

RAIL-REVUE

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



Zeventiende jaar - Nr. 4
Okt. - Nov. - Dec. 2002
ISSN 0773-0713
Afgiftekantoor : 2610 Wilrijk 1
P208887

EDITORIAAL

P(o)(e)sterijen

Wellicht heeft U zich afgevraagd waarom het omslag van het vorige nummer rijkelijk voorzien was van stickers. Bij het aanbieden van RR 2002/2 in mei, in kantoor Antwerpen X, kregen we daar plotseling te verstaan dat zij geen zendingen onder de duizend stukken meer aanvaardden. Na wat onderhandelen werd die zending toch nog aangenomen, maar met de vermelding dat het verdorie de laatste keer zou zijn. Toen we ons ter voorbereiding van de verzending van RR 2002/3 in ons plaatselijk kantoor aanboden en het voorgaande uit de doeken deden viel men daar uit lucht. Men heeft ons echter wel zeer correct behandeld, zodat we onze reeds voorgedrukte omslagen nog konden aanpassen (met alle kosten, stickers en werk van dien). Tot nu toe vond men het nog niet nodig om ons schriftelijk van deze gewijzigde reglementering op de hoogte te brengen.

Regels zijn er natuurlijk om op te volgen. Klantvriendelijkheid is er ook zo één. Tenslotte is het gebruik van een P.B.-nummer in het voordeel van beide partijen. Wij hoeven niet aan zegels te likken en de post kon wat tijd besparen met afstempelen, en dat gebeurt nu dus.

L.C.

INHOUD VAN DIT NUMMER

EDITORIAAL <i>P(o)(e)sterijen</i> _____	2
BELGIE-"HOLLAND" 1937 _____	3
NMBS-diesel locomotief reeks 77 _____	4
Rail-Actueel _____	10
Verenigingsnieuws _____	22

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

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

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

65 jaar geleden :

BELGIE-"HOLLAND" 1937

Tussen mijn Antwerpse tramspottingslijsten van de jaren '30 heb ik er eentje uitgehaald, dat wel een bijzonder karakter heeft. Het vermeldt immers de speciale diensten naar het Antwerp Stadion op een zondag in april 1937 (de precieze datum is helaas niet vermeld). Ik ben geen specialist inzake sport en was toen slechts tien jaar oud, maar meen mij toch te herinneren dat het om één van de beroemde België-Nederland matches ging, die toen tien-duizenden liefhebbers trokken.

Wij woonden toen "op" Zurenborg, zodat ik reeds in de voormiddag eens was gaan kijken aan het Ooststation, waar extra-treinen uit Nederland de opgewonden voetbalfans in Antwerpen binnensluisden. Alle treinen werden gesleept door type 15 stoomlocomotieven met GCI's of Pruisische Wapenstilstandwagens aan de haak. Vóór het station stonden reeds speciale trams te wachten, met het Antwerp Stadion als bestemming. Deze speciale diensten werden gereden met kopborden die meestal "Extra Dienst" vermeldden. Sommige oude kopborden hadden nog tweetalige opschriften. Een enkele keer was er helemaal geen kopbord en stelde men zich tevreden met een wit op rood plaatje "Antwerp Stadion" aan het voorbalkon.

Ik kreeg in die tijd wekelijks 5 frank zakgeld. Daar moest ik zuinig mee omspringen, maar... dit was toch wel een buitengewone dag! Reden genoeg om op tram 18 te springen en in allerijl naar het Astridplein te rijden, om daar de wagennummers te noteren.

Lijn 5 — rood/wit — (die de oude 23 had vervangen) en lijn 10 — groen/wit — (die langs een verbindingsspoor even vóór het eindpunt in Deurne het Antwerp Stadion kon bereiken) reden op die dag met twee bijwagens (zie mijn nummerlijst). Verder waren er nog talrijke speciale drie-wagenstellen, allen met Belgische en Nederlandse vlaggetjes getooid die aan de trolleytang waren bevestigd. Ik hoef hier niet aan toe te voegen dat er slechts weinig kans zal hebben bestaan, om in de Carnotstraat of nog verder op te stappen.

Lijn 5 had toen een lang tracé, met vertrek in Wilrijk en rijdend langs de Groenplaats en de "Middenstatie" naar Lackbors, toen omgedoopt in het "modernere" Antwerp Stadion. De reisweg van lijn 10 heeft alle perikelen van de tijd overleefd en was toen ook al Melkmarkt — Deurne-Noord. De "extra's" kwamen van de Suikerrui, om de massa mensen op te vangen die op het Vlaams Hoofd (de toenmalige naam van Linkeroever) met de buurttrams uit Temse of Hamme, of met de trein uit het Waasland was aangekomen, en die langs de nieuwe voetgangerstunnel op de rechter Scheldeoever binnenstroomde. Tenslotte waren er nog de stellen, vertrekkend aan het Ooststation.

Vanaf het Astridplein werd langs lijn 10 verder gereden, soms ook langs de lijnen 12 en 21 via de Schijnpoort. Lijn 5 reed haar normale reisweg langs de Kerkstraat

en de Schijnpoort. Tussendoor reden dan, vanaf het Astridplein, nog de talrijke andere lijnen die het Centraal Station aandeden.

Nu even een woordje over de terugreis van de voetbalfans naar het centrum, een kleine drie uur later. Belgen en Nederlanders waren — voorzichtigheidshalve — gescheiden ondergebracht in afzonderlijke stellen. Vanuit mijn "observatiepost" op het Astridplein kon ik, bij het naderen van ieder stel, al van verre horen wie er aankwam, door het oorverdovende gebrul "twee" of "drie", al naargelang het aantal goals dat "hun" ploeg had gemaakt. Toen waren de voetbalfans nog enigszins beschaafd : ze gingen niet redeloos aan het vechten en vernielen. Wel werden de vele cafétjes en de frietkarretjes op het plein en in de buurt bestormd. Gejuich maakt dorstig en hongerig! Wij gaan nu even mijn lijst bekijken. Ik telde 133 wagens naar het Stadion. Wellicht zijn het er nog enkele meer geweest, die ik zou kunnen gemist hebben. Tot het uiterste als sardienen in blik in de trams geperst, betekent dit al een aardig aantal reizigers. Het verwondert mij, dat er als trekkracht van de stellen ook enkele "zwakkere" broertjes tussen zaten, zoals bv. de 283, 284, 297, 300 of 307, die in die tijd, meestal zonder bijwagen, op de "rustige" lijnen te vinden waren, zoals de vóóroorlogse 12, 16 of 21.

Anderzijds reden er op die dag geen "Raabkens" op lijn 10. Ze konden in de normale dienst wel één 900-bw slepen, maar twee stuks zou te veel van het goede zijn geweest.

Bw 942 verscheen ook niet op het toneel. Deze wagen was toen pas gemoderniseerd met een nieuw koetswerk maar, als eerste

van de vernieuwde wagens, met behoud van zijn open balkons en zonder plooi-deuren. Hij kwam daarom op lijn 11 terecht.

De 939 reed die dag op lijn 10. Hij werd later het slachtoffer van een zwaar ongeval en stond nog kort na de oorlog afgesteld in de loods Merksem.

Zeer interessant is het optreden van 29 stuks uit de serie 800, zware en logge bijwagens met middeninstap, die toen al niet meer in de normale dienst werden gebruikt.

Opmerkelijk is ook de aanwezigheid van bw 601, het prototype van de reeks 602-661, omdat hij toen alleen een handrem bezat.

Alle stelplaatsen waren vertegenwoordigd, maar de meeste ingezette bws (bv. de 900'en) kwamen van Hoboken of van de Brusselstraat. Deze laatste remise leverde ook de twee ex-LVA tweeeassers 377 en 378. Merksem stelde drie 500'en ter beschikking evenals enkele bws uit de subreeks 632-661.

De "lagere" 600'en kwamen uit de stelplaats Driehoek, zo ook de 400'en van lijn 5. De lagere nummers 300 waren in die tijd in de Pothoek gehuisvest, de hogere in Groenenhoek.

Opvallend is de samenstelling van het stel 543+647+604, waarvan de mw en de eerste bw in Merksem thuis waren, maar de 604 in de loods Driehoek.

De 450 van lijn 5 zou enkele maanden later verbouwd en verlengd worden, om met het nieuwe nummer 101 op lijn 1 te verschijnen.

Wat een boeiende en opwindende dag, zelfs zonder de match te hebben gezien!

Jacques Cohn

Voor België-Nederland 1937 ingezet trammaterieel

Lijn 5	Lijn 10	Speciale diensten
347+931+948	344+943+932	342+660+645
454+958	343+954+918	302+816+835
450+1027+1049	314+941+999	459+826+812
455+951+964	350+947+845	284+818+820
470+1022	461+991+1034	345+819+832
457+922+923	362+939+856	252+1029+1023
456+1044+953	351+1030+860	297+975+952
447+811+959	361+946+854	283+814+828
403+1046+601	363+945+957	372+830+844
427+929+934	352+937+936	535+821+853 (of 833?)
445+915+979	370+928+1031	365+839+857
(11 stellen)	358+972+955	548+913+1018
	337+949+904	378+806+803
	346+935+925	543+647+604
	(14 stellen)	300+1043+908
		414+635+639
		340+801+831
		377+850+848
		307+622+623
		356+823+841
		(20 stellen)

Totaal : 45 stellen, samen 133 wagens!

NMBS-diesel locomotief reeks 77

EVOLUTIE VAN DE DIESELTRACTIE

Begin de jaren '90 werd bij de NMBS een studie verricht in verband met de toekomst van de dieseltractie in België. Het vervangen van het dieselpark vereiste een doelgerichte aanpak, temeer omdat er zich een grondige verandering van het spoorvervoer voordeed. Het goederenvervoer evolueert mee met een steeds wisselende markt. Het wegvervoer daarentegen ondervindt hoe langer hoe meer problemen, zoals o.m. toenemende vertragingen door de congestie van de wegen. Nieuwe internationale spoorverbindingen zien het levenslicht. Tenslotte heeft de Europese Unie de wens uitgedrukt om de spoorwegen de nodige middelen te geven waardoor zij een groter percentage van de totale mobiliteit voor hun rekening moeten kunnen nemen. Aan dit laatste is wel de voorwaarde verbonden dat de in de meeste landen fungerende Staatsspoorwegen liberaler zouden moeten worden. Ook de NMBS krijgt dus concurrentie. De studie van de NMBS betreffende de dieseltractie was dan ook een absolute noodzaak.

De in gebruik gebleven diesel locomotieven zijn verdeeld over een aantal reeksen, waarvan de onderlinge karakteristieken grondig van elkaar verschillen. Soms betreft het ook kleinere reeksen die dan veel duurder zijn in exploitatie omdat een aantal onderdelen in voorraad moeten gehouden worden voor herstellingen en/of vervanging bij slijtage. Bovendien dateren de laatstgeleverde lijnlocomotieven van 1966! Ook voor de rangeerlocomotieven vielen er na de levering van de tien locomotieven van de reeks 74 in 1977 geen nieuwe leveringen meer te noteren. Het verouderen van het park heeft zeer nadelige gevolgen voor wat de kostprijs betreft en ouderdomsverschijnselen zorgen er bovendien voor dat ook de betrouwbaarheid van het park afneemt.

De spoorwegmaatschappij onderging in de laatste jaren ook verschillende noodzakelijke herstructureringen om het hoofd te bieden aan de evolutie van het verkeer. Zo werd algemeen aanvaard dat voor het uitbaten van reizigersdiensten op de secundaire lijnen beter kon gereden worden met dieselmotorwagens, dan wel het inzetten van zware (en bijgevolg dure) lijndiesels. Hierbij valt ook op te merken dat de belangrijke aslijnen reeds geëlektrificeerd zijn, of het in de zeer nabije toe-



Locomotief 7701 werd als eerstkomer van een nieuwe reeks locomotieven uiteraard grondig getest. Allerhande meetritten en proeven kwamen aan de orde. Verschillende tractiewerkplaatsen werden ingeschakeld voor het afwerken van het omvangrijke programma. In de periode dat de 7701 zich in de werkplaats Merelbeke bevond, werden proefritten gereden naar Essen. Het is op een van deze ritten dat de foto ontstond toen Z90887, samengesteld uit de 7701 met meetrijtuig HV13 en achteraan diesel locomotief 6292, moest uitwijken te Antwerpen-Oost om voorrang te verlenen aan een reizigerstrein. Foto : Jan Mahieu, Antwerpen-Oost, 15 oktober 1999.

komst zullen zijn. Hierdoor neemt ook de behoefte aan dieseltractie af.

In de afwikkeling van het goederenverkeer is een van de meest opvallende veranderingen



Het gebeurt meermaals dat twee of zelfs drie locomotieven tegelijkertijd uit de fabriek vertrekken voor overbrenging naar Antwerpen. Dit was ook het geval bij de aflevering van de 7717 en 7718. Tot en met de 7718 zijn de locomotieven uitgerust met de BSI-koppeling, waarbij de nummers 7709 tot en met 7718 manueel bestuurbaar zijn met radiocommando. Dit is zeer duidelijk op te merken aan de 'ontvangers' die zich bevinden op de hoeken van het dak van de stuurcabine. Op de foto zien we de 7717+7718 afgesteld op de vroegere tractiewerkplaats Antwerpen-Dam. Foto : Jan Mahieu, Antwerpen-Dam WDT, 5 augustus 2000.

dat — sinds de laatste herstructurering — de trafiek zich bijna uitsluitend concentreert om en rond vier grote rangeerstations. Vanuit deze 'verzamelpunten' vertrekken de goederentreinen naar hun bestemming. Het vervangen van het verouderde dieselpark drong zich bijgevolg dan ook op.

HET ONSTAAN VAN EEN LOCOMOTIEF VOOR DUBBEL GEBRUIK

In het buitenland bestaan reeds langere tijd een soort van "gemengde" diesellocomotieven. Hiermee bedoelen we eigenlijk niet zozeer dat met dit soort van locomotief zowel reizigers- als goederentreinen kunnen worden getrokken, al is dat uiteraard mogelijk. In feite wil dit zeggen dat deze machines worden gebruikt voor zowel rangeerwerk, als voor het slepen van goederentreinen op de hoofdlijnen.

Het opzet van dit soort locomotief is aldus ontworpen dat in geval van noodzaak (zware goederentreinen) kan gereden worden in meervoudige tractie. Dit geeft een zeer soepele inzet van het materieel, wat een gunstige invloed heeft op de productiekosten.

In 1996 diende de NMBS een offerte in voor het aanschaffen van een groot lot nieuwe diesellocomotieven, verdeeld over een aantal schijven. De wet voorziet dat in geval te aanbesteding een zeker bedrag te boven gaat, dit volgens Europese regels (ook buitenlandse bedrijven mogen meedingen naar de bestelorders) moet gebeuren; zodoende bleven een viertal gegadigden over (Siemens, Adtranz, GEC-Alstom en Jenbacher Werke).

Het lastenboek voorzag in het ontwerp van een locomotief voor dubbel gebruik (lijndiensten en rangeerwerk) met een vermogen van 1100 kW. Er werd gekozen voor een machine met een centraal gelegen stuurcabine. Als overbrenging ging de voorkeur uit naar een hydraulische transmissie wat, zeker voor de rangeerdienst voordelen biedt.

De firma Siemens kon een passende locomotief voorstellen die reeds in gebruik was bij enkele spoorwegmaatschappijen. Het betrof het standaardtype G1205, waaruit mits een aantal aanpassingen de vooropgestelde machine kon worden geproduceerd. Na enkele maanden druk overleg zette de Raad van Bestuur van de NMBS in juni 1977 het licht op groen voor de bestelling van een eerste lot van 90 locomotieven. De nieuwe diesellocomotieven kregen het reeksnummer 77.



In de uitgestrektheid van de Antwerpse haven zijn de locomotieven 77 rasechte werkpaarden. Hier komt hun 'dubbelleven' pas goed aan bod. Enerzijds voeren deze machines hier een aantal rangeerbewegingen uit, terwijl anderzijds de overbrenging van zware reeksen goederenwagens van en naar het vormingsstation Antwerpen-Noord geen enkel probleem oplevert. Locomotief 7741 verraste de fotograaf op een plezierige wijze ter hoogte van de sectie IJsland. Opmerkelijk aan deze locomotief is het 'verlaagde' verluchttingsrooster op het einde van het middencompartiment. Vergelijk deze foto met de opname van de 7740 die onder een vergelijkbare hoek werd gefotografeerd. Men kan duidelijk onderscheiden dat door het verlagen van het verluchttingsrooster de bestuurder een beter uitzicht krijgt op de baan voor het waarnemen van de seininrichting. Foto : Jan Mahieu, Antwerpen-DS sectie IJsland, 21 augustus 2001.

OPVATTING

De locomotieven van de reeks 77 vertonen een zeer grote gelijkenis met de standaardlocomotieven van het type G1205. Een aantal details

zijn evenwel aangepast aan de voorschriften van de NMBS.

De locomotieven worden geassembleerd in de fabrieken van Siemens (ex- MaK) in Kiel (Duits-

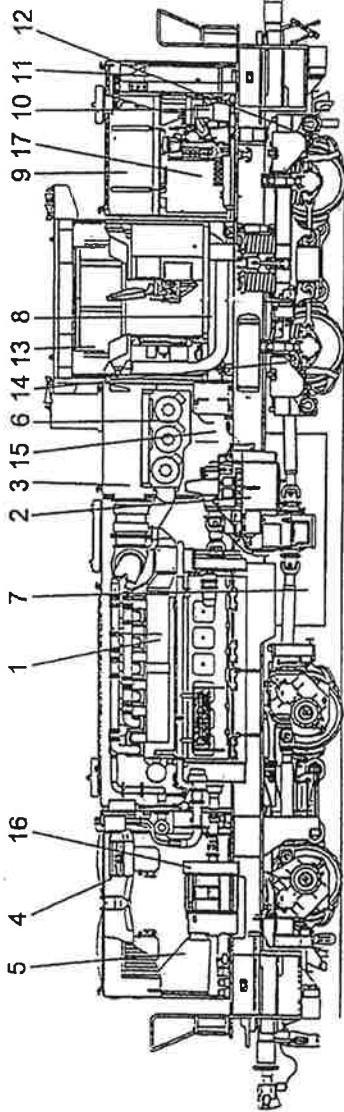


Vanaf de 7729 kwamen geen officiële namen meer voor op zijwanden van de locomotieven. Ook de eigenaarswerkplaats stond niet langer meer vermeld op de kast. De locomotieven bleven echter wel nog steeds afgeleverd aan de NMBS in Antwerpen. Kort na de levering liet de 7740 zich van haar beste zijde fotograferen in de werkplaats Antwerpen-Dam. Foto : Jan Mahieu, Antwerpen-Dam WDT, 17 juli 2001.



Beschrijvende fiche van de diesel-hydraulische locomotief reeks 77

1. Dieselmotor
2. Hydraulische transmissie Voith
3. Knaldemper
4. Ventilator koelgroep
5. Radiatoren
6. Luchtfilter dieselmotor
7. Gasolitanak
8. Batterij
9. Luchtreservoir (1000 l)
10. Compressor
11. Remtafel
12. Remeenheid
13. Stuurpost
14. Wielstel
15. Koelertransmissie
16. Generator
17. Omvormer voor hulpdiensten



Algemeenheden

Effectief : bij constructie
 Type : B-B
 Massa : 87,4 ton
 - volledig rijklaar : 4200 l
 - bevoorradingen : 390 l
 - gasoil : 190 l
 - smeeroilie - dieselmotor : 600 l
 - overbreng. : 600 kg
 - afkoelwater van diesel : 22,07 ton
 - zand : 210 kN
 Max. massa per as : 240 kN
 Voortdurende trekkracht ($\mu = 0,30$) : 264 kN
 - baangang : 100 km/h
 - rangeergang : 60 km/h
 Kracht bij aanzetten ($\mu = 0,25$) : 75 m
 Max. snelheid : 250 m
 - baangang : 1000 min
 - rangeergang : 600 min
 Minimum straal voor bocht : 75 m
 Min. straal van bocht in het vert. vl. m : 250 m
 Doormeter der wielen : 1000 mm
 Nummering : 7701-7790

Kastgedeelte

Bouwer : SIEMENS-VOSSLOH te Kiel
 Bouwjaar : 1999-2002
 Remming : Electro-pneumatische rem Knorr met rechtstreekse rem en automatische remkraan.
 Een schroefcompressor Knorr SL20-5-57 wordt elektrisch aangedreven; de lucht wordt gedroogd in een luchtdroger.
 Bedieningsinrichting : Electrische stuurleenheid SIBAS 32 werkt in op de snelheidsregeling van de dieselmotor en de bediening van de transmissie.
 HL 7701 - 7708: afstandsbediening vanuit seinhuis
 HL 7709 - 7729: afstandsbediening door stuurkasje
 HL 7730 - 7790: normale werking

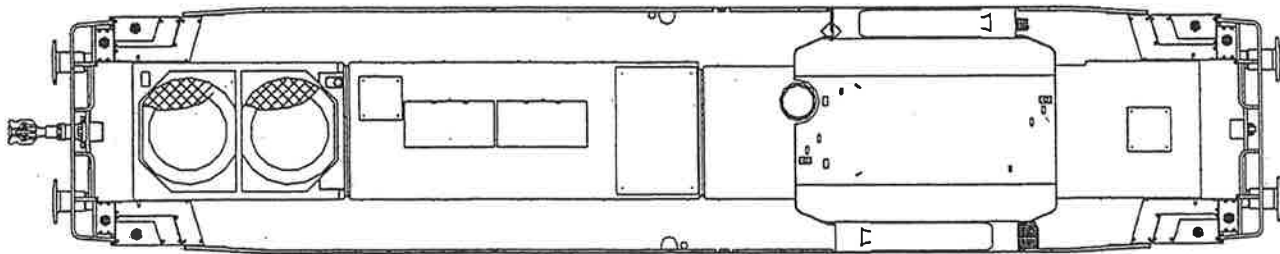
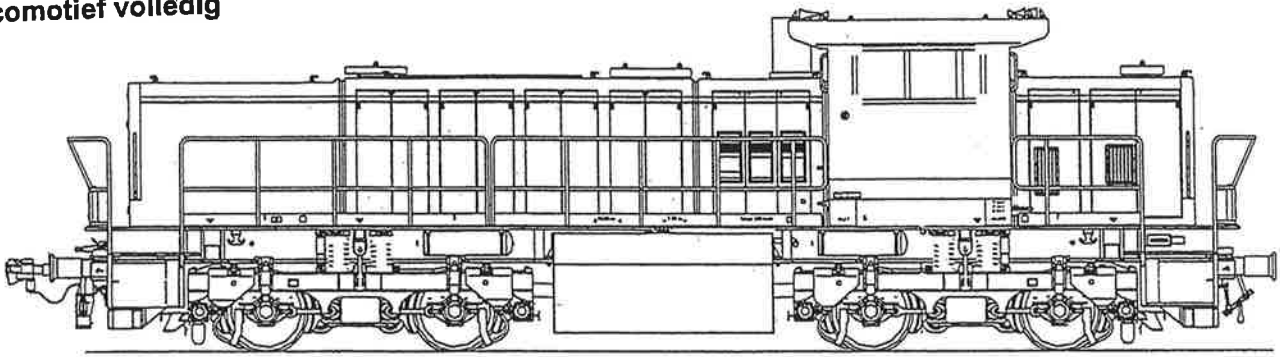
Dieselmotor

Bouwer : A. B. C.
 Fabrikatietype : 6DZC-1000
 Wijze van werking : 4 takt overvoed door turbo-compressor.
 Wijze van inspuiting : rechtstreeks
 Regeling van het vermogen : door elektronische snelheidsregeling
 Starten van de motor : door elektrische starter Bosch
 Nominiaal vermogen : kW 1150
 Omwentelingsnelheid : tr/min 1000
 Cilinders - aantal : 6
 - schikking : in lijn
 - uitboring : mm 256
 - loop : mm 310
 Volledige massa : ton 10,2
 Druk der inspuiting : bar 14,42
 Effect. gemidd. druk : m/s 10,32
 Gemidd. snelheid zuiger : daNm
 Max. koppel

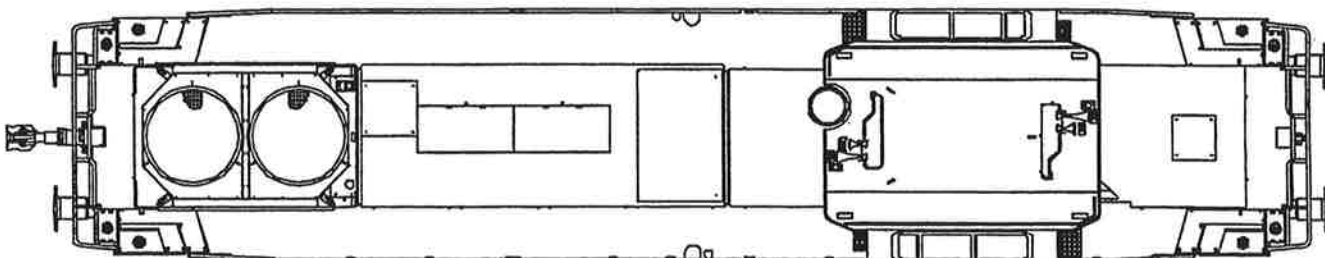
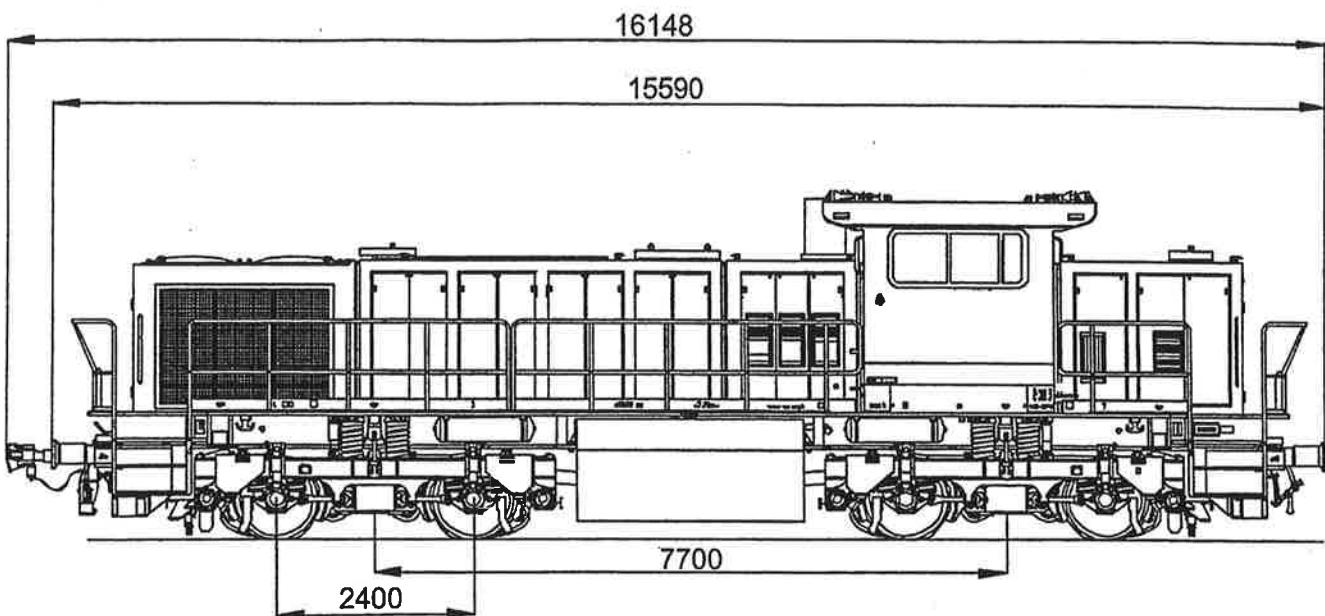
Overbrenging

Overbrenging : Hydraulische transmissie Voith L4r4 met twee koppelvormers voor iedere rijrichting.
 Omschakeling op baangang of rangeergang
 Aandrijfassen : Asbruggen Vossloh t.25 en kardanassen
 Schikking locomotieven :
 - Koppeling in meervoudige tractie tot 3 eenheden
 - HL 7701 - 7708: kunnen in meervoudige tractie met HL 7709 - 7790 rijden
 Hulpdiensten : Aandrijving 3 x 400 V met alternator-omvormer; koelventilatoren en compressor

Locomotief volledig



HLD 77 overzicht



land). Zij worden "kant en klaar" afgeleverd aan de NMBS in het station Antwerpen-Noord. De locomotieven rijden mee als voertuig in de gewone treinen van de geregelde dienst tussen Duitsland en België en komen ons land binnen via het grenspunt Aachen-West en Montzen.

Bij aankomst gebeuren de eerste controles en proeven in de nieuwe werkplaats dieseltractie Antwerpen-Noord. Na het uitvoeren van een zogenaamde "aanvaardings-test" worden de machines overgebracht naar hun nieuwe eigenaars-werkplaats.

De locomotieven reeks 77 zijn de eerste machines die zowel gebruikt worden voor het slepen van zware goederentreinen op de lijn alsook voor het uitvoeren van rangeringen. In geval van nood mogen meerdere locomotieven (volgens de huidige voorschriften bij de NMBS maximaal drie) in treinschakeling gekoppeld worden.

TECHNISCHE BESCHRIJVING

kast

De kast bestaat uit een centraal opgestelde stuurcabine met aan weerszijden een motorkap van ongelijke lengte. De motorkap met de grootste lengte (voorkap) herbergt de eigenlijke dieselmotor. Deze kap is samengesteld uit drie compartimenten, die elk afzonderlijk demonteerbaar zijn.

In het voorste gedeelte bevinden zich de koelgroepen voor de afkoeling van het koelwater van de dieselmotor. Zij bestaan uit twee elektrisch aangedreven ventilatoren en twee rijen radiatoren. Verder is hier ook de statische omvormer en het expansievat van de wateromloop van de dieselmotor in ondergebracht.

In het middengedeelte bevindt zich dan de dieselmotor.

Het derde compartiment biedt plaats aan een zestal luchtfilters voor de dieselmotor, de gangwissel van de transmissievloeistof en de knaldemper.

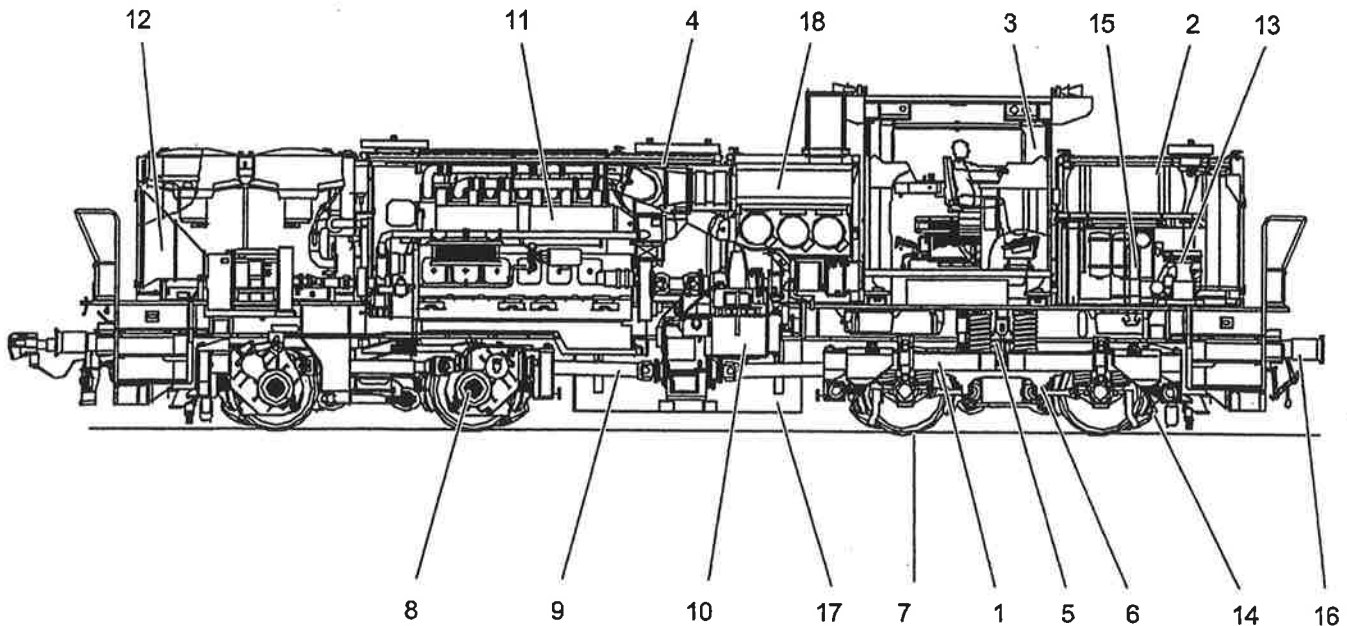
De kap met de kleinste lengte (achterkap) bevat eveneens een statische omvormer, luchtpomp, luchtdroger en de pneumatische uitrusting.

chassis

Het onderstel bestaat uit een tweetal massieve staalplaten samengehouden door verticale staalplaten, waardoor een robuust en onvervormbaar geheel ontstaat. De bovenplaat beslaat de gehele oppervlakte van de vloer van de locomotief. De onderplaat is smaller omdat de draaistellen en de ophangingshier hun plaats moeten vinden.



Hoofdmodules van de locomotief



1. Locomotiefchassis; 2. Achterste opbouw; 3. Bestuurderscabine; 4. Voorste opbouw; 5. Loopwerk; 6. Draaistel; 7. Wielcomplex; 8. Aspot; 9. Cardanassen; 10. Hydraulische overbrenging (turbo-overbrenging); 11. Dieselmotor; 12. Koelaggregaat; 13. Persluchtgenerator; 14. Remschoeneenheid; 15. HOV-container; 16. Trek- en stootinrichting; 17. Brandstoftank; 18. Uitlaatsysteem

stuurpost

De locomotieven reeks 77 zijn uitgerust met een centraal geplaatste stuurcabine. Dit is sinds de levering van het type 222 in 1962 (vanaf 1971 reeks 66 en in 1980 omgenummerd naar reeks 71) niet meer het geval geweest voor de zwaardere diesellocomotieven. Voor de diesels die uitsluitend voor de rangeerdienst ingezet worden (reeksen 80, 73, 74 en 82) was dit wel de gewoonte.

De stuurcabine staat gemonteerd op vier elastische lagers op het chassis en is goed geïsoleerd,

waardoor een optimale bescherming plaatsvindt tegen schokken, trillingen en geluid.

De verwarming van de stuurcabine wordt verzekerd door twee radiatoren. Deze zijn aangesloten op de omloop van het koelwater van de dieselmotor. Bovendien is de stuurpost uitgerust met klimaatregeling (airco) zodat de stuurpost in de zomer fris blijft.

In de stuurhut staan telkens twee paar hoofdstuurtafels en hulpstuurtafels opgesteld. De hoofdstuurtafels laten toe om de machine op een comfortabele wijze

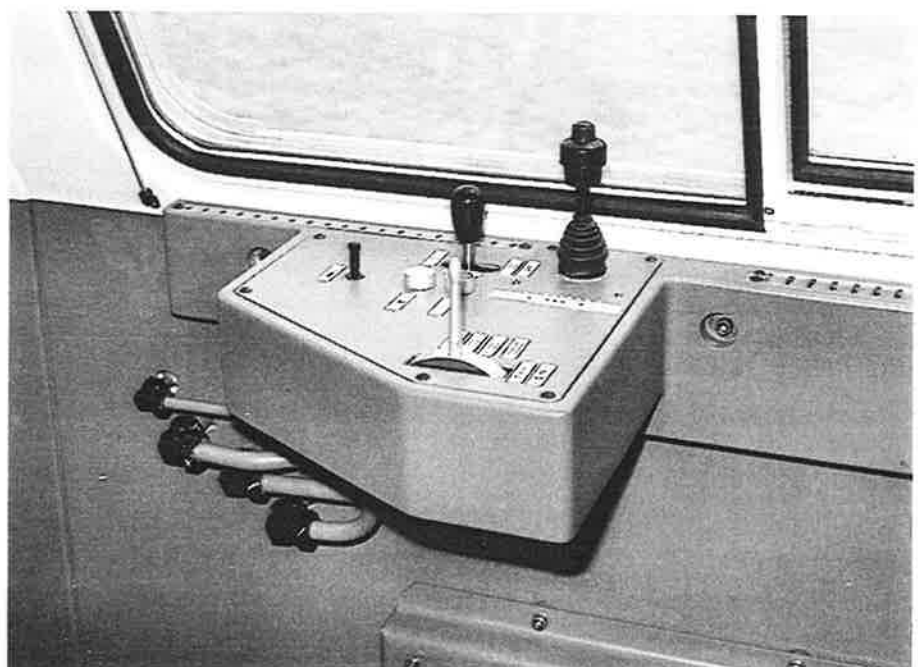
te besturen bij het slepen van (zware) goederentreinen.

Tijdens het rangeren kan gebruik gemaakt worden van de hulpstuurtafels. Er kan van de ene stuurtafel naar de andere worden overgeschakeld wanneer de locomotief niet sneller rijdt dan 40 km/uur.

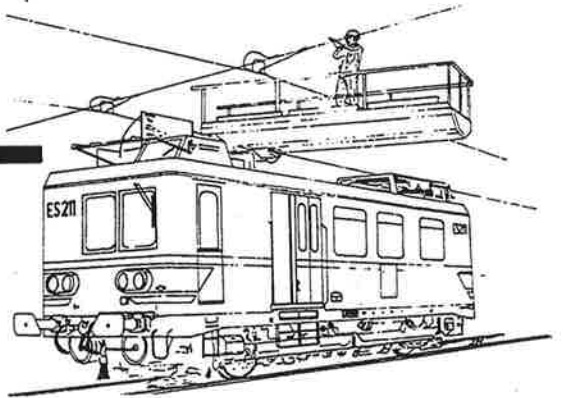
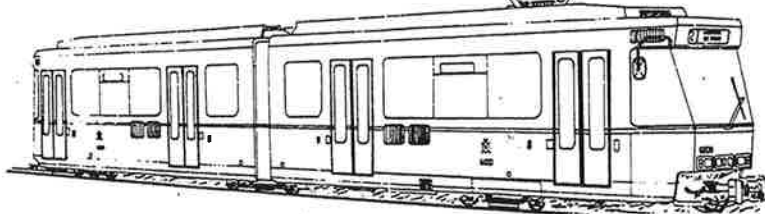
Jan Mahieu
(Wordt verder gezet)

Alle schema's : NMBS

Op de bijhorende foto's zien we hier enkele beelden van de stuurposten. De ergonomische opstelling van de bedieningshandels en het goede overzicht van alle meetinstrumenten maken het mogelijk dat het besturen van de locomotieven op een zeer comfortabele wijze kan gebeuren. De stuurcabine is trillingsvrij opgesteld en door toedoen van een uitstekende isolatie wordt het geluid van de motor volledig gedempt. In de stuurcabine bevinden zich aan elke zijde twee stuurtafels, een hoofdstuurtafel en een hulpstuurtafel. De bediening van de locomotief kan van de beide tafels gecommandeerd worden. Overschakeling tussen de beide tafels is mogelijk als de locomotief niet sneller rijdt dan 40 km/uur. Foto's : Jan Mahieu.



RAIL-AKTUEEL



NMBS

SPOORWEGEN / FEBELRAIL

VeBOV maakt deel uit van FEBELRAIL, dit is de Federatie van Belgische Verenigingen van Spoorbelangstellenden vzw. Wij willen hieronder graag ruimte geven aan Febrail. Hieronder vindt U de open brief vanwege Febrail aan het adres van de heer Karel Vinck, Afgevaardigd-Bestuurder van de NMBS, om hun bezorgdheid te tonen in verband met het slopen van twee historische stoomlocomotieven door diezelfde NMBS.

vzw FEBELRAIL asbl
Federatie van Belgische Verenigingen van Spoorbelangstellenden

2 september 2002

OPEN BRIEF VAN FEBELRAIL

MEDEDELING VAN FEBELRAIL NAAR AANLEIDING VAN DE SLOOP VAN TWEE HISTORISCHE STOOMLOCOMOTIEVEN DOOR DE NMBS

EN EIS TOT HET OPSTARTEN VAN EEN DIALOOG OVER HET BEHOUD VAN HISTORISCH SPOORWEGPATRIMONIUM

Op vrijdag 30 augustus 2002 werden wij er door enkele ledenverenigingen van op de hoogte gebracht, dat men op een terrein van de NMBS te Leuven bezig was met het slopen van twee oude stoomlocomotieven! Bij navraag bleek dat dit ongelofelijk bericht inderdaad klopte...

Op een voor het publiek ontoegankelijke en onzichtbare plaats, vlak voor de oude locomotievenloods van Leuven, waarin de NMBS haar collectie historische locomotieven en rijtuigen bewaart ("bestemd voor het toekomstig spoorwegmuseum"), was men blijkbaar al enkele dagen met groot materieel in de weer om twee stoomlocs tot hoogovenschroot te herleiden. Op het moment dat wij

verwittigd werden, waren de werkzaamheden al té ver gevorderd om de locomotieven nog te kunnen redden: één machine was al bijna voor 90% gesloopt en de tweede loc al voor meer dan een derde.

Het gaat hier om twee stoomlocomotieven die reeds sedert bijna 20 jaar te Leuven - samen met verschillende historisch waardevolle oude rijtuigen en goederenwagens - in open lucht stonden te "wachten" om een onderdak te krijgen, bij gebrek aan plaats in de nabij liggende loods.

De jongste van de twee machines is loc 29.279, gebouwd door de American Locomotive Company (ALCO) te Shenectady in de USA, in dienst genomen door de NMBS in 1946. De locomotief behoort tot een reeks van 300 locomotieven en is van hetzelfde type als zusterlocomotief 29.013 die op 20 december 1966 de laatste NMBS-reizigerstrein met stoomtractie sleepte tussen Ath en Denderleeuw. De 29.013 wordt wél bewaard door de NMBS en bevindt zich al geruime tijd in een gespecialiseerde herstellingswerkplaats voor stoomlocomotieven in Duitsland (waarbij men zich kan afvragen of en in welke staat deze historische loc ooit naar België zal terugkeren...).

De tweede machine is loc 44.022, gebouwd door de Belgische locomotievenfabriek Couillet in 1902 en in dienst genomen bij de Belgische Staats-spoorwegen (de voorloper van de NMBS) in oktober 1902. Het gaat hier dus om een machine die 100 jaar oud is! Ze behoort tot een reeks van in totaal meer dan 800 machines (in twee varianten), in België ontworpen volgens de - toen zeer moderne - principes van de Schotse ingenieur MacIntosh. Ook van deze reeks heeft de NMBS een ander exemplaar, loc 44.225 die zich in de museumbewaarplaats van Leuven (onder dak) bevindt.

Beide locomotieven waren nog gekoppeld aan een tender (be-

stemd voor de water- en kolenvoorraad). Bij de loc type 29 ging het nog om een oorspronkelijke tender die bij dit locomotieftype hoorde en bij de loc type 44 over een meer dan 80 jaar oude ex-Duitse tender.

De machines waren uiteraard niet meer rijvaardig, en waren overigens ontdaan van verschillende onderdelen omdat ze hun carrière beëindigden als "mobile stoomgenerator" in enkele NMBS-spoorbundels (met het oog op de voorverwarming van de met stoom verwarmde rijtuigen tijdens de winterperiode).

Omdat de pers, meer bepaald een journalist van de VRT-persdienst, lucht gekregen had van de plotselinge en onverklaarbare sloopwoede van de NMBS (er werden beelden van de grotendeels gesloopte locomotiefwrakken getoond in het VRT-Nieuws van vrijdagavond 30 augustus), zag een woordvoerder van de NMBS zich genoodzaakt om een verklaring af te leggen.

De verklaring van de NMBS-woordvoerder komt erop neer, dat enkele NMBS-experten vonden dat de toestand van beide locs door de jarenlange blootstelling aan weer en wind zodanig slecht geworden was, dat een eventuele restauratie als museumobject of de recuperatie van waardevolle onderdelen om zo te kunnen beschikken over tentoonstellingsobjecten of wisselstukken voor de zusterlocomotieven uit de NMBS-collectie totaal uitgesloten geworden was. De staat waarin de machines zich bevonden was van die aard dat ze in geval van behoud "het imago van de NMBS schade zouden berokkenen".

Bovendien beschouwde de NMBS beide machines toch altijd al als "doublures" in de collectie van het historisch patrimonium, en dus niet echt de moeite waard om te behouden.

Op de vraag of het dan niet aangewezen was dat de NMBS dergelijke "dubbele exemplaren" uit de historische collectie zou overdragen of verkopen aan

privé-verenigingen zoals museumspoorlijnen, transport-musea, organisaties die zich inzetten voor het behoud van het industrieel erfgoed, enz., werd geantwoord dat er bij de bevoegde NMBS-diensten vanwege dergelijke verenigingen en organisaties nooit een schriftelijk verzoek tot aankoop of overname van de betrokken locomotieven ontvangen werd! Moest dit wél het geval geweest zijn, dan had de NMBS maar al te graag de locs aan een dergelijke organisatie overgedragen!

De federatie van Belgische verenigingen van spoorbelangstellenden Febelrail, waarvan verschillende verenigingen lid zijn die ruimschoots hun "sporen" verdiend hebben met het restaureren en rijvaardig maken van historisch spoor- en tram-materieel en die reeds sedert jaren toeristische - en museumspoorlijnen uitbaten, ziet zich genoodzaakt om in naam van haar leden te reageren op deze verklaring.

Experten van de museumverenigingen bevestigen de slechte uiterlijke toestand van beide locomotieven, na 20 jaar verblijf in open lucht zonder enige vorm van onderhoud of bescherming van de onderdelen. De beplating van de ketel, de wanden en het dak van het machinistenhuis, rookkast, stoomdom en allerlei andere onderdelen waren grondig doorgeroest en onherroepelijk gedoemd om verschroot te worden. De zware, structurele elementen, zoals het frame, de assen, wielen en de stoomketel zelf bevonden zich echter nog in een vrij goede toestand, zodat de restauratie van beide machines tot waardevolle statische museumobjecten zonder twijfel mogelijk was en het hier dus wel degelijk gaat om het verlies van een waardevol gedeelte van het Belgisch historisch spoorpatrimonium.

De vakkennis en de ervaring die sommige Belgische museumverenigingen op dit gebied verworven hebben, moet niet onderschat worden; enkele beschikken trouwens over een uitgebreide technische infrastructuur om spormaterieel te restaureren en te onderhouden. Via de Europese federatie Fedecrail, waarvan Febelrail een actief lid is, kan ook een beroep gedaan worden op de expertise en de hulp van buitenlandse collega's, zoals Engelse museumbedrijven die reeds sedert meer dan 50 jaar actief zijn

en in die periode onvoorstelbare prestaties geleverd hebben op het gebied van de restauratie van historisch spormaterieel. Zonder aarzeling kan hier gesteld worden, dat bij de privéverenigingen op dit ogenblik meer kennis aanwezig is over constructie, restauratie, onderhoud en bediening van stoomlocomotieven dan bij de NMBS zelf. Hoeveel NMBS-personeelsleden zijn er nog actief die tijdens hun carrière met de stoomtractie te maken hebben gehad? Ter illustratie : vorig jaar vierde de NMBS - op een verdienstelijke wijze - haar 75-jarig bestaan. Het lag nogal voor de hand, dat er ter gelegenheid van zo'n verjaardag niet alleen zou uitgepakt worden met de meest moderne locs en treinstellen, maar dat het publiek ook de kans moest krijgen om nog eens een ouderwetse stoomtrein in actie te zien! Noodgedwongen heeft de NMBS hiervoor een beroep moeten doen op een privévereniging, lid van Febelrail, die tot ieders tevredenheid tijdens verschillende open-deurdagen stoomritten georganiseerd heeft. De stoomlocomotief van deze vereniging behoort tot een type dat indertijd ook bij de NMBS in dienst was. De vereniging heeft de machine enkele jaren geleden in Polen aangekocht, en daarna met eigen middelen technisch volledig in orde gesteld en uitgerust met alle vereiste veiligheidsinrichtingen, zodat de toelating verkregen werd om op het NMBS-net te rijden!

Ook het feit dat van beide types van de gesloopte locomotieven al een ander exemplaar door de NMBS bewaard werd, kan niet als argument dienen om de sloop te verrechtvaardigen. Volgens dit principe zou het b.v. totaal onnodig zijn om een oude windmolen te restaureren, omdat er in België al wel een paar andere windmolens in goede staat bewaard zijn. Ook zou het voor de heer G. Mahy en zijn zonen indertijd geen zin gehad hebben om in de loop der jaren een prachtige en uitgebreide historische autocollectie op te bouwen (Museum Autoworld in Brussel); een paar representatieve auto's zouden hier ruim volstaan hebben. Een manifestatie "Sail 2002 Brugge" met een vloot prachtig gerestaureerde zeilschepen zou dan ook weinig nut hebben : een paar zeilschepen zouden echt wel voldoende geweest zijn...

Ook het behoud van belangrijke onderdelen van beide machines

wordt blijkbaar bij de NMBS niet als een optie weerhouden. Enkel de twee draaistellen van de tender van de loc type 29 worden bewaard (als wisselstukken voor de andere loc type 29 in de collectie). Nochtans zijn enkele onderdelen van beide machines op zichzelf al de moeite waard om te recupereren voor een eventueel toekomstig museum. Een voorbeeld : het wielstel met binnenliggende krukas van de loc type 44 met bijhorende excentriekschijven van de Stephenson-stoomverdeling. Dit stuk alleen is reeds uiterst waardevol als voorbeeld van smeed- en constructiewerk uit een Belgische locomotief-fabriek in het begin van de 20ste eeuw. Ongelofelijk maar waar : tot voor kort stond een vergelijkbaar wielstel, afkomstig van een vroeger gesloopte loc, als "monument" opgesteld in het Communicatiecentrum Noord, vlak bij de ingang van het station Brussel-Noord! Blijkbaar vond de NMBS het toen wél de moeite waard om een dergelijk waardevol stuk te bewaren en zelfs ten toon te stellen op een plaats waar dagelijks duizenden voorbijgangers het kunnen bewonderen!

Ook op de bewering dat er bij de bevoegde NMBS-diensten vanwege onze ledenverenigingen nooit een schriftelijk verzoek tot aankoop of overname van de betrokken locomotieven ontvangen werd, kan niet zonder reactie blijven.

Alle museumspoorverenigingen onderhouden reeds sedert vele jaren contacten met diverse NMBS-diensten, inclusief de dienst die verantwoordelijk is voor het historisch erfgoed. Over onze bezorgdheid inzake het behoud van het historisch spoorpatrimonium zijn ongetwijfeld al duizenden persoonlijke gesprekken en telefoongesprekken gevoerd met diverse NMBS-instanties en talrijke brieven verzonden geweest. Op vele gebieden is er trouwens tussen de verenigingen en de NMBS mettertijd een vorm van samenwerking tot stand gekomen, b.v. het in bruikleen nemen van NMBS-materieel voor een tijdelijke tentoonstelling in een museum van een vereniging, het inzetten van stoomtreinen van een museumvereniging op verzoek en voor rekening van de NMBS (zie hierboven), het verlenen van assistentie aan de NMBS bij het verwerven en inventariseren van bepaalde waardevolle privé-archieven, enz. Vele verenigingen zouden

deze samenwerking graag willen intensifiëren en hebben daarover al herhaaldelijk - al dan niet met succes - met de NMBS contact opgenomen.

Ter gelegenheid van de oprichting van Europese federatie van museumspoorlijnen Fedecrail te Brussel in 1994 heeft de NMBS bovendien actief haar medewerking verleend bij de praktische organisatie van het congres tot oprichting van de federatie. Er werd door de aanwezigen toen een officieel bezoek gebracht aan de museumbewaarpplaats te Leuven, waarbij de toenmalige NMBS-verantwoordelijken aan het internationaal gezelschap verzekerden dat de twee - nu gesloopte - machines voorbestemd waren om opgenomen te worden in de collectie van het nog op te richten spoorwegmuseum.

Ter gelegenheid van een lunchconferentie die Febelrail op 23 maart 2002 te Brussel georganiseerd heeft (en waarop diverse vertegenwoordigers van pers en politiek, en ook een vertegenwoordiger van de NMBS aanwezig waren) heeft onze federatie klaar en duidelijk meegedeeld dat zij uiterst bezorgd is over de toekomst van het Belgisch spoorpatrimonium en dat er dringend initiatieven moeten genomen worden om tot een betere samenwerking te komen tussen de overheid, de NMBS en de museumbedrijven om dit patrimonium veilig te stellen. Er moet bovendien snel iets gebeuren, omdat de museumbewaarpplaats van Leuven binnenkort zal verdwijnen om plaats te maken voor een parking. Wij vrezen, dat de ganse collectie historisch spoorwegmaterieel die zich nu onder dak bevindt, aan het verval zal prijsgegeven worden door de locomotieven en rijtuigen her erder in België in open lucht of op vandalismegevoelige plaatsen te stallen.

Rekening houdend met het voorgaande, getuigt de NMBS volgens ons over een verregaande nalatigheid om de beslissing tot het slopen van de twee stoomlocomotieven te nemen zonder voorafgaandelijk met onze federatie of met individuele museumverenigingen contact op te nemen. De NMBS kent ons, kent onze verwezenlijkingen, kent onze bezorgdheid over de toekomst van het patrimonium en beslist toch eenzijdig om de twee machines te slopen en te verkopen als hoogoverschroot omdat er volgens haar bij de museumverenigingen toch geen interesse voor de twee museum-

stukken zou bestaan...

Blijkbaar heeft de NMBS de beslissing om de sloop van de locs uit te voeren inderhaast genomen, om iedereen voor een vol-dongen feit te zetten. Daarbij hebben de verantwoordelijken zich zelfs niet afgevraagd of het moment daartoe wel geschikt was, nl. één week voor de Open Monumenten Dag en de Journées du Patrimoine! Deze kaakslag vergroot uiteraard onze verontwaardiging voor hetgeen plaatsgevonden heeft!

In naam van de aangesloten verenigingen vraagt Febelrail dat er dringend met alle betrokkenen (NMBS, museumverenigingen en bevoegde overheden) een dialoog zou tot stand komen over alle aspecten van het beleid inzake het historisch spoorwegerfgoed, zodat misstappen zoals het slopen van zogenaamd overbodige museumstukken voortaan kunnen vermeden worden. Bovendien moeten er een regeling uitgewerkt worden die de toekomst van het Belgisch historisch spoorwegpatrimonium én het historisch spoorwegarchief veiligstelt en die op termijn kan leiden tot het oprichten van een representatief spoorwegmuseum in België.

In de meeste Europese landen zijn al vele jaren geleden prestigieuze spoorwegmusea opgericht. Sommige van deze musea trekken jaarlijks duizenden bezoekers (York, Mulhouse, Nürnberg, Utrecht, ...). Zelfs in Portugal, een Europees land, dat het toch niet breed heeft, heeft men er alles aan gedaan om het historisch materieel te beschermen. Portugal beschikt

nu over twee spoorwegmusea. Ook in België, het land waar in 1835 de eerste stoomtrein reed op het Europees vasteland, op een spoorlijn die deel uitmaakte van het eerste door een staat gepland nationaal spoorwegnet, moet het mogelijk zijn om over een dergelijk museum te beschikken.

Het resultaat van de inspanningen, die vele NMBS-personeelsleden zich in het verleden getroost hebben om historisch rijdend materieel en andere waardevolle objecten, resp. archiefstukken voor het nageslacht te bewaren, mag niet verloren gaan. Het patrimonium moet integendeel gevaloriseerd worden en op een gepaste manier toegankelijk gemaakt worden voor het grote publiek!

Was getekend :
Jacques De Deurwaerder,
Voorzitter Febelrail.
Jef Van Olmen,
Vice Voorzitter Febelrail.

LC

• Die Scoep is wek

Donderdag 14 november werd Etienne Schouppe, de baas van de pakjesdienst ABX, ontslagen door de top van de NMBS. Hij werd wel gevraagd nog te blijven tot februari 2003. Het ontslag zou te maken hebben met de slechte financiële toestand van ABX. Volgens de media en de heer Schouppe spelen er evenwel ook politieke motieven mee. Doch dit wordt op allerlei niveau's ontkend. Nochtans was voor de VLD-voorzitter het vertrek van Schouppe een nood-



De militaire trein net voorbij de spoorbrug van lijn 12 in Ekeren. Foto : Alain Janmart.

zaak. Het weekblad Knack schrijft dat Isabelle Durant tot op heden slechts één prestatie geleverd heeft, ten aanzien van de NMBS, het wegwerken van Schouppe. Want hoe het nu met de NMBS (en zijn grote schulden) verder moet, daar heeft nog niemand een zinnig woord over geuit.

Ook bij de Internationale Spoorwegunie is Schouppe vertrokken. Daar werd hij vervangen door De Zwitser Benedikt Weibel.

• Nieuwe en vernieuwde dubbeldekkers

In het licht van de stijging van het aantal binnenlandse reizigers trekt de NMBS (terug) de kaart van dubbeldekstreinen. De eerste M6-rijtuigen komen voor het einde van dit jaar in dienst. De nieuwe dubbeldekkers zullen eerst ingezet worden op de lijn Brussel-Oostende. De 35 nieuwe treinen zullen voor het binnenlands verkeer worden ingezet en kunnen ook op de hogesnelheidslijnen rijden. Een trein van 12 rijtuigen zal "ruimte" bieden aan 1.572 mensen. Aan elke trein wordt ook een multifunctioneel rijtuig toegevoegd, dat speciaal is uitgerust voor rolstoelgebruikers en fietsers. Een M6-trein telt maar 55 rokersplaatsen op een totaal van 786 zitplaatsen.

Deze nieuwe dubbeldekrijtuigen waren aanvankelijk gepland voor september 2001, maar door vertragingen bij de constructeur Bombardier werd de levering uitgesteld. Dat kan Bombardier overigens 13 miljoen euro boete kosten.

• Veel belangstelling voor 50 jaar Noord-Zuidverbinding

Ongeveer 20 000 personen kwamen tijdens het eerste weekend de verborgen wereld van de Noord-Zuidverbinding ontdekken. Meer dan 2 000 m² ondergrondse ruimtes en labyrinten, normaal niet toegankelijk voor het publiek, konden worden bezocht. Daar stonden multimedia-installaties, tentoonstellingen en creaties van jonge artiesten opgesteld. Het zeer divers publiek was aangenaam verrast door het ongewone avant-gardistisch karakter van Geheime Relaties. De bezoekers toonden veel belangstelling voor het Koninklijk Salon, de projectie op een groot scherm van een film over de geschiedenis van de Noord-Zuidverbinding, het boek "Buitensporig Brussel" en de stand waar spoorwegzegels, die ter gelegenheid van deze viering wa-



Opstelsporen langs de drukke weg, de locotractor staat klaar. Foto : Alain Janmart.

ren uitgebracht, werden verkocht.

De stoomtreinritten, die vertrokken vanuit Brussel-Kapellekerk, konden ook enkele duizenden bezoekers bekoren, in dit station (her)ontdekten zij het ongewone stedelijk décor en de speciale animatie die samen met de vzw Recyclart was opgezet.

Zaterdagavond, Nuit Blanche, werd in Brussel-Centraal een nocturne georganiseerd. De ruimtes met tentoonstellingen en concerten bleven tot 23 uur toegankelijk. De liefhebbers konden een concert met minimalistische experimentele muziek bijwonen in de ondergrond van het station.

Ook een blikvanger was het bal populaire dat zaterdagavond plaatsvond in het Communicatiecentrum Noord naast het station Brussel-Noord. Hier heropende het spoorwegmuseum zopas haar deuren.

Mds

• Militaire speciale trein

Op dinsdag 16 juli 2002 zou er een bijzonder militair vervoer per spoor plaatsvinden, maar omwille van technische problemen werd het naar woensdag 17 juli verschoven. De trein bestond uit vijf platte goederenwagens, waarop verschillende militaire voertuigen werden geplaatst om naar Paderborn te



HLD's 7502 en 7503 in vernieuwde livree op 25 juli 2002 te Antwerpen-Noord. Deze twee afgewerkte locomotieven staan klaar om - eventueel - naar Italië te vertrekken. Foto : Alain Janmart.

worden vervoerd. Deze trein (Z85568) werd gesleept door HLD 5175 van Antwerpen-Noord en bestuurd door een collega van dezelfde standplaats. Het konvooi mocht zeker niet te vroeg vertrekken en daarom was het eenvoudig om de trein te fotograferen op de bedding in Ekeren.

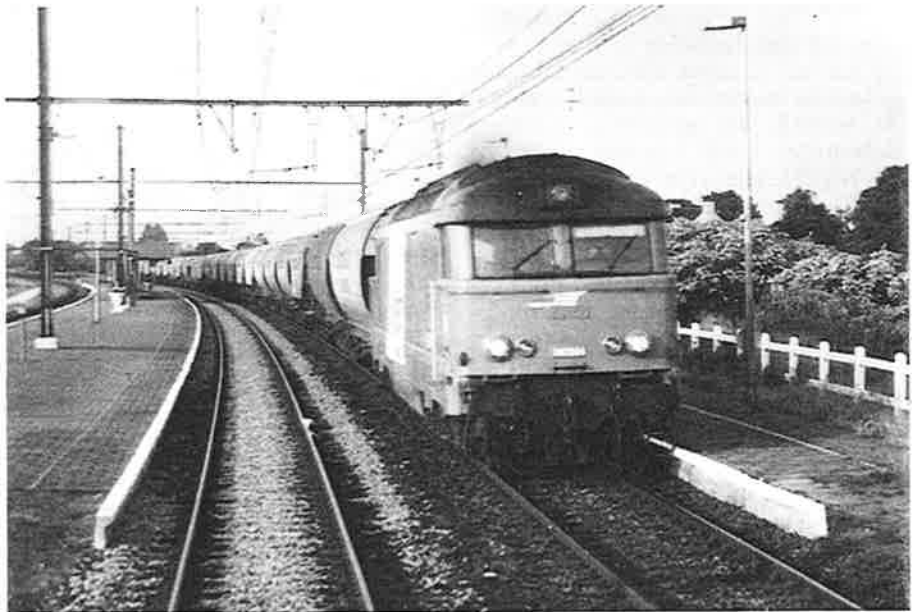
• **N.V. Antwerpse Metalen Merkssem.**

Langsheen het Albertkanaal bevinden zich twee bedrijven die regelmatig een hoeveelheid goederenwagens ontvangen. Voorbij de ophaalbrug van het dok van Merkssem, ligt het bedrijf "N.V. -Antwerpse Metalen" dat hoofdzakelijk dikke platen staal verwerkt. Wat er zo bijzonder is aan dit bedrijf, kan de treinliefhebber haast niet geloven, zonder het "echt" gezien te hebben. Vanuit de basis "Far-West" worden de platte wagens met staalplaten, langs het Albertkanaal, tot juist voor de ingang van het bedrijf aangevoerd.

Op de terreinen van het bedrijf zorgt een "DEUTZ" locotractor voor het vervoer van de platte wagens. Deze locotractor verkeert in een zorgwekkende toestand en kan per beurt slechts één platte, beladen wagon naar de losplaats rijden. Waarschijnlijk heeft de locotractor ooit een luchtcompressor gehad, voor de remming van de goederenwagens, maar deze werkt niet meer.

De platte wagon wordt afgehaald en binnengereden langs het enige enkelsporige gedeelte. Omdat er geen wisselplaats aanwezig is, dient de wagon te worden ontkoppeld. Nadien rijdt de locotractor op een zijspoor. De wissel wordt herlegd en de locotractor sleept de wagon naar het juiste spoor met een stalen trek-kabel. Wanneer de wagon ver genoeg op het juiste spoor is, wordt de locotractor opnieuw aangekoppeld om de platte wagon in de hangar binnen te rijden. Een volledige goederentrein bestaat gewoonlijk uit 14 geladen, platte wagens.

U kunt zelf inschatten hoeveel tijd er wordt gebruikt alvorens de volledige wagenreeks in het bedrijf is, dus echt een oer-primitieve werkwijze. Het starten van de locotractor gebeurt wel met een doodgewone contact-sleutel, alsof men te maken heeft met een personenwagen. Het tweede bedrijf ontvangt gesloten goederenwagens met meststoffen en graansoorten en zal een volgende maal worden besproken.



Een homogene goederentrein te Waregem, getrokken door een franse BB 4 67594 op 26 juli. Foto : Alain Janmart.

• **Diesellocomotieven reeks 75 : HLD 7501 tot 7506.**

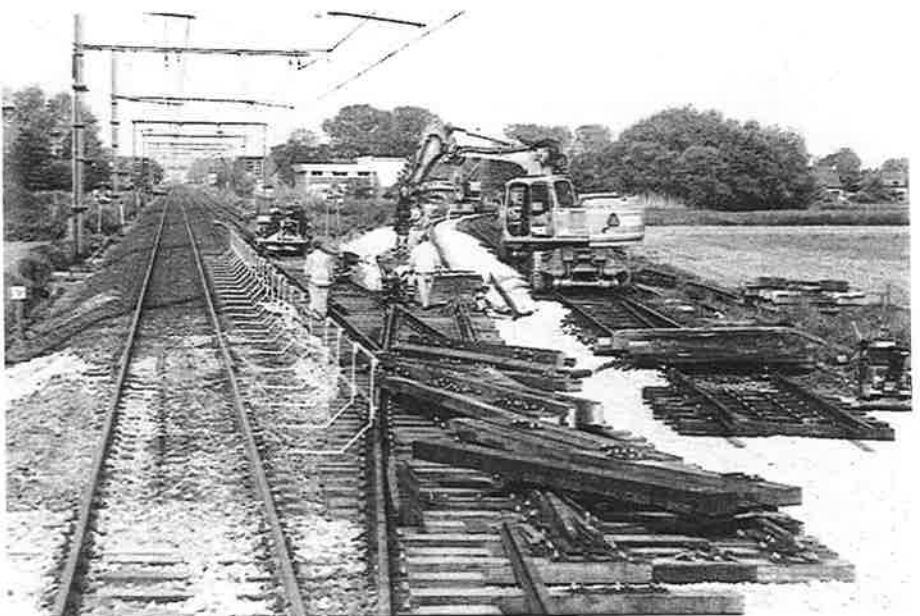
Deze kleine reeks werd hoofdzakelijk ingezet voor het slepen van reeksen goederenwagens tussen de bundels van de Antwerpse haven en het goederenemplacement van Antwerpen-Noord.

Op 2 augustus 2000 was HLD 7501 betrokken bij een aanrijding in de omgeving van de bundel Ijsland. De schade aan de locomotief was aanzienlijk en er werd besloten om deze niet meer te herstellen. De locomotief werd definitief uit de boeken geschrapt op 1 oktober 2000.

Met de aflevering van de nieuwe locomotieven van de reeks 77, kwam er vrij snel een einde voor

de resterende vijf locomotieven van de reeks, ze werden op 1 februari 2001 op non-actief geplaatst. Drie van de vijf locomotieven werden naar Italië verkocht. De locomotieven 7504 en 7506 werden op 1 augustus 2001 naar het franse Woippy overgebracht, terwijl de 7505 op 9 augustus zou vertrekken.

Twee locomotieven — 7502 en 7503 — bleven toen nog te Antwerpen. Een toevallig bezoek in de omgeving van de werkplaatsen van Antwerpen-Noord op 30 mei 2002 werd een reuze meevaller. Beide locomotieven bleken hun geel-groen jasje geruild te hebben voor een oranje-grijze versie en kregen een grondige opknappbeurt. Meteen werd er



Een sfeerbeeld van de omvang der werken op de wisselplaats, even buiten Zwijndrecht op het grondgebied Melsele. Foto : Alain Janmart.

DE LIJN



De 1003 54 van Kruger aan de Antwerpse universiteit op de eerste dag (4 november 2002) van de lijn richting Lier. Foto : Luc Couscheir.

een verband gelegd met een eventueel vervolgorde naar Italië. Later bleek dit toch niet doorgegaan. Beide locomotieven staan nu afgesteld op een zijspoor van de ontvangstbundel voor locomotieven.

• Franse locs op NMBS-net

De meeste goederentreinen tussen Gent en/of Merelbeke en Lille (Délivrance) worden gesleept door de twee-spanningslocomotieven van de reeks 12. Maar om het rijden van deze "vreemde" locomotieven op het Franse net te compenseren, worden sommige treinen gesleept door Franse diesellocomotieven van de reeks 67000. Een tiental van deze locomotieven werden

daarvoor uitgerust met het N.M.B.S.-Memorsysteem voor de registratie van de seinen. Ook werden enkele locomotieven reeds omgeschilderd in de nieuwe groene-grijze "FRET"-versie van de S.N.C.F.

• Ontdubbeling goederenspoor Lijn 10

Tijdens het weekeinde van 18 en 19 mei 2002 werd het treinverkeer slechts toegelaten over één spoor — de richting St-Niklaas — om een kruising met beweegbaar middenstuk te kunnen plaatsen. Deze ingreep past in het plan om lijn 10, naar de Waaslandhaven en Terminal in Kallo, op dubbel spoor te brengen.

AJ

ALGEMEEN

• Gratis vervoer

Het afgelopen jaar hebben 1,1 miljoen 65-plussers gratis met de bussen en de trams van De Lijn gereden. Sinds het openbaar vervoer voor senioren twee jaar geleden gratis werd, zijn in totaal al 1,1 miljoen Omnipassen 65+ onder senioren verspreid. De eerste negen maanden van 2002 maakten de 65-plussers 21,2 miljoen keer gebruik van de diensten van De Lijn. Dat is een stijging met bijna 3 procent in vergelijking met dezelfde periode in 2001. Toen telde De Lijn over het ganse jaar 28 miljoen seniorenritten. In 2000 waren dat er 19 miljoen. Sinds de invoering van de 65+kaart in 2000 namen de senioren al 68 miljoen keer een bus of tram van De Lijn

MDS

• Gratis tot in 2007

Alle Vlamingen, ouder dan 65 jaar, kunnen zeker tot 2007 gratis met bus en tram blijven rijden. Zowat één miljoen senioren krijgen tegen het einde van dit jaar een nieuwe kaart in hun bus van de Vlaamse vervoermaatschappij De Lijn. De 65-plussers rijden sinds oktober 2000 gratis met het openbaar vervoer.

Hun kaart was maar geldig tot eind dit jaar. Met de nieuwe kaart hoeven ze nog minstens vier jaar niet te betalen.

EG

ANTWERPEN

• Keizershoek

Op woensdag 28 augustus 2002 werd de verlenging van tramlijn 3 naar Keizershoek (op de grens van Merksem en Schoten) plechtig ingereden door de prominenten. Aanwezig waren de Vlaamse minister van Mobiliteit, Steve Stevaert, de Antwerpse burgemeester, Léona Detiège, directeur-generaal van De Lijn, Ingrid Lieten, en de directieleden van de entiteit Antwerpen.

De bouw van dit 1470 meter lange traject werd gestart op 1 augustus 2000 en verliep, in schril contrast met de bouw van het traject in Zwijndrecht, zeer vlot. De Lijn beschikte hier wel over een eigen bedding, waarover zo'n 35 jaar geleden de buurttrams richting Brasschaat en Kapellen reden.

Vanaf 1 september konden ook de reizigers kennis maken met het nieuwe traject. Ook vanaf



De nieuwste museumbus is "Mechelbus" 4494. Groenenhoek 19 oktober 2002. Foto : Luc Couscheir.

die datum gaat lijn 3 na 20 uur in een kwartierdienst rijden in plaats van om de 20 minuten. In de komende maanden wordt er aan de nieuwe terminus nog wel verder gewerkt aan een park and ride parkeerplaats.

Tramlijn 3 is na deze twee verlengingen ongeveer 15 km lang en vrijwel geheel op eigen bedding. Het grote knelpunt blijft het "oude" gedeelte van de Bredabaan, in het centrum van Merksem. Maar hier is ook de komende jaren een oplossing in het verschiet, ongeveer zoals dat voor de lijnen 10 en 24 gebeurde op de Turnhoutsebaan in Borgerhout. Zoals gebruikelijk liggen hier ook vooral de middenstanders-winkeliers dwars, die vrezen voor klantenverlies.

Nog even vermelden dat de minister de tram reeds terug naar Brasschaat ziet rijden en dat op enkele tientallen meter voor de terminus Keizershoek er een ongelijkvloerse kruising komt met het toekomstige tweede goederenspoor ter ontsluiting van de Haven.

• **Ommeganckstraat**

Vanaf 23 september startte De Lijn in eigen beheer met de vervanging van de tot op de draad versleten sporen van lijn 11 in de Ommeganckstraat. Uiterlijk half december moet alles achter de rug zijn. Dit is eigenlijk een noodprocedure. De stad had liever tram 11 richting Melkmarkt langs de Provinciestraat zien rijden. Knelpunt was en blijft de geringe breedte van de Ommeganckstraat en het gehakketak over het aantal parkeerplaatsen. Wat er alleszins verdwijnt zijn de overloopwissels ter hoogte van een vakbondsgebouw. Het omleggen van lijn 11 via de Provinciestraat zou zeker drie minuten meer rijtijd vergen op deze lijn, die nu al niet uitblinkt in snelheid.

Tijdens de werken wordt tramlijn 11 omgeleid via de Mercatorstraat en de premetro naar Linkeroever. We kunnen ons natuurlijk, zoals bij een vorige gelegenheid, verwachten aan voor- en tegenstanders over de kwestie wel of niet via de premetro. Wat voor één reiziger goed uitkomt valt natuurlijk bij een andere niet in goede aarde.

• **Premetro**

Antwerpen is een stukje premetro armer. In oktober waren de nijvere werkers op het kruispunt Amerikalei en de Montignystraat druk doende om de nooit gebruikte metrotunnel in de as van de Montignystraat op te bre-



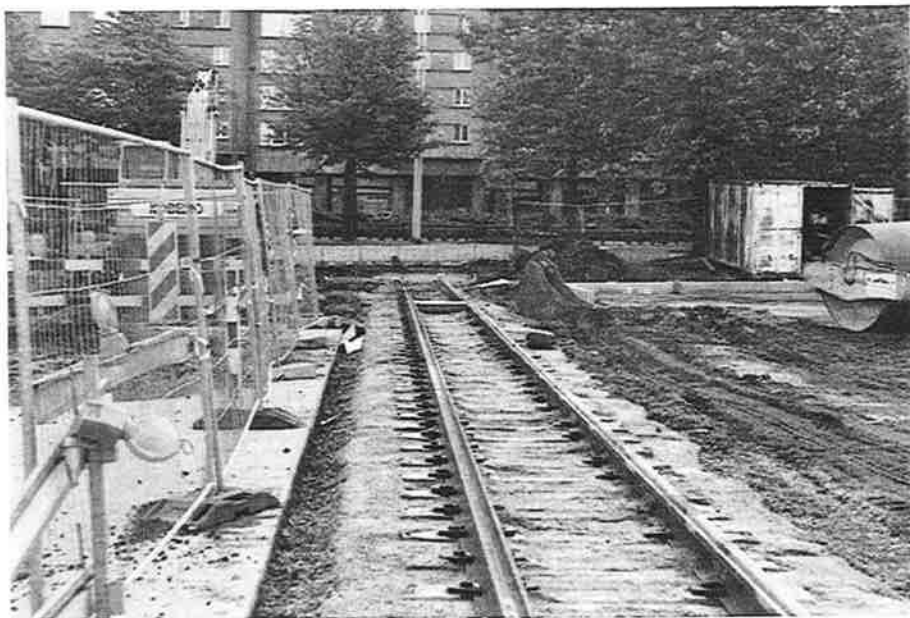
Internationale ontmoeting. VB 122 (Biel-Zwitserland) naast de Antwerpse 3108. G. Legrellelaan 5 oktober 2002. Foto : Luc Couscheir.

ken. Dit was niet meer dan een 50 meter lange koker die lijn 4 ooit ondergronds naar de Groenplaats had moeten brengen. En om alle geruchten de kop in te drukken toch maar even vermelden dat er in de bewuste tunnel geen champignons gekweekt werden.

• **Nieuwe trams zonder voordeur**

In ons vorig nummer maakten we reeds melding van een volgende levering trams vanaf einde 2003. Het grootste verschil met deze van de eerste reeks is het ontbreken van de voordeur. Nu mag de deur bij de bestuurder slechts gebruikt worden door klanten die geen vervoerbewijs hebben. Dit om het oponthoud aan de halten

te beperken. Er komen daarom trouwens binnenkort eenvoudige automaten aan (alle) halten van de premetrolijnen 2, 3 en 15. De automaten zijn van Duitse make-lij en gaan enkel tickets van één zone (de stad) verkopen. Hij zal buiten de betaling met euro's, ook proton aanvaarden. De reiziger kan nu echter nog altijd voor inlichtingen en aankoop van tickets terecht bij de trambestuurder. Afwachten wat dit gaat geven wanneer men de twee reeksen trams gaat vermengen op dezelfde trajecten of lijnen. Het is te hopen dat tegen die tijd de reiziger zijn gewoontes heeft aangepast en zijn ticket reeds aan de automaat heeft gekocht.



De toestand van de werken aan de keerlus Metropolis, juist voor het bouwverlof. 4 juli 2002. Foto : Alain Janmart.

• Nieuwe nummering buslijnen 42 en 42B

Per 1 september gingen er enkele wijzigingen in aan paar buslijnen in het Antwerpse.

De streeklijnen 42 en 42B worden nu apart genummerd om de herkenbaarheid te verhogen. De lijn gebruikt hier nu een driecijferige nummering en niet meer twee cijfers voor de stamlijn gevolgd door een punt en dan een derde cijfer voor de variante. In de toekomst worden alle lijnnummers (streeklijnen) driecijferig en verdwijnt het punt. B.v. : 41.0 wordt dan 410. Sommige displays achteraan beschikken echter nog niet over de nodige ruimte om dit alles leesbaar weer te geven.

Enkel de lijnen 420, 421 en 423 rijden gedurende heel de week, de andere zijn meestal spitsritten. De vroegere lijn 42 wordt opgesplitst in 420 tot 429, lijn 42B wordt 242 en 243.

• *W hebben nu volgende lijnnummers :*

- 242 Antwerpen - Borsbeek - Boechout - Hove - Kontich
- 243 Emblem - Broechem - Wommelgem - Borsbeek - Hove - Kontich
- 420 Antwerpen - Broechem - Massenhoven - Zandhoven - Herentals
- 421 Antwerpen - Broechem - Viersel - Zandhoven
- 422 Antwerpen - Broechem - Lier
- 423 Antwerpen - Broechem - Emblem - Lier
- 424 Lier - Zandhoven VTI
- 425 Lier - Broechem - Oelegem
- 426 Lier - Broechem - Ranst - Oelegem
- 427 Antwerpen - Herentals via E313 sneldienst
- 428 Lier - Broechem - Zandhoven - Vorselaar
- 429 Antwerpen - Wommelgem via Draaiboomstraat

Het merendeel blijft zoals voorheen gereden vanuit de stelplaats Broechem. Op de lijnen 242, 243, 425 en 426 komt ook pachter Kruger gevestigd te Lier in actie.

• Exit ringlijn 19/20

Omdat lijn 42 (420) niet meer in het centrum van Borsbeek komt werd stadsbuslijn 20 nu elke 20 minuten verlengd van Deurne tot op de Herentalsebaan in Borsbeek. Deze lijn gaat nu via het waterbouwkundig laboratorium, Berchem-station, de Cogels Osylei naar de Plantin en Moretuslei en dan via het stadspark naar de Rooseveltplaats (perron 17).

Lijn 19 behoudt zijn reisweg tussen de Rooseveltplaats (perron 20) via het sportpaleis en



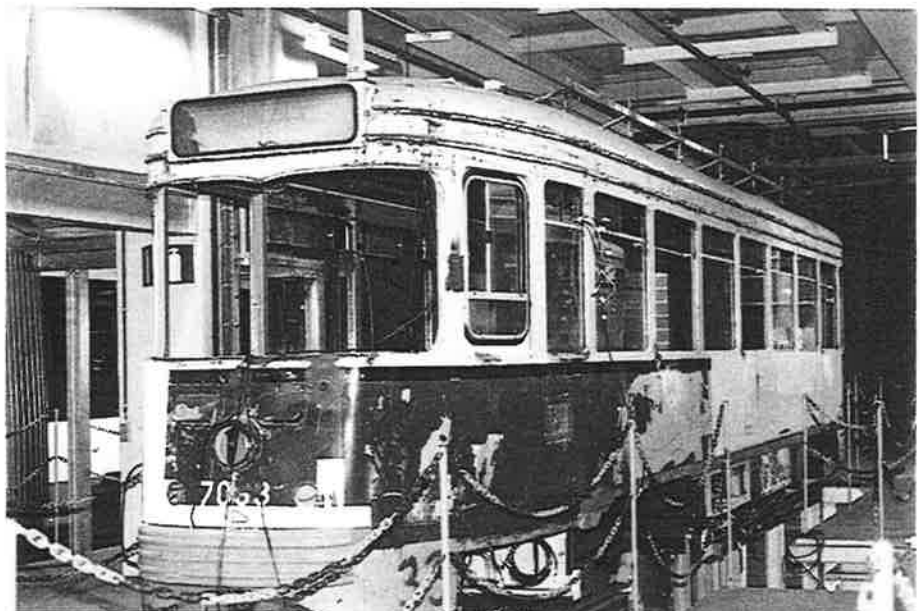
Motorwagen 4408 tijdens de opknapbeurt in de werkplaatsen aan het Luchtbalcomplex van De Lijn op 10 mei. Foto : Alain Janmart.

Deurne-Noord maar neemt dan de Drakenhoflaan (ex lijn 19) om naar de Wenigerstraat te rijden. Juist deze omwisseling en de frequentie verlaging van 15 naar 20 minuten zette bij sommige gebruikers kwaad bloed. De verlenging van lijn 20 noodzaakt één bus meer. Jammer ook dat men op de Rooseveltplaats niet op naast elkaar gelegen perrons kon komen omwille van het 's avonds overgaan van de autobussen van lijn 19 op 20 en vice versa.

Tenslotte onderging ook lijn 18 een kleine trajectwijziging aan het Erasmus ziekenhuis, dit om de door de buslijnen 19/20 verlaten halte te bedienen.

• Tramlijn 12 in 2007 naar Hemiksem?

De plannen om lijn 12 naar Hemiksem te verlengen omstreeks 2007 krijgen meer en meer vorm. Momenteel is men volop bezig om de R11 tussen het Schoonselhof en de Boomsesteenweg te vernieuwen. Wanneer dit achter de rug zal zijn (medio 2003) kan er eindelijk werk gemaakt worden van de vernieuwing van de Sint-Bernardsesteenweg vanaf het Kielpark naar Hoboken en Hemiksem toe. Er komt een tram- en busbaan ongeveer zoals het, een tiental jaren geleden, gerealiseerd werd aan de Zwaantjes bij de kruising met lijn 2.



PCC 7039 volledig "gestript" op de schouwputten van de werkplaats PAL. Foto : Alain Janmart.

Wel gaat men de parkeerstroken nu vlak naast de vrije tram- en busbaan leggen. Op die manier wordt het overschrijden van de baan door gehaaste automobilisten onmogelijk gemaakt. Vanaf het Schoonselhof (het huidige eindpunt) gaat de tram door een rondpunt en verder aan de zijkant van de steenweg tot aan de spoorwegovergang. Hier gaat lijn 12 via de wijk naar het centrum van Hemiksem. Jaren geleden waren er plannen om de spoorweg te kruisen en in die buurt een nieuwe stel- en werkplaats te bouwen. Dit is toen niet doorgegaan en enkele jaren geleden werd in het noorden van de agglomeratie een nieuwe werkplaats in gebruik genomen.

• Punt aan de Lijn

In de stelplaats Punt aan de Lijn naderen de bijkomende sporen hun voltooiing. Op vier sporen komt er ruimte voor het stallen van de volgende leveringen van nieuwe trams vanaf einde 2003. Maar ook zonder die nieuwe trams is deze uitbreiding meer dan welkom. Op enkele exemplaren na, ligt het in de bedoeling van De Lijn om alle nog aanwezige PCC's te renoveren, ook deze die reeds enige tijd als strategische reserve in Hoboken zijn opgeborgen. Wellicht worden deze dus trams vijftig jaar!

• Reclametrans

- 7005 Diamonds Awards
ex Primitieven tot 10/2002
- 7040 Diamond Awards
ex Primitieven tot 10/2002
- 7041 Timberland
ex Cote d'Or tot 08/2002
- 7042 Radio Donna
ex Cote d'Or tot 07/2002
- 7045 Timberland
ex Mexx tot 08/2002
- 7047 Romeo & Julia
ex Suske & Wiske tot 08/2002

LC

• Aanleg evenementen-keerlus voor de tram aan "METROPOLIS"

Van vrijdag 16 augustus tot maandag 19 augustus 2002 werd het wegverkeer op de Noorderlaan te Antwerpen omgeleid. Tijdens die vier dagen hebben De Lijn en zijn verschillende aannemers de sporendriehoek aangelegd om de keerlus af te werken. Er werden drie wissels en één kruising geplaatst om trams te laten rijden naar de remise PAL of terug naar de Groenendaallaan.

• Oud trammaterieel

Nog nooit werd er zoveel met



VA 7386 houdt tijdens zijn rit ter ere van de Leiefeesten even halt aan het Gerechtshof. Foto : Alain Janmart.

oude tramwagens rondgereden als sinds de verhuis van het Vlaams Tram- en Autobusmuseum naar de loods "Groenenhoek". Er gaat geen maand voorbij of een tram of autobus rijdt buiten het museum dit zowel voor particuliere als gevraagde ritten. Tijdens de maand mei reed motorwagen 181 enkele ritten tussen de keerlus in Berchem (Groenenhoek) en het Tramplein in Zurenborg voor de opname van de Nederlandse film "Pietje Bell". Er werd gefilmd vanuit de motorwagen toen deze in de Cogels-Osylei reed. Ook werden er verschillende beelden genomen aan het Tramplein.

Op 26 mei 2002 was het VA 7386 die deelnam aan een wijkfeest ter nagedachtenis van dichter Herman De Coninck. De tram werd tentoongesteld op het Tramplein en was toegankelijk voor het publiek. Voor die gelegenheid stond de lijnfilm op lijn "11".

• Restauratie en groot nazicht van oude tramrijtuigen in PAL

Om te mogen deelnemen aan de grote tramparade van 8 september 2002 dienden enkele museum- tramvoertuigen te worden nagezien en terug rijvaardig gemaakt. Motorwagen 4408 werd overgebracht naar de werkplaats PAL voor een grondige opknapping.

• Modernisering van eerste generatie Antwerpse PCC 's

Om een betere dienstverlening en comfort te bieden aan het toenemend aantal reizigers op de Antwerpse tramlijnen, be-

sliste De Lijn om nog meer oude PCC 's grondig te renoveren. Zo bevonden zich op 10 mei de PCC 's 7029 en 7033 in de werkplaats PAL. Deze laatste reed de laatste jaren rond met verschillende reclamethema's. Deze PCC is nog bijna volledig in de rood-witte schildering van de jaren 80 en 90.

• Feesten van 'Den Boulevaar'

Aanvankelijk was het weer bewolkt met af en toe een straaltje zon. In de late namiddag zou het zelfs even fiks regenen, maar algemeen gezien was de sfeer geweldig tijdens deze unieke Leiefeesten. Vanaf het Zuid tot aan het einde van de Frankrijklei was de middelste rijweg voor het wegverkeer afgesloten en vrijgegeven voor de meer dan 50000 kijklustige wandelaars. Op verschillende plaatsen stonden lange files hongerige wandelaars, om hun deel van de gratis reuze-barbecue in ontvangst te nemen. Overal waren er activiteiten, zoals een boksring, verschillende pétanque banen, een ring om te worstelen, enkele podia voor muzikale artiesten, vele kraampjes met lekkers, een hindernisbaan voor skateboards en nog tal van andere ontspanningsmogelijkheden. Het VlaTam deed ook een duit in het zakje, door een oldtimer autobus tentoon te stellen naast de infobus van De Lijn. Voor de tramliefhebbers reed VA 7386 tussen de Leopoldplaats en de keerlus aan het Zuidstation. Er werd vijfmaal over en weer gereden langs de Britselei en de Amerikaanselei, een reisweg die deze tram vele jaren lang heeft

afgelegd. Ondanks de massale belangstelling van wandelaars en kijklustigen, kon onze toffe trambestuurder Mon Poot deze tram telkens goed laten rijden. Er werd regelmatig gestopt onderweg om de fotoliefhebbers de gelegenheid te geven deze rit op de gevoelige plaat vast te leggen.

AJ

WEST-VLAANDEREN

• Exit pendelbus

Ingevolge een beslissing van het Brugse schepencollege werd de autobuspendel, van de randparking aan de Katholieke Hogeschool Brugge-Oostende aan de Spoorwegstraat, richting 't Zand via het Station stopgezet. Deze dienst was niet rendabel en de bezettingsgraad op de parking was minimaal. Sinds september is er dus vanaf die locatie geen pendelbus meer.

• Herfstdienstregeling op kusttram

Sinds maandag 2 september, werd de herfstdienstregeling op de kusttramlijn van toepassing. Dit betekent dat er vanaf 9 uur 's ochtends tot 19 uur 30 's avonds tussen Knokke en De Panne, met een frequentie van 15' wordt gereden. De negentien info- en verkooppunten (Lijnwinkels) waren dagelijks geopend van 2 tot en met 22 september, en van 26 oktober tot en met 3 november 2002 (herfstvakantie).

De pluskaarten (tramrit + toegang tot een attractie) waren tot 29 september verkrijgbaar.

• Nieuw reizigers record op kusttram

Tijdens de zomermaanden, juli en augustus, hebben 320.000 reizigers meer met de Kusttram gespoord, dan vorig jaar. Dit is een stijging met 14%. Net geen 3.000.000 reizigers werden er vervoerd. Het aandeel gratis reizende 65-plussers daalde van 25 naar 20%, wat betekent dat er meer betalende reizigers werden vervoerd. Zaterdag 3 augustus (de dag van Trammelant) was de topdag. Toen namen meer dan 62.000 reizigers de Kusttram. Vooral de goedkopere tarieven, de combi-tickets en de uitgebreide dienstverlening deden meer mensen op de tram stappen.

Het aantal ongevallen waarin de Kusttram betrokken was, is in vergelijking met vorig jaar gedaald. Dit jaar stelde men 35-40 (het exacte cijfer is nog niet in mijn bezit) ongevallen vast, terwijl vorig jaar 52 maal het



Gelede Volvo Jonckheere 5634 01 ergens in de wondermooie Ardennen, 21 september 2002. Foto : Luc Couscheir.

ongevallenformulier diende ingevuld te worden. De inspanningen om de N34, de baan die alle kustgemeente verbindt, beter aan te passen aan de aanwezigheid van de Kusttram, zullen verdergezet worden. Vooral het links-afslaand verkeer is en blijft een pijnpunt. Een investeringsbudget van ruim 8 miljoen Euro is hiervoor voorzien.

• Verlengde BN's

Hierbij een overzicht van de verlengde BN-kusttrams die momenteel in dienst zijn.

- 6005 : nieuwe tussenkast
- 6006 : nieuwe tussenkast
- 6009 : nieuwe tussenkast + soft front + vernieuwd interieur

- 6012 : nieuwe tussenkast
- 6018 : nieuwe tussenkast
- 6030 : nieuwe tussenkast
- 6032 : nieuwe tussenkast
- 6033 : nieuwe tussenkast
- 6036 : nieuwe tussenkast, in herstel sinds ongeval te Wenduine eind juli 2002
- 6038 : nieuwe tussenkast + soft front

Bij het wegbrengen van een tram van Knokke naar Brugge, komt er dezelfde dag een tram mee terug. Voorzien is om op 3 maart 2003 de laatste tram naar Bombardier te brengen. Waarschijnlijk zal dit de 6000 zijn. Volgende trams reden nog zonder tussenkast op 02-10-02 : 6000, 6003, 6004, 6007, 6008, 6010, 6011, 6014, 6015, 6016,



Driedeurs prototype 5632 91 in Ochamp. 21 september 2002. Foto : Luc Couscheir.

6017, 6021, 6022 (buiten dienst : de relais worden vervangen door een PLC).

• **Ritten met historisch materieel**
Op zondag 8 september kon men, naar aanleiding van het landbouw weekend te Middelkerke, tramritten maken met historisch materieel, tussen Oostende-Kaaistation en Westende-Bad. Hiervoor werd het motorrijtuig 9985 ingezet.

• **Gratis Buzzy-pazz voor West-Vlaamse scholieren**

De Lijn lanceerde in de maand oktober de 'School-Lijn-Buzzy-pazz', voor West-Vlaamse scholieren en studenten uit Brugge, Oostkamp, Jabbeke, Zedelgem en Damme. Deze doelgroep kan hiermee elke dag gratis gebruik maken van de autobussen en trams van De Lijn. Op de administratiekosten na is deze pas gratis. Van 25 september tot en met 5 oktober kon men op het 't Zand te Brugge deze pas afhalen, in de nieuwe info-bus, een speciaal hiervoor ingerichte Cummins-Van Hool A508 uit de reeks 2700-2734/2815-2818 van de stelplaats Assebroek/Brugge.

• **Vernieuwingswerken**

De spoorvernieuwingswerken aan het noorderspoor op het traject Badenlaan - Camping Cosmos in Westende, werden zopas beëindigd. Hierna kon het traject richting Nieuwpoort opnieuw in dienst worden gesteld. Begin december starten de werken aan het zuiderspoor op hetzelfde traject.

In Oostende zijn de werken voor de aanleg van de tram- en busbaan rond het Mercatordok begin oktober aangevat. Momenteel is er enkelspoorexploitatie op het zuiderspoor (spoor De Panne - Oostende), tussen het Kaaistation (d.m.v. een opleg of Californische wissel) tot aan de overloopwissel op de Hendrik Serruyslaan.

• **Restauratie historische tramrijtuigen**

De leerlingen en het onderwijzend personeel, van het KTA van het West-Vlaamse Koekelare, hebben de laatste de jaren een faam opgebouwd inzake de restauratie van historische tramrijtuigen. Momenteel is men druk bezig met de herinrichting van een 4-assig tramstel (2603) uit het Russische St.-Petersburg. Dit tramstel is afkomstig uit de collectie van het Buurtspoorwegmuseum van Schepdaal, en wordt ingericht als vergaderzaal. Volgend jaar



Op de opendeur van de TEC in de vernieuwde stelplaats van Mons staat de 3078 (ex Geenens 4541 29). 6 oktober 2002. Foto : Luc Couscheir.

nemen de leerlingen het 2-assig elektrisch motorrijtuig 9729, type Braine-le-Comte, uit 1929, van de voormalige Nationale Maatschappij Van Buurtspoorwegen onder handen. Dit rijtuig is een representatief type van een NMVB-stadstram. De restauratie zal vermoedelijk drie jaar in beslag nemen. Eens opgeknapt zullen historische ritten op het kuststramnet tot de mogelijkheden behoren.

EG

TEC

• **TEC staakt**

De oproep, tot een algemene 24-urenstaking op 22 november in de stelplaatsen Luik en Verviers

van de openbare vervoersmaatschappij (TEC), werd niet algemeen opgevolgd. Deze oproep ging uit van de christelijke en liberale vakbonden (CCOD en VSOA). De socialistische vakbond (ACOD), die de meerderheid van het personeel vertegenwoordigt, deed niet mee. Zestig tot 70 procent van de bussen in de provincie Luik reden vrijdagmorgen uit. In de stelplaats Jemeppe echter werd de staking voor 90 procent opgevolgd. De staking was het gevolg van een conflict dat in oktober rees tussen buschauffeurs van de stelplaats Jemeppe en de TEC-directie Luik-Verviers. De chauffeurs eisen gesloten bestuurderskabinen en binnenramen om



De 5632 65 van Penning aan het station van Athus. 21 september 2002. Foto : Luc Couscheir.

de gevolgen van de regelmatige gevallen van agressie te verminderen.

MDS

• Open Monumentendag

Tijdens hetzelfde weekend dat Antwerpen, onder massale belangstelling, 100 jaar elektrische tram vierde, had er in de Waalse gemeente Burdinne een meer bescheiden, maar niet minder interessant evenement plaats. Daar stelde de vereniging TTA van de museumlijn Pont d' Erezee-Dochamps in de (voormalige) stelplaats van de TEC zijn materieel aan het publiek voor.

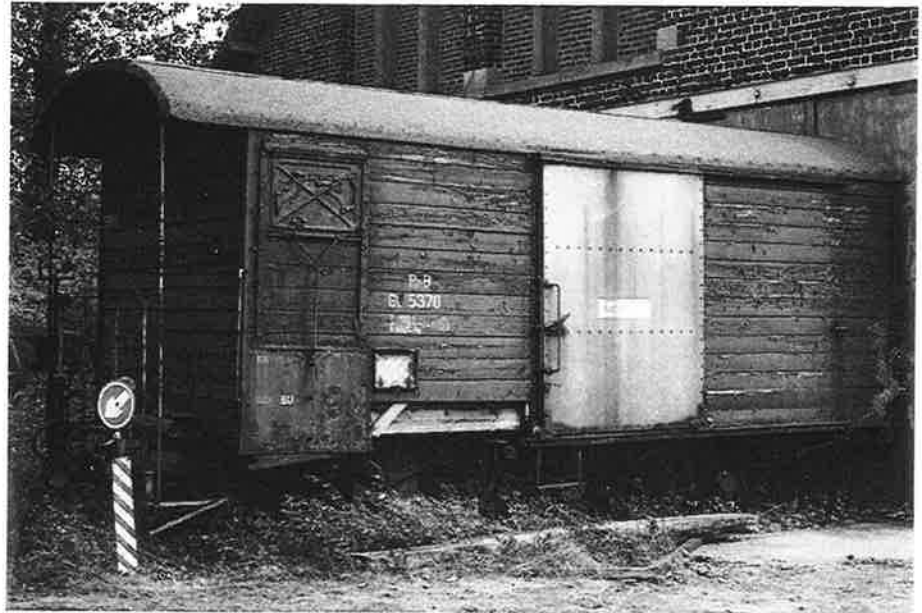
Deze stelplaats huisvest ondermeer de gedemonteerde stoomlok 1076 uit 1919, de ART 50 gebouwd door de NMVB Kuregem in 1933, de bijwagens 19533 (9516) Destelbergen 1952, 19669 (9525) Famillereux 1930 en de goederenbijwagens A3539, A3694, A3711, A15734 en bovendien ook de gesloten goederenwagen 5370 van de Rhätische Bahn. Deze wagen werd door de firma Fabricom gebruikt bij de aanleg van spoorwerken in België. De meeste van deze wagens zijn (momenteel) in niet al te beste staat en dienen als reservemateriaal (onderdelen) voor de museumlijn.

De blikvanger was de ART 50 die met of zonder goederenwagen, op zo'n 40 meter spoor buiten de loodsen, heen en weer reed. Deze autorail-tractor is in optimale staat, zowel wat de mechaniek als de carrosserie betreft, en kan zo direct terug in dienst.

• Busuitstap Penning

Op zaterdag 21 september was onze "Dieselclub"* present bij pachter Penning in de provincie Luxemburg. Aan het station van Libramont werden we opgehaald door de 5632 65 in de oude witte-oranje NMVB kleurstelling. Zoals vele autobussen van deze pachter heeft deze dubbele deuren vooraan en helemaal achteraan, deze opstelling maakt een groot aantal zitplaatsen mogelijk. Dat is nuttig in deze landelijke streek met een dunne bevolkingsgraad en relatief lange trajecten. Omdat de B10M Volvomotor midden onder de vloer ligt is er echter geen sprake van een lage vloer.

Met deze bus werd er ondermeer langs de stelplaatsen



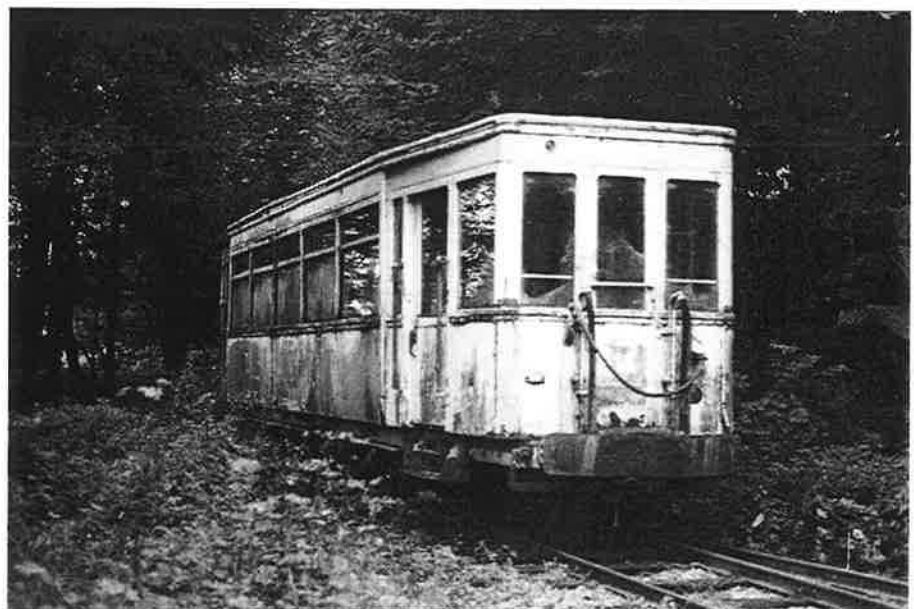
Opendeur te Burdinne : De TTA huisvest ondermeer deze goederenwagen 5370 van de RhB. 7 september 2002. Foto : Luc Couscheir.

van Martelange en Arlon gereden. Ook enkele lijnen in het Groothertogdom Luxemburg en Frankrijk werden bereden. Zo waren er ontmoetingen met een Rapides de Ardennes in Martelange en in Longwy met een Van Hool lijnwagen van Huberty (beide Luxemburg).

Na de middag werd er in de hoofdstelplaats van Penning, in Saint Vincent-Tintigny, een eerste keer van bus gewisseld. Het tweede gedeelte van de rit gebeurde met de 5654 01, een gelede Jonckheere met drie deuren, ook met Volvo B10M motor. Het derde en laatste gedeelte van de dag werd gebruik ge-

maakt van de 5632 91, weer een Jonckheere met Volvomotor. Deze standaardbus (een prototype) heeft drie deuren. Evenals de gelede wagen is deze bus nog in de oranje kleur. Zij rijden nog dagelijks in de basisdienst op de diverse TEC-lijnen in de regio. Meermaals stonden er her en der in de dorpjes autobussen geparkeerd langs de rand van de weg. Daar wonen de chauffeurs die nog gewoon "hun" bus mee naar huis nemen.

* Dieselclub is de naam die de autobusliefhebbers van onder andere VeBOV, Tram 2000 en Bus & Car groepeerd.
LC



Ook "Destelbergen" 19533 (9516) staat in Burdinne. Foto : Luc Couscheir.

Verenigingsnieuws

1. MAANDELIJKSE PROJECTIEAVONDEN

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

20 december 2002 : **Stoomtractie in Zuid-Afrika en China** (Max Delie). Een dubbelprogramma dat ons beelden brengt van de glorie-dagen van de stoomtractie in Zuid-Afrika en recente beelden uit China, waar de glorie nog steeds voortduurt.

24 januari 2003 : **Jaaroverzicht 2002** (Eddy Goens, Erik Heylen, Thierry Heylen, Alain Janmart). Beelden van trein, tram en bus die representatief zijn voor het gebeuren in 2002.

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

28 maart 2003 : **Beelden van de NMVB in de jaren '50** (Frits van Dam). Een dubbelprogramma, gebracht door een van de Nederlandse film- en foto-amateurs, die reeds in de jaren '50 actief was. 16mm-films worden vertoond van de bieten-campagne in Tienen, de normaalspoortramlijn Poulseur - Sprimont en de stadstram in Verviers. Verder worden er foto's geprojecteerd van trams in de provincie Antwerpen, de groep Vlaanderen en Brabant (Brussel, Expo, Haacht, Leuven, Diest). (Deze voorstelling was reeds geprogrammeerd in oktober 2002, maar moest toen uitgesteld worden)

Brussel (20.00 uur, vergaderzaal

Annessens, ingang Fontainasplein)

13 december 2002 : **Brabant** (René Stevens). Rondrit met de Brabantse Buurtspoorwegtram in het begin der 70-er jaren, met de nadruk op de tramlijn naar Leerbeek die dit jaar (al!) 30 jaar verbust is, en waarvan de film Lk nu ook verdwenen is.

10 januari 2003 : **De spoorweglijn 60 Brussel-Dendermonde**, in de periode 1980-2000 (Luc De Coster)

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

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

Brugge (De Londres, 't Zand 15b, Brugge)

Elke eerste zaterdag van de maand om 14.00 uur bijeenkomst in gezamenlijk initiatief van TTO-Noordzee, NVBS/Vlaanderen en VEBOV.

2. UITSTAP 05.01.2003

Op 5 januari wordt samen met TTO een afscheidsrit van de enkelgelede wagens georganiseerd, want op 14 januari vertrekt de laatste voor ombouw naar BN! Het programma voorziet dus een rondrit op het net met de 6000, vertrek aan het kaaistation om 10.00 uur, terugkomst ongeveer 17.00 uur. De deelnameprijs is 20 euro, op voorhand te betalen op onze rekening 000-0466768-04 met vermelding van uitstap + lidnummer en aantal deelnemers.

3. VERGADERINGEN IN 2003

Voor uw agenda : de vergaderingen in 2003 zijn gepland op volgende data.

Antwerpen : 24 januari, 28 februari, 28 maart, 25 april, 23 mei, 27 juni, 25 juli, 22 augustus, 26 september, 24 oktober, 28 november en **19 december**.

Brussel : 10 januari, 14 februari, 14 maart, 11 april, 9 mei, 13 juni, 12 september, 10 oktober, 14 november, 12 december.

4. LIDGELD 2003

2002 is weeral bijna voorbij en we zijn inmiddels de euro gewoon. Vorig jaar hebben we het lidgeld afgerond maar dit jaar blijft het onveranderd en we hopen dat iedereen er weer bij is in 2003.

Het lidgeld voor 2003 is dus 18 euro voor leden woonachtig in België; voor verzending naar het buitenland wordt dit 21 euro.

We doen hierbij een oproep om uw lidgeld 2003 te betalen vóór 28 december. Hoe te betalen :

Adressen in België : met het bijgevoegd overschrijvingsformulier. Gelieve uw lidnummer na te kijken of in te vullen.

Adressen in Nederland : gelieve de betalingswijze te volgen zoals aangegeven op bijgevoegd blad.

Adressen in andere landen : rechtstreeks te betalen op onze Belgische rekening 000-0466768-04, of een eurocheque op te sturen ter waarde van 21 euro.

Wie geen lid wenst te blijven : gelieve het secretariaat te verwittigen (H. Van den Bergh, Kroonstraat 8, 3920 Lommel)

Let op : voor betalingen na 15 januari hebben wij bijkomende verzendingskosten en moeten wij 1 euro extra vragen ...

5. JAARVERGADERING 2003

De jaarvergadering 2003 vindt plaats op 22 maart om 10.00 uur in Oostende; in de burelen van De Lijn aan de Nieuwpoortse Steenweg.

Agenda :

1. Verslag van de vorige vergadering.
2. Verslag van de activiteiten 2002.
3. Jaarverslag van de secretaris.
4. Kasverslag.
5. Verslag van de kascommissie. De leden van de kascommissie (A. JANMART en G. TIMMERMANS) kunnen een maand vóór de vergadering de rekeningen nazien.
6. Verkiezing van de kascommissie voor het volgend jaar. De heer G. TIMMERMANS is uittredend.
7. Stand van zaken van het tijdschrift.
8. Verkiezing van het bestuur. Dit jaar zijn uittredend : ROBERT BOOGAERTS en RAF DE LANDTSHEER. Kandidaturen worden schriftelijk ingewacht bij het bestuur vóór 1 maart.
9. Voorziene activiteiten 2003.
10. Budget 2003.
11. Vaststelling van de lidmaatschapsbijdrage 2004.
12. Rondvraag

De middagpauze is voorzien van 12.00 uur tot 13.30 uur, waarna een rondrit wordt georganiseerd met een dubbelgelede tram, tot 17.00 uur. We zullen gelegenhedskiekjes kunnen nemen van de verschillende versies van de kusttram, in de staat van dat ogenblik. Er wordt gezorgd voor



Aan de overzijde van het trammuseum staat werkmateriaal van De Lijn verzameld voor afvoer. Wie kent de oorsprong van dit weg/spoorvoertuig nummer 8064? Diksmuidelaan 8 september 2002. Foto : Luc Couscheir.



NMVB 2750 (museumbus) op de koer van de voormalige stelplaats Zandhoven op 20 juni 1992. Deze bus bestaat ook in model Ho. Foto : Luc Couscheir.



De ART 50 van de TTA rangeert op 7 september 2002 op het stukje spoor van de stelplaats Burdinne. Foto : Luc Couscheir.



Op een brug over de Antwerpse ring staat FBW 122 van de Verkehrsbetriebe Biel (Zwitserland). Hij wordt nu gebruikt als drager voor reclamepanelen. Legrellelaan 5 oktober 2002. Foto : Luc Couscheir.