

RAIL-REVUE

Kwartaalblad voor spoor-, tram- en bushobby

MET RECENTE AKTUALITEITEN, GESCHIEDENIS, TECHNIEK EN VERENIGINGSNIEUWS



Dertiende jaar - Nr. 3
Augustus 1998
140 BEF / 9,5 NLG
ISSN 0773-0713

Punt aan de Lijn

Wellicht zal meer dan een lezer zich enige bedenkingen hebben gemaakt bij de foto's van de Dresdener tram in het artikel over de opening van Punt aan de Lijn in RR 2/98 blz. 4 en 5. Door een technisch probleem bij de samenstelling is er inderdaad een gedeelte van de tekst weggevallen. Daarom deze kleine aanvulling.

Ter gelegenheid van de officiële opening van Punt aan de Lijn werd de 2536 van Dresden tentoongesteld. Ondanks de afwijkende spoorbreedte (1450mm) zullen de toekomstige trams voor Antwerpen en Gent van dit model worden afgeleid. Waarschijnlijk komt er een ander front. Bovendien is er nog discussie over het al dan niet plaatsen van een (enkele) instapdeur vooraan. Dit zal bepaald worden door de manier waarop de tickets zullen verkocht worden. In Dresden is er op de nieuwe trams enkel verkoop via automaten en zit de wattman in een afgesloten cabine. Hierbij nog enkele foto's van de DVG 2536 in het Antwerpse.

Luc Couscheir

Foto bovenaan : De DVG 2536 op zijn speciaal stukje 1450mm spoor aan de inrit van de stelplaats. Foto : Luc Couscheir (9-2-98).

Foto hiernaast : De eerste sneltram richting Kontich. DVB 2536 snelt rond 22h30 huiswaarts door Mortsel aan een snelheid die hij in normale dienst te Antwerpen nooit zal halen. Foto : Luc Couscheir.



INHOUD VAN DIT NUMMER

Punt aan de Lijn	2
Brullen met een groot voorhoofd	3
Groothertogdom Luxemburg	6
De tram opnieuw in Adinkerke	9
Werkwagens van toen (XXXII)	12
Rail-Aktueel	15
Lezersforum	17
Verenigingsnieuws	19
Mededelingen	19

Foto titelpagina : NMBS 5905 te Ronet op zaterdag 20 juni 1998 ter gelegenheid van een rit "Along Different Lines". Foto : Stefan Nicolai.

Rail-Revue is een uitgave van de v.z.w. VeBOV (Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer). **Verantwoordelijk uitgever** : Rudy Van Iseghem, Duffelshoek 52, 2550 Kontich. **Redactie** : Luc Couscheir, Mark De Schutter en Rudy Van Iseghem. **Secretariaat** : Hubert Van den Bergh, Kroonstraat 8, 3920 Lommel. **Lidgeld** : 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; **Andere Europese landen** : door middel van in Belgische franken uitgeschreven Eurocheques, te richten aan hoger vermeld secretariaat. **Overname van gegevens** is toegestaan mits bronvermelding. **Reproductie van artikels** (al dan niet in vertaling) en van **illustraties** slechts mits schriftelijke toestemming van de auteur en/of van de uitgever. **Inzenders** blijven verantwoordelijk voor de door hen ingezonden artikels.

Brullen met een groot voorhoofd



Schaarbeek 1977. De 5907 van Haine-St.-Pierre heeft om een onverkleerbare reden nog geen dubbele koplampen. Foto: Bob Morren

Brussel-Centraal is steeds een van de weinige grote stations geweest waar je de omroepinstallatie duidelijk hebt kunnen verstaan. Is het omdat de akoestiek in die reusachtige ondergrondse spoorwegtempel beter is of is het omdat de Sabena trein er vertrok en de directie van de NMBS daarom de meest zoetgevooidse "luchthavenstemmen" de treinen laat omroepen?

Ik stond met een primitief - geleend - draagbaar bandopnemertje klaar op het middelste perron. Hier was misschien wel de slechtste plek van het hele Belgische spoorwegnet om foto's te maken met een gewoon cameraatje, maar voor de geluidsjager was de spelonk Brussel-Centraal dé ideale plek. Je werd er voor je hobby nooit lastig gevallen want het publiek was altijd gehaast of staarde voor zich uit met die typische pendelaarsblik. Bovendien wist je ongeveer waar de locomotief zou stoppen en dat was steeds even verder dan de verste reiziger op het perron.

Grinnikend had ik al een paar testjes gedaan die vrij goed bleken. Nu ja, volgens de normen van de midjaren '60 althans. Scherpe tonen kon het apparaatje niet goed weergeven, maar 't was bevredigend. Het zachte gezoem van de motoren van een Marelli-stel dat (toen nog) als "omnibus" naar Antwerpen werd overstemd door het zware gedonder van zijn wielen. Het wegvliedende "ssssjjjj" van de een of de andere luchtklep stond er ook op.

Minder geslaagd was het weggrijden van de railbus naar Zaventem. Het geproest van de luchtkleppen was

veel te dof, evenals het motorgebrom van de sneldraaiende GM-motor.

Het grote werk, tevens het doel van mijn bezoek, werd elegant aangekondigd: "train en destination de Binche... s'arrête à Bruxelles-Midi... Hal... Braine-Le-Comte... Manage... La Louvière..." en dan nog eens in het Nederlands. Geen enorme zware trein. Hooguit een vijftal K-rijtuigen; zo'n slordige 160 ton. Aan de kop, een 201! Stattig kwam hij langs het bochtige perron binnen, terwijl de remblokken op de wielen schuurden en de gensters wegsprongen. Dan, vlak voor de definitieve stop, een kort maar ooverdovend gekrijs. De naald op de bandopnemer sloeg tilt. Uiteraard registreerde het toestelletje niet dat de machinist uit zijn kleine raampje kwam piepen, naar achter keek en heel eventjes het voorhoofd verwonderd fronste toen hij dat mannetje met het bandopnemertje en de micro naast zijn machine opmerkte. De 201 van het depot Haine-St-Pierre was, zoals gewoonlijk, vuil. Ondertussen registreerde de geluidsband het zalige gedreun van de enorme Cockerill-Baldwinmotor, die met zijn typische cadans stationair draaide.

Het fluitje van de chef! Het dichtklappen van de zware deuren! Nogmaals fluitsignaalje en dan... het bonkend gedreun verstilde een paar seconden maar werd opgevolgd door een korte, nijldige uitbarsting van de uitlaat. Dan wéér even stilte waarna een enorm gebrul het hele station vulde. Bij een 201 veranderde de klank tijdens de acceleratie niet maar alleen de dreunende

27

Kilom.	Numéro du train Treinnummer		1173 D.
	1125	1161	
	Caractérist. — Kenletter	SD6.	
	HI-type charge max. max. laet	201 400	201 160 380
0	ANTWERPEN (Cent.) ANVERS (Cent.)		7.18 7.53
	ANTWERPEN (Oost) ANVERS (Oost) Y. O. Δ Berchem . . . P		↓ ↓
3.0	Y. N. Berchem P		7.16 7.55
3.3	Berchem (Antwerpen) Anvers Y. Zuid Berchem P		" 7.17 7.56
5.3	Mortsel		↓ ↓
	Y. Driepstraat P		" 7.57
	Y. Groenenhoek P		" 7.58
	Y. Deurne P	15	7.16 7.59
	Y. Krijgabaan P	18	7.19 7.59
7.1	Y. Lierse Steenweg . . . P		7.20 7.59
	Oude-God (Lierse stw.)		" "
9.8	Hove		" "
12.2	KONTICH (Kazernes)		P 7.23 8.02
13.6	Y. Duffel P	7.04	7.24 8.03
17.1	Duffel	"	" "
20.5	Y. St-Kateljine-Waver . P	7.08	7.28 8.07
	Y. Vrouwvliet P	Y	Y Y
24.0	Mechelen (Nakkerspoel) (Maines)	7.11 12	" "
25.5	MECHELEN MALINES	7.16 17	7.32 8.11 18
	Mulzen		" "
	Y. Prinsenhoek P		" "
	Hofstede (Meer)	Y	" "
30.2	Weerde	7.22	" "
32.5	Epegem	"	" "
36.7	Vilvoorde (Vilvoorde) . .	7.26 27	" "
38.1	Y. Machelen P	7.28	" "
38.8	Haren (Noord)	7.29 30	53 75 81
39.9	Y. Haren (Noord) P	7.31	" "
	Blok 2 P	7.32	" "
43.7	SCHAARBEK SCHAARBEK	7.35	" "
44.6	BRUXELLES (Noord) BRUSSEL (Noord)		" "

Bron: Dienstregelingenboek van de NMBS van 1967-1968. De tabel is een compilatie.

cadans. (Dat is ook zo bij een Harley Davidson, nog zo'n keizerlijke machine) Spijgt dat de geluidsoptname niet volmaakt was. De 201 deed de wijzertjes constant overslaan. Later bleek tijdens de weergave achteraf het geluid toch wat dof. Er had op het bandje iets "venijnigs" in de zuigerslagen van de Cockerill-Baldwin moeten zitten...

Wat een fascinerende machines

waren ze toch! Ze hebben na de stoom eigenlijk nog jaren voor een speciale atmosfeer in de "kathedraal" van Antwerpen-Centraal gezorgd als ze met drie of meer tegelijk stationair stonden te dreunen. En als er dan één van hen aanzette... die korte, nijldige ruk van de uitlaat (vrrrààp!)... die seconde stilte tussenin... en dan het donderend gebrul (vvdargedargedargedardardar!) dat wél van klank veranderde toen de 201 vanonder de koepel wegreed... Het was bijna zo indrukwekkend als een stoomloc!

Of wanneer ze 's nachts een zware vrachttrein voortsleurden. Dat gaf een merkwaardig effect wanneer er windstoten waren. Je hoorde de diesel ineens heel sterk alsof hij uit het niets opdook maar dan was hij plots weg. Tot hij weer bulderde, maar dan luider en zo verder tot het geraas vlakbij was. Dan veranderde de klank door het "Dopplereffect" maar dat was slechts van korte duur omdat de herrie van de voorbijderende goederenwagens alles overstemde.

Over standaardisering gesproken. Is het uiterlijk ontwerp er gekomen door gebrek aan originele ideeën of hebben ze aan de tekentafel gewoon de kast van een elloc type 122/23 genomen omwille van die eenheid? De kast was echter wat laag om er een dieselmotor, generator en aggregaten in onder te brengen. Dan hebben de ontwerpers er maar een hoger dak op geplaatst. Dat kwam zeker de esthetiek vooraan niet ten goede maar het gaf alleszins een uniek ontwerp voor een hoofdlijn-dieselloc, tussen al die bulten, neuzen en builen van zijn buitenlandse collega's.

Een "groot voorhoofd" had onze 201, dat wel. Dat voorhoofd heeft zonder twijfel "kopzorgen" gebaard aan de talloze schilders en poetsers in de diverse werkplaatsen die de 201 verzorgden: waar eindigde het front en waar begon het dak? Wat moest groen en wat antraciet? Bij de latere geel-groene livreeën stelde dat probleem zich minder. (bij de stuurstandrijtuigen M2 weet je't ook niet altijd maar volgens de poetsers is alles boven de frontruiten "dak", dus niet te poetsen)

De meeste spoor mannen zijn het erover eens dat de zware diesels enorm betrouwbaar waren en eigenlijk nooit "kuren" hadden. Het enige waarover de bestuurders zich steeds geërgerd hebben was... de benepen plaats in de stuurpost. In het bedieningspaneel werd zelfs een uitsparing voorzien om iets ruimer te zitten en die was niet alleen nodig voor omvangrijke machinistenbuikjes. Verder hing er vaak een stookoliegeur.

Zuinig waren die diesels ook niet



Antwerpen-Oost, 1968. Een goed onderhouden 201009 in de nogal sombere livree met meeuw. Waar begint het dak? Foto: Bob Morren

bepaald en het Amerikaanse ontwerp van de motor zal daar wel voor iets hebben tussen gezeten. Onder volle belasting draaiden ze er op een uur tijd ongeveer 270 liter diesel door. Dat was eerder uitzonderlijk en het is louter theoretisch berekend want een uur onder volle belasting werken komt zelden voor. Je kan je echter voorstellen dat de locs van Merelbeke en Haine-St-Pierre aan de kop van een

erts- of kolentrein op bepaalde stukken van het traject tussen Gent-Zeehaven en La Louvière daar geen moeite mee hadden. Hun collega's van Antwerpen met een zware goederentrein naar Montzen al evenmin.

De antislipinrichting, die bij de nieuwere baandiesels nog steeds op dezelfde manier functioneert, was (en is) doeltreffend maar niet erg brandstofbesparend; als de bestuur-

12^A Antwerpen (C) — Antwerpen (N) 12^A (Anvers) (C) — (Anvers) (N)

Kilom.	Numéro du train Treinnummer	4247	4249	4251	4253	M P
		4244	4244	4244	4244	4244
	Caractéristique — Kenletter		SDS.	B. D.	S. D.	SDS.
	HI-type charge max. max. last	201 200	201 200	201 200	201 200	
0	ANTWERPEN (Centr.)					
1.8	ANVERS (Centr.)	5.29	7.04	13.29	21.29	15.15
2.3	Y. O. Δ Berchem P	5.32	7.06	13.32	21.32	15.18
	Antwerpen (Oost)	5.33	7.05	13.33	21.33	P
	(Anvers) (Oost)	34	7.06			15.19
4.8	Y. Holland P	5.37	7.09	13.36	21.36	15.23
5.8	Antwerpen (Dam)	5.38	7.10	13.38	21.37	15.24
	(Anvers) (Dam)	39	11	39	38	
8.2	Luchtbal	6.41	"	13.41	21.40	"
13.0	Ekeren-Brug	6.45	7.16	13.45	21.44	"
13.8	Y. Driehoekstraat P	5.47	7.18	13.47	21.45	15.34
14.7	Ekeren-Leuvenberg	6.48	7.19	13.48	21.46	"
15.9	(Ingang C1)	5.51	7.22	13.51	21.49	15.38
17.0		(Ingang C2)	5.54	7.24	13.54	21.52
18.3	ANTWERP. ANVERS (Noord) (Post 10)	5.57	7.27	13.57	21.55	15.44
19.1	(CHW Kant C3) (Blok 10)	"	7.29	14.00	"	15.48
21.0		(CHW Kant B1)	6.03	7.32	14.02	22.00

◆ 4244-4246-4247-4249-4250-4251-4253-4254 Réservés au personnel de la S.N.C.B.

◆ 4244-4246-4247-4249-4250-4251-4253-4254 Voorbehouden voor het personeel der N.M.B.S.

Bron: Dienstregelingboek van de NMBS van 1967-1968.

der de antislip inschakelt wil dat zeggen dat de remblokken met een druk van 1kg/cm2 tegen de wielen wrijven. Het zou ons niet verwonderen mocht dat ook een Amerikaans ontwerp geweest zijn uit de jaren '50 want net dan was de prijs van dieselolie in de States zo belachelijk laag dat de Amerikaanse boeren en truckers hun dieselmotoren tijdens lunchpauzes lieten draaien. Dat was goedkoper dan stil te leggen en opnieuw te starten. Het doorslippen is zeker nooit een probleem geweest voor de 201 die vijf keer per dag de personeelstrein van Antwerpen-Centraal naar Antwerpen-Noord en terug reden (zie tabel 12 A). Depot Dam had geen railbus of lichtere lok, vandaar de nogal potsierlijke combinatie van zo'n slordige 1750 pk met één rijtuig aan de haak...

Dat krachtig maar rukkend aanzetten van diesels en ook wel elektrische locs verliep in de jaren vijftig niet altijd vlekkeloos. Nogal wat bestuurders kwamen van de stoomtractie. Nu, een stoomloc zet aan zoals een paard voor een wagen, in die zin dat een paard het hele trekgestel opspant en pas dan echt begint te trekken. Heel zacht dus. Zo'n diesel-elektrische baanmachine was aardig wat minder zachtzinnig en "rijkrak open" betekende niet hetzelfde als "regulateur open"! Bovendien waren de schroefkoppelingen van de rijtuigen en wagons uit die tijd nog wat lichter en berekend op de stoomtractie. De 201 heeft meerdere koppelingen doen breken door zijn bruut geweld.

De meesten onder onze lezers zullen de knappe brullende diesels blijven associëren met de depots van Antwerpen-Dam, Merelbeke en Haine-St.-Pierre. In de jaren zestig trokken ze nog de meeste forenzentreinen vanuit Antwerpen naar Hasselt en Aarschot. Vanuit Gent naar Adinkerke, Ronse of La Louvière, vanuit Brussel naar Binche en vanuit Charleroi naar Mons. Ook op de lokale lijnen in het Centrubekken namen ze het van de railbussen in de spits over.

Het dienstregelingenboek uit 1968 vermeldt nog merkwaardige inzetten van machines uit Antwerpen voor reizigerstreinen. Als we het uittreksel uit de tabellen 27, 53 en

53

Kilom.	Numéro du train Treinnummer		1161		1173	
	Caractérist. — Kenletter		201		201	
HI-type charge max. max. last		200		350		
	MUIZEN (V./F.)					
0	MECHELEN MALINES		7.32 38		8.11 18	
4.9	Y. Helke P		7.48		8.23	
8.9	Kapelle-op-den-Bos		7.47		8.26	
13.1	LONDERZEEL		7.52 53		8.31 32	
18.0	Malderen		"		"	
20.0	Buggenhout		"		"	
23.3	Basrode (Zuid)		"		"	
27.1	DENDERMONDE TERMONDE		8.05 07		8.44 46	
29.8	Oudegem		"		"	
30.3	Y. Oudegem P		"		"	
33.7	Schoonaarde		"		"	
40.1	Schellebelle		"		"	
42.9	Wetteren		8.15 18 19		8.55 58 59	
49.2	Y. Melle P		8.23		9.08	
49.4	Melle		"		"	
52.5	Merelbeke		"		"	
54.1	Y. West Δ Ledeberg . P		8.26		9.08	
56.8	GENT (Sint-Pieters) GAND		8.25 36		9.12 15	

51

0	BRUGGE (BRUGES)		9.41 43
3.2	Brugge (Sint-Pieters) (Bruges)		"
5.6	Y. Brugge (Z.) V./F. (Bruges)	P	9.48
14.8	BLANKENBERGE		9.55

50 hierbij bekijken zien we trein 1126 : een forenzentrein Mol - Lier - Kontich - Mechelen - Schaarbeek. Trein 1161 is de snelle verbinding Antwerpen - Rijsel via Mechelen en Gent; lijn 59 ging toen nog net niet door de Kennedytunnel! Vakantietrein 1173 kunnen we helemaal volgen. Stellen we ons voor : twee uur achter een hardzwoegende 201 naar Blankenberge (een trein van 360 ton, zie tabel).

50

Numéro du train Treinnummer		1173	
Caract. - Kenletter		D.	
HI-type charge max. max. last		201	
		350	
	GENT (St-Pieters) (GAND)		9.12 15
	Drongen (Tronchiennes)		"
	Halewijn		"
	Landegem		"
	Hansbeke		"
	Bellem		"
	Aalter	P	"
	Maria-Aalter		9.27
	Beernem		"
	Oostkamp		"
	Y. Oostkamp P		9.37
	BRUGGE (BRUGES)		9.41 43

Bron : Dienstregelingenboek van de NMBS van 1967-1968. De tabellen 50 en 53 zijn een compilatie.

Een dagje aan zee, dat wil zeggen, op de kusttram, en 's avonds wéér twee uur terug. Het zou een ideale manier geweest zijn om het verlies van het primitieve geluidsbandje van de 201 in Brussel-Centraal te verzachten! Het bandje ben ik dus kwijt, maar het geluid van die 201 met zijn groot voorhoofd in Brussel Centraal blijft voor altijd in mijn (groot?) voorhoofd geprent!

Bob Morren

Groothertogdom Luxemburg



CFL motorstel 2020 in het station van Luxembourg. Luxembourg 19-6-1998

Een nieuw openbaar vervoer aanbod

Na slechts enkele uren rijden vanuit België of Nederland belanden wij in het kleinste land van de Benelux. De auto nemen is niet nodig. Vanuit Brussel via Namur is er elk uur een IC verbinding, via Liege alle twee uur een IR. Eens in Luxemburg aangekomen, kan je sinds 24 mei 1998 kennis maken met openbaar vervoer op hoog niveau.

Alle vervoerders zijn een op elkaar afgestemde dienstregeling gaan toepassen waarbij vooral de regelmaat opvalt. Basis vormen zes spoorlijnen van de CFL onder de noemer "TAKT 98".

De drie grote voordelen van TAKT

98 zijn :

- drie nieuwe doorgaande lijnen via Luxemburg R1, R2 en R4
- een trein elk uur op dezelfde minuut
- een optimale overstap in de voornaamste stations

Voor 8 en na 20 uur zijn er enkele aanpassingen in de lijnvoering, maar alle stopplaatsen blijven be- diend.

- De Regionalbunn (R) vervangt de vroegere stoptreindiensten.
- De Regional Express (RE) vervangt de semi-directe treinen.
- De Inter Regio (IR) vervangt de vroegere Express.

Samengevat hebben we volgende lijnen :

R1 Wiltz - Ettelbruck - Luxem-

- burg - Bettembourg - Esch - Petange - Rodange
- R2 Diekirch - Ettelbruck - Luxemburg - Bettembourg - Esch
- IR3 Gouvy - Ettelbruck - Luxemburg
- R4 Wasserbillig - Luxemburg - Petange - Rodange
- R5 Arlon - Luxemburg
- R6 Bettembourg - Dudelange

Wanneer rijden deze treinen ?

R1, IR3, R4 en R5 alle dagen, elk uur.

R2 van maandag tot zaterdag, elk uur.

R6 alle dagen, alle 30 min, elk uur op zondag.

Lijnvoering en uurtabel kan de reiziger terugvinden in één enkel handig foldertje.

Wat kost dit?

In het binnenlands verkeer is er een eenheidstarief tezamen met de AVL, RGTR en TICE.

- biljet "KURZSTRECKEBILLJEE" korte afstand 40 LUF

- 10 ritten korte afstand 320 LUF
biljet "OEKOBILLJEE" net 160 LUF

- 5 ritten net 640 LUF

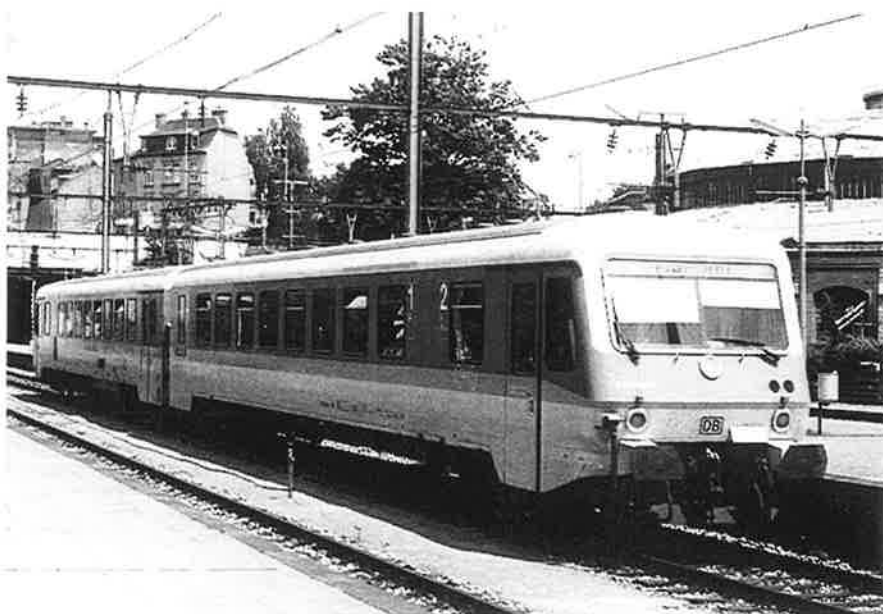
Alhoewel de vergelijking niet helemaal opgaat met de situatie in ons koninkrijk vormen deze zes lijnen een uitstekend voorstadsnet waar we in Antwerpen of zelfs Brussel maar kunnen van dromen. Een hele dag treinen en autobussen kost u slechts 160 LUF (niet van of naar een grenspunt). Er zijn uiteraard ook abonnementen te koop. Zo kost een netkaart in 2e klasse amper 700 LUF. Een maand Arlon-Luxemburg kost de pendelaar wel 2000 BEF.

Wat rijdt daar?

Het overgrote deel van de (stop)-treinen wordt gereden met de elektrische motorstellen reeks 2000, aangevuld met de oudere stellen. Sommige treinen zoals deze naar Arlon zijn nog diesel-gesleept. Op de IR3 worden de binnenlandse treinen elektrisch gereden tussen de IR's naar Liège die nog steeds met Belgisch dieselmateriaal rijden. Wanneer ook het Belgisch gedeelte onder draad komt zal vrijwel het gehele Luxemburgse personen- spoorvervoer elektrisch gebeuren. Op de doorgaande diensten van de R4 van naar Trier rijden Duitse dieselstellen of gesleepte treinen met meerstreamlocs.

De autobussen

Zoals reeds aangehaald is er een samenwerkingsverband van de CFL met AVL, RGTR en TICE. Met



DB dieselstel 928 489-4 vertrekt richting Trier. Luxembourg 19-6-1998

alle biljetten en abonnementen kan men zowel op de treinen en autobussen van de CFL terecht als op alle andere autobussen die in Luxemburg rijden. In de hoofdstad is dit de AVL of Autobus de la Ville de Luxembourg, in Esch-sur-Alzette (de tweede grootste stad, 30.000 inwoners) bij de TICE of Syndicat des Tramways Intercommunaux dans le Canton d'Esch en overal te lande bij de RGTR of Régime Général des Transports Routiers (een samenwerking tussen de pachters op de buitenlijnen).

Tevens dringen er ook buitenlandse exploitanten door op Luxemburgs grondgebied zoals het Duitse Regionalbus Saar Westpfalz (RSW), enkele Franse maatschappijen en tenslotte het Waalse TEC. Zoals hiervoor beschreven rijden er op vele (buiten)lijnen autobussen van pachters. Meestal zijn dit autocarristen die rijden voor rekening van het ministerie van vervoer verzameld in de RGTR.

Anderzijds worden ook bepaalde lijnen en/of lijnen van de AVL en de CFL gereden met RGTR autobussen. Zo vinden we bv. onder het nationaal lijnnummer 230 de stadslijn 1 van de AVL terug. Deze wordt op zijn beurt gereden met eigen AVL autobussen en door de exploitanten Sales en Schandeler. Misschien wat ingewikkeld, maar tenslotte zal het de reiziger worst wezen wie er rijdt, als er maar gereden wordt, dat is belangrijk.

Alles is in detail terug te vinden in het officiële uurregelingenboek. Dit kost u 150 LUF met en 100 LUF zonder map, met nazending van de wijzigingen.

Voor de autobusliefhebber is de hoofdstad een paradijs wat betreft het ingezette materiaal. Wat men pas op een autobussalon gezien heeft is hier reeds in dienst. Aangezien er geen eigen autobus-industrie is kan men er vooral autobussen uit de buurlanden bewonderen. Prominent aanwezig zijn het Duitse Mercedes en MAN waarbij reeds het nieuwste zoals de Citaro op straat komt. Ook het Franse Renault is te zien. De laatste jaren zijn ook de Nederlanders met Den Oudsten en vooral Berkhof sterk aanwezig. Jammer genoeg vooral ten koste van het Belgische Van Hool.

Buiten de hoofdstad is Esch-sur-Alzette zeker een bezoek waard. Hier rijden sinds 1995 reeds een twaalfstal aardgasbussen, een getal dat binnenkort nog zal aangroeien. Nog steeds kan het geoefende oog in de binnenstad enkele tramrelikwieën ontdekken uit de periode 1927 - 1956. Ook de nu nog gebruikte busgarage is nog voorzien van transporen. De uitbouw van exploitatie met aardgasbussen



RGTR pachter Sales Lentz vertrekt op lijn 290 naar Mersch met een drieassige 15-meterbus. Luxembourg 3-6-1998

noodzaakt echter binnenkort de bouw van een nieuwe stel- en werkplaats met (aardgas) tankstation.

En daar is de tram bijna terug.

In april 1998 werden de technische onderzoeken in verband met de bouw van een regionaal tramnet afgesloten. Na de nodige inspraak vanwege de bevolking over onder andere de lijnvoering moet nu nog de politiek haar woordje meespreken en vooral het nodige geld op tafel leggen. Ruggengraat van het ambitieuze BTB-project (Bus-Tram-Bahn) is een regionale tram of Stadtbahn zoals we die reeds jaren van Karlsruhe kennen en zoals die meer recentelijk in het nabijgelegen Saarbrücken rijdt.

Vanaf 2002 moeten deze trams in 30' takt buiten, en in 15' takt door het centrum van de hoofdstad rijden. Op het drukste traject (de hoofdas tussen het CFL-station en het oude centrum) zelfs alle 2 min 30. Belangrijkste knooppunt wordt het totaal nieuwe stationsplein waar de trams overgaan van de CFL-sporen naar het stadsnet. Vanaf daar gaat het op dubbelspoor via de hoofdstraat naar het huidige busoverstapstation Hamilius. De eerste fase van het project gaat van daar dan verder naar het plateau van Kirchberg waar de Europese instellingen gevestigd zijn. Aftakkingen komen er naar Limpertsberg en de P+R Route de Bouillon. Een tweede aantakking naar de CFL-sporen komt er met de noordlijn

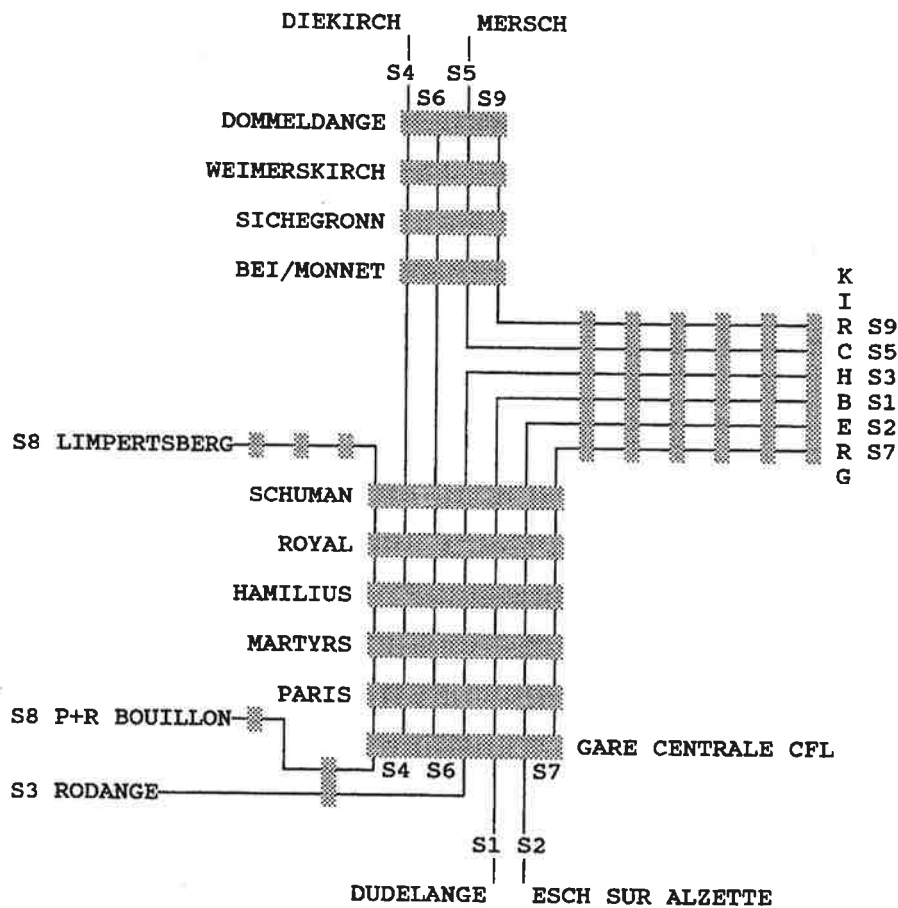


Pachter Weber rijdt met een splinternieuwe Mercedes Citaro op AVL stadslijn 13. Luxembourg 3-6-1998



Bij de TICE rijden 10 A600 autobussen. Esch-sur-Alzette 3-5-1998

Het geplande sneltramnet voor Luxemburg



Bron : Ministerie van transport (Luxemburg)

richting Dommeldange. Inmiddels is er een volwaardig S-Bahnnet uitgetekend dat tezamen met het nu reeds in dienst gestelde regionaal net een echt stad-/regionet gaat vormen.

De geplande lijnen :

- S1 Kirchberg - Hamilius - CFL station - Dudelage
- S2 Kirchberg - Hamilius - CFL station - Esch
- S3 Kirchberg - Hamilius - CFL station - Rodange
- S4 Diekirch - Dommeldange - Hamilius - CFL station
- S5 Mersch - Dommeldange - Kirchberg
- S6 Dommeldange - Hamilius - CFL station
- S7 Kirchberg - Hamilius - CFL station
- S8 Limpertsberg - Hamilius - CFL station - P+R Bouillon
- S9 Dommeldange - Kirchberg

Eerste fase als tramtraject is dus de S7 tussen het plateau van Kirchberg en het CFL-station als S1, S2 en S3 te verlengen over de treinsporen.

Tweede fase als 100% tram is de S8 tussen Limpertsberg via het centrum naar de P+R aan de Route de Bouillon. Met de verbinding S9 vanaf Kirchberg naar Dommeldange CFL is het net dan voltooid.

De grote kanshebber om als tram/trein over de Luxemburgse sporen te rijden in het begin van de volgende eeuw is wellicht van hetzelfde model als dit van Saarbrücken. Afspraak over vier jaar?

De foto's bij dit artikel zijn van de auteur.
Luc Couscheir

De tram opnieuw in Adinkerke



D. V. D. 11777. Edition Pavillon Belge.
Adinkerke. — La Gare.

Adinkerke-station voor de Eerste Wereldoorlog. De paardentram staat klaar om te starten; enkel de reizigers moeten nog opgeladen worden. In de achtergrond de stelplaats voor de paardentramrijtuigen. (Verzam. E.Keutgens)

Vrijdagnamiddag 26 juni 1998 om 16 uur was het groot feest in het NMBS-station van Adinkerke (De Panne). Voor het eerst stonden trein en tram samen aan hetzelfde perron. Meer nog : na 42 jaar was de tram er terug!

EEN BONDIGE TERUGBLIK

Bij koninklijk besluit van 24 juni 1901 werd de Brusselse architect Georges Hobé, voor een periode van 50 jaar, vergunninghouder van een paardentramlijn tussen het station van Adinkerke en de zee.

Reeds op 14 juli 1901 werd de lijn met een spoorbreedte van 60 cm ingerezen. De lengte bedroeg 3,7 km, de reisduur 21 minuten en de prijs voor een rit 0,30 frank.

Ondertussen had Georges Hobé zijn vergunning overgedragen aan de *Société Anonyme du Tramway de La Panne*. Deze vennootschap werd te Brussel opgericht op 10 juli 1901.

Aanvankelijk werd het reizigersmaterieel getrokken door paarden. Tijdens en na de Eerste Wereldoorlog werden benzinetractoren ingezet. In 1920 kwamen de lokjes "Adèle"

en "Laura" in gebruik, die vanaf 1928 op hun beurt vervangen werden door Fordsontractoren.

In februari 1931 ontbonden de bestuurders de vennootschap. De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (NMVB) nam de vergunning over en besloot de lijn elektrisch te exploiteren.

In de eerste helft van 1932 werden de nodige spoor- en elektrificatiewerken uitgevoerd, zodat de lijn – inmiddels op meterspoor gebracht – officieel werd ingerezen op vrijdag 25 juni 1932.

Vanaf mei 1955 begon men op het baanvak Adinkerke - De Panne de trams geleidelijk te vervangen door bussen. Laatste tramdag : zaterdag 2 juni 1956.

1977 - 1992 : WEL OF NIET TERUG NAAR ADINKERKE?

Vanaf het einde van de jaren 70 namen de eerste plannen inzake een nieuwe doortrekking van de tramlijn naar Adinkerke-station vaste vormen aan.

Zo besloot de toenmalige minister van verkeerswezen in januari 1977

om de kusttram te moderniseren, de exploitatie te verbeteren en het doortrekken tot Adinkerke-station te verwezenlijken. Een studie voor die verlenging werd dadelijk aangevat.

Ook bij de spoorwegen waren er plannen om de Westkust beter te bedienen.

De eerste tracéstudie voor de tramlijn was reeds klaar in 1978. Dit tracé werd evenwel door de gemeenteraad, na vele klachten van de omwonenden, met een ongunstig advies verworpen. De daaropvolgende jaren werden verschillende varianten getekend en aan de gemeente voorgelegd, telkens werden ze ongunstig geadviseerd.

Op 10 juni 1991 installeerde Vlaams minister Johan Sauwens een stuurgroep en een werkgroep ter bespreking van de uitbreiding van de tramlijn van De Panne naar Adinkerke. In de werkgroep zetelden vertegenwoordigers van de gemeente De Panne, de watermaatschappij IWVA, de verkeerswerkgroep Trekhaak 73, de gewestelijke directie van AROHM, het studiebureau Milieu en Veiligheid dat het Milieu Effecten

Rapport (MER) opmaakte, de NMBS, de mobiliteitscel en de Dienst der Wegen van het Departement Leefmilieu en Verkeer.

Op 6 november 1991 werd aan het bureau Milieu en Veiligheid te Brugge de opdracht gegeven om een MER op te maken, waarin zowel de voor- als de nadelen van drie verschillende tracés bestudeerd moesten worden. Het MER werd conform verklaard op 24 juni 1992.

De werkgroep, die de MER volgde, besprak tijdens haar bijeenkomsten deze tracés. Voor ieder van deze 3 mogelijkheden waren zware ingrepen nodig. Voor tracé 3 bijvoorbeeld, dat dwars door een waterwinningsgebied (het beschermde Calmeynbos) zou lopen, moest een deklasseringsbesluit aangevraagd worden, aangezien de tramlijn het Calmeynbos in twee zou snijden. De Dienst Monumenten en Landschappen had hiertegen in de MER-commissie reeds zijn veto gesteld.

Tracé 1 en tracé 2 daarentegen volgden de N 34 (Kerkstraat en de De Pannelaan). In de Kerkstraat was, mits een kleine inname in het bos, voldoende ruimte voorhanden. In de De Pannelaan, met een rijbebouwing aan weerszijden, moest de beschikbare breedte evenwel herverdeeld worden. Dit zou resulteren in een strak profiel zonder fietspaden, parkeerstroken en groenvoorzieningen. Het College van Burgemeester en Schepenen was van oordeel dat dit niet haalbaar was, noch naar de gemeenteraad, noch naar de bevolking toe en dus werd De Lijn verzocht (weer!) andere alternatieven voor te stellen.

Tijdens de vergadering van de werkgroep van 10 november 1992 stelde De Lijn verschillende alternatieve tracés voor. Na een ruime discussie werd een consensus bereikt over een traject dat bestond uit een deel van tracé 1 en een nieuw deel dat in de landbouwzone achter de woningen van de De Pannelaan zou lopen.

Voor dit alternatief werd een aanvullend MER opgemaakt, dat op 23 februari 1994 door AMINAL conform werd verklaard. Dit tracé werd tenslotte door De Lijn, samen met het studiebureau Lobelle, verder uitgewerkt in overleg met de betrokken partijen.

DE NIEUWE VERLENGING

De nieuwe verlenging – met een aslengte van 3,1 km en dubbelsporig – vertrekt vanaf de Bortierplaats in de Duinkerkeleaan, in het midden van de weg. Op de Esplanade werd een ruime rotonde aangelegd waar de tramlijn middendoor loopt en waar tevens de halte "Esplanade" gelegen is. In de Westhoeklaan en de Kerkstraat (N 34), tot aan woning nr. 69, liggen de sporen in een vrije trambaan in het midden van de weg. Ver-



De Panne. 26 juni 1998. De nieuwe halte "KERK". Zicht richting Adinkerke, station. Foto E. Keutgens

volgens liggen ze aan de oostzijde van de weg (kant kerkhof). Ter hoogte van het kerkhof buigt het dubbelspoor naar links af, achter de woningen van de De Pannelaan. Nabij de ingang van de MELI dwarst het tramspoor de De Pannelaan en loopt over de parking van de MELI, juist achter de eigendommen van de woningen van de De Pannelaan, om te eindigen met een keerlus naast het stationsgebouw van Adinkerke. Het bestaande treinperron werd omgebouwd tot een treintramperron. Evenwijdig met het tramperron werd een busperron aangelegd, zodat de tramreizigers bij het verlaten van de tram onmiddellijk kunnen overstappen op de bus richting Veurne.

DE VOORDELEN VAN DE VERLENGING

De doortrekking tot het station van De Panne en de verbeterde elektrische treindienst op lijn 73 zorgen samen voor een betere ontsluiting van de Westkust door het openbaar vervoer. Tot en met Koksijde zullen de openbaar vervoergebruikers sneller zijn via De Panne (met overstap op de tram), dan via Oostende en met overstap te Oostende op de tram.

Door het aanleggen van een vrije trambaan is een vlotte doorstroming verzekerd.

De MELI, tevens één van de evenementen van de Vlaamse Kusttram, is nu rechtstreeks te bereiken met de tram vanuit elke badplaats.

De aanleg van een ruime "park-and-ride"-faciliteit voor 400 wagens maakt het station van De Panne ook bijzonder geschikt als overstappunt voor autorijdende kustbezoekers.

Door de unieke overstapmogelijkheid die in het station van De Panne gecreëerd werd, kunnen de klanten die met de trein toekomen voortaan via hetzelfde perron overstappen op

de kusttram (en omgekeerd).

UITVOERING

De werkzaamheden, waarbij De Lijn optreedt als bouwheer en het studiebureau LOBELLE bvba de werken opvolgt, zijn gestart op 15 april 1996.

Aannemer ASWEBO uit Drogenen stond in voor de riolerings- en wegenwerken, de firma DENYS uit Wondelgem verzorgde de aanleg van de spoorinfrastructuur en het bedrijf CEI-Electrotec realiseerde de plaatsing van de bovenleiding.

Binnen de grote keerlus aan het station van Adinkerke ligt zowel de autoparking, als het nieuw opgerichte exploitatiegebouw van de nieuwe stelplaats. Deze telt o.m. twee doodlopende sporen voor het opstellen van trammaterieel.

De huidige stelplaats De Panne (Loskaai) zal verlaten worden zodra het nieuwe complex aan het station afgewerkt is.

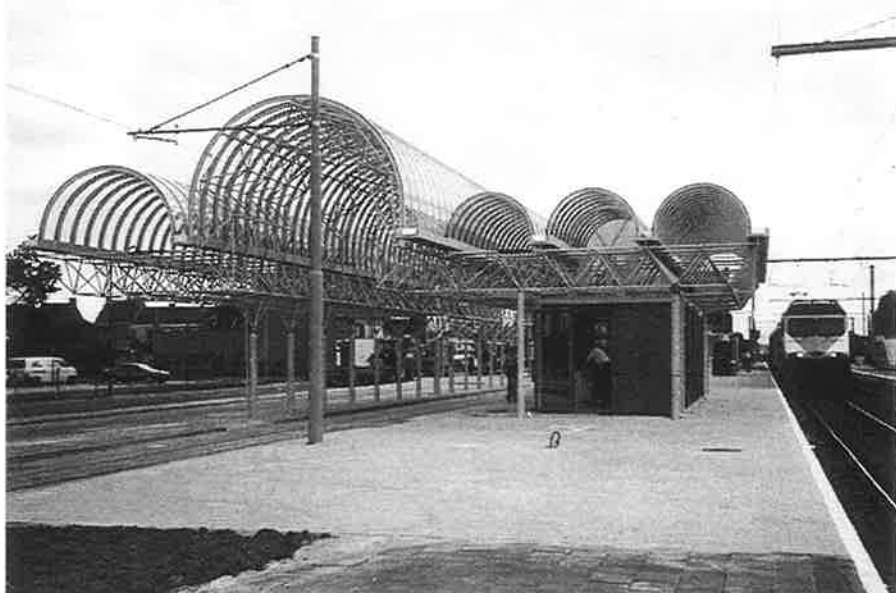
De tramhalte aan het trein-tramperron is overdekt met een fraaie metalen buizenstructuur en een koepel, zodat de klanten in comfortabele omstandigheden kunnen overstappen. De vertrektijden worden aangegeven op een elektronisch bord.

De totale kostprijs van het ganse project, met inbegrip van de nodige overheffingen, bedraagt 510 miljoen.

EXPLOITATIE

De verlenging telt 5 nieuwe halten: Station (Adinkerke) - Meli - Kerkhof - Kerk en Esplanade. Aan de Esplanade verdween de vroegere keerlus en werd er een keerdriehoek aangelegd die in verbinding staat met het spoor naar de stelplaats van De Panne.

Tijdens het hoogseizoen (d.w.z. van 11 juli tot 16 augustus) is er aan het station van Adinkerke vanaf 8.04 uur



De Panne. 26 juni 1998. Het stationemplacement met de tramhalte-infrastructuur die onmiddellijk aansluit op het treinperron. Foto E.Keutgens

tot 19.04 uur een vertrek om de 20 minuten. Op het uur 04 is de aansluiting verzekerd met de trein die in het station toekomt op het uur 01.

De aankomsten van de tram in het station zijn voorzien op het uur 14, 34 en 54. Deze laatste geeft aansluiting met de trein van het uur 59.

Buiten het hoogseizoen is er een halfuurdienst met vertrekken te De Panne (station) op het uur 04 en 34 richting Oostende - Knokke. Aankomsten uit Knokke - Oostende zijn voorzien op het uur 24 en 54, zodat éénmaal per uur de aansluiting met de trein verzekerd is.

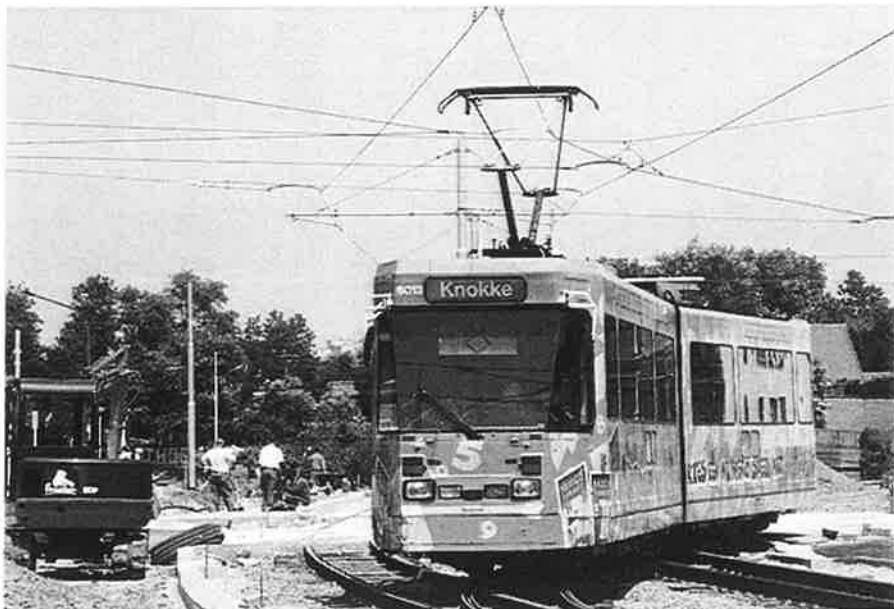
De eigenlijke tramexploitatie neemt

een aanvang op woensdag 1 juli 1998.

DE OFFICIËLE OPENING

Op vrijdag 26 juni 1998 was het dan zover. Na 42 jaar keerde de tram terug in Adinkerke.

Omstreeks het middaguur startte men met een proefrit met BN 6013, voorafgegaan door een bovenleidingswagen van de maatschappij voor nazicht. Even voorbij de halte Kerkhof, richting station, diende de rijdraad wat aangepast te worden, vooraleer de tram zijn weg kon verderzetten. Kort daarop volgde BN 6044 met tussenbak. Aan het station van Adin-



Na het verdwijnen van de keerlus aan de Esplanade werd voorlopig gekeerd op de nieuwe driehoek, in afwachting van de definitieve verlenging naar Adinkerke. We zien motorwagen 6013 op 14 juni achteruit manoeuvreren in de richting van de stelplaats, na eerst een stukje de nieuwe lijn te zijn opgereden. Diezelfde wagen, weliswaar in reclameschildering voor B-dagtrips, zou op 26 juni de eerste tram worden die Adinkerke bereikt. Foto Stefan Justens

kerke, nabij de oversteek van de straat, stond een verkeerspaal nog binnen het ruimteprofiel van de tram, zodat BN 6013 niet verder kon. De paal werd onmiddellijk verwijderd.

Stipt op tijd reed het treinstel met de prominenten aan boord het station van Adinkerke binnen, alwaar zij opgewacht werden door de burgemeesters van De Panne en Veurne.

Op het nieuwe tramperron werd het traditionele lint doorgeknipt door Vlaams minister Eddy Baldewijns, bijgestaan door de burgemeester van De Panne, samen met gedelegeerd-bestuurder Etienne Schouppe van de NMBS en Hugo Van Wesemael, directeur-generaal van De Lijn.

Alle VIP's namen vervolgens plaats in BN 6044 om een kort ritje van ongeveer 150 meter te maken naar de tent waar de toespraken en de receptie zouden plaats vinden.

Een heen- en terugrit naar De Panne (Esplanade) zat er niet in, omdat de bovenleiding richting Esplanade nog ontbrak over een lengte van ongeveer 500 m tussen de keerlus en de trambrug achter de De Pannelaan.

De toespraken stonden uiteraard in het teken van deze nieuwe verlenging en de voordelen ervan. De burgemeester van De Panne belichtte nog even de moeilijke totstandkoming en de tegenkanting van de bevolking rond dit project, maar hij hoopte toch om reeds in een nabije toekomst de vruchten van de verlenging van de kusttramlijn te mogen plukken.

Luc De Man, directeur van De Lijn (West-Vlaanderen), legde de klemtoon op de Zomercampagne 1998 van de Vlaams Kusttram.

Etienne Schouppe zette de inspanningen van de NMBS voor lijn 73 (Gent - Deinze - Diksmuide - De Panne) in de verf, evenals de mogelijkheden van de T-treinen of toeristentreinen die De Panne bedienen.

Hugo Van Wesemael behandelde uiteraard de voordelen van de nieuwe verlenging, het succes van de kusttram en het veiligheidsaspect. Vlaams minister Eddy Baldewijns sloot af met een opsomming van de ingrijpende maatregelen die genomen werden om de veiligheid van de kustbewoners en de bezoekers in verband met de kusttramlijn te verhogen. Het geheel werd afgesloten met een receptie en een rijkelijk voorzien koud en warm buffet, prachtig verzorgd door het MELI-personeel.

Berchem, 1 juli 1998 Eric Keutgens

Bronnen :

- DE TRAM TERUG IN ADINKERKE. Brochure uitgegeven door T.T.O. naar aanleiding van de officiële opening.
- Technische en persnota's De Lijn
- Eigen dokumentatie van de auteur

Werkwagens van toen (XXXII)

Foto's en tekst: Jacques Cohn

Eind Jaren '40 en begin jaren '50 werden door de NMVB-werkplaatsen enkele ketelwagens gebouwd op onderstellen van gesloopte bijwagens of goederen wagens. Ze werden door het personeel vaak "mazoutwagens" genoemd en dienden voor de bevoorrading met dieselolie van de AR's en van de langzamerhand op het toneel verschijnende bussen. Ze verdwenen meestal reeds na weinige dienstjaren, bij het opheffen van talrijke spoorautolijnen.

Foto's 1 en 2 : De 1453 te Moeskroen in juni 1956. Deze ketelwagen kreeg het vierassige onderstel van een zeer merkwaardige zesramige bijwagen, die een lange lichtkap had waarop nog vier roterende ventilatoren waren geplaatst. Ik heb dit rijtuig, dat hetzelfde nummer 1453 droeg, begin jaren '50 nog op Kortrijk - Menen zien rijden. Foto 2 toont zijn tweelingbroer 1455 in de lus op Antwerpen Vlaams Hoofd (dit was destijds de benaming van een deel van Linkeroever), op lijn H naar Hamme, in februari 1953. Op deze lijn reed nog een andere wagen van hetzelfde type, met het nummer 10581. De gelijkaardige rijtuigen 1456 en 10582 bevonden zich te Manhay, in de Ardennen.

Foto 3 : De 8166 staat in mei 1957 in de stelplaats Geluwe. Uit het nummer is af te leiden dat het onderstel oorspronkelijk van een railtransport wagen afkomstig is.

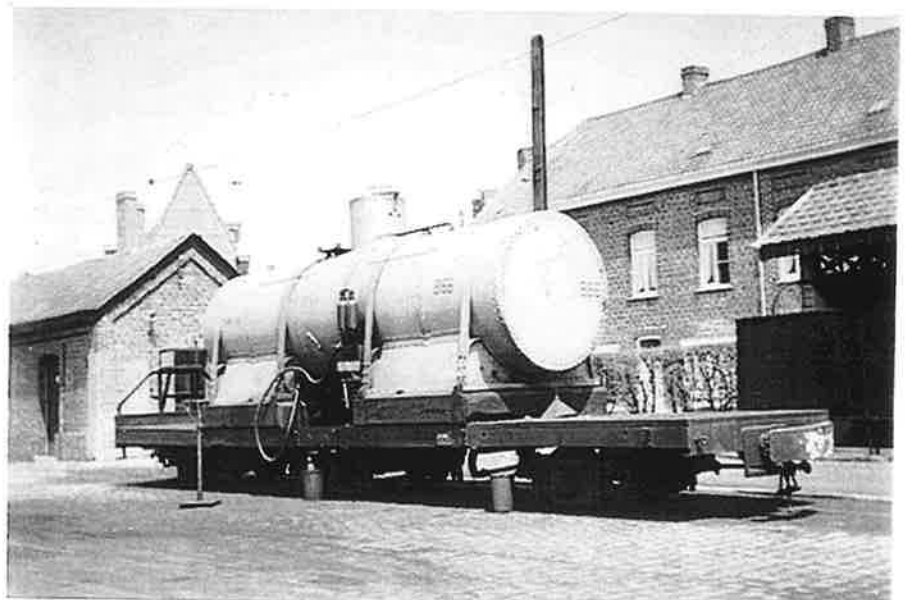
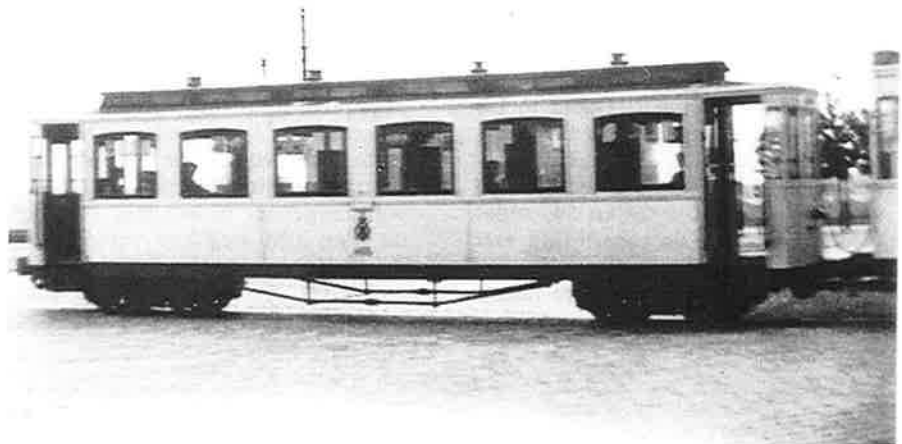
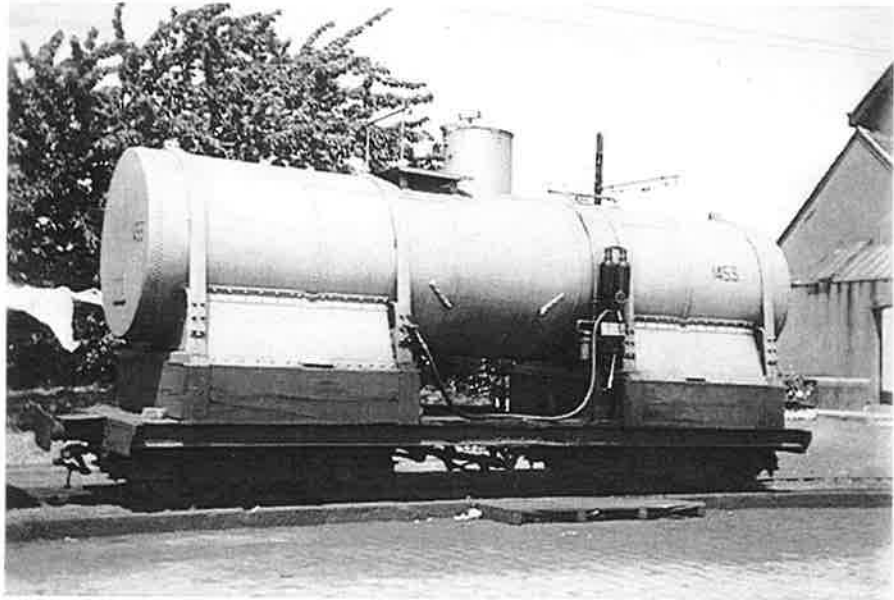


Foto 4 : Collega 8165 op de stel-
plaatssporen van Destelbergen in
april 1955.

Foto 5 : Tweeasser 7014 te Destel-
bergen, eveneens in april 1955.

Foto 6 : Opnieuw een leuk NMVB-
knutselwerk : een tankwagentje,
opgebouwd op het onderstel van
bijwagen A.927, te Boussu in mei
1959. De balkonhekken zijn nog
aanwezig, maar het betreden van
de wagen is ten stelligste af te ra-
den daar de vloer ontbreekt! Merk-
waardigerwijs is bijwagen A.927,
in het boek "Les trams du Borina-
ge et de Mons" van de heer Debay,
vermeld als officieel volledig ge-
sloopt in 1955. Desondanks be-
stond hij blijkbaar nog steeds in
1959, zij het in een gewijzigde ge-
daante.

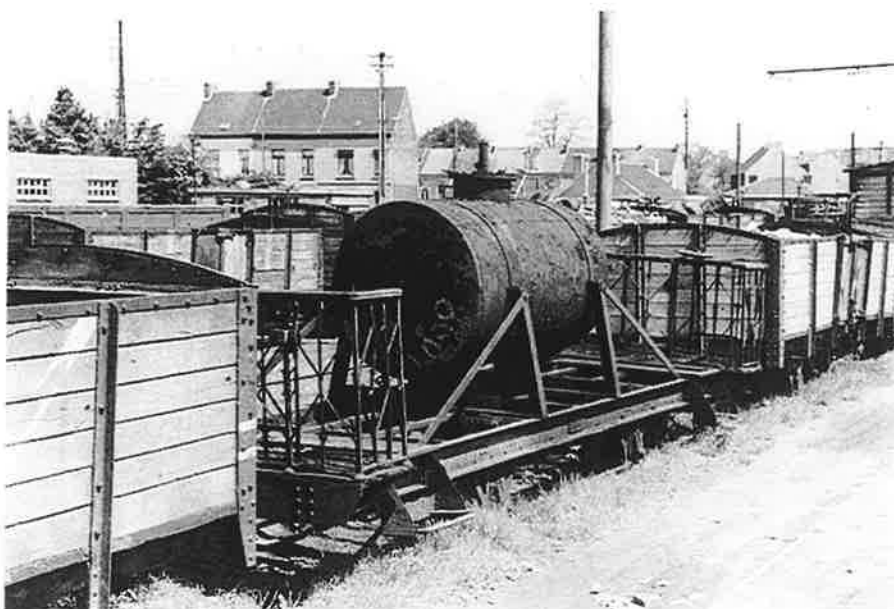
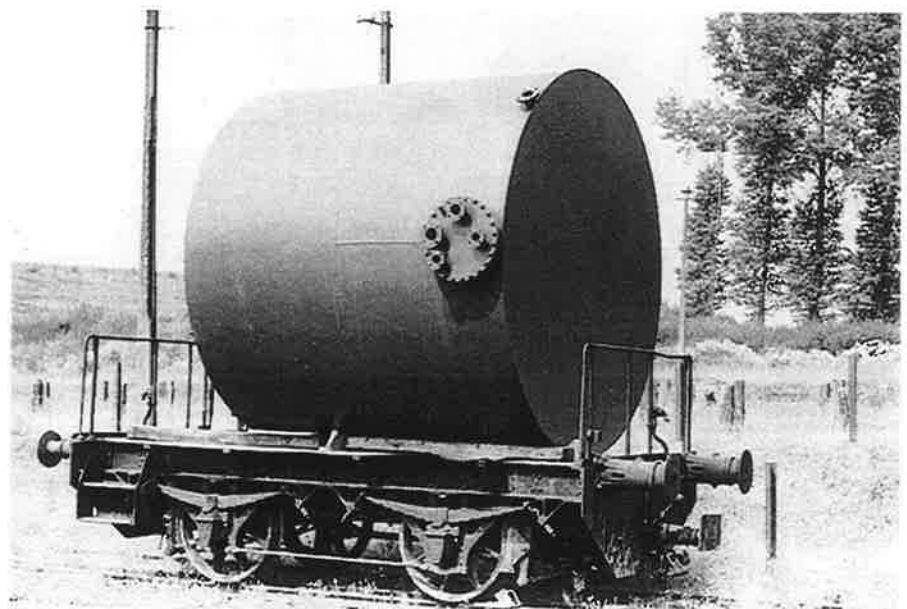
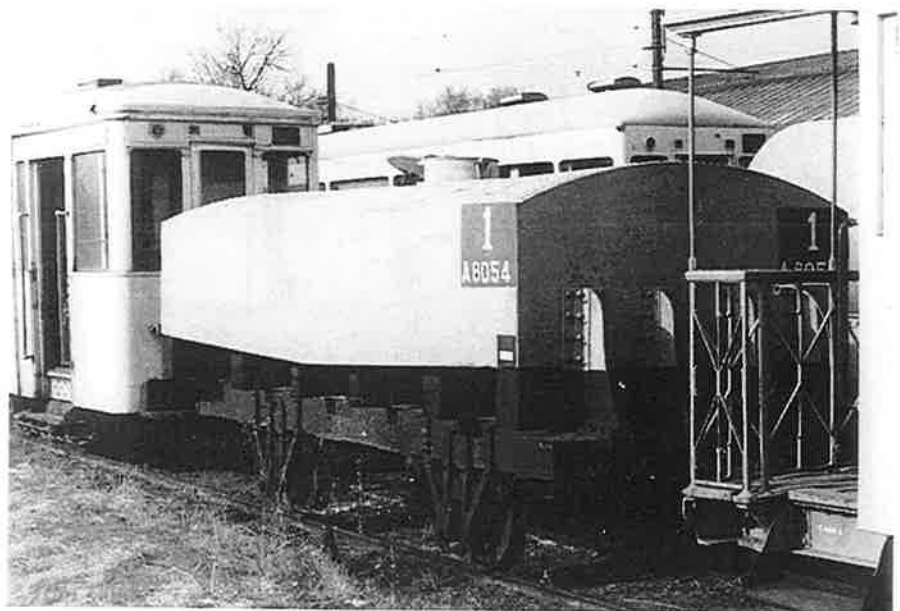
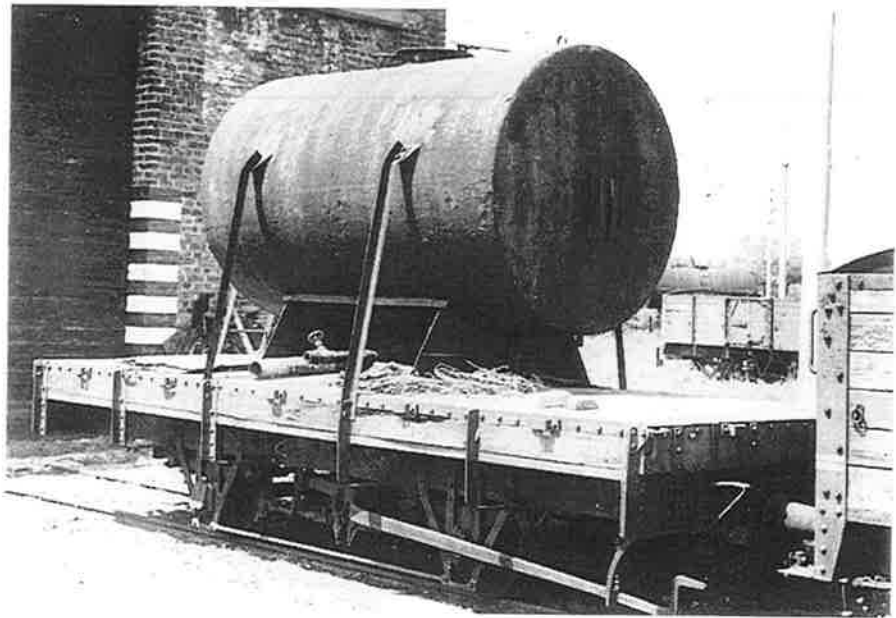


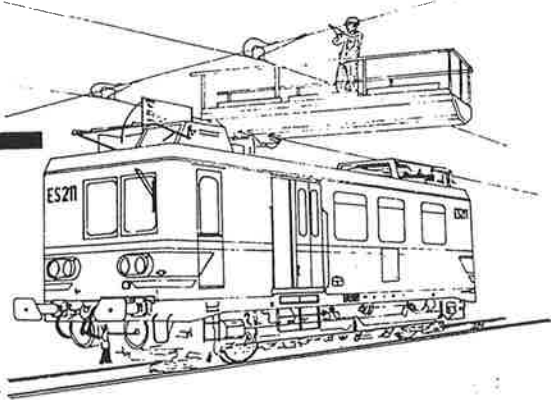
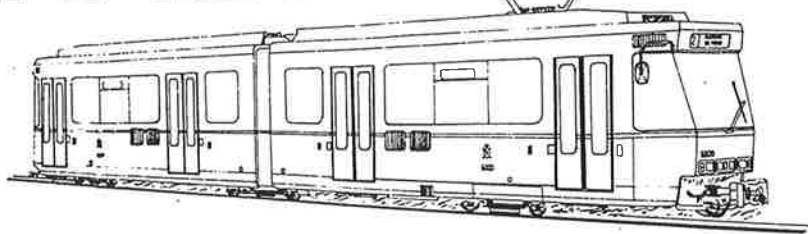
Foto 7 : Nog zo'n knutselwerk, ditmaal te Knokke in juni 1958. Wagennummer 7208 langs de éne kant, 7210 langs de andere! Bij de NMVB nam men het met dergelijke "kleinigheden" soms niet zo nauw.

Foto 8 : (Ex-)beerwagen A.8054 te Brasschaat-Polygoon in februari 1967.

Foto 9 : Het zal wellicht nooit met absolute zekerheid vast te stellen zijn, welke "geheimzinnige" plannen met betrekking tot dit rijtuig niet meer werden verwezenlijkt. Het stond in juli 1958 op de van drie rails voorziene afstelsporen van de NMVB-bundel in de voormalige suikerfabriek van Wavre. De wagen zelf was ongenummerd, was normaalsporig, had spoorwegbuffers en -koppelingen evenals buurtspoorweg-dito. Hoogstwaarschijnlijk ging het hier om een voormalige "tussenloper"



RAIL-AKTUEEL



NMBS

• Lawine te Bas-Oha

Een van de laatste treinen in de nacht van 30 april op 1 mei 1998 werd het slachtoffer van een plots ontstane rotslawine te Bas-Oha. Het motorstel 663 schoof als het ware op de rotsmassa die de spoorbaan versperde. Gelukkig waren er geen ernstige gekwetsten onder de reizigers of het personeel. Na het letterlijk wegslepen van de 663 duurde het nog enkele dagen om de spoorlijn terug op normale manier te exploiteren nadat de rotswand op verder instortingsgevaar werd gecontroleerd en gestabiliseerd.

LC



Motorstel 663 op een beetje teveel ballast te Bas-Oha op 1 mei 1998. Foto : Luc Couscheir.

DE LIJN

Antwerpen

• **Omleiding tramlijnen 10 en 11**
Naar aanleiding van wegwerkzaamheden ter hoogte van de terminus Melkmarkt van de lijnen 10 en 11 was er geen tramverkeer mogelijk van 2 tot en met 28 juni 1998. Lijn 10 reed vanaf de Rooseveltplaats tot de Leopoldplaats. Lijn 11 werd beperkt tot het Astridplein. Er was geen buspendel voorzien en de reizigers werden naar de premetro verwezen.

• Verlenging naar Zwijndrecht

Nadat reeds begin april werd gestart met de aanleg van een tram- en busbaan richting Zwijndrecht verschenen in juni de eerste tramsporen op Linkeroever. De bouw van de brug over de verbindingsweg E17/N49 nadert zijn voltooiing. De eerste sectie van de verlenging gaat vanaf het huidige eindpunt dat – wat de sporenligging betreft – in zijn huidige vorm behouden blijft, tot aan de bebouwing van Zwijndrecht. Juist binnen de gemeentegrens van Zwijndrecht is er in beide richtingen een bijkomend spoor voorzien (om defecte trams opzij te zetten?). Inmiddels zijn er ook reeds wegenis werken gestart in de dorpskom kant Oost-Vlaanderen.

• De TEC in Vlaanderen?

Op de luchthaven van Deurne (Antwerpen) bevindt zich een autobus in de TEC schildering. Het betreft de ex-5 814 van Liege/Verviers voorheen NMVB 4923. In de

filmkast staat er naast het symbool van de Vlaamse Leeuw de tekst : Vlaamse Gemeenschap Departement LIN (Leefmilieu en Infrastructuur). De autobus is niet voorzien van nummerplaten en wordt



Waalse TEC kleuren in Deurne tijdens een opendeur op 21-5-98. Foto : Luc Couscheir

enkel voor intern vervoer binnen de luchthaven gebruikt. LC

Oost-Vlaanderen

• Terug trolleybussen op Gentse lijn 3

Sinds 22 mei verschenen de trolleybussen terug in het Gentse stadsbeeld, na een maandenlange afwezigheid. Ofschoon de bovenleiding aan de Dampoort nog steeds niet terug werd gehangen – de bussen rijden er voorlopig nog met hun hulpmotor – diende men absoluut de gelede autobussen vrij te maken voor de reorganisatie van het Gentse busnet op 24 mei.

• De saga van de ex-Bochumtrams

Kijkt U even terug naar de foto van Bochumwagen 60 in het vorige nummer van Rail-Revue 2/98 blz. 18 : de opnamedatum is 24 april. Enkele uren na deze opname crashte de tram met motorwagen 23 in Wondelgem, waarbij vooral de 60 zware schade opliep. De tram is buiten dienst en meteen verdwenen de gelede Bochumtrams weer uit het straatbeeld! Nadat deze wagens eindelijk in regelmatige dienst te zien waren, na jaren van technische aanpassingen en tegenwind van personeel en vakbonden, kan men zich terecht de vraag beginnen stellen of er misschien een vloek rust op deze trams? In elk geval heeft men deze trams broodnodig om het tekort aan PCC's op te vangen, zeker nu de eerste twee PCC's (nummers 10 en 14) vertrokken zijn voor modernisatie en, eens het ombouwprogramma is gestart, gedurig een viertal wagens geïmmobiliseerd zullen zijn.

• Autobusmaterieel te Gent

De reorganisatie van het Gentse autobusnet die op 24 mei van start ging, vereist grosso-modo meer autobussen dan tevoren. Daarom dienden niet alleen de trolleybussen tijdig weer in dienst te komen, ook de alleroudste busreeksen 5715-5739 (Mol-Jonckheere-Mercedes; ex-NMVB) en 77-115 (Van Hool A 120-Fiat; ex- MIVG) blijven nog broodnodig om het verhoogd aantal diensten te verzekeren. In tegenstelling tot het fotoonderschrift in RR2/98 p.18 zijn de laatste dagen van deze bussen nog niet geteld. Vermits deze oudste reeksen niet met digitale filmkast werden uitgerust, dienden toch nog nieuwe films gedrukt te worden. Zoals meer en meer de gewoonte blijkt te worden, verdwenen de lijnkleuren en werd enkel een fluo-gele opdruk op zwarte achtergrond gebruikt. SJ



Na vele maanden maakten de gelede autobussen terug plaats voor de trolleybussen. Hier zien we nog autobus 2978 aan de terminus van lijn 3 te Mariakerke post op 6 maart 1998. Nu verhuist deze autobusreeks (2973-2985, Van Hool AG700) integraal naar St.-Niklaas om er de gelede bussen van de eerste generatie te vervangen. Foto Stefan Justens

West-Vlaanderen

• Verlenging kusttram naar Adinkerke

In het vorige nummer van Rail-Revue werd vermeld dat De Lijn vastbesloten was om de verlenging van de kusttramlijn naar Adinkerke in gebruik te nemen bij het begin van het zomerseizoen. Vooreerst werd begin mei de aansluiting tot stand gebracht tussen de nieuwe en bestaande sporen aan de terminus in De Panne, waarbij de keerlus verdween. In afwachting van de verlenging voerden de trams hun keermanoeuvre uit door gebruik te maken van de nieuwe keerdriehoek. In de laatste weken van juni werd dan ook de datum van vrijdag 26 juni weerhouden voor de inhuldiging van de lijn. Tijdens het weekeinde van 27 en 28 juni zou het grote publiek dan gratis kunnen kennismaken met deze nieuwe tramverbinding. Zoals vaak het geval is bij een tramverlenging moest er tot het laatste moment doorgewerkt worden om alles gereed te krijgen. Maar de dagen die aan 26 juni voorafgingen konden zonder overdrijven als chaotisch worden bestempeld en ook de dag van de inhuldiging zelf was er een van kunst- en vliegwerk...

Stel u even voor : amper één week voordien was er aan het station van Adinkerke nog geen bovenleiding te bespeuren. Voor de aannemer betekende dit dag en nacht doorwerken. Immers, als de lijn niet voor het begin van het toeristische seizoen kon in gebruik genomen worden, kon men net zo goed

wachten tot het volgende jaar. Het resultaat liet zich op 26 juni echter op een pijnlijke manier voelen : de werken waren niet tijdig klaar en toch moest de inhuldiging om 16h00 plaatsvinden! Pas diezelfde dag vertrok tramstel 6013 rond het middaguur aan de Esplanade in De Panne voor een eerste (!) proefrit, voorafgegaan door een bovenleidingswagen. Onderweg moest hier en daar gestopt worden om correcties aan de ophanging van de bovenleiding uit te voeren. Rond 14h00 kwam de 6013 aan te Adinkerke, kort daarop gevolgd door dubbelgeleed tramstel 6044. De terugrit naar De Panne kon men wel vergeten : hier ontbrak eenvoudigweg nog bovenleiding! Ook de inhuldigingsrit voor de genodigden kwam hierdoor te vervallen en de receptie en toespraken dienden daarom in een tent op het nieuw aangelegde parkeerterrein in Adinkerke gehouden te worden. Het tramstel zou dan maar een ritje maken rond het parkeerterrein op de keerlus (zie sporenplan in Rail Revue 1/98 blz. 13). Bij het vertrek van de eindhalte bleek toen nog echter een signalisatiepaal te dicht bij het spoor te staan zodat de tram de lus niet kon testen. Inmiddels was het 15h00 en werd het betreffende obstakel eenvoudigweg weggehaald, waarna de 6013 en 6044 elk een paar keer rond de lus reden. Enkele snuggere figuren hadden inmiddels (terecht) opgemerkt dat de kop van de 6013 toch wel niet erg fris meer oogde, ja zelfs enkele roestplekken ontsierden de



Autobus 5274 op 5-6-98 in de stelplaats van Leuven. Foto : Luc Cou-scheir

inhuuldigingswagen. Terwijl een ploeg de signalisatiepaal demon-teerde, kwam een equipe van De Lijn ter plaatse : prompt werd een ladder tegen de tram gezet en ge-wapend met witte en grijze verf werden de nodige "retouches" aan-gebracht en werd de bumper her-schilderd! Ook werden her en der nog druk bloemen gepland in het plantsoen, ruimde de aannemer de laatste rommel op en werd het parkeerterrein geveegd. Dient het gezegd dat op het stationsplein een hectische sfeer heerste?

Toen om 16h00 de trein met de ge-nodigden het station van Adin-kerke binnenreed, werd uiteindelijk de 6044 gebruikt als inhuuldiging-stram, getooid met een vlag van De Lijn. Minister Baldewijns, De Heer Schoupe van de NMBS, De Heer Van Wesemael van De Lijn en an-dere hoogwaardigheidsbekleders

konden meteen het gemak onder-vinden van deze nieuwe overstap-faciliteit : vanuit de trein op perron 1 stapt men als het ware recht in de tram, die aan hetzelfde perron zijn eindhalte heeft. Het onoverkome-lijke lintje werd doorgeknijpt door de Minister en het gezelschap nam plaats in de tram, voor wat waar-schijnlijk de kortste inhuuldigingsrit in de geschiedenis van de Belgi-sche tram zou worden. Na een ver-moeiende rit van ongeveer 50 me-ter, stopte de tram aan de tent op het parkeerterrein, waar de obligate toespraken werden gehouden. We onthouden hieruit dat 1 juli uitein-delijk de eerste exploitatiedag moet worden. De aannemer kreeg dus nog vier dagen respijt om de bovenleiding naar De Panne te vervollledigen. Daarenboven dienen volgende werken nog uitgevoerd te worden : de afwerking van de ro-

voerd. Met name voor de rijtuigen B.1901-1905 zou ik ook graag weten wanneer ze buiten gebruik werden gesteld.

Tenslotte ben ik sterk geïnteresseerd in reproducties van foto's of post-kaarten van de directe stoomtrams Antwerpen - Bergen op Zoom.

Ook gedeeltelijke antwoorden op deze vragen zijn uiterst welkom. Eventuele kosten worden vanzelf-sprekend betaald.

D.W. Eveleens Maarse,
Groningensingel 1057,
NL-6835 HW ARNHEM.

Geachte Redactie,

De door Stefan Justens in RR 1/98 gesignaleerde indienststelling van een "nieuwe" 6004 inspireerde mij tot een korte samenvatting van de mutaties die zich met de BN-rijtui-

tonde aan de Esplanade, het plaat-sen van bovenleiding op de twee garagesporen en de overloopwissel in Adinkerke, de afwerking van de stelplaatsgebouwen en de aanleg van een parking voor autobussen naast de keerlus. Opvallend was ook de afwezigheid van enig histo-risch voertuig.

Ter gelegenheid van de verlenging naar Adinkerke bracht de TTO een historische brochure uit in de reeks "Het openbaar vervoer aan de Belgische kust", getiteld "De tram terug in Adinkerke". Aan de hand van 41 foto's wordt de korte geschiedenis van de lijn weergege-ven, van paardentram over stoom-tram, benzinetram, tot de afschaf-fing van de lijn in 1956. Het werkje telt 24 bladzijden op A4-formaat, is bij de TTO te krijgen aan 150,- BEF en kan telefonisch worden be-steld op het nummer 059/70.61.50.

• Rollend materieel kusttram

Motorwagen 6045 toert sinds mei rond met een éénarmige pantograaf van een afwijkend type. Motor-wagen 6028 kreeg bij her-schildering een groter type film-kast ingebouwd dat over vrijwel de gehele breedte van de kop loopt. Toch werd een klassieke lijnfilm gebruikt en is de filmkast met zwarte verf afgeboord. SJ

Vlaams-Babant

• Kluisbus Leuven

In het autoluwe stadscentrum van Leuven hebben de shoppers sinds eind 1997 een kluisbus ter beschik-king. Wie van zijn pakken en zak-ken af wil om bijvoorbeeld de in-nerlijke mens nog wat te versterken alvorens huiswaarts te trekken kan deze daar in bewaring geven.

Autobus 5274 werd hiertoe omge-bouwd en staat vooral op zaterda-gen in het centrum ter beschikking van de winkelende bevolking. LC

gen van de Kustlijn hebben voorge-daan.

Het begon met de 6029, die op 25 ja-nuari 1992 beschadigd raakte te Knokke en in de loods werd opgesla-gen.

Op 31 juli 1994 botsten de 6020 en 6031 op elkaar bij De Haan.

Uit de onbeschadigde delen 6020 (voor) en 6031 (achter) en een lage vloer-tussendeel kwam op 7 decem-ber 1995 een nieuwe 6031 (II) uit het werkhuis. De beschadigde delen van de 6031 en 6020 werden gesloopt. Omdat men de 8-assige rijtuigen aaneengesloten wilde nummeren werd deze 6031 (II) al op 14 januari 1996 vernummerd in 6024 (II) en kreeg de bestaande 6024 het nummer 6031 (III).

Intussen was op 2 juni 1995 de 6035 te Zeebrugge beschadigd geraakt en

Lezersforum

Opsporing gevraagd

Als Nederlander ben ik zeer geïnte-resseerd in de lotgevallen van de stoomtramrijtuigen, pakwagens en goederenwagens welke oorspronke-lijk nummers droegen van de Stoom-tram Antwerpen - Bergen op Zoom - Tholen.

Vanaf 1894 kregen ze NMVB-num-mers, en wel de rijtuigen B.1401-1404, B.1901-1904 en B.1905, pak-wagens B.2800-2801 en goederen-wagens reeksen B.3024-3046, B.3047, B.3048-3056, B.4020-4025, B.6616-6630 en B.8100-8103.

Ik ben op zoek naar foto's die voer-tuigen van elk van deze reeksen ton-en, alsmede inlichtingen over de ja-ren dat ze voor sloop werden afge-

terzijde gesteld.

In oktober 1996 was de 6029 hersteld. Hij kwam om onduidelijke redenen in dienst als 6035 (II). De beschadigde 6035 kreeg nu het nummer 6029 (II).

Op 21 oktober 1996 verongelukte ook de 6004. Zijn nummer, als 6004 (II), werd in 1997 ingenomen door de intussen herstelde 6029 (II), wat dus de oorspronkelijke 6035 is.

Zo staat dus nu de eerste 6004 nog buiten dienst en zijn twee rijtuigdelen gesloopt, maar ontbreken de nummers 6020 en 6029 in de inventaris, de 6020 vermoedelijk voor goed.

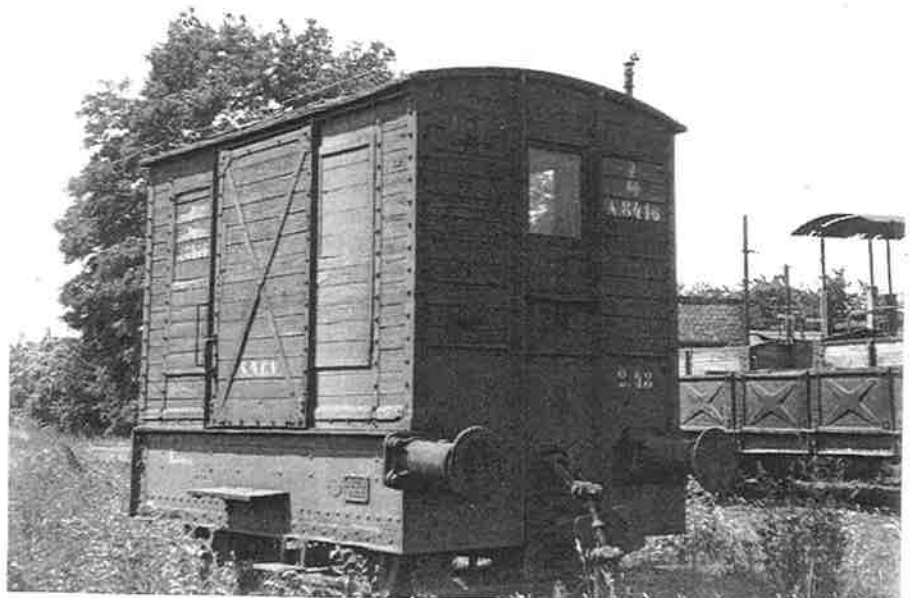
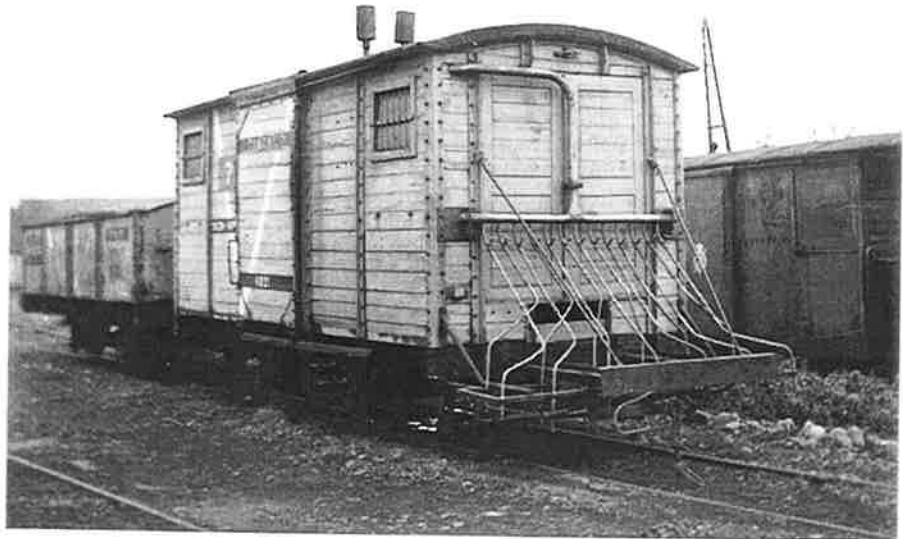
Dirk Eveleens Maarse
Arnhem, juni 1998

Geachte Redactie,

Graag zou ik enkele punten van het artikel van de Heer J.COHN over de "werkwagens van toen" (XXX) (RR 1/98 blz. 6 tot en met blz. 9) willen aanvullen :

1. Foto's 1 tot 4 : de onkruidverdelingstrein van de groep Liège-Limburg : Wagen A.152 was gebouwd op de truck van ex-EMR n° 9086. Deze wagen bezat GEEN eigen aandrijving en was dus GEEN mw. De volledige trein bestaande uit A.152, A.153 en A.154 moest dus door een tractor of locomotief getrokken worden. A.152 bevatte de bedieningskranen, de pomp en de sproeiinstallatie.
2. Foto's 5 en 6 : Sproeiwagen A.7043 heb ik meermaals op het Kustnet zien inzetten. De op foto 6 zichtbare katrol werd door een draaiende as van de rijdende wagen aangedreven. Op haar beurt dreef ze door middel van een riem de sproeipomp aan, die zichtbaar is op de vloer van de wagen juist voor de voorste as.
3. Foto 12 : Op het einde van zijn loopbaan reed tankwagen 51761 met nog maar 5 tanks in plaats van 6; tank n° 6 (aan de kant van het remplatform) was verwijderd.
4. Uit de foto's van wijlen de Heer G. DESBARAX, laat ik U een foto (foto boven) van een "monument" geworden, nl. A.5578 (het is mij niet bekend of hier later in de reeks 51... hernummerd werd); van knutselwerk gesproken!
5. Uit de foto's van de Heer E. De BACKER haal ik een foto van de sproeiwagen FORVILLE (Gp NAMEN) die uw lezers zeker zal interesseren (Foto midden).
6. In zijn vorig artikel (XXIX) over de tussenlopers, spreekt de Heer COHN niet over de gesloten tussenlopers A.8415-A.8417; hierbij een foto uit mijn verzameling (foto onder).

P. ROOVERS
Sint-Truidersteenweg ,188
3700 TONGEREN



Verenigingsnieuws

VeBOV

1. MAANDELIJKSE PROJECTIEAVONDEN

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

28 augustus 1998 : **Tram en trein in de jaren '80** (H. Suys). Trams in Antwerpen; stoom in de jaren '80; bijzondere treinritten eind jaren '80 en begin jaren '90.

25 september 1998 : **Spoorwegen in China** (W. Windey). Deze reportage handelt over de nog aanwezige stoomcentra in het Noord-Oosten van China. Vanuit Peking : de laatste stoomlocomotievenfabriek en de kolenmijn te Tang Shan, de staalfabriek te Anishan, het stoomdepot Yebaishou en de lijn naar Chifeng met QJ-dubbeltracties. Dan volgt de Jing Peng pas die pas eind 1995 in dienst kwam en volledig met stoom uitgebaat wordt. Daarna de Wuyling- en de Jiamusi-lijnen, Xilin met smalsporige ertstreintjes en de stelplaats van Yichun. Tenslotte het grootste stoomspektakel : de open steenkoolmijn van Jalainur, ook volledig met stoom uitgebaat.

23 oktober 1998 : **Diverse reportages** (L. Van Driessen) : A.V.E. in Sevilla en Alicante-Denia, 93 km meterspoor (Spanje); de tram in

San Diego (USA); Stoom in Zuid-Afrika, Kaapstad - George - Oudtshoorn - Knysna - Kaapstad; flitsen uit België

27 november 1998 : **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 aanbieding;
- * 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.

Brussel (20.00 uur, vergaderzaal Anneessens, ingang Fontainasplein)

11 september 1998 : **De Gentse stadstram en het streekvervoer in Oost-Vlaanderen** (bus) (L. De Coster). Beelden uit de jaren '80.

9 oktober 1998 : nog niet bepaald.

13 november 1998 : nog niet bepaald.

2. UITSTAP : De kustlijn, 26 september 1998

Nu de kusttram is verlengd tot Adinkerke is het ogenblik geschikt om een uitstap te maken langs de Westkust. Daarom wordt een rit georganiseerd met fotostops op 26 september, met motorwagen SE 9093.

- Vertrek om 13.00 in Oostende.
- Deelnameprijs : 750 BEF voor leden en familieleden, 850 BEF voor niet-leden.

Aanmelding en verdere inlichtingen bij Luc Couscheir, tel 03/829.06.23, na 20.00 uur.

3. LEDENNIEUWS

Wij vernemen het overlijden op 54 jarige leeftijd van ons medelid Michel Leprince. Michel was bovendien de huidige voorzitter van het MSVB, beter gekend als het trammuseum van Woluwe. Wij bieden hierbij zijn familie alsmede de raad van bestuur en de leden van het MSVB onze deelneming aan.

Mededelingen

Wie interesse heeft voor het boek "Mechelen op wielen" deel 2 kan nu inschrijven.

Ingebonden en voorzien van een stevige geplastificeerde kaft. Prijs 1.450 bef. Te storten op rekening 652-5701158-65 t.a.v. HET STREEKBOEK Vrasenestraat, 109, 9100 te Nieuwerkerken-Waas.

Miniatuurclub "HET SPOOR" laat ons weten dat er een tentoonstelling plaatsvindt in de clublokalen in het Station van Sint-Niklaas, Leopold II laan 2 : op zaterdag en zondag 10 en 11 oktober 1998; op zaterdag en zondag 17 en 18 oktober 1998 telkens van 10 tot 18 uur. De 2 banen (waarvan een in op-

bouw) van de club zullen in werking zijn, evenals hun modulebaan. Tevens is er een tweedehandsmarkt en kan men verpozen in de kantine, waar men ook spoorwegvideo's kan bekijken.

Verder zijn er ook vitrines met (vooral Belgische) locs en rijtuigen.

Aan dit nummer van Rail-Revue werkten mee : Jacques Cohn, Luc Couscheir, Staf Cuyt, Jan De leus, Mark De Schutter, Dirk Eveleens Maarse, Stefan Justens, Eric Keutgens, Bob Morren, Stefan Nicolaï, Pierre Roovers, Hubert Van den Bergh, Jo en Rudy Van Iseghem.



De Panne. 26 juni 1998. Het tram-, bus- en treinperron. De versierde BN 6044 wacht op de prominenten en AB 2422, in dienst op lijn 781 (De Panne, Dijk - De Panne - Adinkerke), zal de aankomende treinreizigers opvangen voor De Panne, Centrum en Dijk. Foto E.Keutgens



Op het stationsplein van Esch zien we Mercedes 0405 Nu aardgasbus 58. Foto : Luc Couscheir, Op 3-5-1998