

RAIL-REVUE

Kwartaalblad voor spoor-, tram- en bushobby

MET RECENTE AKTUALITEITEN, GESCHIEDENIS, TECHNIEK EN VERENIGINGSNIEUWS



Twaalfde jaar - Nr. 5 (49)
Oktober 1997
140 BEF / 9,5 NLG
ISSN 0773-0713

Met de "L" door het Pajottenland



Daar was hij! Een anachronisme in een stad met Amerikaanse skyline-ideeën...

De lentezon scheen onaangenaam fel en weerkaatste scherp in de glazen gevel van de Zuidertoren. De tochtige wind in de Frankrijkstraat blies het stof in het rond. Dat werd nog verergerd door een voorbijdenderende vrachtwagen van de "Cote d'Or" en een Leyland-Brossel op lijn A die enkele reizigers meenam. Dan volgde nog een Fiat ST4 op lijn H. Die deed niet alleen extra stof opwaaien in de ogen, maar deed ook een aanval op de oren

met het ellendig gesnerp van zijn remmen. Met dat typische zenuwachtige gebrul van de Fiat motor trok de bus op en ze liet de overige mensen op het perronnetje in gepeins achter. Er hing een geur van chocolade. Tussen de rails kleefde een koek van zand en olie en dat vlekentapijt liep voort zover het oog reikte. Voor de Buurtspoorwegen was het immers goedkoper om olie bij te gieten in de lekkende reductiekast van een tram die

nog maar een paar maanden te rijden had dan een nieuwe pakking te steken...

Het stadsverkeer was nog niet te luid zodat een geoefend oor van een buurtspoorwegfanaat geen moeite had om dat geluid uit al de rest te filteren. De "L" was op het Baraplein! Een type Spiet niet in de bochten, hij knarst erdoor. De bel kon je zo herkennen uit het drukdoende getingel van de PCC's van de MIVB. Stadstrams doen meerdere keren "tsjingg" achter elkaar terwijl de boerentram een logge "klongg" laat horen. Zijn wielen kletteren niet over de kruispunten, ze denderen erover. Daar was hij! Een rijdend anachronisme in een stad met Amerikaanse skyline-ideeën. De zon weerkaatste als een flash in het inox kader van de filmkast waarin een vergane geel-rood lijnfilm met een valse plooi stak. De voorste trolley wiebelde wat onhandig neergelaten boven het front en op de buffer stak scheef een plaatje met wat reclame. De verf van S 9735 was erg verschaald maar zijn houten bijwagen blonk fris. Toch eigenaardig, die ronde vorm van een type S met daarachter die vierkanten houten bak...

Het konvooi stopte met die onmiskenbare dreun van half geloste remmen die nooit pijn in je oren deed en de deuren klaptten open. "Ene naar Leerbeek, alstublieft." Met een geroutineerd gebaar gaf de oude ontvanger je het ticket vanop zijn troon. Zijn kepi hing bijna op zijn rechteroor. Gauw naar voor naast de bestuurder. Als er ondertussen maar geen regelmatige abonnee naast hem... nee. Geluk! Het was eigenlijk een daluur. Ondertussen had de bestuurder zijn 9735 in gang gezet en de ietwat grauwe straten van Anderlecht speelden op de voorruit waarin de halve maan door de ruitwissler gepolijst glas een speciaal effect gaf. Toch was de tram weer niet volledig conform, want nogal wat S'en van depot Het Rad waren uitgerust met een onorthodoxe "Kiepe" controller van Duitse makelij. Geen koper en geen geratel tijdens het schakelen maar een droge "klak" als de bestuurder van serie naar parallel overging. Het geheel was groengrijs geschilderd en een wijzertje draaide in tegenzin van de rijkruk terwijl het de stand aangaf van de schakeling. Vreemd was dat, maar men beweerde dat je er sneller mee kon optrekken.

In de Eloystraat passeerden we de werkplaatsen van de NMVB. Je kon even door de inrijpoort gluren: er stond een Brusselse S ontdaan van zijn trolleys. Op het dak hadden ze al een pantograafchassis gemonteerd. De L reed te snel om het nummer van de S te zien maar het betekende dat er weer een motorwagen uit Brabant naar Henegouwen zou

INHOUD VAN DIT NUMMER

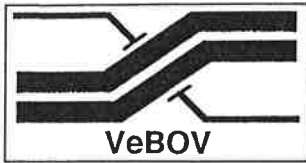
Met de "L" door het Pajottenland	2
Type benaming bij autobussen	4
Werkwagens van toen (XXVIII)	8
Rail-actueel	10
Verenigingsnieuws	15
Lezersforum	15

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

Foto Titelpagina: Motorwagen ES 405 te Mechelen Nekkerspoel, 30 oktober 1995.
Foto Alain Janmart.

RAIL-REVUE is een uitgave van de v.z.w. VeBOV (Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer). **Verantwoordelijk uitgever:** Rudy Van Iseghem, Duffelshoek 52, 2550 Kontich. **Redactie** Luc Couscheir, Mark De Schutter en Rudy Van Iseghem. **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 ASLK 001-1385500-28 van de v.z.w. VeBOV, Kontich; **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, 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. **Inzenders** blijven verantwoordelijk voor de door hen ingezonden artikels.



zetel
Rudy Van Iseghem
Duffelshoek 52
B-2550 Kontich
(03) 457 51 82

sekretariaat
Hubert Van den Bergh
Kroonstraat 8
B-3920 Lommel
(011) 541 504

Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer

vereniging zonder winstgevend doel

Aan alle Vebov-leden

u.ref
o.ref 97/20/HvdB
datum 97.10.24
onderwerp Lidmaatschap 1998
bijlagen

Geacht Medelid,

Hierbij ontvangt u het eerste nummer van Rail-Revue dat als ledenblad werd uitgegeven door Vebov. De presentatie en de inhoud van het blad zijn gelijk gebleven.

Het huidige nummer, evenals het volgende (nr 50 !), horen bij uw lidmaatschap 1997. Wij trachten de ontstane achterstand in te lopen en het nummer 50 nog vóór Kerstmis te verzenden.

Zoals reeds eerder aangekondigd willen wij thans het lidmaatschap regelen voor alle lezers. U vindt daarom bijgevoegd een overschrijvingsformulier en verzoeken u zo spoedig mogelijk, maar uiterlijk 15 december, het lidgeld te willen overmaken. Het lidgeld is behouden op 650 BEF. We hebben evenwel een aangepast bedrag op het formulier ingevuld indien u een te laag bedrag zou betaald hebben tijdens de voorbije twee jaren.

U zult weten dat Vebov u meer biedt dan alleen het tijdschrift: de maandelijkse projektieavonden zijn meer dan de moeite waard en we organiseren jaarlijks een viertal interessante uitstappen. We rekenen er dan ook op dat u verder uw gading vindt in de vereniging, en dat u ook volgend jaar weer lid zult zijn.

Met de beste groeten,

Het Bestuur

getransfereerd worden. Ernaast stond een verhakelde bus. Knorrende glimlach.

Ondertussen bolden we al over de Bergensesteenweg waar reeds veel fabrieken gesloten waren en waar je al veel braakliggend terrein passeerde door afgebroken industrie. Toch was er al aardig veel volk aan de haltes opgekomen. Vaak knikte de bestuurder een trouwe klant toe en was er voortdurend conversatie tussen een reiziger en de ontvanger achteraan. Op het laatste stuk voor Het Rad verbreedt de Bergense steenweg erg en de 9735 haalde al een behoorlijke snelheid tussen de haltes. Ha! Het speciale, unieke geluid van een type S als hij naar hoge snelheid optrok! Het was geen snerpend gezoem van een Brusselse Standaard of het gereutel van een Antwerpse 4000, maar het had iets aristocratisch... Het was een neurënd zacht geluid, vermengd met het malen van tandwielen waartussen veel stof was geraakt maar het bleef zacht. Ofschoon de sporen niet meer al te gaaf lagen wiegde de tram er zacht over. Géén tram was toen voor mij zo baanvast als een type S of een N.

Krassend draaiden we het station van Het Rad binnen. Er stond een hele tramvloot met allemaal dezelfde rood-geel film en toch was de loods half leeg. Zou de ART 300... nee, niet hier. Dan was hij misschien in Leerbeek met vrachtwagens op het "stort" aan het rangeren! Voor de rest was er niet veel beweging in het depot. De bestuurder werd afgelost ("Alois! Tot fleujs!") door een veteraan met blozende wangen die nog een donkerblauwe kepie van na de oorlog droeg. Hij was ook nog uitgedost met grijze stofjas met blauwe kraag van de bestuurders en terwijl hij iets aan zijn stoel regelde draaide de ontvanger de signaalinstallatie aan. "Alleie, voesj!" riep hij en traag denderend over de wissels van het grote emplacement reden we verder, de spoorwegbrug over en dan opzij van de steenweg die zich uit het laatste stukje Brusselse Randstad slingerde. Het ging wat omhoog en als je achterom keek zag je de hoofdstad mooi liggen, alhoewel je natuurlijk meer oog had voor het slingeren van de bijwagens achteraan. Op de Lenniksebaan kwamen veel zijwegen uit en vanaf nu werd het concert dat de boerentram ons gaf regelmatig opgesmukt met zijn tweetonige "poeh-paah!"

Voor ons strekte zich nog echt een Breughelandschap uit. Goed, stukken obligate Belgische lintbebouwing moest je erbij nemen, maar wat een golvende, groene revue door de voorruit van de tram! Populieren. Eiken. Koeien. Kippen. Kleine woningen met ertussen "Café Sportvriend". De slingerende kasseiweg, onhandig opgelapt met plakken asfalt, het geheel afgeboord met een oneindige rij schots en scheve bovenleidingspalen met dubbele rijdraad. Eén keer werden we uit ons gedoezel gewekt door een auto die uit een ietwat holle zijweg op de baan wilde draaien. Claxon, gong, hopen zand tussen de wielen en alweer dat dreunend gerem. Het autootje in paniek achteruit, vooral toen de remmen losten met een dreigende "Psjaah!"

Voort ging het : Vlezembeek, Gaasbeek en aan een uitwijkspoor voor een heuvel stond het signaal op rood. Niet voor lang, want het schommelende silhouet van de tegenligger kwam over de heuvel, dit keer een vers ge-

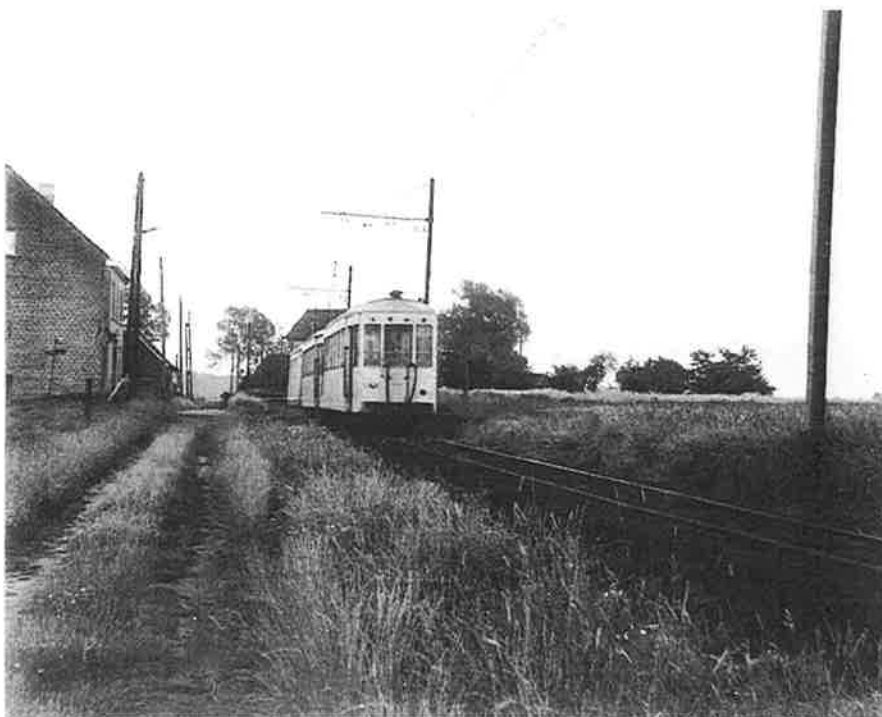


Een oneindige rij schots en scheve bovenleidingsmasten met die vreemde dubbele rijdraad langs de slecht opgelapte kasseiweg. (Lenniksebaan, Gooik, richting Brussel)

schilderde motorwagen met een metalen standaardbijwagen erachter. "Ah, a ès doe", mompelde de bestuurder. En dan weer voort na het wederzijds groeten met een "klong klong" van de bellen. Er zou nu een speciaal stukje traject volgen.

We slingerden de steenweg over en kwamen met een bocht tussen akkers terecht. Vanuit de tram leek het wel of de savooien bijna geraakt werden door de treeplanken van de 9735 en zijn bijwagen. De bestuurder gooide nu zijn controller open en we raasden over

het lange rechte stuk voort met treinallures want de wielen deden nu de ritmische treinkadans over de sporen die hier niet aan een gelast waren. Zelfs tegen die snelheid (die ik even over de vijftig per uur schatte) schommelde de tram alleen maar. Als je achterom keek zag je de bijwagen steeds één beweging later schommelen dan de motorwagen terwijl bomen en haag voorbijzoeffden. Het torentje van Sint-Martens-Lennik was nog op de achtergrond als de bestuurder de 9735 liet uitbollen tot op het emplacement



De bijwagens slingerden met een andere kadans dan de motorwagen. (St-Martens-Lennik, richting Brussel.)



*Tussen een vloot trams stond de 10024 ondertussen klaar om de eerstvolgende dienst naar Brussel over te nemen. (Leerbeek station.)
Alle foto's bij dit artikel : Bob Morren, voorjaar 1972.*

aan de rand van het dorpje.

Zoals het hoorde riep de bestuurder halffluid "Lennik!" en een paar reizigers stapten op en af. Een paar belslagen en de toeter op volle kracht want we zouden een paar straten moeten dwarsen. Weer dat zalige geluid van de optrekkende motoren tegen de achtergevel van een huis en weer raasde de oude tram op het volgende stuk eigen bedding die ditmaal volledig recht was. Ondertussen werd in de bestuurderspost reeds geanimeerd van gedachten gewisseld over het nieuwe nakende

wielerseizoen en de toekomstige prestaties van Eddy Merckx. Ik had mijn plaats een beetje moeten afstaan aan een lokale bewoner die de bestuurder goed scheen te kennen. Het sappige Pajottenlands dat ik ervoor in de plaats kreeg maakte veel goed want het was onlosmakelijk verbonden met de L. Toen we de zeer spitse kerktoeren van Sint-Kwintens-Lennik achter ons hadden lagen de sporen nu weer aan de linkerkant van de weg. Nu kon je door een geopend raampje je oren concentreren op het eigenaardige gesjirp

van het trolleywielje op de bovenleiding dat zeer scherp werd toen we van de Lenniksebaan op de weg Leerbeek - Ternat draaiden. Ook hier haalde de tram weer behoorlijk snelheid want er werden geen halten aangevraagd en het spoor langs de betonweg liep wel op en neer maar kaarsrecht.

In Gooik stopten we maar even en ook de debatten over de ronde van Frankrijk eindigden hier. Gooik was nog zo'n standaard NMVB stationnetje met een dubbel zijspoor waarvan het buitenste voorzien was van twee doodlopende eindjes. Witte controlelamp, groen sein en weer de Kiepecontroller open op full speed. Met de betonbaan ernaast leek het of de tram trager reed dan langs de voorbijvliegende kinderkoppen van de Lenniksebaan. Leerbeek kwam in zicht! Vanuit een holle weg rechts draaide het spoor dat naar het NMVB-stort liep met een wissel op de hooflijn. De eerste honderd meters hadden nog rijdraad maar daarachter begon het kleine koninkrijkje van de ART 300 met zijn antieke bakwagens. Er was nochtans geen blauwe rookpluim te bekennen. Vlak voor de S-bocht naar het station overzag de bestuurder de baan die we moesten oversteken. Dat deden we onder luid getoeter met een slakkegangetje om daarna gracieus het grote station van Leerbeek binnen te bollen. Hier stond het vol met trams en het was duidelijk dat er eigenlijk veel te veel rijtuigen voor die nog enige lijn voorradig waren. De 9735 werd afgehaakt en reed verder tot tegen een andere tram terwijl de 10024 op een zijspoor klaarstond om de eerstvolgende dienst naar Brussel te rijden.

Tijd zat voor de tramfanaat om een kijkje te nemen op het emplacement en wat foto's te maken. Naar het stortspoor lopen had geen zin, want de ART 300 stond er werkloos op een van de sporenbundels bij, maar niet afgesteld! Och, ik zou misschien best de eerstvolgende tram terug tot Lennik nemen en een eindje te voet langs de lijn lopen. Het betekende elk half uur een tram in beide richtingen en dus een achttal foto's. Ik zou ondertussen een goeie kriek pakken in een cafeetje langs de tramlijn en och, als ik een tram zou missen zou 't niet erg zijn. Dan kon ik nóg een kriek bestellen.

Bob Morren

Type benaming bij autobussen



Wat betekenen A120, AG300T, A360 en zo meer? Vanwege enkele Rail Revue-lezers krijgen we regelmatig zulke vragen. We zullen dan ook pogen om in de volgende paragrafen een en ander te verklaren. Zonder onze (nou ja?) andere belangrijke autobusconstructeur, die gebruik maakt van benamingen zoals bijvoorbeeld TRANCITY te kort te doen, heeft hetgeen nu volgt allemaal te maken met de producten van de firma Van Hool.

M.I.V.A. : 1280 Het prototype A500 tijdens zijn verblijf te Antwerpen. Voor de destijds nog als type (A)280 aangeduide autobus werd een Antwerpse 1 gezet. Seringenlaan 1-10-1986. Foto Luc Couscheir.

In tegenstelling tot de getallen – al dan niet aangevuld met letters – zoals we die kennen bij personenwagens, zijn deze bij autobussen geen aanduiding van de cilinderinhoud. Zij hebben wel betrekking op de ontwikkeling en productie van een (nieuw) model.

Om ons te beperken tot de heden ten dage nog in dienst zijnde autobussen, starten we met de A120. Deze was vanaf 1977 de opvolger van de A119 (NMVB-nummers 4500 - 4824). A1 staat voor Autobus Interurbain of autobus van het interstedelijke type. Van de A120 bestaat ook een tweede versie, de A120P waarbij de P voor Pachter staat. Bij de laatste reeks A120-ers die aan de NMVB geleverd werd in 1989, kregen de autobussen nog de kop mee van de gelede AG280 (reeks 2255 - 2294, Brugge).

Midden de tachtiger jaren werd dan de lagevloerbus ontwikkeld. Vanaf dat moment duiden de cijfers van een autobustype de vloerhoogte aan. De ons nu bekende A500 werd oorspronkelijk nog als A280 uitgebracht. Hij was namelijk verwant met de daarvoor geleverde AG280, maar met de motor aan de zijkant geplaatst.

Van de autobussen met lage vloer kennen we nu de A508 (de korte versie van ongeveer 10 meter), de A500 (standaardbus van 12 meter), de A600 (met een hoger gedeelte na de uitstapdeur) en de AG700 (welke de gelede 18-meter versie is). Onlangs nog nam De Lijn autobussen AG500 in dienst. Al deze autobustypes hebben een vloerhoogte van 500 mm. Wat wel kan verschillen is het aantal deuren. Een nieuwe ontwikkeling volgde enkele jaren later. De vloerhoogte werd praktisch integraal naar slechts 300 mm gebracht. Ook hier weer het hele gamma met A308 (10 m), A300 (12 m), AG 300 (18 m) en zelfs de AGG300 (met een lengte van nagenoeg 25 m) welke eigenlijk als experiment bedoeld was, maar inmiddels aan de TEC-Liège verkocht werd. De logica leert ons dat AGG300 staat voor Autobus Geleed Geleed met een vloerhoogte van 300 mm. In mensentaal spreken we natuurlijk van een dubbelgelede autobus. De A300-familie is inmiddels ook nog uitgebreid, onder de vorm van een A308 HYB of Hybride Aandrijving, met diesel buiten de stad en elektrisch in het centrum.

Bij de MIVB rijdt reeds enkele jaren de A300 CNG. CNG staat voor Compressed Natural Gas of samengeperst aardgas. Ook De Lijn heeft in Kortrijk vijf autobussen van dit type rijden.

Tenslotte is er nog de trolleybusversie AG300T waarvan er reeds enkele tientallen in het buitenland rondrijden.

Tot de recente ontwikkeling behoren nog de A320 en A360, beide met lage vloer tot en met de uitstapdeur. De A320 heeft daarna een zacht hellende vloer, de A360 heeft na de deuren een opstapje naar het achterste gedeelte van de autobus.

We hopen hiermee de belangrijkste autobustypes die nu in België in dienst zijn beschreven te hebben. Om niet tot vervelens toe foto's van De Lijn of Tec te publiceren, stellen we eens dezelfde autobussen voor in een ander kleedje.

Nieuwe verkeersregels

Vanaf 1 oktober worden een aantal wijzigin-



T.N. 231 : Enig exemplaar, eigenlijk zou dit bij ons een AG120P geworden zijn. We hebben hier de combinatie van een A120P die dan ook geleed is. Neuchatel depot 10-09-1992. Foto Luc Couscheir.



T.L. 8239 : M.I.V.B. autobus 8239 uitgeleend aan de T.L. in afwachting van de levering van de eerste A500's Lausanne depot Borde 21-03-1988. Foto Luc Couscheir.



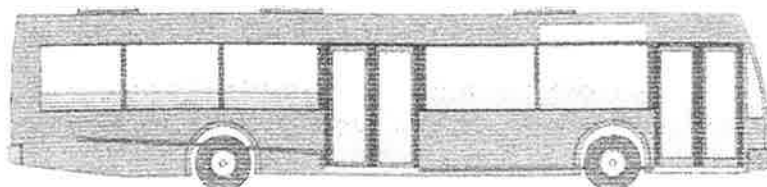
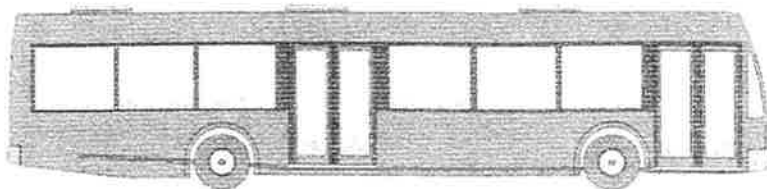
Aardgasbus Een A308 met Aardgas aandrijving op het autobussalon te Maastricht 29-10-94. Foto Luc Couscheir.



AGG300 : Superlange dubbelgelede autobus tijdens de tests bij De Lijn aan de Antwerpse Rooseveltplaats 01-03-94. Foto Luc Couscheir.



V.M.C.V. : 6 AG300T aan de terminus te Villeneuve op 22-10-1994 18 stuks rijden in het Zwitserse Vevey - Montreux. Foto Luc Couscheir.



gen in het verkeersreglement van kracht. Ze hebben tot doel de veiligheid en de mobiliteit te verbeteren. We zetten de nieuwigheden die rechtstreeks verband houden met tram en/of autobus even op een rijtje.

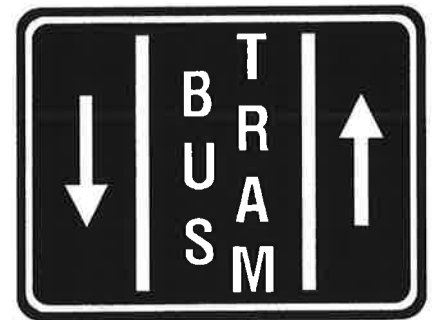
Wegmarkering :

De bijzonder overrijdbare bedding – dit is het deel van de openbare weg dat aan de voertuigen van het openbaar vervoer (tram, lijnbus) is voorbehouden en geen deel uitmaakt van de rijbaan – is voortaan herkenbaar aan witte doorlopende strepen of dambordmarkering (witte vierkanten aangebracht op de grond).

Commentaar : in de praktijk kennen we de afwisselend aangebrachte witte en zwarte vierkanten zoals die bijvoorbeeld reeds jaren geleden werden aangebracht te Brussel aan het Meiserplein voor de tramlijnen 23 en 90.

Speciale lichten :

Bijzondere overrijdbare beddingen kunnen uitgerust worden met speciale verkeerslichten voor tram en/of autobus. Deze lichten kunnen de vorm hebben van balken, cirkels en driehoeken, wit op een zwarte achtergrond. Prioritaire voertuigen (ziekenwagens, politie, brandweer,...) mogen op deze beddingrijden wanneer hun opdracht zulks rechtvaardigt. Taxi's mogen de bedding volgen



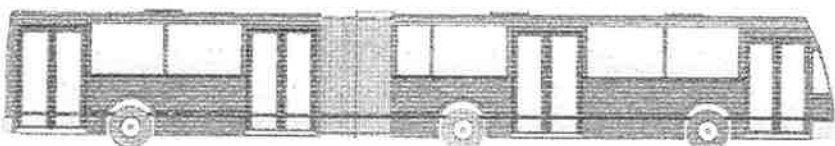
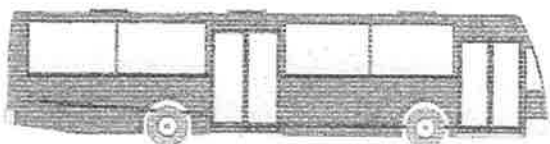
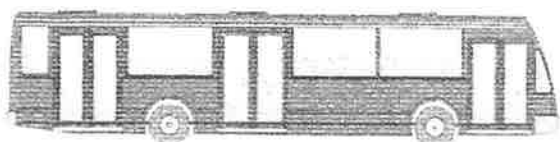
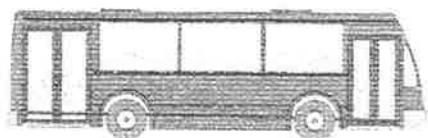
Het nieuwe verkeersbord F18

wanneer het verkeersbord F18 aangevuld wordt met het woord "TAXI". Andere voertuigen mogen een bijzondere bedding slechts dwarsen op een kruispunt of om een aanpalende eigendom te verlaten of in te rijden. Zij mogen er slechts gebruik van maken om een hindernis op de rijbaan te ontwijken. (sic)

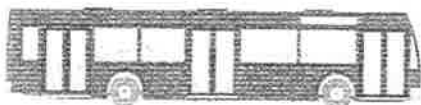
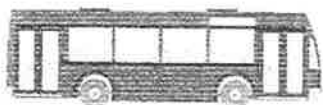
Commentaar : ook deze "nieuwe" lichten kennen we reeds jaren. Ze zullen in de toekomst de bekende vroegere "tramlichtjes" vervangen.

Luc Couscheir

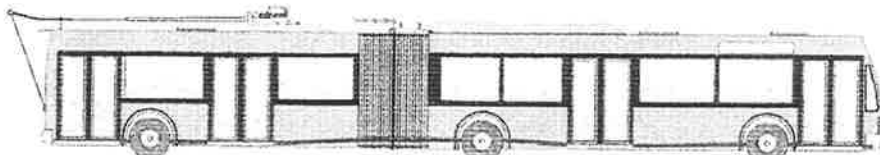
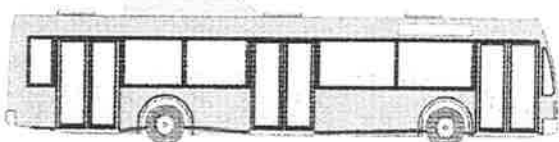
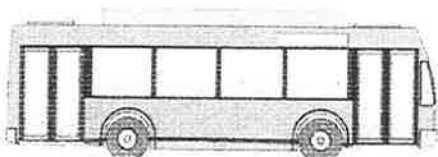
Van boven naar onder : de A320 en de A360. Naar een tekening van Van Hool.



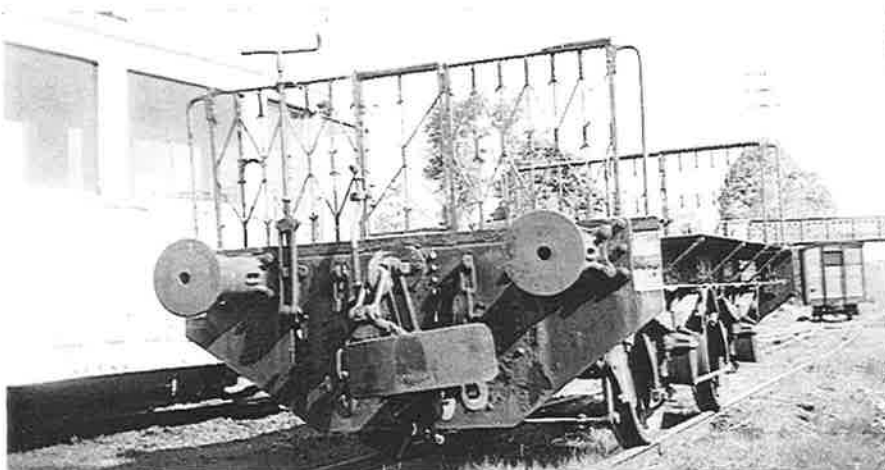
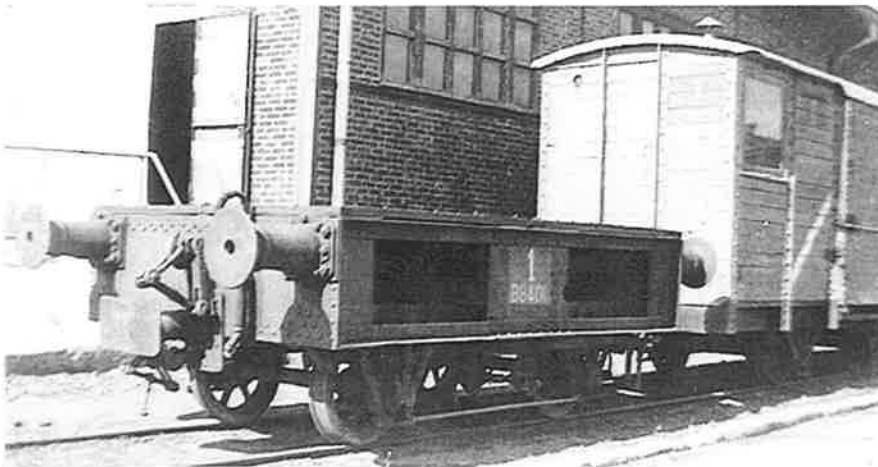
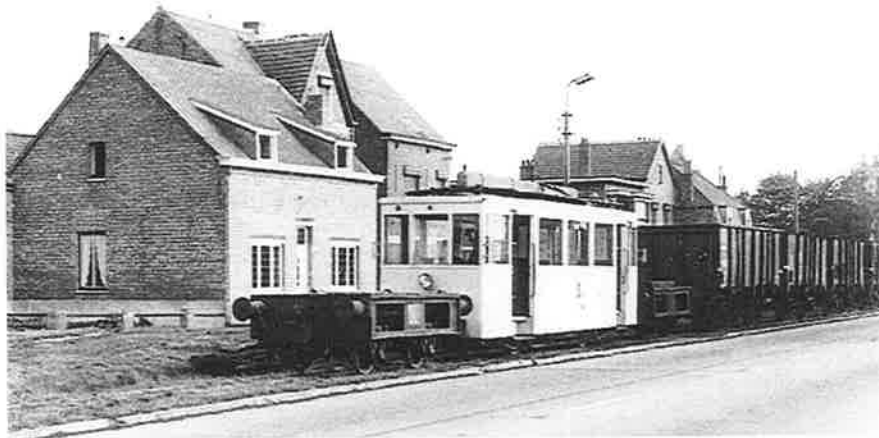
Van boven naar onder : de A508; de A500; de A600 en de AG700. Naareen tekening van Van Hool.



Van boven naar onder : de A308; de A300; de AG300 en de AGG300. Naar een tekening van Van Hool.



Van boven naar onder : de A308 HYB; de A300 CNG en de AG300 T. Naareen tekening van Van Hool.



Werkwagens van toen (XXVIII)

Foto's en tekst : Jacques Cohn

Ditmaal bekijken we de zogenaamde tussenlopers. Dit waren tweezassige wagentjes, die een koppeling tussen een NMVB-stoomtram of mw en NMBS-goederenwagens moesten mogelijk maken, met het doel deze gws te trekken op een baanvak met twee spoorwijdtes (meterspoor en normaalspoor), t.t.z. een baanvak voorzien van drie of vier spoorstaven. Het ligt in mijn bedoeling op deze zeer interessante spoorconstructies nog verder in te gaan in een later artikel.

De tussenlopers hadden ofwel langs beide kanten een stoot- en trekwerk dat zowel voor het koppelen met NMVB- als met spoorwegwagens geschikt was, ofwel langs de éne kant een NMVB-stoot- en trekwerk en langs de andere kant een normaalsporig dito.

Foto 1 : tussenloper 8409 in Anderlues in mei 1968. We zien hier duidelijk hoe het systeem werkte : links een NMVB-buffer en -koppeling naar werk-mw 9930 toe, rechts spoorwegbuffers van hetzelfde type als de SBB-goederenwagen. Rechts ontbreekt de trambuffer; de spoorwegkoppeling is (nog) niet ingehaakt en vastgeschroefd.

Wetenswaard : tot over enkele jaren bevond tussenloper 8409 zich nog steeds in de stelplaats Anderlues!

Foto 2 : baanvak Mol Station - Mol Vaart in oktober 1959. ART.69, die in tegenstelling tot zijn collega's ART.40 en 41 geen spoorwegbuffers had, sleept een NMBS-goederentrein. ART.69 duwt tussenloper B.8401 voor zich uit, terwijl B.8402 (achter de ART) zorgt voor de verbinding met de getrokken trein. De vooraan lopende tussenloper moest extra-rangeerbewegingen aan Mol Vaart of in Mol "Zandputten" (de zandgroeve) vermijden.

Foto 3 : tussenloper B.8401 aan Mol Station in mei 1955. Het NMVB-stoot- en trekwerk was precies in het midden van de spoorwegbuffers aangebracht, daar het "gemengd" spoor naar de Vaart van vier rails was voorzien. Het NMVB-spoor liep hier parallel met en in het midden van het normaalspoor (zie ook foto 8).

Foto 4 : tussenloper C.8423 te Jodoigne in mei 1957. Deze tussenloper liep op normaalspoor (dit blijkt eveneens uit de kenletter C). Het gemengde baanvak had hier drie rails, waardoor de lengtes van de "grote" en de "kleine" wagens niet dezelfde was. Op de foto is dan ook duidelijk te zien dat de NMVB-buffer en trekhaak naar rechts zijn verschoven.

Foto 5 : de heel "klassieke" tussenloper 8411 te Hannut in mei 1957.

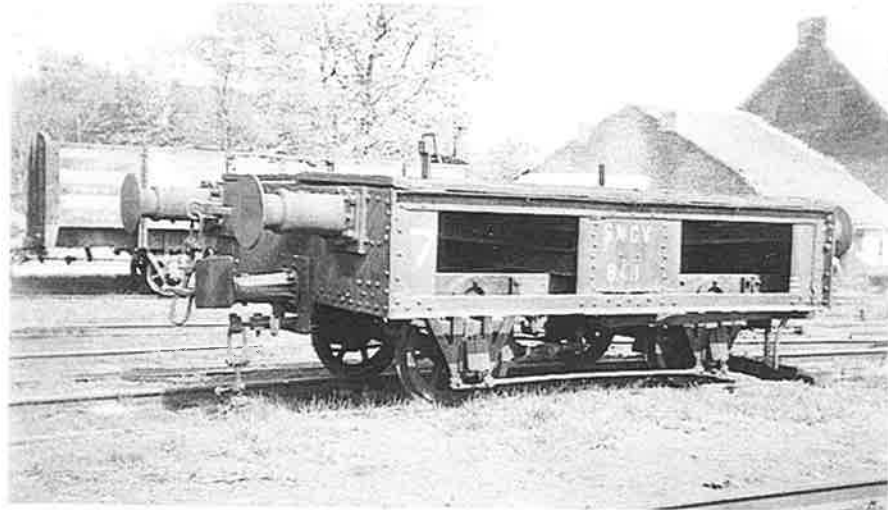
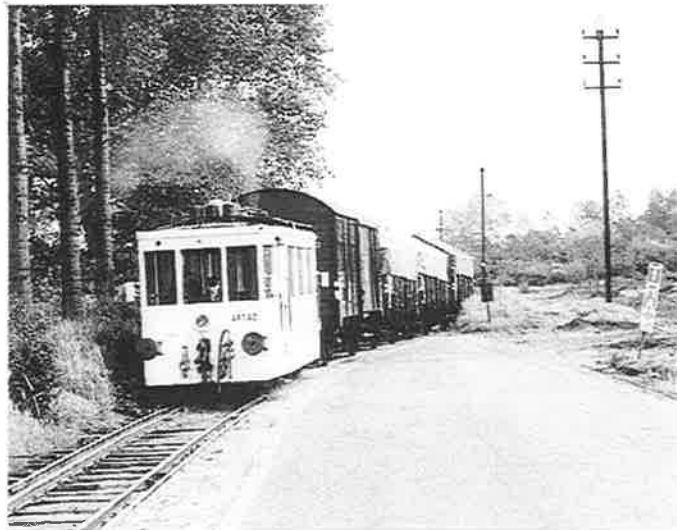
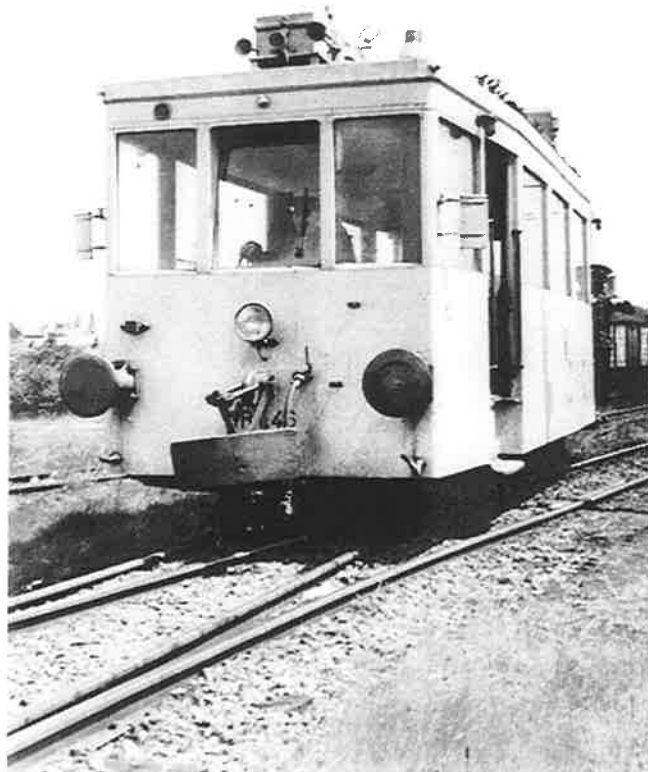
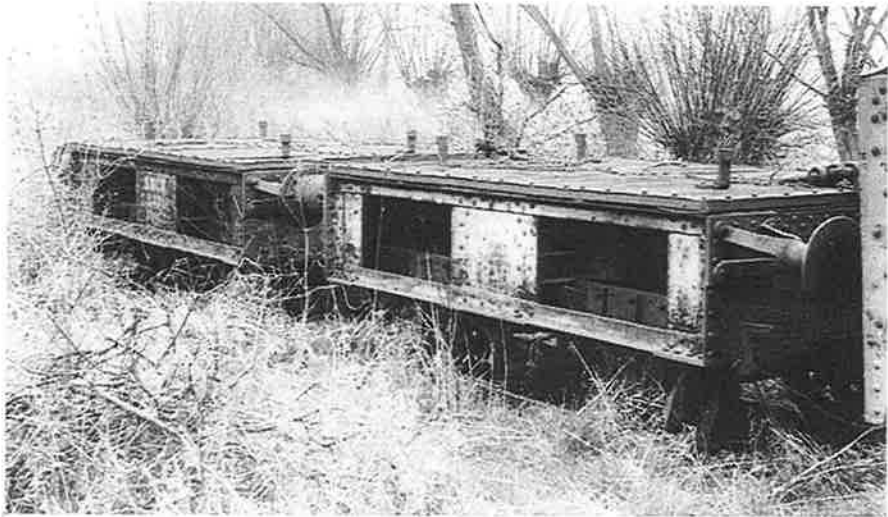


Foto 6 : twee afgestelde, ogenschijnlijk identieke tussenlopers in maart 1964 te Saint-Ghislain. De nummers waren uiterst moeilijk leesbaar en er waren ook geen gietijzeren "brandplaten" (nummerbordjes) aanwezig. Bij nauwkeurig vergrootglas-onderzoek blijkt de links afgebeelde wagen van een A (meterspoor) naar een C (normaalspoor - hier: C 84...) -nummer te zijn omgenummerd, terwijl de rechtse wagen beslist een A-nummer draagt. Beide tussenlopers stonden nochtans op meterspoor! Is er misschien een lezer die ons de oplossing van dit eerder duister letterraadsel kan bezorgen?



Foto's 7 en 8 : zo zagen buffers en koppelingen eruit bij de ART's, die op rails met twee spoorwijdtes liepen. Wij zien hier ART.46 te Saint-Ghislain in 1952 en ART.40 te Mol in mei 1966, toen zijn NMVB-buffer(s) reeds was (waren) verwijderd. Later werden bij ART.40 de NMVB-buffers opnieuw gemonteerd. Het voertuig wordt heden in het Antwerps Tram- en Autobusmuseum tentoongesteld.

RAIL-AKTUEEL



NMBS

• Elektrische locomotieven

Reeks 15

Deze locs zullen hun diensten normaal verliezen op 13 december. Hun lot is hiermee evenwel nog niet bezegeld!

Reeks 16

Deze reeks zal samen met de overblijvende locs van de reeks 18 zeker in dienst blijven tot volgend jaar. HLE 1604 kwam uit RI (tussentijdse revisie) op 29-5-1997.

Reeks 18

zie tabel bij "Netreserve".

Reeks 2551-2558

Zoals eerder vermeld zullen deze locs diensten verzekeren tussen Nederland en de Antwerpse Voorhaven/Muizen. Samenlopend met de grensoverschrijdende diensten door deze locs, zullen NS-machinisten goederentreinen verzekeren met diesellocs van de reeks 6500. NS-loc 6520 (de laatste loc van deze reeks in Cargo-livrei) heeft reeds op proefrit gereden op zaterdag 28 juni op het terrein van de beroemde Coucou-basis en tussen Ath en Silly. Deze ritten hadden hoofdzakelijk te maken met uittesten van de seinkringen.

Tijdens de zomermaanden kon men regelmatig een elektrische lok van de reeks 12 achteraan de trein uit Oostende, via Kortrijk, opmerken. Deze loc had eerder een zomertrein gesleept, de Flanders Riviera, tussen Brussel-Zuid en Lille-Flandres.

• Diesellocomotieven

Teneinde een onderscheid te kunnen maken met de locomotieven van de dienst Infrastructuur en die van het departement transport, werden alle eerstgenoemde locomotieven voorzien van een zelfklever met de letters "INFRA". Thans zijn dat 23 diesels van de reeks 62/63, 22 van de reeks 84 en 13 van de reeks 91.

Tijdens de eerste vijftien dagen van de maand hebben hevige regenbuien en onweren lelijk huisgehouden in de ontvangstbundel van het station van Gent-St.-Pieters. Het gebouw deed dienst voor de gesleepte reizigerstreinen die moeten worden voorverwarmd in de winter. Door een grondverzakking met belangrijke schade aan de onderhoudspost diende men deze gebouwen te slopen. De voorverwarmingsinstallatie werd eveneens zwaar beschadigd en diende ook te worden gesloopt. Om te kunnen voorverwarmen werden er twee geschrapte locomotieven van de

reeks 51 opnieuw voorzien van een stoomketel, het betreft de locs 5106 en 5126 (reeds geschrapt op 1 juni 1995 en 1 juni 1997). Zonder hun dieselmotor, maar wel voorzien van een stoomketel, zullen deze locs instaan voor de voorverwarming en voor de dichtheidsproef van de reizigerstreinen tijdens de winterperiode.

Reeks 52/53

De twee beschadigde locs van de aanrijding te Halanzy (5213 en 5317) werden uit dienst genomen.

Reeks 54

HLD 5404 (ex 204.004) kwam uit Salzinnes

op 26 mei 1997; dit gebeurde na het herstellen van de barsten in de dieselmotor. De schade aan de kast werd door de werkplaats van Stockem op doeltreffende wijze hersteld.

Reeks 55 (TVM)

Volgende locomotieven werden, langs stuurpost 1, voorzien van een Scharfenberg-koppeling: HLD 5501 (9-4-1997), 5506 (24-4-1997), 5509 (21-5-1997), 5511 (24-4-1997), 5512 (9-4-1997), 5514 (21-5-1997).

HLD 5511 was reeds voorzien van de koppeling, maar diende te worden aangepast voor het bevestigen ervan.

Aflevering van nieuw treinmaterieel

AM/MS '96 - Deense neuzen. Volgende motorstellen werden ondertussen ontvangen en doorgestuurd naar Oostende: 453 (27-3-'97) - 454 (4-4-'97) - 455 (17-4) - 456 (29-4) - 457 tot 463 : geen juiste datum.

Thalys PBKA : T 4303 (27-3-'97) en T 4304 (25-4-'97).

Op 1.6.1997 uit dienst genomen en geschrapte locomotieven en locotractors :

HLD 5213	te Stockem	HLR 9145	Infra ZW
HLD 5317	te Stockem	HLR 9202	Infra C
HLD 5126	te Monceau	HLR 9208	Infra C
HLD 5163	te Antw.-Dam	HLR 9213	Infra ZO
HLD 6279	te Hasselt	HLR 9217	Infra ZO
HLD 6300	Infra NW	HLR 9221	Infra C
HLR 8459	Infra C	HLR 9222	Infra ZO
HLR 8508	te Antw.-Dam	HLR 9225	Infra ZO
HLR 9141	Infra ZW		

Verandering van stelplaats/Infrastr.

HLE 1901 (ex 2130) :	van Brussel-Zuid	naar Oostende	op 1-1-1997
HLD 6241 :	van Monceau	naar Infrastr. ZO	op 1-6-1997
HLD 6252 :	van Hasselt	naar Infrastr. NW	idem
HLD 6257 :	van Monceau	naar Infrastr. ZO	idem
HLD 6305 :	van Monceau	naar Infrastr. ZO	idem
HLD 6314 :	van Monceau	naar Infrastr. ZW	idem
HLD 6316 :	van Monceau	naar Infrastr. ZW	idem
HLD 6317 :	van Hasselt	naar Infrastr. NO	idem
HLD 6320 :	van Monceau	naar Infrastr. ZW	idem
HLR 8427 :	van Infrastr. ZO	naar Antw. Dam	idem
HLR 8428 :	van Infrastr. ZW	naar Antw. Dam	idem
HLR 8441 :	van Infrastr. ZW	naar Antw. Dam	idem
HLR 8440 :	van Infrastr. ZW	naar Antw. Dam	idem
HLR 8452 :	van Infrastr. NO	naar Antw. Dam	idem
HLR 8453 :	van Infrastr. NO	naar Antw. Dam	idem

Netreserve

HLE 1802 : buiten dienst op 12 april, in reserve op 15-4-1997
HLE 1803 : buiten dienst op 31 maart, afgesteld te Kinkempois.

Gebruikte afkortingen

AM/MS '96 :	motorstel reeks 441-570
C :	district centrum
Infra :	departement infrastructuur
NO :	Noord-Oost
NW :	Noord-West
ZO :	Zuid-Oost
ZW :	Zuid-West

Reeks 62/63

Zoals in de tabel vermeld, werden de locs 6279 en 6300 uit het NMBS-bestand geschrapt. Negen andere locs werden overgebracht van Dept. Materieel naar Dept. Infrastructuur. Het waren de locs 6241, 6257 en 6305 uit Monceau naar Infra Zuid-Oost, met onderhoud te Kinkempois; de locs 6314, 6316 en 6320 uit Monceau naar Infra-West, met onderhoud te Monceau; de locs 6317 en 6326 uit Hasselt naar Infra Noord-Oost met onderhoud te Hasselt; de 6252 uit Hasselt naar Infra Noord-West, met onderhoud te Merelbeke.

Reeks 84

Zes HLR's van Infra werden opnieuw aan Dept. Transport overgedragen. HLR's 8428, 8452 en 8453 konden weer normaal worden ingezet terwijl de HLR's 8427, 8440 en 8441 buiten dienst werden gesteld. HLR 8427 deed wel lokale rangeringen in en rond Jemelle!

Reeks 85

Deze reeks bestond, tot voor kort, uit 25 eenheden. HLR 8508 werd op 1 juni geschrapt, na een aanrijding.

Op 13 mei 1997 kwam HLR 8518 in aanrijding met een zware vrachtwagen ten noorden van Antwerpen op de Noorderlaan. De loc sleepte vier goederenwagens beladen met bananen en werd gewoon weggeslingerd door de hevige klap met de vrachtwagen. Bij dit ongeval kwam helaas een rangeerder om het leven. Dit tragisch ongeval bracht de nodige discussie teweeg in verband met de te hoge snelheid waarmee vrachtwagens in het havengebied rondrijden. Ook het niet eerbiedigen van de rode knipperlichten aan overwegen bracht de nodige commentaar aan de dag-orde. De vrachtwagenchauffeurs klaagden hun onmenselijke werkvoorwaarden en rijtijden aan. Naar verluidt zou HLR 8518 niet worden hersteld.

Reeks 91

HLR 9141 en 9145 van Infra Zuid-West werden op 1 juni 1997 geschrapt uit de bestanden.

Reeks 92

Van deze reeks blijven er nog 7 locs in dienst, tenminste volgens het bestand van 1996. Deze locs zijn wel buiten dienst sinds verleden jaar, ze werden geschrapt op 1 juni 1997. Het zijn: 9202, 9208, 9213, 9217, 9221, 9222 en 9225.

Elektrische motorstellen**Type '56'-"BUDD" (MS 129-150)**

Het moderniseren van deze reeks werd, om budgettaire redenen, stopgezet. De vier laatste stellen, 133-142-148-149, zullen geen modernisering krijgen in de Centrale Werkplaatsen te Muizen. Fotograferen is dus de boodschap bij uitstek. Er wordt verondersteld dat deze reeks stilaan zal worden uitgerangeerd, alhoewel er een grote vraag is naar rollend materieel.

Type '62-66' (MS 152-270 en 595-782)

De geprogrammeerde modernisering van deze klassieke motorstellen laat op zich wachten. Stopzetten en buiten dienst stellen van de reeks 152 tot 270 wordt zelfs overwogen. Er bestaat een mogelijkheid om deze stellen naar Italië te laten overbrengen voor diensten op privé-lijnen. De reeks zou de helft van haar stellen verliezen in 1998,

bij het begin van de herstructurering.

In Italië gaan er meer en meer afgedankte lijnen over in privé-handen. Deze lijnen mogen slechts reizigers vervoeren wanneer ander materieel wordt gebruikt. Daarom komen er regelmatig Italianen een bezoekje brengen om even te kijken welk reizigersmaterieel er binnenkort kan vrijkomen. Vroeger werd er reeds een beroep gedaan op de stellen type '54-55', waarvan nog een paar stellen in St.-Ghislain overblijven, maar in erbarmelijke staat verkeren en niet meer verkocht kunnen worden. Er wordt nu uitgekeken en onderhandeld om stellen '62-66' te kopen.

ES 100	
ES 101 :	geschrapt in 1995
ES 102 :	geschrapt in 1994
ES 103 : (dist. NO)	buiten dienst : 9-1994
ES 104 :	geschrapt in 1994
ES 105 : (dist. ZO)	buiten dienst : 9-1997
ES 106 : (dist. NW)	buiten dienst : 9-1997
ES 201 : (dist. ZW)	buiten dienst : 12-1997
ES 202 : (dist. C)	gesleept voertuig
ES 203 : (dist. ZO)	buiten dienst : 9-1997
ES 204 : (dist. NW)	buiten dienst : 3-1998
ES 205 : (dist. ZW)	gesleept vanaf 3-1998
ES 206 : (dist. NO)	buiten dienst : 9-1998
ES 207 : (dist. ZW)	gesleept vanaf 3-1998
ES 208 : (dist. NO)	buiten dienst : 6-1998
ES 209 : (dist. ZO)	gesleept vanaf 3-1998
ES 210 : (dist. NW)	buiten dienst : 6-1998
ES 211 : (dist. ZO)	gesleept vanaf 3-1998
ES 212 : (—)	buiten dienst sinds 1994
ES 400	
Enkel de zes gemotoriseerde motorwagens, voorzien van een motor MTU, zullen in dienst blijven. Het zijn ES 401, 402, 403, 404, 406 en 410. De overige, ES 405 en 407, zullen worden geschrapt; ES 409 zal worden gebruikt als gesleepte motorwagen.	
Besluit	
De laatste drie ES'ers reeks 100 zullen zeker begin oktober buiten dienst zijn. De ES'ers 200 krijgen uitstel tot begin 1998, buiten de vier bestemd als voertuig. ES 4612, district Zuid-Oost en gebruikt te Visé-haut, zal pas worden geschrapt bij een volgend defect of storing.	

MS 211 werd zwaar beschadigd tijdens de aanrijding te Roeselare in april 1996. Het stel wordt, bij wijze van proef, gemoderniseerd en voorzien van een klimaatregeling. De zetels en hun plaatsing worden aangepast teneinde meer comfort te geven aan de reizigers: 2+2 in 2e klasse en 2+1 in 1e klasse. De eerste en tweede klasse afdelingen worden in een verschillende kleur geschilderd. Ook worden, eindelijk, de stuurposten grondig gewijzigd. Verdere informatie volgt later.

"Breaks" MS 301-440

MS 390 rijdt rond zonder gele driehoek en nummer. Het rijtuig eerste klasse / pakafdeling en het tussenrijtuig zijn afkomstig van de beschadigde 343.

"Deense Neuzen" MS 441-570

Sinds zondag 1 juni hebben deze stellen hun intrede gedaan op het net. MS 449 kreeg de eer om de verbinding "Mons-Tourmai-Lille" in te huldigen. Te hoge storingsgevoeligheid en regelmatige technische pro-

blemen zouden de oorzaak zijn dat de NMBS er van afziet om meer stellen in ontvangst te nemen zolang er geen definitieve verbetering merkbaar is. Er wordt onderhandeld met BN-Brugge om de talrijke kinderziektes op te lossen.

Dieselmotorwagens**Reeks 4401-4408, 4410**

MW 4406 kwam begin juni uit RG/GO in de nieuwe blauw-gele livree, en is reeds in dienst in Wallonië. Kort nadien kwam MW 4407 aan in de C.W.-Mechelen. Enkel MW 4408 rijdt nog rond in de oude rood-gele versie.

E.S.-Dieselmotorwagens

Deze motorwagens zijn uitsluitend bestemd voor de dienst "Baan" en "Bovenleiding". Naarmate de reeks ES 500 wordt afgeleverd, worden de oudere reeksen ES 100, 200 en 400 stelselmatig vervangen. Toch wordt een deel behouden en als voertuig gesleept.

Infrastructuur**Lijn 25**

Zoals meerdere gebruikers konden vaststellen, zijn er belangrijke moderniseringswerken aan de gang tussen Kontich en Berchem. Dit heeft tot gevolg dat de stopplaatsen Hove, Mortsel-Oude-God, en Mortsel-Deurnesteenweg gewijzigd zijn. Enkel Hove is bereikbaar, zij het wel langs lijn 27. De overige stopplaatsen zijn gesloten tot begin december. Men diende de gesloten stopplaats Mortsel-Liersesteenweg opnieuw klantvriendelijk in te richten voor deze periode. Een container doet dienst als verkooppunt van reiskaarten en de perrons kregen een opknappbeurt. Er werden een paar zijtes en schuilhokjes aangebracht. Echt veel comfort is er zeker niet voor de vele reizigers wanneer de goederentreinen of Thalysen voorbij razen. De omroepinstallatie wordt veel te weinig gebruikt, waardoor bepaalde reizigers soms te lang op hun trein moeten wachten. Aan elk perronuiteinde werden er stellingen aangebracht om lange treinen te kunnen ontvangen. Meestal bestaan de L-treinen uit één vierde of een tweetje in de daluren. In de spits kunnen dit twee vierdjes of drie tweetjes zijn. Tijdens deze werkzaamheden worden de meeste goederentreinen omgeleid langs Lier, Aarschot en Leuven.

Na het beëindigen van de werken zullen de treinen de lijn 25 berijden met een verhoging van de snelheid tot 160 km/u.

Lijn 31

Deze korte elektrische lijn heeft haar laatste dagen gekend. Reeds na het wegnemen van de bovenleiding, langs de kant van Herstal, lag het in de bedoeling om deze lijn geen lang leven meer te gunnen. Eind januari begin februari begon de NMBS met de afbraak van het baanvak Ans-Liers. Deze lijn werd gesloten voor reizigersverkeer op 3 juni 1984. De uitgebroken spoordelen werden herbruikt voor het dienstspoor van de HSL-basis te Voroux. Het Luiks omloopspoor bestaat niet meer en het kleine stukje langs de zijde van Ans werd onlangs uitgebroken. Het bedienen van het arsenaal van Rocourt werd onlangs stopgezet en het lijngedeelte uitgebroken.

Lijn 52 Puurs-Willebroek-Boom

De heropening van het baanvak tussen Puurs en Boom werd opnieuw uitgesteld. Op 1 juni zou dit baanvak reizigersverkeer ontvangen, maar wegens gebrek aan samenwerking tussen de NMBS en de Maatschappij van het Maritiem Kanaal kon de bovenleiding nog niet worden geplaatst. Ondertussen werd wel een spoor aangelegd op het brugdek en werd er ook begonnen met het planten van de bovenleidingpalen. Ondertussen werd de rijdraad gespannen tot juist voor de brug. Begin juni werd er dan toch een akkoord bereikt voor het treinverkeer:

- * een trein per uur en per rijrichting, de brug wordt gedurende drie minuten neergelaten. De vermoedelijke vertragingen dienen te worden gemeld aan de maatschappij;
- * voor het overige treinverkeer zal er een voorafgaande melding gebeuren.

Lijn 54

Er bestond nog een klein deel van deze belangrijke grensoverschrijdende lijn tussen St.-Niklaas en Terneuzen, namelijk de bediening van de firma Nobels-Peelman vanaf het station St.-Niklaas. Dit kort stuk werd uitgebroken tijdens de maand maart en nadien omgebouwd tot fietspad.

De lijn behoorde vroeger tot de Compagnie "Mechelen-Terneuzen", overgenomen door de NMBS in 1948. De laatste reizigerstrein reed er op 18 mei 1952, terwijl de laatste goederentrein in mei 1968 de grens overstak in De Klinge. Het Belgisch lijngedeelte bleef behouden tot in 1975 als strategische lijn voor militaire doeleinden. Toch werden op meerdere plaatsen spoorstaven uitgebroken, vooral op Nederlands grondgebied en aan overwegen. Het fietspad is nu in gebruik tussen St.-Niklaas en Hulst en is verlicht.

Lijn 147 Tamines-Fleurus

De herwaarderingswerken aan dit kort baanvak (8 km) zijn begonnen in mei. Een investeringsprogramma van 630 miljoen BEF, gespreid over 5 jaar, zal er voor zorgen dat opnieuw twee sporen worden aangelegd. Het heraanleggen van zeven overwegen, de modernisering van zeven bruggen, alsook het bouwen van een nieuwe brug over de Samber, vereisen een bouwtijd tot 2001. De nieuwe brug moet de lijn 147 verbinden met de lijn 130 naar Namur. De snelheid op de lijn wordt beperkt tot 90 km/u.

Lijn 165

De eerste grote moderniseringswerken aan deze lijn tussen Virton en Athus begonnen in januari van dit jaar in het station van Halanzy. Het spoor werd volledig herbouwd en de oude perrons en uitwijksporen werden afgebroken.

Lijn 166 Viaduct van Anseremme

Tussen vrijdag 25 april en zaterdag 17 mei werd het treinverkeer onderbroken op het baanvak Dinant (station) en Anseremme (station). De werken betroffen voornamelijk het vervangen van de brug over lijn 154 door een brug in beton. Tijdens deze werken werd het treinverkeer door autobussen vervangen. Er dient te worden vermeld dat de rijtijd der bussen soms 10 tot 15 minuten langer was dan met de trein omdat de bus door de zeer drukke straten van Dinant diende te rijden.

Lijn 289 Bediening van Valvert

Op 1 juli werd dit verbindingsspoor officieel



Luchtbal, Noorderlaan : PCC 7164 op de nieuwe trambedding, 2 september 1997. Foto Alain Janmart.

in gebruik genomen. Vanuit Marbehan werd een speciale trein ingelegd bestaande uit MW 4406 en 4505, voorzien van bloemen en genodigden. De eerste spadesteek gebeurde op 8 oktober 1996. De werken namen zo'n acht maanden in beslag met een globaal investeringsprogramma van 106 miljoen BEF. De NMBS nam ongeveer 20% voor haar rekening en Valvert nam de investering van 6,2 miljoen BEF op zich op haar terreinen. De eerste goederentrein reed het terrein reeds binnen op 6 juni. Dagelijks rijden er 12 wagens het bedrijf binnen en de verwachtingen zijn positief. Valvert heeft ongeveer dertig klanten in Frankrijk. AJ

DE LIJN**ANTWERPEN**

• Dinsdag 2 september 1997: historische dag voor de Antwerpse tram.

Na 31 jaar rijdt er opnieuw een tram langs de Minister Delbekelaan, de Groenendaallaan en de Noorderlaan. Om deze onvergetelijke dag de nodige aandacht te geven, werd PCC 7164 uit Hoboken overgebracht om als eerste tram de sporen en de bovenleidingen uit te testen. Alle betrokken aannemers, verantwoordelijke werfleiders en enkele personeelsleden van De Lijn waren aanwezig om 10.30 uur om die historische rit te kunnen starten. Voorafgegaan door de bovenleidingswagen 8068 werd de rit juist voorbij de vertakking van de Fr. de l'Arbreiaan met de Min. Delbekelaan aangevat. Een paar aanwezigen



Punt aan De Lijn : 2 september 1997 PPC 7164 tijdens de test van sporen en bovenleiding. Foto Alain Janmart.

hadden door een plaatselijke traiteur broodjes en drankjes laten aanbrenge. Het werd een fantastische, onvergetelijke en zeer leerrijke rit op de Groenendaallaan en op de Noorderlaan. Onderweg werd regelmatig halt gehouden om toe te laten unieke foto's te maken die we u hierbij voorstellen. De rit stemde alle aanwezigen tot grote tevredenheid en was om 12.30 uur beëindigd. AJ

MUSEUMMATERIEEL

• Kusttram

Tijdens het voorbije zomerseizoen was er weer enige museumactiviteit te bespeuren op de kusttramlijn. Bij verschillende gelegenheden rukte SE-motorwagen 9093 uit, ondermeer bij het jaarlijkse Trammelant en de viering van 100 jaar elektrische tram in Oostende op 13 en 14 september. Bij deze laatste gelegenheid werd ook Semi-metrowagen 9123, inmiddels eveneens herschilderd, in de Karel Janssenslaan (lus Marie-Joséplaats) opgesteld. Ook het aanhangrijtuig 9539 (type Destelbergen) mocht in extremis het rijtje van gerestaureerde trams vervoegen. De restauratie van deze drie trams werd gerealiseerd door de gebroeders Ryckaert, die met de jaren een sterke reputatie wisten op te bouwen op het gebied van het restaureren van trams. Puik werk, zeker wanneer men bedenkt dat het rijtuig 9539 sinds zijn buitendienststelling in 1982 in openlucht vertoefde in de stelplaats van Knokke. Momenteel nemen zij het standaardrijtuig 9985 (jawel, de "toeristische tram" bestaat nog steeds!) volledig onder handen. Deze wagen had al meerdere jaren niet gereden: de bekabeling werd destijds niet vernieuwd en gaf tal van kortsluitingen, mede door zijn langdurige overwinteringen in openlucht te Knokke. SJ

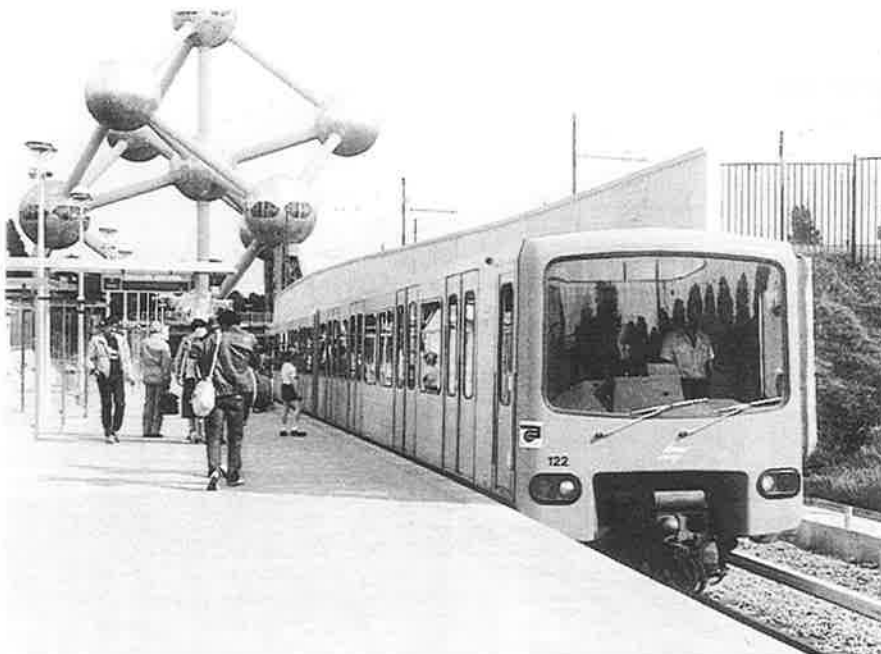
MIVB

• Gered van de sloop

In juni vertrok de twee-assige motorwagen 9086 richting Côte d'Azur, nadat hij verkocht was aan de "Association des Tramophiles de la Côte d'Azur". Hiermee werd deze tram, die al meerdere jaren stond te roesten op de afstelsporen van de Vandermeerenstraat in Molenbeek, van de sloop gered. Hij overleefde zijn soortgenoten van de reeks 9001-9100, door tot 1983 als sneeuwruimer dienst te doen in de stelplaats Koningslaan. Vervolgens werd hij in de stelplaats van Elsene terzijde gesteld, om ten slotte in openlucht gestald te worden toen deze tramloods werd vernieuwd voor de komst van de trams 2000. Hiermee gaat, naast de 9056, 9060, 9079 en 9098, nog een exemplaar van deze sympathieke reeks een zekere toekomst tegemoet.

• Uitbreiding van het metronet

Van de huidige verkeersminister van het Brusselse Gewest, Hervé Hasquin, is geweten dat hij "pro-metro" is en bijgevolg geneigd is hierin meer te investeren dan in het bovengrondse tramnet; dit in tegenstelling tot zijn voorganger, Jean-Louis Thys. Einde juli vond dan ook de openbare aanbesteding plaats voor de verlenging van metrolijn 1B richting Erasmusziekenhuis. Hiermee werd de eerste concrete stap gezet van een plan



Binnenkort zal het metrostation Heizel een gedaanteverwisseling ondergaan. Op de foto zien we nog het voorlopige openluchtstation zoals het in 1985 in gebruik werd genomen, met metrostel 121+122. In de achtergrond bemerkt men de bovenleiding van de GLT! Foto Stefan Justens, 6 juni 1986.

waar reeds vele jaren over gesproken wordt. De aanbesteding omvat de verlenging vanaf het huidige eindstation Bizet (in Anderlecht) tot aan de Ring, waar een Park-and-Ride-infrastructuur komt. De totale afstand van deze verlenging bedraagt ongeveer 1300 m (onder de Steenweg op Bergen) en omvat twee nieuwe stations: Het Rad en Ceria. De ruwbouwwerken zijn gepland in 1998 en 1999. Het budget voorziet hiervoor 2,2 miljard frank, waarin ook een flinke brok federaal geld zit. Wat daarmee bovengronds al

niet gedaan zou kunnen worden!

In een volgend stadium kan of zal de metrolijn in openlucht verderrijden tot het Erasmusziekenhuis over de huidige vrije bedding van lijn 56 (voorheen lijn 103). Het is momenteel nog onduidelijk of hiermee op termijn de Anderlechtse tak van tramlijn 56 bedreigd is.

Voor het zover is, wordt het nog uitkijken naar de noordelijke tak van metrolijn 1A. De minister beloofde dat de verlenging van het station Heizel naar het station Koning Boud-



Motorwagens 9086 en 9087 zoals ze er jaren hebben bijgestaan op het afstelresein Vandermeeren. De eerste vertoef sinds kort in de buurt van Nice, de tweede werd inmiddels gesloopt. Foto Stefan Justens, 26 juni 1992.

wijn (voorheen Amandelbomen genoemd), in de buurt van de Modelwijk, uiterlijk tegen einde augustus 1998 in dienst zou komen. De ruwbouwwerken zijn al meerdere jaren beëindigd, enkel de afwerking dient nog te gebeuren. Hierbij zal ook de huidige terminus in openlucht worden vervangen door een nieuw en overdekt station op de Heizel.

• Nieuwe metrostellen in bestelling

Toeval of niet, maar in maart van dit jaar ontving BN-Bombardier van de MIVB een order voor de bouw van 25 metrorijtuigen. Deze zullen worden geleverd als 5 tweeledige en 5 drieledige stellen. De bestelde rijtuigen zullen een gemoderniseerde versie zijn van de huidige metrostellen, ondermeer op het vlak van comfort, stuurpost, elektrische deuren en binnenbekleding. Met deze bestelling, waarvoor de Brugse trambouwer zal samenwerken met GEC-Alsthom-ACEC, is een bedrag van 2 miljard gemoeid. Het eerste stel moet geleverd worden in maart 1999, het laatste in december 1999.

stellen, waarvan de oudste reeks inmiddels de twintigjaar overschreden heeft, waardoor de exploitatie grondig verstoord wordt. (Bron : BN-Bombardier)

• Ook nog een nieuwe metrostelplaats?

De enige metrostel- en werkplaats Delta zit eivool. Zo vol zelfs dat meerdere metrostellen systematisch de nacht doorbrengen op de garagesporen en in de tunnels van het metronet zelf. Ook ondergrondse stelplaats Demets (op lijn 1B) wordt reeds grotendeels ingenomen door het werkmaterieel voor het metronet. Er stelt zich dus een probleem voor de stalling van de nieuw bestelde wagens. Buiten een extra investering voor een bijkomende stelplaats lijken er niet veel andere oplossingen te zijn. Toch zijn er nog geen concrete plannen bekend gemaakt.

• Nieuw empooi voor de trams 2000

In de vorige nummers van Rail-Revue werd herhaaldelijk gewezen op de beperkte inzet van deze reeks, dit om technische redenen,

men. Alle ritten van lijn 92 rijden nu naar Schaarbeek (station) met de 2000-reeks, terwijl een pendeldienst met trams uit de reeks 7700/7800 wordt onderhouden tussen het Verboekhovenplein en de Esplanade. Vermits de 2000-en enkel in Elsene worden gestald, zijn de diensten van lijn 92 van de stelplaats Haachtsesteenweg overgeheveld naar Elsene. Hoewel dit op het eerste gezicht een vrij ongelukkige oplossing lijkt, moet worden toegevoegd dat het volledige traject tot de Esplanade flink aan belang heeft ingeboet sinds lijn 23 over dezelfde reisweg naar de Heizel werd verlengd.

Resultaat : daar waar vroeger slechts maximaal een dertigtal trams tegelijkertijd uit de stelplaats kwamen, worden nu in de spits 44 van de 51 nieuwe wagens gebruikt. Quod erat demonstrandum.

• Gevolgen voor de 7000-reeks

De vrijgekomen 7700-wagens op lijn 92 kunnen nu elders worden ingezet. Hierdoor zijn op lijn 82 (Berchem - Montgomery) in principe geen 7000-en meer te zien, terwijl ook op lijn 18 hun aantal slinkt.

Verder scoren deze oudjes enkel nog op de lijnen 39, 44 en op de spitsuurdienst 56 doorstreept (Zuid - COOVI). Het valt dan ook te verwachten dat binnenkort weer enkele exemplaren van deze tramreeks naar de sloper zullen verhuizen.

Toch wordt het meer en meer waarschijnlijk dat enkele trams van deze reeks de kaap van vijftig jaar gaan overschrijden! S.J.

MUSEUMMATERIEEL

• Buurtspoorwegbuscollectie MSVB

In het trammuseum van Woluwé is momenteel geen enkele buurtspoorwegbus tentoongesteld. Dit wil echter niet zeggen dat de MSVB zich niet voor streekbussen zou interesseren, integendeel! In de loop der jaren werden 5 voertuigen verzameld, die echter onder de blote hemel in de MIVB-stelplaats van Haren vertoefden. Recentelijk vonden de autobussen 2002, 3277, 3291, 3853 en 4272 onderdak in de oude brandweerkazerne van de stad Brussel (Frontispice). Pikant detail : deze loods was tot 1977... een autobusstelplaats van de MIVB. S.J.



Hier knelt het schoentje : vermits de tramtunnel aan het koninklijk domein geen tram 2000 toelaat, werd de lijn ingekort tot Schaarbeek. Op 19 maart 1993 is er nog geen vuilje aan de lucht en toert PCC 7052 nog lustig rond. Foto Stefan Justens

Twee gegronde redenen kunnen worden aangehaald voor deze belangrijke investering. Vooreerst wil de MIVB qua rollend materieel voorzien zijn op de bovengenoemde uitbreiding van het metronet. Ten tweede heeft het huidige metropark een zeer krappe reserve sinds de indienststelling van metrolijn 2 (in 1988). Meestal dient alle rollend materieel te worden ingezet om de dienst te verzekeren en mogen slechts een minimum aan rijtuigen in de onderhoudswerkplaats blijven. Hierdoor heeft men nooit de kans om systematisch een grote revisie te organiseren van een reeks en worden alleen de meest noodzakelijke herstellings- en onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd. Dit laat zich de laatste jaren meer en meer voelen : regelmatig doen zich defecten voor aan de metro-

zoals de staat van de sporen en een rijverbod in de premetro tunnels. Praktisch gezien beperkt hun actierrein zich dus tot de lijnen van de Louizalaan (lijnen 91 tot 94). Tot voor kort was de situatie als volgt :

- lijn 91 en 93 : volledig tram 2000;
- lijn 92 : 7700, 2000 op verkorte ritten Fort Jaco - Louiza en Fort Jaco - Schaarbeek (volledige traject tot Esplanade verhinderd door rijverbod in het tunneltje naast het koninklijk domein);
- lijn 94 : 7700, 2000 op verkorte ritten Wiener-Louiza (volledige traject tot Jette verhinderd door geluids- en trillingshinder voor de bewoners van de Lahayestraat te Jette).

Met de nieuwe dienstregeling is eindelijk een (voorlopige?) oplossing uit de bus geko-

TEC

• Regio Mons

Op 30 augustus 1997 maakten onze vrienden van BUS & CAR uit Casteau een geslaagde uitstap in de regio Mons. Er werd gereden met twee bussen Van Hool - DAF AI 119/2, ex -NMVB. Voor het vervoer van de deelnemers aan deze excursie zorgde de 4548. Maar er was meer. Tot ieders enthousiasme nam bovendien ook de 4519, die zijn oorspronkelijke crème en rode buurtspoorwegkleur had terug gekregen, aan de uitstap deel. Deze autobus, die nu rondrijdt met nummerplaat DAF - 629, is ingeschreven als vrachtwagen en bijgevolg niet toegankelijk voor passagiers. Desondanks is het een prachtige prestatie van de mensen van BUS & CAR, die overigens hun handen vol hebben met de restauratie van de inmiddels vrij omvangrijke reeks door hen bewaarde autobussen. L.C.

Verenigingsnieuws

VeBOV

1. MAANDELIJKE PROJECTIEAVONDEN

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

24 oktober 1997 : **Buurtspoorweg-archeologie** (S. JUSTENS). Wat blijft er nog over van voormalige gebouwen en welke (minder of niet bekende) trams zijn bewaard gebleven ?

28 november 1997 : **Jaarlijkse diaverkoop**, met als spelregels :

- * slechts leden van VeBOV worden als verkoper toegelaten;
- * er worden maximum 200 dia's aanvaard;
- * elke verkoper kan hoogstens 20 dia's te koop aanbieden, tenzij het maximum van 200 niet bereikt wordt, dan aanvaardt de veilingmeester bijkomende dia's in volgorde van aanbidding;
- * de te koop gestelde dia's worden vanaf 19.30 uur, tot uiterlijk 19.45 uur, ingeraamd bij de veilingmeester aangeboden; de verkoop begint om 20.00 uur; de dia's worden per reeks eerst vertoond, daarna geveild;
- * het minimumbod per dia is 10 BEF (tenzij de verkoper vooraf een hogere prijs stelt); opbieden met 5 BEF of veelvoud hiervan;
- * afrekening voor kopers en verkopers gebeurt tijdens de vergadering van december; minimum 10 % van het verkoopbedrag wordt afgestaan aan de verenigingskas voor huur van de zaal.

19 (te bevestigen) december 1997 : **Europa** (R. MORREN). Een heel verscheiden aanbod van reizen in Europese landen; beelden van trein, tram en bus, vooral in Duitsland en Groot-Brittannië, maar ook in Griekenland, Hongarije en in diverse andere landen.

23 januari 1998 : **Railnieuws '97** (RAIL-THEATER VOORBURG).

Brussel (20.00 uur, vergaderzaal Anneessens, ingang Fontainasplein)

Opgelet : als gevolg van het nieuwe beveiligingssysteem van het centrum Anneessens kan het lijken alsof het centrum gesloten is. Gelieve dan even met een muntstuk op de glazen deur te tikken, en te wachten tot geopend wordt.

14 november 1997 : **NMVB Brussel** (PH. JANSSENS). Het is dit jaar reeds 25 jaar geleden dat de laatste boerentrans ten zuiden van Brussel reden. Tram L naar Leerbeek reed het laatst op 1-9-1972. Ook dia's van de lijn naar Halle en naar Ninove (bediening stort) zullen te zien zijn.

12 december 1997 : **Frankrijk** (W. JANSSENS). Beelden van de spoorwegen in Noord- en Oost-Frankrijk, een streek die misschien te weinig door spoorwegliefhebbers bezocht wordt.

9 januari 1998 : **Brussel-Parijs** (L. DE COSTER). Sinds kort kan je naar Parijs sporen aan 300 km/uur. Vanavond wordt evenwel een overzicht gegeven van de internationale treinen die tot einde mei 1996 tussen Brussel en Parijs reden, op de nachttrein na.

13 februari 1998 : **Jaaroverzicht spoorwegen in België 1997** (L. DE COSTER).

2. UITSTAP : Amsterdam, 11 november 1997

Rondrit in Amsterdam met Haagse PCC's, en een Antwerps trambestuurder van de Düsseldorfse Rheinbahn.

Vertrek met de bus om 7.50 uur aan Berchem station.

De prijs is 1100 BEF.

Informatie en inschrijvingen : Eric Morbé, 03/271.07.27

Lezersforum

AANVULLING

De foto van ART 121 op blz.6 van het vorige nummer zorgde voor enkele aanvullingen. De Heren Eveleens Maarse en Blomme konden met grote zekerheid bevestigen dat de foto werd genomen op de (nood)brug over de Maas tussen Seilles en Andenne. Na WO II was deze autorail-tractor inderdaad actief op de lijnen Andenne - Forville en Andenne - Ohey - Ciney. De goederenwagens zijn geen kipbakwagens, maar "Kublerwagens", die op de laatstgenoemde lijn werden gebruikt voor het vervoer van stenen. Deze kublerwagens zijn trouwens niet terug te vinden in het gepubliceerde nummeringschema; ze werden namelijk gebouwd op het chassis van oude goederenwagens en behielden hierbij hun oorspronkelijk nummer. Enkel de letter "A" werd vervangen door de "K" van Kubler.

Ook het recente boek van Pierre Roovers over de NMVB-autorails (een aanrader!) bracht opheldering. Hierin wordt dezelfde ART afgebeeld met een sleep kublerwagens te Andenne. Bovendien zou deze foto gemaakt zijn uit de video "La SNCV en balade", een uitgave van de vereniging GTF.



De ex - NMVB 4519 op de toegangsweg van de TEC -stelplaats Roisin. Foto : Luc Couscheir.



Mobov-rondrit met NMBS-motorstel 133 type Budd 1956 aan het fraai gerestaureerde station van Thielen op zaterdag 13 september 1997, foto en bestuurder van dit stel Alain Janmart.



Op de recente viering van 100 jaar elektrische tram in Oostende werd S-wagen 9123, voorlopig zonder snor en klaptreden, tentoongesteld in de Karel Janssenslaan. Hier zien we dezelfde wagen, op dezelfde plaats maar in zijn originele gedaante, tijdens een uitstap op 21 september 1991. Op de achtergrond bemerkt men het art-deco postgebouw van Oostende. Foto Stefan Justens