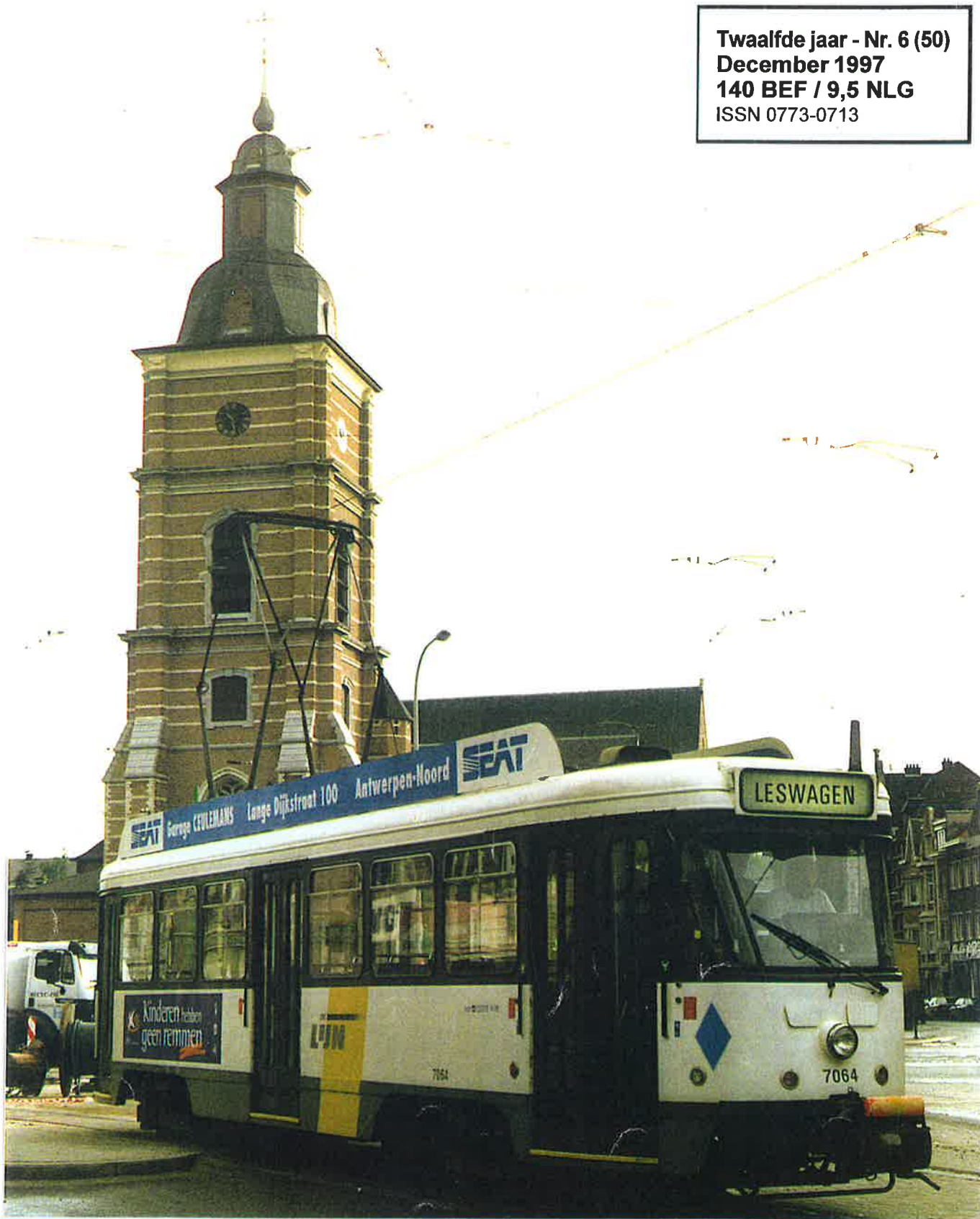


RAIL-REVUE

Kwartaalblad voor spoor-, tram- en bushobby

MET RECENTE AKTUALITEITEN, GESCHIEDENIS, TECHNIEK EN VERENIGINGSNIEUWS

Twaalfde jaar - Nr. 6 (50)
December 1997
140 BEF / 9,5 NLG
ISSN 0773-0713



BERICHT AAN ALLE RAIL-REVUE LEZERS

Geachte lezer,

Dit is het tweede nummer van Rail Revue uitgegeven door de vzw VeBOV. Wij zijn u dankbaar voor uw ondersteunende reacties die wij via enkele brieven hebben ontvangen. We zullen bovendien proberen zoveel mogelijk met uw suggesties rekening te houden wat betreft de onderwerpen van de artikels.

Mag ik van de gelegenheid gebruik maken om een dringende oproep te doen? Het aanbod teksten over spoorwegen is momenteel erg beperkt, tot ongenoegen van vele van onze

lezers. Daarom zoeken wij nog enkele mensen die ons vrijwilligersteam willen versterken. Bent u op de hoogte van spoorwegnieuws en wil u dit voor ons op papier zetten, neem dan contact op met het bestuur van VeBOV. Alvast van harte bedankt.

Wij wensen u en uw gezin een gezond, gelukkig en vredevol 1998!

Rudy Van Iseghem, voorzitter VeBOV.

HET NIEUWE STADSNET VAN HASSELT



De 2703 als H7 in de Boomkensstraat te Hasselt. De bus kwam hier maar tijdelijk wegens werken op de Sint-Truidersteenweg, 5 november 1997. Foto: Peter Meukens.

INHOUD VAN DIT NUMMER

Bericht aan alle Rail-Revue lezers	2
Het nieuwe stadsnet van Hasselt	2
Terug trams in Saarbrücken	5
Lezersforum	6
De Bredabaan, de Groenendaallaan en de Minister Delbekelaan en hun tramsporen (deel 1)	7
Werkwagens van toen (XXIX)	8
Rail-actueel	10
Verenigingsnieuws	15

Foto titelpagina: Merksem, Burg. Jozef Nolfplein/Bredabaan (9.10.1997). PCC 7064 gebruikt voor het eerst het nieuw aangelegde tramspoor in de Bredabaan, richting Groenendaallaan. Op de achtergrond de St.-Bartholomeuskerk. Foto Eric Keutgens

Op 1 juli 1997 nam De Lijn in Hasselt een nieuw stadsnet in gebruik. Het kwam vooral in het nieuws omwille van het feit dat iedere reiziger er gratis mee kan rijden. Nochtans is dat niet het belangrijkste, wel het totaal nieuwe aanbod.

Tot voor enkele jaren stelde het stadsnet van Hasselt niet veel voor. Het bestond eigenlijk uit vier lijnen in een uurdienst die per twee gedeeltelijk een gemeenschappelijk traject hadden:

- 51 : Runkst - station - Godsheide,
- 53 : Runkst - station - Banneuxwijk,
- 52 : Trekschuren - station - Kuringen (Groenstraat),
- 52doorstreep : Trekschuren - station - Kuringen (Sarma).

Het stadsnet werd uitgebaat met grote bussen (vooral 5450-5458 en nadien 5700-5714) die in de soms smalle straten moeilijk konden rijden. De aansluitingen met de treinen waren verre van optimaal. Dat stadsnet voldeed dus nauwelijks en was ook helemaal niet aangepast aan de nieuwe situatie die bij de fusie ontstaan was. De meeste deelgemeenten van Hasselt werden niet bediend of hadden hooguit enkele streekbusritten per dag. Interessante anekdote: de lijnen van het Hasseltse stadsnet waren – buiten de ex-NMBS-lijnen – de enige in Limburg die niet over de typische Limburgse busfilm beschikten (nummer in het midden op rode achtergrond en de bestemmingen links en rechts daarvan op witte achtergrond). Bij de stadsbussen stond het nummer links en de bestemming bij lijn 51 op groene, bij lijn 53 op blauwe en bij de lijnen 52 op rode achtergrond.

Eerste aanpassing in 1995

Op 28 mei 1995 breidde De Lijn haar stads-

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. **Sekretariaat:** Hubert Van den Bergh, Kroonstraat 8, 3920 Lommel. **Lidgeld:** België 650 F, Nederland 41 NLG, andere Europese landen 780 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-Luykgestel (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.

net lichtjes uit. Ze bediende enkele nieuwe kernen, maar de beperkte inspanningen loonden niet omdat de meeste bezwaren bleven bestaan. Er ontstonden enkele nieuwe lijnen, weer in uurdienst en weer met enkele gemeenschappelijke baanvakken, dit keer met eenvoudige witte films :

- 51 : Runkst - station - Banneuxwijk - Kuringen/Pallekensberg,
- 53 : Runkst - station - Banneuxwijk - Kiewit/Berkenveld,
- 52 : Salvatorkliniek - station - Kuringen (Sarma),
- 54 : Salvatorkliniek - station - Kuringen (Groenstraat),
- 55 : Alken - Ter Hilst - station,
- 56 : Godsheide - station.

De lijnen 52 en 54 reden op aanvraag tussen de Salvatorkliniek en Trekschuren/Henegauwberg. Volgens het belussysteem bracht een taxi reizigers naar Salvator waar ze op de bus konden overstappen.

Hasselt, groene boulevard

In 1996 had het nieuwe stadsbestuur eindelijk de knoop doorgehakt voor een ambitieus project om de kleine ring rond Hasselt opnieuw in te richten om zo de druk van het auto-verkeer op het stadscentrum te doen afnemen. Dat resulteerde in het concept "Hasselt, groene boulevard", waarin De Lijn met een nieuw stadsnet een vooraanstaande rol zou spelen. Toen de werken op 1 maart 1997 startten, zorgde Hasselt voor een primeur : voor het eerst nam een gemeentebestuur het initiatief om bij De Lijn een nieuwe busdienst te bestellen die de nadelige gevolgen van wegenwerken (i.c. de heraanleg van de kleine ring) moest opvangen. De *Boulevardpendel* rijdt van 7.30 uur tot 19.00 uur (op zaterdag vanaf 9.30 uur), behalve op zon- en feestdagen, vanaf het station om de vijf minuten in tegenwijzerzin over de kleine ring rond het stadscentrum. De stad Hasselt draagt alle kosten, zodat deze pendel voor de reiziger gratis is. Op nog geen twee maanden tijd ging men van 0 naar 2000 opstappende reizigers per dag. Ondertussen is deze Boulevardpendel een begrip geworden dat uit het Hasseltse stadsbeeld niet meer weg te denken is. Doorgaans zet De Lijn de nieuwe Mercedesbusjes van de reeks 3440-3449 in op deze lijn. Ze tellen 40 plaatsen en zijn gebouwd op een Mercedes-chassis door Denolf & Depla.

"Rijden met De Lijn wordt nooit meer hetzelfde"

Met deze slogan voerde De Lijn in de loop van mei en juni 1997 een grootscheepse reclamecampagne in Hasselt voor het nieuwe stadsnet dat op 1 juli 1997 in gebruik werd genomen. Het werd tegelijk een ware revolutie en een revolutie. De Lijn ontwikkelde een heel nieuw stadsnet dat de volledige fusiegemeente Hasselt bedient. De lijnstructuur ziet er zo uit :

- H1 : Kermt - Tuilt - Kuringen - IC/IR-station - Virga-Jesseziekenhuis - Hollandsveld - Salvatorkliniek (en op aanvraag Trekschuren en Henegauwberg),
- H2 : Domein Kiewit - Heksenberg - Banneuxwijk - IC/IR-station - Ter Hilst - Sint-Lambrechts-Herk - Alken (de ene rit naar Alken centrum en Sint-Joris, de andere



Liefst 2 bussen op de Grote Markt in Hasselt : de 3473 (H7) en de 3494 (Centrum-pendel), 7 augustus 1997. Foto : Peter Meukens.

- naar Alken Ter Koest),
- H3 : (op aanvraag Godsheide) - Trichterheide - IC/IR-station - Kuringen (de ene rit verder naar Sint-Jansheide, de andere naar Stokrooie),
- H4 : Stevoort - Schimpen - Kuringen - IC/IR-station,
- H5 : Singellijn Zuid (vanaf IC/IR-station via het Kolonel Dusartplein, de Boudevijnlaan en het zuidelijk gedeelte van de grote ring terug naar IC/IR-station) : enkel op weekenddagen tijdens de ochtend- en avondspits,
- H7 : Runkst - Grote Markt - IC/IR-station,
- H8 : H. Hart-wijk - Grote Markt - IC/IR-station.

Dit net wordt op weekdagen vanaf ongeveer 6.15 uur tot ca. 19.00 uur in een halfuurfrequentie bereden. Op de H2 tussen het station en Kiewit en op de H3 tussen het station en Trichterheide rijdt men tijdens de piekuren om het kwartier. Tussen 7.30 uur en 19.00 uur rijden de Boulevardpendel (zie boven) en de Centrumpendel de hele dag door om de vijf minuten. De Centrumpendel verbindt het station en de Grote Markt. Voor het eerst komt er dus openbaar vervoer binnen de kleine ring van Hasselt. Alle bussen ontmoeten mekaar met 3 minuten wachttijd tweemaal per uur aan het station waar vlotte overstappen in alle richtingen voorzien zijn. 's Voormiddags verzekeren de bussen de overstap op de vertrekkende treinen naar Brussel en Antwerpen. De bussen vertrekken dan op het uur .06 en .36. Vanaf 12.00 uur is er aansluiting van de aankomende treinen op de bussen, die dan op het uur .10 en .40 uur aan het station vertrekken. Vanaf 19.30 uur tot 22.30 uur is de "Avondlijn" actief. Telkens op het half uur vertrekt die aan het station voor een rondje over de kleine ring. Tien minuten later pikt die bus de

aangekomen treinreizigers aan het station op. Die mensen worden via de kortste weg naar hun bestemming gebracht. Maximaal voorziet De Lijn drie bussen die ieder een sector voor hun rekening nemen. In de praktijk lukt het meestal met één bus. Er is ook een overeenkomst met de taxibedrijven om in bepaalde gevallen bij te springen.

Zaterdagen, zon- en feestdagen

Op zaterdag exploiteert De Lijn hetzelfde net, zonder de H5 en de versterkingsritten, alleen begint men wat later.

Voor de zon- en feestdagen heeft De Lijn een apart net uitgewerkt. De bussen rijden in een uurdienst op 2 lijnen :

- H11 : Kermt - Tuilt - Kuringen centrum - IC/IR-station - Virga-Jesseziekenhuis - Hollandsveld - Salvatorkliniek,
- H12 : Domein Kiewit - Heksenberg - Banneuxwijk - IC/IR-station - Runkst - Ter Hilst.

Beide lijnen rijden om het uur en ontmoeten mekaar aan het station, zodat ook op zondag nog goede aansluitingsmogelijkheden blijven bestaan. Origineel is de maatregel die in juli en augustus van toepassing is : dan begint men 's morgens extra vroeg en rijdt men 's avonds veel later om de dagjestoeristen aansluiting te bieden met de toeristentreinen naar de kust.

Gratis stadsvervoer

Toen dit net volledig op poten stond, zorgde de Hasseltse burgemeester Steve Stevaert op 21 mei voor een donderslag bij heldere hemel. Hij kondigde aan dat het stadsnet van Hasselt vanaf 1 juli volledig gratis zou zijn. In een mobiliteitsconvenant kwam de stad Hasselt met De Lijn en het Vlaamse gewest overeen dat de stad het gedeelte in de kostprijs dat de reizigers in de vorm van vervoer-



VH-A308 3472 op de Avondlijn in de Kruisherenaan te Hasselt op 2 augustus 1997. Foto : Peter Meukens.

bewijzen aan De Lijn betalen, voor haar rekening zou nemen. Hasselaren kunnen op vertoon van hun identiteitskaart ook gratis rijden met de streekbussen voor een verplaatsing binnen het Hasseltse grondgebied. De Hasselaren zelf zorgden op 1 juli voor een tweede stunt. Ze gebruikten met meer dan 7000 de nieuwe stadsbussen. Inmiddels blijft

het succes aangroeien. Een paar vergelijkingen: in juli 1996 vervoerde De Lijn 21000 reizigers met de Hasseltse stadsbussen. In juli 1997 waren dat er liefst 170000. Nog sterker: in september 1996 waren er 28000 reizigers, in september 1997 244000! In oktober 1997 vervoerde men meer dan 300000 reizigers met de stadsbussen. Als u

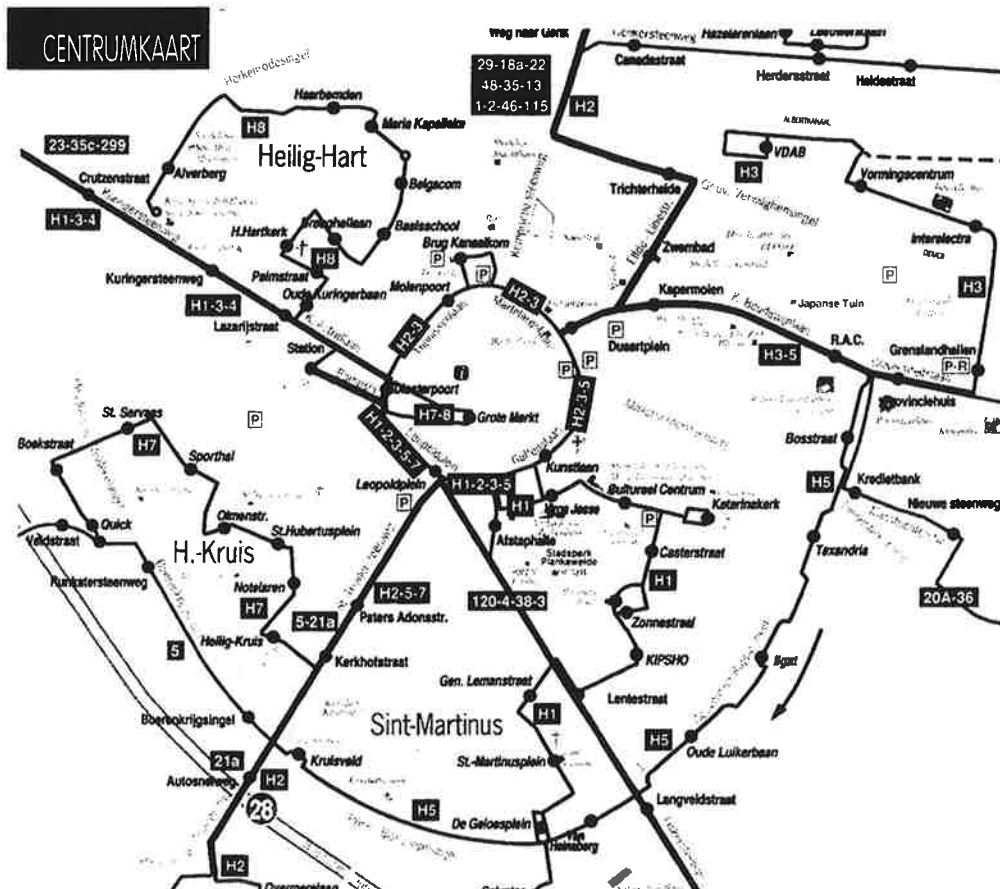
dit leest, is de 1 miljoenste reiziger sinds 1 juli 1997 al lang gepasseerd. Met iets meer dan tweënhalf keer zoveel inzet van materieel en personeel realiseert men op twee maanden tijd dus een vermenigvoudiging van het aantal reizigers. Zoiets heeft zich nog nooit voorgedaan. De stoutste prognoses zakken weg in het niets.

Materieel

Hasselt beschikt over 20 spiksplinternieuwe Van Hool-A308 midibussen met een lage vloer. Het zijn de 3470-3489 van de reeks 3450-3489. Deze bussen hebben een MAN D0824-motor en zijn uitgerust met extra voorzieningen voor gehandicapten: ze kunnen knielen en hebben achteraan een uitklapbaar platform voor rolstoel en kinderwagens. Deze bussen worden in principe ingezet op de H1, H2, H3, H4, H5, H7, H11 en H12. Op zaterdag kun je ze ook terugvinden op de H8 en op de Centrumpendel. Een enkele keer rijden ze zelfs op de Boulevardpendel. Omdat men met 20 bussen maar heel nipt toekomt, heeft men de 4 midibussen Van Hool A508 naar Hasselt gehaald, die sinds een tijdje in Sint-Truiden de stadsdiensten verzorgen. Het zijn de 2703, 2704, 2705 en 2724. Deze bussen, die oorspronkelijk in 1992 voor het stadsnet van Brugge voorzien waren, kwamen naar Limburg voor de toenmalige nieuwe bediening van de universiteit van Diepenbeek met de lijnen 45/3 en 45/4. Brugge kreeg toen de kleine reeks 2815-2818 in de plaats. Na een tijdje moesten de "Limburgse 27-en" baan ruimen op de lijnen 45/3 en 45/4 vanwege het grote succes en verhuisden ze na een kort verblijf op het Hasseltse stadsnet naar Sint-Truiden.

Voor de H8 en de Centrumpendel heeft men de 4 minibussen van de serie 3491-3494. Denolf&Depla bouwde ze op een Peugeot Boxer chassis. Ze hebben maar 23 zitplaatsen. Oorspronkelijk waren ze ook voor de H7 voorzien, waar men ze al dadelijk wegens het grote succes van die lijn door A308-en moest vervangen. Alle bussen van het stadsnet zijn uitgerust met digitale films. Tijdens de ochtend- en avondspits moet men voor de schoolgaande jeugd sommige ritten ontdebelen. Daar kun je alle mogelijke bustypes aantreffen. We zagen al een A600 met aangepaste digitale film, een drie-deurs A500 zonder film - wat mijn 4-jarig zoonje de uitspraak ontlokte: "Kijk papa, daar rijdt de H-niks!" - en de 5128 met een bord achter de voorruit. Maar je kunt even goed een bus van een pachter tegenkomen en zelfs 's avonds op de H1 een autocar van De Valk uit Heusden.

Peter Meukens



Terug trams in Saarbrücken

Inleiding

Saarbrücken, Landeshauptstadt van het Saarland, moeten we situeren aan de Frans-Duitse grens, op een zeventigtal km van het Groothertogdom Luxemburg. Wil men vanuit België er met de trein naartoe, dan rijdt u best eerst naar Luxemburg (stad) en vervolgens via Trier of Metz naar Saarbrücken. Vermelden we terloops ook nog dat Luxemburg een tram/trein zoals hierna beschreven begin volgende eeuw in dienst wil nemen. Het project is reeds goedgekeurd en één van de rijtuigen voor Saarbrücken heeft reeds demonstratieritten gemaakt op de sporen van de CFL.

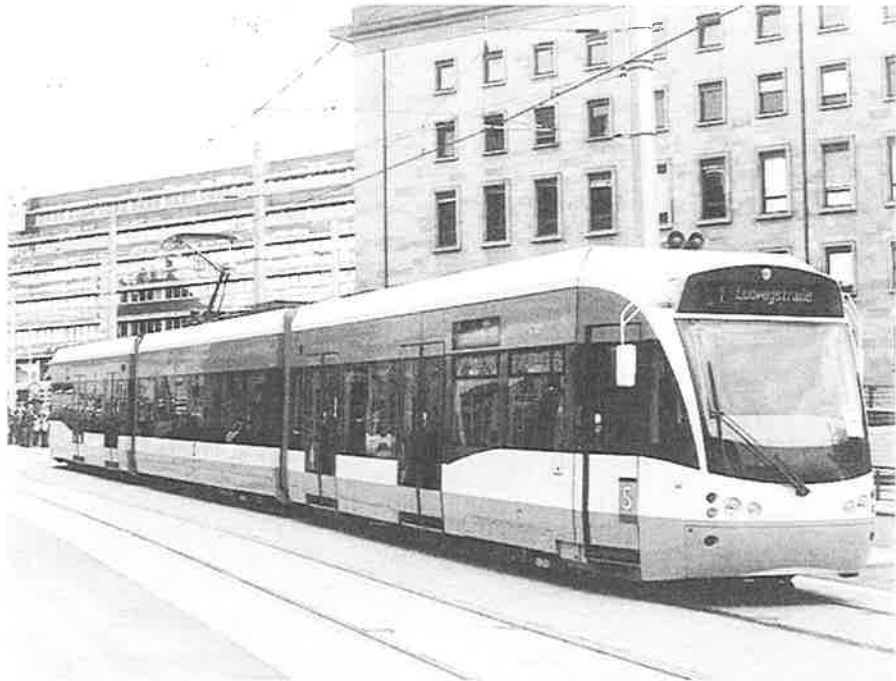
Een korte historiek

Zoals dat het geval was in ontelbare steden op het einde van de vorige eeuw, kwam er, vanaf 1892 ook, een tram in Saarbrücken. Rond de eeuwwisseling werden de paardentrams en de stoomwagens door elektrische tractie vervangen. Vermelden we terloops dat Saarbrücken, in "haar" stoomtijdperk, enkele Rowanstoomwagens, zoals ook de NMVB er in gebruik had, heeft uitgetest. In 1909 werden de omringende gemeenten, samen met Saarbrücken, tot één grote agglomeratie samengevoegd. Bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog was er een tramnet van 37,8 km. Vanaf 1925 reden er ook autobussen. In de dertiger jaren groeide het net in het Saardal nog verder uit. Zo reden er reeds meer dan 200 – meestal tweeaasige – tramrijtuigen en 25 autobussen op een net van 125 km. In 1945 moest men alles opnieuw opbouwen. Slechts vier tramstellen bereden nog één lijn. Maar ondanks alles bleef de tram in Saarbrücken voortbestaan! Daarnaast experimenteerde men ook op beperkte schaal met trolleybussen.

Op 22 mei 1965 was het definitief gedaan met de tram. Of toch niet? Na 32 jaar keert de tram terug. De zestiger jaren worden gekenmerkt als de tijd van de expansie van koning auto. Enkele decennia later groeide ook in Saarbrücken het besef dat het zo onmogelijk verder kon. In tegenstelling tot ons Belgenland, waar wel veel gepalaverd maar weinig uitgevoerd wordt, vatte men in Saarbrücken de koe bij de horens. Resultaat : een binnenstad waar het autogebruik via circulatiemaatregelen ontmoedigd wordt, een voetgangersvriendelijk centrum en als toetje een tram/trein. Inderdaad, het nieuwe vervoermiddel rijdt door het stadscentrum als tram en daarbuiten, via het net van de D.B., als trein tot in Frankrijk! Naar Brussels voorbeeld, gelet op de nabijheid van Frankrijk, zijn de aanduidingen meestal tweetalig. De Franse invloed is ook merkbaar aan het uitzonderlijk gebruik van autobussen van een ook door de TEC aangekocht merk en type.

De nieuwe tramlijn.

De lijn die nu, in een eerste fase, in dienst genomen werd, begint twee halten voorbij het hoofdstation van de D.B. De aanleg van de lijn gebeurde toekomstgericht, want op het stationsplein liggen reeds vier sporen! Dan gaat het langs hoofdstraten zo'n 2,5 km



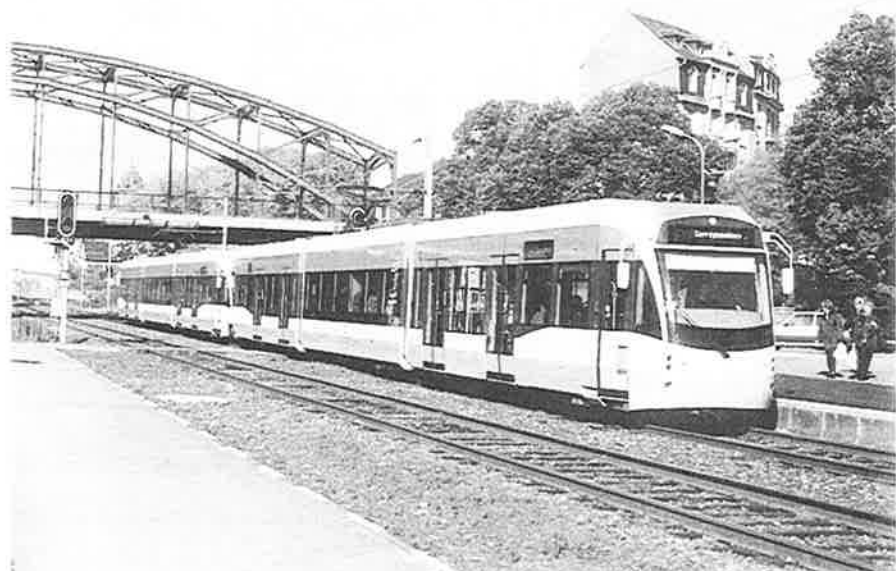
Openingstram 1006 op het stationsplein in Saarbrücken (24.10.'97). Foto Luc Couscheir.

in oostelijke richting, om juist voorbij de halte Halbergstrasse naar de D.B.-spoorlijn te klimmen. Hier is tevens de scheiding tussen de 750 V gelijkstroom en de 15 kV wisselstroom. De meeste diensten eindigen dan in het volgende station (halte) Brebach. Tussen de goederenwagens staan hier de overtallige trams afgesteld, in afwachting van een volwaardige nieuwe werkplaats. Sommige diensten rijden verder naar Sarreguemines in Frankrijk, waardoor op het gedeelte vanaf de grens tot de eindhalte een

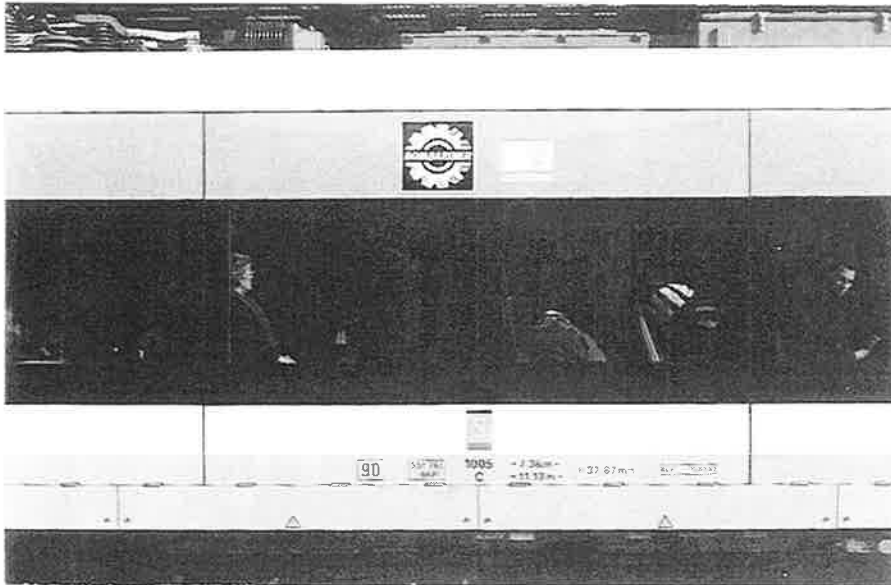
bovenleiding aangebracht moest worden. Ten behoeve van de reizigers wordt er een doorzichtige tariefstructuur gehanteerd. Verder is het de bedoeling om op korte termijn vanuit Saarbrücken in noordelijke richting tot in Lebach te gaan rijden en in latere fases zullen nog andere D.B.-lijnen tot een echt Saarbahnnet "samengevoegd" worden.

De tramrijtuigen

Wat bij de officiële inhuldiging van de tramlijn op vrijdagmiddag 24 oktober opviel,



Een Duitse tram in een Frans station : rijtuigen 1011 + 1015 in Sarreguemines (25.10.'97). Foto Luc Couscheir.



Een detail van de aanduidingen op de 1005 (Sarreguemines : 25.10.'97). Foto Luc Couscheir.



Een autobus van Franse fabricatie in een Duitse stad : de 222 in het centrum van Saarbrücken (25.10.'97). Foto Luc Couscheir.



Veelvuldig in het stadsbeeld aanwezig : aardgasbus 288 (Centrum Saarbrücken; 25.10'97). Foto Luc Couscheir.

was het ontbreken op de trams en in de documentatie van het woord "Brugge". In de plaats daarvan wordt steevast verwezen naar leverancier Bombardier-Wien Schienenfahrzeuge A.G. (BWS). Nochtans reden de trams hun eerste meters in Vlaanderen. De elektrische uitrusting is van Kieppe Elektrik GmbH, Düsseldorf.

Voornaamste gegevens

De lengte van de rytuigen is 37,07 m, de breedte 2,65 m en ze hebben een leeggewicht van 55 ton. Volbelast wegen ze 80,9 ton. Voor de aandrijving gebruikt men acht draaistroommotoren met een gezamenlijk vermogen van 960 kw. De maximum snelheid is 100 km/uur. In de praktijk is dit evenwel slechts 90 km op het D.B.-spoor. De stroomvoorziening bedraagt 750 volt gelijkstroom in de stad en 15 kv wisselstroom op het D.B.-net. Natuurlijk zijn het trams van het lagevloertype, waarbij men langs iedere zijde telkens vier dubbele deuren heeft en – in de rijrichting – aan de rechterzijde van de bestuurder nog een enkele deur. Deze dient voor de reizigers die zich nog een ticket moeten aanschaffen, al wordt de reizigers wel aangeraden zich vooraf aan de automaten van een vervoerbewijs te voorzien. De totale capaciteit van één rytuig is 243 reizigers, waarvan er 96 een zitplaats vinden (=35%) en 147 zich met een staanplaats tevreden moeten stellen. Momenteel zijn er 15 trams (genummerd van 1001 tot 1015) in dienst. Deze kunnen gekoppeld rijden. Bij soloritten is de koppeling verscholen achter de frontplaat.

Luc Couscheir

Lezersforum

GEZOCHT :

1. Een duidelijke foto (liefst postkaart) – ooit gemaakt voor het station van Ekeren – van het stoomtreintje (systeem Decauville), dat vanaf 1908 tot aan de Eerste Wereldoorlog, reed vanaf het station van Ekeren, naar St.-Marienburg (Zwemdok) en tenslotte zijn terminus had aan het hotel Moeder Mie te Brasschaat (Kaart). Een afdruk van deze foto is **niet** te vinden in het naslagwerkje "De lokaalspoorweg Ekeren - Brasschaat" van de Heer R. Keukelink.
 2. De elektrische locomotief (in perfecte staat) Type "B" en "O", met één pantograaf, door Märklin gebouwd tussen de jaren 1935 en 1954.
- Correspondentieadres : Vermeyen Lucas, Catershoflaan 36, 2170 Merksem-Antwerpen.

De Bredabaan, de Groenendaallaan en de Minister Delbekelaan en hun tramsporen (deel 1)

Deze lange titel staat voor een lang verhaal dat begon op 18 november 1876, ruim 121 jaar geleden. Toen kreeg het stadsbestuur van Antwerpen vanwege de Bestendige Deputatie van de provincie Antwerpen een verzoek om advies voorgelegd. Het betrof de aanleg van een paardentramlijn die zou lopen vanaf de Paardenmarkt, ter hoogte van het Klapdorp, tot aan de Oude Bareel in Merksem. Het verzoek tot het bouwen van deze lijn ging uit van de heren Dufranc, Macart en Galler.

De tramlijn zou het traject Paardenmarkt - Vondelstraat - St.-Jansplein - Lange Dijkstraat - Viaduct Dam - Bredastraat - Merksemsestraat - IJskelder - Bredabaan volgen tot aan de Oude Bareel. Voor wie dat niet weet zeggen wij dat de Bredabaan niet eindigt aan de Groenendaallaan, maar dat zij deze kruist om verder te lopen tot aan het viaduct van de Ir. Menneslaan. Dat viaduct bestond toen nog niet en op die plaats begon toen de IJskelder.

Vanuit de Merksemsestraat reed de tram dus door de IJskelder naar het begin van de Bredabaan. Het Albertkanaal bestond als dusdanig nog niet. Dat was toen nog de Kempische Vaart en die boog toen aan het huidige Lobroekdok af om via de huidige IJzerlaan naar het Asiadok te lopen.

Op 21 februari 1877 keurde de Gemeenteraad van Antwerpen het paardentramproject goed mits de lijn werd omgelegd vanaf de Paardenmarkt via de Handelslei (nu Italiëlei) - Houwerstraat en de noordkant van het St.-Jansplein naar de Lange



Motorwagen 9688 op de lijn 63 richting stad op de Bredabaan tussen de Sint Bartholomeuskerk en de Minister Delbekelaan. Foto R.Bastaens.



Motorwagen 10323 op de lijn 65 (Antwerpen-Kapellen), dit rijtuig bleef tot mei 1971 in Merksem, en kwam in 1972 in dienst als rangeerwagen te Oostende. In deze richting reden in het voorjaar van 1966 de nieuwe PCC-wagens die afgeleverd werden in de NMVB-stelplaats Merksem-IJskelder richting Victor Roosensplein. Foto R.Bastaens.

Dijkstraat. Op 7 mei 1878 keurde het Ministerie van Openbare Werken het lastenboek goed, langs het oorspronkelijk traject : Vondelstraat ...

Op 10 mei 1879 werd het baanvak Paardenmarkt - Kempische Vaart in uitbating genomen en enkele weken later – op 20 juli 1879 – het volledig traject tot aan de Oude Bareel in Merksem. Vanaf dat ogenblik lagen er tramsporen op de Bredabaan. Er waren toen twaalf gesloten en tien open rijtuigen ter beschikking.

Op 12 november 1886 werd een akkoord gesloten tussen de S.A. Tramways du Nord d'Anvers (die sedert 1 april 1879 eigenaar was van de lijn) en de NMVB waardoor de lijn naar de NMVB werd overgeheveld. De spoorbreedte werd door NMVB van 1435 mm teruggebracht naar 1067 mm.

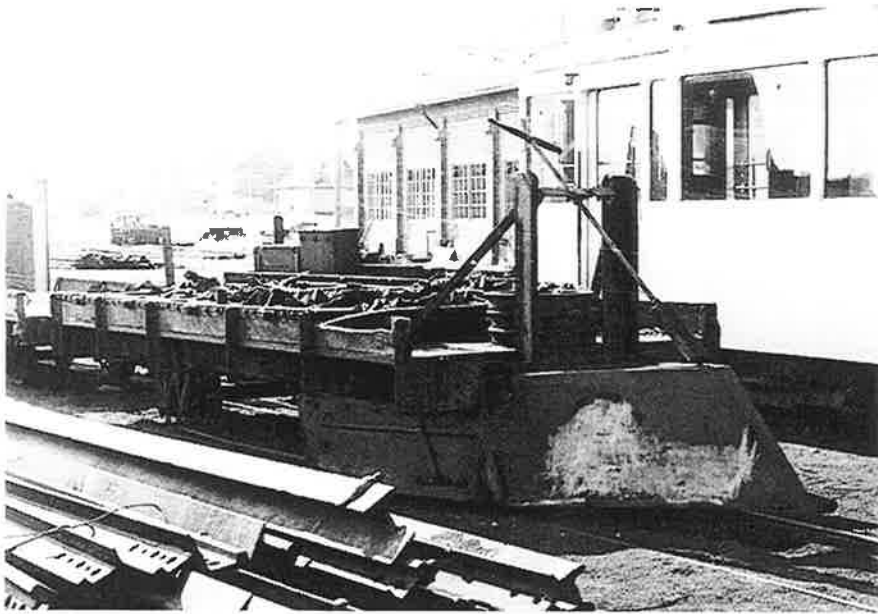
Op 22 juli 1897 richtte de NMVB zich tot het stadsbestuur van Antwerpen met het voornemen de lijn te elektrificeren. De stad ging niet akkoord zich beroepend op een ministeriële brief die het aanbrengen van elektrische leidingen afraaide zolang niet alle telefoonverbindingen in Antwerpen ondergronds gebracht waren. Ondertussen waren verschillende "veranderingen van eigenaar" doorgevoerd en op 3 september 1907 stonden we zo ver dat de onderhandelingen tussen de NMVB en de CGTA (stadstram) leidden tot de oprichting van "Les Vicinaux Anversoïes" – een zustermaatschappij van de CGTA – die voortaan als pachter van de NMVB de lijn zou uitbaten.

Die onderhandelingen begonnen in 1906 en de uitrusting van de lijn voor elektrische uitbating nam toen een aanvang. Op 6 juni 1908 werd de uitbating met paardentrams stopgezet en op 9 september 1908 begon de elektrische dienst tussen de Paardenmarkt en de Oude Bareel, met de toen zeer geroemde "rode trams". Op 1 januari 1921 nam de NMVB de uitbating in eigen beheer en vanaf toen was ook de spoorbreedte teruggebracht op 1000 mm, zoals trouwens alle NMVB-

lijnen in de provincie. Die periode betekende ook het einde van de vermaarde "rode trams".

Toen in 1906 de Antwerpse trams met lijn 3 in Merksem kwam, reed die op meterspoor en de NMVB-tram reed op Kaaps spoor (1067 mm). Dat had als gevolg dat er op de Bredabaan vier tramsporen lagen. In juli 1929 kwam daar een einde aan. In het midden van de Bredabaan kwamen twee sporen van 1000 mm die door beide maatschappijen benut werden. Lijn 3 staat hier verder buiten beschouwing maar toch nog even dit : lijn 3 is vanaf juli 1929 via de Frans de l'Arbrelaan gaan rijden, een straat die voordien niet bestond. In 1934 werd het Albertkanaal in dienst genomen. Dat leidde tot het dempen van de Kempische Vaart in de huidige IJzerlaan en het verleggen van de waterloop naar het Straatsburgdok. Daardoor kwam er een brug over het Albertkanaal, die wij nu kennen als de brug IJzerlaan-Ir. Menneslaan. Op 18 oktober 1934 namen de NMVB-lijnen het traject langs die nieuwe straten in dienst, en dan bleven de sporen op het oude gedeelte van de Bredabaan nog lang in dienst maar buiten het gebruik van de normale diensten. Wanneer de sporen in het oude traject van de Bredabaan opgebroken werden weet ik niet, maar in 1949 lagen die er nog (zie verder). Nadat op 25 mei 1968 de laatste NMVB-tram over deze sporen reed, was het afgelopen met het NMVB-tramtijdperk. De sporen werden nadien opgebroken vanaf de Bartholomeuskerk in Merksem tot op het Rooseveltplein in Antwerpen. Het traject Italiëlei-Klapdorp was al eerder opgebroken.

Rogier Bastaens



Werkwagens van toen (XXIX)

Foto's en tekst : Jacques Cohn

Deze wintermaanden zijn wellicht een passende gelegenheid om enkele sneeuwruimers van de NMVB te bekijken.

Foto's 1 en 2 : een typisch Buurtspoorwegknutselwerk was de sneeuwruimer van Knokke, die uit een platte goederenwagen was ontstaan. Toen ik hem in mei 1967 (foto 1) in de stelplaats Knokke vóór de lens kreeg, was zijn nummer reeds onleesbaar geworden. De eerste twee cijfers waren, zij het met enige moeite, nog min of meer te onderscheiden : een 7 en – hoogstwaarschijnlijk – een 0. Het gietijzeren nummerbordje dat uitsluitel had kunnen bieden was verdwenen. De opgeknapte mw naast de sneeuwruimer is de ex-Antwerpenaar 9994, die naar de kust was overgeheveld om daar als dienstwagen te worden ingezet. Foto 2 toont dezelfde sneeuwruimer één jaar later, in juni 1968.

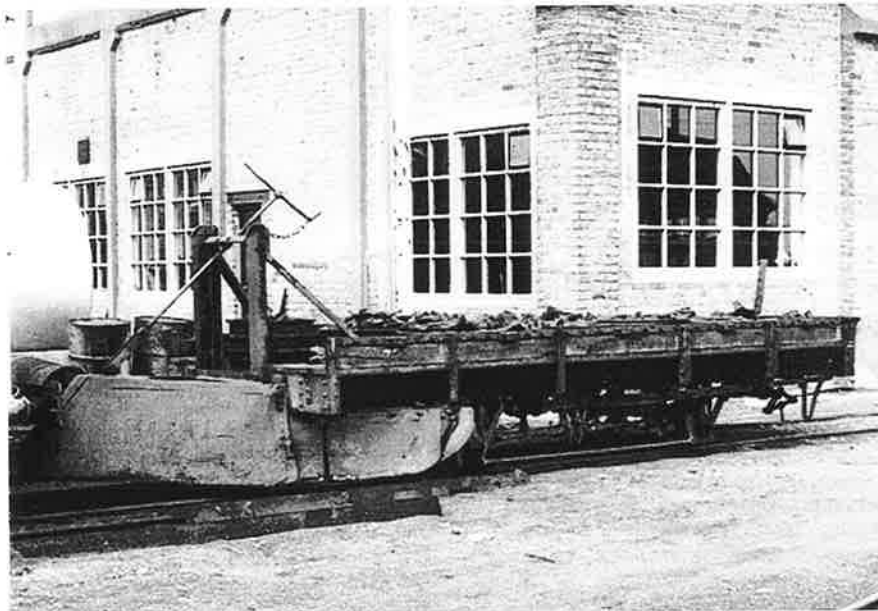


Foto 3 : een gammel geval was de sneeuwruimer in Brasschaat-Polygoon, in oktober 1964, met het opschrift "Blauwhoef" en het vreemde nummer B.6886.

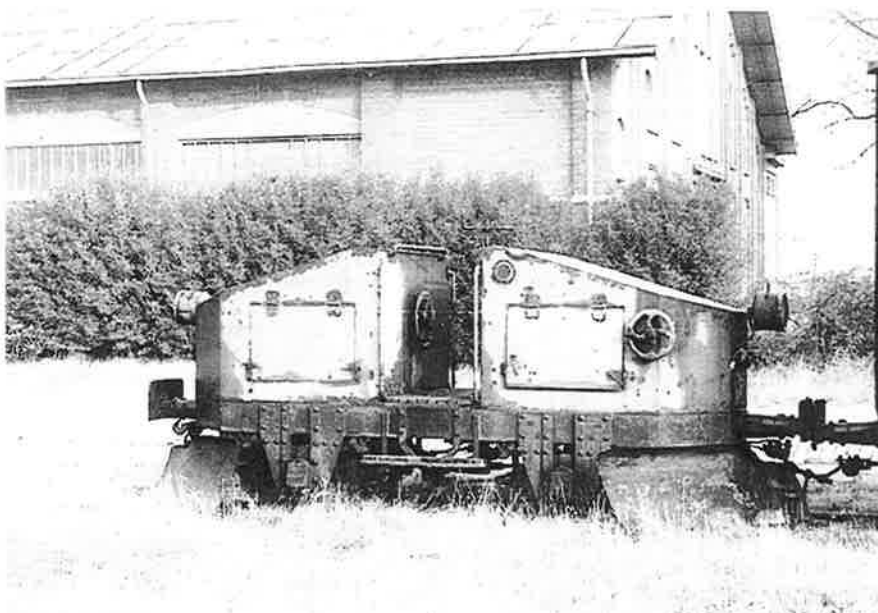
Foto 4 : enige maanden eerder – in april 1964 – stond op hetzelfde spoor de zo goed als identieke maar netjes geschilderde A.8179, thuishorend in Merkssem.

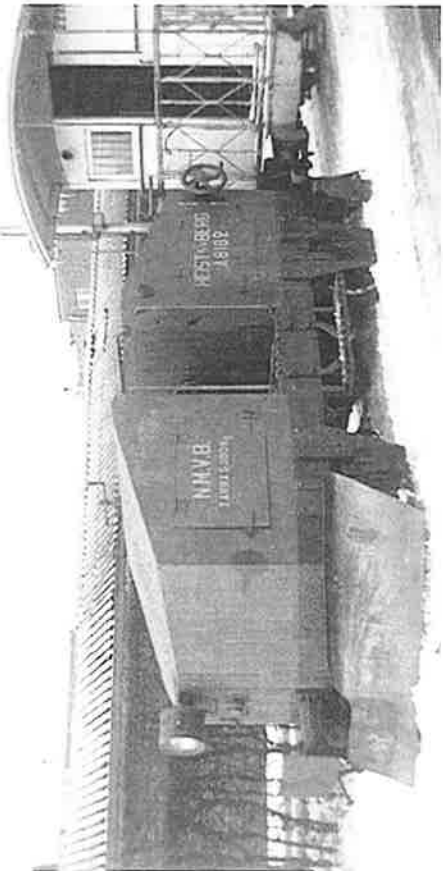
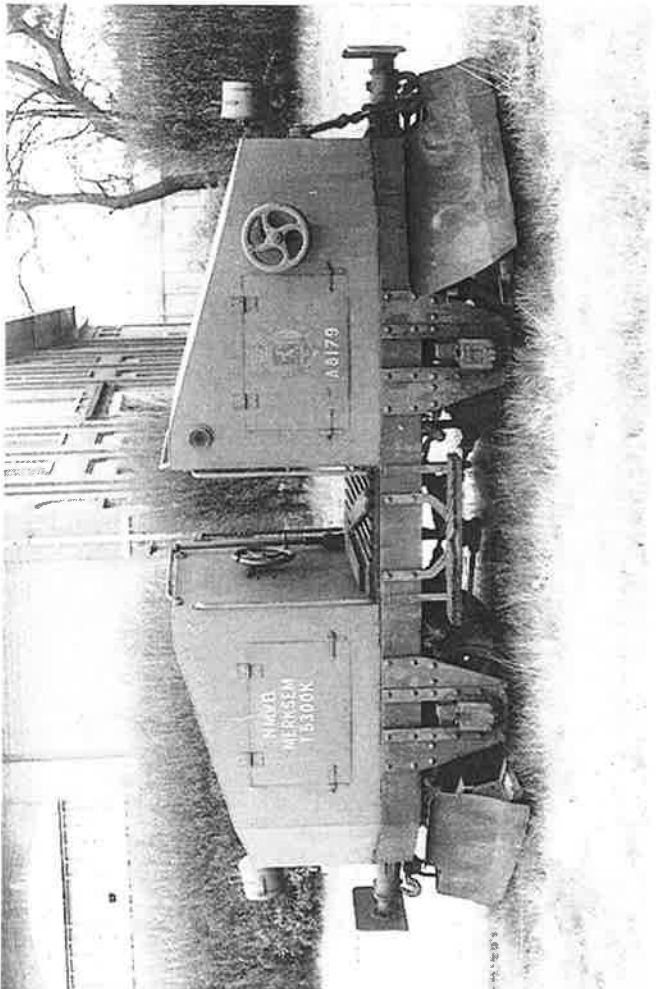
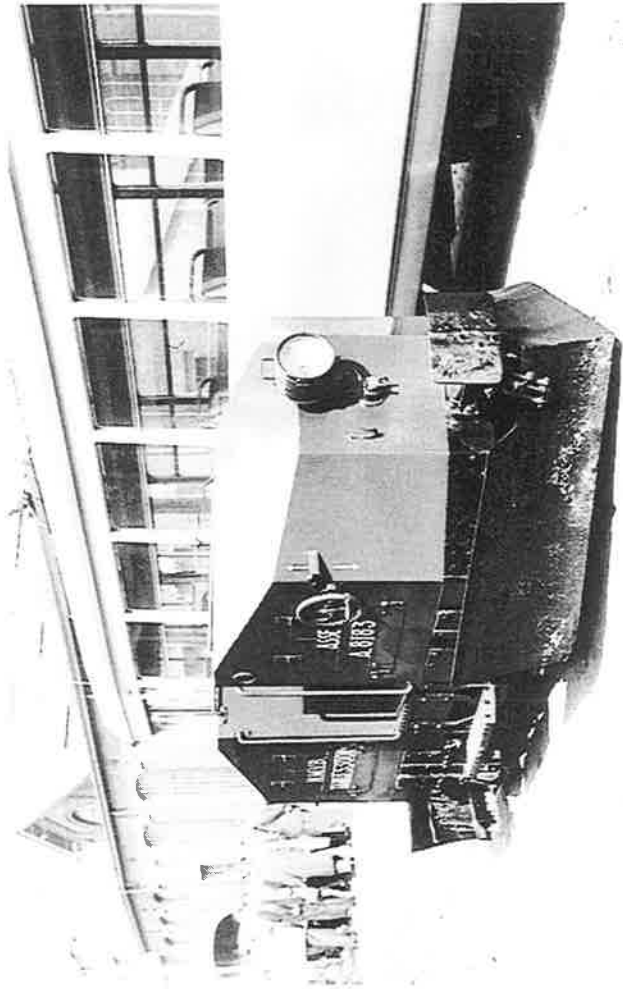
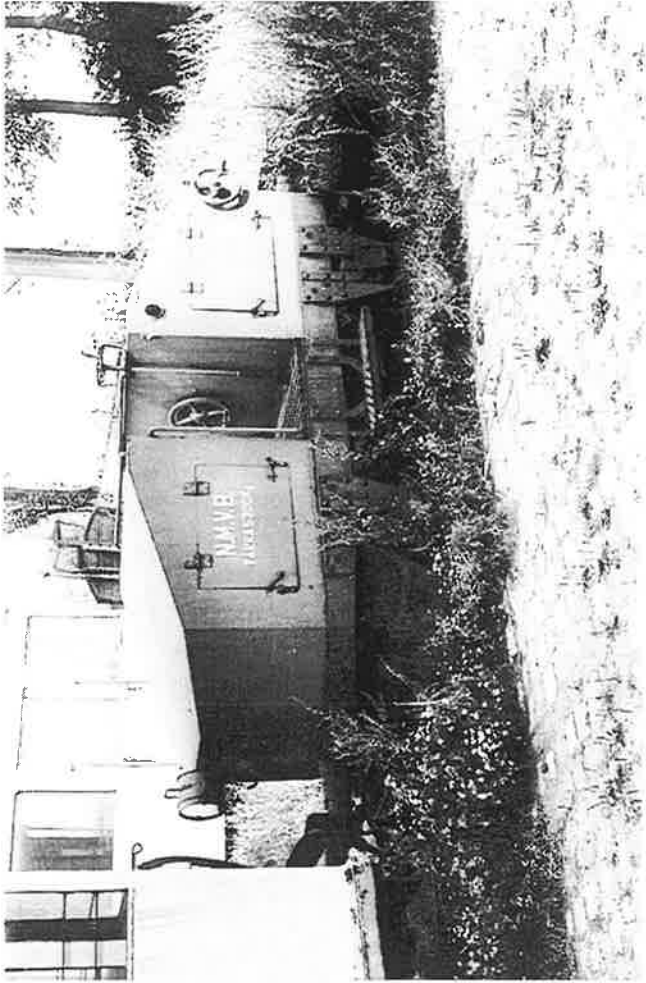
Foto 5 : op een afstelspoor in Blauwhoef stond in september 1958 de "Blauwhoef" A.8180. Hij toont enkele verschillen met de A.8179, zoals de handrem en de plaatsen waar de handwielen zijn opgesteld.

Foto 6 : we zien hier een andere "collega", dit keer in de sneeuw, met het opschrift "Heist o/d Berg" en het nummer A.8182, achter pakwaggen 2227.

Beide staan in februari 1956 op een zijspoor in de nabijheid van de Mechelse stelplaats.

Foto 7 : de blijkbaar met veel zorg en liefde geschilderde en opgepoetste A.8183 wacht in Brussel-Kuregem op de overbrenging naar zijn "thuishaven", de stelplaats Asse, gelegen langs de lijn naar Aalst. April 1959.





RAIL-AKTUEEL



NMBS

• Een nieuw seinbord

Vanaf midden 1997 is er op het NMBS-net een nieuw seinbord te zien: een ruitvormig wit bord, geplaatst op zijn punt, met middenin de letters DMT en een dwarsstreep. DMT staat voor "Driefasige Motoren - Moteurs de traction Triphasés". Het bord waarschuwt de treinbestuurder dat hij aan het begin komt van een spoorsectie of -lijn, verboden voor elektrische treinstellen en locomotieven met driefasige tractiemotoren. Het beveelt voor dat soort tractiematerieel het onmiddellijk stoppen en strijken van de stroomafnemers. Ondertussen zijn er al enkele treinstellen met driefasige motoren in dienst op het NMBS-net, waaronder de Eurostar, de Thalys en de nieuwe AM 96-motorstellen. Ook de nieuwe tweespanningsloc (reeks 13) is hiermee uitgerust. De reden om dit soort treinmaterieel te verbieden op niet-aangepaste lijnen is te zoeken in het mogelijk verstoren van de veiligheidskringen van de seininstallaties. In bepaalde gevallen zou er een gevaarlijke situatie kunnen ontstaan, omwille van stoorspanningen, afkomstig van de tractie, die kortstondig het vrijmelden teweeg kan brengen. Gaandeweg zullen stilaan alle geëlektrificeerde lijnen beveiligd moeten worden tegen deze stoorspanningen. Tot dan zullen de nieuwe DMT-borden de toegang tot niet-beveiligde lijnen of lijnsecties verbieden.



• Verruimen van het inzetgebied van het nieuwe tractiematerieel

Het hierboven uiteengezette probleem stelt voor het nieuwe elektrische tractiematerieel serieuze beperkingen inzake hun inzetgebied. Vermits de treinstellen Eurostar, Thalys, AM 96 en de locs reeks 13 slechts toegelaten

worden op lijnen die beveiligd zijn tegen stoorspanningen afkomstig van hun driefasige tractievorm, zijn er tot nu toe slechts een handvol verbindingen waar dit materieel kan en mag rijden. De routes voor de Eurostar en de Thalys hadden uiteraard voorrang om geschikt gemaakt te worden voor driefasige tractie. Intussen is de instroming van de AM 96-stellen (waarvan er 120 stuks gebouwd worden) reeds begonnen en zullen de 60 locs van de reeks 13 binnen afzienbare tijd op hun beurt op de rails verschijnen. Daarom zijn of worden de volgende baanvakken geschikt gemaakt voor de driefasige tractie:

- lijnen 94/96: Franse grens - Tournai - Ath - Halle - Brussel-Zuid t. b. v. de Eurostar en de Thalys (najaar 1994);
- lijnen 96/97/78: Tournai - (Quiévrain) - Saint-Ghislain - (Quevy) - Mons Halle, voor Eurostar, Thalys en proeven AM 96 (einde 1995);
- lijn 12: sectie Essen - Roosendaal voor de Thalys (einde 1995);
- lijn 1: Frétil - Antoing (~25 kV), voor Eurostar en Thalys (voorjaar 1996);
- lijn 36: Brussel-Zuid - Leuven - Liège-Guillemins, voor Thalys, AM 96 en reeks 13 (april 1996);
- lijnen 27/27A/12: Brussel-Zuid - Mechelen - Berchem - Essen, voor Thalys (april 1996);
- lijnen 27/12: sectie Berchem - Antwerpen-Centraal - Antwerpen-Oost, voor Thalys en AM 96 (mei 1996);
- lijnen 37/49: Liège-Guillemins - Verviers - (Eupen) - Aachen Hbf, voor Thalys en reeks 13 (september 1997);
- lijn 59: Antwerpen-Berchem - Gent St.-Pieters, voor AM 96 (september 1997);
- lijn 75: Gent St.-Pieters - Kortrijk - Moeskroen - (Lille), voor AM 96 alsook voor goederen met reeks 13 en SNCF 36000 (september 1997);
- lijnen 90/123: Jurbise - Ath - Geraardsbergen - Edingen, geen specifiek materieel - bescherming uitstraling 25 kV wisselspanning van lijn 1 (september 1997);
- lijnen 112/118/124A: (Lille) - Mons - Charleroi - Châtelet, voor Thalys en AM 96 (oktober 1997);
- lijn 1: Antoing - Halle (~25 kV), voor Eurostar en Thalys (oktober 1997);
- lijn 130: Châtelet - Namur, voor Thalys en AM 96 (december 1997);
- lijnen 50A/51/51B: Brussel-Zuid - Gent St.-Pieters - Oostende - Blankenberge -

Knokke, voor Thalys, AM 96 en reeks 13 (december 1997);

- lijn 21: Landen - St.-Truiden - Hasselt, voor AM 96 (december 1997);
- lijn 25: Brussel-Zuid - Mechelen - Antwerpen Centraal, voor Thalys en reeks 13 (einde 1997);
- lijnen 35/21A/21D: Leuven - Aarschot - Hasselt - Genk, voor AM 96 en reeks 13 voor goederen (juni 1998);
- lijn 50: Gent St.-Pieters - Aalst - Denderleeuw, als omleidingsreisweg voor lijn 50A (juni 1998);
- lijn 66: Brugge - Roeselare - Kortrijk - (Lille), voor AM 96 (einde 1998);
- lijn 53: Gent St.-Pieters - Dendermonde - Mechelen (Muizen), voor goederen met reeks 13 en SNCF 36000 (einde 1998).

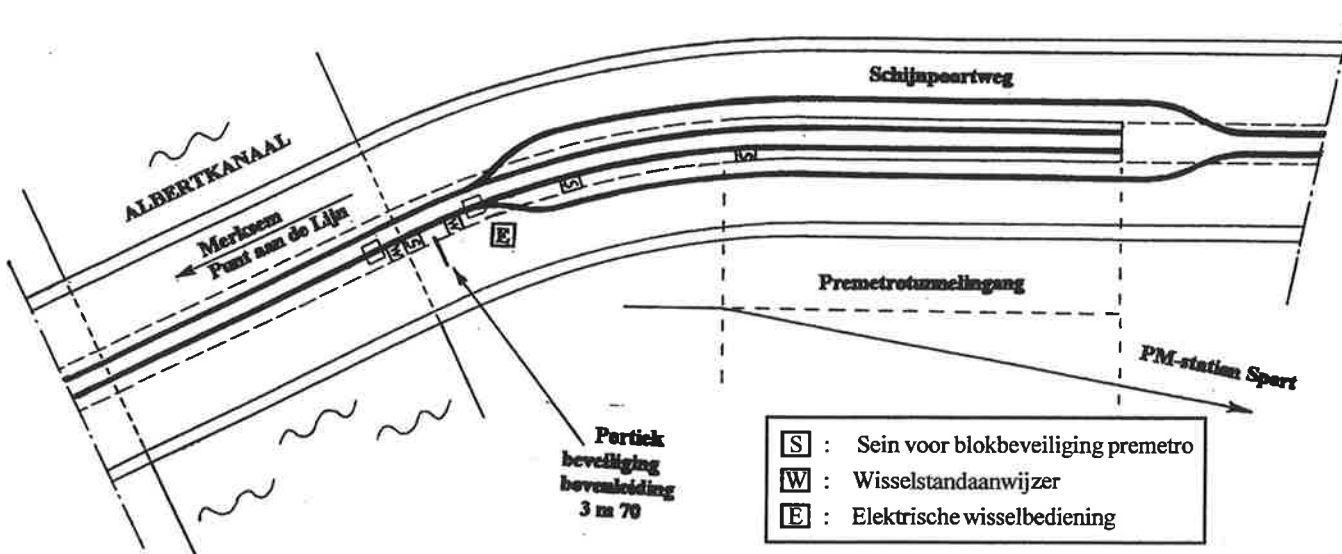
Op te merken valt dat internationale goederenroutes voorrang krijgen op de rest van het geëlektrificeerde net. Deze routes zijn: (Ford) Genk - Kanaaltunnel met reeks 13 en Muizen Dry Port - Kanaaltunnel voor de reeks 13, samen met de opvolger van de Franse 26000 Sybic, de nieuwe SNCF 36000 Asytrite. De 30 Asytrite-locs zijn specifiek voor grensoverschrijdende goederentrafiëk naar België en Italië ontworpen. Daardoor kunnen ze, behalve de Franse 1500 V gelijkspanning en 25 kV-50 Hertz, ook de Belgische en Italiaanse 3000 V gelijkspanning aan. Eveneens opvallend is dat de belangrijke lijn 161/162 Brussel - Namur - Arlon - Luxemburg niet onmiddellijk aangepast wordt, wat betekent dat de inzet met AM 96-stellen (IC-dienst) en de reeks 13 (goederendienst, in pool met de Luxemburgse zuster-serie) op deze as niet kan doorgaan zoals voorzien. Ook de IC-dienst Antwerpen - Brussel - Charleroi kan niet met de nieuwe reeks 13 gereden worden omdat lijn 124 Brussel - Charleroi niet aangepast is. Wel zullen alle nieuwe elektrificaties (3000 V = of 25 kV/50 Hz-) meteen geschikt zijn voor elk type tractiematerieel. E.H.

DE LIJN

ANTWERPEN

• Aantakking tramlijn 3 met bovengronds tramnet
Waarom een bijkomende bovengrondse verbinding?

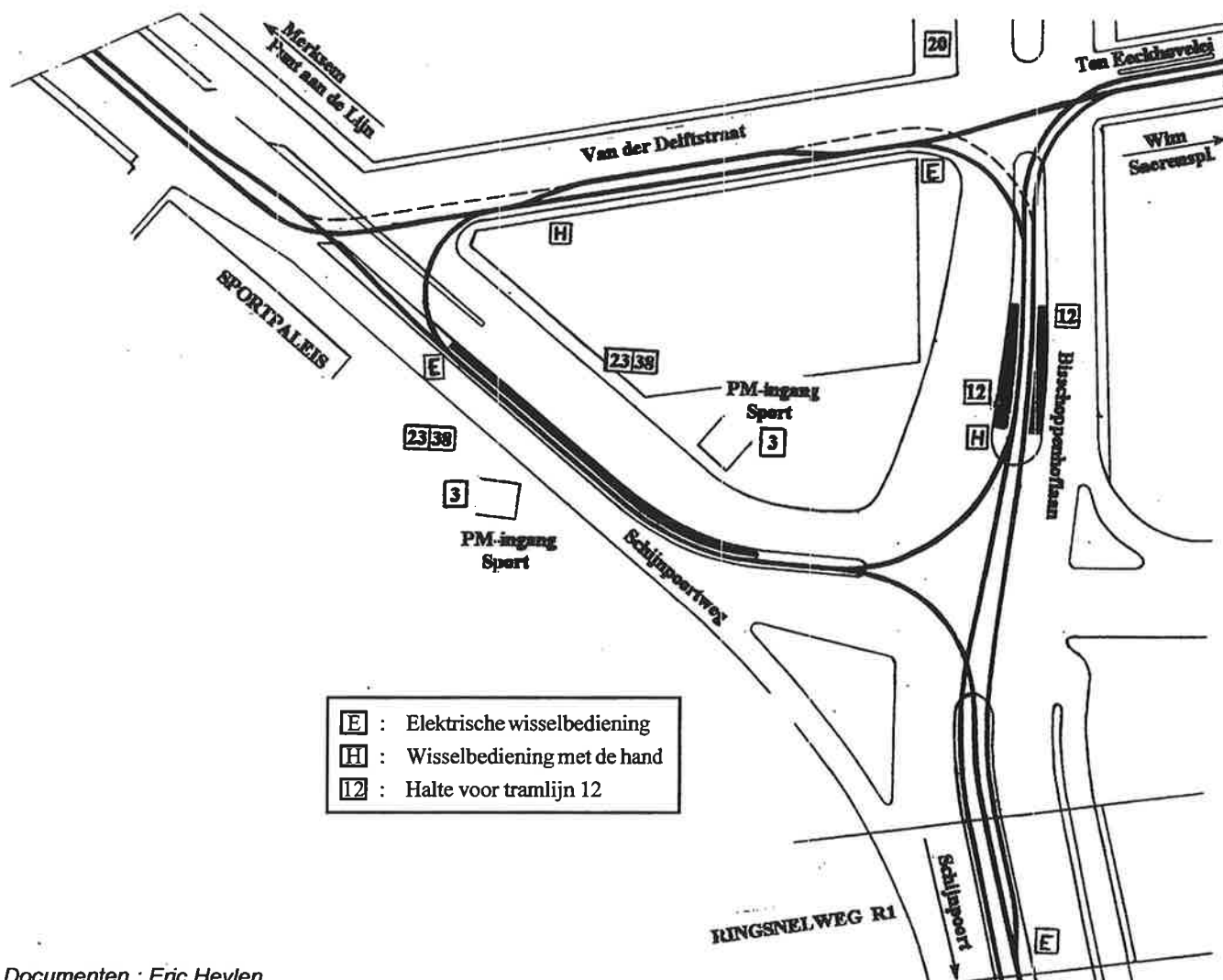
Vanaf 1 december 1997 nemen de gerenoveerde GM-gebouwen aan de Noorderlaan



de functie over van de geklasseerde tramloods Groenenhoek, die tot dan onderdak verschaft aan een 55-tal trams en deze wagens ook onderhoud. In principe moet de nieuwe tramloods "Punt aan de Lijn" instaan voor het aanbrengen van tramvoertuigen van de aldaar nabijgelegen tramlijnen. Nu is de noordzijde van Antwerpen, geografisch gezien, niet spectaculair tramrijk, met als gevolg dat ook een aantal verder afgelegen tramlijnen vanuit de nieuwe loods moeten

bediend worden. Beslist werd om alleszins de premetrolijn 3 en deels ook lijn 15 van hieruit te bevoorraden met tramvoertuigen, hetgeen via de Groenendaallaan en de premetrotunnels tevens een vrij bedrijfszekere remiseroute inhoudt. Voor deze klus zijn er slechts een goede twintig tramrijtuigen nodig, zodat er nog andere lijnen vanuit de nieuwe stelplaats moeten afhangen. Na lijn 3 is lijn 12 het meest nabij gelegen, maar aanvankelijk zullen slechts enkele trams van

uit Punt aan de Lijn effectief op deze lijn ingezet worden, dit om het vaste personeel van de zware lijn 12 niet al te veel op verplaatsing te zetten. Was loods Groenenhoek in het verleden ideaal gelegen voor de tramlijnen 8 en 11, des te verder zijn ze van zowel loods Hoboken als van Punt aan de Lijn verwijderd. Desondanks werd ook hiervoor beslist om het vaste personeel en de voertuigen van deze beide lijnen integraal over te brengen naar de nieuwe loods aan de Noorder-



laan. De uitrij via de premetro tunnels garandeert voor de lijnen 8 en 11 een vrij bedrijfszekere en relatief vlotte verbinding. Hierbij wordt een interessante reisweg gevolgd op een nog onbestaande noord-zuidroute. Misschien een idee om een nieuwe tramlijn in te richten? Vanaf de Noorderlaan wordt via de Groenendaallaan en de Minister Delbeke-laan lijn 3 bereikt, welke tot het PM-station Astrid wordt gevolgd. Van daaruit gaat het rechtstreeks naar het PM-station Diamant, om samen met de lijnen 2 en 15 in het PM-station Plantin aan te komen. Hier wordt de helling naar de Mercatorstraat genomen, om vervolgens via het restant van de ex-tramlijn 9 ter hoogte van de Dageraadplaats eindelijk lijn 11 te bereiken. Dit laatste zal ook niet lang meer zijn want afhankelijk van de tunnelwerken van de spoorwegen zal de Arendstraat in de toekomst niet meer bereikt kunnen worden. Het doortrekken van de tramsporen naast de spoorwegberm moet dan uitkomst bieden: via de nieuwe spooronderdoorgang van de Gulden Vliesstraat kan lijn 8 vervoegd worden. Om lijn 12 vanuit Punt aan de Lijn te bereiken was het logisch dat een dubbelsporige verbinding aangelegd werd tussen de tramlus aan het Sportpaleis en de premetrohelling van lijn 3 op het viaduct van de Schijnpoortweg. Van deze verbinding kunnen ook een aantal diensten van lijn 11 profiteren, zodat tegelijk de bereikbaarheid van Punt aan de Lijn flink toeneemt. Gaandeweg zullen in de toekomst het aantal diensten van lijn 12 vanuit de nieuwe loods toenemen, dit in ruil voor enkele diensten van lijn 8. Ten slotte verhuizen de lijnen 10 en 24 integraal naar de stelplaats Hoboken.

Infrastructuurproblemen

De aanpassingswerken voor de aansluiting tussen lijn 3 en het Sportpaleis vallen eigenlijk uiteen in 3 delen, nl.:

- de aansluiting op lijn 3 ter hoogte van de kanaalbrug en deze met de lus Sportpaleis op de Schijnpoortweg
- de herinrichting van de van der Delftstraat
- de aanleg van een verbindingsspoor tussen van der Delftstraat en de Ten Eekhovlei.

Volledigheidshalve moet bij deze laatste verbinding gezegd worden dat het om een heraanleg gaat van een spoor dat in het verleden slechts weinig gebruikt werd. De verbinding met de Ten Eekhovlei werd doorgeknipt met de komst van de - toen nog bovengrondse - tramlijn 3 langs de van der Delftstraat, richting Merksem. Ze zal nu de uitrijdende trams van lijn 12 toelaten om zich rechtstreeks naar het eindpunt Wim Saerensplein te begeven. Bij de heraanleg van de van der Delftstraat werd geprofiteerd van de aanwezigheid van de beide tramsporen van ex-lijn 3, om een deel van het spoor richting Merksem te benutten als wachtspoor, waarbij de rijrichting op dat spoor werd omgekeerd t. o. v. de vroegere situatie. De overige spoordelen richting Merksem werden uitgebrouwen en staan op het sporenschema in stippe lijn aangeduid. De meest problematische karwei vormen de verbindingsspooren op het viaduct van de Schijnpoortweg. Op het sporenschema zijn de schaalverhoudingen in de breedte anders genomen dan deze in de lengte, dit om een duidelijker beeld te geven.

Het viaduct van de Schijnpoortweg is 30 meter breed en bezit 2 x 2 rijstroken, waar-tussen een eigen trambedding is gelegen. Op het viaduct heeft tramlijn 3 een 150 meter lange open helling om af te dalen naar -, of te stijgen vanuit het premetrostation Sport. Dit maakt een parallelspoor naast de open helling in de meest linkse rijstroken noodzakelijk. De aansluitingswissels zijn - om veiligheidsredenen - nog 100 meter vóór de open helling ingeplant. Voor de rijrichting Merksem was het ondenkbaar om meteen na het bovenkomen van premetrolijn 3 aan te takken. Deze helling is de langste stijging van het Antwerpse tramnet, omdat in één ruk vanuit het ondergrondse premetrostation Sport naar de brugtop over het Albertkanaal moet worden geklommen, waarbij de tractie liefst niet onderbroken mag worden. Deze extra 100 meter geven aan de bestuurders van de invogende trams meer zicht op de aankomende lijndiensten vanuit het premetrostation Sport. Voor de rijrichting naar het centrum stelde zich een totaal ander probleem, dat met de automatische beremming in de premetro te maken heeft. Vooral een tramrijtuig wordt toegelaten op het premetronet, moet eerst het ingeschakeld zijn van de automatische beremming gecontroleerd en desnoods afgedwongen worden. Dit doet men door de bovenleiding te verlagen tot beneden de 4 meter hoogte. Een rijtuig dat een zone met een verlaagde bovenleiding binnenrijdt voelt door middel van een schakelaar op de pantograaf aan dat het op een premetrotraject gekomen is. Indien de automatische beremming uitgeschakeld is, zal het rijtuig een noodstop uitvoeren. Er kan pas worden verder gereden indien hierop gepast werd gereageerd. Op het viaduct van de Schijnpoortweg begint deze zone reeds 300 meter vóór het inrijden van de open helling, m.a.w. nog vóór het Albertkanaal (kant Merksem). Hierdoor is er ruimte om ook snelheidsmetingen uit te voeren (27 km/h) nog voor de afdaling in de premetrohelling begint. De nieuwe splitsingswissel takt af in een zone waar blokbeveiliging en wisselcontrole aanwezig zijn, waardoor er dan ook verlaagde bovenleiding noodzakelijk is. Om de verlaagde bovenleiding ter hoogte van het oprijden van de linkse rijstrook te beveiligen, heeft men even voor die plaats een zware portiek over dit rijvak opgesteld. Veelzeggend is wel dat, nog voor de eigenlijke bovenleiding bevestigd was, men er al wel twee maal in geslaagd is om de beschermende portiek aan te rijden en te beschadigen....

E H

• Nieuwe tramfilms

Hiernaast vindt U de samenstelling van de nieuwe tramfilms. Voor wat betreft de lijnen en de lijnkleuren verandert er niets. Enkel de teksten van deze losse bestemmingen kregen - naar analogie met de nieuwe autobusfilms voor de stadslijnen - een zwarte achtergrond met fluogelege opdruk. Wel is het aantal depannage-bestemmingen gevoelig uitgebreid: voor elke keermogelijkheid op het net bestaat nu een bestemmingsfilm. Natuurlijk is hierbij ook rekening gehouden met de nieuwe stelplaats Punt aan de Lijn. Voorts valt ook het nieuwe, fijnere lettertype op. Bovendien werden kleine letters ipv. hoofdletters gebruikt.

4	Hoboken St.Pietersvliet
2	Hoboken Linkeroever
15	Mortsel Linkeroever
7	Mortsel St.Pietersvliet
8	Eksterlaar Lambermont
11	Eksterlaar Melkmarkt
10	Deurne Melkmarkt
3	Merksem Linkeroever
12	Schoonselhof Wim Saerenspl
24	Silzburg Zuidstation
	Zwaantjes
	Groenenhoek
	Centraalstation
	Stenenbrug
	Sportpaleis
	Koninklijkelaan
	Nationale Bank
	Leopoldplaats
	Groenplaats
	Zuidstation
	Rijschool
	Extra Dienst
	Marnixplaats
	Jan De Voslei VIIe Olympiadelaan
	Harmonie
	Linkeroever
	premetrostation Sport
	sportpaleis Punt a/d Lijn
	Punt a/d Lijn
	Geen dienst
	Proefrit

Ook voor de autobussen van de regio Turnhout (stelplaats Turnhout, Oostmalle, Mol) werden nieuwe films gedrukt naar aanleiding van de herstructurering van de lijnen 41, 45 en 48. De lijnfilms werden vervangen door bestemmingsfilms en de lijnkleuren werden omgeruild voor zwart met fluogelege opdruk, zodat eenzelfde effect wordt bekomen als bij de digitale films.

• Herstructurering lijn 41

Op 1 november 1997 werd lijn 41, één van de belangrijkste streekbuslijnen van Antwerpen, geherstructureerd. Lijn 41 werd opgesplitst in verschillende deel lijnen :

- 41/0 Antwerpen - Oostmalle - Turnhout (de gewone stopdienst)
- 41/1 Antwerpen - Halle - Zoersel - Oostmalle (voorheen lijn 41B)
- 41/2 Antwerpen - St. Jobanus - St. Job (nieuwe uitbreiding)
- 41/3 Antwerpen - Oostmalle via Schijnpoort
- 41/4 Oostmalle - Zandhoven
- 41/5 Antwerpen - Turnhout via E34 - Beerse (sneldienst)
- 41/6 Antwerpen - Turnhout via E34 - Wechelderzande (sneldienst)
- 41/7 Antwerpen - Turnhout via E34 - Zoersel (sneldienst)

Op die manier wordt het voor de reiziger makkelijker om het gevolgde traject van de lijn te kennen. Op het ogenblik dat u deze tekst leest zouden ook reeds alle lijnfilms ad hoc moeten aangepast zijn. Niet enkel de lijnstructuur werd herzien, ook de dienstregeling werd hertekend. De frequenties stegen hierdoor gevoelig : op weekdagen rijdt de basisdienst 41/0 alle 30 minuten. Tussendoor rijdt de nieuwe lijn naar St. Job (alle 60 minuten) en een beperkte rit tot Schilde (alle 60 minuten). Hierdoor ontstaat een 15 minuten-dienst tussen Antwerpen en Schilde. Ook de sneldiensten rijden alle 30 minuten; om beurt verlaten ze de snelweg in Zoersel en Wechelderzande.

Ook op zondag blijft de frequentie meer dan redelijk : in de voormiddag een 30 minuten-dienst, en in de namiddag rijdt men zoals in de week! Enkel de sneldiensten zijn minder frequent.

Terzelfdertijd werden ook enkele andere Turnhoutse lijnen geherstructureerd : lijn 45 (Turnhout - Tilburg) werd herbekeken en kreeg de lijnfilms 45/0, 45/1 en 45/9 mee. Lijn 48 (Turnhout - Arendonk) werd verlengd tot het Nederlandse Reusel.

De Lijn geeft een extra dienstregelingboekje uit voor de lijnen 41, 45, 47 en 48, dat gratis verkrijgbaar is.

Rollend materieel

Door bovengeschetste dienstregeling zal lijn 41 meer bussen nodig hebben, waarvoor enkele mutaties binnen de provincie Antwerpen dienen te gebeuren.

Rekening houdend met de recente buitendienststellingen van de autobussen Van Hool-Daf AI119/2 en de levering van de nieuwe Volvo-Jonckheere bussen, zal de nieuwe stelplaatsverdeling er op 01/01/1998 uitzien zoals in de tabel onderaan deze bladzijde. S.J.

• Computertechnologie via De Lijn en de TEC

Om de studerende jeugd met de computer en



CYBERTEC 168 in de stelplaats Omal ter gelegenheid van de opendeurdag op 5 oktober 1997. Foto Luc Couscheir.

de toepassingen ervan, zoals multimedia, kennis te laten maken, zijn er sinds kort twee autobussen beschikbaar. Deze werden binnenin uitgerust met de nodige apparatuur om leraars en leerlingen – voor zover dit nog nodig mocht zijn – met de computer te leren werken. Langs franstalige kant hebben we de CYBERTEC, voorheen ex-STIL 168 afkomstig van het stadsnet van Liège. Zoals dit in België gebruikelijk is rijdt er als tegenhanger in Vlaanderen de 7759 (ex-5264). Beide autobussen hebben, zoals uit de bijgaande foto's blijkt, een opvallende verbouwing en dito schildering gekregen. Uiterlijk valt vooral het verdwijnen van zowat alle ramen op. Binnenin werden de autobussen ingericht als les- en inforuimte. L.C.

• Testrit op baanvak Sportpaleis - van der Delftstraat - Schijnpoortweg - Bredabaan

Op donderdag 9 oktober 1997 werd in de voormiddag voor de tweede maal een proefrit georganiseerd, nu voor het uittesten van de bovenleiding van de baanvakken die nog niet werden uitgeprobeerd bij de eerste proefrit op dinsdag 2 september 1997.

Om 9 uur werd met PCC 7064 vanuit de Groenenhoek uitgereden. Via de lijnen 11 en 12 bereikte men het Sportpaleis, waar ladderwagen 8065 zich bij de testtram voegde. Vervolgens werden de bovenleiding en het nieuw aangelegde spoor getest in de Van der Delftstraat, alsook de nieuw heraangelegde verbinding met lijn 12 naar de Ten Eekhoeve-

OC Zurenborg	1001-1080, 3081-3110, 3187-3190
OC Tjalkstr.	3301-3318, 2897-2898, 2838-2839, 2396-2403, 2161-2164, 5796-5805, 5840
> Stpl. Broechem	3271-3288, 2157-2160
> Stpl. Oostmalle	2819-2832, 2100, 2109-2114
> Stpl. Hoogstraten	3293-3300, 2123, 2154-2156, 5620-5622
> Stpl. Wuustwezel	3289-3292, 3319-3322, 2165, 2899-2900
> Stpl. Zandvliet	2388-2395, 2166, 2901-2902
> Reserve	5360, 5368, 5505-5508, 5510, 5616-5619, 5636-5638, 2107-2108
OC Turnhout	5960-5964, 2115-2122, 2580-2592, 2833-2837
> Stpl. Mol	2593-2599
> Reserve	5380, 5382, 5383, 5502-5504
OC Mechelen	3450-3469, 3263-3265, 3191-3200, 2986-2988, 2190-2191, 2170
> Stpl. Heist	3266-3270, 5929-5936, 2167-2169
> Stpl. Tremelo	3248-3256, 2185-2189
> Stpl. Rumst	3254-3262, 5629-5630, 2103-2106
> Stpl. Westerlo	5635, 5927-5928, 5937-5942
> Stpl. Aarschot	2573-2579
> Reserve	5623-5628, 5631-5634, 2101



Merksem, Bredabaan (9.10.1997). PCC 7064 en ladderwagen 8065 tijdens de testrit. De tram is terug van weggeweest! Foto Eric Keutgens

lei (kruising Bisschoppenhoflaan). Langs lijn 12 en het Wim Saerensplein werd teruggekeerd naar het Sportpaleis, om dan het spoor en de bovenleiding uit te testen naast de premetrohelling in de Schijnpoortweg (richting Merksem). Langs lijn 3 en het Victor Roosensplein werd teruggekeerd naar de St.-Bartholomeuskerk om aldaar het nieuwe stuk van de Bredabaan - richting Groenendaallaan - in te rijden. Langs de Groenendaallaan en de Noorderlaan kwam het testkonvooi aan in Punt aan de Lijn. Daar werd teruggekeerd, om via dezelfde weg weer te komen naar de Bredabaan. Dan werd het stuk tussen de Groenendaallaan en de Frans del'Arbrelaan ingereden.

Langs lijn 3, de premetro en de Mercatorstraat werd terug binnengereden naar de Groenenhoek.

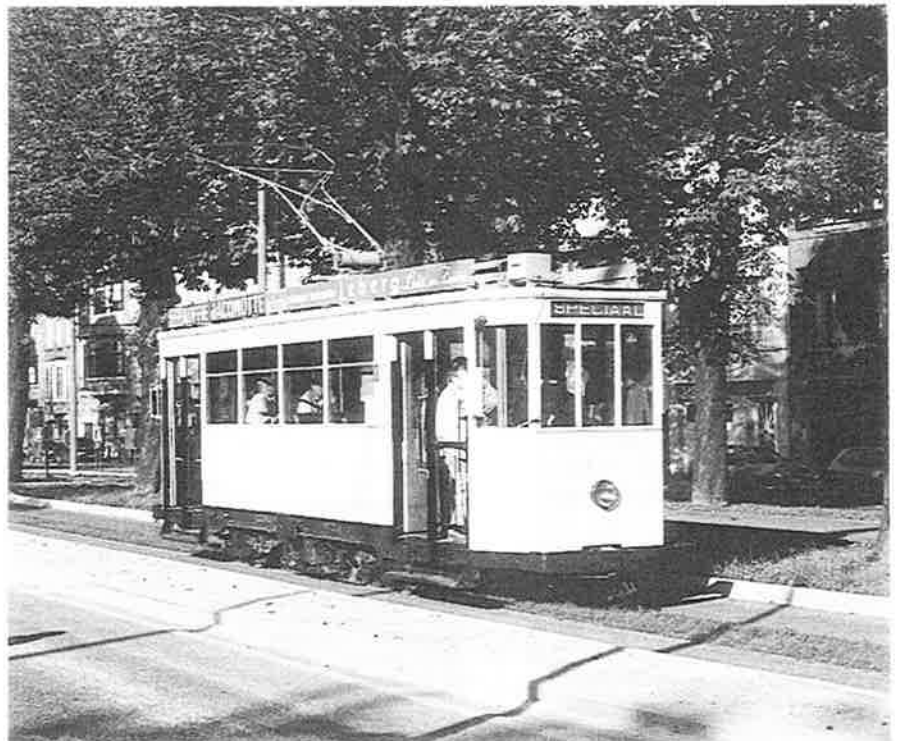
Buiten enkele kleine aanpassingen aan de ophanging van de bovenleiding, was het een geslaagde proefrit. E.K.

OOST-VLAANDEREN

• Uitstap van de 339 te Gent

Op 18 oktober 1997 was het feest voor een groepje tramfanaten. Na een gedwongen rust van ongeveer vijf jaar mocht de Gentse driesser 339 eindelijk nog eens rondtoeren op het tramnet van de Arteveldestad. Dat de prachtige gerestaureerde en goed onderhouden wagen veel bekijks en bewondering had van de winkelende mensenmassa in de binnenstad, hoeven we hier wellicht niet uitgebreid te beschrijven. Voor de gebroeders Rijckaert is dit vast en zeker een blijk van waardering voor hun inzet. Jammer genoeg is het nog niet de start van een volwaardige

toeristische tramdienst in één van onze Vlaamse steden, te meer als we weten dat in nagenoeg elke buitenlandse stad – hoe groot of klein ook – zoiets wel mogelijk is. Alleszins toch het overwegen waard...!? L.C.



De 339 op de onlangs in gebruik genomen trambedding aan de Hubert Frère Orbanlaan (18-10-1997). Foto Luc Couscheir.

Verenigingsnieuws

VeBOV

1. MAANDELIJKSE PROJECTIEAVONDEN

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

23 januari 1998 : **Railnieuws '97** (RAIL-THEATER VOORBURG). Het traditionele jaaroverzicht met beelden van tram en trein uit Nederland en buitenland wordt voortaan vertoond in januari. Prachtige verzameling dia's, kundige verklaring, niet te missen!!

27 februari 1998 : **Trams in Japan** (L. KOENOT). Japan is een land van technologische vooruitgang en tevens van tradities. Een land waar treinen topsnelheden halen, maar waar tevens religieuze riten en taboes niet uit het straatbeeld kunnen weggenomen worden. Een land waar tradities, gezag en reglementen meer te vertellen hebben dan in de meeste andere culturen. Een land dat de sporen van de laatste wereldoorlog maar nauwelijks kan verbergen. Trams zijn in Japan eerder zeldzaam. Er zijn weliswaar 18 steden die een tram- of tramachtig bedrijf bezitten, maar het gaat meestal slechts over enkele lijnen. Wel zijn er enkele grote netten, zoals in Hiroshima en Nagasaki. We gaan vanavond dit schitterend mooi land ontdekken, aan de hand van zijn tramnetten.

27 maart 1998 : **Van Wien tot Wolfurt, van 1979 tot 1997** (D. ARRETZ). In deze dia-reeks maken we een reis langsheen de Oostenrijkse spoorwegen; van de streek rond Wenen tot Wolfurt bij Bregenz volgen we de Westbahn. Eveneens zullen we langs Tauern-, Phym-, Mariazeller- en Pinzgaubahn reizen. Ook de altbau-elokvrienden komen in deze reeks aan hun trekken.

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.

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**

13 maart 1998 : **Tram en trein in de DDR** (L. DE COSTER). Het lijkt al zo lang geleden dat de "Neue Bundesländer" nog de DDR waren... Vanavond zien we beelden van begin der tachtiger jaren : trein en tram van Rostock tot Dresden.

2. LIDMAATSCHAP 1998

De lidkaarten 1998 vindt u toegevoegd aan dit blad. Wie niet afgemeld had, maar nog geen lidgeld betaald heeft, wordt verzocht zich alsnog in regel te stellen. Dit kan door 650 BEF te storten op rekening nummer 001-1385500-28. Voor Nederland: 43 NLG op de RABO-rekening van Rail-Revue 13.06.08.491, gironummer 1092736. U ontvangt dan uw lidkaart in het nummer 51.

3. UITSTAP : Antwerpen, 17 januari 1998

Op zaterdag 17 januari 1998 richten VeBOV en het MSVB (Museum Woluwe) een extra rit in te Antwerpen. Er wordt gereden met een tram uit de reeks 7000-7060. Bij grote toeloop worden er twee nog niet verbouwde trams ingezet. De rit brengt ons langs alle recent in dienst gestelde infrastructuur. Vertrek om 9.00 uur op het Astridplein aan de halte van lijn 12. Er is een pauze voorzien omstreeks het middaguur aan de Groenplaats. Einde omstreeks 16.00 uur aan het Centraal station.

Deelnameprijs voor leden van de inrichtende verenigingen : 200 BEF. Vooraf inschrijven verplicht. VeBOV-leden, gelieve zich te melden bij Luc Couscheir, Gladiolusstraat 5, 2610 Wilrijk, tel/fax 03/829.06.23.

4. ALGEMENE LEDENVERGADERING 1998

De algemene ledenvergadering gaat door op 14 maart om 10.00 uur in het museum van Woluwe, Tervurenlaan 364b, 1150 Brussel. Wij roepen alle leden op om aanwezig te zijn bij de bespreking van volgende belangrijke punten.

AGENDA :

1. Verslag van de vorige vergadering
2. Verslag van de activiteiten 1997
3. Jaarverslag van de secretaris
4. Kasverslag
5. Verslag van de kascommissie. De leden van de kascommissie (J. CODDENS, G. CUYT en H. SUYS) kunnen een maand vóór de vergadering de rekeningen nazien.
6. Verkiezing van de kascommissie voor het volgend jaar. De heer G. CUYT is uittredend
7. Stand van zaken van het tijdschrift
8. Verkiezing van het bestuur. Dit jaar zijn uittredend : ERIC MORBÉ en BOB BOOGAERTS; laatstgenoemde stelt zich herkiesbaar; wij zijn dus op zoek naar een nieuwe penningmeester! Kandidaturen worden schriftelijk ingewacht bij het bestuur vóór 1 maart.
9. Voorziede activiteiten 1998
10. Budget 1998
11. Vaststelling van de lidmaatschapsbijdrage 1999
12. Rondvraag

In de namiddag wordt een uitstap voorzien. Het programma hiervan wordt in het volgende nummer meegedeeld.

5. ANTWERPS TRAM- EN AUTOBUSMUSEUM

De regeling voor de bewakingsbeurtrol van ATAM is ongewijzigd, d.w.z. dat de volledige kalender opengesteld is voor alle verenigingen. Aanmelding kan gebeuren tijdens de volgende vergaderingen of bij Eric Morbé, Karel De Preterlei 28/11, 2140 Borgerhout, tel. 03/271.07.27.

6. LEDENNIEUWS

Op 22 oktober overleed ons medelid Frans Willemsen op de leeftijd van 78 jaar. Frans is steeds een graaggeziene en optimistische vriend geweest die regelmatig de projectieavonden bijwoonde en ons tekeningen bezorgde telkens er wat veranderde aan het Antwerpse tramnet. We zullen hem missen, maar we zullen tevens een bijzondere herinnering aan hem bewaren. Wij bieden hierbij de familie onze deelneming aan.

BELANGRIJKI

Uit de nalatenschap van ons overleden VeBOV-lid Frans Willemsen hebben wij een omvangrijke hoeveelheid tijdschriften, brochures en boeken te koop omtrent spoorweg- en tramexploitaties in binnen- en buitenland. Lijsten met titels, auteurs en prijzen kunt u bekomen door een aan uzelf geadresseerde en met 32 BEF gefrankeerde envelop te zenden aan Staf Cuyt, Meidoorn 2 - bus 9, (B)-2640 Mortsel. Geïnteresseerden in het buitenland voegen, zonder frankering, een internationale antwoordcoupon toe voor de tegenwaarde van 32 BEF (niet-prioritaire zending met een maximumgewicht van 50 gr). Bestelde boeken e.d. moeten, na telefonische afspraak (03/449.10.37), worden opgehaald en afgeremd op hogervermeld adres. Er worden, gezien eventueel gewicht en omvang, géén zendingen met de post verricht. Wie eerst komt, eerst maakt!

Aan dit nummer van Rail-Revue werken mee : Rogier Bastaens, Jacques Cohn, Luc Couscheir, Staf Cuyt, Jan De Leus, Mark De Schutter, Eric Heylen, Stefan Justens, Eric Keutgens, Peter Meukens, Hubert Van den Bergh, Jo en Rudy Van Iseghem en Libert Vleminckx.



Merksem, kruispunt Bredabaan/Min. Delbekelaan/Groenendaallaan (9.10.1997). PCC 7064 komt van de Bredabaan en draait de Groenendaallaan op om richting Punt aan de Lijn te rijden. Foto Eric Keutgens



CYBERLIJN 7759 in de stelplaats / werkhuis Antwerpen Tjalkstraat op 11 oktober 1997. Foto Luc Couscheir.