

RAIL-REVUE

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

Dertiende jaar - Nr. 2
Mei 1998
140 BEF / 9,5 NLG
ISSN 0773-0713



Afscheidsrede voor Roger



Roger Bastaens in de stuurhut van "zijn" VeBOV express naar Genk met Sabenastel 852

Beste familieleden, beste vrienden, Door één van de nabestaanden, is mij gevraagd of ik hier vooraan in de Kerk, nog iets over Roger kon vertellen als vriend des huizes.

Ik zal in deze korte tijdsspanne wel nooit een volledig beeld kunnen weergeven van de persoon die Roger wel was.

Toen ik in de loop van deze week naar zijn oude werkzetel in Antwerpen-Centraal ging, om ook daar het droeve nieuws over te maken, klonk het met een weemoedige stem op de verscheidene burelen opvallend eensluidend: och nee, en dat was zo een aangename mens.

Beste familieleden, het moet voor U, niettegenstaande dit moeilijk moment, toch bijzonder genoeg doen om van anderen bevestigd te krijgen wat ook U als herinnering aan Roger meedraagt. Roger had inderdaad de gave, om met bijna dezelfde woorden als een ander, toch altijd iets meer inhoud aan zijn betoog te geven. Naar hem luisteren kon soms werkelijk een plezier zijn en naar woorden zoeken was er voor hem niet bij. Vlot met mekaar kunnen communiceren, is in deze tijd van individualisme, wel een uiterst belangrijke gave.

Als men mij nu vraagt wat Roger in zijn leven zoal belangrijk vond, dan

komen we onvermijdelijk bij de tram. Reeds van kindsaf trokken de stoomtrams van toen zijn speciale aandacht en die tram zal als een rode draad zijn leven blijven doorkruisen. Hoe groot de betekenis van dit wel zeer bijzonder gegeven is, blijkt ook vandaag met de aanwezigheid van zijn talrijke tramvrienden. Het strekt de nagedachtenis van Roger tot eer, iemand geweest te zijn, die honderden mensen rond datzelfde thema heeft kunnen samenbrengen. De leiding nemen over zo een omvangrijke groep mensen, dwingt respect af en is dan ook zonder twijfel de grootste verdienste van Roger geweest. Zijn duizenden foto's over trams, illustreren duidelijk waar zijn liefde en schaarse vrije tijd naar toe gingen. Toen hij met brugpensioen kon gaan, was het net of er een zware last van hem afviel, want eindelijk was er tijd om zich intensief aan zijn hobby te gaan wijden, of uit te kijken naar dat vakantiehuis aan de kust, waar Roger en Wim zo graag hadden gewoond, en waar familie of vrienden van binnen en buitenland warm werden ontvangen. Ik kon de laatste jaren ook vaststellen dat Roger nog duidelijk ambities had, want er was nog zoveel te doen. Elke foto die hij vastnam werd minutieus van tekst voorzien, want bij elke foto hoorde een heel verhaal, en zoiets kon toch onmogelijk verloren gaan. En dan was er nog het tram-museum, want het was zijn droom dat al die oude dingen van toen er nog stralend uitzagen.

Dat woordje stralend brengt ons terug naar de persoon zelf, want half werk kon Roger niet hebben. Alles moest perfect zijn, ook voor zichzelf, want waardigheid was voor hem geen lichtzinnig woord. Roger kon duidelijk laten aanvoelen, dat hij niet zomaar iemand was, maar wel iemand.

Beste familie, beste vrienden, vandaag nemen we allen samen afscheid van Roger, maar ik ben ervan overtuigd, als we later aan hem zullen terugdenken, dat we dit met het nodige respect en waardigheid voor zijn persoon zullen doen.

Erik

INHOUD VAN DIT NUMMER

Afscheidsrede voor Roger	2
Een nieuwe stel- en werkplaats : Punt aan de Lijn	3
Werkwagens van toen (XXXI)	7
Bij nacht en ontij	11
De Groenendaallaan en de Minister Delbekelaan (deel 2)	14
Rail-Aktueel	15
Verenigingsnieuws	22

Foto titelpagina : 7095 op de Noorderlaan. Foto : Luc Couscheir, 27 april 1998

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.

Een nieuwe stel- en werkplaats : Punt aan de Lijn

Op maandag 9 februari 1998 werd de gloednieuwe stel- en werkplaats plechtig ingehuldigd. Zij vervangt de vroegere tramstelplaats Groenenhoek, het autobus-werkhuis Oude Bareel (Merksem) en de centrale werkplaats tram van Hoboken, waar nog wel het dagelijks onderhoud van de gestalde trams zal gebeuren. Ook het centrale magazijn is in het nieuwe complex gevestigd.

Naar aanleiding van deze officiële opening op 9 februari heeft De Lijn Antwerpen een technische fiche opgemaakt welke wij op blz. 6 hebben afgedrukt.

Uit de toespraken onthouden we het volgende :

De heer Hugo Van Wesemael, Directeur-generaal De Lijn :

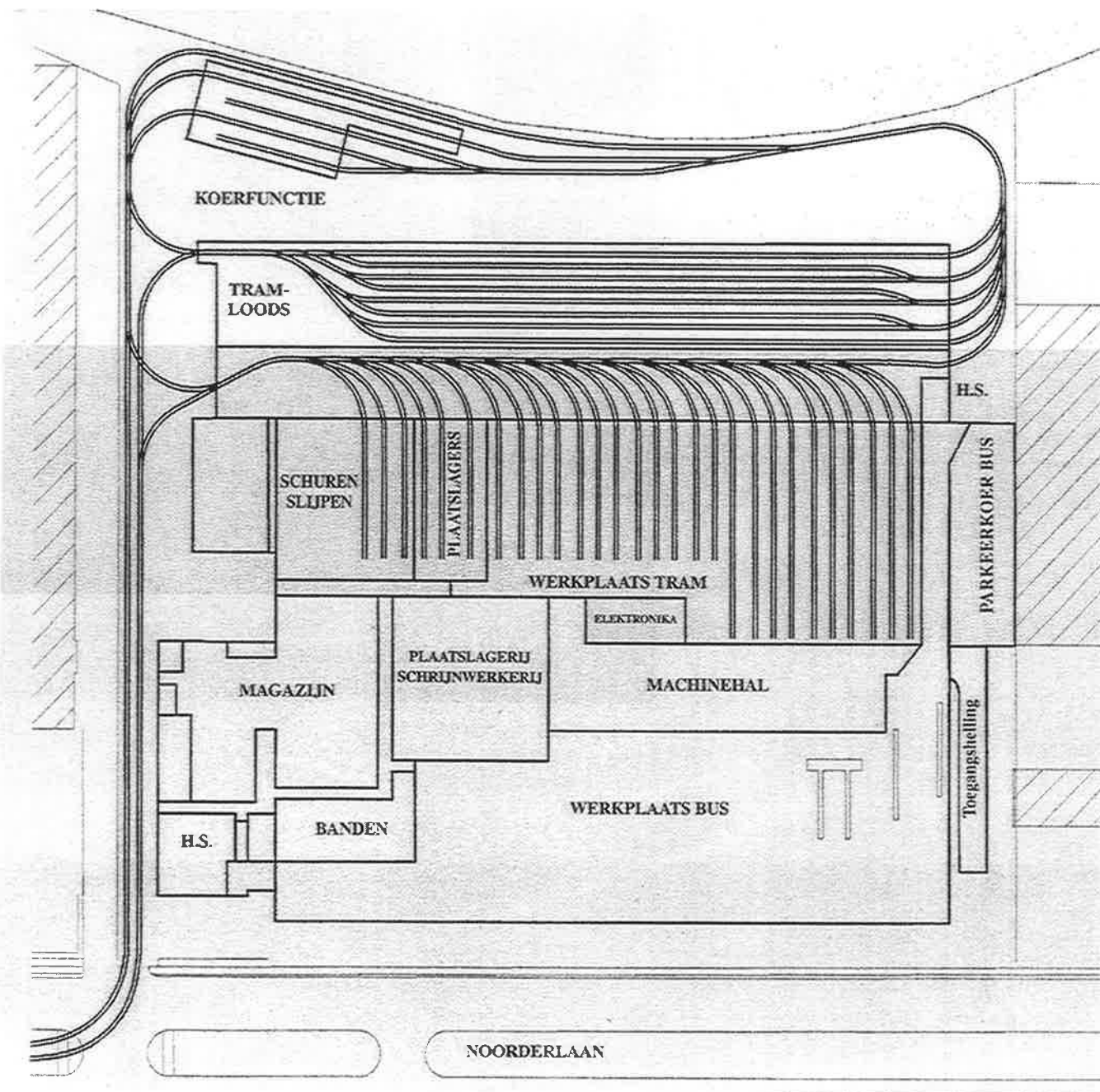
“De beschermde gebouwen van de verlaten

tramloods Groenenhoek bieden ons de grote opportuniteit het toekomstige Vlaams tram- en autobusmuseum er in onder te brengen en op korte termijn operationeel te maken. De plannen van de NMBS om aan de Groenendaallaan een voorstadsstation te bouwen voor de hogesnelheidstrein bieden de mogelijkheid om Punt aan De Lijn in te richten als knooppunt in een keten van vervoer. Deze knooppunt zal nog versterkt worden met de toekomstige P+R- faciliteit met 450 parkeerplaatsen. Punt aan De Lijn zal dan ook een hoofdrol spelen in de prioritaire uitbouw van de noord-zuid as van het Antwerpse tramnet.” Verder beklemtoont de heer Directeur-generaal de noodzaak van nieuwe trams alsmede verkeersprioritaire maatregelen ten gunste van het openbaar vervoer.

De heer Jos Geuens, voorzitter van de Raad van Bestuur De Lijn :

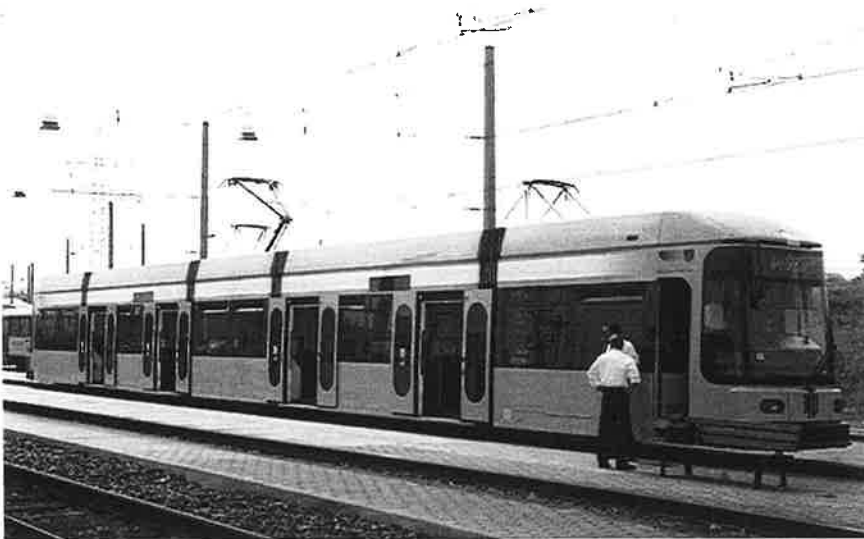
Hij beklemtoont het aandeel van het Antwerpse stadsnet in het geheel van De Lijn in Vlaanderen. Jaarlijks telt De Lijn in Vlaanderen 255 miljoen reizigers waarvan 85 miljoen in de provincie Antwerpen (40%). Daarvan levert het Antwerpse stadsnet 55 miljoen klanten of ongeveer een kwart van het geheel! In kilometers zijn de trams en autobussen in de provincie Antwerpen goed voor nagenoeg één derde van de totaal door De Lijn gereden kilometers. In geld uitgedrukt is Antwerpen goed voor 36% van alle Vlaamse vervoersontvangsten.

De heer Voorzitter wijst de bevoegde minister op de ouderdom van de huidige

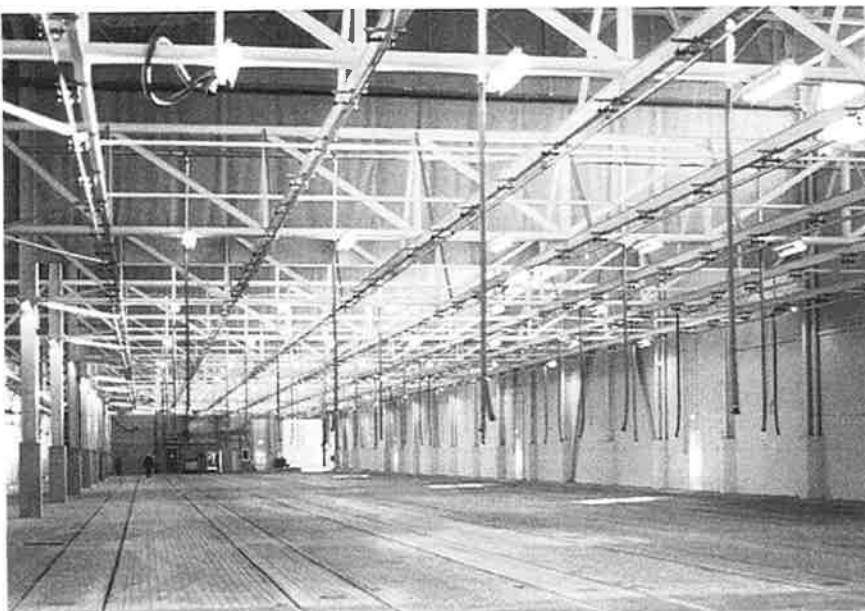




PCC 7001 met aan boord de personaliteiten. Om de ouderdom van dit vehikel te benadrukken is hij voorzien van volgende tekst : "Deze tram reed voor het eerst op 1 december 1960 op lijn 2". Foto : Luc Couscheir.



Dresden - Gorbitz, terminus van de lijnen 2; 7 en 51. Enkelrichtingswagen 2513 op lijn 7. Foto : Paul Possemiers 24 juli 1997.



De lege tramloods : acht lege sporen, alles wat kon rijden was in dienst, inclusief personaliteitstram 7001.

trams en de te langzame vernieuwing ervan.

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

De heer Minister gaat uitvoerig in op de reeds gedane investeringen in stel- en werkplaatsen zoals Kortrijk, Oostende, Leerbeek en Kinrooi. In de nabije toekomst volgt alleszins nog Gent.

Ook dit jaar worden 120 autobussen aangekocht. In het kader van de uitbreiding van een voorstedelijk sneltramnetwerk (sic) worden ook de verlengingen naar Merkssem (Keizershoek) en de doortrekking van de tramlijn naar Boechout voorbereid.

"Een vlotte doorstroming is onontbeerlijk om het openbaar vervoer aantrekkelijk te maken. Ik verwacht dan ook een positieve invloed van de verkeerslichtenbeïnvloeding. Dit jaar worden niet minder dan 750 voertuigen uitgerust met dit systeem."

"Hogere commerciële snelheid hangt natuurlijk ook samen met heraanleg van vrije tram- en busbanen."

De vernieuwing van diverse autobusstations in samenwerking met het Vlaams gewest en de NMBS blijft ook een belangrijk aandachtspunt.

Verder pleit de heer Minister om ter gelegenheid van de werken in de omgeving van Antwerpen-Centraal, van het Astridplein een hoogwaardig knooppunt van openbaar vervoer te maken.

Luc Couscheir



Een zicht in de wasplaats met PCC 7089. Foto : Luc Couscheir.



Gekoppelde dubbelrichtingswagens 2581 en 2586 op lijn 1 in de Hamburgerstrasse. Foto : Paul Possemiers, 23 juli 1997.



Autobus 2389 in de werkplaats autobussen. Foto : Luc Couscheir.

Stel- en werkplaats Punt aan De Lijn : technische fiche

Het project Punt aan De Lijn werd gerealiseerd op de terreinen van de voormalige Plant 1 van General Motors. Voor dit terrein - met een totale grondoppervlakte van ca. 254.000 m² - werd een globaal concept ontwikkeld waarbij naast het inmiddels in het Antwerpse reeds bekend geworden bioscoopcomplex Metropolis, diverse commerciële bedrijven hun plaats hebben gevonden.

De stel- en werkplaatsen van Punt aan De Lijn werden uitgebouwd op een terrein met een oppervlakte van 55.732 m², waarvan ongeveer 35.600 m² bebouwde oppervlakte. Daarnaast is er op de hoek van de Noorderlaan en de Groenendaallaan nog een terrein beschikbaar, met een bruto oppervlakte van ca. 24.000 m², dat naar de toekomst toe zal worden ingericht als coördinatiepunt voor openbaar vervoer met bijbehorende P&R-parking.

Het totaalconcept van de nieuwe instellingen aan de Noorderlaan omvat de werkplaats voor bussen, de werkplaats voor trams, een stelplaats voor trams en het centraal magazijn van De Lijn Entiteit Antwerpen. De werkplaats voor bussen is opgevat voor het groot onderhoud van ca. 400 bussen met inrichting van 30 werkstanden. De werkplaats voor trams biedt de mogelijkheid voor het groot onderhoud en de revisies van ca. 160 trams, zowel voor de voertuigen van 15 m (huidige trams type PCC) als voor de nieuwe Siemens trams met een lengte van 30 m.

Teneinde het bestaande complex aan te kunnen passen aan de noden van de exploitatie drongen zich evenwel omvangrijke verbouwings- en aanpassingswerken op. In eerste instantie werd hierbij overgegaan tot een grondige verwijdering van alle asbesthoudende materialen die destijds in het complex werden verwerkt, waarna het gebouw verder kon worden ontmanteld.

Het concept voor de herinrichtingswerken werd ontwikkeld in nauwe samenwerking tussen het betrokken studie bureau - de Tijdelijke Vereniging Derveaux/SWk/Stockman -, Gimo-Hold-Noorderlaan - bijgestaan door haar raadgevende ingenieurs -, de technische diensten van de entiteit Antwerpen en de Centrale Diensten van De Lijn.

Qua architectuur van het volledige complex is geopteerd voor een sobere, doch duurzame en onderhoudsvriendelijke behandeling van de gevels. Langsheen de Noorderlaan wordt de belangrijkheid en de omvang van de stel- en werkplaatsen benadrukt en straalt het gebouw een frisse en dynamische kracht uit, hetgeen nog wordt geaccentueerd door het gebruik van het logo van De Lijn dat over de volledige hoogte van de gevel is uitgewerkt.

De grootschaligheid van het geheel wordt in de architectuur op een eerlijke wijze uitgedrukt door de aanwending van sterk lineaire elementen en een zeer repetitieve ritmiek waarbij de basiskleuren die in de huisstijl voorkomen volledig en in dezelfde verhoudingen worden hernomen. Deze kleuren werden ingepast in het geheel doch waarbij het gebouw zich toch duidelijk manifesteert in het straatbeeld van de Noorderlaan, en dit op een positieve wijze voor de omgeving.

De tramstelplaats werd achterin het gebouw, aan de westgevel, ingeplant. De acht parallelle sporen laat het stellen van ca. 32 gelede trams of 64 bestaande PCC's toe. De sociale lokalen voor de trambestuurders zijn in de onmiddellijke omgeving van deze tramstelplaats gesitueerd. Onmiddellijk naast deze opstelzone voor de trams zijn de ook de tramwerkstanden voorzien die geschikt zijn voor het onderhoud van gelede tramvoertuigen.

Deze werkstanden zijn telkens aangepast aan de verscheidene onderhoudsfuncties; het betreft o.a. schildering, slijpen, plaatslagerij, elektriciteit, mechanica, draaistellen, ... enz. De werkstanden zijn bereikbaar via een wisselkam die zich uitstrekt over de volledige breedte van het complex. Rekening houdend met de eisen qua brandveiligheid van het complex zijn deze werkstanden volledig gescheiden van het deel stelplaats en afgesloten met afzonderlijke poorten. Tengevolge van deze compartimentering worden eveneens besparingen gerealiseerd op de verwarmingskosten. De installaties voor de zandvulling van de trams bevinden zich aan de zuidzijde van het gebouw, zodat de binnenkomende trams onmiddellijk met zand kunnen worden bevoorradet vooraleer zij de stelplaats binnenrijden.

De overige installaties voor periodiek onderhoud (wasmachine, herstellingen, binnenreiniging) bevinden zich in een nieuwbouw aan de westgevel. De bediening hiervan gebeurt door de koerman die de trams betreft vanuit de stelplaats en deze na de onderhoudsbeurt ook daar terug onderbrengt. De wastunnel is geschikt voor het wassen van zowel trams als autobussen.

De werkstanden voor de autobussen bevinden zich naast elkaar gesitueerd in het oostelijk deel van het gebouw (met uitzondering van de werkstanden schilders). Zoals dit eveneens het geval is bij de trams, worden ook hier de werkstanden opgedeeld en aangepast in functie van de verschillende functies (schrijnwerkerij, plaatslagerij, elektriciteit, mechanica, ...enz.). De nodige geïntegreerde werkstanden zowel voor standaard- als voor gelede autobussen zijn voorzien, waarbij alle werkstanden bruikbaar zijn voor standaardbussen en enkele voor beide types.

Tussen de werkstanden voor autobussen en de werkstanden voor trams bevinden zich een aantal gemeenschappelijke werkplaatsen. Het betreft hier de werkplaatsen voor smeden en lassers, bankwerkers, een machinezaal evenals afzonderlijke ruimten bestemd voor elektriciteit en elektronica. Deze gemeenschappelijke werkplaatsen werden dusdanig geconcipeerd en ingeplant dat het synergisme dat bestaat tussen de beide verkeersmodi ook op de meest optimale wijze wordt benut. Hierbij wordt tevens de nodige aandacht besteed aan de compartimentering in functie van de brandveiligheid en het comfort van de arbeiders die ter plaatse tewerkgesteld zullen worden.

De magazijnruimte bevindt zich vrij centraal in het volledige complex. Deze ruimte wordt bevoorradet via de loskade die zich bevindt op het gelijkvloers van het voormalige kantoorgebouw. Een gedeelte van de magazijnruimte is gelegen op de verdieping en onmiddellijk bereikbaar met een goederenlift.

Teneinde over een voldoende hoogte te kunnen beschikken, daar waar het noodzakelijk is voor het heffen van de trams en bussen, wordt de vloer van de verdieping boven deze werkstanden verwijderd. Deze werkwijze laat toe dat ter plaatse een rechtstreekse daglichtinval ontstaat en dat in geval van brand een betere rookevacuatie wordt gerealiseerd (statische rookextractie).

Op de verdieping van het complex is ruimte voorzien voor het parkeren tot ca. 500 personenwagens. De toegang hiervan wordt verzekerd via een nieuw te bouwen helling gelegen aan de noordgevel van het gebouw. Zoals hiervoor reeds gesteld wordt op deze verdieping eveneens voorzien in een bijkomende magazijnruimte.

Op het gelijkvloers bevindt zich het onthaal, de inrichting van de tractiepost, de loskade en enkele sociale lokalen ten behoeve van het technisch personeel. Op de eerste verdieping bevinden zich de burelen van de technische diensten, alsook de overige sociale lokalen. De twee hoogste verdiepingen van dit complex laten nog toe om later bijkomende bureauruimten te creëren.

De nodige uitrustingen zijn voorzien met betrekking tot telefooninstallatie, datanetwerk, brand-detectie-installaties, een CO-detectie, job- en aanwezigheidsregistratie evenals een afstandsbediening van de sterk- en zwakstroominstallaties.

Het verwarmingssysteem is opgevat met een centrale stookplaats uitgerust met 3 industriële overdrukkellets met een vermogen van elk 1,4 MW en gestookt op aardgas, dit aangevuld met een kleine stookplaats uitgerust met 2 ketels van elk 200 KW. De warmtedistributie gebeurt door middel van aérothermen met lichtgroepen, stralingspanelen of gewone radiatoren uitgerust met thermostatische kranen. Plaatselijk wordt tevens voorzien in het aanbrenge van warmeluchtgordijnen. De systemen worden telkens aangepast aan de bestemming van de diverse zones..

Naast de reeds eerder vermelde doorvoering van een compartimentering in functie van de brandpreventie, werd - gebruikmakend van de reeds bestaande ringleiding - een net van hydranten, muurhaspels, aangevuld met individuele brandbestrijdingsmiddelen aangebracht. Tevens werd een rookventilatie voorzien die gebaseerd is op een natuurlijke luchtstroming.

Werkwagens van toen (XXXI)

Foto's en tekst : Jacques Cohn

Ditmaal bekijken wij even enkele ladderwagens van de NMVB.

Foto 1 : Een ongenummerde ladderwagen, op tegenspoor getrokken door de 9952, in maart 1959 te Wenduine. Let op de toenmalige masten en bovenleiding van de kustlijn!

Foto 2 : In 1953 stond de T.2, gekoppeld aan tweeasser 9537, op een opstelspoor te Vandermeeren (Brussel).

Foto 3 : De T.51560, die best de voormalige T.2 zou kunnen zijn, eveneens te Vandermeeren, achter de bruin geschilderde 9459, in augustus 1959.

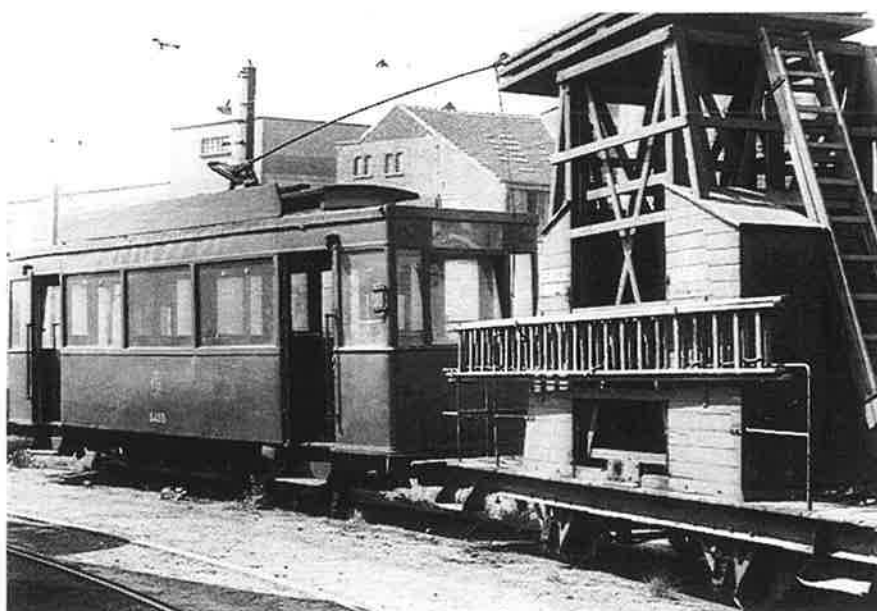
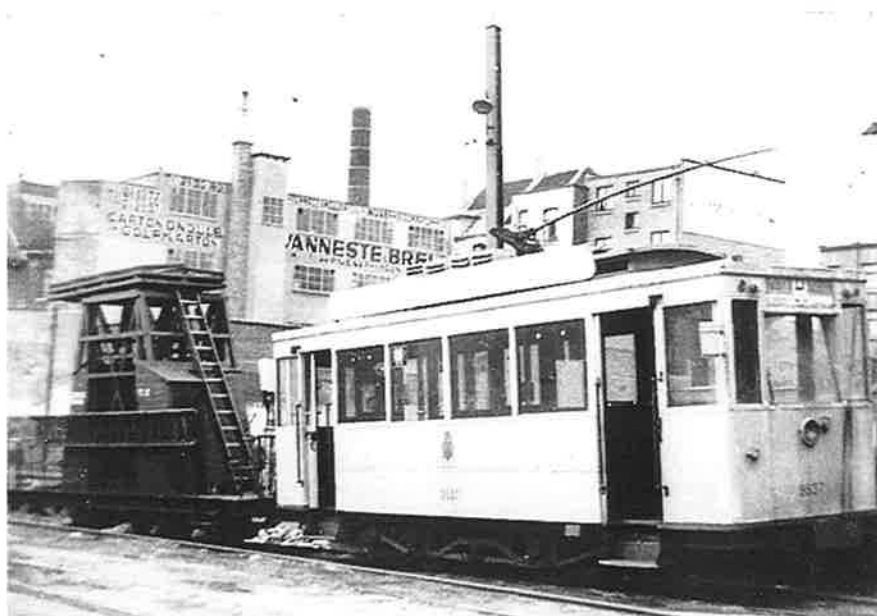
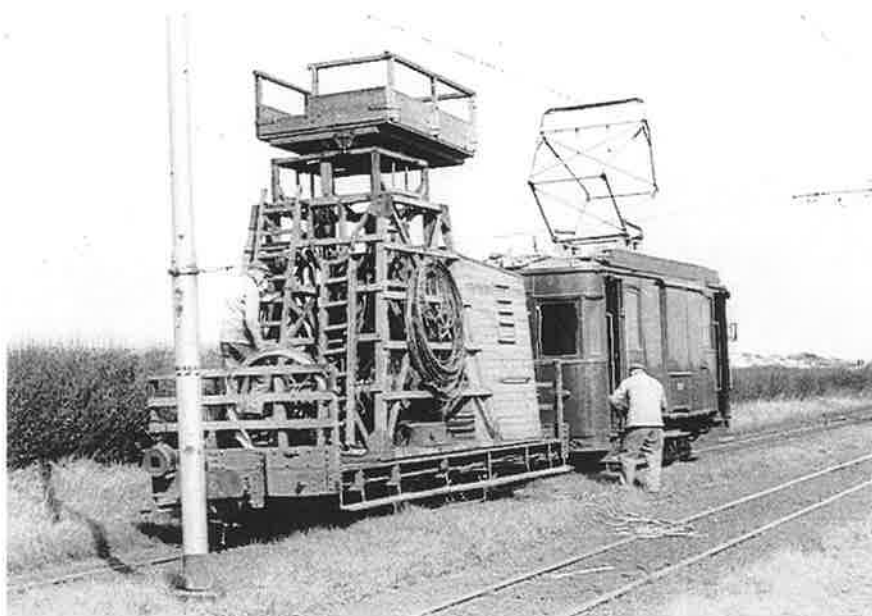




Foto 4 : Dezelfde T.51560 in 1957, achter ART.42 en goederenwagen VT.59750 (VT betekent Voies et Travaux : Wegen en Werken), te Strombeek-Bever tijdens de aanleg van de parking-ringlijn voor de Expo 58. Deze ringlijn werd na afloop van de Expo weer afgebroken.

Foto 5 : Nogmaals onze T.51560 in volle glorie in juli 1958 op een zijspoor van de eindlus "Benelux" tijdens de Expo '58. Hij heeft een andere ladder gekregen en draagt het opmerkelijke opschrift "SNCV (Frans) - Brussel (Nederlands)".

Foto 6 : De T.3 in januari 1969 in Wolvertem.

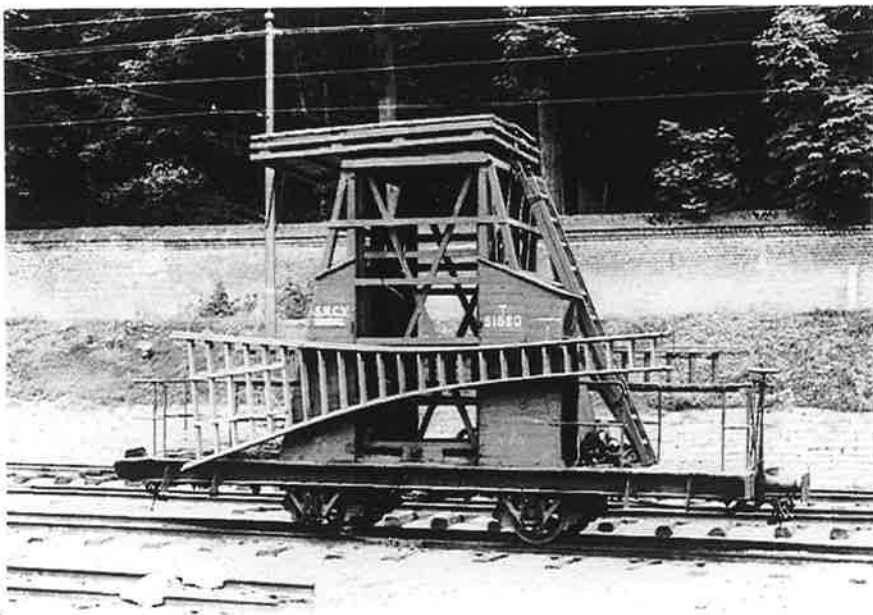


Foto 7 : De 9929 staat in juli 1959 met een ongenummerde ladderwagen vóór een zijvleugel van het station van Mons (Bergen). De Bevrijding lag toen reeds 15 jaar achter ons, maar de littekens van de bombardementen en de beschietingen zijn nog duidelijk te onderscheiden.

Foto 8 : Volledigheidshalve nog een drietal ladder-motorwagens. Eerst de 44605 (ex-9485) op een spoor vóór de stelplaats van Hasselt, juli 1954.

Foto 9 : De 44601 (een voormalige "Seneffe") aan het werk te Merksem Kleine Baarel in september 1958.

Foto 10 : L.W.3 aan de Oostendse dokken in april 1959.

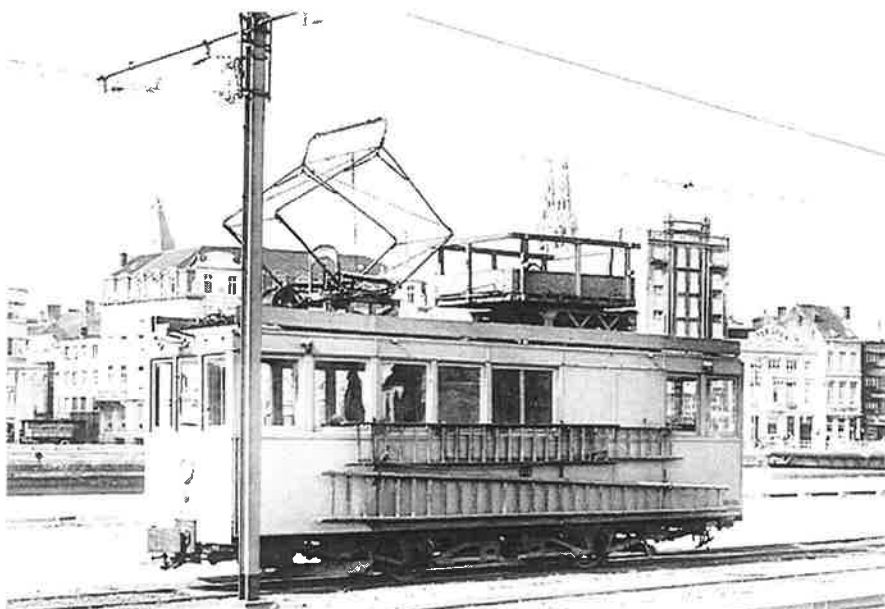
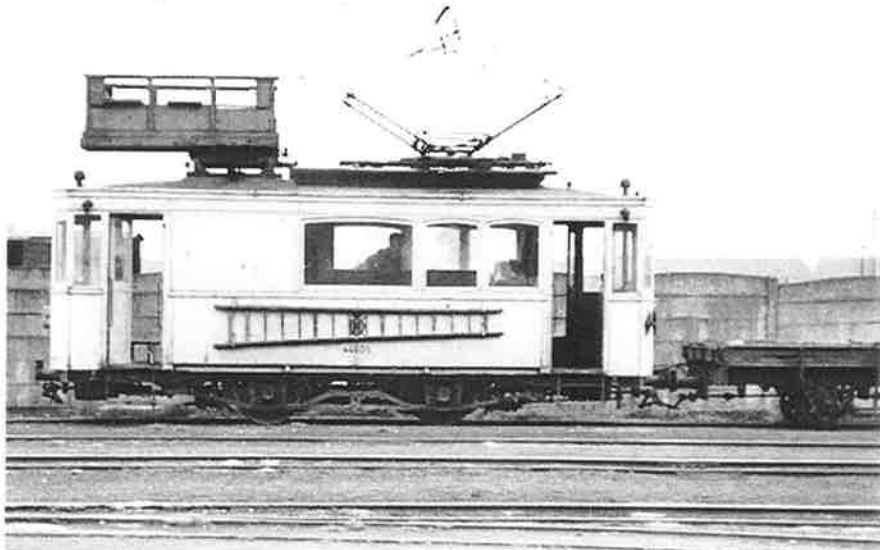
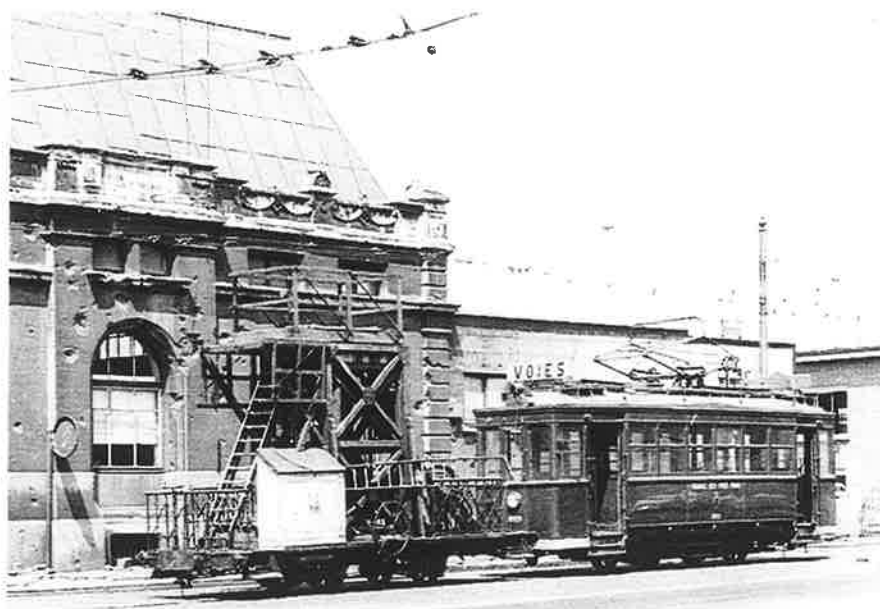




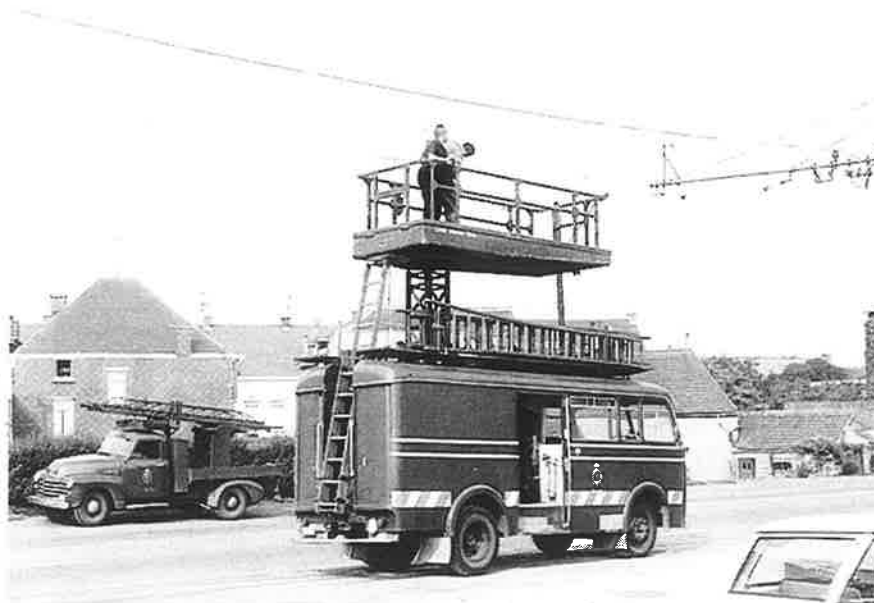
Foto 11 : Een oeroude auto-ladderwagen is bezig met het verwijderen van de bovenleiding te Kortrijk in juni 1958.

Foto 12 : AE.56 in de stelplaats Het Rad (Brussel), in maart 1955.

Foto 13 : Een AE van een ander type in april 1955 te Destelbergen.



Foto 14 : In vergelijking met vorige foto oogt de 34345 (nieuwe nummering) te Eugies in augustus 1964 zeer modern. Let ook even op de "ladderwagen" links : het lijkt wel alsof de NMVB met mini-brandweerwagens rondtoerde!



Bij nacht en ontij

Het holst van de nacht drong zelfs tot in de ondergrond door. De man van het controlepaneel in het kruisstation Opera had late dienst. De laatste PCC was reeds voorbij. De man wist wel wat er ging komen, maar het bleef ietwat griezelig. Uit de verre diepten tussen de premetrostations Plantin en Diamant was een somber, malend gedreun te horen dat stilaan dichterbij kwam. Het brommen hield even op en er volgde een geknars en gepiep van wielen, heel anders van toon dan een draaistel van een PCC. Toen het gepiep van toon veranderde, keerde het gebrom weer en dat werd luider en luider toen de wielen terug in rechte lijn stonden. Het lawaai léék sterker dan het in werkelijkheid misschien wel was. Aarde-donker was het in de metropijp. Het enige dat dichterbij kwam was een flauw schijnsel van een oude koplamp. Je waande je een beetje in een scène uit een oude suspensefilm.

De man glimlachte toen het dreigende, malende gedreun van versleten reductiekasten, rammelende bouten, een ratelende controller en een antieke elektromotor langs hem passeerde en van klank veranderde, tot het hele geval met een lange zucht en krijsende remblokken aan het einde van het perron tot stilstand kwam.

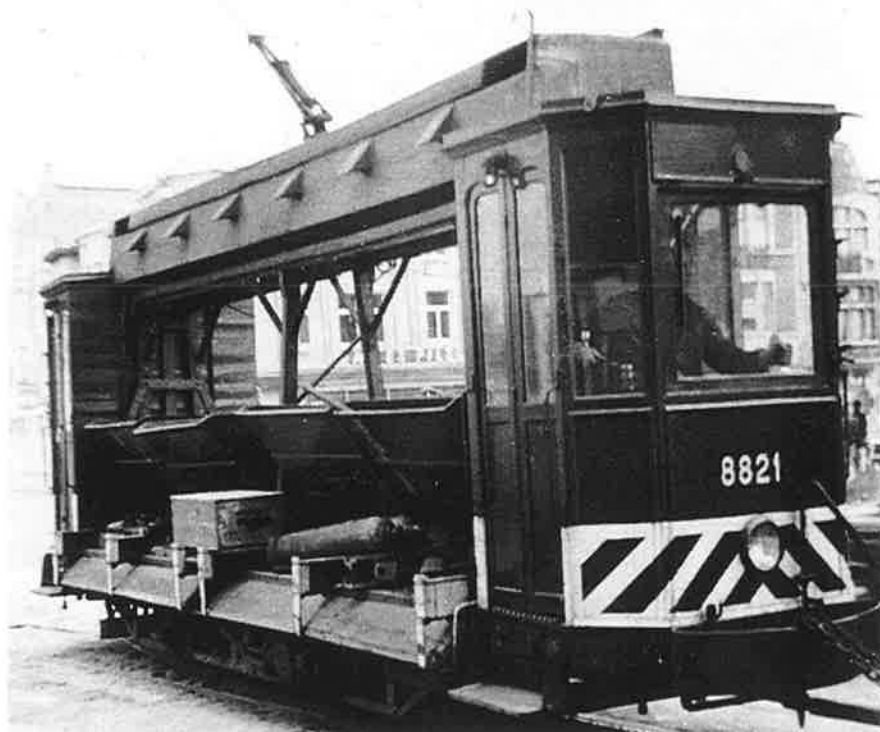
De perronaanwijzers kletterden paniekerig in hun glazen kastjes want op zoiets waren ze niet geprogrammeerd. Bij gebrek aan enig zinvol initiatief vertoonden ze dan maar "00", wat nog maar eens bewijst dat ondank 's werelds loon is. Het zal de 8821 een zorg geweest zijn. Twee oorlogen meegemaakt, dan kan je tegen iets tegen...

De antieke dame deed een logisch tijdsbesef helemaal in de knoop slaan toen ze na een ferme belslag anno 1913 weer grommend en knarsend aanzette. Samen met een dof achterlicht verdween "het monster" weer verder in de pijp. Regelmatig spoten er vonken uit de pantograaf en

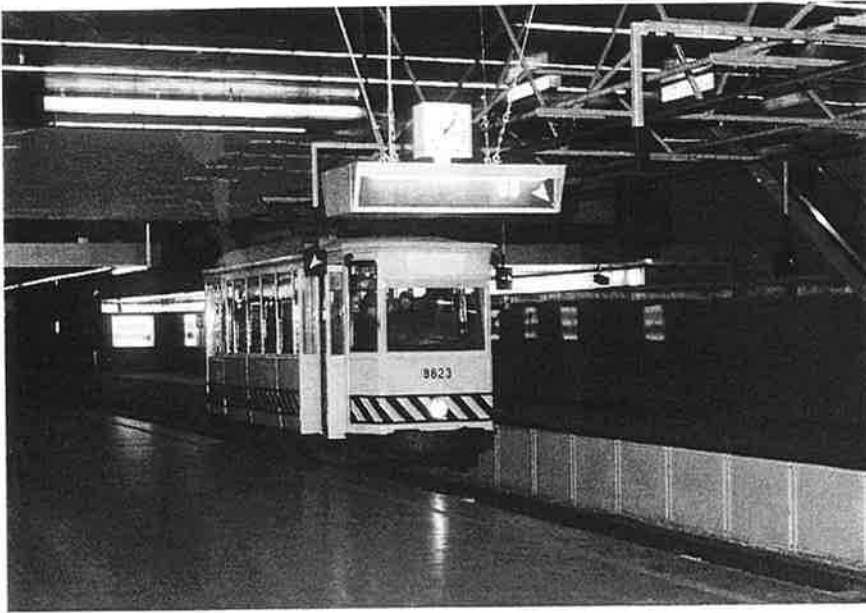
de wielen...

Véél is het niet voorgekomen, maar een nachtelijke doortocht van de bruine werkwagen 8821 in de premetro moet wel een speciale belevenis zijn geweest. Waarom net die? Het gebruik van dat stuk folklore in de premetro had zo zijn reden. De bakwagens hadden geen lichtkoepel op hun dak en zo was de pantograaf voldoende laag geplaatst om probleemloos in de tunnels, waarvan het profiel is berekend op de lage PCC's, te kunnen rijden. Die zijn ruw-

weg geschat toch een halve meter lager dan de oude wagens met lichtkoepel! In de trolleytijd hing de bovenleiding in de straten trouwens ook hoger. In het werkhuis hebben ze later de lichtkoepels van de 8826 en de 8827 weggehaald zodat die gele trams ook in de premetro konden afdalen. De bruine 8821 uit de nachtelijke scène was beroofd van zijn kipbakken om een soort laaggelegen platte bakwagen te verkrijgen. Zijn taak bestond erin om allerlei bouwafval uit de pijp te halen, wat op een



Juni '66 : de 8821 op het einde van de trolleyperiode. Bemerkt de "panoramische" voorruit, de trolleyhaak en de weerstanden op het dak.



De perronwijzers kletterden paniekerig op "00". Met de antieke slijpwagen in het holst van de nacht wisten ze geen raad! Station Meir, 1u.18. (1982)

vrij primitieve manier gebeurde : met de schop en mankracht! Gewoon omdat het niet anders ging, want met een kraan kan je in dat enge tunnelprofiel niet werken. De bestuurder was de enige man van de tram-maatschappij uit de werkploeg. De andere jongens stonden onder contract bij de aannemersbedrijven.

In de industrie is het zelden zo frappant voorgekomen dat oude en nieuwe technologieën op een dergelijke wijze door elkaar werden gebruikt. Zeg nu zelf : de premetro-infrastructuur met zijn nauwkeurig afgestelde apparatuur, zijn spiegelglad spoor en zijn alziende, computergestuurde signalisatie die de "all electric cars" in de geprogrammeerde pas laat rijden (of tegen maximum tien km per uur laat botsen) staat haaks op een "duvel" met prehistorische elektromechanische technologie van voor de Eerste Wereldoorlog! De geur van warm ijzer, teer en ozon vormde een rare cocktail in een metrosysteem van vers beton, kunststof en neonbuizen.

Werkwagens! Door sommige liefhebbers verguisd, door anderen aanbeden. De man in de premetro behoorde tot de laatste soort, omdat de "duvels" nog veel van hun originele karakteristieken, zeg maar "oervormen", behouden hebben. Als er al eens een verbouwing aan te pas kwam, gebeurde dat heel ambachtelijk. Zo heeft de 8821 nogal brede latten aan de zijkanten van het windscherm... omdat ze in de centrale werkplaats geen andere manier konden vinden om een pneumatische ruitenwisser te monteren. De koppen van de 8821 waren niet standaard omdat die wagen origineel als werkwagen gebouwd was. Die wagen is trouwens als laatste blijven rijden met de richtingaanwijzers in het midden boven de balkondeuren. Bij alle oude wagens die een laatste verbouwing hadden gekregen (platte kop, eenmansbediening) stonden die oranje "bokaaltjes" veel meer naar voren. Haar zus, de 8822, had wel standaardkoppen

omdat ze een verbouwde reizigersmotorwagen was. Toch heeft die het, als werkpaard van de werf Merksem, niet zolang "getrokken".

In de trolleytijd hadden alle duvels een haak aan beide kopeinden op het dak, die moest dienen om de trolley extra te beveiligen wanneer de bestuurder aan die trolley een "staf" hing die dan weer verbonden was met de bovenleiding. Dat klinkt absurd, maar het was een veel gebruikte methode om de bruine wagen opzij te zetten voor de normale reizigersdiensten. Dat gebeurde dikwijls aan een wissel, ter hoogte van spoorwerken waar vaak geen bovenleiding hing.

Zo kon men een paar meter "draadloos" op het werkspoor rijden, genoeg om opzij te staan.

Dat de grauwe werkwagens een boeiend onderdeel van de tramgeschiedenis uitmaken en dat ze kunnen rekenen op een grote schare fans, bewijst ten volle de artikelenreeks "Werkwagens van toen" in ons blad. Hun meestal sombere livrei bleef ongeschonden. De verf en de eerder troesteloze tinten grijs, groen of bruin verschoten niet gemakkelijk en ze konden tegen een stoot. "Hevige" verf was vroeger verschrikkelijk duur en dat kon je toen ook merken aan de kleuren van het houtwerk van de huizen naargelang de buurt. Loodwit was de basis van alles, maar geen enkele tram-maatschappij heeft het ooit zuiver willen gebruiken. Ze hebben er elk hun specifieke roomtint uit ontworpen. (De frietkotbazen deden dat ook, maar dat doet hier eigenlijk niets ter zake.) Veel van die wagens kwamen meestal alleen 's nachts in actie. Niemand moest erin reizen en de witte schrikstrepen waren meer dan voldoende. Laten we evenmin vergeten dat de meeste werkpaarden werden gebouwd toen er nauwelijks auto's reden. Zwaailichten en fluotoestanden kwamen in die tijd alleen maar voor in de nachtmerries van gedro-

geerden...

Het waren dan ook de bestuurders van die wagens die tot de laatste "stielmannen" behoorden waarbij zij zich moesten aanpassen aan de nukken van de trams en niet omgekeerd. Zo moest je weten wat je deed : te snel aanzetten betekende de onverbidde-lijke knal van de lijnbreker en helemaal opnieuw beginnen. Op een helling was die procedure helemaal geen lachertje. De kunst bestond erin om bv. de toestand zo in te schatten dat je met je motorwagen en bijwagen, of met je duvel en een sleep rails erachter, op volle snelheid op de helling kon rijden en "vol parallel" tot boven geraakte. Lukte dat niet, dan moest je terug naar nul en "vol serie" verder naar boven kruipen. Dat lukte altijd, maar het ging tergend traag en de weerstanden onderin konden wel eens dreigend beginnen stinken.

Wanneer de kammen van je controller wat waren uitgesleten dan kon die wel eens "parelen". De controller soldeerde zichzelf als het ware een beetje vast en je moest dan reageren door de kruk naar een nog hogere stand te duwen en pas dan terug naar nul te trekken. Als je ineens naar nul trok dan kon er een gigantische vlamboog of kortsluiting ontstaan. De ouwe rotten beweren stellig dat elk type controller zijn eigen besturing vergde en dat die dan nog eens van tram tot tram verschilde.

Voor de Gentse bestuurders moet het de laatste jaren helemaal goochelwerk geweest zijn om in de drukke straten elektrisch met hun controller te remmen en de laatste meter(s) op je handrem en je eigen spierkracht te vertrouwen. Voor een niet-Gentenaar leken de wattmannen echt te malen met hun rijkruk. Het met de elleboog in de juiste aanslag houden van de handrem dwong toch enig respect af. ("bà neje! Da waas nie moale! Tons moeste ga gewuun fielingne ènnen!") Die feeling hadden de bestuurders in Antwerpen ook nodig als ze met een "stalen kop" in druk verkeer zaten... Die wagens hadden, zoals de 8821 als laatste dienstwagen, de compressor op de as en ja, als je niet kon rijden dan pompte die compressor ook geen remlucht. Nu ja, geen nood : de rechterelleboog aan de zwarte kruk van de handrem hield de eventuele bijwagen ook nog wel tegen...

Maar nu terug naar de werkwagens. De schaaftrekkers zoals de 8821 en de 8824 (ex-200) hadden een aantal weerstanden extra, zodat ze tegen heel trage snelheid en een heel zachte aanloop de schaaflorrie konden trekken. Dat schaven was een vak apart. Het gebeurde altijd bij nacht en ontij. Er moest regelmatig geschaafd worden over rails die ribben kregen op de plaatsen waar de trams vaak stopten (hetzelfde fenomeen doet zich ook voor met het asfalt aan kruispunten door stoppende vrachtwagens). Zes messen aan elke kant moesten haarfijn afgesteld worden met wiggen in het donker! In vroegere tijden had de schaaftman slechts een olielamp om bij te lichten. Was de schaaft te hoog afgesteld dan deed ze haar werk nauwelijks, maar als ze te diep stond dan brak ze gemakkelijk af en dan moest de schaaftman nieuwe messen steken. Als het weer te slecht was of het afstelwerk te moeilijk, dan reed de ploeg

gewoon tot in de dichtstbijzijnde depot om daar de klus te klaren. Gewoonlijk volstond één keer schaven, maar als het spoor een kromming naar boven of beneden vertoonde betekende dat in veel kleinere stukjes over en weer rijden en voortdurend bijstellen.

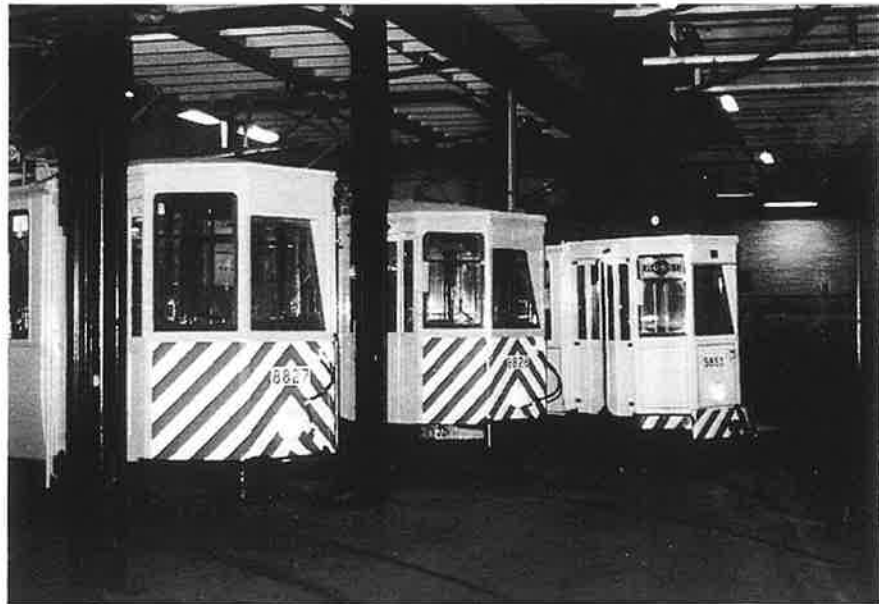
De "schaafman" liet de messen zachtjes op de rails zakken door met zijn hefboom met tegengewichten het hele schaaframe naar beneden te brengen. Dat gebeurde al rijdende. Als de bestuurder nu een bruuske beweging met de motorwagen zou maken dan braken de messen als lucifers. De twee mannen moesten dus goed weten wat ze "in team" aan het doen waren.

De kيبakwagens waren niet zo geliefd bij de mannen van weg en werken omdat ze in dit type wagen eigenlijk niet met elkaar konden communiceren (dat is dienst) of gewoon een babbeltje met elkaar slaan (dat is menselijk). Het was nu eenmaal reglement dat er een tweede man op het achterbalkon bleef als er een sleep rails werd getrokken. Die moest dan de sleep in 't oog houden en in geval van nood driftig beginnen bellen...met de haltebel, want die was wel aan boord! Het reglement eiste dat voor lange ritten de bestuurder steeds op het balkon met de pantograafkoord stond. De andere kant gebruikte hij alleen om te rangeren.

Van verkeer hadden de mannen van de nacht niet zoveel last maar in tegenstelling tot hun geüniformeerde collega's van de reizigersdienst zagen en hoorden ze weinig en hadden ze weinig conversatie. Dat is nefast voor de mens, want in het holst van de nacht en in alle eenzaamheid ga je over 't leven beginnen denken... Als je dan rails aan het schaven bent naast een verlicht terrasje tijdens midzomernacht of langs een café met uitnodigend raam op een koude winternacht... 't Schijnt dat de 8824 vanzelf stopte aan verschillende kappelletjes en weigerde voort te rijden zoals oude paarden dat deden. Of de tram dan ook met alle geweld zijn schoteltje pijs vanonder de tap wou alvorens nog één wiel te verzetten valt toch te betwijfelen. Of moest het een "Duvel" zijn?

Er doet nochtans een straf verhaal de ronde dat op een nacht het schaven zwaar woog en dan nog wel op het Astridplein, nabij de Statiestraat en de Breydelstraat. Kunnen we ons de verwonderde blikken van de bestuurder van "den eersten twaalf" 's morgens in de vroegte voorstellen, die even achter de schaaaf bleef staan? Geen beweging. Bel. Nog geen beweging. Twee keer bellen. Niks. Uit zijn 12 naar de bruine werktram. Spooktram! Geen mens te bekennen! Vanaf dan lopen de versies uiteen. Ofwel heeft de kwieke bestuurder van de 12 een aantal stamcafé's afgelopen en heeft hij de schavers in diep gesprek gevonden, ofwel zou hij de schaaaf eigenhandig uit de weg hebben gereden, ofwel was de man in zijn 12 op de bel blijven beiaardieren tot de koetsiers van de 8824 terug op de bewoonde wereld kwamen...

Het zal wellicht niet dat feit geweest zijn dat een ingenieur aan het denken heeft gezet. Het schaven ging ontzettend traag en kon nooit gebeuren tijdens de normale dienst. Zodoende dacht hij dat een slijp-



Hoboken, okt. '82 : de oude garde staat in het gelid om de metro te veroveren na een tussentijds nazicht en een volledige herschildering. De richtingaanwijzers zijn nog steeds de apothekersflesjes. De oranje zwaailichten ontbreken.

wagen veel sneller zou kunnen werken. Het enige nadeel was dat je meerdere keren moest slijpen in plaats van één keer schaven, maar vermits de daarvoor omgebouwde 8823 (ex-5115) gewoon tussen de reizigersdiensten door rondjes kon draaien was dat geen probleem.

Misschien was er wel weer een goede reden, maar het is op z'n minst merkwaardig dat de MIVA toen geen wagen heeft uitgekozen met sterkere motoren zoals een 6000. Feit was alleszins dat de 8823 alleen maar bergaf kon slijpen. Zelfs met de zachte "remhellingen" in de metrostations had hij de grootste moeite. De oude wagen moest dan ook verzwaard worden en dat gebeurde door er twee enorme plasticen waterbakken in te bouwen. Een deel van dat water diende daarbij om de slijpstenen te koelen. Het oude chassis en de houten opbouw was daar eigenlijk niet tegen bestand en ondanks het knappe idee is de realisatie ervan toch geen succesverhaal geworden.

Een nachtelijke rit met die slijpwagen rond het Astridplein moet een belevenis zijn geweest. De bestuurder had zijn controller gewoon aangezet en liet zijn tram rondjes draaien *zonder de rijkruk nog aan te raken!* Nu, telkens de wagen op zijn flensen over de kruisingen reed kwam de slijpsteen even van de rails zodat er geen weerstand meer was en de tram wipte dan even vooruit. Dat fenomeen en ook de krappe bochten deed de krakende tram hortend en stotend rijden zodat het water met bakken uit de ballasttanks over de vloer klotste... Voeg daarbij het aanhoudend geflikker van alle lampen, het ijselijk gegil van de wielen, het gekrijs van de slijpstenen en het onregelmatig gebrom van de motoren : zo hebben waarschijnlijk de laatste minuten in een getroffen duikboot zich afgespeeld voor die definitief naar de onpeilbare diepten van de oceaan verdween!

Hee, hoo. Dat is allemaal verleden tijd. We moeten dus zeker de beginscène van dit stukje herschrijven. Dat gaat nu zo : "Het holst van de nacht dringt zelfs tot in de ondergrond door. De man in de controlekamer van het kruisstation Opera heeft late dienst. De laatste PCC is reeds voorbij. De man weet wat er gaat komen maar toch doet het hem wat aan een sciencefictionfilm denken. Uit de verre diepten van de tunnel tiert een Cummins dieselmotor, terwijl geproest en genies van allerlei luchtklepjes de kakofonie volledig maken. Op de tunnelwanden weerkaatsen zenuwachtig oranje zwaailichten. Eens door de bocht van station Diamant verlichten twee schelle koplampen de hele tunnel. Het oranje "ding" (waarvan de geloofsbrieven lang niet zo overtuigend bleken als die van de oude tweessers...) komt langs het perron en rijdt op een sukkeldraffe verder, terwijl het gebrul van de motor een andere toon krijgt. Een dieselwalm blijft op het perron hangen. De man van de controlekamer denkt aan zijn duikbootavontuur op de 8823 en aan die nacht met de 8821, het schemerige koplampje en het spookachtig gereutel in de oude tandwielkasten.

Johan Tyssens en Bob Morren
(Alle foto's bij dit artikel bezit van Johan Tyssens.)

De Groenendaallaan en de Minister Delbekelaan (deel 2)



De sporensituatie op de Groenendaallaan moet met enige voorzichtigheid benaderd worden. Er heeft altijd wel een spoorverbinding bestaan tussen de stp. IJskelder en de Noorderlaan. Dat spoor was er al in het begin van de uitbating, via de Ekerse Steenweg en de vage gronden van wat eens de Noorderlaan zou worden genoemd. Dat tunneltje onder de spoorlijn Antwerpen - Rotterdam bestaat nu nog! Vanaf de stelplaats rechtstreeks naar de Bredabaan via de Groenendaallaan was er toen niets.

In mei 1940 vernielde het leger de IJzerbrug en de Noorderbrug, en waren de NMVB-spoorverbindingen van het Noorden met het stadscentrum verbroken. Op 8 juli 1940 werd er een noodbrug geslagen tussen de IJzerlaan en de Ir. Menneslaan, waardoor de lijnen 61, 63 en 65 weer konden doorrijden naar het stadscentrum. De Polderlijnen, voor zover die diensten hersteld waren, eindigden in de stp. IJskelder. De reizigers uit de Polder konden evenwel het centrum bereiken mits een wandeling van de IJskelder naar de Ir. Menneslaan. De N.M.V.B. bouwde toen een tijdelijk dubbelspoor tussen de Noorderlaan en de Ir. Menneslaan via de Groenendaallaan. Dat tijdelijk en nieuwe spoor werd op 13 juli '40 in gebruik genomen door de lijnen 70, 72, 75 en 77. (Bestuurlijk vertoog van de N.M.V.B. aan de Gouverneur van de provincie Antwerpen, 1940, pg.6) Men kon toen nog niet rechtstreeks van de Bredabaan naar de Groenendaallaan rijden, verder dan de Ingenieur Menneslaan.

Vermoedelijk is het dubbelspoor tussen de Minister Delbekelaan en de Groenendaallaan voorbij het kruispunt met de Ir. Menneslaan er pas gekomen met de komst van tramlijn 23 op 18 december 1944. Toen kwam er ook een dubbelspoor op de Minister Delbekelaan tussen de Frans de l'Arbreiaan en de Groenendaallaan, waar aangesloten werd op het bestaande dubbelspoor. Vanaf dan was er een directe verbinding tussen de stp. Oude Bareel en die van de IJskelder via de Groenendaallaan. Se-

dertdien blijkt er niets veranderd te zijn. Het dubbelspoor dat in juli 1940 door de NMVB is aangelegd liep van de Ir. Menneslaan tot aan de toenmalige Laarsebaan, $\pm 200m$ voor de huidige Lambrechtshoekenlaan. Een plan van juli 1949 vertelt ons het volgende :

Lijn 23 reed op dubbelspoor tussen de Frans de l'Arbreiaan en de Groenendaallaan, ongeveer ter hoogte van de huidige Lambrechtshoekenlaan. Vanaf daar lag er een enkelspoor tot aan de stp. IJskelder, en vanaf de spoorwegbrug tot aan de Noorderlaan lag er het NMVB-spoor dat afboog op de Noorderlaan, richting Ekeren. Ten zuiden van het NMVB-spoor lag het TA-spoor mét overloopwissel! Dat TA-spoor eindigde abrupt bij de Noorderlaan. Op te merken is wel dat de huidige Groenendaallaan niet te vergelijken is met die van toen. Er lag slechts een smalle kasseiweg met daarnaast in de vage grond het tramspoor. Er stonden slechts enkele huizen, en diegenen die er nu staan zijn er slechts gebouwd in de jaren vijftig en later. Het spoor van lijn 23 werd opgebroken in 1954 tussen de Noorderlaan en de IJskelder, en tussen de Frans de l'Arbreiaan en de Bredabaan was dat in 1955.

Na 1955 bleven er dus de volgende sporen over : vanaf de Oude Bareel dubbelsporig tot St-Jansplein met de enkelsporige lus St-Jansplein - Van Maerlandstr. - Fr. Rooseveltplein - Italiëlei (met aftakking naar het St-Jansplein) - Noorderplaats - Noorderlaan - IJzerlaan..., en ook vanaf de Bredabaan - Groenendaallaan tot ongeveer de huidige Lambrechtshoekenlaan, en dan enkelsporig tot op de Noorderlaan, met in- en uitritten naar de stp. IJskelder. Deze toestand verdween volledig nà 1969.

En nu?

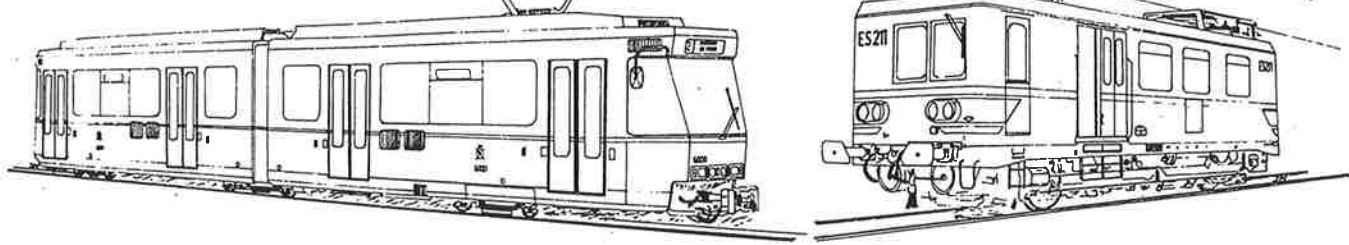
Er is opnieuw een dubbelspoor aangelegd vanaf de Frans de l'Arbreiaan, afbuigend van lijn 3 naar het midden van de Minister Delbekelaan en verder in het midden van de Groenendaallaan tot op de Noorderlaan

bij het inrijden van Punt aan de Lijn. Dat alles op eigen bedding. Verder is er vanaf de St-Bartholomeuskerk op de Bredabaan weer een dubbelspoor gelegd dat op de Groenendaallaan uitloopt in het nieuwe spoor naar Punt aan de Lijn. Wat lijn 3 aangaat is er naast de inrit van de tunnel op de brug over het Albertkanaal, links en rechts van deze tunnel een spoor in de rijweg aangelegd dat moet toelaten het net te bereiken voor alle lijnen die van of naar Punt aan de Lijn moeten.

Ondertussen herinneren wij eraan dat De Lijn een niet te vergeven vergissing begaat met de sporen in de Pothoekstraat en in de Kerkstraat op te breken. Een ideale verbinding om het verlies van lijn 3 aan de Melkmarkt goed te maken door middel van een nieuwe lijn, voorlopig althans, tussen Punt aan de Lijn en de Melkmarkt, of eventueel het terug onder de draad brengen van lijn 23 met betrekkelijk weinig kosten. Het tekort aan trams is slechts tijdelijk en kan dus niet als argument dienen, en wachten op het indienststellen van de tunnels onder de genoemde straten is wachten op Godot. En laat de ondergrondse sporen best dienen voor lange, doorlopende lijnen. Niets hoeft plaatselijke, bovengrondse lijnen in de weg te staan. Gratis advies aan Mechelen.

Rogier Bastaens,
Antwerpen, november 1997.

RAIL-AKTUEEL



NMBS

• Werken noord-zuid-verbinding te Antwerpen gestart

Een noord-zuid-verbinding door het Antwerpse hart is niet louter een HST-droom. De NMBS had reeds jaren deze verbinding tussen Antwerpen-Centraal enerzijds en Antwerpen-Dam anderzijds daadwerkelijk gewild. Tot 1970 volstonden de huidige 10 kopsproren te Antwerpen-Centraal ruimschoots, omdat tot die tijd het station slechts via 3 spoorlijnen bereikbaar was, nl.:

- lijn 12: (Nederland)- Essen - Antwerpen;
- lijn 15/27: (Kempen) - Lier - Antwerpen;
- lijn 25: Brussel - Antwerpen.

Capaciteitsproblemen

Vanaf 1957, na het onder draad brengen van lijn 12, hadden de doorgaande Beneluxtreinen Brussel - Amsterdam relatief weinig hinder van de kopsproren te Antwerpen-Centraal. Het tijdrovende kopmaken van de gesleepte treinen verviel door de komst van de nieuwe "hondekop-treinstellen". Vanaf 1970 stak een capaciteitsprobleem de kop op, door het in dienst nemen van een spoorlijn door de Kennedytunnel en - aansluitend - het in gebruik nemen van de ringspoorlijn die aansloot te Berchem. In dat jaar werden de

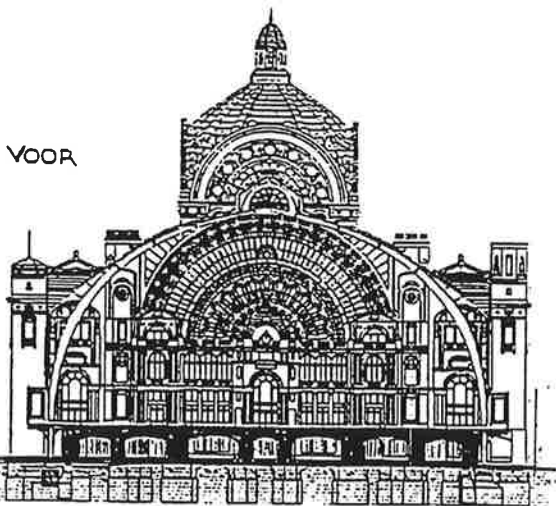
diensten van lijn 52 (Dendermonde - Antwerpen-Zuid) en lijn 59 (Gent-Sint-Pieters - Antwerpen-Linkeroever) doorgetrokken tot Antwerpen-Centraal. Voor de reizigersdienst op lijn 59 zette men oorspronkelijk alleen elektrische motorstellen in, om soepel de verplichte terugrit vanuit Antwerpen-Centraal te kunnen aanvangen. Voor diesellijn 52 introduceerden de spoorwegen het trek-duwstel.

Specifiek treinmaterieel

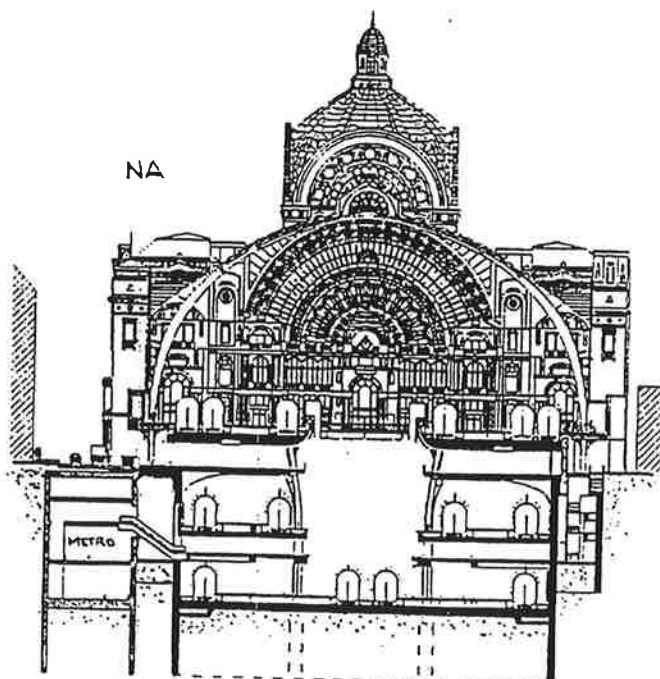
Deze trek-duwstellen bestonden uit een diesellocomotief reeks 62/63 en een vaste stam M1-rijtuigen, met achteraan een stuurstandrijtuig. Van en naar Dendermonde werden in de spits ook gesleepte treinen ingezet, die - om het kopmaken te Antwerpen-Centraal te omzeilen - echter afgeleid werden naar Antwerpen-Noorderdokken. De trek-duwstellen type M1 werden vanuit Antwerpen ook ingezet naar Aarschot, Mol - Hasselt, Turnhout en vanaf mei 1978 naar Neerpelt, zodat voor deze treinen het hinderlijke kopmaken weviel. Ook op andere lijnen (waaronder Charleroi-Sud - Mariembourg) kwamen M1-trek-duwstellen in actie, maar hier speelde er wel meer gemakzucht dan echte noodzaak mee. In mei 1980 kon op lijn 52

elektrisch gereden worden tot Boom en in januari 1981 waren ook de lijnen 16/35 en 15 tot Herentals onder draad gebracht. De M1 was toen duidelijk op zijn terugweg, maar niet het trek-duw-concept! Ondertussen waren er, ter ondersteuning van de Benelux-diensten, elektrische trek-duwcombinaties in dienst gesteld met locomotieven reeks 25.5 en een gemengde stam rijtuigen. Ook het (lelijke) stuurstandrijtuig type M2 voor dieseltractie was toen reeds te zien. Het kon, net als zijn voorganger, in combinatie met diesellocs 60/61, 62/63, 51 of 55 rijden. Vanaf januari 1981 gingen nieuwe M2-stuurstandrijtuigen, gekoppeld aan een locomotief reeks 25, de piekurdiensten op deze nieuwe elektrische lijnen verzekeren. Voor lijn 52 was dit echter wel bijzonder kortstondig, want vanaf mei 1981 was het station Boom nog de enige halte op deze lijn, waardoor er in de spits geen versterkingsritten meer nodig waren. De laatstgenoemde trek-duwstammen M2 voor elektrisch verkeer konden ook gebruikt worden voor dieselverkeer, maar omgekeerd ging dit echter niet. Daartoe kregen de rijtuigen, welke enkel in combinatie met diesellocomotieven konden rijden, gele kopbalken op de hoeken als kenmerk. De later aangepaste

VOOR



NA



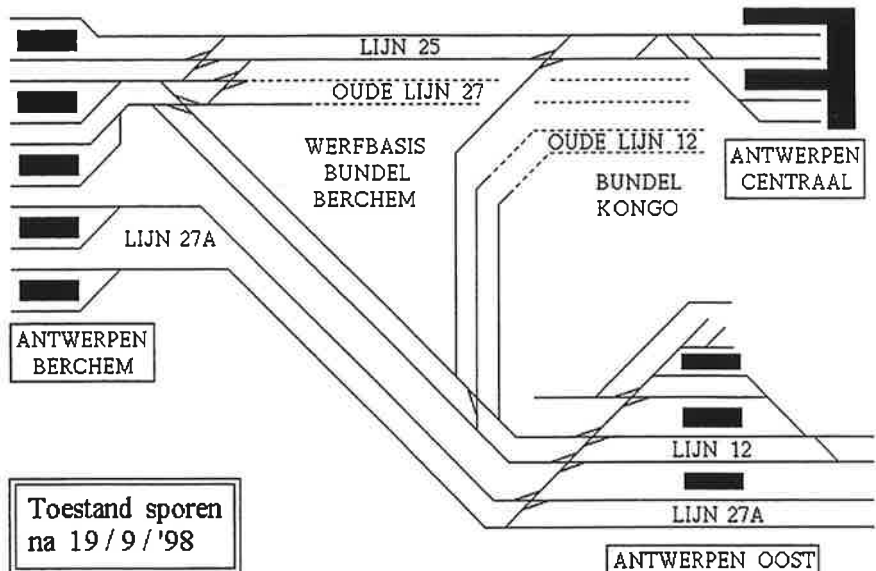
rijtuigen, geschikt voor diesel én elektrisch verkeer kregen blauwe kopbalken opgeschilderd. In 1986 was de vernieuwing van de Beneluxtreinen met reeks 11 meer dan welkom, al bleef men bij het trek-duw-principe om de keertijd in Antwerpen-Centraal zo kort mogelijk te houden. Alleen de directe treinen Antwerpen - Charleroi hebben door de jaren heen de gesleepte rijtuigen met locomotiefwissel behouden. De samenstelling van deze treinen bestond lange tijd uit 8 rijtuigen type M2, met doorgaans een locomotief reeks 22 voorop. Ook de reeksen 23 en 25 sleepten deze treinen en heel sporadisch zelfs een telg uit de reeks 26 of 20. Door de komst van nieuwer materieel zijn zowel rijtuigen als locomotieven voor deze diensten telkenmale verjongd.

Doelstelling van de werken

Natuurlijk is een doorgaande noord-zuid-verbinding zonder kopmaken te Antwerpen-Centraal, samen met het aanzienlijk verhogen van de ontvangstcapaciteit (van 10 naar 14 perronsporen van maximaal 400 m lengte), de belangrijkste betrachting. Ook het aantal verbindingssporen tussen Berchem en Antwerpen-Centraal gaat van 4 naar 6 sporen met elk hun eigen perronniveau te Antwerpen-Centraal. Voor lijn 25 is het doorgaande en laagste niveau -2 gereserveerd. Dit gaat ondergronds door naar het noorden om ter hoogte van Antwerpen-Luchtbal over te gaan in de hogesnelheidslijn 4 naar Nederland via de E 19. Diep onder de Antwerpse stationskoepel moet lijn 25 beschikken over twee eilandperrons met 4 perronsporen. Het niveau -1 zal verbonden zijn met lijnen 15/27 en moet de treinen vanuit de Kempen ontvangen op 4 doodlopende perronsporen. Op het straatniveau 0, waar geen sporen zijn voorzien, moet de reiziger toegang krijgen tot het hele stationsgebouw langs een winkalgalerij. Een nieuwe stationstoegang achter de Zoo is gepland. Het nieuwe niveau +1, dat het huidige perronniveau is, bezit nog 6 van de oorspronkelijke 10 perronsporen. Deze 6 kopsporen zullen verbonden zijn met de lijnen 52/59 en 12 (komende via Antwerpen-Oost). Net voor Berchem is er de mogelijkheid om te versporen vanaf lijn 52/59 naar lijn 15/27 en vervolgens verder naar lijn 25 in noordelijke richting. Dit maakt dat treinen vanuit Oost-Vlaanderen slechts theoretisch naar Nederland kunnen verlengd worden, omdat in de praktijk zulke kruisingen met alle andere lijnen moeilijk uitvoerbaar zijn. Het plan IC-IR 98 houdt reeds rekening met dit gegeven, wat het einde betekent van de IC-dienst Oostende - Roosendaal.

Tussen Antwerpen-Dam en Noorderdokken

Het noordelijk deel van de Antwerpse noord-zuid-verbinding omvat de bovengrondse aanpassingen vanaf het Damplein tot en met Noorderdokken. Westelijk van de bestaande lijn 12 wordt de nieuwe en verlengde lijn 25 bijgelegd. Ter hoogte van de Groenendaallaan komt er een nieuw station (Groenendaal) met "park and ride"-functie; dit station geeft tevens aansluiting op de stads- en streeklijnen. Tussen Groenendaal en Noorderdokken moet lijn 25 met een ongelijkgrondse vertakking



Tekening : Erik Heylen

overgaan in de hogesnelheidslijn 4 richting Nederland en met een aftakking naar de bestaande lijn 12 richting Roosendaal. De goederenlijn 27A naar de haven blijft volledig gescheiden van de vier andere sporen. De huidige stopplaats Luchtbal vervalt.

Onder de stad door

Het centrale deel van de werken omvat het boren van twee afzonderlijke treinkokers (van 1190 meter lengte) met de schildmethode en aansluitend het aanleggen van 360 meter koker met tunneluitgang ter hoogte van de tractiewerkplaats Antwerpen-Dam, in open bouwwijze. Voor het boren met de schildmethode treedt De Lijn op als bouwheer voor de NMBS. Deze werken starten vermoedelijk pas in het najaar van 2001. Omwille van de aanleg van het deel onder het huidige NMBS-terrein, dat in open sleuf wordt gebouwd, moet men vooraf de aldaar gevestigde tractiewerkplaats overbrengen naar Antwerpen-Noord. De werken hiervoor zijn nu reeds gaande. De tunneluitgang, welke zich op het Damplein situeert, bevat wel een helling van 30 pro mille, dit om tijdig de IJzerlaan te kunnen overschrijden. Hierdoor is goederenverkeer op deze ondergrondse verbinding uitgesloten.

Treindienst tijdens de werkfasen

Tijdens de verbouwing van Antwerpen-Centraal en aansluitend ook de constructie van de tunnels naar Berchem toe, kan men slechts op een beperkt deel van de huidige spoorinfrastructuur het treinverkeer handhaven. Dit is echter noodzakelijk om de bouwkundige werken toe te laten. De eerste terreinen die moeten ontruimd worden zijn de uitwijkbundels Berchem (volledig) en Groenenhoek (deels). Op deze laatste moeten werftreinen kunnen uitwijken, terwijl de bundel Berchem grotendeels omgewoeld zal worden om de tunnelingangen voor de lijnen 25 en 27 te maken, waar eveneens hellingen van 30 pro mille voorkomen. Om nog voldoende treinstellen te kunnen opstellen maakte dit het versneld in dienst stellen van een grote wijkbundel te Antwerpen-Schijnpoort noodzakelijk. Vanaf 24 mei 1998 gaan onder de Antwerpse stationskoepel 6 van de 10 sporen

buiten dienst voor aanpassingswerken. Tijdens deze fase wordt het perron 2/3 verbreed en verlengd, waarbij spoor 1 als werfspoor fungeert. Enkel de sporen 8, 9 en 10 zijn dan nog voor de treindienst beschikbaar. Door de beperkte perronlengte en dito sporen zullen voor minstens vier jaren een aantal treinen vanaf Berchem afgeleid worden naar Antwerpen-Oost of Schijnpoort, zodat zij niet meer het centraal station zullen bedienen. Tijdens de spitsuren rijden dan nog slechts 11 van de oorspronkelijk 20 treinen door tot Antwerpen-Centraal. Bij de "slachtoffers" vinden we - buiten alle P-treinen - ook de IR-trein naar Neerpelt, die zijn eindpunt tijdelijk te Antwerpen-Oost krijgt. De L-trein uit Essen wordt afgeleid naar Berchem, waarna hij vervolgens als L-trein naar Sint-Niklaas doorrijdt. Ook de L-treinen uit Herentals, Leuven en Brussel krijgen Berchem als eindstation. Vanaf 19 september 1998 zijn te Antwerpen-Centraal de verlengde perronsporen 1, 2 en 3 ter beschikking voor de reizigersdienst en het spoor 4 als werfspoor. Ook dan zullen dezelfde beperkingen blijven gelden, samen met een verbod tot koppelen of ontkoppelen. Vanaf deze laatste datum gaat ook de uitwijkbundel Kongo buiten dienst. Deze wordt samen met de oude Blokpost 14 verwijderd. Tegen september 2000 moeten drie nieuwe perronsporen kant Zoo in gebruik genomen kunnen worden, om vervolgens de oude sporen 1, 2 en 3 buiten dienst te nemen voor aanpassing. Vermoedelijk rond mei 2002 zouden de 6 nieuwe perronsporen op niveau +1 klaar zijn. De NMBS hoopt alle werkzaamheden in 2005 te kunnen afronden. E H

• NMBS locomotieven reeks 13

Sinds februari 1998 is het eerste exemplaar van de nieuwe NMBS locomotieven reeks 13 in ons land. Vooraleer een nieuwe reeks locomotieven voor de geregelde dienst wordt ingezet, moeten er uiteraard een heel deel tests gedaan worden, zeker als het gaat om een locomotief die een sterk gewijzigde electronica aan boord heeft, vergeleken met de oudere Belgische locomotieven.

Na een kort verblijf in de locomotief-werkplaats te Salzannes, waar de klassieke metingen werden uitgevoerd (onder spanning zetten, wegen,...) werd de machine overgebracht naar de voormalige HST-werkbasis "Bois de Coucou" voor metingen en controle van de invloed op de seinrichting. Daarna ging de loc naar de stelplaats van Ronet bij Namen, waar de locomotief werd uitgetest op een spoorsectie langs de hoofdlijn. Dit 60 meter lang spoorgeedeelte is uitgerust voor tractie met driefasige stroom. De machine werd hier ongeveer een week getest. De testtrein bestond uit loc 1301, gevolgd door een M4 AD rijktuig en loc 1901, die eveneens voor driefasige tractie is uitgerust.

Na de tests in Ronet werd de testtrein de laatste week van februari overgebracht naar Ath.

Op de sectie Ath-Silly werden 's nachts tests uitgevoerd met de testtrein, ditmaal aangevuld met 6 K1 rijktuigen. Overdag stond de testtrein, met uitzondering van loc 1901, uitgeweken in de bundel naast de perrons. Begin maart werd de loc ook tijdens de dag getest.

Daarna verhuisde de locomotief naar Doornik. Op dat moment verscheen ook loc 1302, de "guldensporenloc!" op de Belgische rails. Ook deze wordt aan verscheidene tests onderworpen. Regelmatig zijn beide nieuwelingen samen te bewonderen op het sporenemplacement te Doornik. Voor de zware tractieproeven sleept loc 1302 hier tussen Doornik en Mons een trein bestaande uit 1 M4BD, 6 I6 en 6K1 rijktuigen. De andere kop van de trein wordt gevormd door een andere locomotief (oa. 1201 of 2008 werden opgemerkt).

Eind april werden de locomotieven ook al in de buurt van Merelbeke gesignaleerd, het depot waaraan ze zullen worden toegevoegd.

Na alle tests zal de NMBS beslissen of ze de machines van de reeks 13 al dan niet aankoopt en het order voor de rest van de locreks goedkeurt. Inderdaad, deze tests worden uitgevoerd om uit te maken of de machines voldoen aan de door de NMBS gestelde eisen, en de mogelijkheid bestaat dan ook dat de machine terug naar afzender moet voor wijzigingen. Dit is trouwens gebeurd met de vijf testmachines in Frankrijk. De SNCF heeft het order zelfs nietig verklaard!

Tot en met de uiteindelijke goedkeuring door de NMBS-aankoopdienst zijn de locomotieven van reeks 13 geen eigendom van de NMBS, en het is daarom dat de officiële persvoorstelling pas komt lang nadat vele spoorwegliefhebbers al druk foto's van deze machine uitwisselen.

Na aflevering van de voorserie van 5 machines zou de rest van de locomotieven in principe uit de fabriek moeten rollen a rato van 2 per maand. De eerste 5 zijn voor de NMBS, de 15 volgende zijn voor de CFL. Dan volgen er weer 5 voor de NMBS en 5 voor de CFL. De rest van de locomotieven is voor België bestemd. De eerste 10 locomotieven worden nog gebouwd in Frankrijk, maar de rest van het order zal afgevoerd worden bij BN-Brugge.

S N



De 7126 op tegenspoor bij de start van de opruimingswerken. Foto : Luc Couscheir, 3 maart 1998.

DE LIJN

Antwerpen • Asbreuk

Op 3 maart 1998 ging het rond 16h30 grondig mis aan de halte Provinciegebouw in het Albertpark. Bij het nemen van de bocht aan het einde van de Jan Van Rijswijkklaan brak de eerste as van de tweede wagen van het tramstel 7164+7126. Het gevolg was een flinke ontsporing waarbij de 7126 de 7164 trachtte voor te steken. Gelukkig was er de scharfenbergkoppeling die de tram enigszins in het gareel kon houden. Wat er wel het leven bij inschoot waren een verkeerslicht en de eerste bovenleidingsmast in het Albertpark. Bevoegde diensten van De Lijn waren snel ter plaatse om alles op te ruimen. Allereerst werd om veilig te kunnen werken de betreffende sectie zonder stroom gezet. De 7164 werd met

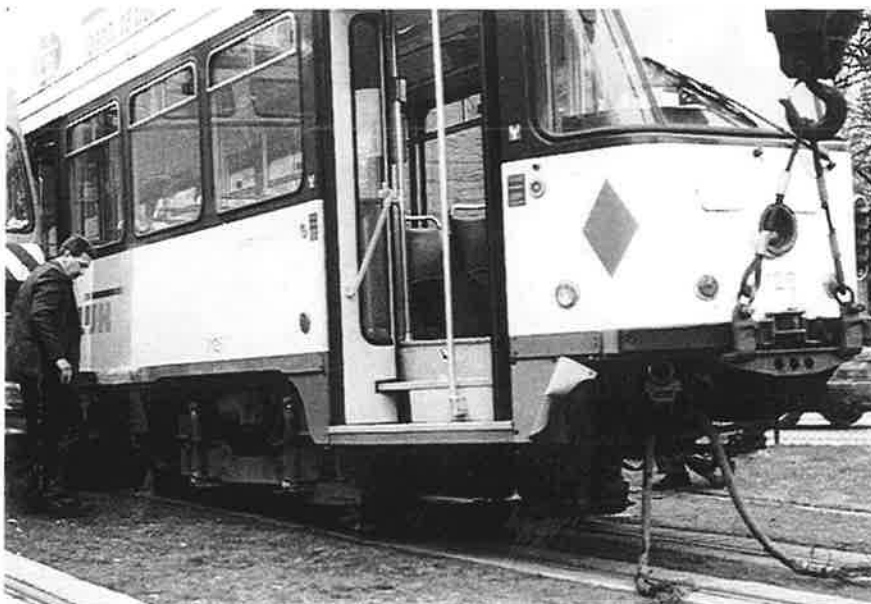
de hulp van Unimog 8064 op het hulpspoor in het park geplaatst. Ondertussen werd de 7126 met kraanwagen 8053 op het spoor richting Hoboken geplaatst. Daarbij kwam de defecte as op een kleine lorrie te staan zodat even na 18 uur ook de 7126 met de 8064 richting Hoboken kon.

Daarna moest er nog een vol uur getrokken en gesleurd worden aan de geknakte bovenleidingsmast, die in een grote ijzeren buis geplaatst is omgeven met kiezel.

Eens deze klus geklaard, kon het tramverkeer omstreeks 19h30 hersteld worden. De plaats van het voorval moest tegen beperkte snelheid gepasseerd worden, gelet op het ontbreken van de mast. De volgende dag was alles weer keurig in orde.

Nog te vermelden is dat de trams van lijn 2 vanuit Linkeroever naar de lus Koninklijkekelaan reden en er autobussen pendelden tussen Hoboken (Zwaantjes) en Harmonie.

L C

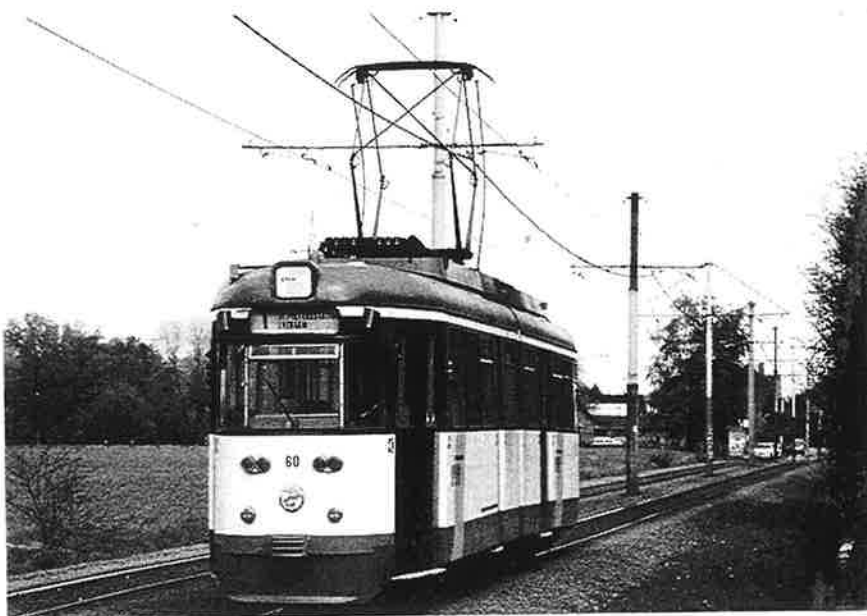


Montage van de lorrie onder de gebroken as. Foto : Luc Couscheir, 3 maart 1998.

NUMMER	EX	MOTOR	IN DIENST BOCHUM	AANKOMST GENT	HUIDIGE SITUATIE
60	29	94 kW	02/05/62	11/05/94	In dienst 01/09/94
61	20	100 kW	13/02/62	22/06/94	In dienst 16/02/95
62	19	100 kW	08/02/62	14/09/94	Stpl. Gentbrugge
63	22	100 kW	02/03/62	05/10/94	Stpl. Gentbrugge
64	23	100 kW	12/03/62	19/10/94	Stpl. Gentbrugge
65	27	100 kW	14/04/62	12/10/94	Stpl. Gentbrugge
66	--		niet	gebruikt	nummer
67	11	94 kW	30/05/61	07/09/94	In ombouw
68	14	94 kW	01/07/61	22/09/94	In dienst 01/09/95
69	16	94 kW	14/07/61	28/09/94	In ombouw



Met de herstructurering van het Gentse busnet behoren de lijnummers, bestaande uit drie cijfers, definitief tot het verleden in Oost-Vlaanderen. Ook voor de bussen van het type Mercedes zijn de laatste dagen geteld. We zien autobus 5725 op lijn 676 te Zomergem op 24 maart 1996. Foto Stefan Justens



De Bochumtrams zijn na vele maanden terug in actie : motorwagen 60 passeert de Vroonstallestraat in Wondelgem en rijdt richting Evergem op 24 april 1998. Dia Stefan Justens

Oost-Vlaanderen

• Verjongingskuur voor Gentse PCC's

Op 18 februari 1998 keurde De Lijn de modernisering goed van 22 Gentse PCC's. Door deze ingreep zullen ze meegaan tot minstens 2016. Dit werd nodig geacht omdat de levering van nieuwe trams niet zal toelaten alle oude PCC's op termijn te vervangen. Men ontving offertes van ADtranz, BN-ACEC, NS Materieel Kiepe Elektrik en Berkhof Belgium. Het beste aanbod kwam van het Duitse ADtranz : voor 12,27 miljoen per voertuig zullen de eerste twee trams in Mittenwalde (nabij Berlijn) aangepakt worden; de overige zullen door BREC in Lot worden gemoderniseerd tegen een tempo van minstens zes voertuigen per jaar. De modernisering omvat volgende werkzaamheden :

- zandstralen en anti-roestbehandeling van de rijtuigkast;
- inbouw dubbele beglazing;
- opfrissing van het interieur;
- plaatsing van nieuwe deuren (vooraan smaller) en wegnemen van de middenstijl;
- vernieuwing van de elektrische bekabeling;
- plaatsing van nieuwe koplampen;
- plaatsing van nieuwe, elektrisch bediende filmkasten;
- afsluiting van de stuurposten;
- inbouw van een elektronische hakker (thyristor) voor traploos optrekken en afremmen.

(bron : "Tussen de Lijnen")

• De ex-Bochumtrams...

...worden nu eindelijk actief ingezet, voornamelijk op lijn 1 (St.-Pieters - Evergem) en lijn 10 (St.-Pieters - Wondelgem). Begin dit jaar werden intensieve scholingsritten gehouden op het tramnet. Na vele jaren van technische moeilijkheden, tegenwind van de bestuurders en de vakbonden, werden de nodige aanpassingen aan deze trams verricht. Het is echter onwaarschijnlijk dat alle Bochum-wagens nog in dienst komen. Momenteel heeft men geopteerd om enkel de trams met 94 kW-motoren verder af te werken. De 60, 61 en 68 zijn al lange tijd rijvaardig, terwijl de 67 en 69 in de komende maanden afgewerkt zullen worden. Bovenaan deze bladzijde staat een overzichtstabel met alle gegevens (bron : Tram 2000).

• Trolleybuslijn 3

Eind april werd deze lijn nog steeds uit-gebaat met gelede dieselbussen. Door de herinrichting van de verkeerscirculatie aan de Dampoort (oa. het wegnemen van het metalen viaduct) moest de bovenleiding op deze plaats namelijk voorlopig wegnomen worden. Het is nog niet duidelijk wanneer de werken beëindigd worden en wanneer de trolleybussen terug in het straatbeeld zullen verschijnen.

• Herstructurering Gentse autobusnet

Vanaf 24 mei – dus gelijktijdig met de nieuwe NMBS-dienstregeling – zal het Gentse stads- en streekbusnet volledig ge-reorganiseerd worden. Globaal gezien wordt het aanbod sterk verhoogd en worden beide netten beter op elkaar afgestemd. De reorganisatie bevat vier ingrediënten :

1. Sommige streeklijnen die in Gent aankomen en vertrekken worden aan elkaar gekoppeld (bijvoorbeeld lijn 683 Gent-Oostakker en lijn 256 Gent-Oudenaarde smelten samen tot de nieuwe lijn 71 Oostakker-Gent-Oudenaarde).

2. Anderzijds zullen stadsbuslijnen (ex-MIVG) aan streeklijnen gekoppeld worden (bv. stadslijn 51 Driesdreef-Handelsmarkt en streeklijn 676 Gent-Zomergem-Ursel worden een nieuwe lijn 65 Gent Handelsmarkt-Ursel) of stadsbuslijnen in streeklijnen geïntegreerd worden. De reizen worden van stads- en streeklijnen worden ook meer gebundeld zodat gemeenschappelijke assen ontstaan met een hoge frequentie.

3. Oprichting van nieuwe uitbreidingen (vooral naar woonwijken en bedrijvent centra) en nieuwe lijnen en nieuwe rechtstreekse verbindingen. Opvallend is wel de nieuwe buslijn 23 (Gent St.Pieters-Zwijnaarde Dorp). Dit is immers een voorlopige lijn in afwachting van de nieuwe tramverbinding naar Zwijnaarde, die eind 1999 in dienst zal komen.

4. De lijnen die als dusdanig blijven bestaan, krijgen een nieuw lijnnummer met twee cijfers.

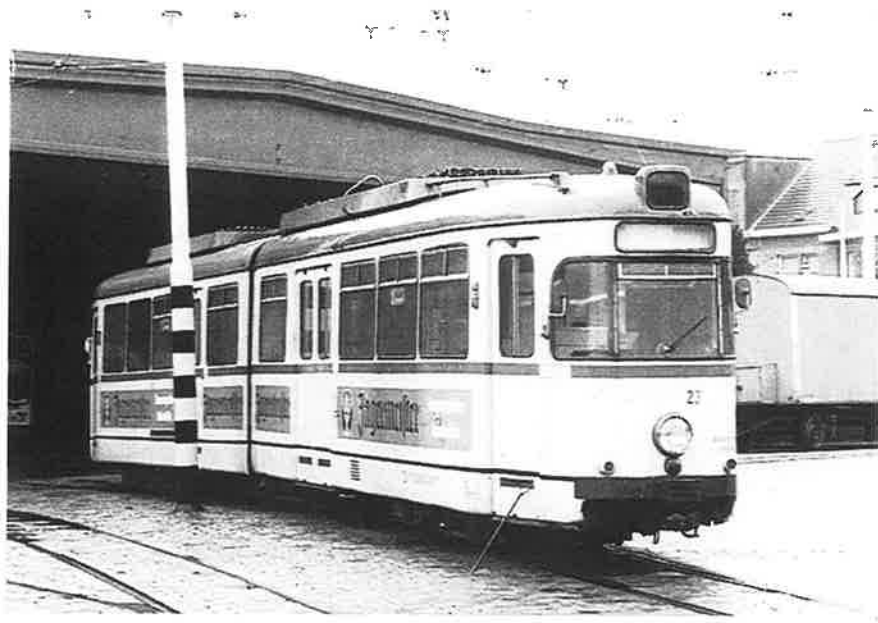
Voorts kan nog gemeld worden dat :

- de meeste autobussen ondertussen met digitale filmkasten uitgerust werden, zodat er dit keer (weer) geen nieuwe films gedrukt moeten worden;
- door de reorganisatie van de exploitatie de sympathieke stelplaats van Merelbeke buiten dienst zal gesteld worden;
- de tram- en trolleybuslijnen onveranderd blijven;
- de lijnnummers en lijnfilms met drie cijfers nu definitief tot het verleden behoren in de Gentse regio.

Op Bladzijde 16 volgt het overzicht van de nieuwe autobuslijnen, met vermelding van het oude lijnnummer.

• Verlenging kusttramlijn

De Lijn lijkt vastbesloten om de verlenging van de kusttramlijn naar Adinkerke, zoals voorzien, bij het begin van het zomerseizoen in dienst te nemen. Einde april werd de huidige terminus in De Panne afgeschaft : de keerlus verdween en het dubbelspoor vanuit Oostende wordt in de loop van de maand mei aangesloten op het nieuwe traject. Vanaf dan zullen de trams



Ex-Bochumrijtuig 23 in de stelplaats van Gentbrugge op 24 april 1998. De kans dat deze wagen ook terug in dienst komt is zeer klein vermits men besloten heeft om slechts vijf trams te verbouwen voor het Gentse stadstramnet. Foto Stefan Justens

hun terminus aan de Esplanade nemen door gebruik te maken van de nieuw aangelegde keerdriehoek (zie sporenplan in het vorige nummer). De exacte inhuldigingsdatum is nog niet bekend, maar in juni zouden reeds scholingsritten moeten worden gehouden. Er wordt tevens getracht om de "toeristische" motorwagen 9985 volledig rijklaar te krijgen tegen die datum. SJ

MIVB

• VeBOV-uitstap brengt Brusselse actualiteit in de kijker

Zoals in het vorige nummer van Rail-Review werd aangekondigd, organiseerde VeBOV op 14 maart een rondrit op het MIVB-net met dubbelgelede motorwagen 4032, waarbij meerdere aspecten van het tramnet aan bod kwamen. Via de lijnen 39 en 81 werd naar het Zuidstation gereden, om vervolgens langs lijn 56 (ex-lijn 103) Anderlecht (COOVI) te bereiken. De verlenging van metrolijn 1B (Stokkel - Bizet),



Een plaatje van de VeBOV-uitstap van 14 maart 1998 : MIVB-motorwagen 4032 op de keerlus rond de Schaarbeekse Sint-Mariakerk. Foto Stefan Justens

Nr.	Ex	Reisweg
5	5	Tolpoort - Gent Zuid - Universitair Ziekenhuis
6	6	Gent Watersportbaan - Gent Zuid - Mariakerke Post
9	9,51,52,53	Mariakerke Driesdreef - Gent St.Pieters - Gentbrugge Groeningewijk
14	706	Gent St.Pieters - Drongen - Deinze
15	706	Gent St.Pieters - Drongen - Nevele - Tielt
16	16,696	Drongen station - Gent Zuid - Merelbeke - Baaigem
17	17,696	Drongen station - Gent Zuid - Merelbeke - Melle
18	18,696	Drongen Luchteren - Gent Zuid - Merelbeke - Baaigem
19	19,696	Drongen Luchteren - Gent Zuid - Merelbeke - Melle
20	20	Gentbrugge Groeningewijk - Melle - Oosterzele
23	/	Gent St.Pieters - Zwijnaarde dorp
34	82,688	Wetteren - Gent St.Pieters - St.Martens-Latem
35	82,59d	Lokeren - Beervelde - Gent St.Pieters - St.Martens-Latem
36	82,689	Hamme - Zele - Gent St.Pieters - St.Martens-Latem
37	689	Wetteren - Kalken - Overmere
38	38	Oostakker Krijte - Gent Blaarmeersen
48	704	Gent St.Pieters - Gavere - Zottegem
49	703	Gent St.Pieters - Herzele - Geraardsbergen
50	50	Van Beverenplein - Gent Zuid - Universitair Ziekenhuis
52	679,55a	Gent Zuid - Evergem - Ertvelde - Assenede - Boekhoute
53	679	Gent Zuid - Evergem - Ertvelde - Bassevelde
54	679,55b	Gent Zuid - Evergem - Doornzele
55	55b	Gent St.Pieters - Ertvelde - Zelzate
55S	55b	Gent St.Pieters - Zelzate (sneldienst)
57	252	Gent St.Pieters - Watervliet
58	58a	Gent St.Pieters - Eeklo - Brugge
58S	58a	Eeklo - Brugge (sneldienst)
60	60	Gent Zuid - Meulestede
62	62	Eeklo - St.Laureins - St.Margriete
63	63	Eeklo - Watervliet - St.Jan-in-Eremo
64	675	Eeklo - Aalter
65	51,676	Gent Handelsmarkt - Zomergem - Ursel
66	676	Eeklo - Zomergem
69	678	Gent St.Pieters - Waarschoot
70	683,52,70	Oostakker - Gent Zuid - Zwijnaarde
71	683,52,256	Oostakker - Gent Zuid - Zwijnaarde - Nazareth - Oudenaarde
72	683,52,704	Oostakker - Gent Zuid - Zwijnaarde - Merelbeke Molenhoek
73	682	Gent St.Pieters - Oostakker - Zelzate
74	683,684	Gent St.Pieters - Oostakker - Zaffelare - Lokeren
75	/	belbus Oostakker
76	71,59a	Lokeren - Gent St.Pieters - St.Denijs-Westrem
77	71,59a,75b	Beervelde - Gent St.Pieters - St.Denijs-Westrem - Deinze
78	71,256	St.Amandsberg Achtendries - Gent St.Pieters - De Pinte Zwartegat
84	255,704	Deinze - Nazareth - Gavere - Zingem
86	714	Deinze - Nevele - Bellem
87	708	Deinze - Aalter - Maldegem
89	256	Oudenaarde - Gavere - Dikkelvenne
95	95	belbus Meetjesland
96	96	Eeklo - Assenede - Zelzate
97	97	Eeklo - Ertvelde - Zelzate
98	98	Eeklo - Oosteeklo - Assenede

waarvan de ruwbouwwerken dit jaar starten, betekent een ernstige bedreiging voor dit typisch stukje tramlijn. Zo zal het baanvak Lennikse baan - Erasmushospitaal, dat volledig op eigen bedding ligt, omgevormd worden tot metrolijn in openlucht. De huidige lijn 1B wordt daartoe ondergronds verlengd onder de Steenweg op Bergen (met de bouw van drie nieuwe stations : Het Rad, COOVI en Carême), om vervolgens verder te rijden naar het Erasmushospitaal over ex-tramlijn 56. De terminus aan het Erasmushospitaal zal eveneens in open lucht worden gebouwd. Het einde der werken is voorzien in 1999. Voor de toe-

komst van tramlijn 56 zijn derhalve mogelijk :

- afschaffing van de volledige zuidelijke tak van lijn 56 tussen het Zuidstation en Anderlecht, met compensatie door een nieuwe buslijn of reorganisatie van de huidige buslijnen te Anderlecht;
- inkorting van lijn 56 tot aan het Meirplein (bestaande keerlus);
- inkorting van lijn 56 tot aan de COOVI (bestaande keerlus, zijnde de oude terminus);
- inkorting van lijn 56 tot aan de halte "Debussy" en aanleg van een nieuwe aftakking naar het Westland Shopping Center.

Deze laatste mogelijkheid wordt momenteel bestudeerd en behoort zeker tot de kanshebbers. De bevoegde minister Hasquin rept echter met geen woord over de toekomst van lijn 56.

Vervolgens ging het terug naar het Zuidstation. Even verder, op het Baraplein, is een aanvang genomen met de heraanleg : de keerlus zal worden afgeschaft en de sporensituatie zal worden vereenvoudigd tot een splitsing van de lijnen 56 en 82, waartussen een verbindingsboog zal aangelegd worden.

Via lijn 82 (ex-lijn 62) werd de stelplaats van Molenbeek bereikt. Dit jaar zal ook de sporensituatie rondom deze stelplaats volledig veranderen : samen met de heraanleg van de Hertogin van Brabantplaats, zullen de dienstsporen naar de Ninoofsepoort volledig dubbelsporig vernieuwd worden, waardoor het laatste Brusselse stukje driesporig traject verdwijnt. Inderdaad : de sporen van NMVB-lijn N, afgeschaft op 21 februari 1970, worden nog steeds bereden! Anderzijds - en niet onbelangrijk! - ontstaat tegelijk de mogelijkheid om de Ninoofsesteenweg terug voor reizigersdiensten te berijden, wat dan weer kan kaderen in de toekomstige verlenging van metrolijn 2 naar het Weststation. Deze verlenging loopt parallel met de huidige tramlijn 82, die bijgevolg zou kunnen omgeleid worden tussen het Zuidstation en het Weststation via de Ninoofsesteenweg! Mogelijk wordt lijn 82 reeds langs dit traject omgeleid, nog voor metrolijn 2 verlengd wordt.

Vanuit de stelplaats van Molenbeek werd een ritje voorzien met de kersvers omgebouwde PCC 7019. Deze werd ten behoeve van de scholing omgebouwd tot dubbelrichtingswagen en voorzien van een installatie om allerlei defecten te simuleren. Een tweede scholingstram is momenteel in aanbouw in de werkplaats van de Kuregemstraat. Het betreft hier PCC 7042.

Tijdens het tweede deel van de uitstap kregen de lijnen 52 en 94, waar de 4000-en hun laatste jaren sletten, onze aandacht. De terminus van de Esplanade werd via de premetro bereikt : de 4032 haalde hier nog eens al zijn "power" boven, en was bovendien niet onderhevig aan de automatische afremming bij het binnenrijden van een metrostation... Enkele geslaagde fotostops op de nieuwe keerlus rond de St.-Maria-kerk en op de Koningsplaats sloten de dag af.

• Wijzigingen autobusnet

Vanaf 21 april werden de buslijnen 28 (Schuman-Fallon stadion) en 36 (Schuman-Stokkel) verlengd naar het kerkhof van St.Pieters-Woluwe. De nieuwe terminus heet "Konkel" en is voor niet-Woluvenaars weer even weinigzeggend als "Stilte" of "Mariendal". Bij de MIVB heeft men blijkbaar nooit begrepen dat niet alleen de naam van de wijk of de straat, maar vooral de naam van de gemeente belangrijk is. Wat moet een toerist of niet-Brusselaar die in het Zuidstation de metro induikt bij zichzelf denken wanneer een tram met film "Paix-Vrede" komt aangereden? Dat het om een overjaarse kerstboodschap gaat?

• Wijzigingen tramnet

Op datum van 21 april werd ook de bediening van de grote ring (lijnen 23, 90 en 92) herbekeken. Het aanbod wordt nog uitgebreid. Er komen meer rechtstreekse ritten van lijn 23 naar de ULB (via lijn 94). De avonddiensten van lijn 90 worden verlengd van het Churchillplein in Ukkel naar de halte Berkendael (aansluiting met de tramlijnen 91 en 92). Tenslotte wordt de pendeldienst van lijn 92 tussen het Verboekhovenplein en de Esplanade opgedoekt (zie ook Rail-Revue nr 49/97, p14). Door de hoge frequentie van lijn 23 is er voldoende aanbod op het traject naar de Esplanade. Lijn 92 krijgt dus definitief zijn terminus aan het station van Schaarbeek zoals trouwens vroeger al het geval was.

• Vernieuwing van het autobuspark

De aflevering van de nieuwe Jonckheere Premier - Volvo-autobussen (8501-8560) is volop aan de gang. Ze worden ingezet vanuit de stelplaats Delta ter vervanging van de oudere Jonckheere-bussen (8061-8190), die nu werkelijk als wrakken kunnen bestempeld worden. Toch zullen de nieuwe bussen de oude reeks niet volledig kunnen vervangen en zullen meerdere veteranen nog even moeten doorbijten. Er is trouwens een nieuwe lijnfilm in de maak, met beperkte samenstelling, die de lijnen groepeerd waar deze oude bussen in de toekomst zullen blijven rijden : 30, 31, 41, 42, 43, 61, 72, 95 en 96. Bij de aflevering van een nieuwe bus, neemt Jonckheere een oud exemplaar mee richting Roeselare. De afdeling "Second hand bus & coach" zoekt vervolgens kopers. Een lot werd reeds verkocht voor export naar Kameroen. Zodoende kon men begin maart de 8101, 8133, 8134 en 8163, klaar voor verschepping, in de Gentse haven terugvinden.

SJ



Opleidingstram 7019 is voorlopig nog een unicum : een PCC uit de 7000-reeks werd omgebouwd tot dubbelrichtingswagen ten behoeve van de scholingsdiensten. De tram, hier gefotografeerd op de Hertogin van Brabantplaats, komt van de Ninoofsesteenweg en slaat de Birminghamstraat in. Binnenkort, bij de heraanleg van de Ninoofsesteenweg, zal ook dit tot het verleden behoren omdat de Birminghamstraat immers niet langer voor het tramverkeer gebruikt zal worden. 14 maart 1998. Foto Stefan Justens

Jonckheere-bussen zal hieraan binnenkort een einde komen. Tien exemplaren vertrekken alvast richting Kongo. De vzw Bus & Car nam het zekere voor het onzekere en organiseerde op 28 maart een geslaagde rondrit met drie verschillende voertuigen van deze reeks : 364 (ex-4983), 356 (ex-4975) en 358 (ex-4977). Zij brachten de deelnemers naar de citadel en naar Ma-

lonne, Floreffe, Lesve, Bioul, Mettet, Auvélais, Onoz en Gembloux. S J

• Afscheidsrit van de VOLVO autobussen

Op 28 maart 1998 namen een 15-tal busfanaten in het Naamse afscheid van de Volvo autobussen type B59/2. Deze bij de toenmalige NMVB oorspronkelijk 150

TEC

• Nieuwe stelplaats te Malonne

Mede door de gevoelige uitbreiding van de Naamse autobusdiensten, is de stelplaats (en tevens onderhoudscentrum) van Salzinnes momenteel te klein geworden. Meerdere autobussen moeten daardoor op een parking even voorbij de stelplaats overnachten, met als gevolg : vandalisme, diefstal van diesel, ja zelfs het stelen van een bus! De TEC Namur-Luxembourg gaat daarom een terrein aankopen te Malonne, in de KMO-zone naast de Samber en niet ver van de huidige stelplaats van Malonne, waar dit jaar nog de bouw van een nieuwe stelplaats begint. Deze infrastructuur zal een onderdak moeten bieden aan :

- het overtal aan bussen van Salzinnes;
- de huidige bussen van de oude stelplaats van Malonne;
- de bussen van de stelplaats van Lesve (nog in onderzoek).

• Volvo-Jonckheere B59

De laatste overlevenden van de serie 4865-5014 uit 1977 staan nog steeds hun mannetje op de stads- en streeklijnen van het Naamse. Met de levering van nieuwe



Kasseiwegen doorheen de Haspengouwse leemstreek vormen het decor van de landelijke lijn 32. Tijdens de rondrit van Bus & Car hield autobus 358 even halt nabij het dorpje Bovesse (28 maart 1998). Foto Stefan Justens



Het kasteel en het dorp van Lesve vormen met hun Ardeense grijze steen een typisch kader voor autobus 356, die ten behoeve van de fotografen even halt houdt langsheen de niet meer bestaande buslijn 7 (Namur - Lesve - Bioul). Lesve, 28 maart 1998. Dia Stefan Justens

eenheden tellende reeks, werd in de jaren 1977-78 gebouwd door Jonckheere. Zij reed uitsluitend in de groepen Liège en Namur-Luxembourg. Nadat zij vorig jaar uit het Luikse verdween, is er nu het definitieve einde in Namen waar de resterende exemplaren geconcentreerd werden. De opvolging bestaat opnieuw uit een combinatie Volvo/Jonckheere.

Tijdens de afscheidsrit werd er gereden met verschillende autobussen en langs verschillende stelplaatsen. Zo kwamen respectievelijk de 364, 356 en de 358 aan bod. De 364 in speciale schildering "Namur", de 356 nog in het SNCV oranje en tenslotte de 358 in TEC schildering. Onze dank gaat hierbij uit naar de initiatiefnemers voor deze rit en vooral naar de Heer Evrard, technisch directeur van de entiteit Namur, die persoon-



De 356 voor de abdij van Floreffe. Foto's : Luc Couscheir 28 maart 1998

lijk onze chauffeur was in de omgeving van Namen.

Technische fiche :

oorspronkelijke nummers : 4865 - 5014
 onderstel : Volvo B59
 koetswerk : Jonckheere
 motor : Volvo THD100
 bouwjaar : 1977-78

Vermeldenswaard is de 4949 die vrijwel ogenblikkelijk infobus Wallonië werd en als 9823 haar leven sleet. Later, na de opdeling in VVM en TEC kreeg zij het Naamse nummer 370 en kwam terug in reizigersdienst. Ze is zodoende de tegenhanger van de Vlaamse 5840.

L C

Verenigingsnieuws

VeBOV

1. MAANDELIJKSE PROJECTIEAVONDEN

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

29 mei 1998 : **Charleroi** (M. Poot en R. Van Iseghem). Beelden van de STIC, te weten de lijnen 5-15, 7 en 9, en de Buurtspoorwegen Charleroi, eind jaren '70 en begin jaren '80.

26 juni 1998 : **Veilingavond**. Alle interessante stukken rond het trein-, tram- en busgebeuren komen voor veiling in aanmerking, zoals authentieke stukken, boeken, video's, modelbaan ..., maar geen dia's, want die komen in november aan bod. De te veilen stukken dienen aangeboden te worden om 19.30 uur, **tesamen met een lijst in tweevoud, die de omschrijving en de vraagprijs per stuk weergeeft**. 10 % van de verkoopprijs wordt voorbehouden voor verenigingskosten.

24 juli 1998 : **Praatavond**

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 Anshan, 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.

Brussel (20.00 uur, vergaderzaal Anneessens, ingang Fontainasplein)

12 juni 1998 : **Fotokijkavond**

juli en augustus : geen vergaderingen

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

2. UITSTAP :

Een uitstap wordt voorzien in september op de kustlijn, wanneer de verlenging naar Adinkerke in dienst is. Een datum kan nog niet worden vastgelegd. We kunnen nog geen verdere details geven, maar geïnteresseerden kunnen zich evenwel al melden bij Luc Couscheir, tel 03.829 06 23, na 20.00 uur.

3. VERSLAG VAN DE ALGEMENE LEDENVERGADERING, gehouden te Brussel op 14 maart 1998.

Aantal deelnemers : 25

Aantal volmachten : 4

De deelnemers ontvingen voor het begin van de vergadering een kopie van de agenda, van het verslag van de secretaris, van het kasverslag en het budgetvoorstel.

1) Verslag van de vorige ledenvergadering

Het verslag van de algemene ledenvergadering van 29 maart 1997, dat werd verstuurd aan alle leden, wordt voorgelezen en door de vergadering goedgekeurd.

2) Verslag van de activiteiten in 1997

Er werd kort verslag uitgebracht van de rondrit op het net van Charleroi op 29 maart, het bezoek aan Antwerpen-Noord op 3 mei, de busuitstap op 28 juni in Brakel, en de rondrit in Amsterdam op 11 november. Opgemerkt moet worden dat er steeds maar 20 tot 25 deelnemers zijn, dit in tegenstelling met de regelmatige vragen om uitstappen te organiseren, en de tevredenheid achteraf. De uitstappen in 1997 waren verlieslatend, behalve het bezoek aan Antwerpen-Noord.

De voorzitter bedankt alle regelmatig aanwezigen op de uitstappen en de maandelijkse vergaderingen en in het bijzonder de personen die zich steeds inzetten voor de praktische organisatie.

3) Jaarverslag van de secretaris

Eind 1997 had de vereniging 202 leden, te weten 193 hernieuwd vanuit 1996, 3 hernieuwde lidmaatschappen, 6 nieuwe.

Het ledenaantal voor '98 is, volgens de stand van de betalingen op 28 maart: 323 leden; hiervan 190 vanuit '97, 1 hernieuwd lidmaatschap, 9 nieuwe leden en 123 vroegere rechtstreekse abonnees van Rail-Revue die zijn ingegaan op het aanbod om VeBOV-lid te worden. De nationaliteitsverdeling is: 291 in België, 28 in Nederland, 4 in andere landen.

De voorzitter herinnert er ook aan dat we in de voorbije twaalf maanden enkele overlappende betreuwen hadden: Frans Willemsen, sympathieke deelnemer aan vele activiteiten en enthousiast tekenaar van sponplans; onze stichter en ere-voorzitter Roger Bastaens; André Meyers, regelmatig deelnemer aan onze uitstappen.

4) Kasverslag

Het kasverslag over het kalenderjaar 1997 werd voorgesteld.

Er waren 127.798 BEF inkomsten van lidgeld en 220.995 BEF voor '98; 6.430 BEF van renten en 15.281 BEF van verkopen. De uitgaven voor tijdschrift, secretariaat en Febelrail waren 133.364 BEF, 8.515 BEF en 3.030 BEF, voor een scanner 12.100 BEF, diversen 4.538 BEF en bankkosten 125 BEF. Drie uitstappen gaven een tekort van 12.612, 4.000 en 4.991 BEF, één een overschot van 2.235 BEF.

Op 31.12.97 was de stand van de rekeningen 470.712 BEF. Dit bedrag wordt opgesplitst in: 133.364 BEF reeds ontvangen lidgeld voor 1998, 46.819 BEF nog te betalen voor Rail-Revue 50, 290.529 BEF eigen vermogen van de vereniging

5) Verslag van de kascommissie

De leden van de kascommissie hebben het kasverslag nagezien en keuren dit goed. Zij prijzen de uittredende penningmeester voor zijn punctueel en gedetailleerd werk en hopen dat zijn opvolger dit even goed zal doen.

6) Verkiezing van de kascommissie 1998

De huidige kascommissie bestaat uit de heren Jan Coddens en Gustaaf Cuyt, laatstgenoemde is ontslagnemend. De heer Noël Suys stelt zich kandidaat en wordt door de vergadering unaniem verkozen.

7) Bespreking van het tijdschrift

Nu het derde nummer dat door Vebov in eigen beheer wordt uitgegeven verzendklaar is, volgende stand van zaken :

- de verzending gebeurt met een "PB"-opdruk, i.v.p. postzegels, wat veel werk bespaart; Autobus 2389 in de werkplaats autobussen
- er werd uitgekeken naar een ander kopieercentrum, maar dat blijft in reserve want na aandringen op een proefdruk en nazicht is de kwaliteit bij XPO opnieuw veel beter;
- er werd een redactionele kalender opgesteld met een periode van 3 maanden, waardoor het tijdschrift zonder vertraging in februari, mei, augustus en november zou moeten verstuurd worden;
- er zijn enkele nieuwe medewerkers: S. Nicolai, J. Dobson en W. Bomans;
- er is opnieuw een reserve opgebouwd aan artikels zodat het tijdschrift voortaan weer op 20 bladzijden zal kunnen verschijnen.

8) Verkiezing van het bestuur

Het VeBOV-bestuur dient statutair elk jaar voor 1/3 hernieuwd te worden. Dit jaar zijn de heren R. Boogaerts en E. Morbé uittredend, eerstgenoemde stelt zich herkiesbaar; er hebben zich geen bijkomende kandidaten aangemeld.

Omwille van de vertrouwelijkheid werd reeds vroeger aan het bestuur gevraagd om steeds geheime stemming te houden voor de bestuursverkiezing; als kiescommissie traden op de heren W. Ceulemans en P. Possemiers, die de kiesbriefjes uitdeelden, verzamelden en telden; R. Boogaerts werd verkozen met 25 stemmen voor en 4 tegen. Het bestuur zal voorlopig een herverdeling van de taken doen om het wegvallen van de penningmeester op te vangen.

9) Voorziene activiteiten

Dit jaar is reeds een activiteit georganiseerd: de uitstap met twee PCC's op het

Antwerpse net, met nadruk op al wat nieuw is. Ter gelegenheid van de algemene vergadering is er een rondrit op het Brusselse net; een rit naar Adinkerke (verlenging van de kustlijn) wordt voorzien. Er zijn suggesties om met de TGV naar Parijs te gaan (met bezoek aan de nieuwe tramlijnen) en een overtocht Oostende-Dover.

Verder zijn de projectieavonden in Antwerpen een blijvende topper; ook in Brussel is er een maandelijks programma.

10) Budget 1998

Het budget is in evenwicht : de voorziene inkomsten (lidgeld + verkoop publicaties + rente + uitstappen) bedragen 265.500 BEF. Het uitgavenbudget bedraagt 220.000 BEF voor het tijdschrift, 10.000 BEF voor secretariaatskosten, 3.500 BEF voor Febelrail en Morop, 20.000 BEF voor uitstappen, 12.000 voor diversen, totaal 265.500 BEF.

11) Vaststelling van de lidmaatschapsbijdrage 1999

Goedgekeurd wordt het maximum voor het lidgeld op 700 BEF te houden; met streefwaarde 650 BEF, zoals thans reeds het geval; bovenop deze bedragen komt de extra porto voor verzending naar het buitenland.

12) Rondvraag :

W. Janssens brengt verslag uit van de stand van zaken van Febelrail : vorige week is de Algemene vergadering doorgegaan; de werking wordt verdergezet; VeBOV is thans het 2^e grootste lid, na MSVB, en levert de twee Vlaamse vertegenwoordigers; het lidgeld wordt verlaagd van 2000 BEF naar 900 BEF, om ook voor de kleine modelbouwverenigingen aantrekkelijk te zijn.

Er wordt getracht om in de vergaderzaal in Antwerpen verwarming te bekomen via een regeling met de uitbater, en een aangepaste bijdrage van de bezoekers.

Wordt onderzocht : is het mogelijk een fiscaal aftrekbare schenking te doen aan VeBOV?

Aan dit nummer van Rail-Revue werkten mee : Rogier Bastaens, Jacques Cohn, Luc Couscheir, Staf Cuyt, Jan De leus, Mark De Schutter, Erik Heylen, Stefan Justens, Bob Morren, Stefan Nicolai, Paul Possemiers, Johan Tyssens, Hubert Van den Bergh, Jo Van Iseghem, Rudy Van Iseghem.



Op 19 februari staat loc 1301 tijdens de tests in Ronet te wachten aan het dienstperron voor een volgende "retourtrip" naar het einde van het emplacement. De locomotief wordt hier getest op een kort traject dat uitgerust is voor driefasige stroom. Locomotief 1901, die eveneens voor tractie met driefasestroom is uitgerust, rijdt mee om vergelijking tussen de beide locomotieven mogelijk te maken.
Foto : Stefan Nicolai.



De 364 op de Naamsce citadelle. Foto : Luc Couscheir 28 maart 1998