers een stuk groter en proberen meerdere buitenlandse constructeurs de volgende busbestelling van de MIVB binnen te harken.

• Van Hool-Man : de laatste stuiptrekkingen

Naarmate de levering van de autobussen Van Hool A 300 vordert, worden de autobussen van het type Van Hool-Man (reeks 8191-8269) schaarser op de reguliere lijnen. Een dertigtal exemplaren is echter wel voorbehouden voor speciale diensten, waarvoor ze enkele wijzigingen ondergingen. Een viertal bussen is eveneens voorbehouden voor scholing binnen het terrein van de stelplaats van Haren. Vermeldenswaard is echter de schenking van de 8224, 8232, 8246 en 8262 aan de stad Sarajevo. De vier autobussen werden eind januari per spoor vervoerd van Schaarbeek naar Split. Van daar ging het onder begeleiding van de vredesmagten en een MIVB-technicus naar Sarajevo. S.J.

Lezersforum

Historische spoorweg-wetenswaardigheden

In de oude Aalsterse krant "De Denderbode" ontdekte lezer Philippe Callaert uit Opwijk drie aan de spoorwegen uit die tijd gewijde artikeltjes. Het eerste is eerder anekdotisch en kan wellicht voor geïnteresseerde historici van belang zijn. Wij publiceren deze stukjes proza in de spelling van toen:

"De dood van onzen eersten machinist. -

Maandag werd, te Brussel, de eerste machinist der Belgische Staatsspoorwegen (verleden week overleden), met veel plechtigheid begraven.

De afgestorvene is Jan-Baptist-Jozef Ferom, geboren te Bois-de-Villers in 1818, en woonde in de Vooruitgangplaats, n° 256. Hij was het die bij de inhuldiging van onze eerste spoorweglijn, de trein bestuurde tusschen Brussel en Mechelen." (De Denderbode, donderdag 25 juli 1907.)

N.v.d.r.: onze eerste machinist zou dus, op die roemruchte vijfde mei 1835, slechts zeventien jaar oud geweest zijn...

Het tweede berichtje sluit goed aan bij het in RR 34 gepubliceerde artikel over de koninklijke trein:

"De onderaardsche spoorweg van het koninklijk park van Laken. - Men is begonnen aan het maken van den onderaardschen spoorweg van het koninklijk park van Laken.

Die lijn zal afscheiden van de lijn van Brussel naar Gent, dicht bij den overweg der Koninginnenlaan, tusschen deze laatste en de statie; zij zal langsheen de lijn naar Gent loopen tot op een honderdtal meters van het koninklijke paviljoen, en vervolgens langs eene sterk afgeteekende helling, naar het koninklijk park loopen, waar zij, niet ver van het gemeentehuis, zal uitkomen, na door de Paleizenstraat te zijn gereden.

Daar het verbindingsspoor te beginnen van de Koninginnenlaan ongemeen hellend is, zal men, langsheen de lijn naar Gent, eenen steunmuur bouwen om de instorting te

voorkomen.

De overweg aan de Koninginnenlaan zal verbreed en de barreel naar de kerk zal vijf meters achteruit gebracht worden.

Het bouwwerk van den tunnel zal later geschieden.

Het einde der onderaardsche lijn zal voor den rechtereulegel van het Paleis liggen op ongeveer 7 meters onder den grond en op zoo wat 27 meters onder de lijn van Gent, ter hoogte van de statie van Laken.

Te beginnen van deze laatste, tot aan het einde, zal de trekkracht geschieden met electriciteit.

De uitgave welke eerst op 3 miljoen was geschat, zal deze som merkelyk overschrijden en waarschijnlijk 6 miljoen bedragen." (De Denderbode, donderdag 31 oktober 1907.)

N.v.d.r.: men is in ons land dus niet aan zijn proefstuk, wanneer het erop aankomt de kosten voor openbare en andere bouwwerken te onderschatten!

Tenslotte, voor wie zou menen dat het gezegde "L'histoire se répète" een fabeltje is:

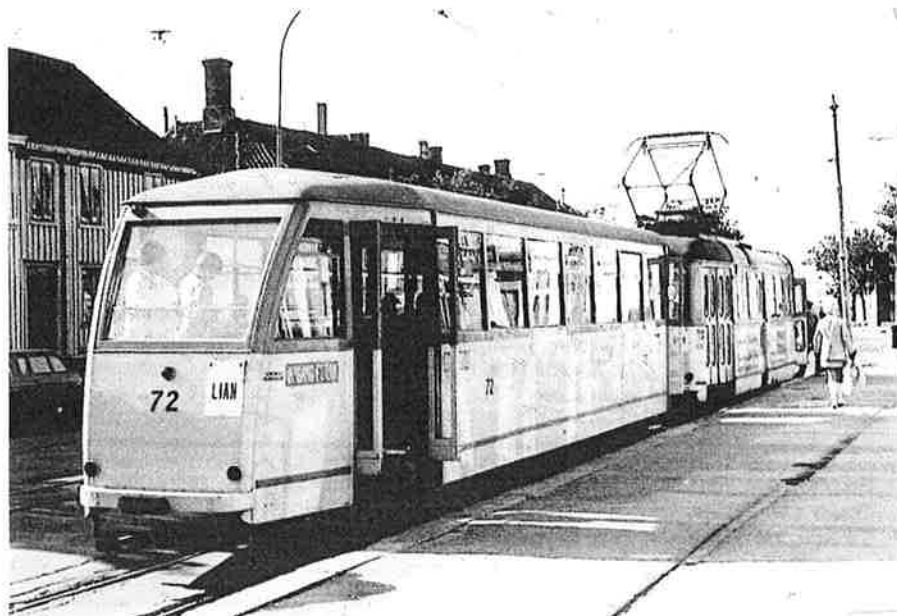
"- Donderdag namiddag om 4 ure werd brand opgemerkt in den linkervleugel der Noordstatie te Brussel. Het was in de archievenzaal dat het vuur uitgeborsten was. Al de pompiers snelden aanstonds ter plaats en om 5 1/2 uur was het vuur beperkt. De oorzaak is ongekend.

Het was op den hoek van de Rogierplaats en de Vooruitgangplaats, dat het vuur in de static woedde.

Een statiebediende, die den brand opmerkte, deed seffens de brandbel werken, waarop de pompiers van St-Joost ten-Noode toesnelen, en toen het vuur zich uitgebreidde werden ook de pompiers van Brussel en van de andere voorsteden ter hulp geroepen. De gendarmen werden met den ordedienst gelast.

De stelling waaraan de telefoondraden op het statiegebouw gehecht zijn, werd door 't vuur vernield en daardoor de telefoondraden zelf ook.

De brand schijnt ontstaan te zijn in de archievenzaal van de ontvangstkontrool." (De Denderbode, zondag 14 april 1912.)



Ex-NMVB-rijtuigen 19500-502 (RR 43, blz. 19)

Deze rijtuigen werden inderdaad bij aanbesteding van 11 mei 1949 door het werkhuis Hasselt gebouwd om achter de AR.291-296 dienst te doen op de lijn Maaseik - Lanaken - Tongeren, stelplaats Lanaken Tournebride.

De rijtuigen kwamen in 1951 in dienst. Zij telden 56 zitplaatsen en 44 staanplaatsen en waren voorzien van pneumatische plooiduren.

Met de opheffing van hun "stamlijn" op 24 december 1954 raakten ze buiten dienst.

Begin 1956 werden ze verkocht aan Trondheim Sporvei, waar ze met de nummers 106, 107 en 108 in dienst kwamen. In de nacht van 9 op 10 oktober 1956 brak een ernstige brand uit in de (houten) tramloods, waarbij een groot deel van het materieel werd vernield of beschadigd. Het trambedrijf overleefde deze ramp.

Van de NMVB-rijtuigen ging een exemplaar verloren, de 107 of de 108.

Kort nadien werd het overgebleven materieel vernummerd. De 106 werd toen genummerd als 72; de 107 of 108 werd 71.

Het rijtuig 72, ex-106, ex-19500, bestaat nog steeds en is nu onderdeel van de plaatselijke verzameling museumtrams!

Dirk Eveleens Maarse, Arnhem

Hartelijk dank voor deze verbetering en aanvulling. Van de mij bezorgde gegevens bleek dus - jammer genoeg en eens te meer - een gedeelte niet met de werkelijkheid overeen te stemmen, alhoewel ook de recent verschenen "Flash 1996" van onze Tram 2000-confraters (zie rubriek "Publikaties" in dit nummer) het voormalige NMVB-rijtuig 19502 vermeldt als zijnde Trondheim nr. 72! De voortdurend opduikende historische NMVB-controverses maken de Buurtspoorweggeschiedschrijving beslist niet eenvoudiger... S.C.

PCC-koppelbaarheid

Een schitterend artikel was dat in het decembernummer over de Scharfenbergproblemen van de Antwerpse PCC's! Bijgevoegde foto toont het eerste gekoppeld

paartje aan het Eksterlaar tijdens de "morgenschooltram". Merk de ijzeren buffers op, die snel door de zwarte rubbers werden vervangen. Ik vraag me af of er buiten de 2069 en de 2124 nog andere PCC's met die buffers hebben gereden.

Ook de eerste manier om de koppeling op te hangen is verdwenen. Die hing namelijk aan een kleine beugel i.p.v. aan het huidige zware profiel. Daardoor "dansten" de koppelingen nogal eens los en dat kon ravages aanrichten aan de tram en aan de bovenleidingmasten.

Je staat er eigenlijk pas bij stil als je zo'n artikel hebt gelezen: bestaan er wel twee identieke trams in de vloot van 166 Antwerpenaren?

Bob Morren, Boechout

De voormalige tramlijn Brussel Noord - Humbeek

Vele maanden onderzoekswerk bezorgden ons reeds een hele brok informatie over de lijn Brussel Noord - Humbeek, maar omdat het door onze v.z.w. Pro-Tram uit te geven boek omtrent dit onderwerp zo volledig mogelijk moet zijn, roepen we de hulp en de medewerking in van RR-redactieleden en -lezers.

Wij zoeken alles m.b.t. deze tramlijn: foto's, dia's, films, tekeningen, anekdotes, dienstregelingen, uniformen, materieel, plans enz... Wat u koestert en/of bekend is over dit stuk Belgische tramgeschiedenis dient bewaard voor het nageslacht: is een boek dan geen ideale oplossing? Uiteraard worden er bij het uitlenen van uw materiaal waterdichte afspraken gemaakt!

We wensen ook nog bijkomende informatie over de lijn H(umbeek) betreffende de stoomtrams, de opbraak tijdens W.O. I, de smokkelaars, de (spijtige) ongevallen, de campingwagens, de "jumelés", de tractiestations, de tramlijn als testlijn voor "vreemden" (o.a. de SO's met trolley), Expo 58, de uitbreidingen naar Mechelen en Haacht...

Onze vereniging werkt eveneens aan een dossier tot bescherming van het voormalige tramstation en de bijhorende loodsen in Humbeek. Bezit iemand hierover interessante gegevens of documentatie?

BVS-SHOP

Station Baasrode-Noord

Open op de eerste en de derde zaterdag van de maand van 14 tot 18 uur

Ruime keuze aan spoorwegliteratuur

BOEKEN, TIJDSCHRIFTEN, PRENTKAARTEN

Vermeldenswaard is tenslotte dat onze vereniging erin is geslaagd nu ook het motorrijtuig type N 9283 (ex-10480) te verwerven (het negende in onze materieelverzameling).

Naar de toekomst toe willen wij nog andere boeken uitgeven over de NMVB-tramlijnen die vanuit Brussel vertrokken. Vanzelfsprekend is dit een titanenwerk, maar het loont de moeite en ook hier is alle hulp en medewerking welkom.

Geïnteresseerden kunnen met ondergetekende (02/269.02.74, na 18 u) of met Paul De Backer (02/511.00.30 - indien antwoordapparaat: spreek uw boodschap in -) contact opnemen.

Philippe Meert, voorzitter v.z.w. Pro-Tram, Dr. Hemerijckxlaan 1, (B-) 1850 Grimbergen.

De tram in Brielen (West-Vlaanderen)

Reeds enkele maanden zijn wij volop bezig met het samenstellen van een fotokijkboek over Brielen (vanaf 1190 tot en met heden). Over enkele zaken tasten wij, op het gebied van foto's en documenten, in het duister. Zo ook over de tram die in Brielen het dorpsbeeld kenmerkte. De informatie waar wij reeds over beschikken bestaat slechts uit het verhaal van enkele bejaarde dorpeelingen.

Daarom zijn wij op zoek naar foto's of documenten over de tram in Brielen. Misschien kunt u ons helpen. Wij zouden u zeer dankbaar zijn.

Steve Snick, Veurneseweg 106, 8900 Brielen (Ieper), tel. 057/21.95.40.

PCC-snelheid te hoog!

Mag ik er u op attent maken dat, in tegenstelling tot wat in vorige RR-nummers werd vermeld, de maximum snelheid van een verbouwd of vernieuwd Antwerps PCC-rijtuig is begrensd tot 54 km/h en niet tot 65 km/h. De oudere, niet omgebouwde wagens daarentegen halen - althans volgens de snelheidsmeter - op langere rechte railstukken soms een maximum snelheid van om en bij de 70 km/h.

Jan Dingemans, Antwerpen





Antwerpen, 1 april 1996: inhuldiging van de ondergrondse tramlijn 3 naar Linkeroever. De versierde PCC 7159, met aan boord een aantal hoogwaardigheidsbekleders, loopt vanuit Merksem als allereerste reizigerstram het ondergrondse station "Sport" binnen. Foto Staf Cuyt.



In ons vorige nummer (RR 43, blz. 13) stelden wij u de nieuwe NMBS elektrische motorstellen AM 96 voor. Eersteling 441 uit de tweestromige reeks 441-490 koestert zich in Brugge in de vroege zon op 17 februari 1996. Foto Alain Janmart.