

RAIL-REVUE

met gratis LOSSE kleurenposter



Driemaandelijks tijdschrift voor de tram- en treinhobby

Derde jaargang - Nr. 10 - oktober 1987 - ISSN 0773-0713

Prijs per nummer 150 F

HET BENELUXMATERIEEL - ONTWIKKELING VAN HET OPENBAAR VERVOER IN HET GENTSE - LOCOMOTIEFBOW IN HET LUIKSE - DE RODE TRAM - HO-BOVENLEIDING NAAR NMBS-VOORBEELD - AFSCHIED IN WUPPERTAL - RAIL-AKTUEEL

RAIL- REVUE

Redactie en publiciteit : Monopress, Vosstraat 43, B-2200 Antwerpen-Borgerhout
Telefoon 03/321.28.36 (kantooruren) -
H.R. Antwerpen 149.553 -
BTW 511.126.751

Verantwoordelijk uitgever : G. Cuyt, Meidoorn 2, B-2510 Mortsel

Prijs per nummer : België 150 F, Nederland f 8,5, Luxemburg 180 F, andere landen 190 F

Abonnementen : België 550 F, Nederland f 32, Luxemburg 670 F, andere landen 700 F per 4 nummers

België : rekening KB 402-6008751-83 t.n.v. Monopress, 2200 Antwerpen - Borgerhout

Nederland : bankrekening 51.89.84.524 (voor postrekeninghouders giro 7112 t.n.v. ABN te 's-Gravenhage ten gunste van genoemde bankrekening) t.n.v. J. Oskam, postbus 91604, 2509 EE 's-Gravenhage. Betaling uitsluitend per toe te zenden acceptgiro

Luxemburg en andere landen : postrekening 000-0124811-69 t.n.v. Monopress, B-2200 Antwerpen-Borgerhout, België. Abonnementen worden automatisch verlengd, tenzij door de abonné schriftelijk wordt opgezegd ten laatste één maand voor het verstrijken van zijn abonnement.

De redactie behoudt zich het recht voor, ingezonden bijdragen niet te publiceren en dient daarvoor geen redenen op te geven.

Ingezonden bijdragen kunnen worden ingekort, zonder dat nochtans afbreuk wordt gedaan aan het wezenlijke van hun inhoud. Inzendingen verschijnen onder de verantwoordelijkheid van hun auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de redactie of van de verantwoordelijke uitgever van het tijdschrift.

Redaktieraad : P. Jacobs, J. Van Olmen (spoorwegen), E. Keutgens (tram), J. Engels (modelbouw), C. Smits (autobus)

Medewerkers : J. Engels, C. Happaers, P. Jacobs, E. Keutgens, J. Mahieu, E. Morbé, E. Serneels, C. Smits, W. Temmerman, B. Vanraeynest, G. Van Meroye, J. Van Olmen, A. Veys, R. Vissers

Fotografen : G. Cuyt, A. Hermans, T. Heylen, E. Keutgens, R. Mardaga, C. Smits, G. Van Meroye.

Correspondenten Nederland : A. Hermans, J. Oskam

Coördinatie : G. Cuyt

Photosetting :

Fotozetterij Jorissen, Schoten

Selektie kleurendruk :

Fotogravure Vergouts, Wommelgem

Druk en verspreiding :

Monopress, Borgerhout

Niets uit deze uitgave mag worden veeelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopij, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaandelijke schriftelijke toestemming van de uitgever.

Op de goede weg ?

De openhartige en soms vrij scherpe taal die ondergetekende in zijn laatste twee inleidende bijdragen („Hobby beleven” en „Dit kleine land”) gebruikte heeft - gelukkig maar - nogal wat beweging onder de lezers van en bij de medewerkers aan Rail-Revue veroorzaakt. Eerlijkheidshalve dien ik daaraan toe te voegen, dat één enkele van deze reacties uiterst negatief was.

Het positieve resultaat van een en ander kon de lezer echter reeds in ons vorig nummer ontdekken : de publikatie van twee uiterst interessante bijdragen waarvan de ene het openbaar vervoer en de andere de realiteitsgetrouwe modelbouw tot onderwerp had. Beide artikelen worden trouwens in dit nummer voortgezet.

Verschillende lezers zonden eveneens bijdragen, boden hun diensten aan, vroegen om inlichtingen die ook voor anderen belangrijk kunnen zijn. De weerslag van dit alles kan de lezer reeds gedeeltelijk ervaren in onze rubriek „Lezersforum” elders in dit nummer.

Indien Rail-Revue de pretentie heeft het enige nederlandstalig spoorhobby-tijdschrift in ons land te zijn, dat zijn lezers zo nauwkeurig en zo uitgebreid mogelijk informeert omtrent het in hoofdzaak binnenlands hobbygebeuren, dan verwijs ik naar de inhoudsopgave van onze tweede jaargang. Met een toch wel indrukwekkende lijst aan gevarieerde bijdragen, zorgvuldig en met de nodige diepgang geschreven en geïllustreerd met interessante foto's en tekeningen, heeft Rail-Revue zijn lezers dat aangeboden wat zij elders meestal vruchteloos zullen trachten te vinden : een solide dokumentatie-basis voor hun hobby.

Toegegeven : in Rail-Revue zal men tevergeefs zoeken naar tientallen elkaar opvolgende bladzijden schitterende kleurenprenten. Daar echter het heden aan de lezer gebodene reeds verre het budget van dit blad overstijgt, meen ik te mogen stellen dat de rol van spoorwegkleurenstaalkaart aan andere tijdschriften dient voorbehouden. Rol die ze, het dient gezegd, overigens uitstekend spelen.

Het verheugt mij buitengewoon te mogen vaststellen, dat de lezer klaarblijkelijk heeft begrepen welke functie Rail-Revue in het geheel van de niet onaanzienlijke massa buiten- en binnenlandse spoorliteratuur heeft te vervullen, namelijk een degelijk gedocumenteerd, eenvoudig opgevat doch zeer verzorgd uitgegeven hobbytijdschrift te zijn.

Dit is reeds een hele opdracht, doch met de blijvende hulp van lezers en medewerkers kan ze vervuld worden.

We zijn op de goede weg. Laat het, met vallen en weer opstaan, zo blijven !
Staf Cuyt

INHOUD

Op de goede weg ?	blz. 38
Het Beneluxmaterieel	39
De historische ontwikkeling van het openbaar vervoer in het Gentse stadsgewest (II)	43
Fotobladzijde spoorwegen	49
De locomotiefbouwindustrie in de streek van Luik	50
De rode tram (II)	52
Het bekijken of het lezen waard	58
HO-bovenleiding naar NMBS-voorbeeld (II)	59
Fotobladzijde tram	61
Modulebanen in schaal HO	62
Afscheid van de tram in Wuppertal	64
Rail-Aktueel	67
Spooragenda	70
Lezersforum	71

HET BENELUXMATERIEEL



Beneluxstellen 1204, 904 en 1202 tijdens de laatste ritten over de lijn Den Haag - Haarlem. Foto Ronald Mardaga.

Toen in 1957 de verbinding Antwerpen-Essen-Roosendaal geëlektrificeerd werd diende men een herstructurering van de ganse dienstregeling door te voeren. In samenspraak met de NS besloot de NMBS elektrische motorstellen op deze verbinding in te zetten. Er werd besloten 12 stellen te bouwen. De NS zou de constructie toevertrouwen aan Werkspoor, die een afgeleide versie bouwde van de sinds 1954 in Nederland rijdende zgn. „Hondekoppen”. De NS financierde de bouw van 8 stellen die werden genummerd van 1201 tot 1208. De NMBS kocht de overige 4 stellen. Zij werden genummerd onder het type 220 (220.901 tot 220.904). Het is het enige tractiematerieel dat, bij de hernoeming in 1970, wel op papier werd hernoemd (901 tot 904), doch op de rijtuigen bleven de oude nummers vermeld. De stellen werden in een donkerblauwe kleur met een gele zichtbaarheidsband geschilderd. Ze waren uitgerust met de A-frontseincode, waarvan op het Belgische traject de bovenste lamp kon worden geïsoleerd. Deze stellen waren ook de enigen die, op het Belgisch exploitatiegebied, gemachtigd waren kleine rode sluit-

lichtjes boven de stuurpost te gebruiken. Tijdens hun ganse carrière reden deze stellen ofwel in enkel- ofwel in dubbeltractie. De voorbije jaren kwam ook geregeld driedubbele tractie voor.

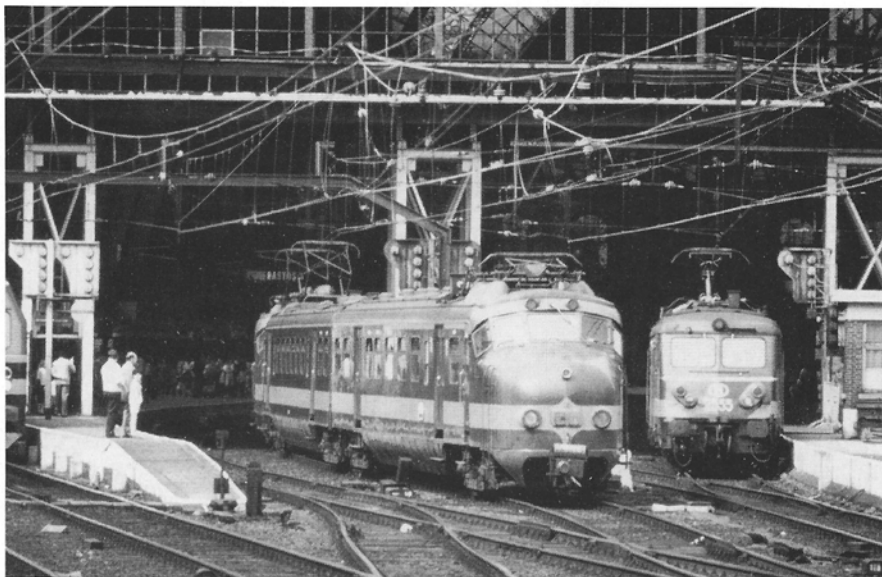
Door de reizigerstoename op de verbinding Amsterdam-Brussel, in het begin van de 70-er jaren, bleek de inzet van de Hondekoppen onvoldoende.

Er werd dan besloten om een aantal trek-duwtreinen op de sporen te zetten. Ook nu gingen de NS en de NMBS gezamenlijk te werk. De NS zou de stuurstandrijtuigen en de 2^e klasserijtuigen leveren. De NMBS daarentegen bouwde veertien rijtuigen om en zou tenslotte ook de lokomotieven leveren. De kleur van de nieuwe treinen was dezelfde als bij de Beneluxstellen. Zes rijtuigen 1^e klasse en zes rijtuigen 1^e/2^e klasse werden te dien einde herschilderd. De lokomotief diende een tweestromensetsel-lokomotief te zijn die ook in een trekduwformatie moest kunnen rijden.

De NMBS bezat eigenlijk geen lokomotieven die aan deze vereisten voldeden, waardoor de bouw van een nieuw type lokomotief zich opdrong. Niettemin verkoos de NMBS acht klassieke lokomotieven

voor de Beneluxdienst om te bouwen. De lokomotieven 2515 tot 2522 werden hiervoor aangeduid. De ombouw gebeurde in de CW Mechelen en omvatte o.a. de verandering van de elektrische schakelingen om op het NS-net eveneens onder 1500 V te kunnen rijden, de inbouw van de trekduwinstallatie en het plaatsen van een Faively-pantograaf. Later zou nog het ATB systeem (automatische treinbeïnvloeding) worden ingebouwd. Teneinde enerzijds een homogeen stel te bekomen en anderzijds deze lokomotieven, vooral in de Belgische stelplaatsen, van de andere te onderscheiden, werden ze in het donkerblauw geschilderd. In een later stadium werd ook nog een gele zichtbaarheidsband aangebracht. In het begin werden deze stellen nog zonder stuurstandrijtuig ingezet, zodat elk stel van lokomotief diende te wisselen in Antwerpen Centraal en meestal ook in Roosendaal.

De lokomotieven 25.5 zijn tijdens hun ganse loopbaan te Brussel Zuid gestationeerd geweest. In het begin was daar een gemengde reeks ritten voor het type 125 en 140 (de latere reeks 25.5) opgesteld. Deze bestond uit 12 plandagen. De hoofdinzet viel



Een Benelux „Hondekop” verlaat het Centraal Station te Antwerpen. Rechts lok 2555. Foto Jef Van Olmen.

hier te noteren op de lijnen 36 en 50. Vooral reizigerstreinen stonden op het programma, waaronder een aantal internationale treinen die vanuit Oostende tot Liège werden gesleept. Hier hoorden de treinen 76 en 71 bij, die tussen Liège en Köln Hbf werden gesleept door een diesel type 205 van Kinkempois. In sommige plandagen waren ook lichter-diensten in de Noord-Zuid-verbinding opgenomen, evenals lichter-diensten op het hellend vlak van Ans. Na deze diensten werd soms doorgereden tot Voroux, van waaruit Schaarbeek of Leuven werd bereikt met een goederentrein. Soms ging het ook wel eens in losse rit terug naar Liège om van daaruit Brussel te bereiken met een reizigerstrein. In plandag 5 was er zelfs een TEM-trein van Schaarbeek naar Zeebrugge voorzien. Op te merken valt, dat in de hierboven beschreven planreeks deze van 27 mei 1961 (de laatste beurtregeling waarin het type 1 voorkwam), de as Oostende-Brussel-Liège niet wordt verlaten, met uitzondering van enkele treinen naar Blankenberge. De lokomotieven haalden in deze reeks een gemiddelde van 360 km/dag. Dit cijfer is dus niet te vergelijken met hun diensten in de Beneluxreeks, waar ze soms daggemiddelden van 1.000 km en méér haalden.

Ter vollediging dienen we hier nog te vermelden dat ook Leuven een planreeks van acht lokomotieven type 125 had. Het onderhoud daarvan was echter te Brussel Zuid voorzien. De inzet van deze machines gebeurde hoofdzakelijk tussen Gent en Liège, met enkele treinen naar Hasselt en zelfs enkele goederen-

treinen vanuit Leuven naar Antwerpen Noord, via Muizen.

Tijdens hun Beneluxloopbaan zouden de lokomotieven 25.5 de as Brussel - Antwerpen - Roosendaal niet meer verlaten. De lokomotieven die te Brussel Zuid reserve stonden draaiden ook mee in de internationale treindienst Brussel-Amsterdam. Hier dienden ze, vooral tijdens de laatste jaren, hun tijdgenoten van de reeks 15 zoveel mogelijk te vervangen, daar deze laatsten niet zijn uitgerust met het Nederlandse ATB-systeem.

De lokomotieven 25.5 bleven niet van ongevallen gespaard. Het spectaculairste gebeurde op 26 maart 1979. Op lijn 12 naar Essen was op de overweg te Kapellen een zware oplegger klem geraakt terwijl de Beneluxtrein uit Brussel in aantocht was. Alle pogingen om het gevaarte

weer los te krijgen mislukten. De tijd was te kort om de aankomende trein op normale wijze te waarschuwen. Het onvermijdelijke gebeurde : de Beneluxtrein, gesleept door lok 2557, beukte met volle snelheid op het vastgelopen transport in. De klap was zo hevig dat de 2557 uit de sporen werd gelicht en in omgekeerde richting naast het spoor terecht kwam. De berging van de onfortuinlijke lokomotief stelde grote problemen. De lichtingskranen van de NMBS bleken ontoereikend te zijn en er diende beroep te worden gedaan op een privéfirma om deze klus te klaren.

Een ander probleem dat zich bij dit ongeval stelde was de onvermijdelijk lange immobiliteit van de 2557. Door de hoge inzetbehoefte van deze lokomotieven diende de NMBS een noodoplossing uit te dokteren. Deze werd gevonden met de 2504, die op dat ogenblik in grote revisie stond in de CW Mechelen. Deze machine werd tijdens haar groot nazicht omgebouwd tot een nieuwe 25.5 en om de reeks terug volledig te maken werd ze hernummerd als 2557. De verongelukte 2557 (oud nummer 2521, 125.105, 140.005) werd nadien in de CW Mechelen hersteld en opnieuw in de normale serie-uitvoering uitgebracht onder het vrijgekomen nummer 2504.

Het intensieve gebruik evenals de hoge leeftijd van het materieel lieten zich bij de inzet geleidelijk aan voelen. Het uitvallen van één „Hondekop” of van één trek-duwtrein was soms reeds voldoende om, bij gebrek aan reservematerieel, de trein op het ganse traject af te schaffen.



De onfortuinlijke 2557 na de zware botsing te Kapellen op 26 maart 1979. Het toeval verreed hier een catastrofe : de rijtuigen, met ongeveer driehonderd passagiers aan boord, bleven in het spoor ! Verzameling Staf Cuyt.

Bij die gelegenheden werden op beide netten afzonderlijk vervangingstreinen ingelegd die te Roosendaal aansluiting gaven.

De toestand verslechterde zodanig dat men genoodzaakt was om een noodplan op te stellen. Hierbij diende o.a. beroep te worden gedaan op vreemd materieel. Ook kon men dikwijls een Beneluxstel zien rijden, ingesloten door twee lokomotieven die eventueel nog te Roosendaal dienden te worden vervangen. Dergelijke toestanden deden zich hoofdzakelijk in 1985 voor.

Op dat ogenblik kon men echter reeds uitkijken naar de vervanging. In november 1985 werd door BN de eerste lokomotief van de reeks 11 aan de NMBS afgeleverd. Om elke verwarring met de NS-reeks 11 te vermijden werden de Belgische machines genummerd van 1181 tot 1192. De lokomotief reeks 11 was de eerste meerstroomlokomotief die volgens de modernste electronica-technieken door de NMBS op de sporen werd gezet. Bij het ontwerp werden de met de constructie van de reeksen 27 en 21 opgedane ervaringen aangewend.

Begin 1986 werd door Talbot Aachen het eerste stuurstandrijtuig aan de NS geleverd. Het proefrijden kon beginnen. De lokomotieven reeks 11 werden voor het eerst ingezet op de IC-verbinding Antwerpen Centraal - Kortrijk, ten einde reeds een aantal kilometer in de wielen te hebben voor de aanvang van hun eigenlijke Beneluxtaak. In een later stadium werden op deze verbinding ook de stuurstandrijtuigen uitgetest. Gelijkaardige testritten vonden eveneens plaats op het NS-net, nadat in de lokomotieven het ATB-systeem was ingebouwd.



Ex-Beneluxlok 2555 met een goederentrein te Mechelen Nekkerspoel op 1 juni 1987. Rechts op de foto zijn ophogingswerken aan de gang voor de lijn naar Leuven. Foto Thierry Heylen.

De lokomotieven van reeks 11 werden tijdens de maanden april, mei en juni 1986 eveneens gebruikt in de internationale dienst Brussel - Amsterdam. Het betrof hier de treinen 281 en 286, waarvan het slepen normaal was voorzien door een lokomotief van de reeksen 15 of 25.5. Deze machines reden nog tot 2 juni 1986 als gesleepte lokomotief mee om in geval van defect aan de lokomotief reeks 11 de noodsleep te kunnen verzekeren. Tijdens de zomerdienst 1986 werden de treinen 281 en 286 autonoom door een machine van de reeks 11 gesleept.

In april 1986 had de eerste officiële persvoorstelling plaats, terwijl op 2 oktober een zgn. eerste stel door de ministers van verkeer van Nederland en België plechtig in gebruik werd genomen. Ten dien einde werden twee verkorte stellen gevormd die enerzijds het traject Brussel-Antwerpen en anderzijds het traject Amsterdam-Roosendaal-Antwerpen afleg-

den. Het Belgische stel werd door de 1183 gesleept terwijl de 1187 voor het NS-stel tot inzet kwam.

's Anderdaags werd dan het treinenpaar 157/186/173 voor het eerst met het nieuwe Beneluxmaterieel gereden. Het zou echter nog tot 30 november duren vooraleer een meer geregelde inzet van drie stellen te noteren viel. Een eerste planreeks van 3 plandagen werd opgesteld waarin de treinen 178/159/185/166 en 192 één stel uitmaakten, 177/158/184/165/193 het tweede stel en 157/186/173 het reeds hoger vermelde stel. Op 1 februari 1987 werden nogmaals twee stellen in dienst genomen. De treinen 154/180/161/187/168/194 en 156/182/163/189 worden nu ook door nieuw materieel verzekerd.

4 april 1987 is in de geschiedenis van het Beneluxmaterieel een historische dag.

Een dag eerder dan aangekondigd werd het laatste oude trekduwstel uit de dienst genomen. Drie nieuwe stellen werden vanaf 5 april 1987 ingezet. De volgende beurtregeling werd opgesteld: treinen 155/181/162/188/169/195, 179/160/191, 170. Op dat moment bleef er dus nog één treinenpaar op de hele verbinding over waarop het oude Hondkopmaterieel werd ingezet. Het betrof de treinen 164/190. Deze treinen worden normaal gereden door drie gekoppelde Hondkopen. In de late avond rijden ze nog het treinenpaar 171/172 tussen Amsterdam en Roosendaal/Rotterdam. De vervanging van dit materieel zou normaal rond het in voege komen van de nieuwe zomerregeling moeten gebeuren.

Voorlopig staan ook nog Hondkopen reserve om in geval van



2554 met Nostalgie Orient-Express te Duffel op 9 april 1987. Foto Ronald Margada.



Lok 1183 met Beneluxstel aan de bovenleidingsluis te Rozendaal. Het draadloze gedeelte, dat van NMBS- naar NS-spanning (en omgekeerd) voert, dient met neergelaten stroomafnemers te worden gepasseerd. Foto Thierry Heylen, 10 mei 1987.

nood bij te springen. Bij gebrek aan dit materieel kan het ook gebeuren dat een trein door twee binnenlandse stellen wordt vervangen. Op 22 april 1987 was er voor het treinenpaar 164/190 geen materieel beschikbaar en was men genoodzaakt in België een M4-trekduwstel, met als lok de 1210, in te zetten.

Op 30 april 1987 werd door de NVBS (Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor en tramwegwezen) een afscheidsrit met de Hondekoppen georganiseerd. De rit ging in ons land voor het grootste gedeelte over lijnen waarop het Beneluxmaterieel nooit in normale dienst had gereden.

De drie gekoppelde stellen (NS 1208-B220.902-B220.903) kwamen in Visé België binnen. In het station aldaar kwam een Luxemburgse diesel van de reeks 1800 zich naast de speciale trein zetten, zodat een echte

BENELUX-situatie ontstond. Van daaruit ging het via Tongeren (dit om de gevreesde helling van Ans te vermijden) en Hasselt verder naar Leuven. Hier werd de museumloods bezocht. De terugreis liep over Aarschot en Lier om in Berchem terug op het vertrouwde traject terecht te komen.

Wat is er intussen van de oude trekduwers geworden? Dit materieel eindigde zijn Beneluxdienst, zonder uitzondering, in Amsterdam. De NS rijtuigen 2^e klasse en de stuurstandrijtuigen konden zodoende onmiddellijk terug worden ingezet. Het Belgisch materieel werd, afhankelijk van het beschikbaar komen, in de internationale treinen naar Parijs meegenomen tot Brussel. De rijtuigen worden, voorlopig nog in hun Beneluxlivrei, gebruikt in de internationale treinen naar Basel of tussen Amsterdam en Parijs. Geleidelijk zullen alle rijtuigen in de



Het sierlijke uitzicht van de nieuwe Beneluxstellen wordt nog benadrukt door de fraaie NS-stuurstandrijtuigen. Foto Thierry Heylen.

oranje Eurofimalivrei worden geschilderd. Enkelen zijn reeds in deze kleuren op het spoor en doen vooral dienst in de treinen tussen Oostende en Köln. De lokomotieven 25.5 worden, tot aan de nieuwe zomerdienst, sporadisch ingezet voor zowel reizigers- als goederentreinen. Met dit doel werden opleidingsritten georganiseerd voor bestuurders van Antwerpen Schijnpoort.

De inzet voor goederentreinen is op zichzelf een eigenaardige opdracht, daar deze lokomotieven in principe technisch niet volledig voor deze taak geschikt zijn. Nochtans konden we, steeds louter toevallig, de 2554 voor een goederentrein uit Nederland zien en op 18 april 1987 sleepte de 2553 een goederentrein richting Schaarbeek. Tenslotte werd op 23 april 1987 de 2557 voor een lege goederentrein opgemerkt.

In de nieuwe zomerdienst wordt een planreeks van 6 plandagen voor 8 lokomotieven voorzien, hoofdzakelijk voor goederentreinen in enkelvoudige of dubbeltractie op de verbinding Roosendaal - Antwerpen Schijnpoort - Schaarbeek - Quévy. Verder zullen zij in deze planreeks ook worden opgemerkt voor goederentreinen tussen Schijnpoort en Monceau via Manage en tussen Leuven - Monceau via Ottignies en richting Erquelines. Ook enkele slagen Antwerpen Noord - Kinkempois of Monceau staan op het programma. In principe zullen dus alleen bestuurders van Antwerpen Schijnpoort deze lokomotieven bedienen.

Op 8 en 9 april 1987 kreeg een 25.5 een speciale taak te vervullen: door een Nederlands bedrijf was de Nostalgie Orient Express tussen Utrecht en Brussel Noord afgehuurd. Tussen Roosendaal en Brussel werd deze trein telkens door de 2554 gesleept.

Paul Jacops

Aansluitend bij het hier afgedrukte artikel van de Heer Paul Jacops publiceren wij in ons volgend nummer een technische bijdrage m.b.t. het Beneluxmaterieel, bijdrage waarvoor o.a. onze lezers Janmart en Wustenberghs aanvullende gegevens hebben verstrekt. Bij die gelegenheid hopen wij U eveneens een bespreking, gevolgd door de testresultaten, over het nieuwe Beneluxstel van Lima te kunnen aanbieden.

De historische ontwikkeling van het openbaar vervoer in het Gentse stadsgewest (II)



Zicht op het stadstramdepot in Gentbrugge, anno 1935. Met uitzondering van het derde rijtuig links blijken alle gestalde motorwagens tot de reeks 300 te behoren. Foto Antony, archief MIVG.

HET STEDELIJK OPENBAAR VERVOER

In de evolutie van het stedelijk openbaar vervoer te Gent kunnen vier grote periodes onderscheiden worden. Zij vallen ongeveer samen met de verschillende concessieperiodes, omdat elke verandering van concessiehouder ook steeds geleid heeft tot een ingrijpende verandering in de exploitatie.

De opkomst van het stedelijk openbaar vervoer te Gent (1838-1873)

De eerste vormen van stedelijk openbaar vervoer (11) verschenen amper enkele maanden na de inhuldiging van de eerste spoorlijn. Enerzijds ontstond in februari 1838 een dienst van fiacres of huurrijtuigen, een soort taxi dus en bijgevolg geen openbaar vervoer. Anderzijds kwam er in hetzelfde jaar een omnibussendienst tot stand. Deze omnibussen reden wel niet volgens een vooraf bepaald uurrooster (ze vertrokken immers al naargelang de aankomst en het vertrek van de treinen), doch door het feit dat ze allicht een vast parcours volgden en

het ook mogelijk was langs de reisroute in en uit te stappen, kan dit wellicht als eerste stedelijk openbaar vervoer worden beschouwd. Het voornaamste tracé liep vanaf de Kortrijksepoort via de Nederkouter, het Recollettenplein, de Zonnestraat en de Kouter naar de Brabantdam. In tegenstelling tot de huurrijtuigen bleven de omnibussen slechts enkele jaren bestaan. Ook eerstgenoemden gingen ten onder, doch pas in de vroege jaren 1870.

De periode van de paardetram (1873 - 1898)

In 1873 werd immers door het stadsbestuur voor de eerste maal een concessie verleend voor het aanleggen en uitbaten van een tramnet. De eerste twee jaar werd het geheel echter nog geëxploiteerd met niet op rails lopende stadsdiligences of paarde-omnibussen, zoals weleer. Het is pas vanaf 1875 dat de eerste echte paardetram door de stad trok.

Uit het „Plan de Gand - Itinéraire des tramways” van 1874 en uit een kalender van 1875 (12), kunnen we afleiden dat er in de beginjaren vier

lijnen bestonden. Het waren de lijnen :

1. Dampoort - Van Arteveldeplein - Gent-Zuidstation
2. Sint-Jacobskerk - Korenmarkt - Justitiepaleis - Kortrijksepoort
3. Korenmarkt - Kouter - Van Arteveldeplein - Gent-Zuidstation
4. Korenmarkt - Brugsepoort

Bovendien waren er nog twee trajecten ontworpen : enerzijds de verbinding Gent-Zuidstation - Van Arteveldeplein - Ledeborg, die de verlenging moest worden van lijn 3, anderzijds een nieuwe lijn 5 tussen de Korenmarkt en de Sassepoort (Muide). Op een plan uit 1878 (13) blijken die twee ontwerpen reeds te zijn uitgevoerd. Merken we ook op dat de Korenmarkt, het Zuidstation en de Sint-Jacobskerk toen reeds belangrijke knooppunten van het openbaar vervoer waren.

Les „Tramways Electriques de Gand” (1898 - 1961)

De concessie die in 1873 was verleend voor 25 jaar liep in 1898 ten einde. Vanaf dit jaar werd de vergunning voor de bouw, het onder-

houd en de exploitatie van het tramnet toegekend aan twee andere maatschappijen, namelijk de „S.A. des Railways Economiques de Liège-Seraing et Extensions”, die reeds tal van buurtspoorlijnen evenals het net van Liège-Seraing uitbaatte, en de „Compagnie Générale des Railways à voie étroite”. Samen stichtten zij de „S.A. Tramways Electriques de Gand - N.V. Electriche Tramwegen van Gent”, kortweg de E.T.G.

1898 bracht niet alleen een andere concessiehouder, doch ook het overstappen van de paardtractie op de elektrische voortbeweging,

aanvankelijk met behulp van accumulatoren. Toen deze geen volvoering gaven, werd vervolgens het systeem van de trolley en de bovenleiding toegepast (vanaf 1903). Doch het belangrijkste feit, voor deze studie althans, is wel dat toentertijd het net volledig werd heraangelegd.

Het omvatte in 1904 zes lijnen (fig 3), nl. (14):

1. Gasmeterlaan - Korenmarkt - Vlaanderenstraat - Zuid - Van Arteveldeplein - Lange Violettenstraat - Stelplaats Gentbrugge
2. Muidebrug - Geldmunt - Korenmarkt - Veldstraat - Brabantdam -

Zuid - Stelplaats Gentbrugge

3. Dampoort - Vrijdagmarkt - Groentemarkt - Korenmarkt - Hoogstraat - Brugsepoort - Sint-Jan-Baptistkerk (15)

4. Sint-Jacobskerk - Zuid - Heuvelpoort - Hofbouwlaan - Kortrijksesteenweg - Nederkouter - Veldstraat - Korenmarkt

5. Heuvelpoort - Zuid - Nieuwenbosstraat - Kasteellaan - Dampoort

6. Muidebrug - Meulestedebrug

Waar het tramnet van 1875 nog volledig binnen de buitenste stadspoorten viel, dringt dit nieuwe lijnennet al op diverse plaatsen door tot in de stadsrand: Ledeberg en Gentbrugge, Meulestede, de Sint-Jan-Baptistkerk, de Verbindingsbrug en de Sint-Pietershalte krijgen allen één of zelfs twee rechtstreekse verbindingen met het centrum. Deze uitbreidingen zijn rechtstreeks in verband te brengen met de toenmalige toenemende bebouwing te Ledeberg en te Gentbrugge, maar ook buiten de Brugsepoort en in de richting van de haven (16).

Het hoeft geen betoog dat ook de E.T.G. niet onverschillig kon blijven voor de Wereldtentoonstelling. Hierbij diene twee feiten te worden vermeld: enerzijds was er de aanleg, op de Kortrijksesteenweg, van een lijn ten zuiden van de spoorweg Brussel-Oostende in de richting van de tentoonstellingsterreinen, met terminus aan de Sterre. Anderzijds werd ook het pas opgerichte Sint-Pietersstation aan het Koningin Maria-Hendrikaplein met het tramnet verbonden.

In het volgende decennium, tussen 1913 en 1923, bleef het net, op slechts drie uitbreidingen na, nagenoeg ongewijzigd. Dit zal mede te wijten zijn geweest aan de eerste wereldoorlog.

Anders was het gesteld met de tien volgende jaren: tussen 1924 en 1933 telde men niet minder dan elf nieuwe uitbreidingen. Met uitzondering van de westelijke ringtramweg (de huidige tramlijn 40 tussen Sint-Pietersstation en Muidebrug via het Rabot), waren het alle verlengingen van reeds bestaande lijnen. Oorzaak hiervan was een nieuwe bouwkoorts, waardoor de morfologische agglomeratie zich steeds maar naar buiten toe uitbreidde. Dit had tot gevolg dat aan de tramlijnen in de richting van Mariakerke, het E. Van Beverenplein, Sint-Amandsberg, Gentbrugge en de nieuwe Sint-Pietersaalstwijk herhaaldelijk verlengstukken werden toegevoegd. Omgekeerd suggereert M.E. Dumont (17) dat de uitbreiding van het woonareaal in

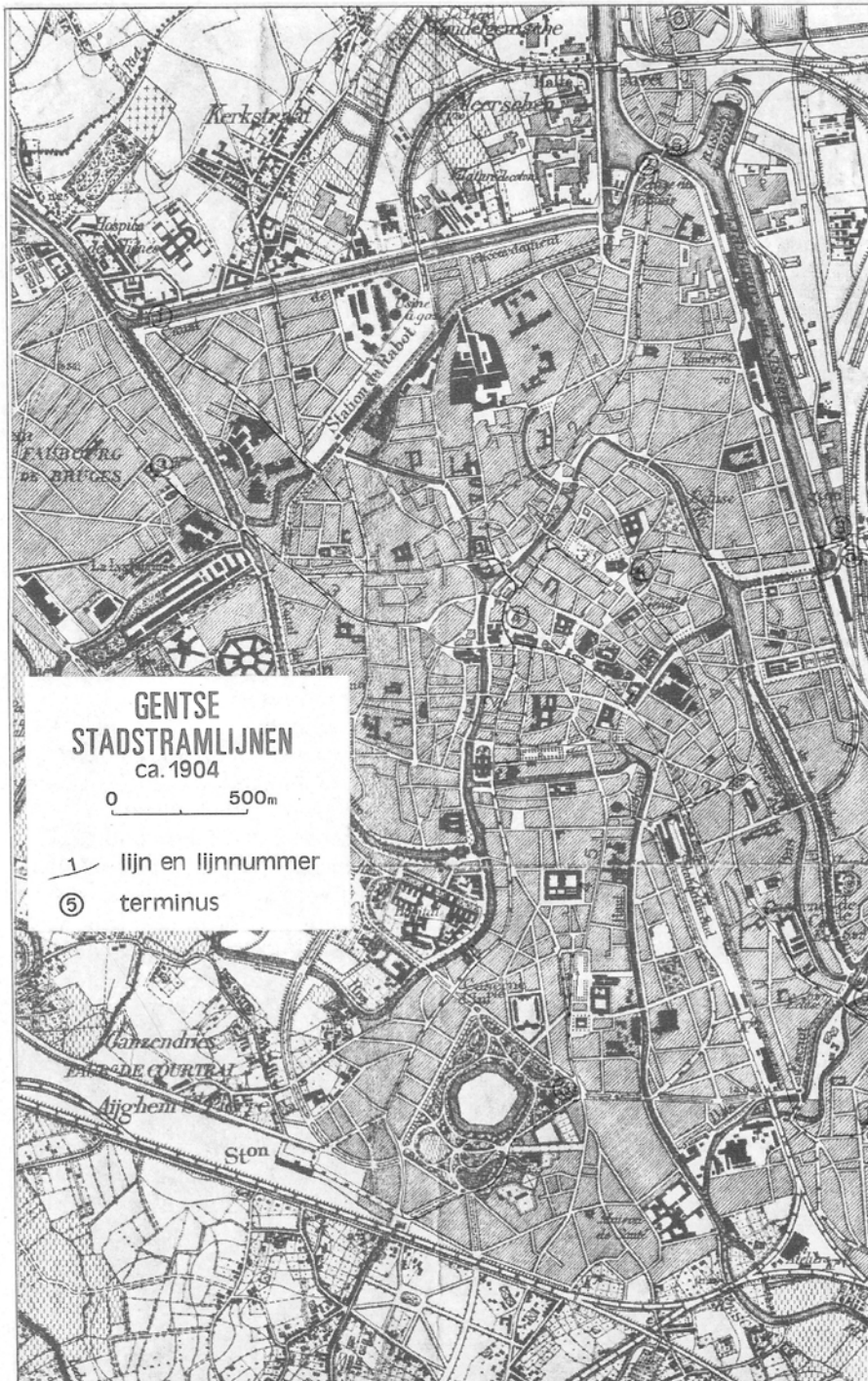
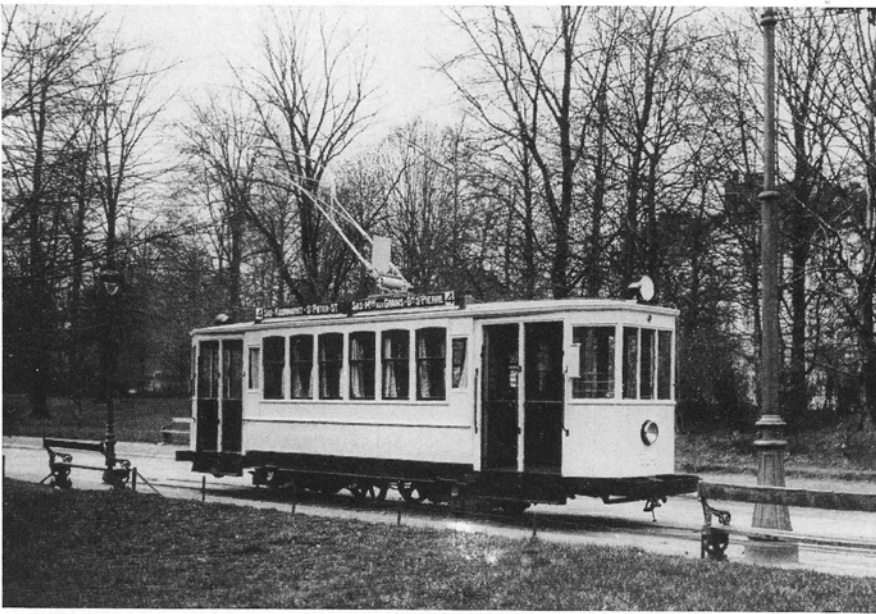


Fig. 3



Een oud open motorrijtuig na de ombouw als gesloten rijtuig met drie assen (periode 1924-1927). Foto archief MIVG.

diverse voorsteden (Gentbrugge, Merelbeke, Zwijnaarde, Oostakker, Wondelgem, Mariakerke) ook pas mogelijk werd gemaakt door „een steeds betere organisatie van het gemeenschappelijk verkeer op korte afstand, tramwegen, buurtspoorwegen en autobussen,...” Er is dus een zekere wisselwerking waar te nemen in de perifere ontwikkeling van het woonareaal en de tramwegen.

In diezelfde periode werd het Zuidstation buiten gebruik gesteld. Voor het tramverkeer, dat aan het Zuid één der belangrijkste knooppunten vormde, betekende dit een totale ommekeer. Het is dan ook vanaf die periode dat het Maria-Hendrikaplein sterk aan belang won. Deze stationswisseling deed meteen ook de tramlijn 9 ontstaan, die Ledeborg rechtstreeks met Sint-Pieters verbond.

Tenslotte gaat de aandacht in de periode 1924-1933 nog naar de invoering, in 1932, van de eerste autobuslijn te Gent. De lijn vertrok aan het Sint-Pietersstation en leidde via de Korenmarkt naar het gemeentehuis van Sint-Amansdberg. Kort daarop werd nog een tweede buslijn ingelegd, doch daar deze alleen een vijftal banlieuegemeenten bediende, moet ze meer als regionaal vervoer worden beschouwd. Er dient gezegd dat het autobusexperiment, voorafgaand aan de tweede wereldoorlog, voor wat de publieke belangstelling betreft op een mislukking uitliep.

De periode 1933-1953 betekende nagenoeg een status quo. Op één kleine uitbreiding van het tramnet en de afschaffing van de autobusdiensten na, bleef het net ongewijzigd. Dit

had enerzijds te maken met de oorlog en anderzijds met het einde van de vijftigjarige concessieperiode van de E.T.G., die stilaan in zicht kwam en op 31 december 1953 werkelijkheid werd.

In afwachting van een nieuw statuut voor de trammaatschappij bleef de E.T.G. nog tijdelijk haar activiteiten uitoefenen, dit tot op 31 maart 1961, dag waarop de Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Gent, kortweg MIVG, de E.T.G. als uitbaatster van het stedelijk openbaar vervoer opvolgde. De MIVG was meteen ook de eerste concessionaris waarin eveneens openbare besturen (Staat, provincie Oost-Vlaanderen, stad Gent en gemeente Gentbrugge) vertegenwoordigd waren.

Het is nuttig om op de vooravond van een nieuwe periode waarin, zo-

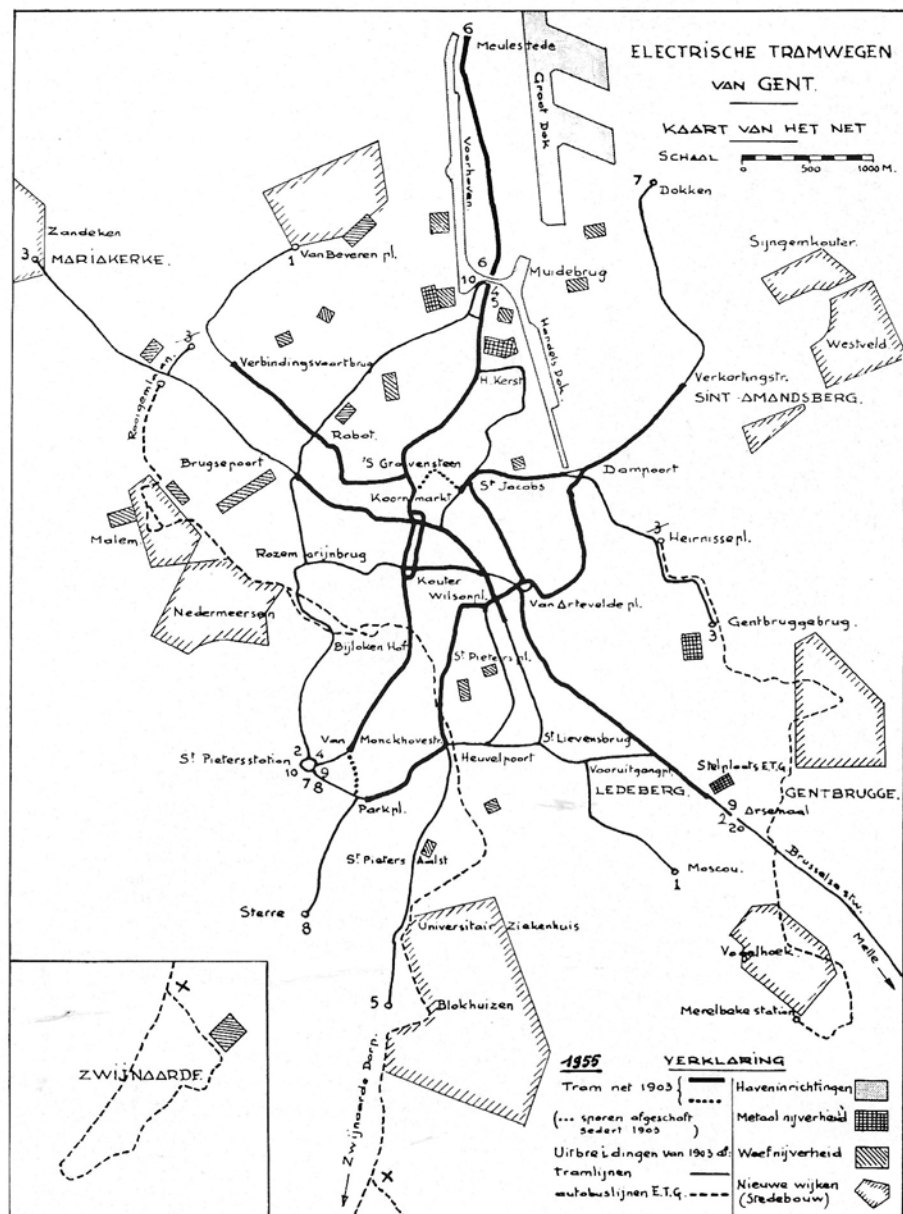


Fig. 4. Net van het stedelijk openbaar vervoer in 1955. Uit: MIVG, (z.d.), *Beknopt historisch overzicht, Gentbrugge*, p.4.



Autobus Brossel nr. 118 in 1935. Let op de tweetalige film. Foto archief MIVG.

als zal blijken, omvangrijke veranderingen plaatsgrepen, even de lijnstructuur te schetsen (fig. 4).

Het net telde toen tien tramlijnen en twee stadsbuslijnen, namelijk de lijnen :

1. E. Van Beverenplein - huidig tracé tram 1 - Korenmarkt - huidig tracé

tram 40 - Moscou

2. Sint-Pietersstation - huidig tracé tram 21 - Arsenaal (18-18bis)

3. M. Claeysplein (Zandeken) - huidig tracé bus 30 - Gentbruggebrug

4. Sint-Pietersstation - huidig tracé tram 1 - Korenmarkt - huidig tracé tram 40 - Muidebrug

5. Blokhuizen-Zwijnaarde - huidig tracé bus 5/50 - Heilig Kerst - Sint-Salvatorstraat - Muidebrug

6. Muidebrug - Meulestede

7. Sint-Pietersstation - tracé bus 71 - Darsen

8. Sint-Pietersstation - Prinses Clementinalaan - Kortrijksesteenweg - Sterre

9. Sint-Pietersstation - huidig tracé bus 9/90 - Arsenaal (18bis)

10. Sint-Pietersstation - huidig tracé tram 40 - Muidebrug

De twee buslijnen waren :

1. Zwijnaarde-dorp - huidig tracé bus 51/52 - Rooigemlaan

2. Heirnisplein - Vogelhoek - Merelbeke station

Daarnaast baatte de maatschappij ook nog de regionale tram 20 (Arsenaal - Brusselsesteenweg - Melle) uit en pachtte ze vier regionale lijnen van de spoorwegen.

De Maatschappij voor het Intercommuniaal Vervoer te Gent (1961 -)

Nog maar pas opgericht, besloot de MIVG heel wat tramlijnen te ontmantelen en te vervangen door autobussen. De oorzaken die leidden tot deze maatregel waren veelvuldig :



Het vermaarde torenpanorama van Gent. Motorrijtuig 383 is in dienst op lijn 3. Het jaar is 1935 en dat is o.a. te merken aan de damesmode en aan de auto. Foto Antony, archief MIVG.

het trammaterieel was verouderd terwijl de autobussen een nieuw vervoermiddel vormden met vele voordelen (bijvoorbeeld gemakkelijker aan te passen aan de verkeersomstandigheden en -behoeften in vergelijking met de trams). Kortom, men verwachtte dat de autobus de na de oorlog steeds toenemende verkeersproblemen in de stad, o.a. door de enorme toename van het autoverkeer, zou kunnen oplossen. Of zoals L. Hoste schrijft: „De autobus was 'in' ” (19).

Met dit doel werden achtereenvolgens in augustus 1962 tramlijn 8, in december van hetzelfde jaar tram 6, in oktober 1963 lijn 9, in mei 1964 tram 7 en in mei 1965 tram 5 omgevormd tot buslijnen. Tenslotte



PCC-motorrijtuigen MIVG in de stelplaats aan de Brusselsesteenweg te Gentbrugge. Een heel ander beeld dan in 1935! Foto Staf Cuyt.

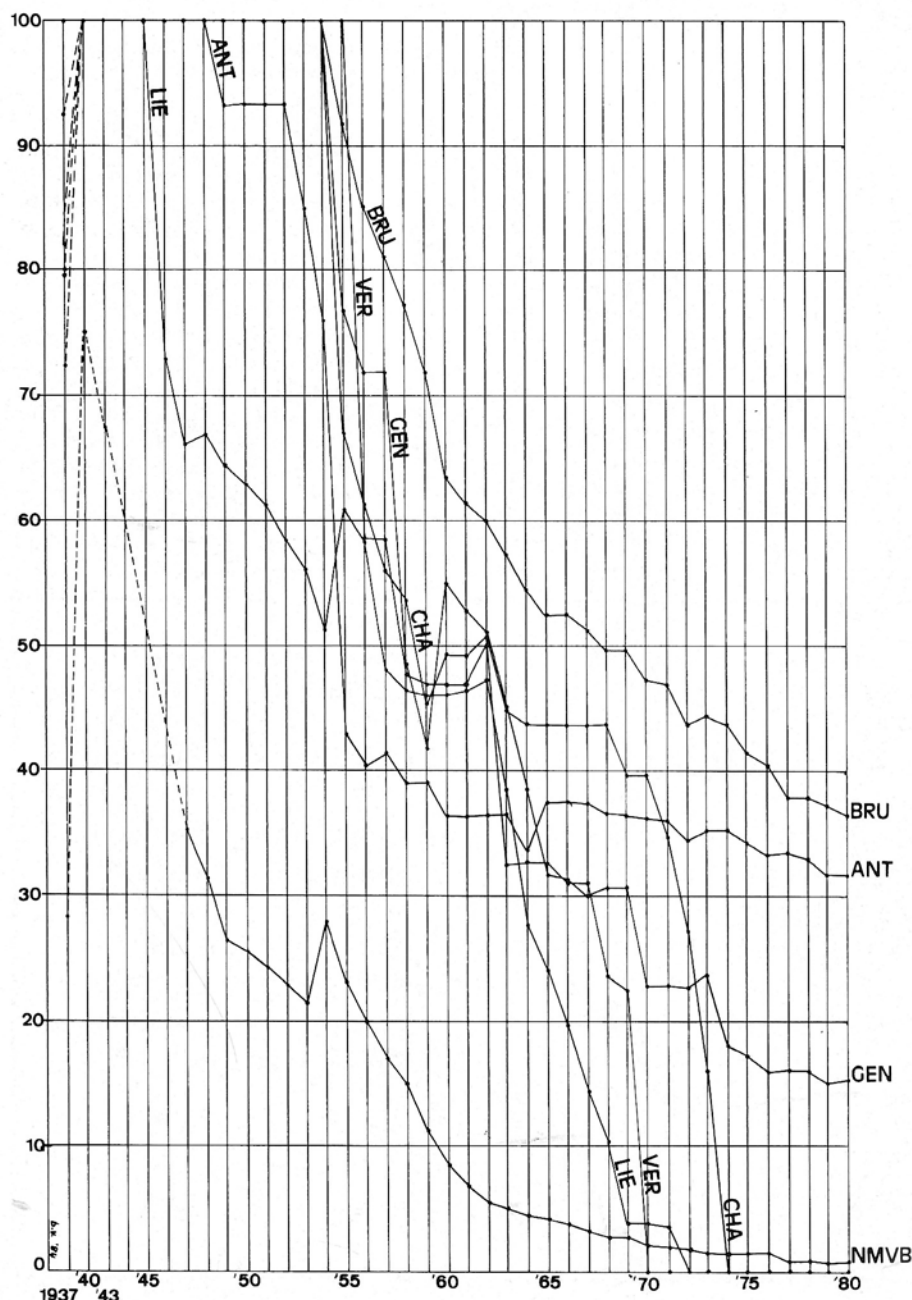


Fig. 5. Procentueel aandeel van de tram- en trolleybuslijnen in de totale netlengte in de periode 1937 - 1980 (Brussel, Antwerpen, Liège, Charleroi, Gent, Verviers en NMVB). Berekend uit: NIS, (1938...1981), Statistisch jaarboek, Brussel (rubrieken „buurtspoorwegen” en „tramwegen”).

moesten in november 1969 ook nog tram 3 en in december 1973 de regionale tram 20 naar Melle hun activiteiten overdragen aan de autobus. Niettegenstaande deze evolutie getuigen in de stad nog diverse overblijfselen over het vroegere rijke tramverleden. Daartoe behoren niet alleen de eventueel opgevlude oude tramsporen of de met asfalt overgoten bestratingen, doch ook de in stroken en meestal in discordantie met de rest van het wegdek gelegde kasseistenen. Prachtige voorbeelden daarvan vindt men te Meulestede, op het traject van de vroegere tram 3, in de Lange Violettenstraat...

Het vervangen van trams door bussen is echter geen typisch Gents fenomeen. Het was gewoon een evolutie die paste in het kader van die tijd.

Directe getuige daarvan is het volgende citaat van M.E. Dumont (20): „Nog veel efficiënter zou ten slotte de invoering zijn, ter vervanging van de tramrijtuigen op rails, van een veel soepelder verkeersmiddel, nl. een volledig net van autobussen, dat beter zou geschikt zijn voor het verkeer in de enge straten der binnenstad.” Ter illustratie van deze evolutie werd in fig. 5 het procentueel aandeel van de tram- en trolleybuslijnen in de totale netlengte voorgesteld (periode 1937-1980) en dit voor de zes Belgische steden waar heden een maatschappij voor intercommunaal vervoer actief is, evenals voor de buurtspoorwegen. Zonder de overigens zeer interessante curven in detail te bespreken, kan toch de zeer duidelijke achteruitgang van het tram- en trolleybusvervoer worden vastgesteld. Daar waar alle stadsnetten in de oorlogsjaren nog 100% van het vervoer verzekerden per tram en trolleybus (21), hebben te-



Het Gentse motorrijtuig 216 uit 1909, tentoongesteld in het Museum voor het Stedelijk Vervoer te Brussel. Foto Staf Cuyt.

genwoordig enkel nog Brussel, Antwerpen en Gent een relatief belangrijk tramnet overgehouden. Verviers en Liège schakelden, na de aanschaffing - in het begin der jaren zeventig - van hun laatste respectievelijke tram- en trolleybuslijnen, volledig over op autobussen. De tramwegen van Charleroi werden daarentegen geïntegreerd in de NMVB-streektramnetten van Charleroi en het Centrum, die heden ook reeds grotendeels door autobussen zijn vervangen. De evolutie in de zestiger en zeventiger jaren ging te Gent gepaard met

het inleggen van een aantal nieuwe buslijnen of het verlengen van reeds bestaande. Daardoor werden een aantal eventueel nieuwe wijken bediend door het openbaar vervoer. Enkele voorbeelden zijn de Sint-Baafskouter (lijn 31), Zingemkouter (70), Westveld (18) en de Oude Baareel (17) te Sint-Amandsberg, de Groeningewijk (30) te Gentbrugge, Wondelgem (50), de Heirnis (38), de Neermeersen (38, 51, 52, 70), Kolegemkouter (30, 51, 52) te Mariakerke en de Varendries (17) te Drongen. Tot besluit van deze historische schets valt nog op dat de hernieuwde

belangstelling voor de tram als stadsvervoermiddel, die de laatste jaren in West-Europa zeer duidelijk tot uiting komt, ook in Gent voelbaar is.

Een eerste stap in die herwaardering blijkt meteen uit het openstellen van een nieuw trambaanvak, op 31 augustus 1982, tussen het E. Van Beverenplein en de Lieve te Wondelgem, zonder daarbij nog de diverse toekomstplannen uit het oog te verliezen.

(Wordt voortgezet)
B. Vancraeynest

- (11) HOSTE L., op.cit., p.10-11.
- (12) HOSTE L., op.cit., p.105 en 107.
- (13) HOSTE L., op.cit., p.108.
- (14) HOSTE L., op.cit., p.26.
- (15) De tram reed toen nog langs de Vrijdagmarkt en de Lange Munt, daar de Belfortstraat nog niet bestond.
- (16) DUMONT M.E., op.cit., p.105.
- (17) DUMONT M.E., op.cit., p.106.
- (18) Deze tramlijn liep tot in 1969 nog langsheen het Jacob Van Arteveldeplein en door de Lange Violettenstraat.
- (18 bis) De terminus Arsenaal was gelegen ter hoogte van de overweg van de Brusselsesteenweg over de Oostelijke Ringspoorweg.
- (19) HOSTE L., op.cit., p.57.
- (20) DUMONT M.E., op.cit., p.409.
- (21) Tijdens de oorlog werden alle stads- en de meeste NMVB-autobusdiensten gestaakt, daar de voertuigen opeenvolgend werden opgeëist door het Belgische leger en door de bezetter.

Rail-Revue is het eerste en het enige algemene nederlandsstalige spoorhobby-tijdschrift in België

Rail-Revue is onafhankelijk en ongebonden, doch werkt samen met diverse spoor- en tramhobbyverenigingen

Rail-Revue staat nu behoorlijk stevig op poten, doch heeft, om z'n toekomst geheel veilig te stellen, nog behoefte aan een paar honderd nieuwe lezers/abonné's - Indien

Rail-Revue U werkelijk interesseert, help dan mede om die laatste hindernis te overwinnen door uw vrienden en kennissen als lezer/abonné op te geven en/of door daadwerkelijk aan

Rail-Revue mede te werken door het bezorgen van lezenswaardige bijdragen voor

Rail-Revue - het tijdschrift dat iets voor uw hobby doet !

DOE OOK EENS IETS VOOR RAIL-REVUE !

DB 215 022-5 met een Huckepack-trein passeert het stationsgebouwtje van Boechout (provincie Antwerpen) op 4 november 1986. Let even op de in de zijgevel nog duidelijk leesbare schrijfwijze „Bouchout”. Foto Ronald Mardaga.

→

Onze mooie 12004 aan de prachtige seinenkandelaar te Leopoldsburg op 13 juli 1987. De rechts liggende sporenbocht lijkt technisch niet helemaal „comme il faut” ! Foto Ronald Mardaga.



De Lokomotiefbouwindustrie in de streek van Luik

Nu het einde van de twintigste eeuw in zicht is, heeft de stoomlocomotief haar plaats ingenomen in de galerij van de antieke vervoermiddelen, naast het zeilschip en het paardspan.

Anderhalve eeuw geleden behoorde de stoommachine evenwel tot de spitstechnologie en België was één van de weinige geïndustrialiseerde landen die op het vlak van de locomotiefconstructie mee aan de top stonden. Vooral de streek van Luik speelde in dit opzicht een eerste-rangsrol.

In mei 1835 verbond onze eerste spoorlijn Brussel met Mechelen. De behoeften van het pasgeboren Belgische spoorwegnet leidden reeds zeer snel tot het plaatsen van een eerste bestelling van vier locomotieven en hun toebehoren bij de Luikse constructeur John Cockerill, die erin slaagde de eerste machine in december van hetzelfde jaar, 1835, af te leveren.

Het is logisch dat de Belgische locomotiefbouw ontstaan is in een mijn- en industriegebied zoals dat van Luik. De werkplaatsen van John Cockerill waren in 1835 reeds zeer degelijk uitgerust en ze konden alle toentertijd gekende machines en mechanische constructies leveren. Er waren ook voldoende ervaren arbeidskrachten voorhanden. Het succesvol samengaan van deze elementen verklaart ook de snelheid waarmee Cockerill deze eerste bestelling kon uitvoeren.

Cockerill nam evenwel geen risico. Er werd geen nieuw locomotieftype ontwikkeld; voor de plans en de technische details werd een Engels model overgenomen: de eerste loco-

motief „Le Belge” was een machine van het beproefde type „Patentee”, voor het eerst gebouwd door Stephenson in 1834 voor de „Liverpool and Manchester Railway”. Deze eersteling was tevens de eerste echt bruikbare stoomloc die op het Europese vasteland werd gebouwd, waardoor België zich in de wereldranglijst van de locomotiefbouw op de derde plaats rangeerde, na Groot-Brittannië en de U.S.A.

België heeft in totaal bijna 50 locomotiefconstructeurs gekend, waaronder zeven grote fabrieken die elk meer dan 1.000 locomotieven gebouwd hebben: „Les Etablissements John Cockerill”, „Les Ateliers de Tubize”, „La Société de Saint-Léonard”, „La Société de Couillet”, „La Franco-Belge”, „Les Forges, Usines et Fonderies de Haine-Saint-Pierre” en „Les Ateliers de la Meuse”.

Drie van deze „groten” zijn gevestigd in het Luikse: Cockerill, met 3.315 geproduceerde locomotieven, Saint-Léonard, met 1.965 locomotieven en La Meuse, met 1.331 locomotieven. Voegen we bij deze indrukwekkende cijfers nog een goede honderd machines, gebouwd in de zeventiger jaren van de 19de eeuw, vnl. door de Luikse onderneming „Tilkin-Mention”, dan bekomen we een totaal van ongeveer 6.600 stoomlocs, afkomstig uit Luik, wat meer dan twee vijfden uitmaakt van de totale Belgische stoomlocproductie. Ook mogen we de talrijke Luikse toeleveringsbedrijven niet vergeten: de (meer dan 20) ketelmakerijen, de vele smelterijen (die vooral de cilinderblokken voor hun rekening namen), de talrijke lan-

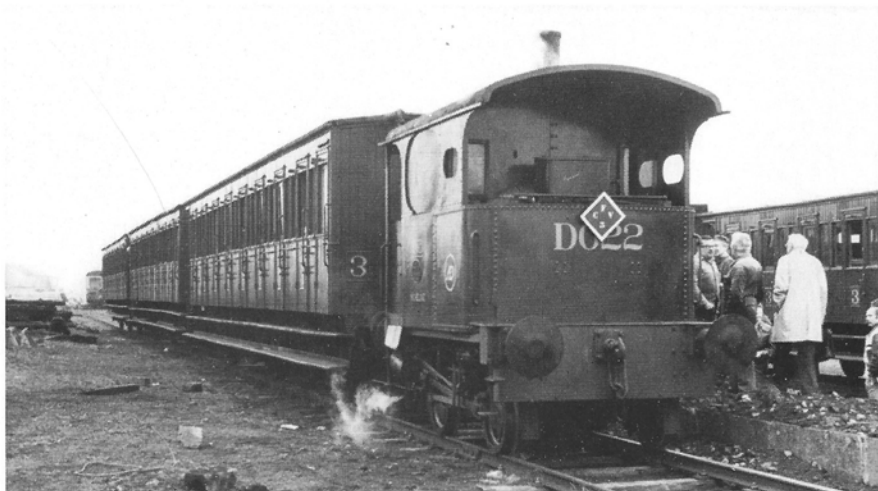
taarnfabrieken enz. Wagonfabrieken (voor het bouwen van de tenders) waren in Luik evenwel niet te vinden.

COCKERILL

Les Etablissements John Cockerill te Seraing hebben stoomlocomotieven gebouwd van 1835 tot 1953, toen de keuring plaatsvond van de laatste Cockerill-stoomloc (een machine gebouwd voor de Kongolese maatschappij „Chemin de Fer du Bas-Congo et du Katanga” (CFK/KDL)). De continuïteit van de locomotiefproductie werd in al die jaren slechts tweemaal onderbroken, nl. als gevolg van het overlijden van John Cockerill en tijdens de oorlog 1914-1918.

Meer dan 800 machines werden door Cockerill geleverd aan de Belgische Staatsspoorwegen, waaronder talrijke prototypes zoals de eerste machines met een Belpairevuurhaard, de types 1 en 28, de drie experimentele locs van het type 6, de typen 25 en 12, de drie experimentele locs van het type 35 voor de beproeving van de oververhitting en de locs van het type 19/19bis met oververhitter Cockerill, een Flamme Pacific van 1910, de compound Atlantic van 1905, de stroomlijnloc type 12 van 1939 enz.

Cockerill telde onder zijn cliënteel talrijke Belgische en Europese opdrachtgevers; ook werden locomotieven geleverd aan overzeese gebieden zoals Kongo en Panama (locomotieven bestemd voor de aanleg van het Panamakanaal). Bekend zijn ook de 268 locomotieven, geleverd aan de maatschappij Nord-Belge (bijna allen naar types van de Nord Français). Cockerill heeft zich bovendien sterk beziggehouden met de problematiek van de tractie op hellingrijke lijnen. Verwijzen we slechts naar de stationaire stoommachines van H. Maus voor de hellende vlakken van Luik en Ans; het merendeel van de lichterlocomotieven type 20, bestemd voor de hellende vlakken van Luik (na het uit de dienst nemen van de stationaire machines); de pneumatische locomotieven voor de hellingen van de atmosferische spoorweg van Parijs naar Saint-Germain; de gelede locomotief „Seraing”, voorgesteld in 1851 ter gelegenheid van de locomotiefwedstrijd van de Semmering; een belangrijke reeks locomotieven systeem Engerth (besteld als gevolg van de deelname aan de Semmeringcompetitie); de „mastodonten van



Het Cockerill-industrielokje D 022 op de museumlijn Mariembourg-Treignes, 4 april 1981. Van deze zg. „bouteilles” (flessen) - ingevolge hun staande, flesvormige ketel - werden niet minder dan 942 exemplaren gebouwd. Foto Thierry Heylen.

Giovi", dubbellocomotieven voor de hellende vlakken van de lijn Genua - Turijn; voor de spoorwegmaatschappij Victor-Emmanuel; voor de Mont Cenis-lijn enz.

Wellicht heeft Cockerill nog de meeste bekendheid verworven door de kleine rangeerlocomotieven met verticale ketel, de zgn. „bouteilles”, waarvan tussen 1871 en 1950 in totaal 942 (!) exemplaren werden gebouwd (uiteraard in meerdere varianten, verdeeld over 5 basistypen). Cockerill heeft ook heel wat stoomkranen gebouwd, maar daarentegen weinig tramlocomotieven en bijv. ook weinig erg kleine of erg grote locomotieven, weinig losse ketels voor locs en weinig speciale locomotiefmodellen.

SAINT-LEONARD

La Société de Saint-Léonard, oorspronkelijk gevestigd te St.-Léonard nabij Luik, daarna ook in Herstal en tenslotte in Ans, begon locs te bouwen in 1840 (eerste loc : Belgische Staatsspoorwegen, nr. 94). De locomotiefconstructie duurde tot in 1931, toen het bedrijf zijn deuren moest sluiten, nadat ernstige financiële problemen waren opgetreden naar aanleiding van een levering van locomotieven aan de Griekse spoorwegen. De laatst gebouwde stoomloc was een industriële locomotief, bestemd voor de cokesfabrieken Marly (bij Vilvoorde).

Saint-Léonard heeft in totaal 562 locomotieven geleverd aan de Belgische Staatsspoorwegen, waaronder 155 rangeerlocs van het type 51 en diverse prototypes zoals een Flamme Pacific van 1910, de beroemde locomotief met drie stoomketels van 1888, de enorme Mallet voor de hellende vlakken van Luik, het type 32 met oververhitting, het type 43 van 1855 enz.

De maatschappij heeft ook actief deelgenomen aan de eerste leveringen van tractiematerieel aan verschillende Belgische en Europese spoorwegmaatschappijen en heeft ook locomotieven geleverd aan de bouwers van het Panamakanaal en aan de Kongolese spoorwegmaatschappijen : zo werden bijv. de eerste 63 locomotieven geleverd aan de spoorweg Matadi-Leopoldstad, waaronder meerdere locs die waren uitgerust voor oliestook (toen nog een nieuwigheid).

Saint-Léonard bouwde ook een 400-tal industriële locomotieven en de onderneming was bovendien één van de pioniers voor trammaterieel. Vanaf 1877 werd een serie van 23 tramlocomotieven gebouwd, verdeeld over 8 verschillende basis-

modellen. Meer dan 250 tramweglocomotieven werden in totaal door Saint-Léonard afgeleverd. De maatschappij is ook zeer bekend geworden voor haar locomotieven systeem Vaessen, machines die zeer geschikt waren voor erg bochtige spoorlijnen (bijv. bergspoorlijnen of tramlijnen); 33 van dergelijke locomotieven werden gebouwd voor Spanje en 4 voor België. In 1911 verwierf de maatschappij een licentie voor het bouwen van gelede locomotieven, systeem Garratt; in totaal werden 67 van dergelijke locs geleverd, waaronder 52 voor de Chemin de Fer du Bas-Congo et du Katanga.

Merkwaardig is wel dat de maatschappij Saint-Léonard gedurende haar lange bestaan (van 1825 tot 1931) slechts vier directeuren heeft gekend : Regnier-Poncelet (de oprichter), Vaessen (schoonzoon van de oprichter), Bihet en Regnier-Oury (kleinzoon van de oprichter). Onder hun leiding ontwikkelde de onderneming zich in sterke mate, hoewel moet worden opgemerkt dat het bouwen van locomotiefketels gedurende vele jaren in onderaanneming gebeurde bij de ketelmakerij Piedboeuf.

LA MEUSE

De S.A. des Ateliers de la Meuse, de derde grote Luikse locomotiefconstructeur, opgericht door Marcellis te Sclessin in 1872, startte slechts laattijdig met de bouw van stoomlocomotieven. In 1887 werden de eerste twee machines afgeleverd : de opdrachtgeefster was de N.M.V.B. (West-Vlaanderen - N.M.V.B.-nummers 98 en 99). Cockerill had op dat ogenblik reeds 1.500 locs op haar actief, maar La Meuse slaagde er vrij snel in, een plaats in te nemen in het aanvoer-

derspeleton van de Belgische locomotiefbouwers. In totaal werden 269 locomotieven geleverd aan de Belgische Staatsspoorwegen, waaronder enkele merkwaardige locs, zoals een variatie van het type 12 met stoomverdeling Durant-Lencachez en de beroemde Flamme „Ten Wheel” type 9 met vier gelijke cilindres en oververhitter in de vlampijpen, voor de tentoonstelling te Luik in 1905.

Locomotieven werden ook geleverd aan Kongolese maatschappijen en aan diverse overzeese opdrachtgevers. Zoals Cockerill, bouwde ook La Meuse weinig tramlocomotieven. Als „speciale produkten” vermelden we 40 locomotieven zonder vuurhaard, 20 stoomkraanlocomotieven voor de dienst in de staalgietereien, 7 gelede locomotieven systeem La Meuse met gelijke cilindres en twee tandradlocomotieven voor Malaga (de enige tandradlocs die ooit werden besteld in België, doch die onafgewerkt bleven ten gevolge van de bezetting tijdens de eerste wereldoorlog).

De ware roeping van La Meuse was evenwel de industriële locomotief. Men kan stellen dat de maatschappij onze nationale specialist terzake was : meer dan 800 (!) industriële locs werden te Sclessin geproduceerd.

Onze nationale stoomlocomotiefindustrie werd geboren te Seraing in 1835 en blies haar laatste adem uit te Sclessin in oktober 1958, met de keuring van de laatste in België gebouwde stoomlocomotief, een Ct-machine zonder vuurhaard, gebouwd door La Meuse voor de koolmijnen van Beringen. Een belangrijk hoofdstuk van onze industriële geschiedenis begon en eindigde aldus in de streek van Luik.

A. Dagant

Vertaling : J. van Olmen



La Meuse tenderlok nr. 2658 uit 1914 op de museumspoorweg Cernay-Sentheim, in de nabijheid van Mulhouse, Frankrijk. 29 juli 1984. Foto Staf Cuyt.

Een bijdrage tot de geschiedenis van het streek- en stadsvervoer in de provincie Antwerpen

De rode tram (II)



Merksem. Tramloods St.-Bartolomeusstraat, omstreeks 1912. Het linkerdeel van deze remise werd gebruikt voor het onderbrengen van het rollend materieel van Les Vicinaux anversois.

HET ROLLEND MATERIEEL VAN LES VICINAUX ANVERSOIS

De motorrijtuigen-reeks 1 tot 20

Volgens het verpachtingskontraakt van 3 september 1907 moest op het baanvak Antwerpen (Klapdorp) - Merksem (Oude Bareel) een minimum van acht vertrekken per uur en per richting ingelegd worden.

Voor de bestemmingen naar Schoten en Brasschaat was een minimum van twee vertrekken per uur voorzien in de voormiddag en drie per uur in de namiddag.

Met het oog op deze bediening en voor het nodige reservematerieel besloot men twintig motorrijtuigen op draaistellen „Maximum - traktie” te bouwen.

Reeds in december 1907 startte de CGTA in haar Centrale Werkplaats (Grotehondstraat) met de bouw van deze motorrijtuigen. De reeks was volledig afgewerkt in januari 1909. Het was de eerste maal dat in het werkhuis motorrijtuigen op draaistellen werden gebouwd. Met de bouw van twee-assig materieel had de CGTA reeds een grote ervaring opgedaan, zodat zij het waagde ook groter materieel te konstrueren. Het gebruik van draaistellen „Maximum-traktie” mogen wij zien in het raam van allerlei proefnemingen die toen in het Centrale Werkhuis op het rollend materieel werden verricht.

De trams kregen de nummers 1 tot en met 20 en waren karmijnrood geschilderd. Opschriften en sierlijnen waren in het geel. Hierdoor

kregen zij in de volksmond de naam „Rode Tram”.

Voor het Antwerpse publiek waren deze rijtuigen het summum van comfort en elegantie.

Tot voor de Eerste Wereldoorlog behielden de motorrijtuigen de mooie karmijnrode kleur. Toen zij echter tijdens en na de oorlog dienden te worden herschilderd kregen zij een meer bruinachtig uitzicht.

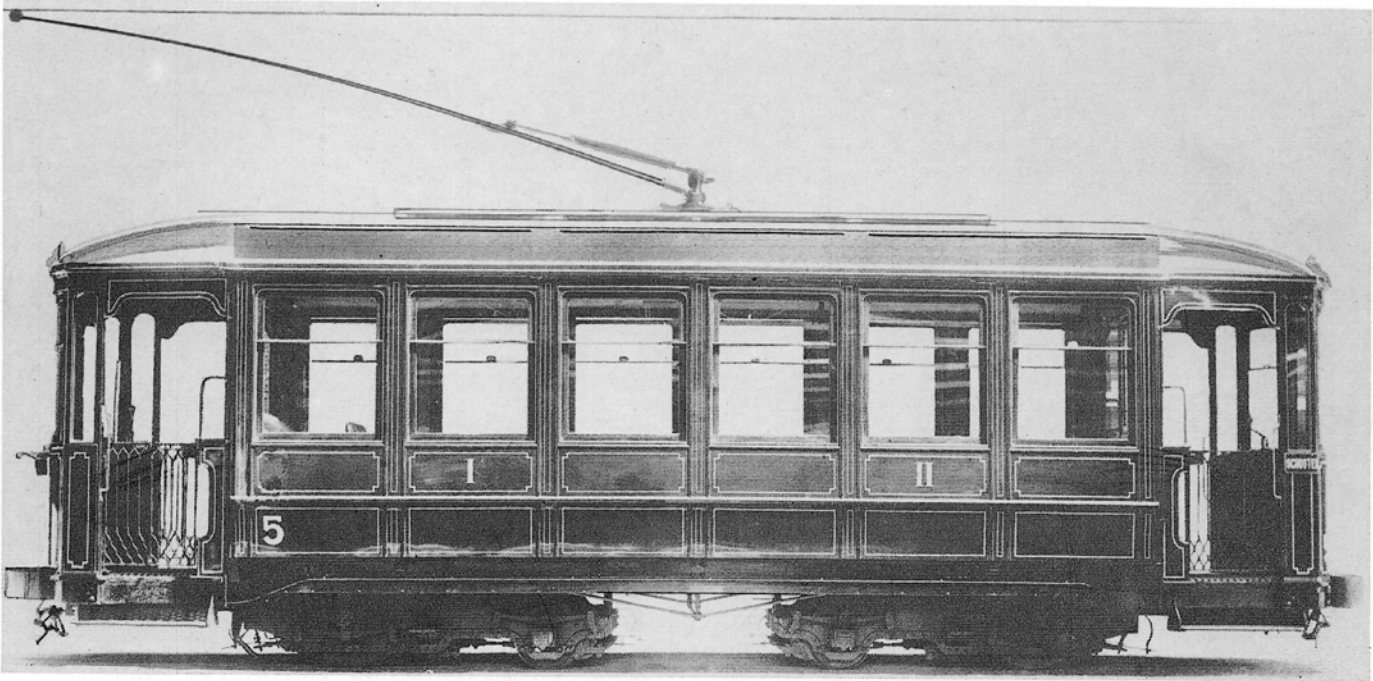
De tram, met een totale lengte van 10,776 m over de buffers gemeten, had twee reisafdelingen. Het eerste klassecompartment bood plaats aan 10 personen en de zitjes waren in rotting (rotan). De tweede klasse-afdeling, met houten banken, verleende plaats aan 22 reizigers. In totaal gaf dit 32 zitplaatsen en 16 staanplaatsen. In beide afdelingen waren de rugleuningen van de banken omkeerbaar. De windschermen van de platformen waren afgerond.

Bij levering aan „Les Vicinaux anversois” vertoonden de rijtuigen de volgende technische kenmerken :

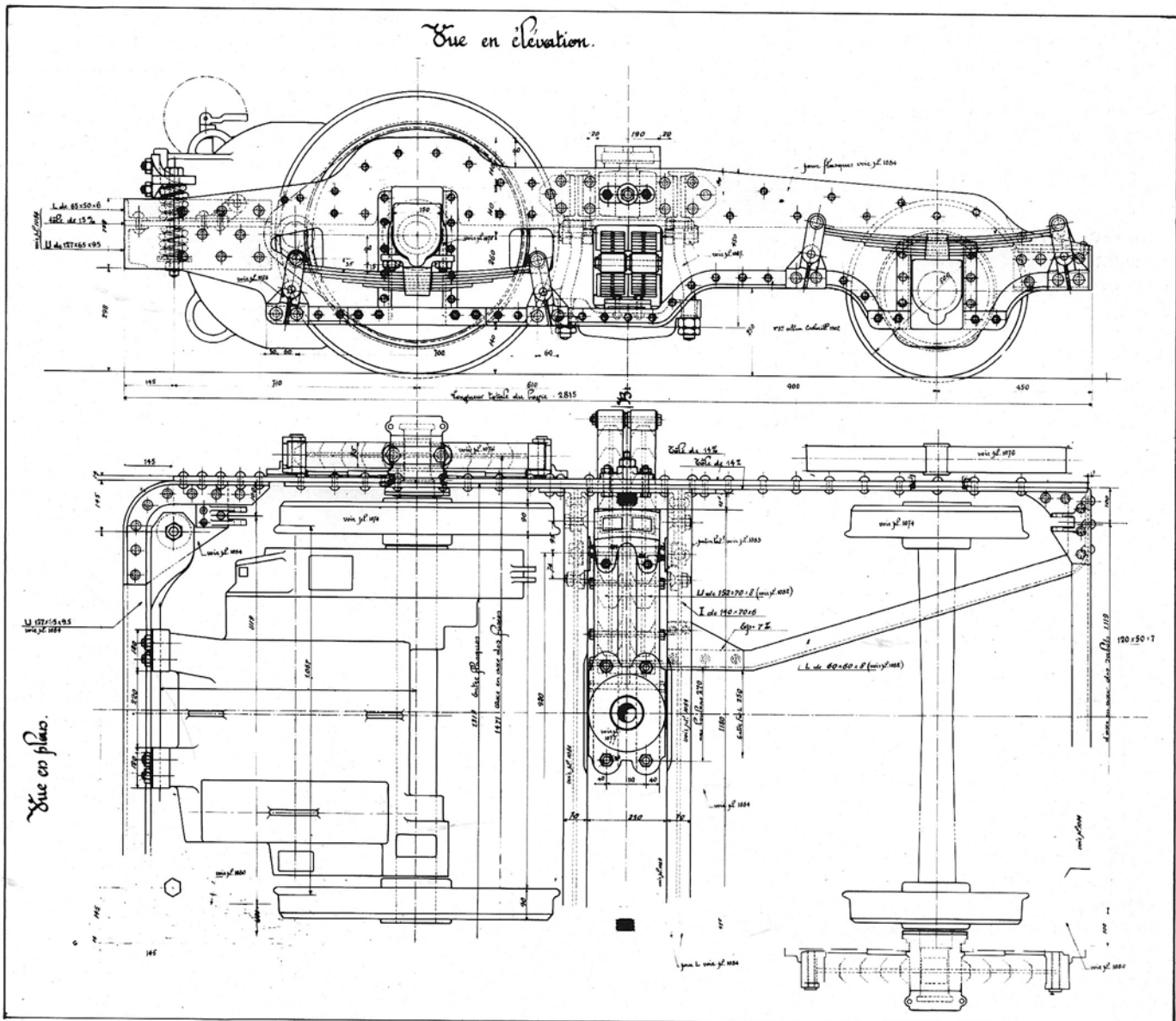
Tweerichtingsrijtuig met stuurstand aan elk front	
Spoor	1,067 m
Lengte koetswerk zonder platformen	7,000 m
Lengte van elk platform	1,500 m
Lengte over freem	10,000 m
Totale breedte	2,200 m
Hoogte rail - dak	3,538 m
Afstand tussen draaistelpunten	4,000 m
Twee draaistellen „Maximum-traktie”	
Doormeter traktiewiel	0,800 m
Doormeter loopwiel	0,500 m
Aswijdte van het draaistel	1,510 m
Onderlinge afstand tussen de loopwielen van de draaistellen	2,200 m
Totale lengte draaistel	2,815 m
Op elke traktie-as een motor van 35 PK - Type ACEC T. VI E	
Leeggewicht	14.500 kg
Bij normale reizigersbelasting	ong. 17.480 kg
Handrem	



Konstruktieplaatje voor het interieur van de motorrijtuigen reeks 1 tot 20.

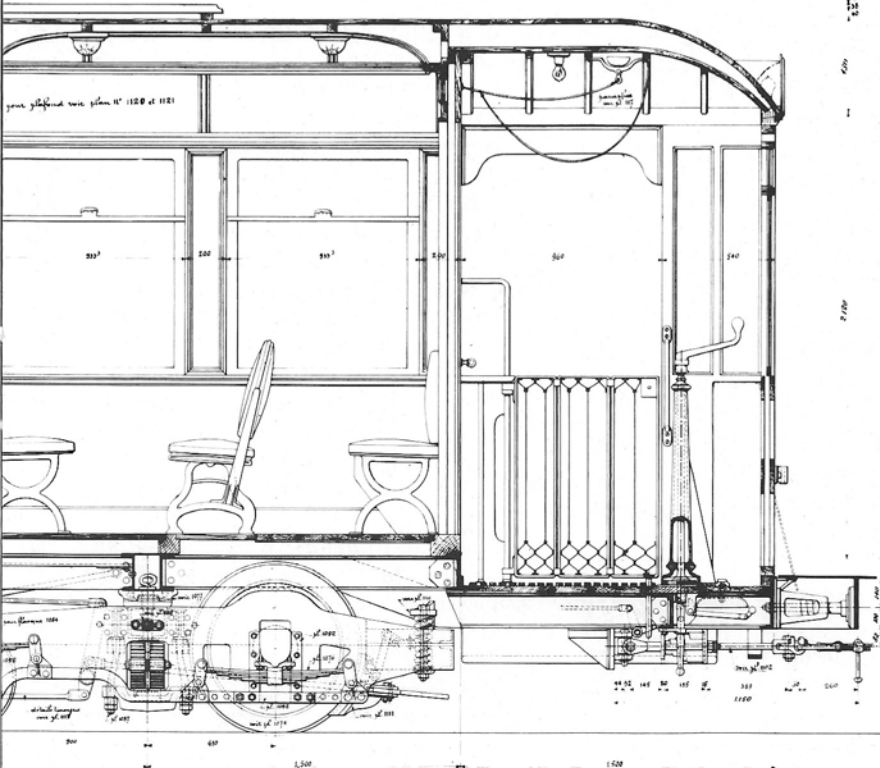


Zijzicht van motorrijtuig 5 met draistellen Maximum-traktie. Het rijtuig draagt rechts naast het balkon het bestemmingsbordje „Schooten”.



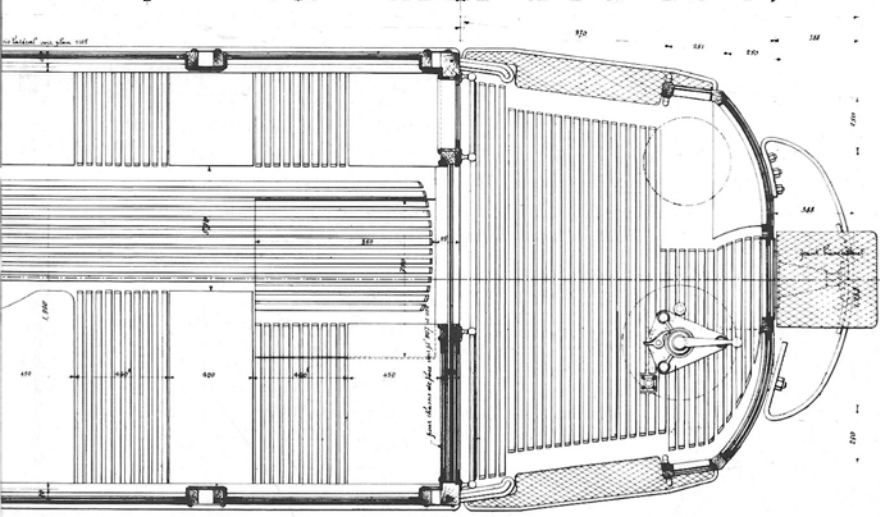
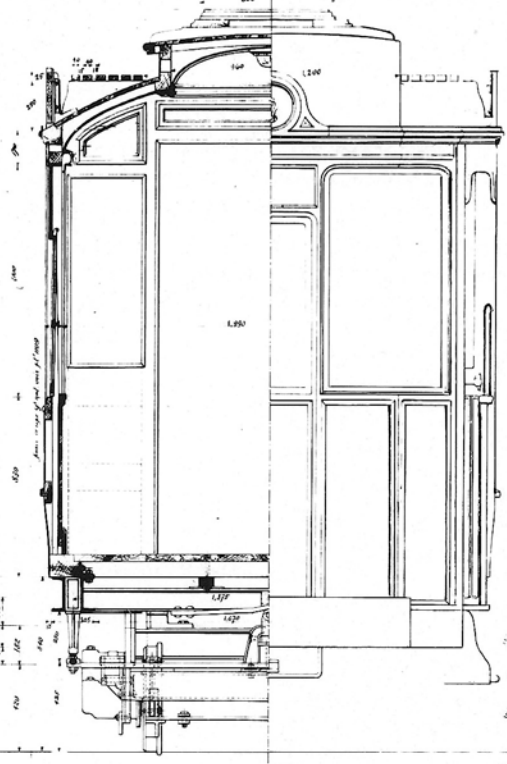
Totaalbeeld van een draistel maximum-traktie.

Coupe longitudinale



Coupe transversale

Vue de face



Coupe horizontale

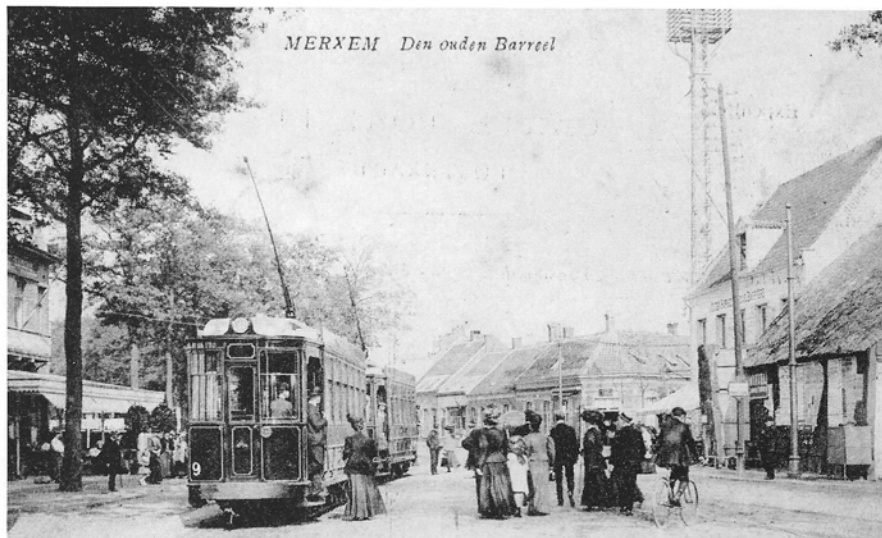
Voiture motrice à bogies

Ensemble

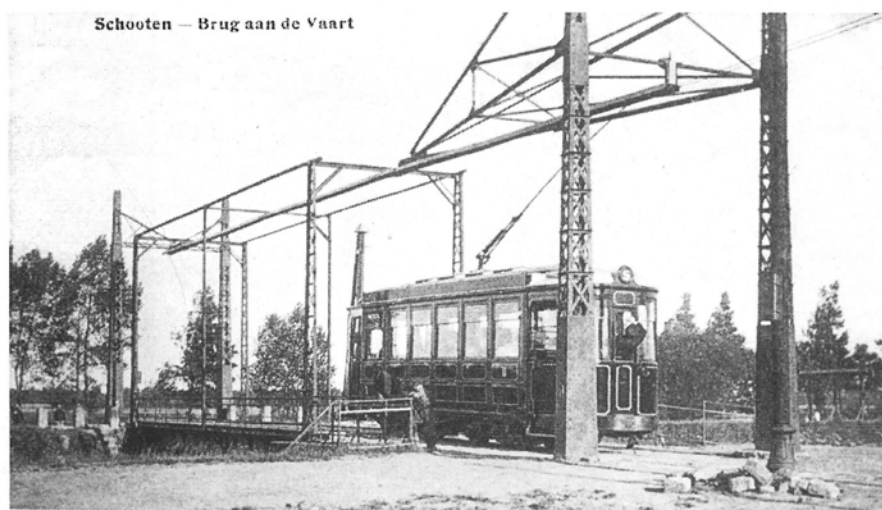
Echelle 1/10



Brasschaat, Dorp. Motorrijtuig 5 heeft zojuist de halte aan het gemeentehuis verlaten en rijdt richting Antwerpen. In de achtergrond, aan de wisselplaats, een pakwagen en een bijwagen van Les Vicinaux anversois.



Merksem - Oude Bareel, omstreeks 1910. Twee motorrijtuigen van de reeks 1-20 staan vertrekkensklaar. Deze halte was het aansluitingspunt tussen de stamlijn Antwerpen - Brasschaat, Polygoon en de baanvakken Merksem, Oude Bareel - Schotenhof enerzijds en Merksem, Oude Bareel - St.-Mariaburg, Hoogboom anderzijds.



De draaibrug over de Kempische Vaart, gelegen tussen Schoten, Dorp en Schotenhof (Iepenburg). Bekijk even de stevige metalen konstruktie voor de bovenleiding, zowel vóór de beide bruggehoofden als op de brug zelf. De tramontvanger houdt het trolleykoord vast om ontsparing van het trolleywielte te voorkomen.

Vanaf mei 1913 bouwde de CGTA voor haar Antwerps tramnet de twee-assige motorrijtuigen reeks 472 - 491 met radiaal-assen van het gebrevetteerd systeem C. DELMEZ (de toenmalige hoofdingenieur van de CGTA).

Ook één van de motorrijtuigen uit de reeks 1 tot 20 (het nummer is ons niet bekend) kreeg zulke radiaal-assen of „bissels”, in vervanging van de draaistellen „Maximum-traktie”.

De bouwtekening van dit enig motorrijtuig is gedateerd 15 maart 1915, zodat wij vermoeden dat de ombouw, waardoor het rijtuig een aswijdte kreeg van 5,400 m, zeer waarschijnlijk nog is gebeurd tijdens de Eerste Wereldoorlog of onmiddellijk nadien (1919-1920).

Dit rijtuig zou in 1925 aangekocht worden door de NMVB. Daarom trent publiceren wij in een volgende bijdrage meer gegevens.

Al het rollend materieel van de Rode Tram werd gestald in de tijdens de jaren 1907-1908 gebouwde tramloods van de CGTA te Merksem (St.-Bartolomeusstraat).

Dank zij oude dienstregelingen van vóór 1914 kunnen wij zeer nauwkeurig de inzet van deze grote en fraaie motorrijtuigen volgen.

De stamlijn met stadsdienst was Antwerpen (Klapdorp) - Merksem (Oude Bareel) - Brasschaat (Dorp). Een intensieve weekdienst (de zaterdag was toen ook een normale werkdag !) werd gereden tussen het Klapdorp en Merksem, Oude Bareel, met een vertrek om de 7 min. 30 en dit tussen 5u35 en 21u00. Laatste vertrek naar Merksem om 23u55.

Op zon- en feestdagen was er een 7 min. 30-dienst tussen 7u20 en 22u20. Eenzelfde intensieve dienst was voorzien in de richting Merksem-Antwerpen.

Brasschaat-Dorp werd in de voormiddag vanuit het Klapdorp om de 25 minuten bediend; vanaf 13u00 tot 20u00 alle 15 minuten. Om het half uur reed een rijtuig door naar Brasschaat-Polygoon.

Om deze dienst te organiseren had de maatschappij twaalf motorrijtuigen nodig.

De bediening van Schoten en Schotenhof (Iepenburg) gebeurde vanaf Merksem, Oude Bareel, in aansluiting met trams komende van of gaande naar Antwerpen. De vertrekken aan Oude Bareel hadden tussen 8u00 en 20u00 om de 15 minuten plaats op het uur 00, 15, 30 en 45. Voor en na deze uren om de 30 minuten. Hetzelfde gold voor de richting Schotenhof - Oude Bareel. Voor de organisatie van deze uurregeling ge-

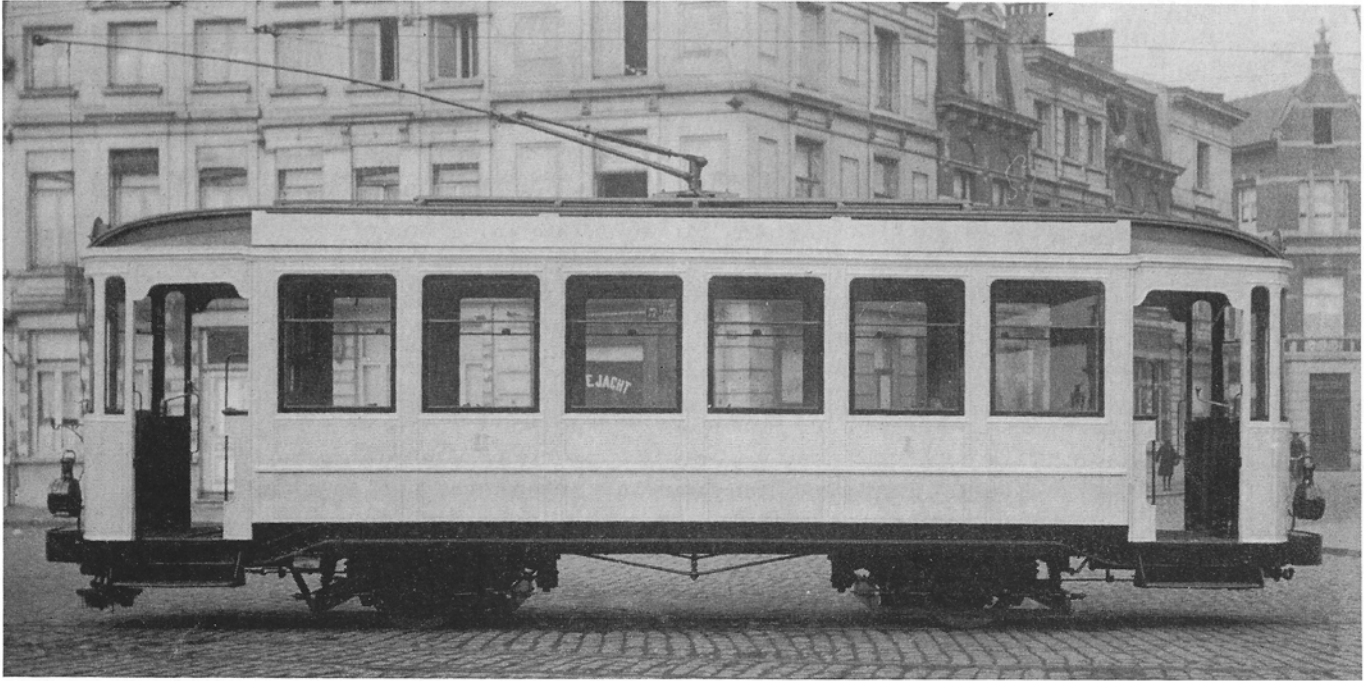
bruikte men vier motorrijtuigen. De bediening van St.-Mariaburg, Hoogboom geschiedde eveneens in aansluiting te Merksem, Oude Baerel. Op dit baanvak reed men in de week een 50 minutendienst in de voormiddag en een 30 minutendienst in de namiddag. Dit vergde een inzet van twee rijtuigen.

Op een gewone weekdag werden zodoende 18 motorrijtuigen op draai-stellen ingezet, zodat er nog twee als reserve-materieel ter beschikking stonden evenals, vanaf 1912, vijf twee-assige motorrijtuigen (nrs 21 tot en met 25).

We mogen zonder meer aannemen dat het hoger beschreven materieel

zeer intensief werd ingezet, wat wij ook kunnen afleiden uit de vele prentkaarten die van dit materieel bestaan (dorpszichten van Merksem, Brasschaat, Schoten en St.-Mariaburg).

(Wordt voortgezet)
E. Keutgens
juni 1987



Het motorrijtuig uit de reeks 1 - 20, verbouwd met radiaal-assen systeem C. Delmez. Foto vermoedelijk genomen omstreeks 1919-1920. Het rijtuig is reeds in het crème geschilderd.

Bij de MSTB worden dromen werkelijkheid

Je bent stoomtreinliefhebber en je hebt er altijd al van gedroomd om op de voetplaat van een echte oude stoomlokomotief te staan ?

Bij ons gaat deze droom zeker in vervulling.

Na enkele maanden van training maken we je, in volgorde, hulpstoker, stoker en tenslotte **machinist**.

Ligt het werk op de lokomotief je toch niet zo, geen nood : bij onze vereniging komt iedereen vanaf 16 jaar aan zijn trekken en kan ieder zijn vaardigheden tot volle ontplooiing laten komen (ontvanger, treinwachter, kok, sommelier). Bezit je technische vaardigheden ? Ook dan ben je meer dan welkom, vermits verschillende lokomotieven en rijtuigen wanhopig op restauratie staan te wachten, zodat ze eindelijk ook terug kunnen meerijden.

Zouden echtgenote, verloofde of vriendin een struikelblok kunnen zijn ? Ook voor hen is er bij onze vereniging plaats als hostess of als buffetdame.

Aarzel je nog ? Kom even kijken om je te overtuigen. Je bent van harte welkom. Best kan je wel even voorafgaand

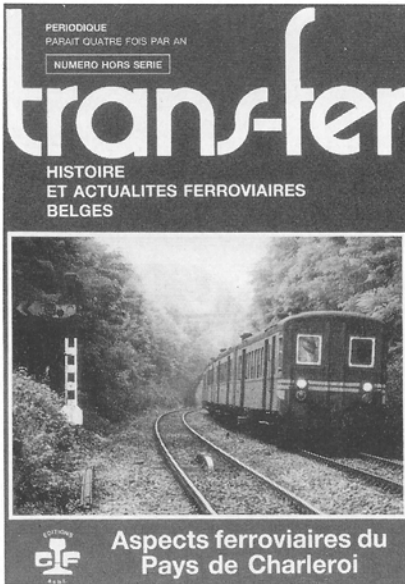
telefoneren naar 02/252.03.19 (de heer Duvivier).

MSTB, een vzw gesticht in 1980, heeft nog vele plannen om de stoomtraktie in België voor ons nageslacht te bewaren.

Dit kan echter niet zonder jouw hulp. **WIE DURFT HET AAN ?!** (Mededeling van de betreffende vereniging)



Het bekijken of het lezen waard



De G.T.F. (Groupement belge pour la Promotion et l'Exploitation Touristique du Transport ferroviaire) v.z.w. gaf onlangs een buitenreeksnummer uit van haar bekend en gerenommeerd tijdschrift „Trans-fer”, onder de algemene titel „Aspects ferroviaires du Pays de Charleroi”. Aanleiding tot deze publicatie is de aansluiting van de spoorlijn Ottignies-Fleurus-Charleroi West op het voornaamste station van de stad: Charleroi Zuid.

In een uitgebreide en uiterst gedetailleerde bijdrage, voorzien van een reeks knappe en interessante zwart-wit foto's (historische en hedendaagse), beschrijft Jean Chakoff de geschiedenis van hogervermelde spoorlijn en trekt een wissel op haar toekomstperspectieven.

Het mag wel eens worden gezegd: slechts zelden hebben wij een zo diepgaande en nauwkeurige studie van een spoorlijn onder ogen gekregen, werkstuk dat bovendien oog heeft voor alle soorten details: historische, technische, mechanische, materiële. Praktisch alles wat maar enigszins met aanleg en uitbating te maken heeft komt aan bod. Liever dan hier een uitgebreide opsomming te laten volgen, laten wij het aan de belangstellende lezer over om zelf alle aspecten van deze uitstekende studie te ontdekken.

Als „tussenloper” naar het tweede - eveneens uitgebreide - artikel beschrijft Michel Van Ussel een merkwaardig spoorvoertuig, dat af en toe in ons land

opduikt: de „Command Car” van het US Army, een weliswaar bij het materieelbestand van de DB horende „dubbele” dieselmotorwagen die echter uitsluitend ten dienste staat van de in de Bondsrepubliek gestationeerde Amerikaanse militaire overheid.

Het laatste artikel, van de hand van Christian Labarre, beschrijft het wel en wee van de NMVB elektrische tramlijn 63 in Henegouwen. Deze lijn werd in 1952 geopend en ging ter ziele, zoals onze lezers bekend is, op 31 oktober 1986.

Hoewel het tekstgedeelte van deze bijdrage iets minder uitgebreid is, bevat het artikel een ware schat aan foto's, schat die elke NMVB-tramvriend recht naar het hart zal grijpen.

Tenslotte zij nog vermeld, dat buiten- en binnenbladzijden van het omslag zes mooie kleurenfoto's tonen: twee gewijd aan de beschreven spoorlijn, één aan de US Command Car en drie aan de NMVB-lijn 63.

De druktechnische verzorging van de brochure staat op een zeer hoog peil. Als we dan toch een uiterst miniem kritisch geluid dienen te laten horen, dan geldt dit een paar foto's, die wel ietsje zwarter hadden mogen worden afgedrukt.

Voor de spoor- en/of tramvriend die voldoende met de Franse taal overweg kan (en zelfs voor anderen): een besliste aanrader!

„Trans-fer”, numéro hors série, „Aspects ferroviaires du Pays de Charleroi”, ingenaarde brochure, formaat 15 x 21 cm, omvang 120 blz. Prijs 390 F en 20 F verzendkosten, op rekening: 240-0380489-59 van G.T.F. asbl, BP 191, B-4000 Liège 1. Stortingen uit het buitenland op postrekening 000-0896641-70 van G.T.F. asbl., zelfde adres. De brochure is eveneens verkrijgbaar in de NMBS-stations Charleroi-Sud, Fleurus en Ottignies. S.C.

In Rail-Revue nr. 8, maart 1987, publiceerden wij een lijst van nederlandsstalige spoor(hobby)literatuur, die wij hierna aanvullen met de opsomming van de uitgaven van de NMBS.

- Spoorstaven, 200 blz. 200 F
- Bestand van het goederenmaterieel van de Belgische Staats- en Privéspoorwegen 1835-1926, 150 blz. 275 F
- Effectief van het reizigersmaterieel van de Belgische Staats- en Privé-

spoorwegen 1835-1926, 132 blz. 250 F

- Verzameling van het tweemaal reizigersmaterieel van de Belgische Staats- en Privéspoorwegen 1835-1926, 265 blz. 400 F

- Bestand van het goederenmaterieel van de Belgische Staats- en Privéspoorwegen 1835-1926:

- Deel I - open wagens, 200 blz. 300 F

- Deel II - gesloten wagens, 175 blz. 300 F

- Deel III - platte wagens, 220 blz. 300 F

- Verzameling van het drieassige en het reizigersmaterieel op draaistellen van de Belgische Staatsspoorwegen 1835-1926, 370 blz., 500 F

- Overdruk van het hofmaterieel, 80 blz. 200 F

- De geboorte en ontwikkeling van de Belgische Staatsspoorwegen en van de Privémaatschappijen, 40 blz. 100 F

- Verzameling schema's van in dienst zijnde NMBS-wagens (formaat A3) ong. 250 blz. 1.000 F

- Het metalen materieel in dienst bij de NMBS (uitgeput in het nederlands, nog voorradig in het frans), 185 blz. 300 F

Buiten de hiervoor geciteerde titels bestaat er een reeks boeken, bestemd voor de vorming van het technisch personeel van de NMBS. Een aantal ervan wordt uitzonderlijk aangeboden aan liefhebbers van spoorwegtechnologie. De voorraad is beperkt en er is geen mogelijkheid om tot herdruk over te gaan:

- De spoorstaven, 312 blz. 1.000 F

- Bodemplanken voor wagens, 94 blz., 1.100 F

- De veren, 145 blz. 650 F

- Album macrografien, micrografien, vermoeiingsbreuken, 128 blz. 250 F

Met uitzondering van de laatste titel bevatten deze publikaties talrijke kleurenafbeeldingen m.b.t. de in de werken besproken materie. Er zijn géén zwart-wit afbeeldingen aanwezig in „Bodemplanken voor wagens”, boek dat daarentegen 10 bijlagen van ieder ong. 12 blz. kleurendruk bevat.

De NMBS-publikaties zijn verkrijgbaar aan het loket van Directie Aankopen, Kantoor voor Inlichtingen over Aanbestedingen, Frankrijkstraat 89, 1070 Brussel, of door overschrijving op postrekening 000-0249600-19 of met een cheque, ingevuld in Belgische franken, op naam van Directie Aankopen van de NMBS, Frankrijkstraat 89, 1070 Brussel. De uitgaven zijn eveneens verkrijgbaar in het Spoorwegmuseum, station Brussel-Noord.

Is uw verzameling onvolledig ?

Vroegere Rail-Revues zijn nu nog beperkt verkrijgbaar !

Stort 135 F (vanaf nr. 9: 150 F) per gewenst exemplaar op KB 402-6008751-83 (Monopress, Borgerhout) en geef naam, adres en het ontbrekende of de ontbrekende nummers op. Voor Nederland: f 8 (vanaf nr. 9: f 8,50) op bankrekening 51.89.84.524 (voor postrekeninghouders giro 7112 t.n.v. ABN te 's-Gravenhage ten gunste van genoemde bankrekening) t.n.v. J. Oskam, postbus 91604, 2509 EE 's-Gravenhage. Betaling uitsluitend per toe te zenden acceptgiro

Toezending volgt langs de post !

HO-bovenleiding naar NMBS-voorbeeld (II)

2e) Sektioneringen

Sektioneringen worden toegepast om de bovenleiding in elektrisch onafhankelijke kringen te verdelen. Waar voldoende

lengte ter beschikking is past men de sektionering met luchtstrook toe, waarbij tegelijk de rijdraad wordt aangespannen (fig. 11 en 12).

funktie van de temperatuur van het ogenblik, de richtstangen gemonteerd met een positieve of negatieve verschuiving t.o.v. het vaste punt (enkelvoudige kompensatie) of het midden van de draadlengte (meervoudige kompensatie).

2g) Sektioneringen in stations

Door plaatsgebrek (dit fenomeen bestaat ook op schaal 1/1) wordt in stations geen sektionering met luchtstrook toegepast maar wel de sektionisator. Dit toestel leent zich moeijlijk tot een ambachtelijk nabootsen op HO, daarom volgend aanvaardbaar voorstel (fig. 15 en 16).

2h) Aftakkende sporen en kruisingen

Voor de ophanging der bovenleiding aan wissels en kruisingen zijn twee systemen in gebruik, de tangentiale en de gekruiste (zie ook „Plaatsing der masten”).

Bij de tangentiale aftakking worden verhoging, isolatie en verankering van de bovenleiding uitgevoerd zoals bij een sektionering met luchtstrook, zodanig dat de rijdraad van het afbuigend spoor zich op gelijke hoogte bevindt met deze van het doorgaand spoor op de mast Y/1. De rijdraad van het doorgaand

Eén sektionering verloopt normaal over 4 spanwijdten, t.t.z. tussen 5 masten. Voor een maximale spanwijdte van 720mm bedraagt de nodige lengte dan $4 \times 720 = 2880\text{mm}$. Daar de NMBS zelf deze maximum lengte tracht te vermijden bij sektioneringen, mag men het voor HO zeker bescheidener doen. Een tweede probleem dat zich voor de modelbouwer stelt is de overgang van de stroomafnemer van de uitgaande op de inkomende rijdraad. Bij de NMBS wordt door aanpassing van de lengte van de hangers een stuk „L” bekomen, waar uitgaande en inkomende rijdraad op gelijke hoogte liggen. De panto kan zodoende zonder haken en met een minimum aan vonkvorming van de ene sektionie naar de andere. De voorbeeldgetrouwe oplossing wordt gevonden door gebruik van de twee kortste spanwijdten, waar ook de NMBS 5 spanwijdten (6 masten) toepast. De rijdraden kunnen dan over de ganse middenste spanwijdte op gelijke hoogte liggen (fig. 13 en 14).

De totale lengte wordt dan $5 \times 320 = 1600\text{mm}$ of $5 \times 240 = 1200\text{mm}$. Wanneer voor en na de sektionering een andere spanwijdte werd toegepast, moet men tussenin minstens één tussenliggende spanwijdte voorzien.

Door de extra grote excentriciteit heeft op een HO-baan de toepassing van een sektioneer- en spaninrichting in een bocht alleen zin bij zeer grote stralen ($> 2\text{m}$).

2f) Spaninrichtingen

Deze zijn wat betreft opstelling van de masten en verloop van de bovenleiding gelijk aan de sektionering met luchtstrook, doch alleen de rijdraad wordt onderbroken.

Spannen van de bovenleiding is niet alleen realistisch, bij gebruik van dunne draad over grote lengten zelfs onontbeerlijk. Vele modelbanen zijn omwille van de nodige ruimte op zolder opgebouwd. De daar optredende temperatuurverschillen kunnen de rijdraad in de zomer meerdere millimeters laten doorhangen en 's winters zodanig opspannen

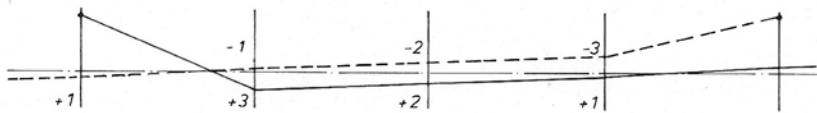


FIG. 11

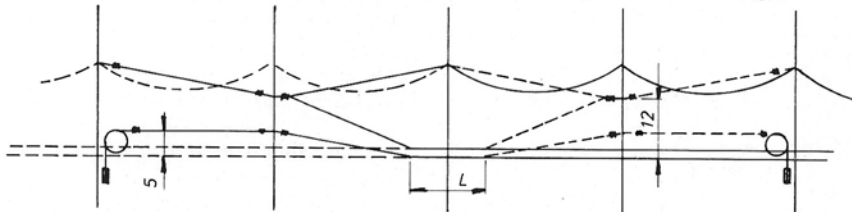


FIG. 12

dat blijvende vervorming (= uitrekken) of zelfs breuken optreden als geen kompensatie is voorzien.

In die optiek is het dan ook aan te raden de draad te monteren bij een temperatuur die zo dicht mogelijk rond het gemiddelde van het lokaal ligt.

Bij de NMBS rekent men met een gemiddelde teperatuur van $+15^\circ\text{C}$. Bij de montage van de bovenleiding worden, in



FIG. 13

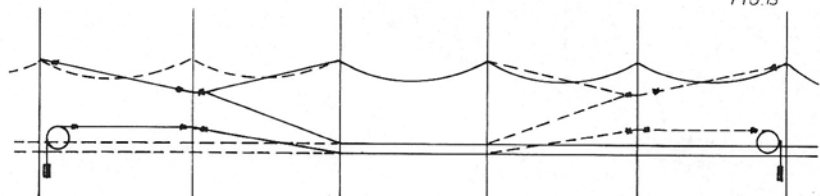


FIG. 14

SEKTIE-ISOLATOR

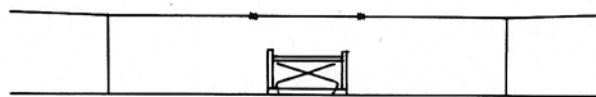
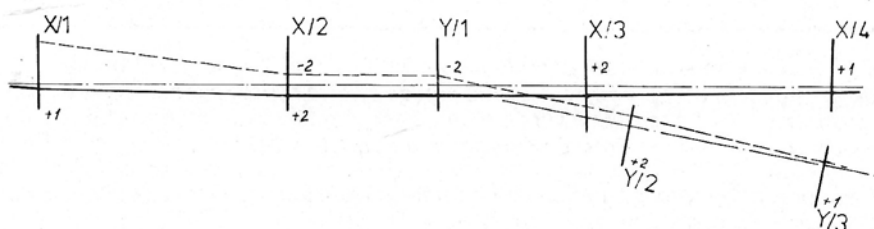


FIG. 15



FIG. 16



TANGENTIALE AFTAKKING

FIG. 17

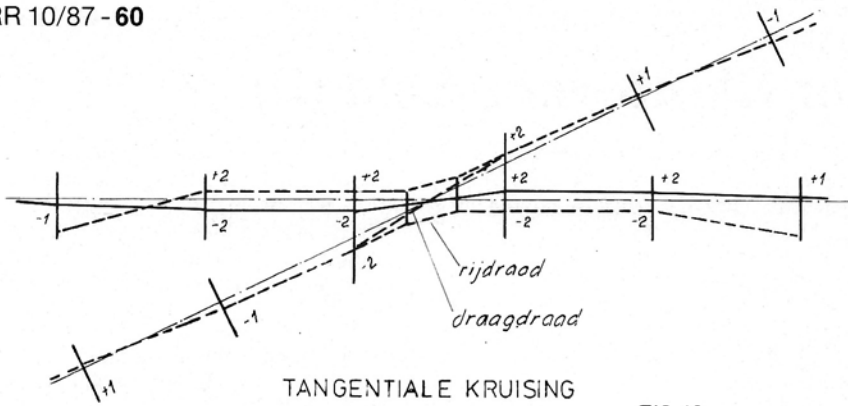


FIG. 18

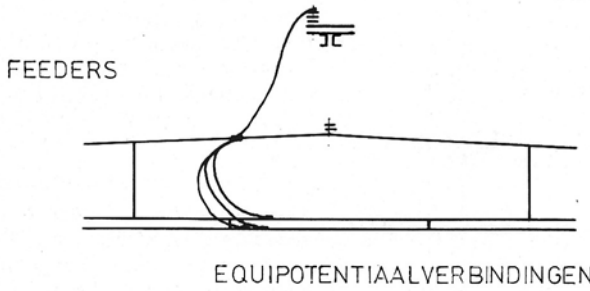


FIG. 19

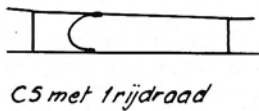


FIG. 20

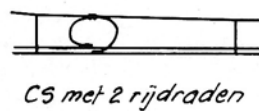


FIG. 21

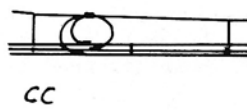


FIG. 22

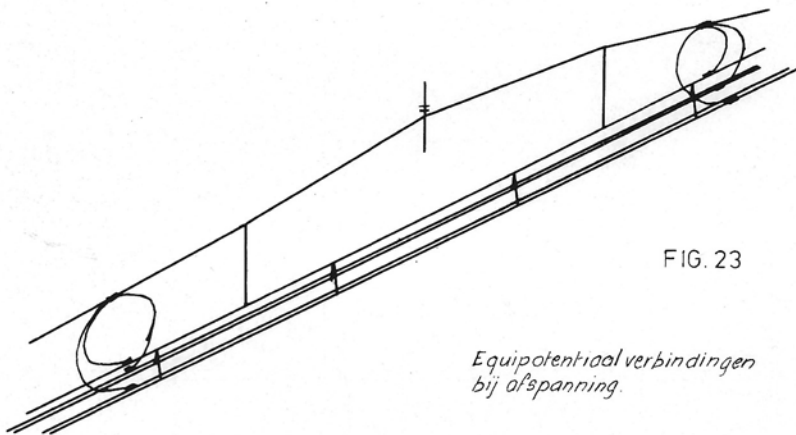


FIG. 23

Equipotentiaalverbindingen bij afspanning.

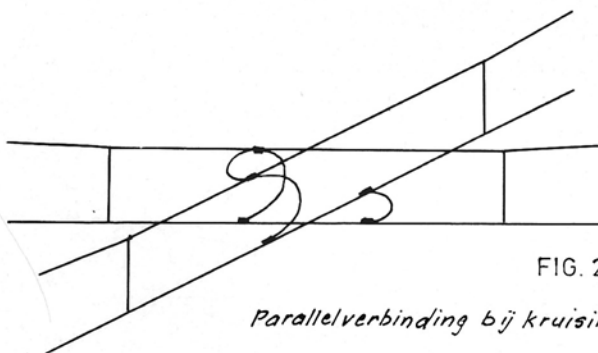


FIG. 24

Parallelverbinding bij kruising.

spoor wordt niet op deze mast bevestigd (fig 17). Een kruising kan worden uitgevoerd als twee opeenvolgende wisselverbindingen, waarbij de mast centraal staat. Een andere mogelijkheid wordt gegeven in fig. 18. Hier loopt de rijdraad van het kruisende spoor ononderbroken voort.

Bij de NMBS zijn de afstanden tussen de masten afhankelijk van de wissel- of kruisingshoek. Daar de kleinste HO-hoek ongeveer gelijk is aan de grootste 1/1 hoek, moet ook hier een aanvaardbaar compromis worden gezocht, afhankelijk van de plaatselijke omstandigheden.

De aftakking met kruisende ophanging heeft een mast in het verlengde van de as van het afbuigend spoor, wanneer de bovenleiding van de aftakking verankerd is op deze mast. Is er een spaninrichting voorzien, dan komt deze op de dichtste mast van het rechte spoor. In dit geval staat niet de ophangmast in het verlengde van de aftakking, doch liggen ophang- en richtpunten op deze lijn (fig. 3).

Bovenleiding van doorgaand en afbuigend spoor worden door mekaar gestoken, de rijdraad van het afbuigend spoor boven deze van het doorgaand. De bovenleiding van een spoorkruising laat men gewoon... kruisen. Hetzelfde geldt voor een engelse wissel, waar zoudig de rijdraden door middel van hulpdraden in ruitvorm worden opgetrokken.

2i) Elektrische voorzieningen

Feeders

Feeder is de naam voor de zware elektrische kabel tussen sektieschakelaar en bovenleiding. Afhankelijk van het gebruikte materiaal heeft de feeder een dikte gelijk aan deze van de rijdraad of het dubbele ervan. In HO wordt dit dan 0,35 of 0,5 à 0,7mm (fig. 19).

Equipotentiaalverbindingen

Dit zijn bijkomende elektrische verbindingen tussen de verschillende elementen van de bovenleiding. Zij worden bij enkelvoudige bovenleiding alle 200m voorzien (HO: 1,5 à 2,299m) en op het einde van een doodspoor (fig. 20 en 21). Bij een compoundbovenleiding komen deze verbindingen alle twee spanwijdten voor en aan weerszijden van het midden van een afspanning (fig. 22 en 23).

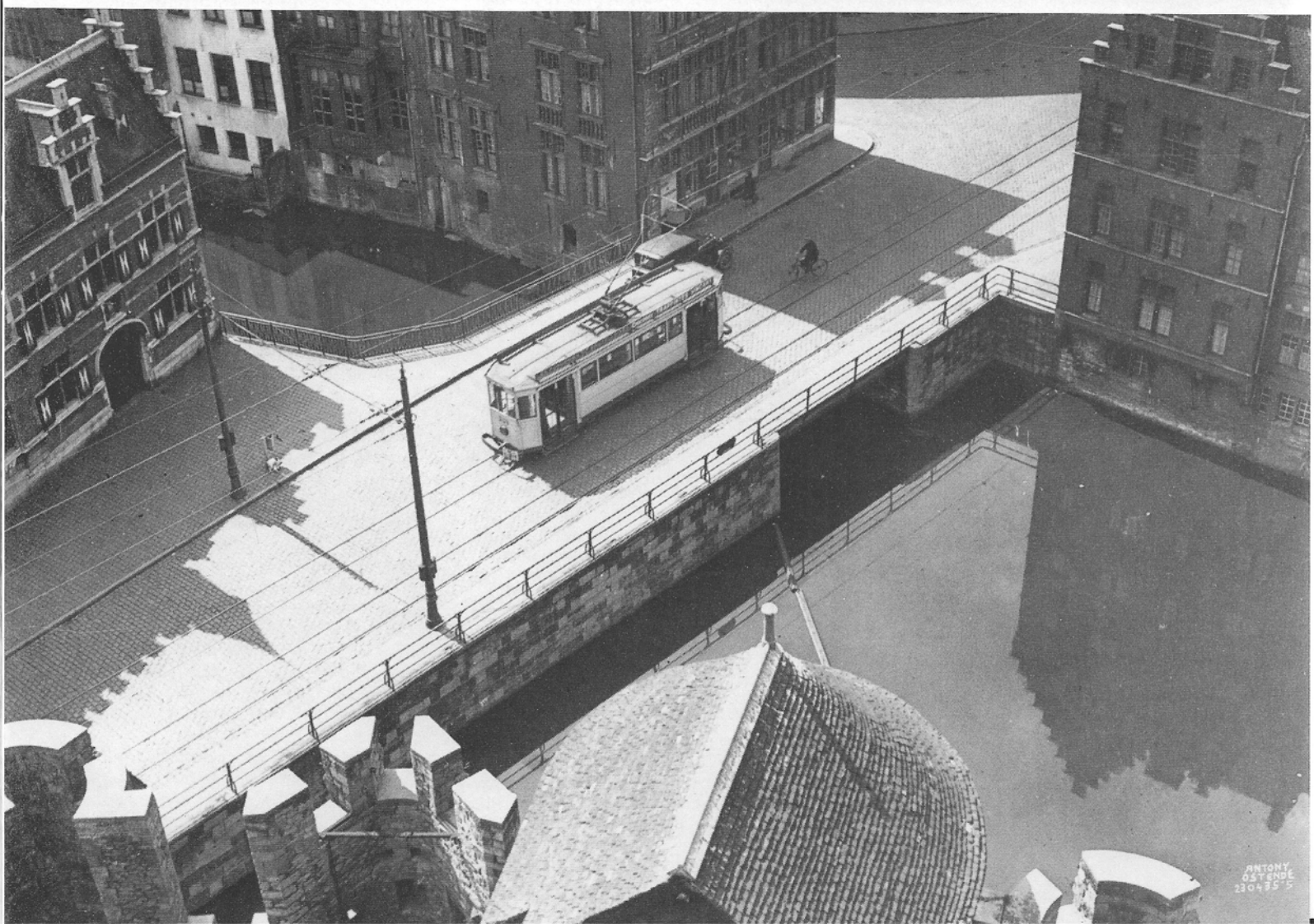
Parallelverbindingen

Worden aangebracht bij aftakkingen en kruisingen met eventueel daarna een sektie-isolator voor elektrische scheiding van het aftakkend spoor (fig. 24).

De „Hou je stad rein“-tram of milieu-tram 2029 aan het Eksterlaar. Vooraan links tussen de knipperlichten ziet men lijnen op de grijs geschilderde tram, afkomstig van de zwarte rubberbanden aan de zwaibarelen voor de werken aan de Antwerpsesteenweg te Hoboken. Om verdere beschadiging te voorkomen werden alle publiciteitstrams overgeheveld naar de tramloods Groenenhoek. Foto E. Keutgens, 8 augustus 1987.

Deze prachtige foto, genomen van op het Gravensteen te Gent, toont een rijtuig van de reeks 300 op lijn 1, rijdend richting centrum. Foto Antony, archief MIVG.

Wij houden eraan, de MIVG van harte te danken voor het ter beschikking stellen van de uitzonderlijk mooie foto-dokumenten, op deze plaats en in het artikel van de Heer Van Craeynest gepubliceerd.



Bij tangentiale aftakkingen worden de parallelverbindingen aangebracht in het evenwijdig lopend deel van de bovenleidingen.

Sektieschakelaars

Dit apparaat maakt het mogelijk een deel van de bovenleiding spanningsloos te stellen. Het wordt boven op een mast gemonteerd. Waar meerdere sporen parallel lopen worden de sektieschakelaars op de masten van de opeenvolgende overspanningen geplaatst, waarbij de feeder op isolatoren over de dwarsbalken naar het betreffend spoor wordt geleid.

Vereenvoudigd bestaat de sektieschakelaar uit een messchakelaar die middels isolatoren op een klein frame op de top van een mast is gemonteerd. Op deze messchakelaar komt enerzijds de voedingskabel toe en vertrekt anderzijds de feeder. Het mes wordt via een stangenoverbrenging vanop de grond bediend.

Bovenaan is rond de mast nog een klein werkplatform met railing aangebracht, waardoor de mast iets hoger wordt (fig. 25).

NABESCHOUWING

Al wat voorafging vormt geen cursus bovenleiding, doch bevat een aantal tips om bij toepassing op een modelbaan de term „model” niet teveel van zijn betekenis te doen verliezen. Vele specifieke situaties werden niet behandeld, maar met de voorgaande uiteenzetting in gedachten is het allicht gemakkelijker het spinnweb boven een station te ontwarren en zodoende uw problemen op te lossen. Kies voor uw observatie geen te

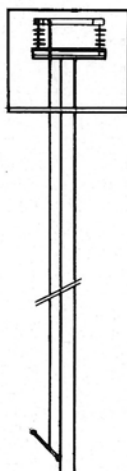


FIG. 25

Mast met sektieschakelaar.

groot station : Dendermonde, Lier, Mechelen, Vilvoorde zijn zeer geschikt.

Enkele praktische tips

Bobineerdraad (geëmailleerd koperdraad gebruikt voor het wikkelen van spoelen en motoren) leent zich uitstekend voor verwerking tot bovenleiding. De harde isolatielaag laat zich na enkele uren weken in azijnzuur zonder problemen verwijderen.

Wie niet zo sterk is met de soldeerbout kan ook stripdraad van 0,5mm gebruiken (d.i. vertinde koperdraad) die zeer gemakkelijk soldeerbaar is.

Ook stalen binddraad laat zich, mits het gebruik van vloeimiddel, vrij goed solderen en is steviger dan koperdraad.

Mettertijd kan echter roestvorming optreden. Dit kan wel worden voorkomen door schilderen in zwart of kopergroen.

De door de industrie geleverde modelpanto's hebben meestal een te hoge veerspanning, waardoor de rijdraad omhoog wordt gedruwd en een vrij grote wrijving optreedt, die voortijdige sleet tot gevolg heeft. Het is dus nodig om, afhankelijk van het veersysteem, door rekken of vervormen de veerspanning te verminderen tot 5 à 7 gram (\pm het gewicht van een trouwring).

Bij het vervaardigen van onderdelen en hun montage tot een geheel is het gebruik van mallen een must. Zij laten een serieproductie toe en zijn een borg voor een gemakkelijke, juiste en éénvormige uitvoering.

Juist plannen van de inplanting der masten en de daaruit voortvloeiende lengten van overspanningen en spanwijdten in stations doet men best op ware HO-grootte.

Wanneer alle onder draad te brengen sporen vastliggen overdekt men het geheel met ongekrukt, zuiver papier. Planafdruk- of patroonpapier zijn zeer geschikt. Het papier wordt zo goed mogelijk uitgestreken en bevestigd. Bij gebruik van meerdere kleine stukken dient men de nodige referenties aan te brengen om een juiste rekonstruktie toe te laten.

Daarna met de vingers de sporen volgen en de afdruk met potlood zwarten. Aldus bekomt men een getrouw plan op ware grootte en kan de studie beginnen. Veel plezier met uw NMBS-bovenleiding !

Walter Temmerman

Modulebanen in schaal HO

1. ALGEMEENHEDEN

Het is te danken aan de techniek van de modulebaan dat nu ieder modelbouwer kan meewerken aan het opbouwen van grootse, verplaatsbare en snel samenbouwbaar spoorbanen.

Zo wordt het mogelijk, onder begeleiding van een coördinator, een aantal modules van verschillende vormen en lengten samen te voegen, waarvan het thema kan gaan van een enkelsporige lijn in een mooi landschap tot ingewikkelde stationemplacements.

De voorwaarde voor een dergelijke samenbouw : de normalisatie van enkele afmetingen, van de kopwanden en van de elektrische installatie.

Een gezamenlijk thema kan eventueel worden vastgelegd voor de constructie van een clubmodulebaan.

Organisatie

Elk voorstel voor een gezamenlijke opbouw van een modulebaan omvat enkele algemene regels wat zijn organisatie betreft. De organisator van een dergelijk evenement zal tevens de coördinator zijn, verantwoordelijk voor de

rangorde en de exploitatie van de modulebaan.

Hij kan zelf het thema voorstellen en, na overleg, bepalen welke van de modules in aanmerking komen voor het gekozen thema.

Een andere mogelijkheid is, dat hij een algemene uitnodiging verstuurt. Hij kan dan het grootst mogelijke aantal der voorgestelde modules gebruiken en ze vervolgens naar de bepaalde thema's groeperen.

Iedere module die niet aan de normen voldoet moet, na controle, geweerd worden. De coördinator heeft de zorg om over een voldoende groot lokaal te beschikken, evenals over het nodige gereedschap voor de opbouw van de modulebaan. Hij staat ook in voor de veiligheid van het geheel gedurende de hele duur van het evenement.

2. OPBOUW VAN DE MODULES

Een module is samengesteld uit een tafel waarop spoor, scenery en elektrische uitrusting bevestigd zijn, evenals oploerbare of verwijderbare poten die handig in de hoogte te verstellen zijn.

De tafelijzen worden aangeduid met de vier windrichtingen, waarbij de referenzijde altijd de zuiderkant is (kant van de toeschouwers). Alleen de oost- en de westzijde - dus de aansluitingszijden met de omliggende modules - zijn strikt genormaliseerd.

De basislijn van waaruit alle andere maten worden afgeleid is de aslijn van spoor 2, die 150 mm van de zuidkant ligt en op 1200mm boven de begane grond.

Het spoor wordt zonder verkanting gelegd. Ook de scenery zal aan oost- en westzijde tot de norm worden teruggebracht, tzt. tot op het niveau van de tafel.

Tussen oost en west en over heel de lengte van de module worden het niveau van de tafel en de scenery aan de willekeur van de bouwer overgelaten, ten einde desgewenst heuvels, tunnels of bruggen te kunnen bouwen.

We vestigen uw aandacht op het feit dat een module kan samengesteld worden uit verschillende elementen, op voorwaarde dat het geheel aan de normen voldoet.

De tafel zal bij voorkeur worden opgebouwd uit niet vervormbare materialen (bv. multiplex 12mm of blokplaat) die, zorgvuldig samengevoegd, een stij-

ve en stabiele konstruktie vormen.

Aansluiting van de sporen : ballast en dwarsliggers worden tot aan de module-rand aangebracht; de railschoentjes waarin de railstaaf geklemd zit worden weggesneden over een afstand van 30 mm, vertrekend van de rand. Het doorlopend spoor bekomt men door hier een spoorstaaf van 50mm lengte in te leggen. De bevestiging gebeurt dan door verschuiving van reeds eerder aangebrachte raillassen.

3. GENORMALISEERDE MODULES

De modules zijn geklasseerd volgens de vorm van de spoorligging en de afmetingen, waarbij rekening wordt gehouden met de maten die in de houthandel verkrijgbaar zijn evenals met het mogelijk transport per auto.

3.1 : Rechte modules

Breedte : 600 of 900mm.
De lengte van de module bedraagt 600mm of een veelvoud hiervan, waarbij de voorkeur uitgaat naar een standaardlengte van 1200mm. De verbrede module biedt de mogelijkheid een station op te bouwen of meer afwisseling te brengen in het sporenverloop.

3.2 : Modules in S-vorm

Binnen dezelfde maten als 3.1 (rechte module) vervult de S-vormige module een functie als aanpassingsstuk tussen andere modules.

3.3 : Hoekmodules

Er zijn drie afmetingen voorzien die als volgt passen in een vierkant van :
1200mm uit één element van 90° voor de kleine straal;

1800mm uit twee elementen van 45° voor de middenstraal;
2400mm uit drie elementen van 30° voor de grote straal.

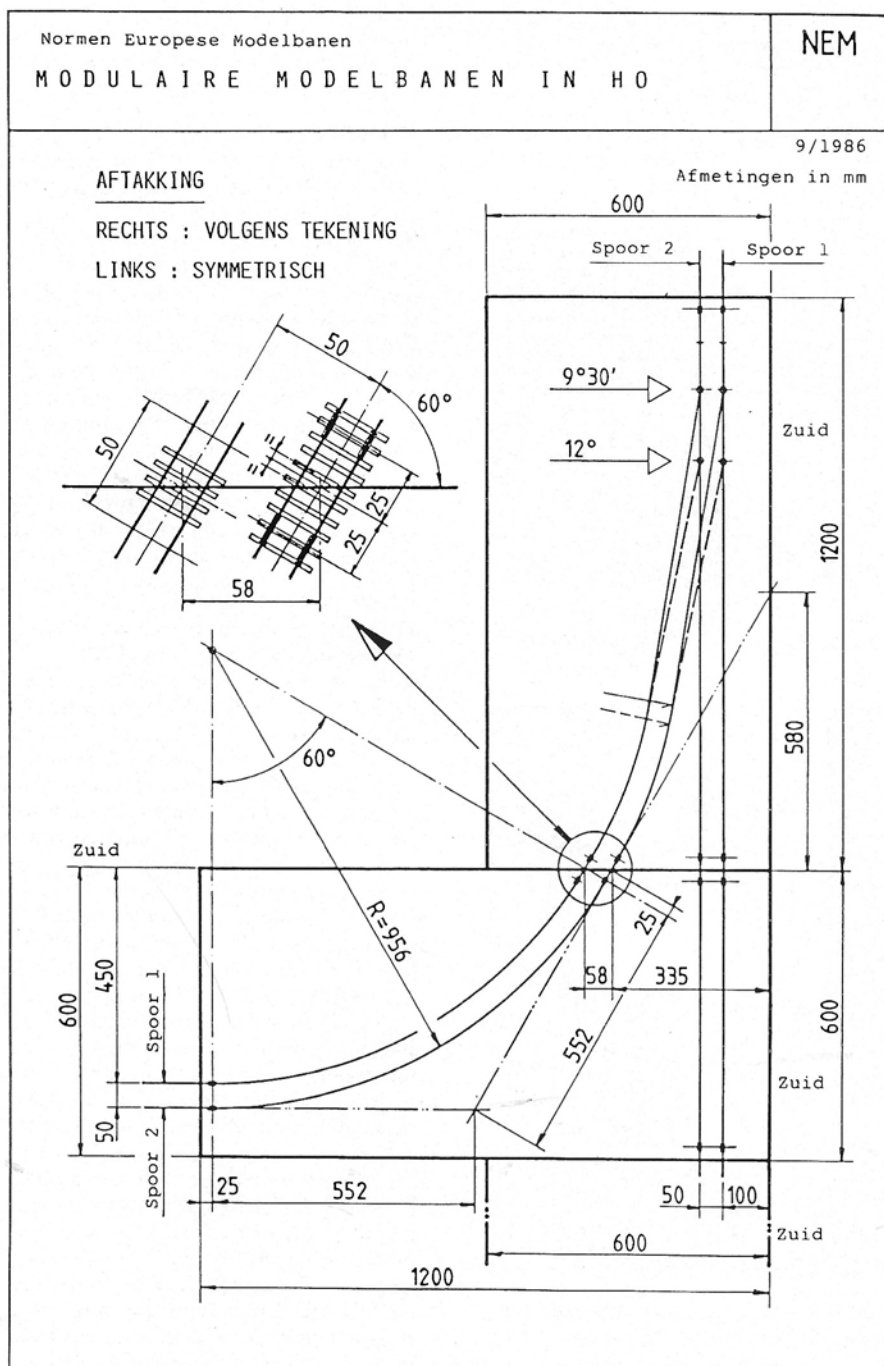
3.4 : Vertakkingsmodules

Deze modules zijn samengesteld uit twee elementen, beide met verplichte afmetingen. De opbouw begint met het deel dat de uitgangsbocht draagt, bocht die trouwens een welbepaalde straal heeft.

De bocht loopt uit op de wissels in het tweede element en verloopt volgens de gekozen wisselhoek. Daar de normering van dit geheel vrij ver doorgedreven is, kunnen beide elementen apart worden opgebouwd.

N.B. Verdere verklarende tekeningen komen in de volgende aflevering aan bod.

Tekst : Michel Archambeau (RMM)
Vertaling : Luc De Neuter (De Pijl)



In kort bestek : Belgische Modelspoornieuwigheden

Ibertren brengt een schaalmodel van een door de Ateliers de Couillet gebouwde industriële stoomlokomotief.

Jocadis kondigt volgende modellen aan :
- Stoomlok type 99, ex-Nord belge (050 TD SNCF), kit in wit metaal op Fleischmann onderstel.

- Stoomlok type 53. Kit in drie uitvoeringen : zonder motor, met 5-polige motor, met Portescape motor.

- Dieselloks uit de reeksen 52, 53 en 54 (5203, 5206, 5312, 204, 5401, 5403, 5404 en 5408) in wisselstroom en in gelijkstroom.

- Ombouwsetje voor aanpassing van het dak van de Lima elok reeks 11.

- Belgische pakwagens op basis Jouef, ex-DRG.

- In schaal N : diverse Railtour- en Benelux-rijtuigen, evenals Donderbus pakwagens en Donderbus tweede en derde klasse. Tenslotte nog de drieassige ex-Pruisische Abteilwagens.

Liliput : twee verschillende goederenwagens in groene schildering.

Märklin brengt alweer een reeks goederenwagens met opschriften (publiciteit) van diverse Belgische en buitenlandse commerciële ondernemingen.

Afscheid van de tram in Wuppertal

Terwijl in de wereld tientallen steden toe zijn aan een herwaardering van hun bestaand of aan de (her)aanleg van een volledig nieuw tramnet, reden de trams in Wuppertal voor het laatst op zaterdag 30 mei 11. Na de opheffing van de laatste trolleybuslijn in 1972 (1), wordt het openbaar vervoer er thans nog verzekerd door de uit 1900 daterende en in de hele wereld uniek zijnde Schwebebahn en door een aanvullend busnet van ca. 40 lijnen. In 1988 voorziet men de ingebruikname van de S-bahn lijn 8 (Mönchengladbach - Hagen via Neuss, Düsseldorf Hbf en Wuppertal), lijn die



Motorrijtuig WSW 3824 op lijn 602 (Klinikum-Barmen) op 5 februari 1985. Hetzelfde rijtuig was ook op de laatste exploitatiedag in dienst. Foto Eric Keutgens.



Het Wuppertalse museumrijtuig 3239 tijdens de laatste exploitatiedag op 30 mei 1987. De tram in Wuppertal is gedood, het rijtuig overleeft: het wordt overgebracht naar Düsseldorf. Foto Staf Cuyt.

binnen deze laatste stad meteen ook een belangrijke rol zal moeten spelen in het stedelijk openbaar vervoer.

Wuppertal

Wuppertal (ca. 400.000 inwoners), samen met de industriesteden Remscheid en Solingen gelegen ten zuiden van het Ruhrgebied, is qua vorm een heel bijzondere stad. Gelegen in het vrij diep ingesneden dal van de Wupper, is de stad opgebouwd uit een aantal kernen als Vohwinkel, Elberfeld, Barmen en Langerfeld, die tot voor de fusie in 1929 onafhankelijke gemeenten waren. Gezien stedelijke uitbreiding naar het noorden en het zuiden slechts in beperkte mate mogelijk was, groeiden de in het dal gelegen kernen geleidelijk naar elkaar toe, onder meer ook onder invloed van de Schwebebahn en de tram.

De eerste tramlijnen

De eerste paardetram reed op 10 april 1874 tussen Barmen en Elberfeld. In oktober van hetzelfde jaar verlengde men de lijn reeds naar Westende. Voor de uitbating van dit 9,5 km lange tracé, ook de Talbahn genaamd, waren 162 paarden voorhanden die de afstand aflegden in 70 minuten. Het succes van de tram, moge blijken uit de 1,7 miljoen reizigers die in de minder dan negen resterende maanden van 1874 werden vervoerd. Na diverse veranderingen van eigenaar kwam de tramlijn op 15 februari 1876 in handen van onze eigen „Société Générale”. Deze stichtte de „Société anonyme des Tramways de Barmen-Elberfeld” met zetel te Brussel en met een exploitatiedirectie te Elberfeld. De lijn werd op dubbel normaalspoor heraangelegd, nieuwe voertuigen kwamen in dienst en de frequentie werd opgevoerd. Na nog enkele beperkte verlengingen, kwam aan de paardetractie echter vrij vlug een eind. Nadat de Barmer Bergbahn in 1894 een elektrische tandradlijn naar de Toelleturm in gebruik nam, besliste men eveneens de bestaande stadstramlijnen te elektrificeren, werk dat begin 1896 ge-

realiseerd werd. Het aantal reizigers nam hierdoor enorm toe. Van 5 miljoen reizigers in 1895 (laatste jaar van de paardtractie) ging het tot 14 miljoen in 1900. Van dit ogenblik af moest de tram echter rekening gaan houden met een geduchte concurrent: de Schwebebahn.

Zes maatschappijen

Ondertussen waren er in de jaren '90 diverse andere trambedrijven ontstaan. Alle bedrijven waren onder te verdelen in twee groepen.

Tot de groep van de Barmer Bahnen behoorden drie bedrijven. Na de reeds vermelde lijn naar de Toelleturm, bouwde de Barmer Bergbahn AG een metersporig net uit dat zich naar het zuiden uitstreckte tot Remscheid en Solingen. De Barmer Strassenbahnen, een stedelijk regiebedrijf, werkte van 1894 tot 1927 aan de uitbouw van het stedelijk net, terwijl de Barmen-Schwelm-Milsper Strassenbahn in 1897 een directe verbinding opende van de Alter Markt naar het oostelijk gelegen stadje Schwelm.

Drie andere bedrijven vormden de groep van de Elberfelder Bahnen. De hoger genoemde Elektrische Strassenbahn Barmen-Elberfeld AG baatte naast de Talbahn ook diverse andere stedelijke lijnen uit. Het regionale net van de Bergische Kleinbahnen AG (meter-spoor) groeide vanaf 1897 in noordelijke en westelijke richting en reikte tot in Essen en Düsseldorf. De Schwebebahn Vohwinkel - Elberfeld - Barmen AG vervolledigt deze reeks.

Unificatie

De eerste pogingen tot unificatie van het openbaar vervoer dateren uit 1914. De bedrijven van de Elberfelder groep voerden toen een gemeenschappelijk zonetafief in. In 1929 sloot de groep van de Barmer Bahnen zich hierbij aan en werden de lijnen van alle maatschappijen hernummerd volgens een nieuw systeem. Reeds in 1940 kwam het tot een fusie van de zes bedrijven. Zo ontstond de Wuppertaler Bahnen AG, een stedelijk bedrijf waarvan het kapitaal van 11 miljoen RM resp. voor 97% en 3% in handen was van de steden Wuppertal en Schwelm. Bij het uitbreken van WO II beheerde deze maatschappij een net van 176 km, verdeeld over normaal- en metersporige lijnen, dat zich uitstreckte tot Essen, Solingen, Remscheid en Milspe en ca. 800.000 inwoners bediende.

Teloorgang van het tramnet

Op 1 maart 1948 ging de Wuppertaler Bahnen AG, samen met de stedelijke electriciteits-, gas- en waterverzorgingsbedrijven en precies zoals in de meeste grote Duitse steden, op in een zogenaamde Stadtwerke. Het openbaar vervoer wordt van dan af verzorgd door de Verkehrsbetriebe der Wuppertaler Stadtwerke AG.

Met de opening van de eerste buslijn in 1925 begon een nieuw tijdperk. Nadat de in WO II vernielde tramlijnen op korte tijd waren hersteld, begon vanaf

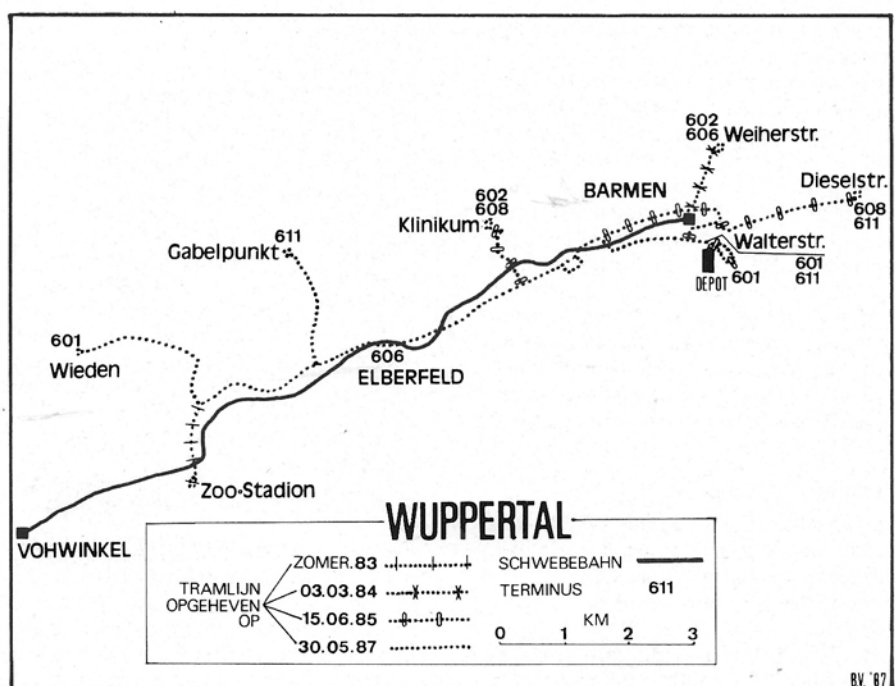


WSW-rijtuig 3824 op weg naar Wieden, het eindpunt van lijn 601. Publiciteit op de wagenkast: „Groot, mooi, z'n prijs waard". Dit gold blijkbaar niet voor de tram zelf! Foto Staf Cuyt, 30 mei 1987.

1950 de geleidelijke vervanging door dieselbusexploitatie van de (in de eerste plaats metersporige) regionale tramlijnen. De laatste metersporige lijn werd in 1970 bereden. Terloops vermelden we, dat een prachtig, 3 km lang metersporig traject van de vroegere lijn 5 tussen Wuppertal-Elberfeld en Solingen behouden werd en toeristisch wordt geëxploiteerd door de Bergische Museumsbahnen (BMB).

Het besluit tot opheffing van het resterend normaalsporig stedelijk tramnet viel in de gemeenteraad van 26.09.1983. Onze tekening dateert de diverse opheffingsgolven. Tot voor 30.05.1987 bleven nog slechts de lijnen 601, Wieden-Walterstrasse en 611, Gabelpunkt-

Walterstrasse over. Beide lijnen liepen voor een groot deel gemeenschappelijk en eindigden in het enige tramdepot van Heckinghausen. Op werkdagen reden beide lijnen afwisselend om de 20 minuten, 's zondags en 's avonds om de 30 minuten. Lijn 611 werd 's avonds met een uurfrequentie beperkt tot Elberfeld met aansluiting op lijn 601. Op een normale werkdag waren nog slechts elf trams in dienst. Het park bestond op het eind nog uit 15 achtassers (Düwag) waarvan 8 uni- en 7 bidirectionele. De meeste van deze voor een deel uit omgebouwde vierassers en voor een deel uit Dortmund en Karlsruhe afkomstige trams werden ondertussen doorverkocht aan het Oostenrijkse Graz.





Rijtuig 3830 „duikt“ onder de Schwebebahn aan de Alter Markt. Nog enkele uren : dan is het definitief afgelopen ! Foto Staf Cuyt.

Pro en contra tram

Diverse aspecten speelden zowel in het voordeel als in het nadeel van de tram. Zo beschikte een groot deel van de stedelijke lijnen over een eigen bedding. Waar de bedding in het midden van de rijweg lag, bouwde men eertijds aan elke halte onderdoorgangen. De tram speelde bovendien een kapitale rol als „Ersatzverkehr“ bij elke, nogal frequent voorkomende onderbreking van de Schwebebahn.

Anderzijds waren de parallelle loop van de tram aan de Schwebebahn en toekomstige S-bahn en het uitblijven van verlengingen (naar stedelijke nieuwbouwwijken) van de eerder korte zijvertakkingen, oorzaken van een eerder matig tramgebruik. Volgens sommigen nam de trambedding ook te veel plaats in beslag. De eigen beddingen zullen in de toekomst gretig worden ingenomen door busbanen, parkeerplaatsen en mogelijk zelfs door een verbreding van de rijwegen. Ook de leeftijd van de tramrijtuigen (bouwjaar 1954-1960) en de dure vervanging ervan speelden in het nadeel van de tram.

Het milieuvriendelijke karakter van de dieselbus (in het reeds zwaar door zure regen getroffen en overigens zo milieubewuste Duitsland); het feit dat bussen de fileproblemen slechts kunnen verergeren en in vergelijking met de tram over zeer weinig prioriteiten beschikken; dat de aankoop van nieuwe, supplementaire bussen ook veel geld kost; het waren blijkbaar geen afdoende argumenten. Treffend was dan ook het bij één van de laatste tramritten aangebrachte spandoek : „Die Strassenbahn ist nicht gestorben, Sie wurde getötet !“

B. Van Craeynest

Epiloog

In de nacht van 30 op 31 mei 1987 reed de laatste dubbelgelede wagen de stelplaats binnen en plaatste zodoende het eindpunt achter het trambedrijf in Wuppertal.

Zaterdag 30 mei was de „officiële“ afscheidsdag en honderden fotografen

trotseerden de miezige en doornat makende regen teneinde deze „gebeurtenis“ op de gevoelige plaat te kunnen vastleggen. Overal zwierven zij rond : in het depot, langs de twee overgebleven lijnen, aan de eindlussen, op de trams zelf.

De tram in Wuppertal diende o.a. te verdwijnen terwille van de heilige koe - de automobiel - en het bij die verdwijning horende scenario komt ons verdacht bekend voor. Men begint met het afschaffen van enkele „minder renderende“ lijnen, laat er metertijd nog enkele andere volgen, verklaart dan de uitbating van het resterende netgedeelte als niet meer economisch verantwoord en de vicieuze cirkel is rond : het stadscentrum kan worden vrijgegeven aan de verpestende uitlaatgassen-atmosfeer, terwijl de toegangswegen naar de stad worden bevolkt met autobussen die op hun beurt hopeloos vastlopen in het onontwarbare kluwen van geen parkeerruimte vinden-



Een somber beeld illustreert een onbegrijpelijke beslissing : niet zo lang geleden was hier een uitstekend gestructureerd trambedrijf actief. Let op de opvallend goede haltevoorzieningen : perrons, perronbeveiligingen, wachthuisjes, onderdoorgangen op het einde van de opstapplaats (die de reizigers toelieten veilig aan de haltes te komen). De bovenleiding is reeds gesloopt, wat overschiet zal weldra volgen ! Foto Bernard Van Craeynest.

de, verkeerd gestationeerde, botsende en in de meeste gevallen slechts één persoon vervoerende auto's. Voor een grotendeels op eigen bedding rijdende en in éénmaal tweehonderd mensen vervoerende, milieuvriendelijke tram is in zulk inferno vanzelfsprekend geen plaats meer !

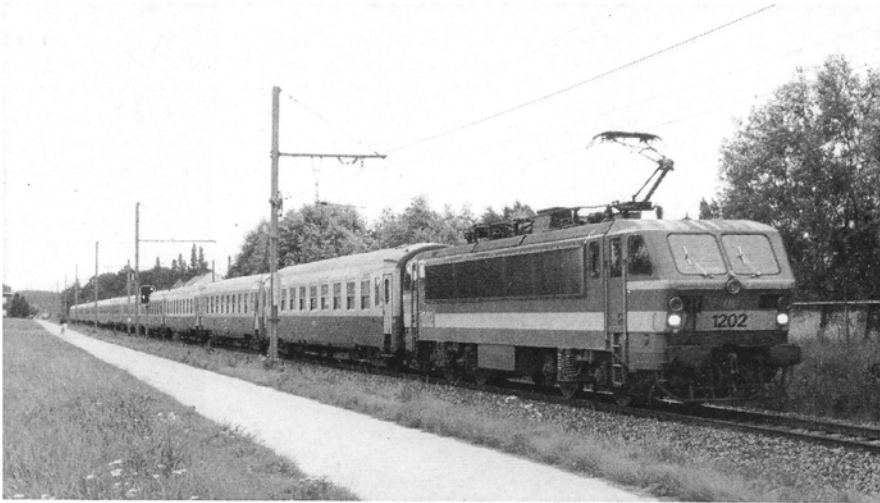
Enige anecdotes mogen de atmosfeer schetsen waarin de laatste bedrijfsdag van de Wuppertaler tram verliep :

- tijdens een normale dienst (wij waren oog- en oorgetuige) begonnen souvenirjagers alles wat niet te heet of te zwaar was uit het interieur van het rijtuig te slopen. De trambestuurder merkte droog op : „Hé, ze zijn m'n tram aan het afbreken“ en deed voor het overige alsof zijn neus bloedde;
- een ander trambestuurder, een autobus kruisend met hetzelfde lijnnummer als door zijn rijtuig gevoerd, via het omroepsysteem van de tram : „Dames en heren, mag ik U het nieuwste tramtype van Wuppertal voorstellen ?“;
- een Wuppertaler automobilist stelde aan ondergetekende de argeloze vraag, of er in de stad wellicht een fotowedstrijd aan gang was;
- onder uit de luidsprekers schallende muziek hielden de WSW (Wuppertaler Stadt Werke) in de tramremise uitverkoop van souvenirs en klein werkhuis materiaal : het succes was overweldigend;
- door een tramfan-fotograaf de vraag gesteld, welk gevoel het zoal opleverde een laatste dagdienst te moeten rijden, antwoordde de conducteur : „Op dit ogenblik ervaar ik niets bijzonders. Ik doe gewoon mijn job. De kater komt morgen of overmorgen wel.“

Staf Cuyt

(1) Te Vohwinkel bevindt zich echter nog het eindpunt van trolleybuslijn 682 van de Stadtwerke Solingen (SWS).

Rail-Aktueel - Rail-Aktueel - Rail-Aktueel - Rail-Aktueel



Lok 1202 met een Lourdes-bedevoortrein te Blaasveld, juli 1987. Foto Ronald Mardaga.

BELGIE

NMBS

- Tijdens het „seizoen” van de bedevaarttreinen naar Lourdes (maart-september) worden deze treinen, die via Kortrijk naar Tourcoing rijden, bespannen met lokomotieven van de reeks 12 gezien deze machines zijn uitgerust met de nodige aanpassingen om in Frankrijk te rijden. Zodoende komt de vroegere lokwissel in Kortrijk te vervallen (de elektrische lok werd daar vervangen door een dieselmachine van de reeks 51 of 62). In 1987 werden bedevaarttreinen ingelegd vanuit Leuven, Mechelen, Temse, Brugge en Antwerpen Oost. T.H.

- Het elektrisch motorstel 050 is op 11 juni 1987 uit de Centrale Werkplaats te Mechelen gekomen. Het werd overgedragen voor onderhoud aan de werkplaats Schaarbeek OTW/E. Voorlopig wordt het enkel ingezet voor het afwerken van een uitgebreide reeks proeven, waarna het in dienst komt op lijnen met hoge perrons (lijnen 12, 25, 124). Het stel 050 werd ingedeeld in grafiek Q, niettegenstaande het een stel type 62 blijft (ex-151).

- Nieuwe motorstellen, vergelijkbaar met de NS-Sprinters, zullen door BN worden afgeleverd in de eerste helft van 1988. De eerste schijf wordt genummerd van 901 tot 935, de tweede van 936 tot 945.

- Ondanks het feit dat de laatste dienst van de Benelux-Hondekoppen officieel werd gereden op 30 mei 1987, zijn naderhand nog enkele ritten met deze oudjes uitgevoerd.

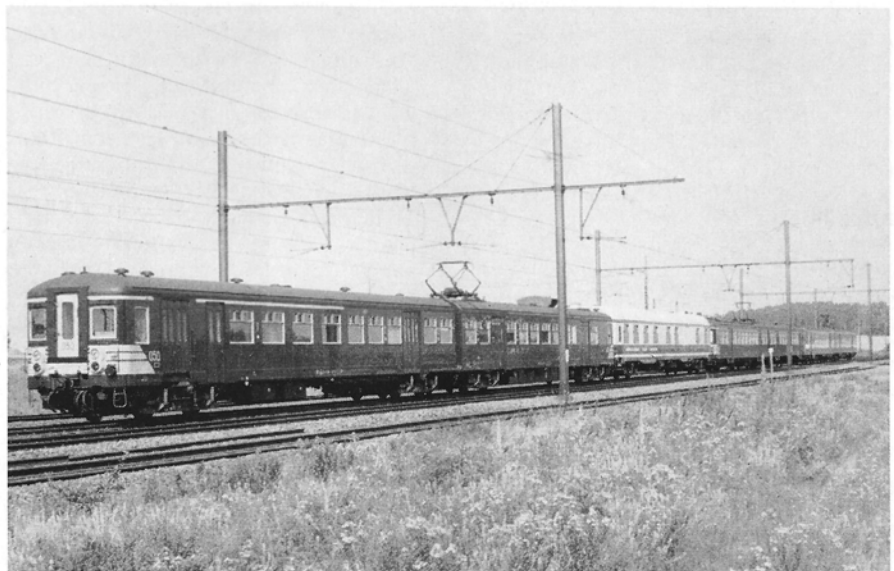
- Vanaf de nieuwe dienstregeling rijden de ex-Beneluxlokomotieven 25.5 sinds juni 1987 een vast schema in het goederenverkeer, wat niet belet dat zij, wanneer onvoldoende machines van de reeks 15 voorhanden zijn, het gedeelte

Amsterdam-Brussel in de reizigersrelatie Amsterdam-Parijs voor hun rekening dienen te nemen.

- Na gediend te hebben als magazijn voor hulpstukken en onderdelen voor de overige lokomotieven van de reeks 12, is lok 1212 door BN eindelijk terug „in orde” gebracht en is, na de klassieke rodageritten, in de normale dienst terecht gekomen.

- De drie prototype diesellokomotieven 6391, 6392 en 6393 die waren voorzien van Flexi-Coil bogies, worden omgebouwd met de gewone BN-draaistellen die zijn vrijgekomen van beschadigde of verongelukte lokomotieven. Het is nog niet bekend of de nummering van het drietal zal worden gewijzigd.

- De dieselmotorwagens van de reeks 46 zijn nu allen buiten dienst gesteld.



Elektrisch motorstel 050 tijdens een testrit, vergezeld door meetrijtuig ES 13, stel 158 en Sabenastel 600. Ezemaal, 13 juli 1987. Foto Ronald Mardaga.

Sindsdien rijden er op de relatie Mons-Ath en Ath-Geraardsbergen opnieuw trek- en duwtreinen met rijtuigen M1!

- Sinds ons vorig nummer zijn volgende stellen in het nieuwe wijnrood in dienst gekomen: AM2: 604, 709, 617, 712, 621 en 649; AM4: 821, 813 en 805. Nummer 814 krijgt z'n nieuwe jas vermoedelijk begin september.

- De tweede schijf lokomotieven van reeks 21 is op heden afgeleverd tot en met het nummer 2146 en dit aan de werkplaats Merelbeke. Met uitzondering van de 2146, die nog ter beschikking van ACEC/BN wordt gehouden, zijn alle andere 21'ers in dienst. J.M.

NMVB

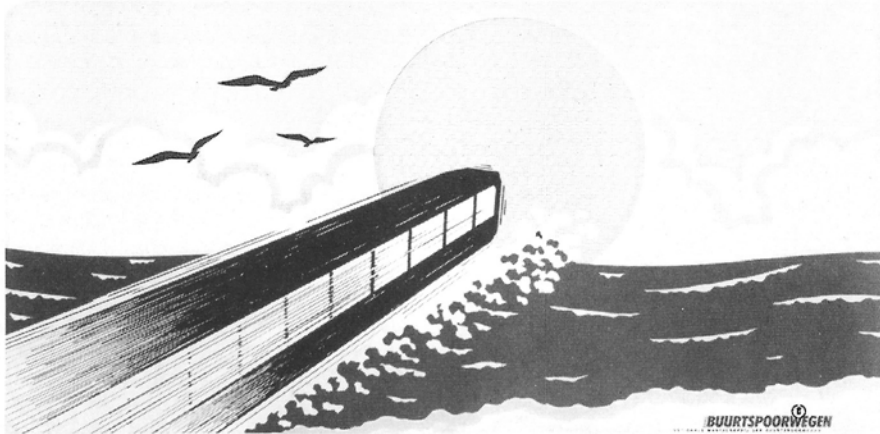
- Tijdens de maanden juli en augustus 1987 organiseerde de NMVB, in samenwerking met het Gemeentekrediet en Het Nieuwsblad, een groots opgezette actie aan de kust, met als slogan „De Kusttram. De Zonnelijn”.

De actie heeft tot doel meer reizigers met de tram te laten rijden. Door het inleggen van thematrams, zoals de Casinotram, de Museumtram, de Vismijntram, de Discotram, de Joggerstram, de Zwintram, de Zeehaventram, de Melitram, de Kwistram, de Zwemtram, de Avondmarkttram en de Toeristische Tram, hoopt de maatschappij ook niet-tramreizigers aan te kunnen trekken tot het gebruik van de kusttram.

Door het voeren van deze actie verwacht de NMVB in vijf jaar tijds 25 % meer reizigers en ontvangsten te kunnen noteren.

Tijdens de maand juni kon men in alle belangrijke Belgische steden grote aanplakbrieven van 20 m² bewonderen, waarop het beeld van de actie prijkte. In kranten verschenen regelmatig advertenties over de actie en al het NMVB-bus- en trammaterieel werd uitgerust met grote stickers.

DE KUSTTRAM. DE ZONNELIJN.



De aanplakbrieven die men tijdens de maand juni in alle grote Belgische steden kon aantreffen voor de actie aan de Kust.

Het Nieuwsblad verspreidde een extra editie „De Kusttram. De Zonnelijin”. Aan de Kust zelf kon men in alle biljettenverkoopspunten de wekelijkse agenda „Info-kust” bekomen, met vermelding van alle plaatselijke feestelijkheden, gebeurtenissen, tentoonstellingen, enz. De actie kende een gunstig onthaal bij het publiek.

Persoonlijk hebben we enkele thematrams meebeleefd en telkens stelden wij een vrij grote opkomst vast.

Tijdens de persconferentie op 12 juni 1987, naar aanleiding van de voorstelling van hogervermelde actie, deelde de burgemeester van De Panne mee dat de kusttramlijn mag verlengd worden tot het station van Adinkerke. Hij kreeg hiervoor een warm applaus. Hopelijk is hij niet te voorbarig geweest en rijden we in de zomer van 1988 langs de Meli naar het station! Duimen maar!

• De NMVB plaatste op 17 juli 1987 een belangrijke bestelling van 80 autobussen, verdeeld als volgt:

- 30 gelede bussen Jonckheere-Volvo B 10 R, nummers 2154 tot 2183;

- 25 gelede bussen Van Hool-AG 280, nummers 2184 tot 2208;

- 25 midibussen LAG uit Bree, nummers 2209 tot 2233.

De midibussen zullen worden gebouwd op een MAN-onderstel en uitgerust met een zescylinder MAN-dieselmotor. De midibus telt 18 zitplaatsen en 17 staanplaatsen. E.K.

MIVA

• Op maandag 11 mei 1987 werden de op- en afrijwissels van de manoeuvreus Marnixplaats (lijn 4) uitgebroken, zodat op deze plaats geen terugkeermanoeuvres meer kunnen worden gemaakt. Het Antwerpse tramnet is hiermede weer een keerlus armer!

• Vrijdag 15 mei 1987 reed de bij de jeugd goed bekende Striptram (PCC 2121) op lijn 11 voor het laatst in reizigersdienst met volgnummer 9 (van 6.46u tot 22.55u). Anderhalve maand later, nl. op dinsdag 30 juni, kon de 2121 opnieuw in een ander publicitair kleedje

voorgesteld worden, doch dan als Krisprolls-tram. De nu knalgeel en met ge-roosterde broodjes beschilderde 2121 maakt reclame voor de Zweedse broodjes „Krisprolls”. Het initiatief voor deze „krokante Zweedse tram” gaat uit van de onderneming Pogens Familjebageri uit Malmö, in België vertegenwoordigd door Delby's N.V. Food Brokers uit Wilrijk.

De voorstelling gebeurde, zoals de traditie het reeds wil, op de Groenplaats, in bijzijn van de Ambassadeur van Zweden.

• Ondertussen was, op woensdag 24 juni in de namiddag, het tramrijtuig „Hou je stad rein” aan het Antwerps publiek voorgesteld door de Antwerpse Schepen voor Sociale Zaken en Volksgezondheid Jan Claes, bijgestaan door de Schepen van Openbare Werken Marc Welens, echter in de functie van MIVA-voorzitter.

PCC 2029 werd beschilderd met een creatie van Marc Verhaegen van de Stedelijke Academie voor Plastische Kunsten te Merksem.

De rijdende „schone” tram kadert in de sensibiliseringscampagne van de Stad Antwerpen om de grootste stad van Vlaanderen opnieuw een „proper” uitzicht te geven.

De publiciteitstrams vangen thans hun dienst aan vanuit de tramloods Groenenhoek i.p.v. Hoboken.

Deze overheveling gebeurde naar aanleiding van de herprofileringwerken aan de Antwerpsesteenweg te Hoboken. De werven zijn afgesloten met de bekende draaibarelen, die door de trams zelf worden opengereden. Om beschadiging van de publicitaire schilderijen te voorkomen werden de rijtuigen overgeheveld naar de loods Groenenhoek, zodat men ze nu overwegend ziet rijden op de lijnen 8, 10 en 11.

• Woensdagavond 10 juni 1987 vond tussen Kallo en Antwerpen, Frederik Van Eedenplein, een uitzonderlijk transport plaats. De vracht bestond uit het tweede boorschild, nodig voor de bouw van de tweede tramtunnel onder de

Schelde. Het boorschild werd in Eeklo vervaardigd, via het water aangevoerd naar Kallo en per vrachtwagen getransporteerd naar het Frederik van Eedenplein.

• De T.V. Waterdichting (zie ook artikel in RR 9/87 - Buurtspoorwegtrams in de Antwerpse premetro) heeft sinds 13 mei de ex-gesloten NMVB-goederenwagen A 17611, afkomstig van het Buurtspoorwegmuseum te Schepdaal, in gebruik voor het vervoer van betonspecie.

Op de platte wagen werd hiervoor een vergaarbak geplaatst.

• Grote Steenweg, Berchem. In de week van maandag 3 augustus 1987 plaatsten de MIVA-diensten herbruikbare bovenleidingspalen langs de linkerkant van de Grote Steenweg, richting Mortsel, tussen de Boomgaardstraat en de Vredestraat, voor het opvangen van de spandraden der bovenleiding die aan de af te breken woningen bevestigd waren. De verplaatsing van deze spankabels gebeurde in de week van 10 augustus. Een week later werd ook de straatverlichting op de bovenleidingspalen aangebracht. De afbraak van de huizenrij kan nu beginnen.

• Antwerpsesteenweg, Hoboken. De herprofileringwerken zijn zo ver gevorderd dat vanaf maandag 24 augustus kon worden begonnen met de plaatsing van het nieuwe dubbelspoor, vanaf de Zwaantjes tot aan de Jan Van den Wouwerstraat.

Volgens de vooruitzichten hoopt men de nieuwe eigen bedding over de ganse lengte (Zwaantjes - Draaiboorn) omstreeks half november in gebruik te kunnen nemen.

De firma Taveirne uit Torhout zorgt voor de sporenaanleg.

Na de winterperiode zouden dan de oude, buiten gebruik gestelde tramsporen in vakken worden opgebroken.

• Vanaf zaterdag 15 augustus 1987 werd de dienstverlening op de autobuslijn 37 (Antwerpen, Fr. Rooseveltplaats - Van Cauwelaertsluis) fel afgeslankt. Deze dienst wordt gereden door de firma De Polder voor rekening van MIVA. Op zater-, zon- en feestdagen is de busdienst gewoon afgeschaft. Op weekdagen rijdt men nog slechts tussen 7.00u en 17.25u. De inwoners van de Kruisschanswijk lieten een fel protest horen, met het gevolg dat vanaf donderdag 10 september een nieuwe dienstregeling werd ingevoerd. In de week is het eerste vertrek vanaf de Rooseveltplaats om 7.00u, het laatste om 22.00u; vanaf de Van Cauwelaertsluis wordt dit resp. 7.30u en 22.30u. Op zater- en zondagen zijn er drie vertrekken voorzien in beide richtingen (Rooseveltplaats 13.30u, 18.30u en 22.00u; Van Cauwelaertsluis 14.00u, 19.00u en 22.30u).

• De Antwerpse tram- en busreizigers werden op bepaalde dagen tijdens de maanden juli en augustus geplaagd met een 24-uren-staking van het MIVA-personeel. De stakingsdagen werden op voorhand aangekondigd, zodat menig reiziger zijn voorzorgsmaatregelen kon nemen.

De vakbonden, in gemeenschappelijk front, eisen de verhoging van het aantal manschappen in de Verkeersdienst (van 580 naar het strikte minimum van 640 man) en een betere werkregeling. Volgens de MIVA-direktie kan een dergelijk openbaar vervoer in Antwerpen worden georganiseerd met 600 tram- en busbestuurders.

Laat ons hopen dat dit konflikt niet blijft aanslepen vermits de gewone man, die dagelijks het openbaar vervoer gebruikt, er steeds het slachtoffer van is.

• Vanaf dinsdag 1 september 1987 werden de autobuslijnen 25bis (Groenplaats - A.Z. Middelheim) en 18 (Centraalstation - Berchem) tot één lijn samengevoegd.

De bussen van de lijn 18 rijden vanaf het oude eindpunt (Berchem - Koninklijk Atheneum) door over de Grote Steenweg, Elisabethlaan, Koninklijke laan, Middelheimlaan en Lindendreef (A.Z. Middelheim - hoofdingang). Vanaf deze halte vervolgen zij de reisweg van lijn 25bis. Een nieuwe lijnfilm 18 (Centraal Station - Berchem Station - Groenplaats) wordt voorgedraaid. De lijnfilm 25bis verdwijnt. E.K.

MIVB

• Op 1 oktober 1987 zette de MIVB een nieuwe stap in de geleidelijke afbouw van haar tramnet. Het typisch bochtige en golvende tracé van lijn 62, tussen Montgomery en de Koningsstraat, kwam toen te vervallen, waardoor de lengte van het tramnet met ca. 3,4 km verminderde. In de plaats hiervan stelde de MIVB een nieuwe buslijn 61, Montgomery - Noordstation, in dienst, die in vergelijking met de tram via de metrostations van de Kruidtuin en Rogier rijdt i.p.v. langs het Liedtsplein.

Tram 58, die in 1984 „in afwachting” van de vernieuwing van de sporen in de Stallestraat „voorlopig” werd afgeleid naar Drogenbos (terminus 52), berijdt nu het nog overgebleven deel van lijn 62 naar Berchem. Het oorspronkelijke traject van het zuidelijk deel van lijn 58 wordt nu volledig bediend door een eveneens nieuwe buslijn 51, die iets verder doorrijdt naar de Heldensquare. Aldus kon de pendelbuslijn 158, die werd ingelegd tussen de afgebogen lijn 58 en het Dancoplein, worden opgeheven.

Voorheen viel ook al lijn 81 in ongenade. Onder grote publieke druk diende de MIVB toen af te zien van haar plannen tot opheffing van de zuidelijke tak van lijn 81. Ondertussen viseerde men echter het noordelijk deel van lijn 81 door deze in te korten tot Bockstaal.

B.V.

MIVG

• **Wanneer mag ik nog eens naar buiten?** Onze oldtimer 339 staat reeds maanden troosteloos op stal. Wat doen we ermee? Verder laten verkommeren in stof en vuil, laten roesten en rotten... en dan afvoeren omdat er toch niets meer aan te doen is? Of laten we hem nog rijden, door de oude Gentse stede, fier als een gieter en door iedereen in verwondering



Het uitgraven van de nieuwe trambedding aan de Antwerpsesteenweg te Hoboken. PCC 2017 rijdt op de tot verdwijning gedoemde oude rails. 20 augustus 1987. Foto Eric Keutgens.

en bewondering nagekeken. Rijden, waarom niet, als blikvanger, als broodnodig promotiemiddel voor het Openbaar Vervoer, als vetbetaalde reclamedrager, als... ja, juist, U zegt het, daar had ik nog niet aan gedacht!

Aan de 339 moet echter eerst nog wat gesleuteld worden. En daar is geld voor nodig, veel geld. Maar dat is er niet, toch daar niet voor, dat weet iedereen. Wie wil onze laatste oldtimer redden? Wie wil in zijn vrije tijd nog eens komen sleutelen? Wie wil er de geur van olie, bakeliet en vernis nog eens opsnuiven? Samen met enkele trouwe tramliefhebbers zoeken wij naar mensen die de 339 eens serieus willen onder handen pakken. Niet alleen van buiten, maar ook in zijn ingewanden: zijn leidingen, zijn remmen, zijn signalisatie en nog veel meer.

Mensen, dit is geen oproep, dit is een noodkreet! Aan alle personeelsleden op rust en aan alle actieve collega's van gelijk welke rang of stand, van gelijk welke discipline, maar die de 339 een warm hart toedragen: neem contact op met de redactie van dit blad. Wij gaan samen een hobby-club stichten, een echte. Het kan wel in het buitenland. De Buurtspoorwegen en de Brusselse collega's kunnen het wel. Waarom zijn niet?

GLT

• De tram-bus GLT (Guided Light Transit) van BN, die twee jaar geleden op de Heizel werd voorgesteld, zal vermoedelijk gaan rijden op de verbinding Houyet-Jemelle. Te dien einde zal een volledig nieuwe infrastructuur worden aangelegd. Het gehele plan is momenteel nog „ter studie”. J.M.

OOSTENRIJK

• Met de manifestaties n.a.v. 150 jaar spoorwegen in Oostenrijk wil nog wel eens iets verkeerd lopen. Tijdens de maand juli 1987 verbleven wij in Wenen met o.a. de bedoeling een bezoek te brengen aan de groots aangekondigde

en opgezette „Railshow” in het tentoonstellingspark van het Weense Prater, tentoonstelling die zou doorgaan van 5 juni tot en met 19 juli 1987.

Wie beschrijft onze verbazing en onze frustratie wanneer een suppoost van het expopark ons met een uitgestreken geëlaat mededeelde „Die Ausstellung findet nicht statt” (de tentoonstelling gaat niet door). Volgens onze zegsman hadden de Oostenrijkse Bondsspoorwegen oorspronkelijk wel gebouwen en terreinen gehuurd doch, in de plaats van lokomotieven en ander materieel, hun kat gestuurd...

Wel een hoogst merkwaardige wijze om nationaal en internationaal reclame voor je bedrijf te maken!

• Overigens, en nog altijd in Wenen, moesten wij in het Technisch Museum ervaren dat daar gedurende de maand juli de afdeling spoorwegen... gesloten was. Ons bleef niets anders over dan te trachten de daar in open lucht tentoongestelde en mooi opgepoetste reeks stoomlokomotieven doorheen een afsluiting van kippegaas te fotograferen!

• Derde en laatste hoofdstuk Wenen: op zaterdag 18 juli namen wij deel aan een uit Wien Nord vertrekkende stoomexcursie naar Spitz a.d. Donau. Met dit doel hadden de Bondsspoorwegen de machtige tenderlok 78 618 ingezet, eigendom van de Oostenrijkse Vereniging voor Spoorweggeschiedenis (OeGEG). Deze van een Giesl-uitlaat, vergrote watertanks en leiplaten voorziene machine kon, zoals was te voorzien, menig fotograaf in vervoering brengen.

Van enige doordachte organisatie van fotohaltes was echter, in tegenstelling met de DB in 1985, jammer genoeg geen sprake. Wie een behoorlijke foto wou reed ofwel niet mee of moest die foto via omwegen en sluippaadjes in de vroege uurtjes of via de bekende scheldkanonnades trachten te verwerven; verschijnsel dat ook in ons dierbaar België vrij bekend is. S.C.

Spooragenda

TWEDE FORUM VAN DE BELGISCHE

SPOOR- EN TRAMVRIENDEN

Febelrail, de federatie van Belgische verenigingen van spoorwegbelangstellenden, organiseert haar tweede Forum van de Belgische spoor- en tramvrienden op ZATERDAG 10 OKTOBER 1987, van 10 tot 18u.

Alle spoorwegliefhebbers zijn welkom op deze grote ontmoetingsdag, ongeacht ze lid zijn van een vereniging of niet.

Het forum gaat door in het Trammuseum van Schepdaal (Ninoofsesteenweg 184, Schepdaal), dat zopas zijn 25ste verjaardag vierde. De organisatie gebeurt in samenwerking met de AMUTRA/VETRAMU, de bekende „Vereniging voor het Trammuseum”.

Op het programma :

- demonstratieritten met historisch trammaterieel;
- tentoonstellingsstands van diverse verenigingen (modelbouwclubs, museumspoorlijnen en -tramlijnen, enz.);
- voordrachten, dia- en filmvoorstellingen.

Voor bijkomende inlichtingen kan u terecht bij :

FEBELRAIL vzw, postbus 44, 1040 Brussel-42. (Graag 1 zegel van 13 F bijvoegen voor antwoord.)

Telefonische inlichtingen :

tel. 010/65.87.48 (enkel in dringende gevallen).

Club Ferroviaire de Mons - Rue de la Fontaine 1, 7301 Wasmuel - tel. 065/31.26.93

Van 7 tot 11 november 1987, tentoonstelling in de feestzaal van het Volkshuis, Place Communale 3 te Quaregnon-Wasmuel: Modulaire en klassieke miniatuurspoorbanen, modellen in diverse schalen, diorama's, ruilbeurs enz. Op 7, 8 en 11/11 van 10 tot 20u, op 9 en 10/11 van 14 tot 20u.

KBVVS - ARBAC - Centraal Station, 1000 Brussel - tel. 015/41.90.19

Op woensdag 21 oktober 1987, bezoek aan de WDT (Werkplaats Diesel Tractie) Monceau. Inschrijving verplicht minstens 15 dagen voor de vastgestelde datum, door middel van een gewone briefkaart.

Modelbouwmuseumstichting van Antwerpen - Van Diepenbeekstraat 17, 2018 Antwerpen - tel. 03/239.44.04

Treinbeurs op zaterdag 5 december 1987 van 13 tot 17u, op zondag 6/12 van 10 tot 16u, telkens met Sinterklaasgeschenk. Centrum Zurenborg, Dageraadplaats 4, 2018 Antwerpen.

Rail miniature Mosan - Rue des Champs 22, 5800 Gembloux - tel. 081/61.39.42

Modelbouwtenoonstelling op 17 en 18 oktober 1987 in de lokalen van het Centre Culturel de Géronsart, rue du Trèfle te Jambes. Toegankelijk van 10

tot 18u. Clubbaan in bedrijf, onuitgegeven miniatuurmodellen, laatste ontwikkelingen op het gebied van modelsporelectronica. Bereikbaar via Jambes Montagne Sainte Barbe of via de N4 langs Erpent (wegwijzers zijn voorzien). NMVB-bus 8 (Belle Vue) met vertrek aan het station van Namur.

Railtheater Amsterdam - Postbus 1215, 1000 BE Amsterdam

15 oktober : China, het Land van de hemelse Verbijstering. Diaprogramma met beelden uit 1980, 1983, 1986.

29 oktober : Lokomotiefportretten / Herinneringen aan de 50-ers. Filmprogramma waarin de stoomtractie centraal staat.

5 november : RTA dia kijk- en koopavond. Dia's van diverse spoor- en tramonderwerpen worden te koop aangeboden.

19 november : Amerikaanse stoom. Een buitengewoon gevarieerd filmprogramma over vele stoom- en 'n enkele dieseltreinrit door de VS.

26 november : Die schöne Blaue Donau entlang. Tussen 1975 en 1985 gemaakte dia's tonen tram- en treinbeelden uit Duitsland, Oostenrijk, Tsjechoslowakije, Hongarije en Joegoslavië.

10 december : gevarieerd filmprogramma, met beelden uit België (100 jaar NMVB), de Duitse Democratische Republiek (stoom op smalspoor) en Oostenrijk (oude trams in Innsbruck enz.).

Modelspoormanifestatie RAIL '87

Op 9, 10 en 11 oktober a.s. vindt in 's-Hertogenbosch de manifestatie „Rail '87” plaats, analoog aan het evenement dat twee jaar geleden in deze stad plaatsvond. Plaats van handeling is weer De Brabanthallen.

Meer dan 400 Nederlandse hobbyisten tonen er hun verzamelingen en modulebanen, zelf gemaakte of verbouwde modellen. Uit Kaarst (West-Duitsland) komt een club met een complete N-baan. Uit Engeland komt een groep van 12 hobbyisten met de mooiste banen die ooit werden gebouwd. Deze banen werden nooit eerder geëxposeerd op het vasteland.

Gedurende de expositie wordt, evenals in 1985, weer een speciale buslijn door de BBA onderhouden. Van het station naar de Brabanthallen en terug worden de bezoekers met historisch busmaterieel en tegen een „historisch” prijsje vervoerd. Deze buslijn M (van Modelspoor) wordt verzorgd door de afdeling Brabant van de Stichting Veteraan Autobussen.

De Modelspoorgroep heeft speciaal voor RAIL '87 een koelwagon laten bedrukken, die in een zeer beperkte oplage te koop zal zijn. Zowel hobbyisten als importeurs, leveranciers en fabrikanten komen met primeurs naar RAIL '87. Veel vindingrijke ideeën van hobbyisten zullen er te zien zijn en de exposanten zullen graag bereid zijn uitvoerige informatie te verstrekken. Voorts zijn er demonstraties van specifieke technieken alsmede verschillende

mogelijkheden van bouwen en verbouwen te zien. Zowel voor de beginnende als voor de ervaren hobbyist zijn de Brabanthallen gedurende drie dagen een modelspoor-paradijs.

De openingstijden zijn : vrijdag 9/10 14 tot 21u, zaterdag 10/10 10 tot 18u, zondag 11/10 10 tot 17u.

De toegangsprijs bedraagt :

volwassenen : f 6,50,

juniores en seniores : f 3,50, gezinskaarten (ouders en twee kinderen) : f 15,

Op aanvraag speciale prijs voor groepen.

Internationale Ausstellung Modelleisenbahn und -zubehör Köln - 22 - 26 oktober 1987

Deze manifestatie vindt plaats in de hallen 1, 2, 3 en 4 van het beurscomplex te Keulen-Deutz. Op een oppervlakte van ca 30.000 m² zullen ongeveer 150 deelnemers, zoals modelspoorclubs, museumverenigingen en ook commerciële ondernemingen, hun modelbanen, activiteiten en producten tonen. Alles wijst erop dat de tentoonstelling nog groter zal zijn dan voorgaande jaren. De manifestatie is geopend voor iedereen die zich voor het modelspoorgebeuren interesseert. In 1984, toen het gebeuren ook in Keulen plaatsvond, was het bezoekersaantal 78.000 !

Als bijzondere evenementen kunnen worden vermeld :

een informatiestand van de Deutsche Bundesbahn, materieelshow van de DB met modern en historisch materieel, pendeltreinen met museummaterieel, kindermodelbaan met rangeeremplacement, verwerving van een rijvaardigheidsbewijs op een kinderlokomotief, kleurwedstrijd „mijn droombaan” met waardevolle prijzen, de winnende deelnamen worden tentoongesteld, filmvoorstellingen en ochtendconcerten „Rund um die Eisenbahn”.

Openingstijden : dagelijks van 9 tot 18u. Toegangsprijzen : doorlopende toegangskarten DM 25, dagkaarten volwassenen DM 10.

Dagkaarten voor groepen vanaf 10 personen DM 8 per persoon.

Dagkaarten scholieren, studenten en gepensioneerden DM 6.

Schoollklassen vanaf 10 personen DM 5 per persoon.

Een catalogus kost DM 3.

N.B.

De teksten m.b.t. „Rail '87” en de internationale tentoonstelling te Keulen werden overgenomen uit „PS Rail”, signalering van publikaties over spoor en tram in grootbedrijf en modelbouw. Dit interessante tweemaandelijks tijdschrift is een uitgave van PS rail Uitgeverij, postbus 91604, NL-2509 EE 's-Gravenhage. Verdere gegevens werden verstrekt door Febelrail en door de betrokken verenigingen/organisatoren. Noch Febelrail noch Rail-Revue kunnen als verantwoordelijk worden beschouwd in geval van wijzigingen, vergissingen of weglatingen.

Lezersforum

• Geachte Heer,

Het artikel over de HLE reeks 23 is mij zeer in de smaak gevallen en heeft mij ertoe aangezet U te schrijven om informatie.

Als beginnend modelverbouwer van Belgische locs putten wij zoveel mogelijk informatie uit foto's wat betreft veranderingen aan en schilderschema's van de locs. De moeilijkheid zijn de juiste kleuren. Is het misschien mogelijk eens een kleurenlijst te publiceren met de gebruikte Belgische kleurenstelling met RAL nummers (zie schema RR 9, blz. 17 onderaan) van elocs, diesellocs, personen- en goederenwagens uit de naoorlogse periode? Ofwel, is het mogelijk dat U mij naar iemand of naar een dienst kunt verwijzen waar ik schema's zoals het hoger vermelde zou kunnen bekomen (of eventueel copies, tegen vergoeding)? Verder zou ik zeggen: doe voort, ieder trimester wordt het beter. Tegen elke „Belgische” hobbyist zou ik willen beweren: voor 50 F per maand hoeft U het niet te laten!

Met vriendelijke groeten,
G. Bloemen, Neerpelt

Geachte Heer Bloemen,

Ik heb uw brief van 12/7, in verband met uw reactie op het artikel over de hle reeks 23, doorgestuurd gekregen van de Heer Cuyt. Iedereen die zich van verre of van wat dichterbij met modelbouw bezighoudt ervaart dezelfde moeilijkheden, zeker wat betreft schilderschema's e.d. met betrekking tot Belgische modellen. Deze problemen zijn op de redactie van Rail-Revue dan ook zeer goed gekend.

Wij kunnen U echter goed nieuws melden, doch moeten nog even beroep doen op uw geduld. Er wordt momenteel een bijdrage voorbereid die over de kleurstelling van de hedendaagse traktiemiddelen bij de NMBS zal handelen. Qua opvatting zullen de door U verlangde gegevens verwerkt zijn zoals het geciteerde schema in RR 9, blz. 17. Het ligt in onze bedoeling om het volledige traktiepark (alle reeksen hle, hld, hlr, ms en mw) te behandelen.

Gezien er noch in de handel noch bij de Spoorwegen een gebruiksklaar schema beschikbaar is, moeten wij alle gegevens verwerken tot een publiceerbaar geheel. Onzerzijds zullen wij ervoor zorgen dat uw geduld en uw vertrouwen in ons tijdschrift ruimschoots zal worden beloond.

Tot slot wil Rail-Revue in naam van de voltallige redactie, hartelijk danken voor uw belangstelling in ons tijdschrift. Uw reacties blijven steeds welkom op het redactieadres. Zij geven ons moed en vertrouwen in de toekomst!

Jan Mahieu,
namens de redactie van Rail-Revue

• Geachte Heer,

Ik heb uw artikel („Dit kleine land...” n.v.d.r.) in Rail-Revue nr. 9 gelezen. Ik vind het erg spijtig, dat het blad eigenlijk te weinig lezers heeft om te blijven

voortbestaan. Ik waardeer uw openhartigheid zeer maar ik zou voor dit probleem geen oplossing weten. Er is in Nederland een blad, Railkroniek, dat wat opzet betreft enigszins met Rail-Revue te vergelijken is. Beide bladen zijn goed geredigeerd en ze hebben zeer lezenswaardige artikelen.

Zou een fusie tussen deze twee bladen misschien mogelijk zijn? Ik hoop dat U over dit voorstel niet boos zult zijn. Ik doe het in een poging een oplossing voor uw problemen te vinden.

J.F. Muller, Amsterdam

In plaats van boos te zijn om uw voorstel, voel ik mij gelukkig voor uw lovende woorden en uw begrip voor de moeilijkheden waarmee een tijdschrift als Rail-Revue heeft te kampen. Een fusie met een ander binnen- of buitenlands tijdschrift zie ik echter niet onmiddellijk zitten, gezien het opzet van ons blad is gericht naar zijn in hoofdzaak Belgische identiteit. Een fusie zou ten andere een hele resem nieuwe moeilijkheden en problemen in het leven roepen: waar zouden de „nationale prioriteiten” dienen gelegd, wie zou coördineren en realiseren (redactioneel en technisch), wat met de toch aanzienlijke afstanden die regelmatig zouden dienen afgelegd teneinde uitwisseling van ideeën en suggesties mogelijk te maken?

Ik kan, als oplossing voor de bestaande problemen, slechts herhalen wat ik reeds in het nr. 9 schreef: „het opvoeren van het aantal lezers van ons tijdschrift.”

U en de andere bestaande lezers kunnen hier helpen. Van mijn kant verzeker ik U, dat het blad zal blijven verschijnen zolang het maar enigszins financieel te verantwoorden blijft. Daar wil ik met mijn blijvende persoonlijke hobby- en beroepsinzet borg voor staan!

Staf Cuyt

• Geachte medewerker,

Naar aanleiding van een eerder door Rail-Revue beschreven verbouwing van de reeks 11 en het kort daarna uitkomen van Lima met de bijpassende rijtuigen, ontstond bij mij ergernis over het verschil van ramen bij de tussenrijtuigen en het stuurstandrijtuig, zodat ik zaag en vijf ter hand heb genomen en de ramen ben gaan inzetten. Dit door middel van ze ruim uit te zagen en op maat te vijlen om ze vervolgens vast te lijmen. Het idee ontstond na de ombouw van een Lima M2 met ramen van Jocadis. Bijgaand twee foto's van het vernieuwde ex-TEE inox rijtuig van Lima, met daarin het verschil rechts ingezette en links originele Lima-ramen, daar ik geen foto's van de ombouw van de Benelux-rijtuigen heb. Is er eventueel interesse om een artikel hieraan te wijden bij de beschrijving van het Benelux-materieel, dan ben ik bereid daaraan met foto's en uitgebreidere beschrijving belangloos mede te werken.

B. Ossevoort, Leidschendam

Iedere interessante bijdrage over modelbouw of grootbedrijf is steeds van harte welkom, daar we met z'n allen van

meanders ervaringen kunnen leren. Er zit echter één addertje onder het gras dat - het weze nog maar eens herhaald - voor moeilijkheden blijft zorgen: het illustratiemateriaal (tekeningen en/of foto's). Tekeningen dienen uitgevoerd te worden d.m.v. zwarte oostindische inkt op wit papier of op kalkpapier, terwijl foto's bij absolute voorkeur zwart-wit dienen te zijn, met de nodige nadruk op beeldscherpte en contrast. Wij verwachten met belangstelling een briefje van ieder van onze lezers die de nodige ervaring heeft en over de noodzakelijke apparatuur beschikt om met goed resultaat modellen te fotograferen! Intussen danken wij de Heer Ossevoort reeds bij voorbaat voor zijn aanbod, dat wij een van de volgende weken hopen te mogen ontvangen!

• Mijnheer,

Ik ben eveneens lid van de tramfamilie Keutgens. Vroeger fotografeerde ik alles op rails. In uw nr. 8 lees ik dat U een tekort hebt aan bepaalde onderwerpen. Ik heb eens gezocht in mijn verzameling en heb daar foto's gevonden van een bezoek aan een NS-werkplaats, ik vermoed Maastricht. Tekst heb ik echter niet. De foto's zijn genomen tussen 1950 en 1960. Ik maak trams op 1/20 L.G.B., maar ja, over trams hebt U Eric. Laat eens iets weten.

J. Keutgens, St.-Job-in-'t-Goor

Naast de opsomming van de foto's in uw bezit heeft één zinnetje uit uw brief onze speciale belangstelling gewekt: „Ik maak trams op 1/20 L.G.B.”. Met verwijzing naar ons antwoord op de brief van de Heer Ossevoort zouden wij U durven te herhalen: „Laat over uw zelf gebouwde trams eens iets weten!”

Foto voorpagina: Benelux-lokomotief HLE 2552 voor de stationskoepel van Antwerpen Centraal op 30 juli 1976. Een opvallend kenmerk aan deze machines is, dat zij slechts één pantograaf dragen. Een eerste bijdrage over het Beneluxmaterieel, door Paul Jacops, verschijnt in dit nummer. Dia Alain Janmart.

Onze kleurenposter: Eric Keutgens vervolgt zijn verhandeling over „Les Vicinaux Anversois” ofwel de Rode Tram en stelde deze gouache voor reproductie beschikbaar. Het fraaie schilderwerk is van de hand van P. vander vekens.

Foto achterpagina: ex-MIVG motorrijtuig 354, eigendom van en geheel gerestaureerd door de Heer Achiel Rijckaert, reed op 11 en 12 juli 1987 op de ASVI-museumtramlijn Lobbes-Thuin en bevond zich zodoende in een voor 'n Gentenaar wel bijzonder eigenaardige omgeving. Op de foto nadert de tram het eindpunt Thuin Ville-Basse. Foto Staf Cuyt.



