

RAIL-REVUE

met gratis LOSSE kleurenposter



Driemaandelijks tijdschrift voor de tram- en treinhobby

Vierde jaargang - Nr. 15 - januari 1989 - ISSN 0773-0713

Prijs per nummer 150 F

VAN DE POELE EN DE EERSTE ELEKTRISCHE GOEDERENLOK - BELGISCH POST-
VERVOER PER SPOOR - LIJNEN VAN EN NAAR EXPO 58 - LES VICINAUX ANVERSOIS -
NMVB-AUTOBUSLIJN 290 - HET BENELUXMATERIEEL IN HO - HISTORISCHE FOTO'S

Afgiftekantoor 2600 Berchem (Antw.) 1

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 een 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.

Redactieraad : P. Jacobs, J. Van Olmen (spoorwegen), E. Keutgens (tram), G. Van Meroye (modelbouw), C. Smits (autobus)

Correspondenten Nederland : A. Hermans, J. Oskam

Coördinatie : G. Cuyt

Photosetting :

Fotozetterij Jorissen, Schoten

Selektie kleurendruk :

Fotogravure Vergouts, Wommelgem

Druk en verspreiding :

Monopress, Borgerhout

De verantwoordelijk uitgever van dit tijdschrift stelt alles in het werk teneinde de identiteit en/of de verblijfplaats der fotografen van in deze uitgave opgenomen foto's te kennen. Daar dit in de praktijk niet altijd mogelijk blijkt verzoekt hij fotografen, die menen aanspraak te kunnen maken op publicatierechten, met hem contact te willen opnemen op hoger-vermeld adres.

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

Een rijk land...

Wij wonen, te oordelen naar het aantal verenigingen en tijdschriften op het gebied van het spoorwegamateurisme, in een rijk land.

Toch is het in stand houden van een vereniging of het uitgeven van een tijdschrift geen kleinigheid. Integendeel : wanneer men een goede kwaliteit beoogt is een onbaatzuchtige inzet vereist van een aantal vrijwilligers die er veel inspanningen en vrije tijd dienen voor over te hebben.

Het zal dan ook niemand verbazen dat sommige verenigingen hun activiteiten op een laag pitje draaien of dat tijdschriften met (veel) vertraging verschijnen. Mede om deze redenen heeft Vebov als eerste grote vereniging vorig jaar besloten om voorlopig geen eigen tijdschrift meer uit te geven, doch aan zijn leden het blad aan te bieden wat ook u, geachte lezer, nu ter hand hebt.

Een trend die nog meer zal doorzetten ?

De diversiteit aan verenigingen - museumbedrijf, modelbaan, uitstappen, projectieavonden - en de geografische spreiding der amateurs vereisen uiteraard dat meerdere groeperingen bestaan met voldoende onafhankelijkheid. Specialisatie in een welbepaalde richting en samenwerking met andere verenigingen verhogen echter de levenskansen op langere termijn heel wat meer dan oogkleppen en onderling gekibbel...

Niet onlogisch lijkt enerzijds het versmelten van meerdere tijdschriften, zodat mettertijd er een aantal gespecialiseerde bladen overblijft dat een bepaald interessegebied bestrijkt (spoorweg en model, tram en bus...) en dat een snelle berichtgeving over de aktualiteit aankan met een frekwente doch niet-professionele uitgave.

Anderzijds zijn er de verenigingsbladen - die zich zouden kunnen beperken tot het eigen verenigingsnieuws - en tenslotte de tijdschriften met meer uitgebreide onderwerpen en betere illustraties die een goede druk kwaliteit vergen en dus semi-professionele of professionele uitgaven vormen.

Een versmelting van tijdschriften verhoogt de oplage, wat op zijn beurt de prijs drukt, de kwaliteit verbetert, het werken met vaste korrespondenten toelaat en erkenning door en samenwerking met maatschappijen en publieke opinie in de hand werkt.

Kijk maar naar onze buurlanden !

Blijven nog de privé-initiatieven die, alhoewel afgekeurd door sommige verenigingen, juist ontstaan door een tekort aan dynamisme bij diezelfde verenigingen. Zou het niet buitengewoon zijn indien dergelijke initiatieven konden genomen worden met de actieve medewerking van de bestaande verenigingen en liefst ook nog met de financiële steun van een of andere sponsor ?

Febelrail werd opgericht met het doel een globale samenwerking te realiseren. De redenen waarom dat nog steeds moeilijk uitvalt liggen besloten in het weliswaar menselijke doch te betreuren individualisme waaraan wij in dit landje zeker geen gebrek hebben.

Toch zouden duizenden amateurs, die wensen te genieten van hun hobby, de resultaten van een ruimere samenwerking allicht zeer op prijs stellen.

U ook ?

Hubert Van den Bergh

INHOUD VAN DIT NUMMER

Een rijk land...	blz. 82
Karel Van De Poele en 's werelds eerste elektrische goederenlokomotief	83
Het Belgisch postvervoer per spoor (II)	87
De lijnen van en naar Expo 58	95
De rode tram - Les Vicinaux anversois (slot)	97
Geschiedkundig overzicht van de NMVB-autobuslijn 290	101
Het Beneluxmaterieel in HO - deel II	105
Historische foto's uit privé-verzamelingen	109
Rail-aktueel	110
Het bekijken of het lezen waard	116
Lezersforum	117

VLAANDEREN ZOND EEN ZONNEN UIT :

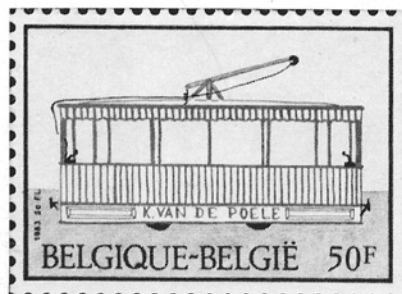
Karel Van De Poele en 's werelds eerste elektrische goederenlokomotief

Conzams achttien honderd zes en veertig, den zeven en twintigsten April, ten vijfuen Namiddag, voor ons François Bossuijt, Schepen, gedelegeerden Amptnaer van den burgerlijken stand der Gemeente van Lichtervelde, Provincie Westvlaanderen, ten Raedhuize is gecompareerd Petrus Joannes Van De Poele, oud zeven en twintig jaeren, Timmerman, geboren te Gend, woonende te Lichtervelde, den welken ons ver- toond heeft een kind van het Mannelijck geslacht, op heden ten een uur Namiddag in zijne wooning geboren, van hem verklaerd en van Maria Theresia Algoet, zijne Egtge- noote, oud negen en twintig jaeren, geboren en woonende te Lichtervelde, aen welck kind hij verklaerd heeft te geuen de voornaemen van Carolus Josephus welke vertooning en verklaring gedaen in de tegenwoordigheyd van Felix Algoet, oud zeven en twintig jaeren, Hovenier, en Jan François Wijffels oud zes en veertig jaeren, Gemeente Secretaris bij de inwoonders van Lichtervelde, de welke met den vader en ons geteekend hebben, na s'wuenig aflesing.

Petrus Van de Poele
F. Bossuijt

„Ten jaere achttien honderd zes en veertig, den zeven en twintigsten April, ten vijfuen Namiddag, voor ons François Bossuijt, Schepen, gedelegeerden Amptnaer van den burgerlijken stand der Gemeente van Lichtervelde, Provincie Westvlaanderen, ten Raedhuize is gecompareerd Petrus Joannes Van De Poele, oud zeven en twintig jaeren, Timmerman, geboren te Gend, woonende te Lichtervelde, den welken ons ver- toond heeft een kind van het Mannelijck geslacht, op heden ten een uur Namiddag in zijne wooning geboren, van hem verklaerd en van Maria Theresia Algoet, zijne Egtge- noote, oud negen en twintig jaeren, geboren en woonende te Lichtervelde, aen welck kind hij verklaerd heeft te geuen de voornaemen van Carolus Josephus welke vertooning en verklaring gedaen in de tegenwoordigheyd van Felix Algoet, oud zeven en twintig jaeren, Hovenier, en Jan François Wijffels oud zes en veertig jaeren, Gemeente Secretaris bij de inwoonders van Lichtervelde, de welke met den vader en ons geteekend hebben, na gedane aflesing.”

Deze in schoonschrift opgetekende ge- boorteakte, terug te vinden in de ge- meentearchieven van Lichtervelde (Westvlaanderen), luidde voor het open- baar vervoer over de hele wereld een nieuw tijdperk in, tijdperk dat nog steeds voortduurt : het „kind van het Manne- lijk geslacht” Karel Van De Poele vond de trolley uit ! Alle trolleybussen op onze aardbol en nog zeer vele trams in



In 1983 werd de naam van Van De Poele „vereeuwigd” op een Bel- gische postzegel, die ons een hoogst merkwaardige trolleystang toont ! Verzameling Eric Keutgens.

de vijf werelddelen zijn met dit inge- nieuze stroomafnemingsstelsel uitger- ust.

Bij gebrek aan het benodigd studiemate- raal is over de Westvlaamse evenals over de Amerikaanse jaren van Van De Poele bij ons - jammer genoeg - niet bijster veel bekend. Vermoedelijk had Karel, alvorens in 1869 op 23-jarige leeftijd naar de Verenigde Staten uit te wijken, reeds een degelijke opleiding in de toen nog prille toepassingen van de elektrici- teit achter de rug. In de VSA slaagde hij er immers in, op betrekkelijk korte tijd verscheidene fabrieken voor het vervaardigen van elektrische motoren en uitrustingen op te richten, o.a. in Detroit, New York en Chicago. Karel Van De Poele overleed in 1892. Hij was toen amper 46 jaar oud...

Volkomen onverwacht doch tot mijn grote vreugde ontving ik in de maand juli 1988 uit de Verenigde Staten het hierna volgende artikel van de Heer John R. Stevens. Deze zeer goed ge- dokumenteerde bijdrage werpt een ver- helderend licht op de rol en op de uitzonderlijke belangrijkheid van Karel

Van De Poele voor de geschiedenis van het geëlektrificeerde openbaar vervoer. Mij blijft alleen de gemeente Lichter- velde evenals de Heren Stevens en Bomans hartelijk te danken voor hun aandeel in dit stuk „Van De Poele- story”. S.C.



DE DERBY LOKOMOTIEF : voorou- der van alle hedendaagse elektrische en diesel-elektrische lokomotieven

I. Inleiding

's Werelds eerste praktisch bruikbare elektrische spoorlijn bestond uit een cir- keltje van ongeveer 300 meter, met een spoorwijdte van 52 cm, op de Berlijnse Jaarbeurs in mei 1879. Een nederig elektrisch lokje trok drie passagiersrij- tuigjes, ieder met een capaciteit van zes personen. De stroomtoevoer geschiedde d.m.v. een centrale „derde” rail die werd gevoed door een dynamo in een nabij gelegen gebouw. Deze spoorlijn was het geesteskind van Ernst Werner von Siemens, wiens firma „Siemens & Halske” een vooraanstaande Euro- pese rol speelde in de fabricage van telegrafische en andere elektrische uitrustingen. Het spoorlijntje werd in verscheidene Europese steden gedemon-



Gedenkplaat aan de gevel van het geboortehuis : dat Karel de uitvin- der van de elektrische tram in de Verenigde Staten zou zijn, laten wij met enige scepsis voor rekening van de Lichterveldenaren...

Foto Willy Bomans.



Het geboortehuis van Karel Van De Poele in de Stationsstraat te Lichtervelde.
Foto Willy Bomans.

streerd, o.a. in het Crystal Palace te Sydenham (Londen) met Pasen 1881. Siemens ontwikkelde dit lokomotiefontwerp voor gebruik in mijnen en in 1882 installeerde Siemens & Halske een elektrische spoorlijn in een koolmijn te Zaukeroda in Saksen. De spoorwijdte was dezelfde als in Berlijn, doch de stroom, geleverd via een positieve en een negatieve bovenleiding, werd afgenomen door aan de lokomotief bevestigde buigzame glijkontakten. Dit eerste elektrische mijnspoor werd gevolgd door een aantal andere, eveneens geslaagde ondernemingen. De tentoonstellingslok uit 1879 en een originele mijnlokomotief bleven bewaard.

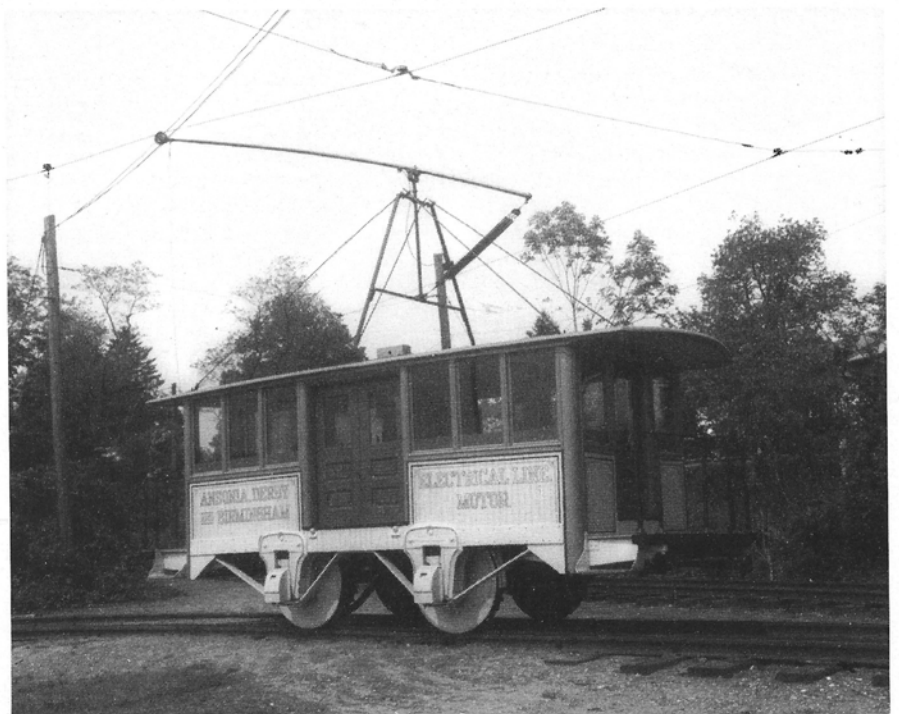
In oktober 1885 werd tussen Bessbrook en Newry (Noord Ierland) een elektrische drie voetslijn geopend, de eerste elektrische lijn waarop vrachtvervoer de hoofdbekommernis was: de twee aldaar gebruikte éénrichtingspassagierslokomotieven waren krachtig genoeg om verscheidene „weg-spoor” goederenwagens gelijktijdig te trekken. De elektrische uitrusting werd geleverd door Mather & Platt uit Manchester. Een centrale derde rail verzorgde de stroomtoevoer, behalve bij een brede wegkruising waar bovenleiding werd aangelegd. Hier gebeurde de stroomafname d.m.v. een starre beugel, ontwikkeld door Dr. John Hopkinson. Eén

van de oorspronkelijke motorwagens, met originele elektrische uitrusting, bleef in dienst tot bij de sluiting van

de lijn in 1948. Ook dit voertuig bleef bewaard.

In september 1884 werd een door de Van De Poele Electric Light Co uitgeruste elektrische spoorlijn, met 1435 mm spoorwijdte, op de Industrietentoonstelling in Toronto geëxploiteerd: de met een Van De Poele-dynamo als motor uitgeruste lok trok en duwde (!) een trein van drie met dwarsbanken voorziene reizigersrijtuigen. Ieder rijtuig kon veertig reizigers vervoeren. Een midden in de dwarsliggers uitgespaarde en ondiep liggende voedingslijn zorgde voor de stroomtoevoer. Voor de tentoonstelling tijdens het daaropvolgende jaar 1885 werd de lijn met één mijl (ongeveer 1600 m) verlengd en verbonden met een stadstramlijn, zodat de reizigers zonder overstap tot op het tentoonstellingsterrein konden worden gebracht. De stroomtoevoer werd vanaf dat ogenblik verzekerd d.m.v. een bovenleiding, opgehangen aan palen, aan weerszijden van het spoor geplaatst. Een op de lokomotief gemonteerde uitzwenkbare stang was bovenaan voorzien van een gegroefd metalen wielletje, dat tegen de voedingsdraad liep. Een drukveer onderaan de stang zorgde voor een goed contact tussen wielletje en draad: de eerste trolley-stang was geboren - alhoewel Van De Poele zijn stroomafnemer „traveler” (reiziger) verkoos te noemen. Deze eerste trolley is eveneens bewaard gebleven.

Elektrische lokomotieven voor demonstratiedoelinden werden gebouwd en in dienst gesteld door Thomas Alva Edison, Stephen D. Field en Leo Daft. Daft russte tramlijnen in Baltimore, Los Angeles en Pittsburgh uit, die loks gebruikten om rijtuigen te trekken. Field experimenteerde in 1887 met een nu nog zeer eigentijds ogende, acht-



Deze foto van de Derby-lokomotief toont zeer duidelijk de konstruktie van de Van De Poele trolley-stang. Foto John R. Stevens.

wielige lokomotief - met een ten opzichte van de motorruimte verhoogd opgebouwde bestuurderskabine - die een rijtuig trok op de 34th Street-tak van de Manhattan Railway.

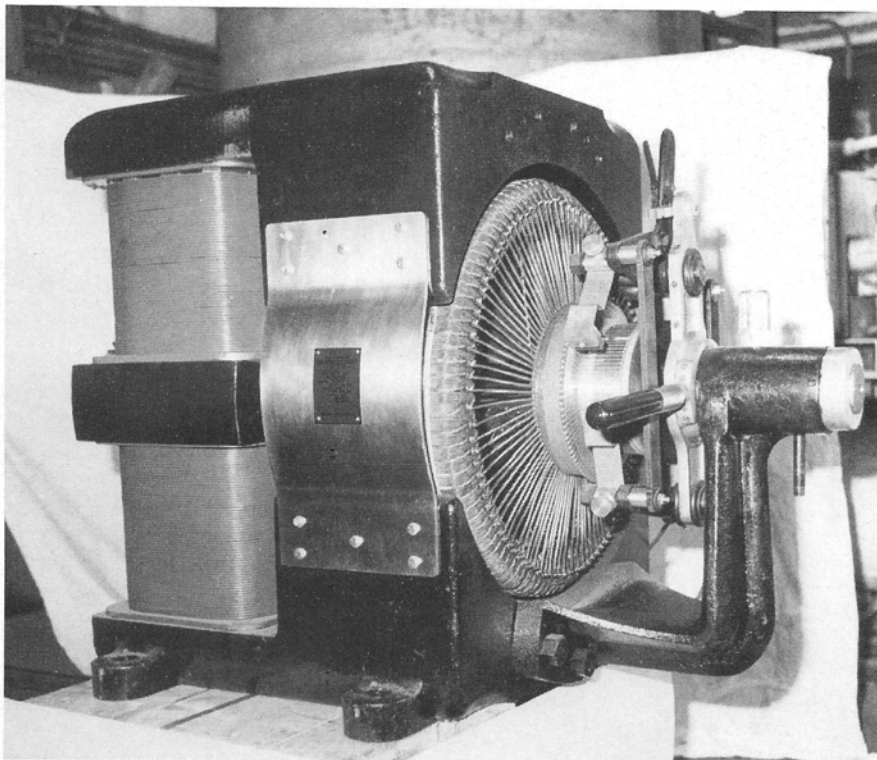
II. De „Derby Horse Railway” en zijn elektrische lokomotief

Met de elektrificatie van de in 1885 opgerichte Derby Horse Railway werd in de zomer van 1887 begonnen : de eerste voor vrachtvervoer bedoelde elektrische spoorlijn in de Verenigde Staten. De 4,5 mijl (ongeveer 7,2 km) lange lijn op standaard-spoorwijdte verbond de fabrieken van Ansonia met de stoomscheepswerf aan het Derby Dock, het beginpunt van het vervoer per schip op de Housatonic rivier. De fabrikanten uit Ansonia waren van mening dat de vrachtprijzen van de stoomspoorlijnen in dit gebied te hoog lagen. De elektrische spoorlijn met haar stoomschipverbinding naar New York leek hen hét middel om hun produkten goedkoper vervoerd te krijgen.

Midden 1887 had de Van De Poel Electric Mfg. Co. reeds de helft van alle elektrische spoorlijnen in de Verenigde Staten en Canada uitgerust. Zij werd eveneens gekontrakteerd teneinde deze nieuwe lijn te elektrificeren. Drie éénrichtings-reizigersmotorwagens en vijf goederenwagens werden besteld bij de J.G. Brill Co. in Philadelphia. Pullman's Palace Car Co. in Pullman, Illinois, bouwde de „goederenlok”, die door de fabriek werd uitgerust met een 75 pk Van De Poel traktiemotor. De lokomotiefkast werd zeer laag gebouwd, daar de machine ter hoogte van het Derby Dock onder een spoorlijn door moest : er was ter plaatse slechts zeer weinig ruimte beschikbaar. Om dezelfde reden werd het „A”-freem dat de trolley ondersteunde van een geleiding voorzien, zodat dit freem aan het bewuste knelpunt plat op het dak van de lok kon worden gelegd.

De Derby lokomotief - 's werelds eerste voor vrachtvervoer ontworpen en met succes gebruikte lok - volbracht vanaf begin juli 1888 gedurende twee jaar haar taak. De concurrerende stoomspoorlijnen verlaagden echter, als reactie op de verloren gegane opdrachten, hun prijzen tot beneden de exploitatiekosten van de elektrische vrachtlijn en de daarop aansluitende stoombootlijn, met het gevolg dat in de herfst van 1889 de stoombootverbinding werd opgeheven. Kort daarop werd ook de elektrische lokomotief uit de dienst genomen en terzijde gezet, met de bedoeling af en toe te worden gebruikt als duwelement voor een sneeuwplough, teneinde het spoor vrij te maken voor de reizigersmotorwagens van de maatschappij.

Sindsdien overleefde de lokomotief vele spelingen van het lot. Zo werd zij o.a. prooi voor vandalen tijdens een „tentoonstelling” in Pine Rock Grove Park, op de westelijke oever van de Housatonic rivier, ten noorden van Stratford. Hier verloor zij naast deuren en ramen tevens haar veld- en ankerwikkelingen.



De 75 pk Van De Poel traktiemotor uit 1888, door Schulz Electric Co uit New Haven geheel herwikkeld en in originele toestand gerestaureerd. Het oorspronkelijke konstruktieplaatje vermeldt : „Manufactured by Van De Poel Electric Mfg Co, Chicago Ill. Patented May 16 (18)82 (enz.)” Foto Charles B. Gunn, 13 februari 1987.

In 1914 werd de machine overgebracht naar de Connecticut Co. in Hartford, waar ze onderdak vond. In 1929 werd zij opgenomen in de historische verzameling van de New Haven Railroad en gedeeltelijk gerestaureerd. Vanaf dan werd de lok bij verscheidene gelegenheden langs de lijnen van de New Haven tentoongesteld, evenals op de Wereldtentoonstelling van New York in 1939.

Reeds in 1929 poogde Henry Ford haar te verwerven voor zijn groot technologisch museum in Dearborn, Michigan, doch de New Haven Railroad wou (toen) van geen scheiding weten. In 1951 hield de directie er echter een andere mening op na en de verzameling rollend materieel werd verkocht aan de Great Danbury Fair.

Na de sluiting van deze onderneming werd de lokomotief op de veiling - in april 1982 - van de goederen van de Great Danbury Fair, aangekocht voor de verzameling van het Shore Line Trolley Museum. In 1983 werd de lokkast gerestaureerd in haar originele kleuren en beschrifting. Het volgende jaar schonk de staat Connecticut het museum 10.000 dollar teneinde de Van De Poel traktiemotor te laten herbouwen in operationele toestand. Dit werk werd uitgevoerd door Schulz Electric Co. in New Haven, die een groot gedeelte van de kosten - ver boven de voorziene 10.000 dollar uitstijgend - voor haar rekening nam.

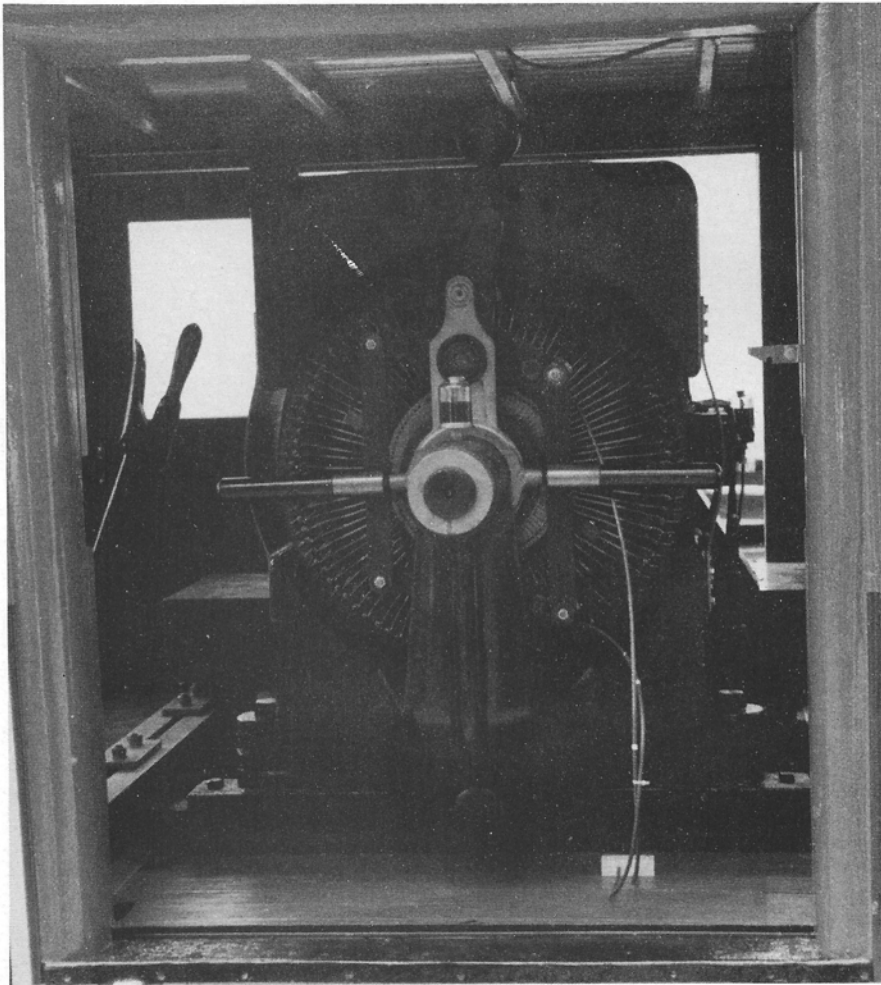
Bij de eeuwfeestviering van haar eerste commerciële inzet reed de lokomotief het voorbij jaar op de sporen van het

Shore Line Trolley Museum, aangedreven door haar originele motor - dit waarschijnlijk voor het eerst sinds 1889 !

III. Nawoord

Enige maanden voor de opening van de Derby Horse Railway verkocht de Van De Poel Electric Manufacturing Co. de elektrische spoorweg-octrooiën van Karel Van De Poel aan de Thomson-Houston Electric Co. in Boston, één van 's lands grootste fabrikanten van elektrisch materiaal en erop uit een plaats te veroveren in de markt van de elektrische spoorwegen. Van De Poel werd bediende bij deze maatschappij en verhuisde met zijn familie naar Lynn, Massachusetts, waar de fabrieken gevestigd waren. Thomson-Houston werd overigens al snel een leider op het gebied van tramlijn-elektrificatie.

Enkele dagen na de opening van de Derby Horse Railway - op 4 mei 1888 - werden de elektrische lijnen van de Richmond Union Passenger Railway geopend met niet minder dan dertig rijtuigen. Het grootste elektrische spoorwegproject uit die tijd wordt beschouwd als het eerste dat alle verworvenheden omvatte die later gemeengoed werden. De uitrusting ervan werd geleverd door de Sprague Electric Railway & Motor Co., geleid door een voortvarende jongeman, Frank Julian Sprague, die voordien slechts één andere elektrische spoorlijn had uitgerust. Sprague's superieure greep op de elektriciteitstheorie en haar praktische toepassingen plaatste hem ver vooruit op



De Van De Poele motor, in bedrijfsklare toestand na herinbouw in de Derby-lokomotief. Foto Foster Palmer, 28 mei 1988.

Van De Poele en andere tijdgenoten. In 1889 domineerden Thomson-Houston en Sprague het terrein, waarvan zij ieder ongeveer een gelijk deel in de hand hielden. Sprague's traktiemotoren werden gebouwd door de Edison Machine Works, wier directeur, Edward Johnson, eveneens directeur was van Sprague's maatschappij. Eind 1889 werden de Edison Machine Works opgenomen in de Edison General Electric Co.,

evenals de Sprague Electric Railway & Motor Co. In 1892 werden zowel de Edison General Electric Co. als de Thomson-Houston Electric Co. versmolten tot de - nu nog bestaande - General Electric Co.

Op het ogenblik van de éénmaking had Thomson-Houston in zijn fabrieken te Lynn een 30 tons elektrische lokomotief op stapel staan. Deze modern uitzijnde machine had twee tandradloze

gemotoriseerde assen. Dit betekende een enorme vooruitgang ten opzichte van de pas vier jaar eerder gebouwde Derby lokomotief. Deze Thomson-Houston machine wordt beschouwd als de eerste General Electric-lok. Zij kwam in 1897 naar Connecticut, waar zij vele jaren reed op de Manufacturers Railway in New Haven. De machine bestaat nog, zij het niet met haar originele elektrische uitrusting.

John R. Stevens
(Vertaling Staf Cuyt)

DE DERBY LOKOMOTIEF - Technische gegevens

Gebouwd in 1887-88 door Pullman's Palace Car Co.

Gewicht* : 9988 kgr

Totale lengte : 5700 mm

Lengte van de kast : 4200 mm

Breedte van de kast : 2100 mm

Hoogte rail/dak : 2325 mm

Breedte over de aspotten : 2450 mm

Motor : 75 pk Van De Poele, seriewikkeling, tweepolig, gevoed door 500 V gelijkstroom, gewicht 2725 kgr

Aandrijving : d.m.v. tussenas aangedreven door ankerrondsel, eindaandrijving door kettingen

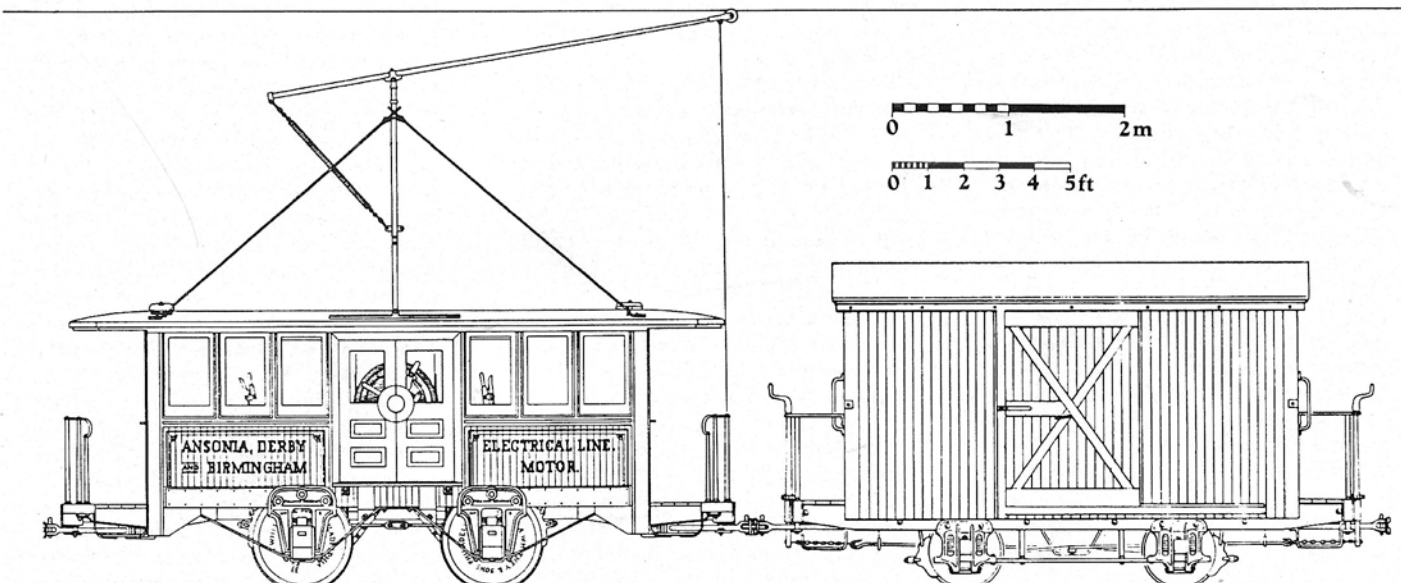
Wielen : 825 mm doormeter, gehard ijzer

Asafstand : 1650 mm

Het kontrakt bepaalde dat de machine een lading van 13.620 kgr moest kunnen slepen tegen een snelheid van ongeveer 5 km/u.

* De oorspronkelijke opgegeven Amerikaanse maten en gewichten werden zo nauwkeurig mogelijk omgezet in Europese decimale maten en gewichten.

De Heer John R. Stevens, auteur van het voorgaande artikel, schreef een uitgebreide brochure over 's werelds eerste elektrische goederenlokomotief. Het werk omvat 65 bladzijden en is geïllustreerd met 25 foto's, 3 tekeningen en een situatiekaart. Het boek meet ong. 19 op 24 cm en is te koop bij de Tramweg Stichting, c/o de Heer J.H. Vis, Spechtlaan 375, NL-2261 BK Leidschendam.



Het Belgisch postvervoer per spoor (II)



Sinds 11 juli 1988 kwamen de nieuwe poststellen officieel in dienst. Het duurde echter nog tot 9 oktober vooraleer ook Antwerpen Centraal werd bediend. Hier rijdt stel 964 de spoorwegkathedraal in op 7 december 1988. Foto Jan Mahieu.

HET MATERIEEL

ALGEMEENHEDEN

Nummering

AM APT (ex-35)

Omnummering rijtuigen bij ombouw

APT	ex-AM 35
221.801	= 213.007 + 217.007
221.802	= 213.005 + 217.004
221.803	= 213.009 + 217.005
221.804	= 213.001 + 217.011
221.805	= 213.008 + 217.008
221.806	= 213.011 + 217.006
221.807	= 213.004 + 217.009
221.808	= 213.006 + 217.001

indienststelling	1.1.71	1.3.74	1.7.86
221.801	801	951	001
221.802	802	952	002
221.803	803	953	003
221.804	804	954	004
221.805	805	955	005
221.806	806	956	006
221.807	807	957	007
221.808	808	958	008
		(1)	(2)

(1) hernummering op 1.3.74 ingevolge levering vierledige motorstellen reeks 08 (801/844)

(2) hernummering op 1.7.86 ingevolge levering AM 86-stopreinstellen (901/935)

AM APT 54 (ex-54)

indienststelling	ex-54	opmerkingen
* 963	109	prototype
* 961	080	
* 962	085	
** 964	086	
965	117	
966	123	
967	118	
968	074	
969	091	
970	093	
971	128	
972	084	
973	120	
974	110	
975	111	

* nota dept. M van 31.12.87 bepaalde de nieuwe nummers van de stellen 109, 080 en 085. Er is hernummerd in volgorde van rangorde AM 54 (080 = 961, 085 = 962, 109 = 963)

** nota dept. M van 14.3.88 bepaalde het nieuwe nummer toe te kennen aan stel 086 (086 = 964). Vanaf dit ogenblik worden de nieuwe nummers toegekend in volgorde van inrit van de om te bouwen motorstellen.

Algemeenheden		Mechanisch gedeelte	Electrisch gedeelte																	
<p>Voorheen</p> <p>nrs: 228.050 tot 228.728</p> <p style="text-align: center;">Tweeledig motorstel, reeks 00 - type 54</p> <p style="text-align: right;">Op sommige MS panto 1 afgeschapt</p> <p>● <i>Motors</i></p> <p style="text-align: right;">13,900 12,600 12,600 13,900 12,600 12,600 13,900 tot Massa per as</p>																				
<p><u>Effectief</u> (bij constructie: 79) 78</p> <p><u>Type</u> dubbel</p> <p><u>Nummering</u> 051</p> <p>tot 128</p> <p><u>Massa</u>:</p> <p>ledig tot 84</p> <p>geladen tot 106</p> <p><u>Totaal uurvermogen</u> kW 735</p> <p><u>Specifiek uurvermogen</u> kW/t 6,91</p> <p><u>Maximum snelheid</u> km/h 130</p> <p><u>Max. versnelling, op horizontale baan tussen 0 en 50 km/h (wid. 1/2 steel) cm/s²</u> 53,5</p> <p><u>Tarw. per reiziger, massa kg</u> 351</p> <p><u>Doormeter voor wieler</u> mm 1010</p> <p><u>Min. straal voor bocht, m</u> 125</p>		<p><u>Bouwers</u>: La Brugeoise. Ragheno-Germain et Familleureux.</p> <p><u>Bouwjaar</u>: 1954.</p> <p style="text-align: center;"><u>Kapaciteit</u></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1st kl.</th> <th>2^{de} kl.</th> <th>Totaal.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>zitplaatsen</td> <td>28</td> <td>143</td> <td>171</td> </tr> <tr> <td>staanplaatsen</td> <td>18</td> <td>50</td> <td>68</td> </tr> <tr> <td>Totaal.</td> <td>46</td> <td>193</td> <td>239</td> </tr> </tbody> </table> <p><u>Remming</u> Rechtstreekse Oortikonrem met machi- nistenkraan type FDI. Zelfregelende Oortikonrem met centri- fugaal regelaar (electrisch) met recht- streekse aandrijving door aslap</p> <p><u>Verwarming</u> Door electrische radiatoren.</p>		1 st kl.	2 ^{de} kl.	Totaal.	zitplaatsen	28	143	171	staanplaatsen	18	50	68	Totaal.	46	193	239	<p style="text-align: center;"><u>Tractieuitrusting</u></p> <p><u>Bouwers</u>: A.C.E.C. - S.E.M. Gent.</p> <p><u>Type van aandrijving</u> Nokkenas aangedreven door electrische servo- motoren L.S. (J.H.)</p> <p><u>Tractiemotoren</u> Aantal ----- 4 Uurvermogen ----- 185 kW Doorlopend vermogen ----- 155 kW Autogeventileerde motor</p> <p><u>Neusophanging</u> <u>Aslagers</u>: Met gladde kussenblokken en smeerkussens</p> <p><u>Overbrenging</u>: Met rechte tandwielen een- zijdig</p> <p><u>Tandwielverhouding</u>: 3,73. (56/16)</p>	<p style="text-align: center;"><u>Hulpmiddelen</u></p> <p>1 compressor "Sebia". 2 cilinders met enkel effect, 2 trappen, aangedreven door electrische motor. 3000 volt. Afvoerdruk 7 bar Debiet 540 l/min. 1 Generator voor lading van batterij spanning 100 volt; stroom 50 A. 1 Akkumulatorenbatterij Cadmium-Nikkel 60 elementen 120 Ah.</p> <p>De CdNi-batterijen worden geleidelijk vervangen door Pb-batt. - 12x6V/160Ah of 6x12V/165Ah. Beëindigd op MS 62-63</p>
	1 st kl.	2 ^{de} kl.	Totaal.																	
zitplaatsen	28	143	171																	
staanplaatsen	18	50	68																	
Totaal.	46	193	239																	
BESCH. FICHE NMBS																				

Indienststelling

AM APT (ex-35)

AM APT (ex-54)

afwerkingsdata kast

221.801 = 01.12.67
221.802 = 01.02.68
221.803 = 04.03.68
221.804 = 16.04.68
221.805 = 30.05.68
221.806 = 08.07.68
221.807 = 09.09.68
221.808 = 25.10.68

afwerkingsdata kast

963 = 15.03.88
961 = 22.06.88
962 = 22.06.88
964 = 28.06.88
965 = 20.07.88
966 = 02.08.88
967 = 11.08.88
968 = 01.09.88
969 = 29.09.88
970 = 14.10.88
971 = 04.11.88
972 = 16.11.88
973 = 29.11.88
974 = 09.12.88 (ex-110)
975 = 16.12.88 (ex-111)

Totale lengte

(tussen de uiterste kopwanden)

44,970 m

45,280 m

Afstand tussen de spillen
van de draaistellen

14,850 m

15,250 m

Totale radstand

(hart op hart buitenste assen)

17,564 m

17,920 m

Radstand draaistel

2,550 m

2,500 m

Diameter wielen

1,010 m

1,010 m

Hoogte spoorstaaf tot
neergelaten stroomafnemer

4,605 m

4,400 m

Totaal gewicht ledig

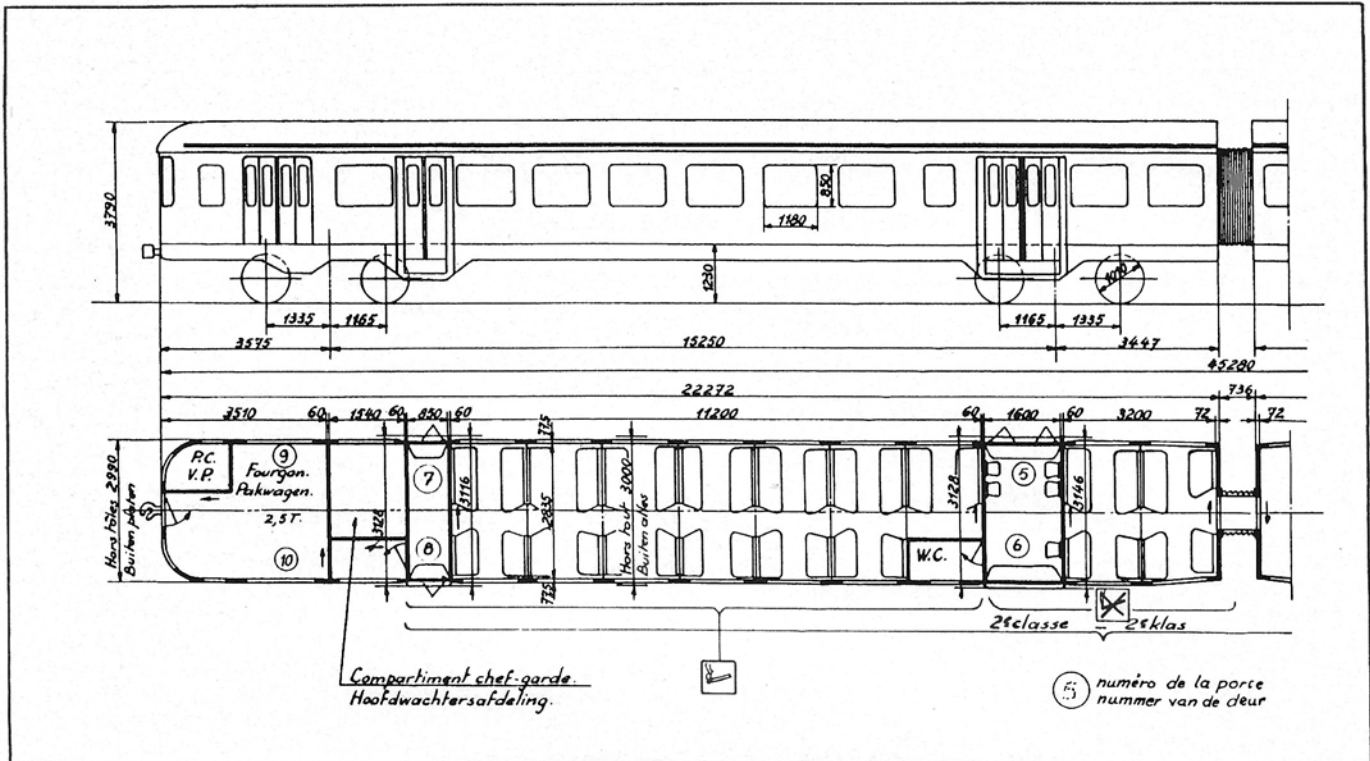
rijtuig met panto 60,4 t
rijtuig zonder panto 58,5 trijtuig met panto 44 t
rijtuig zonder panto 42 t

Totaal gewicht in dienst

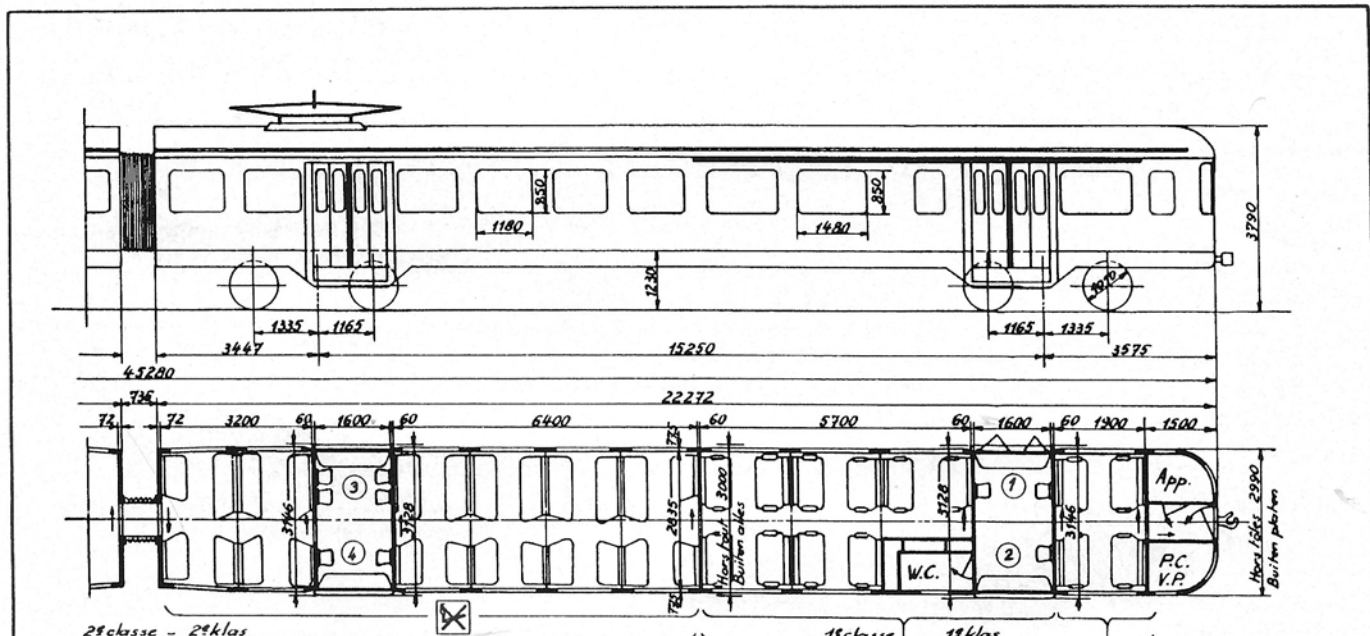
140 t

118 t

Maximum snelheid	120 km/u	130 km/u
Aanzetinrichting	JH (Jeumont-Heidman)	JH (Jeumont-Heidman)
Wielstellen	Y-staal	Y-staal (drijfwielen) BV2 (loopwielen)
Wielcenters	met naven, tandwiel vastgezet op de verlenging van de naaf van een wielcenter stof : AM 50	met stralen, tandwiel vastgezet op een verlengstuk van de naaf van het wielcenter stof : AM 50
Assen	stof : C40mV	geboord met een gat van 60 mm stof : C40V
Asbussen	asbussen met 2 tonlagers type SKF I 37906/C 3 huls AH37906 busgeleiding : vlakke schenen voor draagpotgeleiding, draagpotflens en schenen voor asbalansen stof : magnesiumstaal, cat. E	met 2 rollagers, nl. asbussen Boël met rollagers Fischer 17-47704 K/C3 en mof AH 17-47704 of asbussen Henricot met rollagers SKF 37906/C3R en mof AH 37906/125 de twee typen zijn in zijn geheel verwisselbaar geleiding der asbussen volgens het stelsel Alsthom (stangen en silentblocs) zijdelingse spiraalveren, doorbuiging 2,12 mm/t rijtuig
Draaistelraam/draaistelfreem	raam : kasten van gelaste plaat A 42 SC	uit vormstaal AM50X
Ophanging	primaire : schroefveren, buigzaamheid 1,48 mm/t rijtuig secundaire : schroefveren, buigzaamheid 2,1 mm/t rijtuig	glijstukken in bakjes met rubberbekleding, de glijoppervlakken zijn uit Mn 12.130 de ophanging gebeurt d.m.v. een wiegbalk (buigzaamheid 2,78 mm/t rijtuig) het dwars terugstellen wordt bekomen door verticale stangen van 320 mm lengte
Spilwerk en zijsteunen spil	draaistelspil vastgeklemd a.d. spilbalk is a.d. wiegbalk verbonden d.m.v. een silent-bloc	draaistelspil zit in de spilbalk van de kast en is verbonden a.d. wiegbalk d.m.v. een silentbloc
Zijsteunen	de spilbalk ligt op de wiegbalk verbonden door een kruk voorzien van bronzen kogelgewrichten gedompeld in een oliebad	
Raam kast	geklonken constructie in staal A37 met gewalste en geplooid profielen voor de langswanden uitbouw aan de voorzijde van de pennen in gegoten staal	gelaste constructie uit staal A37 met walsprofiel en geplooid profielen voor de langswanden
Buitenbekleding	platen in koperstaal A375C, aan het freem geklonken	platen op het raam bevestigd door gewone of door puntlassing
Dak	staal A37	licht metaal, raam in geklonken constructie, dekplaten gelast
Buitendeuren	toegang stuurposten : gewone deuren gemeenschappelijk sasuiteinde en toegangsplatformen : plooiddeuren uit twee delen pakwagenafdeling : schuifdeuren uit twee delen	toegang stuurposten : gewone deuren
Ramen	vast	geen
Intercirculatie	bestendig verzekerd tussen de rijtuigen van éénzelfde stel onmogelijk tussen gekoppelde stellen	onmogelijk tussen de rijtuigen onderling evenals tussen gekoppelde stellen
Laadopening	via deuren	4 per rijtuig : 2 in elke langswand, uitgerust met laadkleppen en rolluiken
Verluchting	op het dak geplaatste aanzuigtoestellen zorgen voor de nodige verluchting van de rijtuigen	idem
Stoot- en trekwerk	half-automatische Atlas-Henricot-koppeling met Mohr-schokdemper aan beide uiteinden bestendige koppeling met schokdemper tussen de rijtuigbakken van éénzelfde stel	half-automatische Atlas-Henricot-koppeling aan beide uiteinden van het motorstel bestendige Scharfenberg-koppeling tussen de rijtuigbakken (stangkoppeling)



Série_Reeks	Ancien n°_Oud n°	Nouveau n°_Nieuw n°	Type	Places_Plaatsen	Tare_Tarra	Tonnage_Totaal gew.	Quant. Aant.	Courbe. Bocht	Vitesse_Sneih.	Ech. Sch.
AM MR 1954	228 051 - 228 128	051 - 128	BD	Voir 100.0.289M Zie	84t	106t	78	—	130 km/h	
Mod.	30.6.77							M 25_24		
Gew.								(B)	100.0.288M	



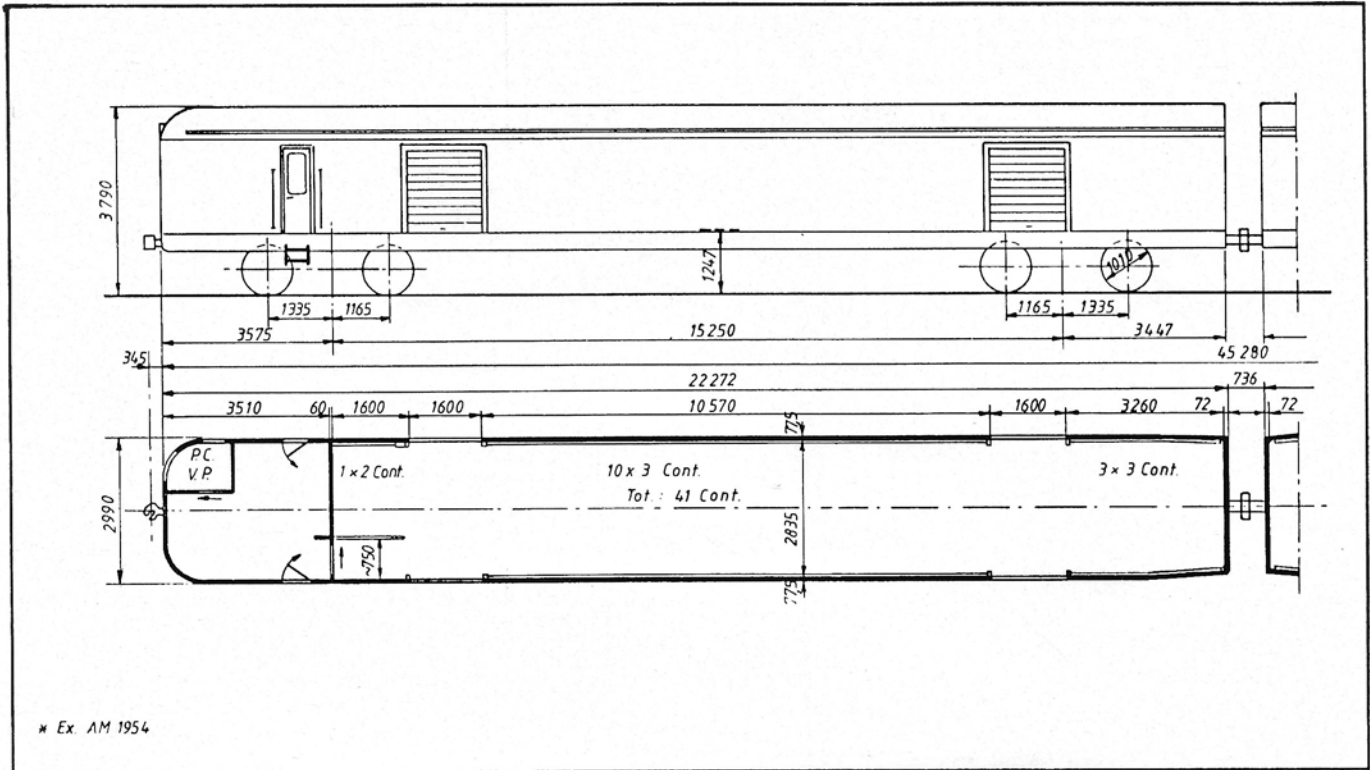
Places offertes - Aangeboden plaatsen										
	Assises Zitplaatsen	Debout - Piaffe)form	Staanplaatsen Fourg. Pakw.	Total Totaal						
1 ^{re} classe klasse	28 + 3 str.	18		46						
2 ^e classe klasse	143 + 11 kl.	50		193						
	171 + 14 str.	68		239						

Série_Reeks	Ancien n°_Oud n°	Nouveau n°_Nieuw n°	Type	Places_Plaatsen	Tare_Tarra	Tonnage_Totaal gew.	Quant. Aant.	Courbe. Bocht	Vitesse_Sneih.	Ech. Sch.
AM MR 1954	228 051 - 228 128	051 - 128	AB	Voir tableau Zie tabel	84t	106t	78	—	130 km/h	
Mod.	30.6.77	26.8.83						M 25_24		
Gew.								(B)	100.0.289M	



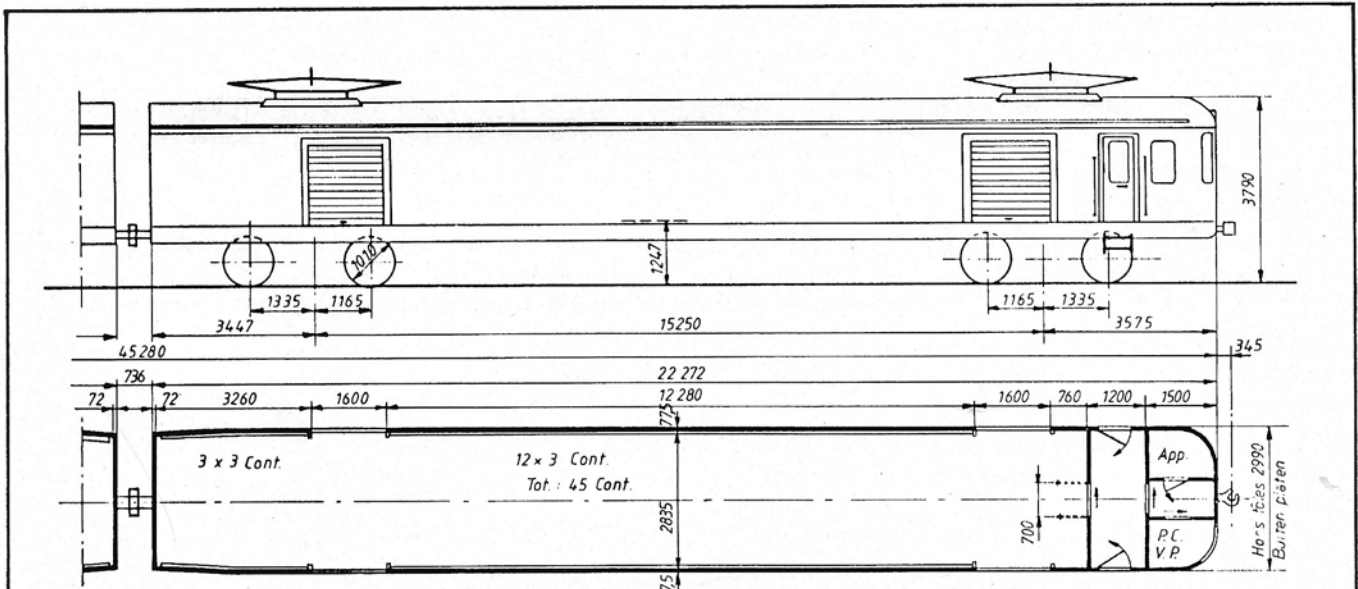
Vanaf 6 maart 1989 zal ook Antwerpen Oost door de verbouwde stellen worden bezocht : op dit ogenblik zal de posttaak van de „Rode Duiveltjes” evenals van de klassieke groene stelletjes tot het verleden behoren. In afwachting laat 964 zich in Antwerpen Centraal van zijn „Franse” zijde zien. 7 december 1988. Foto Jan Mahieu.

Ventilatie traktiemotoren	luchtopeningen voorzien in het plafond van de pakwagenafdeling en de platformen	luchtopeningen voorzien in het dak
Remmen	voorzien van automatische hulprem, rechtstreekse rem (Oerlikon) en handrem	idem
Bescherming tegen brand	elk motorstel beschikt over meegevoerde brandblusapparaten	idem
Stroomafnemers	één, volle type, Acec, automatisch neergelaten door veren bij onvoldoende luchtdruk	twee, volle type, Acec, gemonteerd op dezelfde rijtuigbak, automatisch neergelaten door veren bij onvoldoende luchtdruk
Traktiemotoren	4 traktiemotoren met serie-opwekking, op ieder draaistel is één motor gemonteerd de traktiemotoren hebben 4 hoofdpolen en 4 commutatiepolen de 4 traktiemotoren leveren samen een totaal vermogen van 1000 pk (= 760 kW)	
Kenmerken traktiemotoren bij 1500 Volt uurregime	vermogen 250 pk (190 kW) stroom 132 A snelheid bij volle veld 950 tr/min shunting hoofdpolen 20 %	idem idem snelheid bij volle veld 1300 tr/min idem
continu regime	vermogen 210 pk (160 kW) stroom 112 A snelheid bij volle veld 1020 tr/min shunting hoofdpolen 20 %	vermogen 208 pk (158,9 kW) stroom 111 A snelheid bij volle veld 1400 tr/min idem
Gewicht traktiemotor (zonder organen neusophanging)	ongeveer 2700 kg	ongeveer 2200 kg
Lading post	totaal 22 ton rijtuig met panto 10 ton rijtuig zonder panto 12 ton	totaal 32 ton rijtuig met panto 16 ton rijtuig zonder panto 16 ton



* Ex. AM 1954

Série - Reeks	Ancien n° - Oud n°	Nouveau n° - Nieuw n°	Type	Places - Plaatsen	Tare - Tarra	Tonnage - Totaal gew.	Quant. - Aant.	Courbe - Bocht	Vitesse - Snelh.	Ech. - Sch.
AM Post *		961 - 975	D	—	voir zie	426 - 0 - 004 M	15	—	130 km/h	
Mod.								M 20 423		
Gew.								(B)	426 - 0 - 003 M	



* Ex. AM 1954

AM Post			
	Tare - Tarra	charge max. lading	Tonnage Totaal gew.
avec panto	44 t	16 t	60 t
sans panto zonder	42 t	16 t	58 t
Totaal	86 t	32 t	118 t

Série - Reeks	Ancien n° - Oud n°	Nouveau n° - Nieuw n°	Type	Places - Plaatsen	Tare - Tarra	Tonnage - Totaal gew.	Quant. - Aant.	Courbe - Bocht	Vitesse - Snelh.	Ech. - Sch.
AM Post *		961 - 975	D	—	voir tableau zie tabel	voir tableau zie tabel	15	—	130 km/h	
Mod.								M 20 423		
Gew.								(B)	426 - 0 - 004 M	

Schildering

dak en onderstel zwart RAL 9011
 kast baksteenrood 72.503
 zichtbaarheidsbanden cadmiumgeel
 RAL 1021
 opschriften cadmiumgeel RAL 1021

dak en kast rood RAL 3000
 draaistellen zwart RAL 9011
 opschriften en versiering lichtgrijs RAL 7035
 nummering zwart RAL 9011
 zichtbaarheidsbanden cadmiumgeel
 RAL 1021

INZET**AM APT (ex-35)**

05/03/68 Eerste officiële rit Brussel - Luxembourg met het stel 221.801.

23/04/68 Autonome posttreinen (APT) komen in geregelde dienst op het traject Luxembourg - Namur - Brussel
Jemelle

(tijdens de terugrit uit Brussel rijden de twee stellen gekoppeld tot Namur).

24/06/68 Vier stellen in dienst :

221.801 en 221.802 beurtelings Luxembourg - Brussel - Luxembourg
 221.803 reservestel
 221.804 Jemelle

04/08/68 Zes stellen in dienst :

221.801 en 221.802 beurtelings Luxembourg - Brussel - Luxembourg
 221.803 reservestel
 221.804* Gent - Brussel - Gent
 221.805 Jemelle
 221.806* Oostende

* De dienst uit Gent en uit Oostende begon op 02/09/68. Het stel Oostende werd te Gent St.-Pieters gekoppeld met of ontkoppeld van het stel naar/uit Brussel.

mei 1971 Er rijden nu autonome posttreinen tussen Brussel - Luxembourg (vice/versa), Brussel - Gent (v/v), Brussel - Jemelle (v/v), Brussel - Oostende (v/v) en Gent - Antwerpen (v/v).

01/05/80 De dienst wordt uitgebreid met ritten Brussel - Verviers (v/v) gevolgd door Gent - Kortrijk (v/v) vanaf 1981.

03/06/84 Bij de invoering van het IC/IR-plan wordt de inzet van de postmotorstellen eveneens gewijzigd. Er werd gestreefd naar een nog rationeler gebruik van de autonome posttreinen. Naast de diensten Brussel - Namur - Jemelle, Gent - Antwerpen - Kortrijk - Gent, Brussel - Verviers, Brussel - Antwerpen en Brussel - Oostende kwam er een pendeldienst tot stand tussen Antwerpen Centraal en Antwerpen Oost, uitsluitend gereden met rode postmotorstellen. In de voormiddag telde men 5 ritten heen en terug, in de namiddag 4 ritten heen en terug, wat een dagtotaal opleverde van 18 ritten. Deze pendeldienst werd voorheen gereden met gewone groene tweeledige motorstellen.

30/09/84 Een groter aantal posttreinen wordt op het spoor gebracht. Men wil de acht motorstellen vijf maal per dag een „uitwisseling” laten uitvoeren in het station Brussel Zuid. Daar het aantal APT-stellen hiervoor ontoereikend is, worden eveneens veelvuldig gewone tweeledige stellen ingezet.

De „rode duiveltjes” worden ingezet op de assen

Oostende Brussel Hasselt
 Kortrijk Liège Guillemins, Gent - Antwerpen en Brussel - Luxembourg.

Een beperkte sorteerdienst vindt plaats tijdens de laatste uitwisselingsritten. Dit heeft tot gevolg dat de rode posttreinen opnieuw verdwijnen uit de pendeldienst Antwerpen Centraal - Antwerpen Oost.

05/11/84 De posttreinen op de verbindingen

Oostende Brussel Hasselt
 Kortrijk Liège Guillemins rijden op de gemeenschappelijke baanvakken onderling gekoppeld.

Tussen Leuven en Liège Guillemins leverde deze dienstregeling meer dan eens problemen op ingevolge de drukte op de lijn 36. De posterijen verzochten diensgevolge, de APT-stellen om te leiden via Aarschot en Diest. Dit leverde een heroriëntering van de stellen op, doch wijzigde verder niets meer aan het bedieningsprincipe, ingevoerd sinds 30/09/84.

Sindsdien is in de diensten der postmotorstellen vrijwel geen wijziging meer opgetreden.

Wel kan verwacht worden dat de oude, getrouwe „rode duiveltjes” tegen het jaareinde 1988 zullen vervangen zijn door de nieuwe postmotorstellen ex-54. Daar met dit materieel kan gewerkt worden met rol-containers dienen op bepaalde plaatsen de laad-/loskaden te worden aangepast. Van zodra deze klus is geklaard, kunnen de nieuwe „posttreinen 90” de diensten overnemen.

AM APT (ex-54)

Er komen in totaal vijftien van deze stellen (961-975). De posttreinen zullen telkens vertrekken vanuit de centra Gent, Antwerpen, Liège en Charleroi, om gelijktijdig aan te komen in Brussel Zuid, waar een uitwisseling plaats vindt. 30 à 45 minuten na hun aankomst te Brussel Zuid vertrekken deze treinen opnieuw naar hun herkomst-sorteercentra.

De laatste uitwisseling van post is voorzien te Brussel Zuid omstreeks 01.00 uur.



Poststel 966 en stel 738 te Vorst-Oost ter gelegenheid van de „Gordeldag” te Brussel op 4 september 1988. Foto Ronald Mardaga.

Het vervoer met posttreinen tussen de vijf sorteercentra vormt a.h.w. een „ijzeren kruis”, waarvan de diensten worden voorzien als volgt : 1. Gent - Brussel - Liège, 2. Antwerpen - Brussel - Charleroi, 3. Gent - Antwerpen, 4. Brussel - Libramont (nachttrain).

Jan Mahieu

Bibliografie

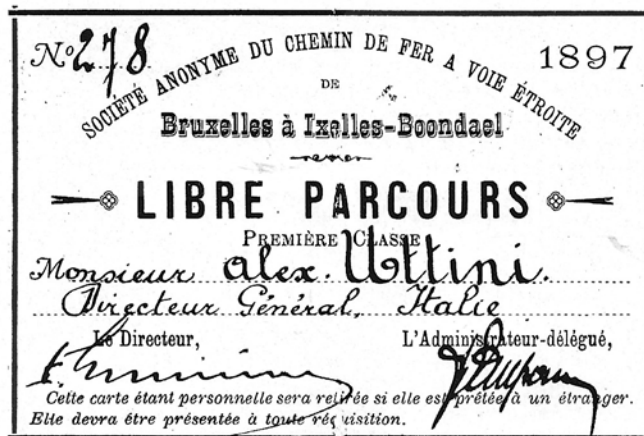
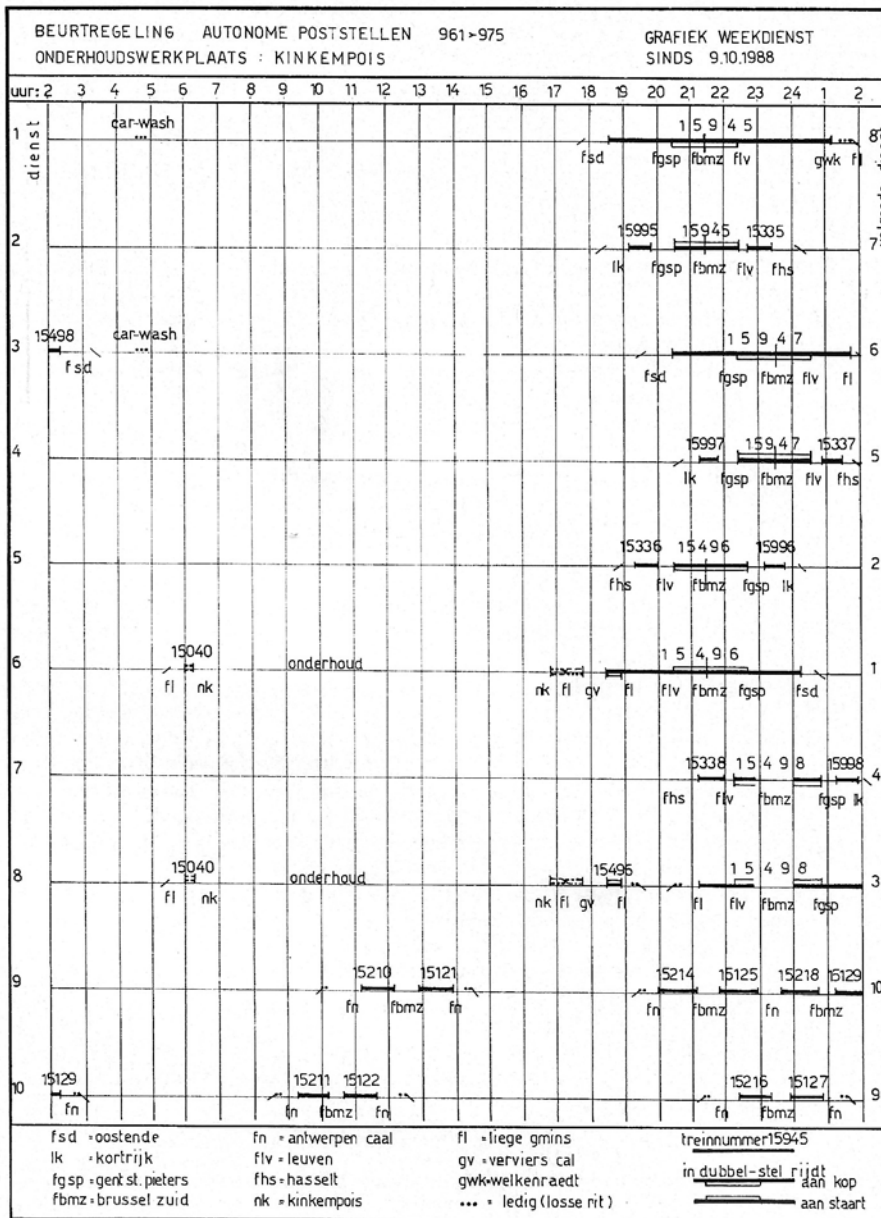
- Dokumentatie NMBS (tijdschrift „Het Spoor”, reglementering HLT deel T2, plans, beschrijvende fiches NMBS);
- J.P. Schenkel, „De elektrische treinen in België”, deel II : De invoering van de elektrische tractie bij de NMBS (1926-1935);
- Persmap voorstelling nieuwe posttrein 90 (16.03.88, Brussel, Zuidstation);
- „Postboden van vroeger, postman van nu”, Regie der Posterijen, 54.012 - 1983;
- „De post door de eeuwen heen”, Regie der Posterijen, D/1979/0764/2 - 1979.

Gebruik (lezen) van de beurtregelingsgrafiek

De bovenste horizontale regel geeft de tijdsindeling per uur.

In de linkerkolom vindt men het dienstnummer. Zo vinden wij bij dienst 1 trein 15945 rijdend tussen Oostende en Welkenraedt. (Tijdens de nacht - van 4u30 tot 4u55 - werd het motorstel gewassen in de „car-wash” te Oostende.) Nadien volgt een ledige rit naar Liège. De volgende dienst die het betrokken motorstel zal moeten rijden vinden wij in de laatste kolom, in ons voorbeeld dienst 8.

Wanneer een dubbele lijn getekend is wil dit zeggen dat die rit gebeurt als trein met twee of meer gekoppelde stelen, zoveel stelen als er lijnen voorkomen. We zien in ons geval dat trein 15945 gekoppeld rijdt met het stel van dienst 2 tussen Gent St.-Pieters en Leuven. Dat tweede stel (dienst 2) kwam van Kortrijk als 15995, koppelt in Gent, ont koppelt in Leuven en rijdt verder naar Hasselt als trein 15335.



Wie het woord „Expo” hoort, denkt onmiddellijk en onwillekeurig aan 1958. Er vonden nochtans in België talrijke andere Wereldtentoonstellingen plaats, o.m. in 1935 te Brussel, in 1930 te Antwerpen en nog verder terug in 1910 en in 1897, beide weer in Brussel. Hier, uit de tijd van deze laatste - dus 92 jaar geleden - twee vrijkaarten, uitgereikt door de toenmalige „Tramways Bruxellois” en door de beroemde trammaatschappij van Brussel naar Elsene en Boendaal, voorloper van de lijnen 16, 17 en 30. Titularis was de Directeur-Generaal van de Italiaanse afdeling van deze tentoonstelling. Blijkbaar betekende het toen, zelfs voor een hoge ambtenaar, geen verlies aan prestige zich per tram te verplaatsen ! Documenten : verzameling Jacques Cohn.

30 JAAR GELEDEN : EXPO 58 (vervolg en slot op RR 14)

De lijnen van en naar Expo 58

Lijnnummer	Lijnkleuren	Bestemming	Bediende Expo-ingang	Verzekerde dienst	Materieel
MIVB-trams					
1	wit/blauw	Bos	Esplanade	a	stand. + bw, stand. los
2	rood/rood	Bos	Esplanade	b	stand. + bw, stand. los
3	wit/wit	Bos	Esplanade	b	stand. + bw, stand. los
8	wit/rood	Churchill	Centrexpo	a	7000, stand. + bw, 4000 + bw
9	geel/blauw	Kerkhof St.-Gillis	Folklore	a	7000, stand. + bw
9 doorstreept	geel/blauw	Kalevoet	Folklore	a	
11	groen/groen	Ukkel centrum	Folklore	a	5000, stand. + bw
11 doorstreept	groen/groen	Churchill	Folklore	a	
14	blauw/geel	Vorst	Folklore	a	7000, stand. + bw, 4000 + bw
16	rood/geel	Bosvoorde	Centrexpo	a	7000, stand. + bw, 4000 + bw
16 doorstreept	rood/geel	Boendaal	Centrexpo	a	
18	geel/groen	Klein Eiland	Centrexpo	a	7000, stand. + bw, 4000 + bw
18 doorstreept	geel/groen	Zuid	Centrexpo	a	
20	rood/wit	Basiliek	Esplanade	a	stand. los of met bw
20 doorstreept	rood/wit	Zuid	Esplanade	a	
39	wit/rood	Stokkel	Centrexpo	a	7000, stand. + bw, 4000 + bw
39 doorstreept	wit/rood	Woluwe brug	Centrexpo	a	
40	rood/rood	Tervuren	Centrexpo	b	7000, stand. + bw, 4000 + bw
46	rood/rood	Veeweide	Folklore	a	stand. los of met bw, 4000 los of met bw
52	blauw/wit	Drogenbos	Esplanade	a	7000, stand. + bw
52 doorstreept	blauw/wit	Vorst	Esplanade	a	
81	wit/groen	Esplanade	Centrexpo	a	7000, stand. + bw
81 doorstreept	wit/groen	Zuid	Centrexpo	a	
81	wit/groen	Centrexpo	Esplanade	a	7000, stand. + bw
83	geel/blauw	Kerkhof Etterbeek	Esplanade	b	7000, stand. + bw
89	geel/geel	Beurs	Folklore	a	Stand. los of met bw

Lijnnummer	Lijnkleuren	Reisroute	Bediende Expo-ingang	Verzekerde dienst	Materieel
Sp	rood/geel	Centrexpo - via 16 - Noord - Luxemburg (heen)	Centrexpo	c	7000, stand. + bw, 4000 + bw
Expo Ster	rood/geel	zelfde route terug	Centrexpo	c	7000, stand. + bw, 4000 + bw
Sp	rood/geel	Centrexpo - via 16 - Noord - Naamse Poort Zuid	Centrexpo	d	7000
Expo Ster	rood/geel	Zuid - Naamse Poort - via 16 - Centrexpo	Centrexpo	d	7000
Sp	geel/groen	Centrexpo - via 18 - Noord - Zuid	Centrexpo	c	7000, stand. + bw, 4000 + bw
Sp	geel/groen	Centrexpo - via 18 - Noord	Centrexpo	c	7000, stand. + bw, 4000 + bw
Sp	geel/groen	Centrexpo - via 18 - Noord - Zuid	Centrexpo	d	7000
Expo Ster	geel/groen	Zuid - via 18 - naar Centrexpo	Centrexpo	d	7000
Sp	rood/wit	Esplanade - via 20 - Tervurense Poort	Esplanade	a	stand. los of met bw
Sp	rood/wit	Esplanade - via 20 - Tervurense Poort - Luxembourg	Esplanade	a	stand. los of met bw
Sp	blauw/wit	Esplanade - via 52 - Noord - Zuid	Esplanade	c	7000, stand. + bw
Sp	blauw/wit	Esplanade - via 52 - Noord	Esplanade	c	7000, stand. + bw
ⓑ	groen/groen	Esplanade - Station Schaarbeek	Esplanade	a	stand. + bw, 4000 + bw

Opmerking 1 : Alle daglijnen Sp geel/groen reden in richting Expo onder lijnnummer 18. Alle daglijnen Sp blauw/wit reden in richting Expo onder lijnnummer 52.

Opmerking 2 : De nachlijnen reden een lus in twee richtingen : Sp rood/geel Centrexpo via 16 naar Zuid, film doordraaien op Expo Ster geel/groen en dan langs lijn 18 terug naar Centrexpo. Omgekeerd van Centrexpo als lijn Sp geel/groen via 18 naar Zuid, verder als lijn Expo Ster rood/geel via 16 terug naar Centrexpo.

Opmerking 3 : Er waren oorspronkelijk nog meer Sp-lijnen gepland, zoals bv. Sp groen/wit : Bos - Meiser - Esplanade. De kopborden werden geschilderd en waren beschikbaar, maar zijn nooit gebruikt.

Opmerking 4 : De kleuren van de schijven met vermelding van de bediende ingang werden reeds in Rail-Revue 14 aangegeven.

Lijnnummer	Lijnkleuren	Reisroute	Bediende Expo-ingang	Verzekerde dienst	Materieel
MIVB-bussen					
Expo Ster	Ster lichtblauw, tekst zwart op wit	(Zuid -) Noord - Benelux (zonder tussenhalten) (slechts in deze richting)	Benelux	a	
Expo Ster	tekst wit op blauw	Benelux - Noord	Benelux	a	
Expo Ster	tekst wit op blauw	Benelux - Noord - Zuid (beide zonder tussen- halten en slechts in deze richting)	Benelux	a	
K (zwarte letter op witte grond)	geel	Expo - parking Karreveld	Grote Paleizen	a	
P (witte letter op zwarte grond)	geel	Expo - parking Kanaal	Grote Paleizen	a	
P (witte letter op zwarte grond)	geel	Expo - parking Dielegem	Grote paleizen	a	
NMVB-trams					
-	-	busparking Ringlijn	Grote Paleizen	a	stand. (meestal 10089) + 2 of 3 bw
G	wit	Noord - Grimbergen	Benelux	a	stand. of S + bw, N
H	groen/wit	Noord - Humbeek	Benelux	a	stand. of S + bw, N
H doorstrept	rood/wit	tekst : Noord - Heysel - Expo of Noord - Heysel - tentoonstelling of Noord - Heysel - Eeuwfeest	Benelux	c	S of N
L	blauw	Noord - Londerzeel	Benelux + Esplanade	a	stand. of S + bw
L doorstrept	blauw	Noord - Meise (- Wolvertem)	Benelux + Esplanade	c	S of N
S	rood	Noord - Strombeek	Benelux	a	stand. of S met of zonder BW, N
W	groen	Noord - Wemmel	Folklore	a	S, N, stand. + bw
W doorstrept	wit/groen	tekst : Noord - Stade of Noord - Stade - Expo of Noord - Stade - tentoonstelling	Folklore	c	S of N
A doorstrept	film : lijn A wit + bufferplaat : zwart op paars : A doorstr.	Expo - Anderlecht	Benelux	h	N
F doorstrept	film : blauw + bufferplaat : zwart op geel : Zuun	Expo - Het Rad - Zuun	Benelux	g	N
M doorstrept	rood	Expo - Dilbeek	Benelux	g	N of losse stand.
-	film : blanco + bufferplaat : zwart op geel	Zellik - Expo	Benelux	e	stand., S of N
-	film : blanco + bufferplaat : wit op groen	Ganshoren - Expo	Benelux	e	stand., S of N
Ex	groen	Zuid - Scheut - Expo	Benelux	j	N
H	blauw	Expo - Halle	Benelux	e	S of N
L	rood/geel	Expo - Leerbeek	Benelux	e	S of N
Ni	rood	Expo - Ninove	Benelux	e	S of N
W	wit	Expo - Wavre	Benelux	e	S of N
NMVB-bussen					
BH doorstrept	rood	Noord - Expo	Benelux	c	
MH doorstrept	groen	Zuid - Expo	Benelux	c	
ME	blauw	Motel - Expo	Grote Paleizen	f	
Expo Ster	groen op wit	diverse versterkingsdiensten	Grote Paleizen	f	

Verklaring kolom „Verzekerde dienst”

a : alle dagen, gans de dag; b : slechts gedurende de eerste dagen van de Expo, in de spits; c : op de spitsuren + zaterdag en zondagen; d : nachtdiensten; e : op zaterdag en zondagen; f : onregelmatige versterkingsdiensten; g : slechts 's namiddags; h : 's namiddags, vanaf juni '58 tot einde Expo; j : slechts tijdens de eerste weken van de Expo, in de spits.

Verdere opmerkingen

- 1) De langs beide kanten verlengde lijn 81 : Esplanade - Montgomery - Zuid - Beurs - Noord - Laken - Centrexpo was hoogstwaarschijnlijk de langste lijn, die ooit bij een Belgisch stadstrambedrijf heeft bestaan.
- 2) Op één der eerste dagen van de Expo, tegen het einde van de dag, toen de bestorming door de menigte op de trams richting stad (op het station Centrexpo) gewoonweg onvoorstelbaar werd, heb ik onverwachts achtereenvolgens een 59, een 74 en zelfs een 15 (!!) op het toneel zien verschijnen, die blijkbaar door één of ander controleur als uiterste versterking naar de Expo waren omgeleid. Op de laatste dag van de Expo, toen eveneens rekordgetallen aan bezoekers werden genoteerd, zijn er in de avondspits op Centrexpo tramstellen verschenen van de lijnen 25, 28 en 59.
- 3) Op een zaterdagmiddag in juni '58 (de juiste datum weet ik niet meer) was een tram van lijn 20 in het tunneltje tussen de Van Praetbrug en de Vuurkruisenlaan ontspoord. Alle trams naar Esplanade reden toen de volgende ingewikkelde omlidingsroute : eerst naar de lus voor het station Schaarbeek, terug naar Verboeckhovenplein, via lijn 56 naar Liedtsplein, vandaar via lijn 8 de lange weg naar Laken en Centrexpo !

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

De rode tram - Les Vicinaux anversoïis (slot)

Door een gelukkige samenloop van omstandigheden kon de auteur van deze artikelenreeks inzage krijgen van het boek waarin de verslagen (in het Frans) neergeschreven werden van de Raad van Bestuur van de Compagnie Générale des Tramways d'Anvers (CGTA).

Het vrij omvangrijk boek, dat het nummer 2 draagt, berust in de archieven van de MIVA en behandelt al de bestuursvergaderingen vanaf 1 februari 1909 tot en met 11 januari 1924.

Wij stelden echter vast dat de raadsverslagen van de CGTA over de periodes 1899-1909 en 1924-1927 niet meer aanwezig zijn in het MIVA-archief.

Daar Les Vicinaux anversoïis een zustermaatschappij was van de CGTA komen in de raadsverslagen regelmatig de betrekkingen tussen beide maatschappijen ter sprake, evenals deze met de NMVB.

Deze verslagen hebben het ons mogelijk gemaakt een aantal zaken op te helderen, voornamelijk met betrekking tot het rollend materieel en de overname door de NMVB in 1920.

Uit de raadsverslagen kunnen wij ondermeer vaststellen dat de relatie tussen Les Vicinaux anversoïis en de NMVB vanaf 1910 verslechtert.

Eerst spreekt men van „meningsverschillen”, later wordt het echter een „conflict”.

De oorzaak hiervan waren meningsverschillen tussen beide maatschappijen over de interpretatie van bepaalde artikelen van het verpachtingskontraat van 17 november 1906, in het bijzonder met betrekking tot de waarborg van een tweede dividend voor de aandeelhouders, de staat van de sporen en van het rollend materieel en de exploitatie van nieuwe uitbreidingen.

De VA kon zich niet akkoord verklaren met de financiële afrekeningen die de NMVB maakte inzake hogervermelde aangelegenheden.

De advocaten van beide maatschappijen werden erbij betrokken. Het conflict bleef aanslepen. Een gevolg hiervan was dat Les Vicinaux anversoïis regelmatig voorschotten moest vragen aan de CGTA.

Op 30 november 1912 bedroegen die reeds een som van 800.000 F en men voorzag dat dit bedrag nog zou aangroeien.

De raad van bestuur van de CGTA oordeelde dan ook dat zij voor deze



Brasschaat, omstreeks 1910. Zicht richting Polygoon. De tram rijdt richting stad.

geleende bedragen bepaalde waarborgen moest krijgen.

Besprekingen tussen de VA en de CGTA leidden tot een akkoord.

Met ingang van 1 januari 1913 werd de CGTA eigenares van al het rollend materieel dat bij haar gebouwd was geweest voor rekening van de VA. Vanaf dat ogenblik verhuurde de CGTA het materieel aan de VA.

Dan breekt de Eerste Wereldoorlog uit en over het bestaande conflict tussen de VA en de NMVB wordt in de raadsverslagen niet meer gesproken.

Door de Duitse bezetting doemden andere problemen aan de horizon op: een nijpend tekort aan materialen voor de nodige herstellingen, be-

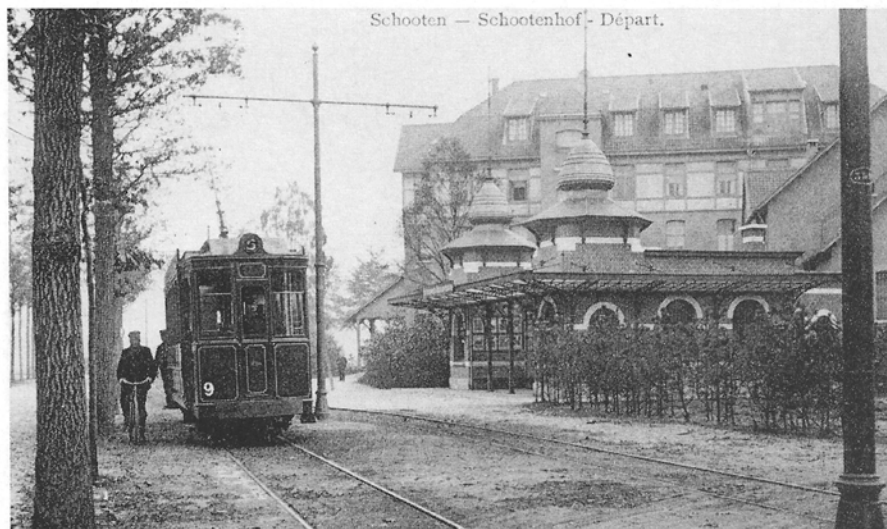
stellingen van rails die niet konden geleverd worden, opeising van al het koper, aanleg - op bevel van de Duitsers - van bijkomende aansluitingen enz...

In 1919 breken er sociale conflicten uit. Het personeel eist loonsverhoging. De eerste stakingen leggen het stadstram- en buurtspoorwegverkeer lam.

Het bestuur van de trammaatschappij gaat, samen met de direkties van de andere trambedrijven, aankloppen bij de Regering voor het bekomen van subsidies.

De Regering weigert de gevraagde toelagen, maar gaat wel akkoord met tariefverhogingen.

De eerste tariefverhoging (13 november 1919) had echter niet opge-



Schoten, Schotenhof (nu Iepenburg), omstreeks 1910. Motorrijtuig 9 staat vertrekkenklaar om terug te keren naar Antwerpen. Rechts (met twee torentjes) het fraaie wachthuisje.



St.-Mariaburg, Hoogboom. Eindpunt van de lijn. De trolley-stang van het rijtuig is nog niet gekeerd, zodat wij mogen aannemen dat de tram zopas is aangekomen uit Antwerpen.

bracht wat men ervan verwacht had. Op 23 januari 1920 wordt, voor de Handelsrechtbank te Brussel, in gemeenschappelijk akkoord tussen beide partijen en zonder schadeloosstelling, het verpachtingskontraakt tussen de VA en de NMVB verbroken.

In het raam van al deze gebeurtenissen nam de Raad van Bestuur van de CGTA op 26 februari 1920 zeer belangrijke beslissingen: (vertaling) „Gezien de bijzondere toestand waarin zich de Antwerpse tramwegen bevinden is het niet mogelijk de barema's van de werklieden te verhogen. Zo het in de bedoeling ligt van de arbeiders in staking te gaan, is het nodig de

kwestie van de werkhervatting te onderzoeken.

Zich voor deze toestand bevindend besluit de Raad voorlopig het tramnet niet meer uit te breiden of te wijzigen, de bevoorrading tot een minimum te beperken en te verkopen wat wettelijk mag afgestaan worden.

Ten opzichte van de toestand die de kontrakverbreking VA-NMVB meebrengt, wordt aan de directeur opdracht gegeven in contact te treden met de NMVB om de mogelijkheid te onderzoeken aan deze laatste stroom te leveren (duurtijd, hoeveelheden en prijzen overeen te komen); aan de NMVB voorstellen te doen voor het afstaan van de



Schoten, Schotenhof (nu Iepenburg), vóór de Eerste Wereldoorlog. Het is ongetwijfeld een zomerse dag. In de achtergrond bijwagen 107, wachtend om gekoppeld te worden. De twee sporen uiterst rechts zijn de verbindingssporen naar de kleine tramloods, die aldaar gelegen was. Let ook nog even op het fraaie wachthuisje.

vaste installaties (kabels en stelplaats) en het rollend materieel.” Terloops weze hier vermeld dat door de kontrakverbreking de elektrische tramdiensten naar Brasschaat, Schoten en St.-Mariaburg geschorst waren. Dit zal blijken uit een vergadering, gehouden op 23 april 1920 in het Kabinet van de Minister van Landbouw te Brussel.

Op 5 april 1920 bespreekt de Raad van de CGTA de gevoerde onderhandelingen.

Voorstel CGTA :

- de vijf kleine motorrijtuigen (21-25) blijven bij de CGTA;
- aankoop door de NMVB van het rollend materieel (20 motorrijtuigen en 26 bijwagens);
- aankoop door de NMVB van een deel van de stelplaats (St.-Bartholomeusstraat) en van de elektrische voedingskabels;
- een voorstel (voorwaarden en prijzen) voor de levering van stroom.

Voorstel NMVB :

- waarborgen voor een regelmatige en konstante levering van stroom;
- in huur nemen van een deel van het rollend materieel;
- in huur nemen van een deel van de tramloods;
- het onderhoud van het rollend materieel, in eigen beheer door de CGTA tegen betaling uit te voeren. Blijkbaar kwam men tussen beide partijen moeilijk tot een akkoord, want op 23 april 1920 werd in het Kabinet van de Heer Ruzette, Minister van Landbouw, een verzoeningsvergadering gehouden. Buiten de Minister zelf waren hierop aanwezig: voor de CGTA de heren Ch. Charlier (Afgevaardigde-Beheerder) en C. Delmez (Directeur); voor de NMVB de heren Jacobs en Decroës, directeurs. Verder namen nog deel de heer Baillet-Latour, Senator, de heer Montens, Bestendig Afgevaardigde van de provincie; de heer Baelde, Schepen van de Stad Antwerpen; de Gemeentesecretaris van Brasschaat en de heer Maertens, Directeur-Generaal van het Ministerie van Landbouw.

De heren Baillet-Latour en Montens klaagden het feit aan dat het niet exploiteren van de lijnen van de rode tram zeer nadelig was voor de inwoners van Mariaburg en Ekeren-Donk. Zij vroegen zo vlug mogelijk maatregelen te treffen teneinde deze diensten te hernemen. De vertegenwoordigers van de NMVB deden echter opmerken dat de CGTA zich niet kon verbinden tot levering van stroom, gezien de huidige moeilijkheden met de bevoorrading in kolen. De NMVB

verklaarde ook dat de CGTA niet bereid was het nodige rollend materieel te verhuren voor de exploitatie van de lijnen.

De CGTA daarentegen merkte op dat zij wel bereid was de nodige hoeveelheid stroom te leveren, voor zover zij kon bevoorraadt worden met kolen waarvan de kwaliteit toeliet - zoals voor de oorlog - een grotere kracht te ontwikkelen dan met de nu gebruikte kolen het geval was.

De CGTA deed eveneens opmerken dat zij op 2 maart 1920 aan de NMVB een voorstel had gedaan om het nodige materieel aan te kopen en dat zij nog altijd bereid was dit af te staan. De maatschappij was ook bereid aan de NMVB alle mogelijke betalingsfaciliteiten te verlenen.

De Minister beëindigde de bijeenkomst met het verzoek dat beide partijen zouden overeenkomen opdat de exploitatie zou kunnen worden hervat.

Op 25 mei 1920 hadden te Antwerpen opnieuw besprekingen plaats tussen de CGTA en de NMVB. Deze laatste schreef op 26 mei 1920 aan de CGTA : (vertaling) „ Ingevolge het onderhoud dat onze afgevaardigden hebben gehad met uw Voorzitter de heer Engels en uw Directeur de heer C. Delmez. Wij noteren dat de huidige toestand inzake kolen u toelaat elektrische stroom te leveren aan de buurtspoorweglijnen, tegen de voorwaarden vermeld in uw brief van 2 maart ll.

Voor wat betreft het rollend materieel dat u ons niet wil verhuren en dat u niet wenst te onderwerpen aan een expertise, zoals het kontrakt voorschrijft, zijn wij bereid tien motorrijtuigen aan te kopen tegen de prijs van 70.500,- F per stuk, evenals tien bijwagens tegen de prijs van 20.000,- F per stuk.

Dit materieel zal ons geleverd worden in goede staat van onderhoud en rijklaar. Het zal gekozen worden, in gemeenschappelijk overleg, uit het materieel dat in dienst was bij Les Vicinaux anversois. U zult ons twee volledige reeksen van overzichts- en detailtekeningen bezorgen van deze rijtuigen en van hun onderdelen.

De betalingen zullen als volgt geschieden :

50 % van het bedrag van de verkoop de 25ste van de maand volgend op deze waarin het akkoord gesloten wordt en het materieel geleverd; het saldo drie maanden later.

U stelt ons de elektrische kabels



St.-Mariaburg, Hoogboom (vóór 1914). Eindpunt van de lijn. Ditmaal staat motorrijtuig 12 klaar om te vertrekken richting Antwerpen.

ter beschikking die instaan voor de voeding van de elektrische lijnen, geëxploiteerd door Les Vicinaux anversois. Voor de betaling van deze prestatie stellen wij u voor een maandelijks vergoeding uit te keren, berekend op 6 % per jaar op de huidige waarde van de installatie.

Voor het onderbrengen van de 20 rijtuigen die wij u voorstellen aan te kopen, zijn wij bereid, zoals voor de kabels, maandelijks een vergoeding te betalen berekend op 6 % per jaar op de waarde van de oppervlakte die ingenomen wordt door deze rijtuigen.

Het onderhoud van het rollend materieel zal door uw zorgen gebeuren en door ons maandelijks betaald, op voorlegging van de facturen. Deze zullen vermelden : de werkuren, de leveringen en de algemene kosten.

Wij ramen dat wij gedurende een periode van 18 maanden beroep zullen moeten doen op uw diensten voor de levering van stroom, het gebruik van de voedingskabels en voor het onderbrengen en het onderhoud van het rollend materieel.

Wij hopen dat u uw akkoord zult willen verlenen voor hogervermelde zeer tegemoetkomende voorstellen en dat u ons de mogelijkheid zult geven om vanaf volgende maandag de elektrische exploitatie te hernemen.

Met dit voor ogen verzoeken wij u ons in de loop van vrijdagvoormiddag te berichten, teneinde ons toe te laten de nodige schikkingen te treffen." Vervolgens de beleefdheidsformule en getekend, Gaufriez, Directeur-Generaal.

De Raad van Bestuur van de CGTA ging op 27 mei 1920 unaniem met



Brasschaat, Donk, vóór 1914. Motorrijtuig 10 rijdt over de Kapelsesteenweg richting Hoogboom.



Een tramstel van de Rode Tram, september 1917. De reizigers (een groepsreis?) poseren even rond een Duitse officier, leunend op een sabel. Wij zien de ontvanger en, uiterst rechts, een controleur of „Statieoverste”. Het was toen volop oorlog. Blijkbaar waren er geen bezwaren om gefotografeerd te worden met de vijand!

De plaats van de opname is niet gekend (St.-Mariaburg, Hoogboom?). De foto werd genomen door fotograaf A. Regnier-Firlefyn, St.-Bernardsesteenweg 170, te Antwerpen (Kiel).

de NMVB-voorstellen akkoord. De elektrische trams reden opnieuw op de buurtlijnen vanaf 7 juni 1920. Op 9 juli 1920 gaf de Raad van Bestuur van de CGTA opdracht, om in de kortst mogelijke tijd een koper te zoeken voor de overgebleven 10 motorrijtuigen en de 16 bijwagens van Les Vicinaux anversois. Blijkbaar is de CGTA hierin niet geslaagd, want de rijtuigen bleven, met uitzondering van één motorrijtuig (Bissels C. Delmez) bij de Antwerpse trammaatschappij. Zoals reeds hoger vermeld voorzag de NMVB dat zij gedurende 18 maanden beroep zou moeten doen op de CGTA. In april 1921 vroeg de

NMVB deze termijn te verlengen tot in 1923, daar zij niet tijdig klaar kon zijn met de nieuwe installaties die zij bezig was op te richten te Merksem - Oude Bareel (loodsen, traktiestation en werkplaatsen). De CGTA antwoordde dat, gezien de omstandigheden van het ogenblik, het haar niet mogelijk was dergelijke verbintenissen op lange termijn aan te gaan. Op 4 november 1921 verzocht de CGTA de NMVB een datum te bepalen voor de stopzetting van de stroomlevering. Door het steeds stijgend verbruik van elektrische stroom voor haar eigen tramnet verwittigde zij de NMVB dat zij nog

slechts voor een beperkte periode stroom kon leveren.

In de Raad van Bestuur van de CGTA van 1 december 1922 werd meegedeeld dat de NMVB het huurkontraat voor de tramloods in de St.-Bartholomeusstraat had opgezegd tegen 31 december 1922. De CGTA nam hiervan akte en verwittigde de NMVB, gezien de steeds stijgende belasting van de elektrische centrale, dat zij vanaf 1 januari 1923 niet meer kon instaan voor de levering van elektrische stroom.

Vermeldenswaard is ook nog dat de NMVB in april 1922 aan de CGTA een prijsofferte vroeg voor de aankoop van de drie lichte pakwagens die bij Les Vicinaux anversois in dienst waren geweest.

De CGTA stelde een globale prijs voor van 33.000,- F voor de drie stuks. Van dezelfde gelegenheid maakte de trammaatschappij gebruik, aan de NMVB een voorstel te doen voor de aankoop van de 10 overgebleven motorrijtuigen. Deze waren ondertussen omgespoord voor meterspoor en volledig opgefrist. Vraagprijs: 58.000,- F per motorrijtuig.

De geschiedenis heeft ons intussen geleerd dat dit te koop aangeboden materieel bij de Antwerpse trammaatschappij is gebleven.

Uit wat voorafging mogen wij besluiten dat het overgebleven rollend materieel en zeker de 10 motorrijtuigen geruime tijd te koop stonden.

Verder mogen wij nu ook aannemen dat het uitrusten van een VA-motorrijtuig met bissels C. Delmez gebeurd is na de Eerste Wereldoorlog, hoogstwaarschijnlijk in 1920-1921, tijdens de periode waarin het te koop aangeboden materieel werd omgespoord voor meterspoor en opgefrist (herschikking in het crème).

Wij mogen ook aanvaarden dat het bestuur van de maatschappij, in de tweede helft van 1922, besloot van verkoop af te zien en het materieel in het eigen rijtuigenpark opnam, daar er blijkbaar geen kopers opdaagden.

Dit verklaart o.i. ook waarom er op de materieellijst van december 1922 slechts 9 motorrijtuigen op draaistellen (379-387) voorkomen. Het bisselrijtuig C. Delmez werd aanzien als een proefrijtuig - zoals wij reeds schreven in RR 11/1988, blz. 78 - en dientengevolge niet opgenomen in het rijtuigenpark voor de verkeersdienst.

In september 1925 werd dit motorrijtuig trouwens, op voorstel van



St.-Mariaburg, Café du Cycle, omstreeks 1922-1923. Een VA-motorrijtuig met bijwagens. De tram is in het crème geschilderd maar nog niet verbouwd.

Alle documenten behoren tot het archief Keutgens.

de CGTA, verkocht aan de NMVB. Nadien bleek het toch een zorgenkind te zijn !

Tot slot kunnen wij nog medelen dat, tijdens de opendeurdagen te Merksem - Oude Bareel (18 juni 1988), de heer Frans Van Den Abeele, 82 jaar en oprustgesteld NMVB-agent, nog uit het geheugen en na meer dan 65 jaar (!) de vernummering kon opsommen van de motorrijtuigen. Hij verklaarde het volgende : motorrijtuig 3 werd 9636; 4 = 9637; 5 = 9638, 9 = 9639; 10 = 9640; 12 = 9641; 15 = 9642; 17 = 9643; 18 = 9644 en 19 = 9645. Over de vernummering van de bijwagens kon hij niets mededelen.

Dat de NMVB een keuze mocht maken uit het rollend materieel, in gemeenschappelijk overleg met de CGTA, hebben wij kunnen lezen in de brief van 26 mei 1920.

De NMVB-techniekers zullen vermoedelijk wel de tien beste motorrijtuigen en de tien beste bijwagens hebben uitgekozen.

Of de vernummering werkelijk is gebeurd volgens de mededeling van de heer Frans Van Den Abeele kunnen wij, ingevolge het ontbreken van geschreven documenten, niet bewijzen.

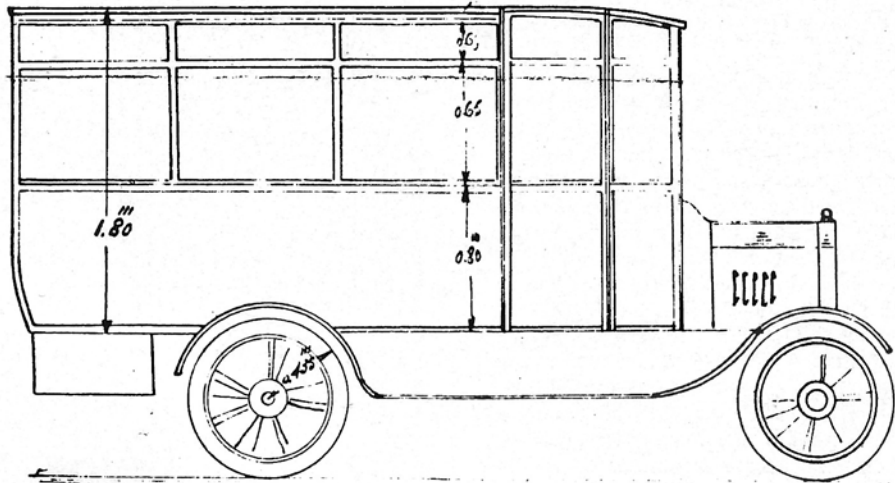
In het historisch kader van deze beschrijving moeten wij deze mondeling gemelde vernummering dan ook met het grootste voorbehoud behandelen.

Wij hopen dat deze artikelenreeks over de Rode Tram heeft bijgedragen tot een betere kennis van dit rollend materieel. Wij kunnen nimmer de volledige geschiedenis achterhalen doch slechts hopen dat vroeg of laat verdere gegevens gevonden worden of beschikbaar komen. In dit geval zullen wij niet nalaten ze bekend te maken aan de Rail-Revue lezer.

Eric Keutgens
Juli 1988

Geschiedkundig overzicht van de NMVB-autobuslijn 290

(Antwerpen - Hoboken - Hemiksem - Schelle - Niel - Boom)



Ford „Klein model" (plaatnummer 71606). Dokument uit 1925.

Autobusonderneming Arth. Gordts & Ev. Linnebanck - Autobus Rapide Wagenpark

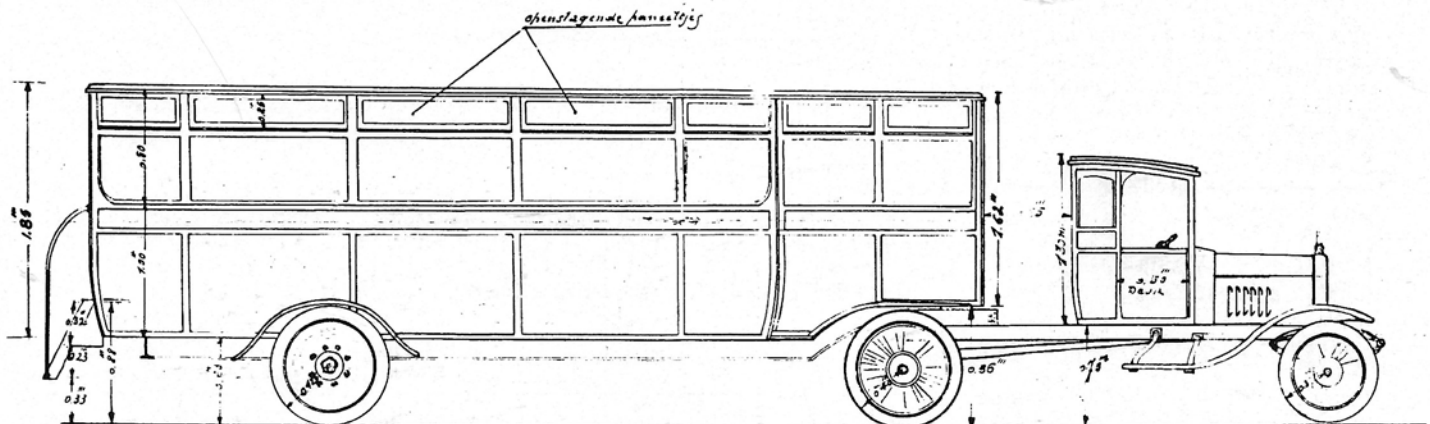
(Oud) firma-nr.	Prov. volg-nr.	Merk	Bouwjaar	Nummerplaat
		Ford		71.606
2		Auto-Traction		87.969
		Fiat		78.212
		Ford (Truck)		84.876

Deze voertuigen waren in dienst op 18 juni 1925

3	A.224	Auto-Traction		
5	A.225	Auto-Traction		
6	A.226	Auto-Traction	1928	110.162
7	A.227	G.M.C.		
8	A.228	Auto-Traction		
9	A.229	Auto-Traction		
10	A.230	Auto-Traction		
11	A.231	G.M.C.	1930	141.322
12	A.232	G.M.C.	1930	141.323

Deze voertuigen waren in dienst op 15 april 1930

A.256	G.M.C.	1930	157.778
A.268	G.M.C.	1930	161.181



Ford-Truck (plaatnummer 84876). Dokument uit 1925.

Vooraleer over bedoelde autobuslijn een samenvattend overzicht te geven, moeten wij vermelden dat deze lijn tot 1 september 1977 bij de autobuslijnen van de N.M.B.S. behoorde.

Het lijnnummer 290 werd omstreeks 1952 aan deze lijn gegeven. Voordien was ze als lijn 291 in het spoorboekje te vinden.

Nadat in 1923 werd overgegaan tot de reglementering van de autobuslijnen, bleken de lijnen Antwerpen - Boom, zowel langs Wilrijk als langs Hemiksem, zéér aantrekkelijk voor de aanvragers. De eerste aanvraag kwam bij de Bestendige Deputatie toe op 6 juni 1923, voor de lijn Kontich - Oude God.

De zevende aanvraag, komende van de firma „De Schelde” (Smets & De Wilde), betreffend de lijn Antwerpen - Boom, kwam op 15 oktober 1923 op de Provincie toe, zij het voor de lijn over Wilrijk. De eerste aanvraag voor het baanvak Antwerpen - Hoboken - Hemiksem - Schelle - Niel - Boom, aanvraag nr. 13, uitgaande van de heren Ev. Linnebanck uit Antwerpen en Arth. Gordts uit Kontich, bereikte op 8 januari 1924 het Antwerps Provinciebestuur.

Aan voornoemde heren werd dan ook een officiële toelating verleend voor het uitbaten van deze lijn, tijdens de deputatiezitting van 27 juni 1924, bekrachtigd door een Koninklijk Besluit op 18 april 1925.

Tussen 6 juni 1923 en 1 december 1925 kwamen niet minder dan 11 aanvragen voor de lijn Antwerpen - Hemiksem - Boom op het Provinciebestuur toe.

Als grondslag voor de dienstregeling werden om de 30 minuten vertrekken in beide richtingen voorzien tussen 7 en 20 uur, terwijl het minimumtarief 30 centiemen bedroeg. Een volledige rit kostte 2 F.

Het ging de onderneming „Linnebanck-Gordts” echter niet voor de wind. Wegens moeilijkheden van verscheidene aard trok de heer Ev. Linnebanck zich op 5 juni 1928 uit de zaak terug. De heer Arth. Gordts, die de zaak onder eigen naam verder zette, kon het blijkbaar ook niet rooien, zodat hij reeds op 17 december 1928 afzag van zijn rechten en de zaak overdroeg aan „Autobus Rapide” te Boom. De heer Gordts bleef echter wel betrokken bij het beheer van „Autobus Rapide”.

Verskillende bestaande bedrijven zagen met lede ogen de aftakeling van de autobuslijn Antwerpen - Hoboken - Hemiksem - Schelle - Niel - Boom aan. Dientengevolge deed de firma Nuyens-Guns („Autocars Excelsior”) uit Boom tot driemaal toe een aanvraag om als medeondernemer de lijn te mogen uitbaten. Dit verzoek werd echter niet ingewilligd.

Op 15 april 1930 wankelde „Autobus Rapide” reeds.

De firma beschikte op dat ogenblik over 9 autobussen : 6 Auto-Traction's en 3 G.M.C.'s.

Uiteindelijk werd in de zitting van de Bestendige Deputatie van 18 mei 1931 de machtiging van „Autobus Rapide” ingetrokken.



Autobus De Schelde : wagen 17 (vanaf 1930 A.168). Een Auto-Traction Minerva uit 1929 met nummerplaat 74.988. Foto genomen aan de Brederodestraat (Zwemdok) in 1930, net voor de vernummering naar het Provinciaal volgnummer. Foto Archief Provincie Antwerpen, verzameling Ch. Smits.

Autobusonderneming Fr. Smets en R. De Wilde & Co - Autobus De Schelde Wagenpark

(Oud) firma-nr.	Prov. volg-nr.	Merk	Bouwjaar	Nummerplaat
1		Chevrolet		66.829
2		Chevrolet		71.576
3		Commer-Car		79.454
4		Auto-Traction		97.073
5		Ford		97.074

Deze voertuigen waren in dienst op 6 juli 1925

6	?			
7	?			
8		Auto-Traction		
9	?			
10		Auto-Traction		
11		Auto-Traction		

12	A.163	Auto-Traction	1929	74.189
13	A.164	Auto-Traction	1929	74.190
14	A.165	Auto-Traction	1929	74.191
15	A.166	Auto-Traction	1929	74.987
16	A.167	Auto-Traction	1929	74.989
17	A.168	Auto-Traction	1929	74.988
18	A.169	G.M.C.	1929	74.990
19	A.170	G.M.C.		86.303

Deze voertuigen waren in dienst op 15 april 1930

A.237	Auto-Traction	146.149
A.239	Auto-Traction	146.932
A.260	Auto-Traction	
A.289	Auto-Traction	
A.318	Auto-Traction	
A.319	Auto-Traction	
A.320	Auto-Traction	
A.321	Auto-Traction	
A.322	Auto-Traction	

Wie helpt ons vanaf hier verder tot 10 mei 1940 ?

(Oud) firma-nr.	Onderstel	Koetswerk	Bouwjaar	Nummerplaat	Deugdelijkheidsnummer
	Minerva	De Schelde	1945	491.797	41 - 6 (Aartselaar)
	Minerva	De Schelde	1945	205.780	41 - 9 (Aartselaar)
	Minerva	De Schelde	1946	74.987	42 - 83 (Geel)



Een uit 1947 stammende Berliet PCK 8 met origineel koetswerk. Foto Autobus-archief Ch. Smits.

(Oud) firma nr.	Onderstel	Koetswerk	Bouwjaar	Nummerplaat	Deugdelijkheidsnummer
	Minerva	De Schelde	1946	74.988	42 - 36 (Geel)
	Minerva	De Schelde	1947		41 - 80 (Aarts.)
	Minerva	De Schelde	1947		41 - 117 (Aarts.)
	Berliet PCK 8	Berliet	1947	523.391	42 - 53 (Geel)
	Berliet PCK 8	Berliet	1947	523.393	42 - 56 (Geel)
	Berliet PCK 8	Berliet	1947		
	A.E.C.	Jonckheere	1949		
		5.809			
	A.E.C.	Jonckheere	1949		
		5.822			
	A.E.C.	Jonckheere	1951		
		6.206			
	A.E.C.	Jonckheere	1952		
		6.454			
	A.E.C.	Jonckheere	1954		
		6.887			
	A.E.C.	Jonckheere	1954		
		6.888			
	A.E.C.	Jonckheere	1955		
		7.166			
	A.E.C.	Jonckheere	1955		
		7.167			
	A.E.C.	Jonckheere	1956		
		7.449			
	A.E.C.	Jonckheere	1956		
		7.450			
	A.E.C.	Jonckheere	1957		
		7.749			
	A.E.C.	Jonckheere	1957		
		7.750			



De tweede A.E.C., aangekocht door „Autobus De Schelde”, in 1949 door Carrosserie Jonckheere gebouwd op een Regal Mark III onderstel. Foto Archief Carrosserie Jonckheere.

Een openbaar onderzoek naar een nieuwe onderneming werd uitgeschreven, wat vier kandidaten opleverde :
 - „Autobus Lux” uit Antwerpen
 - „De Rupel” uit Aartselaar
 - „De Schelde” uit Aartselaar
 - „Algemene Autobusdienst A. Van de Velde & Ch. Willion” uit Boom.

Bij besluit van de Bestendige Deputatie van 5 augustus 1931, bekrachtigd door het Koninklijk Besluit van 14 oktober 1931, werd de Maatschappij onder de gemeenschappelijke naam „Autobus De Schelde” - Smets, De Wilde en Co - uit Aartselaar ertoe gemachtigd tot 5 juni 1940 de lijn uit te baten.

„Autobus De Schelde” had volgende vennoten : Remi De Wilde, Frans Smets, Joseph Daems, Camiel Daems en Leon De Kinder, allen uit Aartselaar.

De reisweg liep toen van Antwerpen (Oever) naar Boom (Markt) en de dienstregeling voorzag op wekdagen 40 ritten in elke richting, op zon- en feestdagen om de 15 minuten.

Het wagenpark van „Autobus De Schelde” omvatte in 1931 tien voertuigen. Op voortreffelijke wijze kwam men al vlug aan 5 juni 1940; inmiddels leefden we in de 2de Wereldoorlog.

Ten voorlopigen titel mocht „Autobus De Schelde” verder exploiteren, aangezien er nog geen akkoord was met de NMBS aangaande de overdracht van de machtiging.

De Duitse bezetter wenste in 1941 de autobuslijn op te heffen.

Na verschillende tussenkomsten konden tussen Boom en Hoboken (Schoonselhof) echter zeven ritten in beide richtingen behouden blijven.

Na de bevrijding bouwde „Autobus De Schelde” in de eigen werkhuizen verschillende nieuwe voertuigen op Minerva-onderstellen.

Nadien, omstreeks 1947, werden er enkele Franse, originele Berliet PCK 8 autobussen aangekocht. Vanaf 1949 tot 1971 werden A.E.C. voertuigen in dienst gesteld. Vanaf 1972 werden er nog alleen Daf's aangekocht.

In totaal werden er tussen 1946 en 1977 ongeveer 45 nieuwe autobussen in gebruik genomen.

Vanaf 1 januari 1977 werd „Autobus De Schelde” opgenomen in het bedrijf „De Decker-Van Riet” uit Malderen.

Sinds 1 september 1977 werden de groene bussen in een oranje jasje gestopt : zij rijden nu onder NMVB-beheer.

Charles Smits

Bronnen : Antwerps Provinciaal archief en eigen autobus-documentatiearchief.

Wie kan ons helpen bij het aanvullen van nummerplaten en deugdelijkheidsnummers ?

Wie weet ons iets te melden over de autobussen in de periode 1935-1950 ? Alle inlichtingen kunnen worden verstrekt aan Charles Smits, Ernest Joretlaan 23 - Bus 1, B-2520 Edegem, Tel. 03/457.47.59.

(Oud) firma-nr.	Onderstel	Koetswerk	Bouwjaar	Nummerplaat	Deugdelijkheidsnummer
	A.E.C.	Jonckheere 7.805	1957		
	A.E.C.	Jonckheere 7.806	1957		
	A.E.C.	Jonckheere 8.021	1958		
(x) (xx)					
1	A.E.C.	Jonckheere 8.022	1958		
2	A.E.C.	Jonckheere 8.464	1959		
3	A.E.C.	Jonckheere 8.655	1960		
4	A.E.C.	Jonckheere 8.893	1961		
5 140	A.E.C.	Jonckheere 9.190	1962		
6 141	A.E.C.	Jonckheere 9.514	1963		
7 145	A.E.C.	Jonckheere 10.318	1965	8456.P	
8 142	A.E.C.	Jonckheere 10.298	1965	6327.P	
9 143	A.E.C.	Jonckheere 10.299	1965	3547.P	
10 144	A.E.C.	Van Hool 3.092	1966	3544.P	
11 146	A.E.C.	Van Hool 3.093	1966	375.P.5	
12 147	A.E.C.	Van Hool 3.094	1966	373.P.6	
13 148	A.E.C.	Jonckheere 11.535	1967	405.P.1	
14 149	A.E.C.	Jonckheere 11.536	1967	405.P.2	
15 150	A.E.C.	Jonckheere 11.845	1968	246.P.7	
16 151	A.E.C.	Jonckheere 12.027	1969	495.P.6	
17 152	A.E.C.	Jonckheere 12.244	1969	538.P.9	
18 153	A.E.C.	Jonckheere 12.245	1970	626.P.5	41 - 1006 (Aarts.)
19 154	A.E.C.	Jonckheere 12.892	1971	980.ZY	
20 155	A.E.C.	Jonckheere 13.334	1971	8309.P	
21 156	Daf - MB	Jonckheere 13.495	1972	843.P.4	
22 157	Daf - MB	Jonckheere	1973	ADS.819	
23 158	Daf - MB	Den Oudsten	1974	ALY.713	
24 159	Daf - MB	Den Oudsten	1975	BRG.582	
25 160	Daf - MB	Den Oudsten	1975	BRG.580	
26 161	Daf - MB	Den Oudsten	1975	BRG.581	

(x) nummering „De Schelde”

(xx) nummering na overname door de firma „De Decker-Van Riet”



Autobus 41-382, een AEC met Jonckheere Twin Coach koetswerk uit 1954. Foto Carrosserie Jonckheere, verzameling Ch. Smits.

In aansluiting met de beschrijving van een schaalmodel van een Benelux-„Hondekop”stel volgt in dit tweede deel een vrij eenvoudige ombouw van een lokomotief reeks 25.5 evenals een voorstelling van het nieuwste Beneluxmaterieel in halfnul. Inmiddels heeft de redactie reeds enige reacties van lezers ontvangen op het vorige artikel, zodat we in een derde deel de nodige aandacht kunnen besteden aan o.m. de oude Benelux-rijtuigen. Uiteraard zijn uw suggesties, op- of aanmerkingen op dit en voorgaand deel nog steeds van harte welkom.

1. Lokomotief reeks 25.5

Zoals bij de Beneluxstellen zijn we ook hier aangewezen op gedeeltelijke zelfbouw om een correct model van deze lokomotief te bekomen. De in bijgaande foto's voorgestelde lok werd door Frans Van Visschel gebouwd op basis van de oude Lima e-loc type 125, aangevuld met diverse kleine onderdelen en toebehoren van fabrikanten als Jocardis en Dacker.

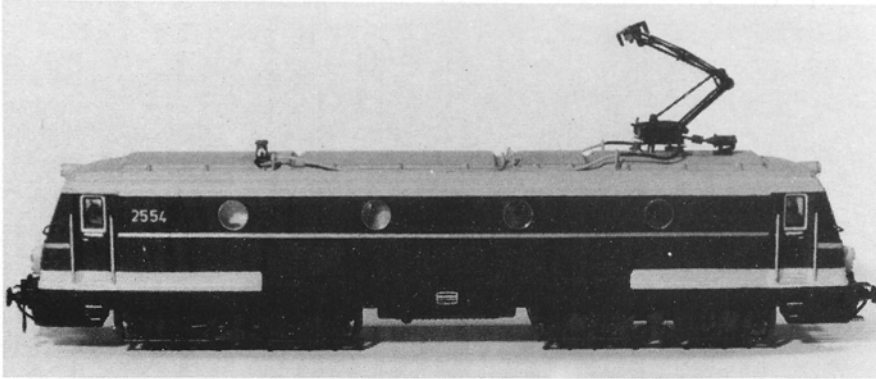
De oorspronkelijke Lima lokomotief is inmiddels vervangen door een verbeterde versie, uitgebracht als reeks 23 (zie RR 9 en 12). Deze lokomotief kan eveneens als uitgangspunt voor de ombouw worden genomen en heeft tegenover de oude versie het voordeel dat hij reeds van ingezette ruiten, dubbele koplampen en een verlaagde kast is voorzien. Grootste hindernis vormen evenwel de kontaktdozen voor dubbeltractie, die zeer moeilijk te verwijderen zijn zonder beschadigingen aan de kop van de kast. Persoonlijk verkies ik te vertrekken van de oude Lima type 125, die weliswaar wat bijkomend werk vergt doch ongetwijfeld voor een zacht prijsje op tweedehandsbeurzen te vinden is.

Na demontage van het onderstel gaan we eerst het dak van de lokomotief bewerken. Na het losschroeven van beide pantografen worden aan beide zijden de voetstukjes van de panto's weggevoerd, waarna de dakleidingen volledig worden weggesneden. Vervolgens plaatsen we een derde frontsein, afkomstig uit een ombouwsetje van Jocardis voor

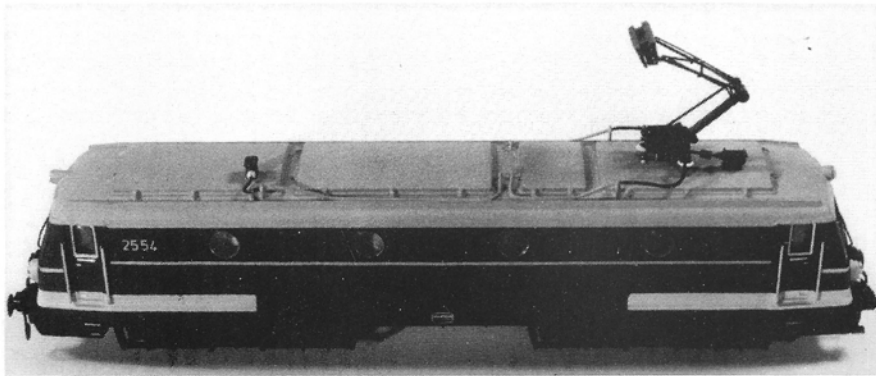


Frontaanzicht 2554

Het Beneluxmaterieel in HO - deel II



Zijaanzicht



Bovenaanzicht

de vroegere Lima reeks 23. Na het verplichte schuren en plamuren gaan we de koppen behandelen. Net zoals bij de NMBS dienen de enkele koplampen te worden vervangen door dubbele exemplaren, eveneens afkomstig van Jocadis. De centrale handgreep op de kop wordt weggesneden en vervangen door een echte handgreep vervaardigd uit Imm éénaderig telefoondraad. De bufferplaten evenals de buffers worden vervangen door exemplaren uit het vroegere Dacker assortiment. Aan één zijde van de lok wordt tussen de middenste ramen een vierde verluchtungsrooster (Jocadis/Dacker) bijgeplaatst. De originele Lima ramen kunnen worden vervangen door ingezette ramen (Jocadis). Uiteraard dienen overal de in reliëf opgedrukte typenummers (125.012) te worden verwijderd.

Omdat op onze modelbaan een lok veelal uit de hoogte wordt bekeken, dienen we de nodige aandacht te besteden aan de nieuwe dakleidingen. Op de foto's kan u zien hoe deze werkelijkheidsgetrouw dienen te worden aangebracht, namelijk twee langs links en rechts van de eenbenige Sommerfeldt pantograaf, en één enkele naar de bliksemafleider (Jocadis). De nieuwe leidingen werden vervaardigd uit fijn éénaderig draad.

Om de kap te verlagen, wat de oude hoogbenige Lima een volledig ander uitzicht geeft, dienen op het chassis de verbredingen ter hoogte van de draaistellen te worden weggesneden. Aan

de binnenzijde van de kap dient ter hoogte van de motor de rand voor de bevestigingsschroef van de panto's te worden verwijderd en dienen nieuwe uitsparingen in de kap te worden gemaakt voor de bevestigingsnokjes van het chassis. Vervolgens moeten de lange koppelingsbeugels, net achter de draaistellen, worden weggesneden en opdat de verlaagde loc ook nog bochten zou

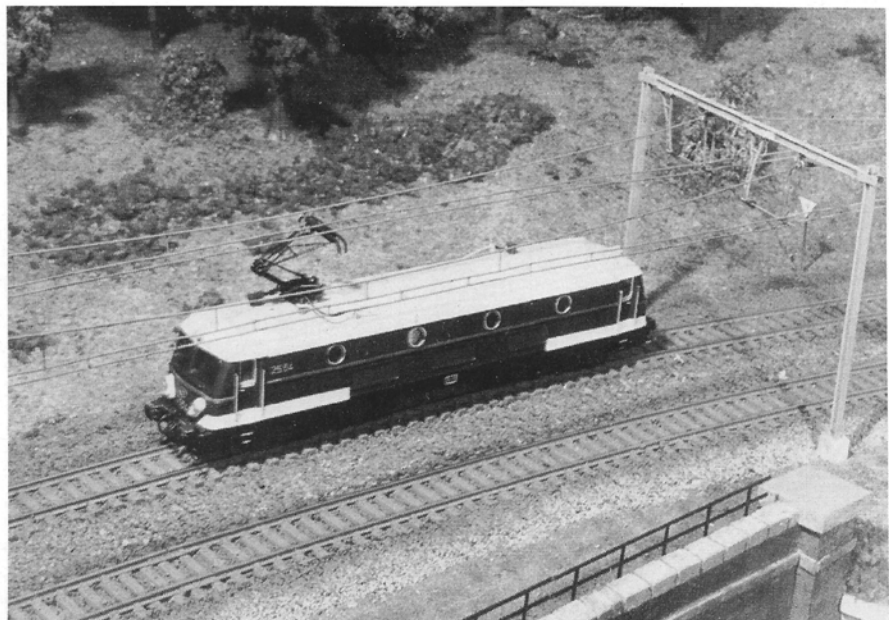
kunnen nemen dient de bovenste balk van het draaistel eveneens te worden verwijderd.

Hierna is onze lokomotief klaar voor de schildering in Beneluxblauw (Dacker) met gele zichtbaarheidsstrepen (Humbrol RAL 1021 cadmiumgeel). De zilverkleurige sierstrip werd gemaakt uit zeer dunne chroomkleurige tape (Decadry) en de zilverkleurige decals zijn afkomstig van Jocadis. Aan de voorzijde van de lok worden imitatiekoppelingen en slangen aangebracht en achteraan wordt op de onderzijde van het chassis een Ribu kortkoppelaar gemonteerd. Rest nog een (kort)koppeling in de schacht te monteren en onze 25.5 is klaar voor inzet op de modelbaan.

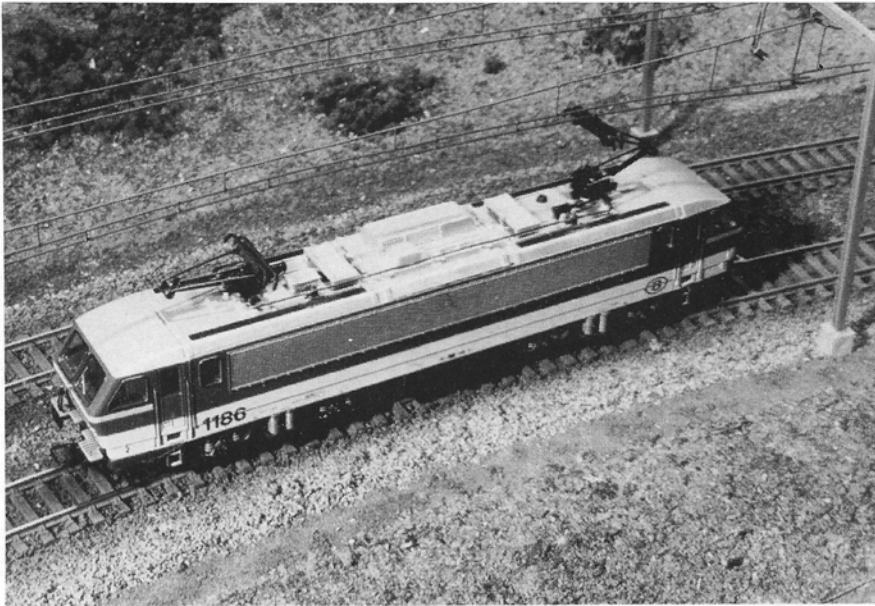
2. Lokomotief reeks 11

Toen Lima in 1985 een model van de elektrische lokomotief reeks 27 uitbracht was het voorspelbaar dat, bij het verschijnen van de NMBS reeks 11, Lima haar 27 in een Beneluxjasje zou steken en als reeks 11 te koop aanbieden. En dit is inderdaad precies wat Lima heeft gedaan en wat, zoals zal blijken, dan ook de grootste kritiek op dit model is.

De Lima reeks 11 (catalogusnummer 20 8021LP) met reeksnummer 1186 is op de schildering na een tweelingzusje van de Lima 2735, met dezelfde goede en slechte eigenschappen. Herinner u de zeer mooi gedetailleerde lokomotiefkap met fijne verluchtungsgrille, de correcte vorm van de koppen met ingezette ruiten en imitatie ruitenwipers, de goed gedetailleerde draaistellen, de goede maatvoering (zie ook RR 1). Minder geslaagde punten waren het ontbreken van de baanruimers, de opgegoten dakleidingen, de vrij eenvoudige



De 2554 als losse lok onder de Belgische bovenleiding op de modelbaan van Jef Engels (alle foto's van 2554 en van 1186 : Guy Van Meroye).



dige pantografen, de eerder matige trekkracht, de te hoge aanzetsnelheid en tenslotte de lokomotiefkast die te hoog op de wielen staat.

Naast deze positieve en negatieve opmerkingen, gemeenschappelijk voor de reeksen 11 en 27, moet de Lima reeks 11 juist omwille van zijn gelijkheid met de reeks 27 enkele bijkomende minpunten inkasseren. Meest opvallend daarbij is het dak met vooral de middenste dakpartij, die in werkelijkheid totaal verschillend is van deze van de reeks 27. Ook is bij de reeks 11 de zijwand van de lokomotiefkast volledig vlak, en vertoont niet de lichte inkeping, typisch voor de lokomotieven reeks 27. Verder heeft de reeks 11 slechts twee verbindingkabels en stekkerdozen, in plaats van drie zoals de 2735. De fraaie wijnrood-gele Beneluxschildering is evenwel perfect, evenals de minutieuze beschrifting.

Als besluit kunnen we stellen dat Lima

er in geslaagd is een voor het grote publiek, tegen een schappelijke prijs, zeer mooi ogend model van de reeks 11 uit te brengen, waarbij we de (om kosten besparende redenen) kleine afwijkingen ten overstaan van de echte reeks 11 maar voor lief nemen. De meer natuurgetrouwe modelspoorders en puristen kunnen, mits enkele kleine ingrepen, immers de Lima lokomotief conform de werkelijkheid maken.

Vooreerst gaan we het dak van de reeks 11 verbeteren, en dit door gebruik te maken van een door de firma Jocadis uit Edingen vervaardigd plastic dakstuk. Het Lima-dak wordt volgens de bij het dakkitje ingesloten handleiding dwars doorgezaagd tot aan de rode beschildering, vervolgens in de lengte voorzichtig met een mesje doorgesneden langsheen de dakrand.

Het middenstuk van het Lima-dak kan dan worden weggenomen, en in de ontstane opening past precies het Jocadis

dakstukje. Nadat eveneens het kofferje van de bliksemafleider werd verplaatst, kan het volledige dak zilverkleurig worden gespoten. Daarna wordt een nieuwe dakleiding aangebracht, lopend van de ene pantograaf naar de andere. De Lima panto's worden vervangen door correcte Sommerfeldt exemplaren. Tenslotte wordt op de kop van de kast de derde verbindingskabel voorzichtig weggesneden. Na deze kleine ombouw valt meteen ook de belangrijkste kritiek op de Lima reeks 11 weg.

Doch, net als de reeks 27, kan ook de Lima 1186 nog verbeterd worden. De belangrijkste aanpassing is de hoogte van de lokomotiefkast : die kan vrij gemakkelijk lager op de draaistellen worden gebracht, door de draaistellen enkele millimeter hoger in het chassis te plaatsen. Aan de zijde van het niet aangedreven draaistel wordt aan de onderzijde van het chassis de uitstulping voor de bevestigingspin van het draaistel met de onderzijde van het chassis gelijk gemaakt. Op het draaistel zelf worden de schroefveren gelijk gemaakt met de bovenzijde van de langsligger van het draaistel, die zelf op de hoeken lichtjes wordt afgeschuind. Na het afsnijden van de lange koppelingsbeugel kan het draaistel terug worden gemonteerd, dat zodoende tot op 1 mm onder het chassis komt.

Aan de zijde van het motordraaistel dienen aan de binnenzijde van het chassis de spits uitlopende ophangingspunten van het draaistel enkele millimeter hoger te worden geplaatst, zodat het chassis lager op het draaistel kan zakken. De bovenzijde van de motor dient juist boven het anker te worden afgezaagd om voldoende ruimte in de kap te hebben. Op het draaistel zelf dienen ook hier de schroefveren te worden gelijk gemaakt met de langsligger. Ook aan deze zijde wordt de Lima koppelingsbeugel van het draaistel

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

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

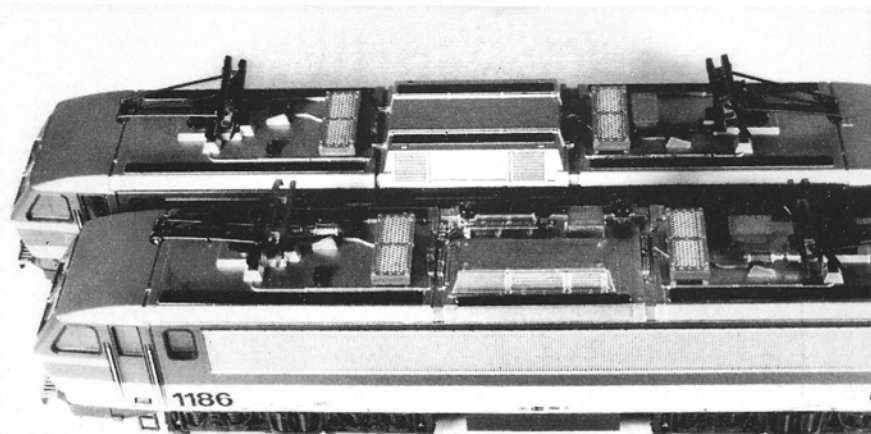
Rail-Revue staat nu behoorlijk stevig op poten, doch heeft, om z'n toekomst geheel veilig te stellen, nog behoefte aan een paar honderd nieuwe lezers/abonné's - Indien

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 !



Deze foto toont duidelijk het opvallende verschil tussen het dak van de Lima-fabrieksuitvoering (achteraan) en dit van een met de Jocadis-set verbeterde versie.

afgesneden. Na uitvoering van deze ingreep is de hoogte van de lokomotief exact op schaal 1/87.

Verder kan de summiere frontverlichting worden vervangen door kleine LED's, geplaatst in de uitgeboorde lampen. De ontbrekende baanruimers zijn eveneens verkrijgbaar bij Jocadis. Die worden met cyanolitlijm bevestigd onder de buffers. Aan één zijde van de lokomotief wordt op het chassis een kortkoppelingshouder van Ribu gemonteerd en aan de andere zijde worden een imitatie koppeling en bijkomende slangen bevestigd.

3. Benelux-rijtuigen

Samen met de nieuwe lokomotief 1186 heeft Lima ook de bijhorende rijtuigen uitgebracht, zodat de modelspoorder over een bijna volledige trek/duw Beneluxtrein kan beschikken. Bijna, daar het AB rijtuig (gemengd 1e klasse/2e klasse) op heden niet verkrijgbaar is. Wel leverbaar zijn het B rijtuig (2e klasse), met catalogusnummer 9280, het A rijtuig (1e klasse), catalogusnummer 9279, het BDK-rijtuig, zijnde 2e klasse met keuken en bagagecompartiment, met catalogusnummer 9281, en tenslotte het Bs-rijtuig, het 2e klasse stuurstandrijtuig, met catalogusnummer 9282L.

De A, B en BDK-rijtuigen zijn identiek aan de NS-ICR-rijtuigen die reeds enkele jaren door Lima worden vervaardigd, zodat het ook hier volstond deze rijtuigen in een Beneluxkleurtje te zetten. Het Bs stuurstandrijtuig is evenwel geheel nieuw en speciaal voor de Beneluxtrein geproduceerd. Dit stuurstandrijtuig is zeer fraai afgewerkt, waarbij vooral de ingezette ramen positief opvallen evenals de zeer fijn uitgevoerde handgrepen. Zelfs de rubberdichtingen tussen de deuren zijn hier zwart, iets wat op de andere rijtuigen werd vergeten. Dat de A, B en BDK-rijtuigen reeds tot het oudere Lima programma behoren blijkt duidelijk uit de niet ingezette ramen.

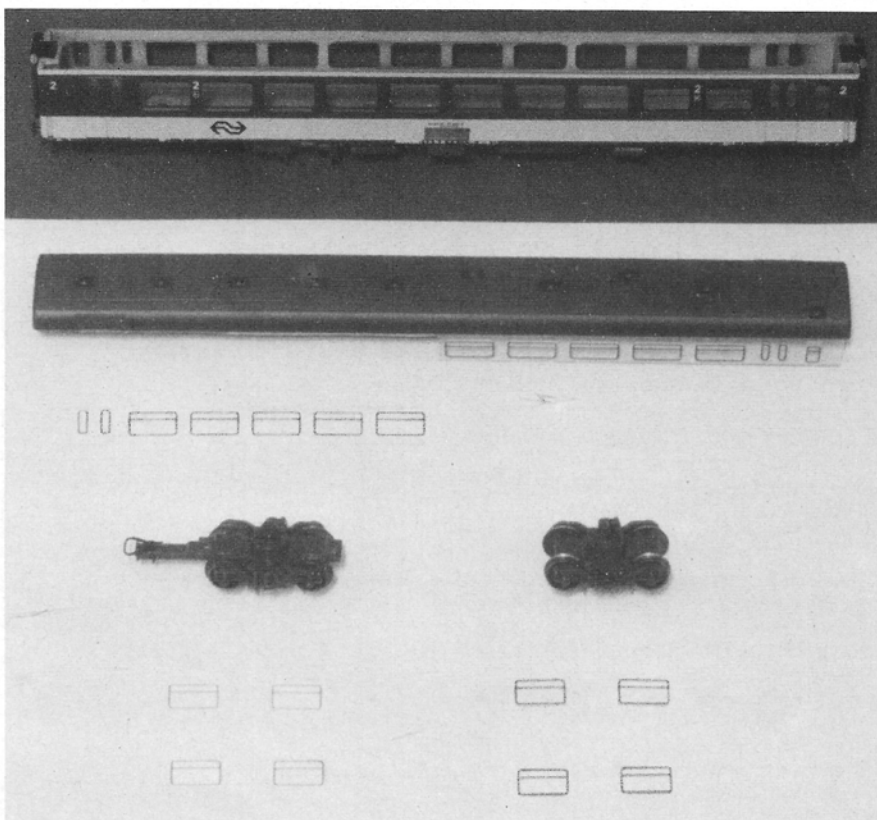
Ook raken bij deze rijtuigen de wielflenzen de overlangse chassisribbels. Het grootste gebrek van alle Benelux-

rijtuigen is evenwel hun lengte: slechts 26,5 cm, wat dus neerkomt op schaal 1/100 ipv 1/87. Kenners zullen verder opmerken dat de draaistellen lichtjes afwijken van de Nederlandse Y-32 en eerder van Franse origine lijken. De Lima Beneluxrijtuigen zijn voorzien van een aan de draaistellen bevestigde NEM-norm koppeling en de rijtuigen hangen zo'n 5 mm van elkaar tussen de vouwbalgen.

Alhoewel deze rijtuigen dus vrij goed geslaagd zijn, zijn ze uiteraard nog voor verbetering vatbaar. Lezer Bert Ossevoort uit Leidschendam (Nederland) heeft ons alvast enige tips verstrekt om de Lima rijtuigen te verfraaien. Het grootste werk zijn de raampartijen. In de A, B en BDK-rijtuigen worden de ramen

vervangen door ingezette ramen, vervaardigd uit de originele Lima ramen. Hiertoe dient eerst het rijtuig te worden gedemonteerd. Dit is op zichzelf geen sinecure, aangezien dak en ramen één geheel vormen. Het dak kan het makkelijkst worden verwijderd door de ramen aan één zijde iets naar binnen te duwen, en met een puntig voorwerp boven de bovenste raamstijl de bak op diverse plaatsen iets naar voor te halen, waarna het dak vrij omhoogkomt. Vervolgens plaatst men een luciferhoutje klem tussen het grijze dak en de bak, zodat de ramen niet in de oude stand terugklipsen bij het uithalen van de ramen aan de andere zijde. Als dat lukt komt het dak in zijn geheel vrij. Daarna volgt het afsnijden van de ramen van het dak, enkele millimeter onder de dakrand. Na het insnijden met een scherp mesje breken we de ramen af ten opzichte van het dak. Vervolgens kunnen de ramen stuk voor stuk worden uitgezaagd en bijgevijld. De ruiten dienen juist op maat te worden gemaakt zodat ze licht klemmend van buiten af in de raamopeningen worden geplaatst. Als de ramen passend zijn gemaakt gaan we, vooraleer ze te monteren, de randen rondom zwart maken, om zodoende lichtinval op de zijkant van de ruiten te voorkomen. Het zwart maken kan op twee manieren: met verf of met een zwarte merkstift, wat makkelijker werkt voor mensen met een minder vaste schildershand.

Na het schilderen van de zijranden dienen de ramen mits zéér spaarzaam gebruik van lijm in de openingen te worden bevestigd. Doe dit voorzichtig, vooral bij een iets klemmende passing,



Gedemonteerde rijtuigbak, met reeds gedeeltelijk losgesneden ruiten.

daar anders de lijm er toch tussenuit geperst wordt. Na dit met alle ramen te hebben toegepast ziet het rijtuig er al heel wat beter uit. Op de foto's ziet u trouwens een vergelijking tussen een verbeterd en een standaard rijtuig. Dat deze ingreep de moeite loont ziet u ook op de foto waar een B-rijtuig naast een Bs staat; de raampartijen zijn thans identiek.

De rijtuigbak kan verder nog worden bijgewerkt door het zwart maken van de dichtingen tussen de zwenkzwaaiendeuren (zoals op het Bs-rijtuig), het zilver kleuren van de handgrepen om de deuren te openen evenals de handgrepen voor de rangeerder. Ook de klasse-aanduiding bij de A, B en BDK-rijtuigen is iets te klein, de juiste maat is die zoals op de Bs. De bestaande cijfers kunnen met RAL 3004 of Revell 331 overschilderd worden en na drogen door de juiste grootte van klasseaanduiding vervangen worden. Op deze wijze kan ook het ontbrekende AB-rijtuig worden gemaakt, aangevuld met een dunne gele band boven vier ramen (A-gedeelte). Voor dit AB-rijtuig werd uitgegaan van een B-rijtuig, dat geen compartimenten heeft en dat bovendien eenzelfde chassis heeft als een AB.

Alvorens het interieur terug wordt gemonteerd kan dit ook wel wat verf gebruiken; bv. de oranje stoelzittingen in het B-rijtuig.

Tenslotte kan het stuurstandrijtuig ook nog lichtjes worden verfraaid door het te voorzien van een schroefkoppeling, van luchtslangen en een elektrische aansluitkabel.

De Lima-rijtuigen kunnen uitgerust worden met een kortkoppeling. Het Ribu-kortkoppelmecanisme kan ofwel in een in de rijtuigbodem uitgesneden uitsparing worden gemonteerd (zoals beschreven in Rail-Revue 4/86, blz. 111) of het kan ook, wanneer het rijtuig toch gedemonteerd is, langs boven worden ingebracht in de wagenbak. In dit geval steekt de verticale beugelhouder door een kleine opening in het chassis.

Guy Van Meroye

Wij laten, ter afronding van de bespreking van het nieuwe Beneluxstel van Lima, nog even medewerker-lezer Roger Vissers aan het woord. Naast de hierna volgende traditionele maatvergelijking stelde vriend Vissers bij het in zijn bezit zijnde stel enkele hoogst merkwaardige „fabrieks-afwijkingen” vast, die wij onze lezers zeker niet mogen onthouden.

Lima 1186 : vergelijkende cijfers

(maten in mm)	1/1	1/87	Lima
Lengte over de buffers	18650	214,4	213
Afstand draaipunten der draaistellen	9000	103,4	104
Asafstand draaistel	2900	33,3	34
Doormeter wielen	1250	14,4	14,5
Hoogte spoor/dak	3600	41,3	43
Hoogte neergelaten panto/spoor	4220	48,5	54
Maatvoering : zeer goed, met uitzondering van de hoogte neergelaten panto/			



Links een rijtuig met apart ingezette ramen, rechts het normaal door Lima geleverde fabrieksmodel.

spoor, wat veroorzaakt wordt door het model van de door de fabriek aangebrachte stroomafnemers.

Mijn 1186 was uitgerust met twee verschillende draaistellen (!): één korrekt en één van de reeks 23. Vraag me nu niet hoe dit mogelijk is !

Eindbeoordeling : Naar mijn mening heeft Lima er zich, om duidelijk commerciële redenen, iets te gemakkelijk vanaf gemaakt (zie de voorgaande tekst van Guy Van Meroye) : ** twee sterren (redelijk) is, tot mijn spijt, alles wat ik de 1186 kan toekennen.

De nieuwe Benelux-rijtuigen : Ondanks het feit dat deze rijtuigen er vrij goed uitzien doch verwijzend naar wat hiervoor reeds over ze werd gezegd, wens ik

me te beperken tot de vaststelling dat de armaturen onderaan het chassis, hoe verschillend van soort en van opstelling ze in werkelijkheid bij de diverse types rijtuigen ook mogen zijn (zie RR 13, blz. 12), deze armaturen door Lima voor iedere rijtuigsoort identiek zijn uitgevoerd. In samenhang met de ongelukkige schaalverhouding van 1/100 voor wat de lengte betreft geef ik er de voorkeur aan, over deze Lima-producten geen eindbeoordeling uit te spreken. Dus : géén sterren, net zoals mijn stuurstandrijtuig van Lima géén klasse-aanduiding heeft gekregen !

Roger Vissers



Een verfraaid stuurstandrijtuig naast een „gefamelte” Lima B (alle foto's van het nieuwe Beneluxmaterieel : Bert Ossevoort).

Beelden van vroeger :

Historische foto's uit privé-verzamelingen

Ditmaal brengen wij twee afbeeldingen van oude prentbriefkaarten. De eerste kaart - verzameling J. Van Olmen * - dateert van voor de eerste wereldoorlog en toont een typische spoorwegscène in het station Libramont. Een goederentrein, gesleept door een locomotief type 25, is het station binnengelopen en zal zo dadelijk terug vertrekken in de richting Jemelle, nadat de tender met water bevoorrad is. Op de voorgrond leest ook een tenderlocomotief type 11 zijn dorst, om daarna een lokaaltrein te slepen naar Bertrix of naar Bastogne/Gouvy. Merk de vierkante schoorstenen van beide machines, de uitgestulpte Belpaire-vuurhaard van de loc type 25, de prachtige richtingsseinen met onder elkaar geplaatste seinarmen, het dubbele stationsgebouw... en de stoker van de tenderloc, die even uitrust totdat zijn locomotief genoeg gedronken heeft...

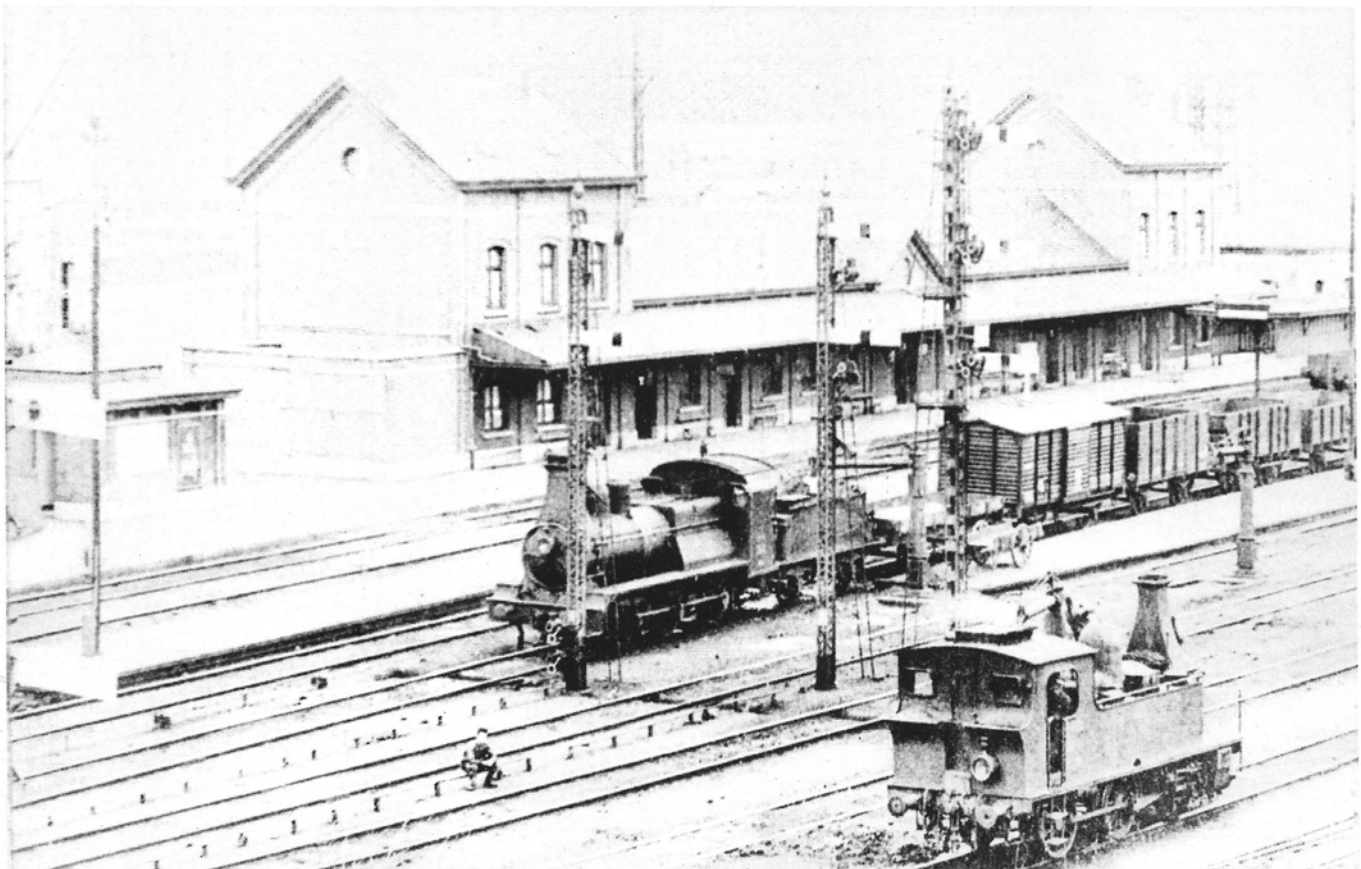
De tweede kaart (verzameling Putte-neers) toont een bloktrein Brussel-Antwerpen te Mechelen-Nekkerspoel. Deze opname moet gemaakt zijn in het begin van de jaren '20, vóór de grote werkzaamheden ter voorbereiding van de elektrificatie van lijn 25, die het sporencomplex tussen Mechelen-Nekkerspoel en Mechelen grondig wijzigden (ter vervollediging : op het ogenblik dat deze lijnen worden geschreven, is Mechelen-Nekkerspoel opnieuw het toneel van grote spoorwerken...). De locomotief is een machine van het



type 66, een ex-Duitse S6. Merk o.a. de typische bloktreinpakwagen, waarvan in Rail-Revue nr. 13 een tekening werd opgenomen (als illustratie bij het artikel over het vroegere radiotreinmaterieel). J. Van Olmen

* Het betreft hier een duplicaat van een prentbriefkaart uit de fototheek van de

NMBS. Geïnteresseerde lezers wijzen wij erop dat, naast door de maatschappij uitgegeven boekwerken, de NMBS afdrucken kan bezorgen van een aantal historische foto's en prentbriefkaarten. Bestellingen kunnen geplaatst worden via het Spoorwegmuseum te Brussel-Noord, waar de fotoverzameling trouwens ook kan ingekeken worden.



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

NMBS

• Na de ES 207 van Mons is nu ook de ES 204 van Merelbeke, na een tussentijdse revisie, in het wijnrood terug op het spoor verschenen. Motorwagen (ex-) 4306 wordt te Merelbeke omgebouwd tot onderhoudswagen van de reeks ES 400.

• De nieuwe elektrische motorstellen van de reeks 09 (901-935) zijn door BN te Brugge reeds tot het nummer 912 aan de NMBS afgeleverd. Intussen is reeds een vervolgorde van 18 stellingen in voorbereiding. Of deze tweetjes de klassieke 3000 V gelijkstroommotoren dan wel de modernere asynchrone draaistroommotoren zullen krijgen zal pas bij de definitieve bestelling worden beslist.

• Diesellokomotief 6330, het „lijvend voorwerp” van het BRAND-verslag in RR 13, is in de CW te Salzannes goed en wel hersteld. Van dit opentocht werd gebruik gemaakt om meteen ook een grote revisie uit te voeren. 6330 behoort sinds 5 oktober 1988 tot de geel-groene zussen uit haar familie.

• **REEKS 59** (toestand november 1988) **Nog in dienst** : 5905, 5909, 5926, 5936, 5946.

In historische schildering : 5930 in „Expo 58”-schildering, hernummerd naar 201.001 (uit park genomen); 5910 in fabriekslivrei uit 1955, hernummerd naar 201.010 (uit dienstbestand afkomstig).

Verkocht : 5933, verkocht aan de Italiaanse spooronderhoudsfirma Pasolini.

In park gestald te Antwerpen Dam WDT : 5912, 5916, 5919, 5924, 5937,

5941, 5945, 5950.

Ongevallen (reeds buiten dienst voor de deklassering van de reeks 59) : 201.004 te Isières op 12.12.1960, trein Z1719; 201.034 te La Louvière op 25.03.1969, trein Z1805; 5908 te Gouy lez Piéton op 25.04.1981, trein Z52810; 5942 te Mol op 24.09.1981, trein LZ3079; 5915 te Merelbeke WDT op 12.01.1982; 5955 te Antwerpen Noord op 31.12.1982, trein Z42542; 5932, te Merelbeke (brand) op --.09.1984; 5948 en 5920 op vertakking Otterbeek (Muizen) op 22.11.1984, dubbeltraktie trein Z28231.

Deklassering : alle overige lokomotieven.

De afbraak van deze machines gebeurt door een Centrale Werkplaats, nadat er van elke lokomotief een PV van „inschrootstelling” is opgesteld door het Departement M. J.M.

• **Speciale uitstap-afscheidrit met de diesels type 201 (huidige reeks 59)**

Op zaterdag 29 oktober 1988 werd door het Toeristisch Spoorpatrimonium (TSP) een afscheidrit ingelegd voor de diesels type 201 (reeks 59) die hoogstwaarschijnlijk op het einde van 1988 zullen worden afgesteld. Voor deze gelegenheid werden twee loks in een historisch jasje gestoken. Er was eerst en vooral de 5910, die door de NMBS als museumlok zal behouden worden; deze lok werd door het personeel van de Werkplaats Antwerpen Dam, samen met een aantal enthousiaste spoormannen, lid van TSP, herschilderd in de fabriekslivrei 1955: twee tinten groen met een vijfpuntige ster. Tegelijkertijd werd

deze lok hernummerd met het originele nummer 201.010.

TSP had echter nog meer pijlen op zijn boog. Gezien het feit dat het 30 jaar geleden was dat in Brussel de Wereldtentoonstelling plaatsvond, besloten de mensen van TSP om een tweede lok in de „Expo-livrei” te schilderen. De 201.001 (later 5901) reed in 1958 gedurende enkele maanden rond in een speciaal voor deze gelegenheid ontworpen schildering. Daar de originele 5901 sinds 1987 afgesteld staat en niet meer rijvaardig is, diende men een andere lok uit te kiezen. Er werd voor de rijvaardig afgestelde 5930 gekozen. Nadat de NMBS haar „fiat” gaf, werd door dezelfde spoormannen de 5930 in de Expolivrei geschilderd en hernummerd in 201.001. Het resultaat overtrof alle verwachtingen! De meer dan tweehonderd deelnemers aan de rit waren zeer enthousiast over de schildering van beide loks.

De rit begon in een zonnig Brussel Noord en ging eerst richting Werkplaats Dieseltractie Antwerpen Dam, waar een grote parade van de reeks 59 was voorzien. De organisatoren hadden, in samenwerking met de NMBS, ervoor gezorgd dat geen enkele niet-betalende fotograaf tot de terreinen toegang had. Tijdens de hele rit werden trouwens speciale volgagens ingezet om niet-betalende autofolgers - met succes - tot betere inzichten te brengen. Te Antwerpen Dam vond een paradeopstelling van liefst zes verschillende schilderingen van de reeks 59 plaats, waarna onze trein richting Neerpelt vertrok.

Als gevolg van een ontsporing tussen Olen en Geel diende de rit naar Neerpelt nochtans te worden afgelast. De organisatoren reageerden echter vlug en in samenspraak met de verkeersleidingen te Antwerpen en te Hasselt werd de trein omgeleid zodat het programma vanaf Mol terug zijn normale verloop kon hebben. Het internationaal samengestelde publiek (w.o. veel Nederlanders, Duitsers, Fransen en Engelsen) kreeg een interessant fotograferprogramma aangeboden. Een groot succes vormde ook de aanwezigheid van een fotoshop en een minibar: het welslagen hiervan was zo overtuigend, dat de organisatoren overwogen bij volgende ritten deze diensten te verdubbelen!

TSP hoopt begin 1989 een sneeuwrit in de Ardennen te organiseren, waarbij de 201.010 en de 204.004 (ex-reeks 54) ingezet zouden worden. Verder zal TSP op 4 maart 1989 een afscheidrit inrichten met de oude poststellen. Verdere inlichtingen en inschrijvingen op één van volgende adressen: Toeristisch Spoorpatrimonium vzw, Beatrijsstraat 71, B-2580 St.-Katelijne Waver, tel. 015/31.57.47 (nederlands) en Patrimoine Ferroviaire Touristique asbl, Chemin des 2 Maisons 25, B-1200 Bruxelles, tél. 02/771.72.14 (frans).

P.J.



Lokomotieven 201001 (ex-5930) en 201010 (ex-5910) verlaten op tegenspoor het station van Herentals nadat zij, als gevolg van een ongeval te Olen, niet verder konden en vanuit Herentals naar Lier dienden terug te keren. Afscheidrit van het type 201 op 29 oktober 1988. Overigens is 201001 hier voorzien van de zg. „Expo”-schildering, terwijl 201010 in een fabriekslivrei rijdt. Dit laatste was eveneens het geval met de 201019, waarvan in RR 14/88, blz. 73 een foto werd afgedrukt. Foto Heylen-Mardaga.

• Expotrein „TECHNORAME”

Voor de Waalse tegenhanger van de tentoonstelling „Flanders Technology” is een speciale expotrein op het spoor gezet, die vanaf 08.11.1988 en gedurende een zestal maanden het volledige Waalse gebied zal doorkruisen.

Als sleepelement werd de elektrische lokomotief 2109 aangeduid die, samen met de trein bestaande uit een 13-tal rijtuigen (expo, bar, ciné, generator...) en één goederenwagen type Hbis, in een speciale blauw-groene kleur werd geschilderd. Het geheel is overlangs afgebied met een doorlopende geel-rode band.

Gedurende de hele voorstelling van de expo blijft HLe 2109 voor energievoorziening met de trein gekoppeld. Zij verzekert de tractie op de geëlektrificeerde lijnen, of rijdt als voertuig mee bij dieseltractie op de niet-geëlektrificeerde. In het station Moeskroen zal echter een lokomotief van de reeks 12 worden aangeduid door de verdelers M. voor de energievoorziening.

Gezien de grote waarde van de vervoerde tentoonstelling „hi-tech” is de maximum snelheid van deze trein beperkt tot 90 km/u.

In de goederenwagen zijn de verschillende onderhoudsmaterialen opgeslagen en is ook een luchtballon geladen. Deze ballon dient, door de zorgen van de respectieve chst, opgelaten te worden op de meest zichtbare plaats van ieder expositie tijdens de duur van de tentoonstelling.

Totale lengte van de trein, lokomotief inbegrepen : 322 meter.

Samenstelling :

Lokomotief 2109, speciaal aangeduid

Rijtuigen	Oud nr.	Deelnemer
60 88 99 40 035 2	17815	(generator-rijtuig)
60 88 99 10 041 6	41	
60 88 99 40 025 3	17805	Feder
60 88 99 40 026 1	17806	Région Wallone
60 88 99 40 027 9	17807	Philips
60 88 99 40 029 5	17809	Smith Kline Rit
60 88 99 40 030 3	17810	Pourquoi Pas?
60 88 99 40 028 7	17808	Sabena World Airlines
60 88 99 40 024 6	17804	l'Assurance Liégeoise
60 88 99 40 023 8	17803	Formation Professionnelle des Adultes
60 88 99 40 022 0	17802	Cemstobel
60 88 99 40 021 2	17801	Lotto
51 88 59 80 306 7	14006	(I3)
01 88 22 50 343 1		(Hbis)

Programma : Terwille van de fotografen achtten wij het nuttig, ook de overbrengingsritten - met treinummers - te vermelden.

24.12.88 tot 13.01.89 : Charleroi Sud, spoor 6

13.01.89 overbrenging van Charleroi Sud naar Tournai 2045-2340

14.01 tot 20.01.89 : Tournai, spoor 1

20.01.89 overbrenging van Tournai naar Verviers Central 2049-0125

21.01 tot 27.01.89 : Verviers Central, spoor 5

27.01.89 overbrenging van Verviers



Elektrische lokomotief 2109 kreeg in de CW Mechelen een blauw-groene jas aangepast en werd vooraan getooid met het logo van Technorame-Athènes. Zij wacht hier te Muizen op haar vertrek naar Brussel Zuid. Foto Mark De Schutter.

Central naar Ath 2040-0108

28.01 tot 03.02.89 : Ath, spoor 5

03.02.89 overbrenging van Ath naar Moeskroen 2036-2131

04.02 tot 24.02.89 : Moeskroen, spoor a
24.02.89 overbrenging van Moeskroen naar Gemelle 2102-0154

25.02 tot 03.03.89 : Gemelle, spoor 4

03.03.89 overbrenging van Gemelle naar Arlon 2102-2224; overbrenging tussen Arlon en Luxembourg en terug in overleg met CFL

04.03 tot 17.03.89 : Luxembourg CFL

17.03.89 overbrenging van Luxembourg naar Arlon in overleg met CFL

18.03 tot 24.03.89 : Arlon, spoor 4

24.03.89 overbrenging van Arlon naar Vorst rijtuigen 2039-0028

08.04.89 overbrenging van Vorst rijtuigen naar Libramont 0200-0457

08.04 tot 14.04.89 : Libramont, spoor 6

14.04.89 overbrenging van Libramont naar Virton 2055-2203; diesel gesleept - HLe 2109 blijft aan stel

15.04 tot 21.04.89 : Virton, spoor 1

21.04.89 overbrenging van Virton naar Arlon 2030-2116; diesel gesleept - HLe 2109 blijft aan stel
overbrenging van Arlon naar Huy 2138-0119

22.04 tot 28.04.89 : Huy, spoor 4

28.04.89 overbrenging van Huy naar Liège Gmins 2038-2214; frontverwisseling te Bressoux

29.04 tot 19.05.89 : Liège Gmins, spoor 6

19.05.89 overbrenging van Liège Gmins naar Vorst rijtuigen 2119-2353

HLe 2109 zal door de zorgen van de verdelers M naar CW Mechelen worden overgebracht om terug „in staat” te worden gesteld.

• Sinds 21 november om 16 u rijden te Mechelen alle treinen over de nieuwe brug te Nekkerspoel. Reeds enkele jaren werden de Mechelaars geplaagd met werken aan de Nekkerspoelbrug en aan de Kaputsteenstraatbrug. De reden van deze werken was de volgende : de spoorwegbruggen dienden dringend verhoogd te worden omdat reeds meermaals vrachtwagens hun lading verloren hadden onder deze brug. Daartoe werd naast de oude brug van de lijn 27B een nieuwe brug gelegd, de berm verbreed, nieuwe sporen op betonnen biels gelegd, nieuwe perrons gebouwd (sporen 5 en 6), bovenleidingsmasten geplaatst én gewacht op de indienststelling. Deze had plaats in twee fasen. Eerste fase : ter hoogte van de Kaputsteenstraat werd in het spoor A lijn 27B een wervissel geplaatst, voorzien van een slot, en op het nieuwe spoor A werd een stuitklamp geplaatst. Boven het vernieuwde spoor B werd reeds de bovenleiding opgehangen. In het weekeinde van 5 tot 7 november werd dan de aansluiting verzekerd van het nieuwe spoor B. Deze werken omvatten volgende opdrachten : het plaatsen van littera's,



Sinds donderdag 22 september 1988 werd station Muizen „versierd” met dit uithangbord, teneinde lijn 26 nieuw leven in te blazen. Foto Mark De Schutter.

mistbakens, overschrijdingskronen, kroko's en seinen, het wegnemen van de oude seinen en het vervangen van snelheidsseinen. Nadien werden dan de sporen aangesloten op de reeds bestaande lijn 27B te Mechelen-Nekkerspoel en te Muizen. Ook de bovenleiding werd aangesloten, waarna de nieuwe seinen in dienst konden gesteld worden en beproefd.

Tijdens de veertien dagen die daarop volgden werd het nieuwe spoor A voorzien van bovenleiding. Gedurende het weekeinde van 19 tot 21 november werd fase twee aangevat, wat de aansluiting van het nieuwe spoor A inhield, met toepassing van dezelfde werkwijze als bij spoor B, met dienverstande dat bij spoor A ook de sei-

nen van Muizen Blok 11 dienden te worden aangepast en dat de stuitklamp van het nieuwe spoor A naar het oude spoor A werd overgeplaatst.

Het oude spoor A zal nog geruime tijd als werfspoor dienst blijven doen om de afbraak van het oude spoor B en de oude bovenleidingsmasten te vergemakkelijken. In de toekomst zullen op dezelfde wijze lijnen 25 en 27 een plaats opschuiven om zodoende ook op nieuwe bruggen terecht te komen. Als al deze werken beëindigd zijn, zullen de zes sporen te Mechelen-Nekkerspoel op hetzelfde niveau liggen en spoor 1 zal dan een 5-tal meter verder van het stationsgebouw verwijderd zijn. Maar eer het zover is zijn wij alweer meerdere Rail-Revues verder. Wij houden u op de hoogte.



Dieselmotorstel 4006 aan het bouwvallige stationsgebouw van Pâturages. 4 december 1988, foto Ronald Mardaga.

- Sinds de nieuwe winterdienstregeling van de NMBS maakt de maatschappij van allerlei middelen gebruik om lijn 26 nieuw leven in te blazen.

Lijn 26 omvat de lijnen Halle - Etterbeek en Mechelen - Etterbeek (tabel 18). De bewoners van de gemeenten langsheen deze lijnen werden verrast met een kennismakingsfolder over lijn 26, terwijl de onbemande stations op deze lijn werden versierd met een uithangbord met NMBS-logo en met een plan van het Brusselse stadsvervoer.

- Sinds maandag 26 september konden de reizigers op lijn 26 kennismaken met de nieuwe NMBS reizigersstellen reeks 86 (nrs. 901-935). De stellen werden op deze lijn ingezet met het reeds hierboven aangehaalde doel.

Op vrijdag 30 september sloeg het „noodlot” echter toe : E 6385 bleek, bij uitrit te Mechelen om 13.07 uur, technische problemen te hebben en weigerde te vertrekken. M.D.S.

- „Heropening” van lijn 98 !

Op 4 december 1988, ter gelegenheid van St.-Barbara, organiseerde de Toeristische Spoorweg van de Borinage (CFTB) een trip met een motorstel reeks 40 op de lijn 98, gesloten voor reizigersverkeer sinds juni 1984.

Driemaal werd heen en weer gereden tussen Saint-Ghislain en Frameries via Wasmes.

Te Wasmes was een geleid bezoek voorzien aan het Musée de la Mine „Les Wagnaux”.

Alleszins een groot succes. Telkenmale was het motorstel voor honderd procent bezet !

De weergoden werkten echter tegen... Het hield inderdaad niet op met „gieten”. Na de nodige „manipulaties” met de filmen mocht het foto-resultaat toch een succes genoemd worden... R.M.

NMVB

- Gedurende enige dagen heeft een autobus A500 Van Hool rondgereden met het fiktieve NMVB-nummer 4171, voorzien van een lijnfilm uit het Waasland.

- Op lijn 64 rijden sinds 2 november 1988 gelede Transcity bussen. Tijdens de daluren in de week wordt de dienst alleen gereden op het gedeelte Antwerpen - Ekeren - Brasschaat van lijn 73, met aansluiting op lijn 64 te Brasschaat Prins Kavellei.

- Op werkdagen zijn er tussen Antwerpen en Kontich op lijn 295 drie ritten via de autosnelweg. Deze ritten begonnen vanaf 7 november 1988. L.C.

- **Henegouwen : zonder 90 of met 62 ?** Er hangt lijn 90, de laatste niet als lichte metro geëxploiteerde Henegouwse buurttramlijn, een zwaard van Damocles boven het hoofd. Het lijngedeelte tussen Anderlues en La Louvière is op verschillende plaatsen in slechte staat. Oorzaak : ongeveer acht jaar geleden werden, bij de vernieuwing van de lijn, spoorstaven van een zwaardere type gelegd zonder dat daarbij de bedding afdoend werd versterkt. Gevolg : zeer snelle slijtage van de rails.

Het is nu nog te vroeg om te voorspellen



„Aprilgrap“-lokomotief 5927, tevens Roco-model (zie RR 12, blz. 146), werd door een BVS-lid aangekocht en reed haar allerlaatste NMBS-rit op 17 december 1988 tussen Merelbeke en Dendermonde, om vervolgens naar Baasrode Noord te worden overgebracht (Stoomspoorlijn Dendermonde - Puurs). Foto Ronald Mardaga.

of de NMVB al dan niet tot opheffing van lijn 90 zal overgaan...

Op de lijn naar Gosselies daarentegen is een terugkeer van de tram niet denkbeeldig. Hier werden immers in het verleden tegen grote kosten vele werken ondernomen, wat de nationale directie inspireerde de Henegouwse NMVB-verantwoordelijken te verzoeken hun reeds uitgevoerde opheffingsplannen te herzien. Op 14 oktober werd op deze lijn proefgereden met rijtuig 9591, gevolgd, op 18 november, door proefritten met de rijtuigen 9591 en... 6100. Overigens werd de voorbije dagen gewerkt aan het plaatsen van ontbrekende seininrichtingen! De terugkeer van de tram op lijn 62 zou reeds op 1 januari 1989 een volledige feit kunnen zijn. Vermits de lezer dit berichtje pas na deze datum onder ogen krijgt zal in de praktijk moeten blijken of het ja dan nee te optimistisch was. Tram 2000

• Begin december 1988 bevonden zich nog slechts volgende type S-rijtuigen op het Charleroise tramnet :

- motorrijtuig 9063;
 - motorrijtuig 9039 en 9083 die beiden hun loopbaan eindigden als werkwagentrekker bij de spoordienst;
 - motorrijtuigen semi-metro 9120, 9123, 9127, 9131, 9137, 9142, 9143 en 9157;
 - aanhangrijtuigen 9309 en 9312;
- (voor al de hiervoor vermelde rijtuigen verleende het NMVB-hoofdbestuur einde oktober de toelating tot deklassering en sloop. Inmiddels werden gelukkig reeds enkele van deze rijtuigen door diverse verenigingen gereserveerd of aangekocht : de 9123 voor het toekomstige Gents museum voor Industriële Archeologie, de 9063, 9120, 9127 en 9312 door een groep liefhebbers uit Lobbes en de 9309 door de ASVI)
- de twee motorrijtuigen 9051 en 9055, respectievelijk in dienst als depanna-

gewagen en als rijdend atelier voor de bovenleidingsdienst;

- de motorrijtuigen S-Jumet 9170 t.e.m. 9184, momenteel zonder benutting afgesteld.

Van deze gemoderniseerde rijtuigen werd de 9181 zelfs nooit volledig afgewerkt en werd de 9173 inmiddels aangepast voor het slepen van wagens van de spoordienst (voorzien van zwaailichten en remslangen).

Van deze rijtuigen bevinden de 9063 en de 9309 zich te Trazegnies en de 9051, 9055, 9312 en 9173 te Anderlues. Alle andere staan afgesteld te Jumet.

Te Trazegnies bevindt zich ook de 9098

die, gerestaureerd onder zijn oorspronkelijk nummer 9974, tijdens de Gentse Feesten 1988 dienst deed op het MIVG-net.

- Door de inkrimping van diverse stadsdiensten en door de inzet van Standaardautobussen i.p.v. de kleinere stadsbussen is er een aanzienlijk overtal aan stadsautobussen type Cummins ontstaan. Een deel van deze bussen wordt nu door diverse exploitatiegroepen aangepast of verbouwd tot depannagebussen. R.B.

MIVA

• Op donderdag 1 september 1988 werd de bovenleiding verwijderd van het voormalig eindpunt van tramlijn 12 (lus J. De Geysterstraat/J. Lambeauxstraat/Van Halmaestraat). De laatste maal dat deze lus werd gebruikt was op zaterdag 18 en zondag 19 juni 1988 naar aanleiding van de definitieve plaatsing van de sporen en spoortoeellen in het kruispunt Zwaantjes (lijnen 2, 4 en 12).

• De keerlus Sportpaleis voor de tramlijnen 3 en 12 werd opnieuw aangelegd. De lus wordt opgereden langs de Tweemontstraat en de Van der Delftstraat. De bovenleiding voor deze heraanlegde lus was afgewerkt op vrijdag 9 september 1988 en vanaf vrijdag 21 oktober te 9u00 werd de lus in dienst gesteld.

• Op woensdag 12 oktober, omstreeks 10u30, werd de eerste bovenleidingspaal geplant in de middenberm van de Blancefloerlaan op Antwerpen-Linkeroever.

Hierdoor zijn wij weer een stap dichterbij de ingebruikneming van de zo noodzakelijke tramverlenging Groenplaats-Linkeroever.

• De MIVA, met de financiële steun van de Dienst Bevordering Stedelijk Vervoer te Brussel, heeft sinds 1978 grote inspanningen geleverd voor de aanleg van



Antwerpen, Linkeroever, woensdag 12 oktober 1988. De eerste bovenleidingspaal op de Blancefloerlaan is zojuist geplant en loodrecht gezet : het aanvullen met betonspecie kan beginnen. Intussen staan er reeds 47 palen, die gedeeltelijk uitgerust zijn met ophangingsarmaturen en bovenleidingsdraad. Foto Eric Keutgens.



PCC-rijtuig 2154 was de allerlaatste MIVA-motorwagen om in de huidige rood-witte schildering op het Antwerpse net te verschijnen. Jan van Rijswijcklaan, proefrit op 7 november 1988. Foto Luc Couscheir.

verhoogde opstapplaatsen. Op 4 oktober 1988 waren er op het tramnet in het totaal 95 verhoogde perrons in gebruik.

- Op 30 september 1988 ging de Raad van Bestuur van de maatschappij akkoord met het voorstel om 105 PCC-rijtuigen (reeks 2061-2165) te verbouwen. Deze verbouwing, die een investering vergt van ongeveer 1 miljard frank of 10 miljoen per tram, omvat in het bijzonder het volledig brandvrij maken van de rijtuigen, het verbeteren van de bedrijfszekerheid en het opvoeren van de maximum snelheid tot 65 km/u. Ook het uiterlijk aspect van deze trams zal gewijzigd worden. Zo komen er nieuwe brede deuren die het vlot in- en uitstappen moeten bevorderen. De binneninrichting zal eveneens een grondige vernieuwing ondergaan.

De geplande verbouwingen gebeuren in samenwerking met BN en ACEC. PCC 2100 staat intussen in de CW Hoboken en zal daar als prototype worden verbouwd en uitgetest.

Dit ombouwprogramma zullen wij in één van de volgende Rail-Revue-nummers uitgebreider bespreken.

- De firma NEWAG uit Oberhausen in Duitsland leverde op dinsdag 11 oktober 1988 twee spoorlorries voor het vervoer van spoorstaven. Zij kregen de nummers 8896 en 8897.

- Oktober 1988. PCC 2077 werd bij wijze van proef uitgerust met een antiblokkeersysteem (ABS). Dit systeem verhindert dat de tram begint te schuiven bij remming op gladde sporen.

De werking van het ABS is vergelijkbaar met het antislipsysteem op PCC's 2042, 2043, 2044 en 2045: wanneer de tram dreigt te schuiven bij normale elektrische remming, wordt de remkracht zodanig gedoseerd dat de wielen juist niet blokkeren; tevens wordt dan automatisch zand gestrooid. E.K.

- PCC-rijtuigen 2165 (ex-Iglo), 2152 en 2154 rijden sinds enige tijd in rood-

witte beschildering. 2154 was zodoende de allerlaatste MIVA-PCC die in de Antwerpse kleuren op de sporen kwam.

- Op woensdag 19 oktober 1988 omstreeks 17 u ontspoorde aan het dienstspoor hoek Komedieplaats en Huidevetterstraat het tweede rijtuig van een gekoppeld stel op lijn 7. Het eerste rijtuig kon vrij snel zijn rit verder zetten, doch het tweede, PCC 2139, diende met ernstige schade aan de Scharfenbergkoppeling terug in het spoor te worden gehesen. Oorzaak was eens te meer het ongewild verspringen van de wissel, zoals enige maanden eerder reeds aan het Astridplein gebeurde.

L.C.

MIVB

- Op zondag 2 oktober 1988 werd in Brussel metrolijn 2 in gebruik genomen. De start van deze lijn ging, reeds vanaf dinsdagavond 27 september, gepaard met een aantal overgangs- en definitieve maatregelen m.b.t. het Brusselse openbaar vervoer: vanaf 20 uur werd een autobuspendel ingelegd tussen de metrostations Simonis en Zuidstation, over de gehele lengte van metrolijn 2. Op woensdag 28 september werden, bij aanvang van de dienst, de reiswegen van tramlijnen 18, 19 en 103 als volgt gewijzigd: Lijn 18: Vorst/Sint-Denijs - Wielemans-Ceuppensplein - Bareel van Sint-Gilles - Hallepoort - Zuid - Ninoofsepoort - IJzerplein - Jubelfeestlaan - Belgica - Charles Woestelaan - de Smet de Naeyerlaan - Sint-Lambertus.

Lijn 19: Groot-Bijgaarden - Dr. Schweitzerplein - Basiliek Koekelberg - station Simonis - Jettelaan - Spiegel - begraafplaats Jette - Brugmann-gasthuis - Houba-de Strooperlaan.

Lijn 103: Erasme - COOVI - station Sint-Guido - Kuregem - Zuidstation. Tramlijnen 2 (Zuid - Jacquain), 32 (Zuid - Houba) en 101 (Zuid - Louiza - Rogier - Ninoofsepoort - Zuid) ver-

dwenen vanaf dit ogenblik uit het Brusselse stadsbeeld.

Metrolijn 1, geopend op 20 september 1976, loopt middels de vertakkingen 1A en 1B, tussen de eindstations Heizel en Herrman Debroux (1A) en Veeweyde en Stokkel (1B). Tussen de stations Beekant en Merode wordt de lijn gemeenschappelijk bereden door 1A en 1B. In het zuidwesten is, vanaf station Veeweyde nog een verlenging van 1B voorzien in de richting Het Rad (Bergensesteenweg). Metrolijn 2 vertrekt vanuit het met lijn 1A gedeelde station Simonis en bedient achtereenvolgens de stations **Ribeau-court, IJzer, Rogier, Kruidtuin, Madou, Kunst-Wet, Luxemburg, Naamsepoort, Louiza, Munthof, Hallepoort en Zuid**. De in vetjes gedrukte namen staan voor nieuwe stations, de overige stations werden reeds bediend door pre-metro diensten (gedeeltelijk ondergronds rijdende tramlijnen).

Tenslotte zal, wanneer in de toekomst de aanleg van de metrotunnel tussen het Zuidstation en het Weststation een feit is, metrolijn 2 een volledige ringlijn kunnen gaan vormen, mits gebruikmaking van het reeds in exploitatie zijnde baanvak (1A en 1B) tussen het Weststation en station Simonis.

(Gegevens uit documenten MIVB) S.C.

MIVG

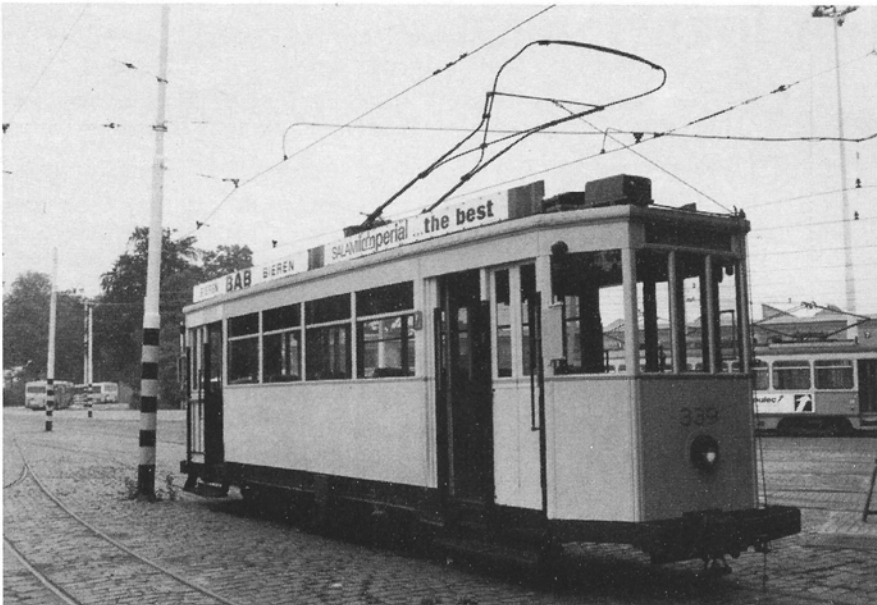
- Tijdens de eerste helft van augustus 1988 werden in de stelplaats de wissels van het spoor naar de schilder-afdeling vernieuwd. De oude exemplaren waren tot op de draad versleten en hadden reeds meerdere malen aanleiding gegeven tot ontsparingen.

- Museumrijtuig 339 heeft, onder impuls van de gebroeders Rijckaert, eindelijk een originele sleepbeugel gekregen en ziet er weer helemaal uit zoals het hoort. Overigens wordt dit motorrijtuig nu aan een ernstige revisie onderworpen, waarbij de kast wordt gelicht teneinde de versleten bekabeling geheel te kunnen vernieuwen. De Rijckaert's zullen ook deze klus deskundig klaren.

- De derde fase van de vernieuwingswerken aan de tramremise werd voltooid: vanaf eind november 1988 vonden alle rijtuigen een droog en comfortabel onderkomen in de nieuwe loods.

MIVG Krant

- Er wordt nu hard gewerkt aan de verlenging van tramlijn 1 tot Evergem. Vanaf het huidige eindpunt in Wondelgem wordt de lijn dubbelsporig (behalve bij het overschrijden van de Ringvaart) uitgebouwd tot aan het Brielken in Evergem, waar langs een kopspoor en een wissel kan worden teruggekeerd naar Gent. Het eindpunt in Wondelgem blijft niettemin operationeel: even voor de eindwissel wordt d.m.v. twee andere wissels en een kruising afgetakt naar Evergem. Als alles naar wens verloopt zou de (opnieuw) verlengde lijn 1 op 24 maart 1989 kunnen doorrijden tot Evergem. Op dezelfde datum zou ook de Gentse trolleybus van start moeten gaan. L.C. en S.C.



MIVG museum-motorrijtuig 339 op het remiseterrein te Gentbrugge, opnieuw uitgerust met een oorspronkelijke sleepbeugel. Foto Marc De Vos.

NEDERLAND

• Nieuwe diesels

In de avonduren van 30 april 1988 is via Venlo de eerste van een nieuwe reeks diesellokomotieven voor de Nederlandse Spoorwegen in Nederland aangekomen. De lokomotieven worden gebouwd door MaK in Kiel, voor zover het de mechanische componenten betreft. ABB (ASEA Brown Boveri) in Mannheim verzorgt de elektrische installatie. De Nederlandse industrie is betrokken bij de bouw van deze machines. RMO in Amsterdam levert voor vijftig machines de draaistellen. Het ontwerp van de nieuwe serie NS 6400 komt voort uit de MaK-standaardlok DE 1002. Deze standaardlokomotief is op een aantal punten aangepast aan de NS-wensen. Zo is de

lengte van de lok vergroot, is een hulp-dieselmotor geïnstalleerd, is de maximumsnelheid verhoogd en is uiteraard ATB en Telerail gemonteerd. De machines hebben één machinistencabine met twee hoofdstuurstanden. De dieselmotor, met een vermogen van 1180 kW, zorgt via de vier asynchrone draaistroomtractiemotoren voor de voortstuwing van de lokomotief. Daarmee hebben de NS nieuwe diesellokomotieven in huis gekregen, die aanmerkelijk méér vermogen leveren dan de huidige, sterk verouderde diesels uit de jaren vijftig.

De nieuwe lokomotieven zijn uitsluitend bedoeld voor het goederenverkeer en beschikken niet over een installatie voor treinverwarming. De maximumsnelheid is, indien de lok met wagens rijdt,

vastgesteld op 100 km/u. Los kunnen ze zelfs 120 km/u rijden. De lokomotieven kunnen zonodig met vier onderling gekoppeld rijden.

Het in dienst stellen van deze machines is niet zonder problemen verlopen. De elektronica van de tractiebesturing veroorzaakte ernstige problemen, zozeer zelfs dat de NS vanaf de 6405 de levering opschortten. Tegelijkertijd kreeg ABB de nadrukkelijke opdracht een oplossing aan te dragen. Met name de software van de beide microprocessoren aan boord van de machine veroorzaakten de problemen.

De eerste inzet van de 6400'en was voorzien in het noorden van Nederland. Alle 6400'en komen in onderhoud bij de werkplaats te Zwolle. In 1988 hadden negen machines geleverd moeten worden. De totale reeks zal vooralsnog zestig machines omvatten, die in 1991 - zo is gepland - bij de NS moeten zijn. Naar verwachting zullen de NS, ter vervanging van het oude diesellokomotievenpark, aan meer diesellokomotieven behoefte hebben. Daarbij wordt ook gedacht aan een diesellokomotief bestemd voor de rangeerdienst, die hetzelfde ontwerp zal hebben maar waarvan het vermogen aanmerkelijk lager zal liggen. Beide typen zouden met elkaar in treinschakeling moeten kunnen rijden.

T.K.



De 6402, genaamd „Marinus”, naast een zeldzaam wordend NS-armsein te Simpelveld, augustus 1988. Foto Theo Klauwers.

ABONNEMENTS-VERNIUWINGEN

Daar vele abonnementen niet gelijktijdig aanvangen met een nieuwe jaargang van Rail-Revue, dienen telkens om de drie maanden vernieuwingen te worden uitgevoerd. Onzerzijds krijgen alle abonneés, samen met hun laatst betaalde nummer, een overschrijvingsformulier toegestuurd teneinde de abonnementsvernieuwing te kunnen uitvoeren langs hun bank- of postrekening. Wij durven hen te verzoeken hun betalingen zo snel mogelijk na ontvangst van het betalingsformulier te willen uitvoeren. Vergetelheden dienaangaande betekenen voor ons heel wat nutteloos extra-werk met het sturen van herinneringen evenals nutteloze extra-portkosten, vermits de post deze herinneringen vanzelfsprekend niet gratis verzendt! Mogen wij in deze beroep doen op begrip en medewerking van onze abonneés?

Het bekijken of het lezen waard

M.L. Vocke P. Herbiet J.L. Vanderhaegen

DE BELGISCHE SPOORWEGEN IN KLEUR LES CHEMINS DE FER BELGES EN COULEURS 1980-1988 + CFL



DE BELGISCHE SPOORWEGEN IN KLEUR (1980 - 1988) door M. L. Vocke, P. Herbiet en J. L. Vanderhaegen.

Dit tweetalige werk is, voor zover mij bekend, het eerste volwaardige kleurenfotoalbum gewijd aan de Belgische spoorwegen met, naar het einde toe, een zijsprongetje op het grondgebied van het Groothertogdom Luxemburg. Het boek biedt echter, zoals zo dadelijk zal blijken, veel méér dan een opeenvolging van niet minder dan 152 kleurenprenten. De geboden foto's zijn zeer goede tot schitterende opnamen waaronder - dit naar mijn strikt persoonlijke mening - slechts één „missie" schuilgaat : op foto 29 (blz. 52) groeit het kandelaarsein van Edingen wat al te nadrukkelijk uit het dak van dieselmotorwagen 4614.

Het werk omsluit de periode 1980-1988 - de jongste opgenomen foto is van 22 mei 1988 -, waardoor de geïnteresseerde lezer/kijker nog beelden te zien krijgt van intussen definitief verdwenen materietypes, o.m. van de geliefde elektrische lokomotieven reeks 29. Behoudens de „duikbrilstellen" en de verbouwde „nieuwe" poststellen is elke tijdens bedoelde periode bedrijvige lokomotiefreeks, naast de motorstellen, met minstens één foto vertegenwoordigd, waarbij (eindelijk ?) de dieselmotorstellen en -wagens de plaats toegewezen krijgen die zij ongetwijfeld verdienen.

Het boek is - het werd reeds gezegd - veel meer dan een kleurenfotoverzameling : vooraan vindt men een kaart met de elektrificaties op het NMBS-net voor en na 1980, kaart die eveneens een overzicht biedt van de tussen '80 en '88 voor reizigersverkeer gesloten lijnen. Als

uiterst interessant toemaatje worden - geheel achteraan - door middel van een tweede kaart, de fotostandpunten van iedere in de verzameling opgenomen foto (met verwijzing naar de betrokken opname) toegelicht. Een initiatief dat door de amateurs zeker zal op prijs worden gesteld !

Naast een opsomming van de tijdens de behandelde periode aanwezige effectieven aan elektrische lokomotieven en treinstellen, baan- en rangeerdiesels, dieseltreinstellen en -motorwagens, wordt de lezer verwend met weliswaar beknopte doch duidelijke karakteristieken m.b.t. al het getoonde materieel.

Een overzicht van het NMBS-elektrificatieprogramma sinds 1980 rondt het geheel af.

Niets dan lof dus voor dit werkelijk prachtige boek : het kan nog moeilijker vollediger en beter !

Toch dienen er, tot besluit, twee kanttekeningen te worden geplaatst : 1) waar er in de - overigens uitstekende - fotolegende's sprake is van privé-initiatieven tot redding en behoud van historisch materieel, wordt bij mijn weten slechts één vereniging met name genoemd : dit lijkt me niet bijzonder fair tegenover de anderen; 2) het „Vlaamse" taalgebruik : in het voorwoord wordt erop gewezen „dat er in de tekst zoveel mogelijk gebruik is gemaakt van de Vlaamse terminologie". Wat dan te zeggen van „polycourante" lokomotieven, waar meerspanningsmachines zijn bedoeld; van „halteren", wat stoppen moet betekenen; van als „dieseltreinstellen" vermomde, losse dieselmotorwagens ? In het „Vlaams" en zeker in het Nederlands blijft het woord trein een

mannelijk zelfstandig naamwoord, dus niet : „ze" of „haar" maar wel „hij" of „hem".

Deze „op laag water gezochte spijkers" kunnen echter niets afdoen van de waarde van deze uitstekende eersteling !

De Belgische spoorwegen in kleur is uitgegeven door Schuyt & Co te Haarlem, in België verdeeld door Standaard Uitgeverij te Antwerpen. Formaat 21 x 26,5 cm. 176 blz. onder gekartonneerd vierkleurenomslag. Prijs 1.595 F. S.C.

LES „CONSOLIDATION" TYPE 29 door C. Vincent.

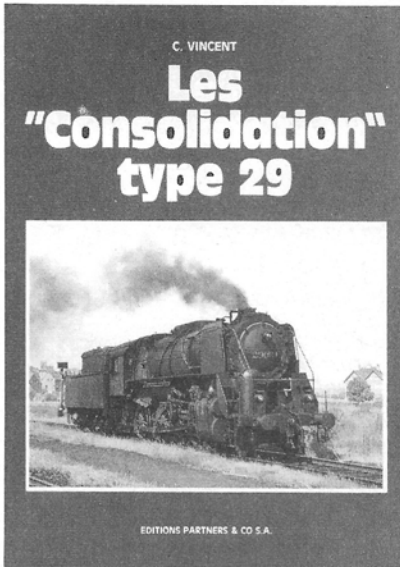
Geen rechtgeaard Belgisch spoorliehebber die onze „nationale" 29013 niet zou kennen : sinds de stoom in 1966 van ons spoorwegnet verdween, was, tot in 1985, deze lokomotief de enige die nog levende herinneringen aan het NMBS-stoomtijdperk kon oproepen. 29013 werd zodoende de meest gefotografeerde, gefilmde en getekende lok in ons land. Zij maakte, zoals bekend, deel uit van een bestelling van driehonderd stuks, door de NMBS na wereldoorlog 2 geplaatst bij de Amerikaanse en de Canadese lokomotiefbouw-industrie.

Over deze belangrijke lokreeks verscheen onlangs een indrukwekkend boek, dat de lotgevallen van de 29'ers uit de doeken doet op een wijze zoals we dit voorheen nooit mochten meemaken. Over 208 bladzijden gespreid en aangevuld met honderden (!) foto's, plannen, documenten en tekeningen loopt het verhaal van deze voor gemengde dienst bestemde machines. De auteur gaat met zijn beschrijvingen werkelijk tot het uiterste, daarbij aandacht bestedend aan de miniemste details die ook maar iets met de reeks 29 uitstaans kunnen hebben.

Deze pijnlijk nauwgezette werkwijze leverde een historisch en technisch standaardwerk op, waarvoor men z'n bewondering nauwelijks kan verbergen. Géén medaille zonder keerzijde : voor sommige lezers zal het boek wellicht technisch iets te ver gaan. Dat het anderzijds, om dezelfde reden waarom Rail-Revue ééntalig nederlands is, slechts in het frans verkrijgbaar is, betekent een noodgedwongen doch o.i. niet onoverkomelijke hinderpaal.

Slechter is het gesteld met de opgenomen zwart/wit foto's. Waar ons blad af en toe - terecht - verweten wordt dat sommige foto's van mindere kwaliteit zijn (oorzaak : de oorspronkelijke opnamen) blijkt in dit boek de fotograaf erin geslaagd te zijn, vele van huis uit briljante foto's te verknoeien door de donkere partijen te laten „dichtlopen", wat een ontzettend detailverlies voor gevolg heeft. Ik baseer me, wat dit euvel betreft, op een vergelijking met sommige van de in het boek opgenomen foto's die reeds eerder in Rail-Revue werden afgedrukt.

Dit had bij dit voor het overige uitste-



kend gedrukte en toch wel dure boek niet mogen gebeuren : men heeft er zich bij het „rasteren” van de foto's wat al te „rap-rap” vanaf gemaakt.

Samengevat : wat de documentaire waarde betreft, mits voorbehoud voor nogal wat foto's, een aanrader !

Les „Consolidation” type 29 is een uitgave van „Editions Partners & Co” te Ans/Alleur. Formaat 21 x 27 cm. 208 blz. onder gekartonneerd vierkleuren-omslag. Prijs 1.950 F. S.C.

25 JAAR MIVA

In RR 14/88 besprak ik deze schitterende brochure en zag daarbij het colofon over het hoofd, dat uitsluitend gaf over de auteur. Ik ben dan ook oprechte excuses verschuldigd aan ing. R. Ruwisch die, met medewerking van ing. G. Vandenbril, instond voor tekst en vormgeving van dit werk. S.C.

PUBLICATIES VAN DE HEER IR. J. VANDENBERGHEN

Onze Franstalige lezers M. Herbiet en P. Dambly deelden ons mee, dat de tekening die wij als illustratie gebruikten bij ons artikel over de publicaties van de heer Vandenberghe (RR 14/88, blz. 76) geen locomotief van het type 5 voorstelt, maar wél een loc van het type 4. Blijkbaar heeft de auteur de originele opschriften die bij de pentekeningen van wijlen A. Jacquet hoorden, soms vervangen door nieuwe opschriften en zijn daarbij wel eens vergissingen gebeurd... Beide lezers wijzen erop, dat men zeer kritisch dient te zijn bij het overnemen van informatie uit de naslagwerken van de heer Vandenberghe !

Terloops : de échte locomotieven van het (oude) type 5 waren kleine tenderlocs met asindeling 1B. Geïnteresseerden verwijzen wij naar het museum in het Brusselse Noordstation, waar een prachtige maquette van een dergelijke machine kan bewonderd worden... J.V.O.

Niet alle publicaties over Belgische spoor- en tramonderwerpen kunnen

grondig besproken worden. Recent zijn evenwel enkele kleinere werken verschenen, die zeker onder de aandacht van onze lezers dienen te worden gebracht en die we hier dan ook in het kort aanhalen :

• **Een spoorse kijk op Hoboken** door R. Slegers en J.P. Schenkel; uitg. Heemkundige Kring Hoboechen 1135, Hoboken, 1988 (52 blz., formaat A4, 36 afbeeldingen; prijs : 150,- F en 35,- F verzendingskosten, te storten op rekening 068-2071638-36 van de vzw Heemkundige Kring Hoboechen te 2710 Hoboken).

Brochure over de geschiedenis van de spoorwegen in en om Hoboken, uitgegeven ter gelegenheid van de heropening, op 29 mei 1988, van de Hoboken stations (spoorlijn Antwerpen-Boom).

• **125 Jaar spoorwegen te Aarschot** door een auteurscollectief, uitg. Aarschotse Kring voor Heemkunde, Aarschot, 1988 (95 blz., formaat A5, 33 afbeeldingen; prijs : 250,- F en 30,- F verzendingskosten, te storten op rekening 000-0610786-74 van de Aarschotse Kring voor Heemkunde te 3220 Aarschot).

Brochure over de geschiedenis van de spoorwegen te Aarschot, uitgegeven ter gelegenheid van een tentoonstelling te Aarschot.

• **Op het goede spoor - 150 Jaar ijzeren weg te Aeltre, Bellem en Aeltre Ste-Marie**, door een auteurscollectief; uitg. Heemkundige Kring „Arthur Verhoustraete”, Aalter, 1988 (292 blz., formaat A5, 125 afbeeldingen; prijs 500,- F en 50 F verzendingskosten, te storten op rekening 442-6594361-40 van de Heemkundige Kring „Arthur Verhoustraete” te 9880 Aalter).

Interessante studie over de geschiedenis van de spoorwegen in de streek van Aalter.

• **In een klein stationneke - De stations in de provincie Antwerpen** door een auteurscollectief, uitg. vereniging „Lierse Modelspoorwegen”, Lier, 1988 (98 blz., formaat A4, 87 afbeeldingen; prijs : 295,- F en 55,- F verzendingskosten, te storten op rekening 068-0738330-90 van de vereniging „Lierse Modelspoorwegen” te 2500 Lier).

Interessant naslagwerk over de stations in de provincie Antwerpen, met o.a. een hoofdstuk over stationsarchitectuur en een lijst van 115 stopplaatsen, haltes en stations, met opgave van openingsdata, sluitingsdata, naamsveranderingen, enz. Van ieder station wordt een historische foto of een prentbriefkaart getoond. Zeer verdienstelijke publicatie, die vermoedelijk zal worden gevolgd door gelijkaardige brochures, gewijd aan de stations van andere Belgische provincies.

• **De locomotieven van de Belgische Staat en de NMBS - Boek I, Deel 1 - Stoomlocomotieven - 1835-1931** door een auteurscollectief, uitg. vereniging T.T.Z., Zolder, 1988 (200 blz., formaat A4, geen afbeeldingen; prijs : 150,- F en 20,- F verzendingskosten, te storten op rekening 452-3018121-77 van T.T.Z., Kleine Breebeemdlaan 14 te 3511 Kuringen).

Brochure met de volledige nummerlijst van alle stoomlocomotieven van de Belgische Staatsspoorwegen en de NMBS van 1835 tot 1931, met vermelding (per locomotief) van bouwer, maand/jaar van indiening en schrapping uit het bestand, nummering en eventuele hernummeringen.

Tevens wordt een overzicht opgenomen van alle types van stoomlocomotieven en tenders van de Belgische Staatsspoorwegen en van de NMBS én een lijst van alle Duitse Wapenstilstandslocomotieven. Dit naslagwerk vormt het eerste deel van een reeks van 5 boeken, die samen een compleet overzicht zullen geven van het tractiematerieel van de Belgische spoorwegen van 1835 tot heden. Een must voor elke ernstige geïnteresseerde in de Belgische locomotiefgeschiedenis ! J.V.O.

Lezersforum

Buurtspoorwegtrams in de Antwerpse premetro

Geachte redactie,

Onlangs ontving ik een aantal oude nummers van Rail-Revue. Misschien mag ik, hoewel meer dan een jaar na dato, reageren op het artikel „Buurtspoorwegtrams in de Antwerpse Pre-metro” van Eric Keutgens.

Het betreft de herkomst van platte wagen TVW nr. 1.

Ondanks de aanwezigheid van het nummer 10224 op het chassis, betreft het hier wel degelijk de vroegere 9075.

Ik ben in het bezit van een foto, gemaakt door een Belgische vriend, gedateerd 7 april 1987, met erop de nog aanwezige restanten van de rijtuigen 9075, 9079 en 9109.

Het nummer 9075 is onmiskenbaar op een der rijtuig-restanten aanwezig; bovendien kan een nummer-ruil op het laatste moment worden uitgesloten omdat geen van de drie rijtuigen voorzien was van een „premetro-snor” op het front.

De bedoelde vernummering (waarschijnlijk een nummerwisseling tussen 10224 en 10283) moet dus veel eerder hebben plaatsgevonden, in ieder geval voor 10224 in 1974/75 werd verbouwd voor de lichte metro.

Wellicht vond de verruiling al plaats in de werkplaats van Kuregem in 1956, waar S.10224 (op 24.9.56) en S.10283 (op 5.10.56) kort na elkaar werden afgeleverd. Zou één van de lezers hier meer over kunnen melden ?

met vriendelijke groet,

Dirk W. Eveleens Maarse, Arnhem

Onbekend station ?

Het „onbekende station” van de foto op blz. 53 in RR 14/88, werd door verscheidene lezers geïdentificeerd als zijnde Charleroi Sud, terwijl anderen er Brussel Zuid menen in te herkennen. Iets wat voor de één een vanzelfsprekende zaak is, is voor de ander eventueel een onbekend iets : in geval van twijfel

geven wij de voorkeur aan vraagstelling boven gokwerk, alhoewel dit laatste volgens enige zéér hooggeleerde spoorwagspecialisten blijkbaar te verkiezen valt boven het stellen van een duidelijke vraag (cfr. „Railnieuws”, nr. 10/11, juli/augustus 1988, onderaan blz. 10). Vragen stellen betekent wellicht, volgens diezelfde arrogante heren, bewijs leveren van ondeskundigheid!

Wij houden het erop, dat vragen stellen heel wat méér kan bijdragen tot 's mensen opvoeding dan het verkopen van pedante betweterij. Wij vinden het bovendien niet beneden onze waardigheid de lezers die ons wetenswaardige informatie verschaffen, daarvoor gemeend en van harte te danken!

J.M. en S.C.

Rijtuigvernummeringen - Museumpolitiek

Antwoorden op de brief van de Heer A. Vermeulen in RR 14, blz. 78-79 :

Met een nota van 10 december 1932 werd de nummering van het nieuwe metalen materieel ingevoerd. Als gevolg hiervan moesten heel wat houten rijtuigen worden hernummerd, o.a. alle bloktreinrijtuigen (nieuwe reeksen: 80100, 80200 en 80300) en alle GCI-rijtuigen (nieuwe reeksen : 90000 tot en met 99000). De lange lijst van alle te hernummeren rijtuigen, met hun oud en nieuw nummer, vormt de bijlage van voormelde nota. Het volledige document bevindt zich in het archief van de vereniging „De Mijlpaal” in de CW te Mechelen.

F. Florquin

Aangaande de twee pakwagens uit de radiotreinen die u in uw brief vermeldt kan ik u volgende korte levensschets bezorgen :

De pakwagen 77102 werd op 16 januari 1934 in dienst gesteld als pakwagen 44004. Het rijtuig werd gebouwd door de S.A. Usines et Fondries du Rœulx. In 1956 werd het als radiopakwagen ingericht onder het nummer 77102. In 1974 werd de installatie verwijderd en werd het een gewone pakwagen onder hetzelfde nummer. Het toegekende UIC-nummer is 50 88 92 26 012-8. De pakwagen 77105 werd door dezelfde constructeur op 17 april 1934 geleverd. Bij de ombouw, in 1956, tot radiopakwagen werd het nummer 77105 toegekend. Ook uit dit rijtuig werd in 1974 de radioinstallatie weggenomen en de uitkijk verwijderd. Het toegekende UIC-nummer is 50 88 92 26 015-1. De in het boekje van de Heer ver Elst gepubliceerde foto van de 101.001 werd genomen op perron 5 te Brussel Zuid. Het betreft hier een loc die gebruikt werd in de 13 dagen tellende planreeks voor de inzet in de N - Z verbinding ten tijde van de stroomtractie. Deze reeks bleef tot in 1957 ongewijzigd. Nadien kregen de locs type 101, 120 en 121 hulp van locs type 122, 123 en later 140 en 125. Waar u spreekt over een experimentele versie kan ik u mededelen dat de locs 101 afgeleid waren

van de SNCF BB 300 en dus geen experimentele versie vormden. Anders was het gesteld met de BB 120 en 121 die wel als „proefkonijn” dienden voor de ontwikkeling van de klassieke e-locs. De witte band rond één koplamp van de 101.001 heeft te maken met de aanduiding van het doel waarvoor deze loc gebruikt werd. De rode bufferbalk verdween in de 50-er jaren.

Waar rook is, is vuur. Dit spreekwoord is ook van toepassing op de voor strategische doeleinden bewaarde stoomlocs. Ik kan u, luidens ooggetuigen, bevestigen dat er op het einde van de stoomtractie (1965/66) verschillende locs (types onbekend) voor strategische doeleinden behouden dienden te worden. We kunnen echter met zekerheid aannemen dat er van deze bewaarde locs na 20 jaar weinig of niets meer overblijft. Laten we vlug deze geschiedenis vergeten om ons te concentreren op de redding van wat er op dit ogenblik nog te redden valt.

Het bewaren van historisch materieel is steeds een moeilijke materie geweest. Wanneer men dit i.v.m. de stoomlocs bekijkt kan men vaststellen dat er van alle bewaarde locs slechts enkelen (waaronder 29.013 en 1.002) bij de buitendienststelling voor het museum voorzien waren. De meeste locs werden, op gelukkig initiatief van enkele spoormannen, weggestopt om later „terug boven water te komen”. De afwezigheid van enig Duits materieel (met uitzondering van de 64.045) in onze historische collectie heeft verschillende redenen, doch het zou ons te ver leiden hierop in te gaan.

De afwezigheid van een Belgisch museum is, in zekere zin, een essentieel gebrek in onze museumpolitiek. Nochtans dient hier opgemerkt dat de politiek die nu wordt gevoerd een decentralisatie van het rijvaardig historisch (niet stoom-) materieel tot doel heeft (cfr. 204.004, 201.010, 4006). Verder is het ontbreken van een onmiddellijk beschikbare ruimte voor het onderbrengen van rijtuigen e.d. inderdaad een nijpend probleem.

Het is, in de gegeven omstandigheden, voor de NMBS onmogelijk een doorgedreven museumpolitiek te voeren. Hiervoor ontbreken de nodige subsidies.

De oprichting van een vereniging binnen de NMBS, die zich specifiek met de museumpolitiek zou bezighouden, behoort helemaal niet tot de mogelijkheid. Een dergelijke vereniging kan in de schoot van de NMBS enkel actief zijn indien alléén spoormannen er deel van uitmaken. Sponsoring vanuit de privé-sector is dan ook volledig uitgesloten. Het eindresultaat? De zgn. „vereniging” zou niet veel meer zijn dan een uitgebreid bureau binnen de NMBS-structuur.

De doelstellingen van de vzw Toeristisch Spoorpatrimonium zijn enerzijds het behoud en de restauratie van historisch NMBS rollend materieel, anderzijds de inrichting van speciale treinen voor spoorweggeïnteresseerden.

De politiek die de vzw voert bij de keuze van het materieel is er vooral op gericht, een aanvulling te zijn op de door de NMBS gevoerde museumpolitiek. Tevens wil Toeristisch Spoorpatrimonium de NMBS behulpzaam zijn bij de verwezenlijking van deze politiek.

Paul Jacops.

(Brief enigszins ingekort.)

Het Beneluxmaterieel - Epiloog (I)

Naar aanleiding van deze door onze lezers zeer op prijs gestelde artikelenreeks (die eindigde in RR 13) en als reactie op de publicatie van de foto onderaan blz. 11 in hetzelfde nummer, ontving de redactie verschillende brieven van voornamelijk Nederlandse lezers. Vooral de feiten en gebeurtenissen i.v.m. het Nederlandse aandeel in de Beneluxdienst verdienen onze algehele belangstelling, gezien daaromtrent in België meestal weinig of niets bekend is.

Teneinde echter niet in herhalingen te vervallen (er werden ons immers door diverse lezers dezelfde gegevens medegedeeld) dienden wij een selectie te maken : van Ing. J.G.A. Krijnen uit Waddinxveen noteren wij de hiernavolgende anekdote i.v.m. problemen met Belgische stroomafnemers op het Nederlandse net; de Heer Bert Ossevoort uit Leidschendam danken wij voor zijn fraaie foto die wij in deze epiloog afdrukken en - tenslotte - is er het veel omvattende en prachtig gedokumenteerde schrijven van de Heer Eveleens Maarse uit Arnhem dat wij integraal, zij het (gezien zijn lengte) in twee delen opnemen.

Aan allen die ons behulpzaam waren bij het „afronden” van de belangwekkende geschiedenis van het Beneluxmaterieel bieden wij onze oprechte dank, niet in het minst namens onze lezers!

J.M. en S.C.

Dat er tussen NMBS- en NS-stroomafnemers wel degelijk verschillen bestaan illustreert volgende anekdote :

LASTIGE BELGISCHE STROOMAFNEMERS

De stroomafnemers van de Belgische locs zorgen soms voor verrassingen op het NS-net, speciaal op de bovenleidingloze, beweegbare bruggen. Deze stroomafnemers kennen geen hoogtebegrenzing. Wanneer een machinist verzuimt om de stroomafnemer neer te laten, schiet deze door de veerkracht omhoog en blijft aan de overkant van de brug hangen achter het opvangstuk van de bovenleiding. De stroomafnemer kan dan afbreken en de eerste rijtuigen beschadigen.

Maar, wanneer men de stroomafnemer normaal uit ruststand omhoog brengt, komt hij zo hoog niet. Dit ondervond op 16 februari 1988 Beneluxtrein 183 met lok 1189 op de brug over de Oude Rijn bij De Vink (ten zuidwesten van Leiden). Door een ten onrechte veroorzaakte ATB-ingreep kreeg de trein



Van de Benelux stuurstandrijtuigen overleeft slechts rijtuig ex-107, nu verbouwd tot meetrijtuig Materieel en Werkplaatsen (Mw), bestemd voor het testen van de nieuwe lokreeks 6400 evenals voor de toekomstige elok-reeks 1700. Hoofdwerkplaats Tilburg, 5 mei 1988. Foto Bert Ossevoort.

een snelremming en de lok kwam half op de brug tot stilstand. De voorste stroomafnemer was reeds onder het opvangstuk beland, doch schoot net te kort om de draad te kunnen raken. De opvangstukken hangen namelijk hoger om de NS-stroomafnemers te kunnen opvangen. De trein moest door een diesellok worden opgeduwd en kon daarna zijn weg op eigen kracht vervolgen.

Ing. J.G.A. Krijnen

DE „OUDE” NS-RIJTUIGEN

B-rijtuigen plan W1

De Benelux-rijtuigen werden genomen uit de rijtuigen Plan W1. Deze werden gebouwd met de nummers B 4101-4124. Bij de invoering van de UIC-nummering werden deze rijtuigen 50 84 21-30 401 - 428. (Behalve bij zeer kleine reeksen komen bij de NS geen UIC-rijtuignummers voor eindigend op de cijfers 9 of 0; dit hangt samen met de berekening van het controlecijfer). Het plan W1 werd oorspronkelijk gebruikt in de „Buurland treinen”; semi-express treinen naar bestemmingen in het nabije buitenland, zoals Keulen en het Ruhrgebied. De later gebouwde rijtuigen plan W2 zijn identiek, doch zijn uitsluitend voor binnenlands gebruik toegelaten.

In 1973/74 werden 20 rijtuigen, de 401 - 425 (met uitzondering van de in 1969 in Düsseldorf verbrande 423), verbouwd/geschilderd voor de Benelux dienst met de nummers 50 84 21-30 451 - 474, de overige drie rijtuigen werden pas in 1981 als 475 - 477 aan het Benelux-park toegevoegd.

Toen de „eerste generatie” trek-duwtreinen buiten dienst ging, werden de W1 rijtuigen ingezet in de binnenlandse dienst, met name als versterkingsrijtuigen in de treinen Zandvoort - Amsterdam - Maastricht/Heerlen. Zij behiel-

den hun nummers en hun Beneluxkleuren. In 1987 werden twee rijtuigen vernummerd, gevolgd door de rest in februari en maart 1988, zodat deze rijtuigen nu dienst doen als 50 84 21-37 451 - 477, waarbij zij thans ook overgeschilderd worden in de kleuren van de NS ICR-rijtuigen waar ze mee samenrijden.

WRD s-rijtuigen plan D

De stuurstand rijtuigen werden genomen uit de 10 restauratierijtuigen met bagagedeel Plan D. De verschillende soorten rijtuigen van het Plan D waren de na 1945 nieuw aangeschafte rijtuigen voor (internationale) express treinen. De 10 WRD-rijtuigen waren genummerd RD 7651-7660 en waren in 1951 bij Beijnes gebouwd. Zij kregen de UIC nummers 51 84 87-40 101 - 112. In hun laatste jaren waren het in feite buffet-rijtuigen : maaltijden werden sinds lang niet meer bereid en tenslotte was de enige handmatige handeling in de keuken het bedienen van het koffiezetapparaat. De niet verbouwde rijtuigen waren tenslotte te zien in treinen naar Osnabrück en tussen Brussel Zuid en Amsterdam CS in de express treinen van en naar Paris Nord. In 1974 kwamen 8 rijtuigen in dienst als stuurstandrijtuigen, met de nieuwe aanduiding WRD s. De oude nummers 101, 102, 103, 104, 106, 107, 108 en 112 werden toen 61 84 87-38 101 - 108. Omwille van de duidelijkheid werd het niet verbouwde rijtuig 105 vernummerd in 112, waardoor hier een „nieuwe” reeks 51 84 87-40 111 - 112 ontstond. Dit tweetal verdween definitief in 1981, na al een tijdje niet meer gebruikt te zijn.

Van deze 8 rijtuigen werd de 106 als eerste in december 1986 buiten dienst gesteld, gevolgd door de 105 in januari 1987; de overige bleven tot april rijden.

Zeven rijtuigen zijn (of worden) thans gesloopt.

De 107 echter is verbouwd tot meetrijtuig voor de dienst Materieel en Werkplaatsen (Mw) met het nummer 80 84 978 1 005. Dit is het op de foto afgebeelde rijtuig.

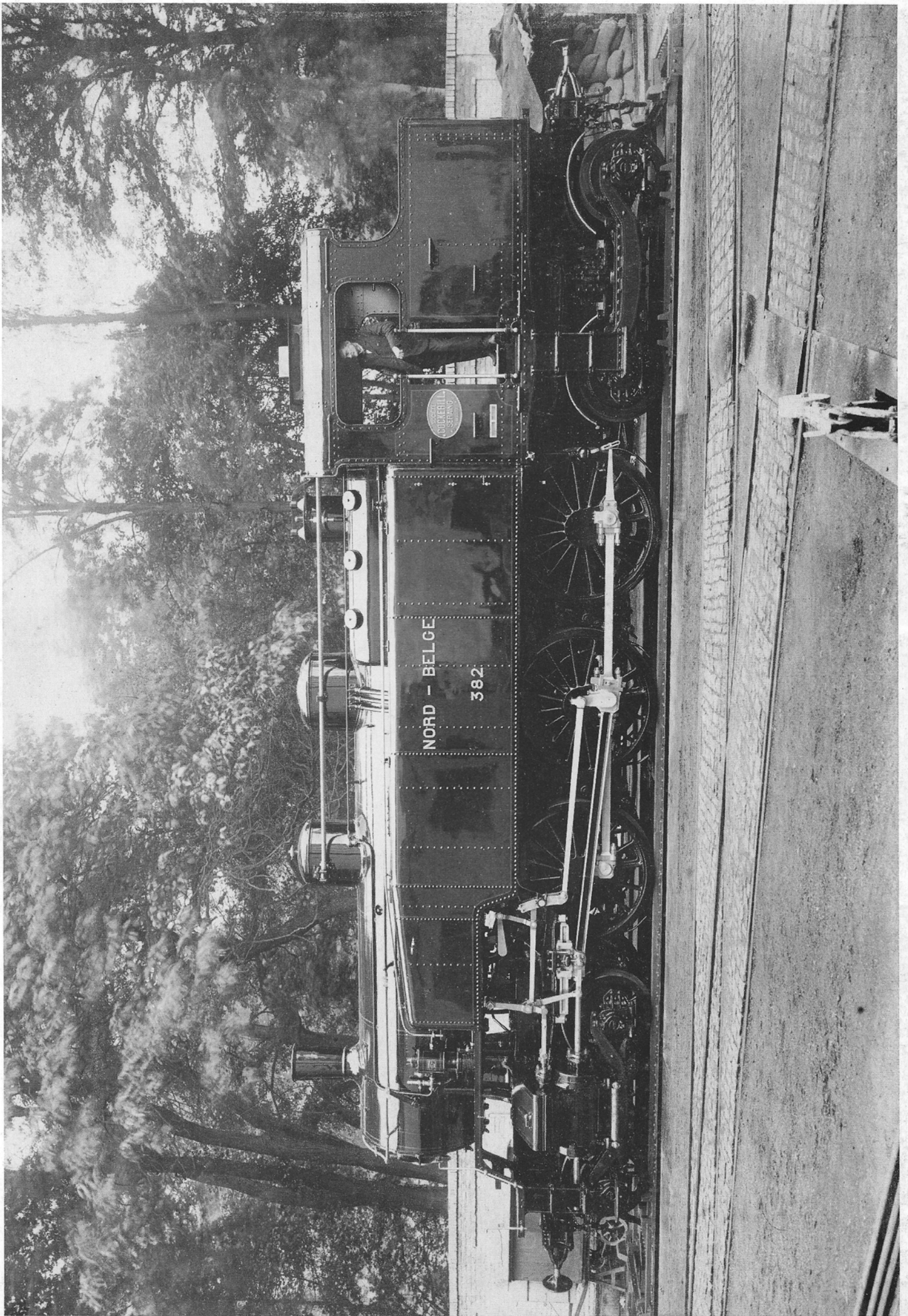
(Wordt voortgezet)

Dirk W. Eveleens Maarse

Foto voorpagina : Dit vreemdsoortige rijtuig is 's werelds eerste elektrische goederenlokomotief, in 1887-88 in de Verenigde Staten gebouwd voor de Derby Horse Railway in Connecticut. Honderd jaar na haar indienststelling reed ze, geheel gerepareerd, op de sporen van het Shore Line Trolley Museum, aangedreven door haar originele, door de Vlaming Karel Van De Poel gebouwde motor. In dit nummer wordt een bijdrage gewijd aan deze pionier uit Lichtervelde, evenals aan de op onze eerste bladzijde afgebeelde, zeer interessante machine. Foto John R. Stevens.

Foto achterpagina : Lokomotief 382 van de maatschappij Nord-Belge (gebouwd door Cockerill, fabrieksnummer 2779/1911). Vermoedelijk betreft het hier een fabrieksfoto, gezien de uitstekende kwaliteit van de opname en omdat de machine er werkelijk splinternieuw uitziet! Van deze lok is nog een foto bekend, genomen te Namen in 1939 (zie „Onze onvergetelijke stomers” van P. Dambly, blz. 88). Na zijn Nord-Belge-tijd bewam deze lokomotief het NMBS-nummer 9482, later (in 1946) 94.002. Bij de Nord-Belge waren zes van deze loks in dienst. Hun uiterlijk verraadt duidelijk hun Franse origine : ze waren inderdaad identiek aan de machines nrs. 3.801-3.865 van de Franse „Nord”. Foto : verzameling Eric Keutgens.

Dit nummer van Rail-Revue kwam tot stand dankzij de medewerking van W. Bomans, R. Boogaerts, J. Cohn, L. Couscheir, M. De Schutter, M. De Vos, D. Eveleens Maarse, F. Florquin, C. Gunn, T. Heylen, P. Jacobs, E. Keutgens, T. Klauwers, J. Krijnen, J. Mahieu, R. Mardaga, B. Ossevoort, F. Palmer, C. Smits, J. Stevens, H. Van den Bergh, G. Van Meroye, J. Van Olmen, R. Vissers.





Onze kleurenposter : MIVB PCC-motorrijtuig 7169 op de op 31 augustus 1988 in gebruik genomen verlenging van tramlijn 39. Op de foto, genomen aan de halte „de Burbure”, bemerkt men een oud stationsgebouwtje, overblijfsel van België's eerste elektrische spoorlijn Brussel-Tervuren, in 1958 opgeheven. „Het zijn goede geesten die (na dertig jaar) weerkeren”... 1 oktober 1988, dia Ronald Mardaga.