

RAIL-REVUE

met gratis LOSSE kleurenposter



Driemaandelijks tijdschrift voor de tram- en treinhobby

Vijfde jaargang - Nr. 17 - juli 1989

Prijs per nummer 165 F - fl 9

SPOORAUTO'S BIJ DE NMBS - BUURTSPoorWEGVERBINDINGEN MET DE SPOORWEGEN - WERKWAGENS VAN TOEN - RADIO- EN EXCURSIETREINEN BIJ DE NMBS - GESCHIEDENIS VAN DE GENTSE TRAMWEGEN - EEN MODELBAAN AUTOMATISEREN
ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor 2600 Berchem (Antw.) 1

RAIL- REVUE

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

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

Prijs per nummer : België 165 F, Nederland f 9, Luxemburg 195 F, andere landen 205 F

Abonnementen : België 600 F, Nederland f 33, Luxemburg 720 F, andere landen 750 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.

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

Correspondenten Nederland : A. Hermans, J. Oskam

Coördinatie : G. Cuyt

Photosetting :

Fotozetterij Jorissen, Schoten

Selektie kleurendruk :

Fotogravure DBL, St.-Denijs-Westrem

Druk en verspreiding :

Monopress, Borgerhout

De verantwoordelijke 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 publikatierechten, met hem contact te willen opnemen op hoger-verneld 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.

Méér of minder (roos)kleurig?

Het lag in de lijn der verwachtingen dat het nieuwe kleurenconcept, zoals dat vanaf het nummer 16 wordt toegepast, enkele zeer verschillende en mekaar volkomen tegensprekende reacties zou oproepen.

Lezer Thielemans schrijft : „Ik vind dat er ruimschoots genoeg aanbod is van tijdschriften en kijkboeken met kleurenfoto's... Wel vind ik de losse kleurenposter een goed idee en moest tot mijn groot spijt vaststellen dat deze 'ontbrak' in uw jongste uitgave.” Lezer Block is het daarmee eens : „Ik betreur het dat er in uw laatste nummer geen losse foto meer aanwezig was. Zou dat initiatief her-nomen kunnen worden ?”

„BVS-Info”, het tijdschrift van de gelijknamige vereniging, prijst in bijna juichende bewoordingen (en ten onrechte) het „verdwijnen” van de losse kleurenposter en diens „vervanging” door in het tijdschrift zelf opgenomen kleurenfoto's.

Voor iedereen goed doen blijkt eens te meer zeer moeilijk !

Precies om tegemoet te komen aan de reeds oude vraag naar méér kleurenrepro's, doch me goed bewust van het feit dat ook de losse kleurenposter door vele lezers ten eerste wordt gewaardeerd, heb ik gekozen voor de nieuwe opvatting : een nummer met „vaste” kleurenfoto's afwisselen met één waarin een losse poster is ondergebracht. Deze oplossing lijkt me tegemoet te komen aan de overigens terechte wensen van beide partijen; ze blijft bovendien betaal- en haalbaar voor een tijdschrift als het onze.

Het kan en het zal echter nooit het opzet van Rail-Revue zijn, het zoveelste en soms in slechts geringe mate met onze hobby van doen hebbende kleurenmagazine te worden : Rail-Revue blijft z'n eigen imago trouw !

Wel moet ik integendeel vaststellen dat bepaalde tijdschriften qua opvatting en inhoud van langsom méér - noodgedwongen ? - op Rail-Revue beginnen te gelijken. Een ontwikkeling die ik enerzijds slechts kan toejuichen, daar zij bewijst dat de Rail-Revue formule nog lang zo slecht niet is, anderzijds met enige wrevel vaststel : zich tooien met de veren van andere vogels is weliswaar een vanouds bekend menselijk „verschijnsel” doch het getuigt (bij gebrek aan vol-doende eigen inspiratie ?) van slechts weinig fair-play.

Het moet op de lange duur voor sommigen een frustrerende ervaring betekenen, te moeten vaststellen dat géén echte en door-denkende spoorhobbyist gebaat is met schitterende verpakkingen zonder noemenswaardige inhoud.

Juist, dat moest me toch even van het hart !

Staf Cuyt

INHOUD VAN DIT NUMMER

Méér of minder (roos)kleurig ?	blz. 2
Het reizigers-dieselmaterieel bij de NMBS (II)	3
De Buurtspoorwegverbindingen met de spoorwegen (III)	10
Werkwagens van toen	13
De zomerse schooluitstapjes van toen	16
Radio- en excursietreinen bij de NMBS (II)	17
Geschiedenis van de Gentse tramwegen (III)	22
Een modelbaan automatiseren : niet zo moeilijk (slot)	26
Bespreking : Jocadis-kit NMBS-armseinen in HO	29
De eerste dag/nacht lichtseinen op een elektrische lijn	30
Rail-aktueel	32
Opsporing gevraagd !	37
Het bekijken of het lezen waard	38
Evenementen op en om het spoor	39
Lezersforum	39



Station Dinant in augustus 1967 : motorrijtuig 603.22, samen met een andere 603 en een tussenrijtuig van het type 732. Van dit beeld blijven heden slechts het kasteeltje midden op de foto en rechts de gemetste stenen muur over : het stationsgebouw met de perronoverkapping, de seinbrug geheel achteraan, de waterkolom links, de karakteristieke lichtmasten en het rollend materieel zijn in de „nevelen des tijds” verdwenen... Foto Roger Belot, verzameling Ronald Mardaga.

Het reizigers-dieselmaterieel bij de NMBS (II)

Algemene toestand van het materieel

Naast de voltreffers die onze NMBS diende te incasseren ingevolge de oorlogshandelingen, werd het omstreeks 1950 duidelijk, dat ook om allerlei andere redenen zou dienen te worden gesnoeid in het bestand van het overblijvende vooroorlogse reizigers-dieselmaterieel. De wel zeer grote verscheidenheid aan types spoorauto's bestond voor een belangrijk deel uit unieke exemplaren, die met het oog op een rendabele exploitatie en op een onkosten-bewust onderhoud eerder een blok aan het been van de Maatschappij gingen vormen. Daarbij betekende, vanaf de jaren vijftig, de sluiting voor de reizigersdienst van vele secundaire lijnen - gepaard gaand met de daarbij horende vervanging door NMBS-autobusdiensten - een voorname oorzaak voor het verdwijnen van o.a. hogergenoemde „eenzaten”.

Dientengevolge gingen de types 600, 606 (hernummerd als type 607) en 651 in 1956 als eersten voor de bijl.

Het motorstel 653.03, in 1947 heropgebouwd uit onder meer het generatorrijtuig van stel 653.02 en kort voor zijn buitendienststelling nog hernummerd als 653.01, zou onder dit laatste num-

mer niet veel diensten meer verzekeren. Het verdween in de jaren 1958-1959, samen met éénlingen 652.01 en 655.01

en met de twee overblijvers uit de reeks type 654 (654.01 en 654.02, resp. ex-654.02 en ex-654.03).



De licht- en donkergroen geschilderde 602.04 met enkele koplamp en „trapeziumschildering” op de ten behoeve van het vliegverkeer ingegraven „luchthavenlijn 36bis te Zaventem, 29 mei 1955. Foto Georges Nève, verzameling Ronald Mardaga.

<u>Motorwagen type 610</u>			
Overgenomen van Cie de Chimay 1.1.1948			
		onder voorbehoud ! tekening aan de hand van rudimentaire schets.	
<u>Algemeenheden</u>		<u>Rijtuiggedeelte</u>	
Effectief:	2	Bouwer: .. N.V. GANZ (Boedapest)	
Massa:		Bouwjaar: .. 1936	
- in rijkvaardige toestand ledig:	tan 24,2	<u>Beschikbare plaatsen</u>	
- met belasting:	30,6	1 ^e kl.	2 ^e kl.
- samenstelling van de totale massa	23,2	3 ^e kl.	tot.
- tarra	1	54.	64.
- bevoorrading	6,4	Zitplaatsen	Max.beg.
- reizigers		16	16
- reisgoederen		Staanplaatsen	
Motorvermogen:		Totaal	80. 80.
Specifiek vermogen:	kw 7,5	Remming: .. Rechtstreekse rem, gecombineerd met automatische rem Westinghouse	
Maximumsnelheid:	km/h 80.	Verwarming: Met afkoelingswater van dieselmotor	
Minimum straal van de te doorlopen bochten	m 175.	Verluchting: .. Geen (Ramen kunnen geopend worden)	
Achstraal	km 600		
Inhoud der gasoilreservoirs	l 320		
Diameter der wielen	mm 970		
Nummering: .. CIE CHIMAY: .. A1 - A2			
NMBS: Vanaf 11.5.48			
602.01-602.02			
Vanaf 1.2.54: 610.01-610.02			
<u>Motor</u>		<u>Overbrenging</u>	
Bouwer: .. N.V. GANZ en CIE		Bouwer: .. N.V. GANZ	
Fabricatietype .. VI JaR 170		Fabricatietype	
Werkingsprincipe: .. 4-takt		Werkingsprincipe: Vierversnellingskast met voortdurend ingrijpende tandwielen met individuele koppelingen, bevolen met drukluicht	
Injectiesysteem VVK GANZ - JENDRASSIK		Koppeling met de motor: Rechtstreeks	
Regeling van het vermogen: door in- spuitdebiet		Keerkoppeling: Rechte tandwielen (schuifmoffen) in snelheidskast	
Starten van de motor: elektrische starter		Aandrijving van de drijfassen: Door as met schijven HARDY en asbrug op wielen	
Nominaal vermogen: .. pk 230		Atstandsbediening: Motor met kabel	
Draaisnelheid nominaal .. tr/min 1250		Transmissie: met drukluicht	
Gylinders			
- aantal: .. 6			
- opstelling: vertikaal in lijn			
- boring: .. mm 170			
- slaglengte .. mm 185			
Totale massa .. ton 2.500			
Injectiedruk .. kg/cm ² 150			
Gemiddelde effectieve druk .. " 55			
Gemiddelde zuigersnelheid .. m/s 9,2			
Maximum koppel .. kgm 132			
Ophanging van de motor			

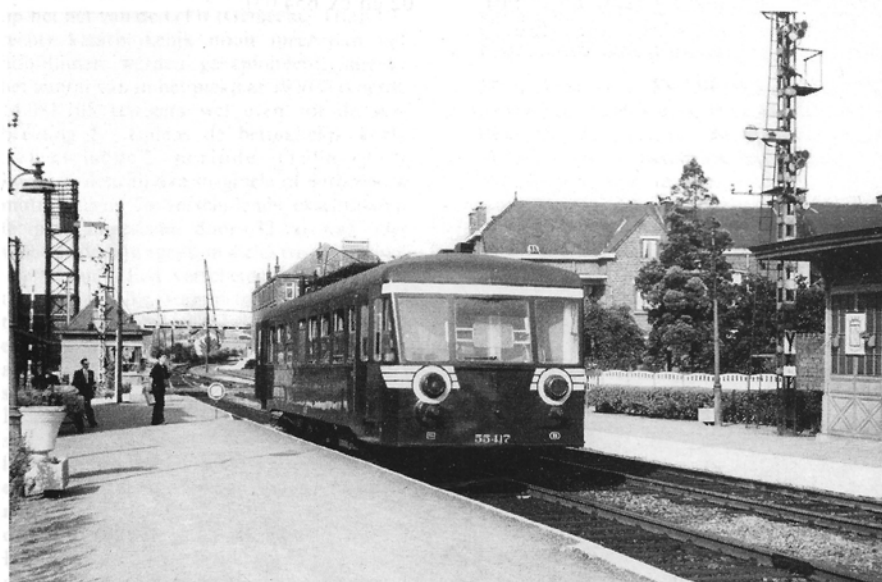
Het spartaanse rijkomfort van de types 551, 552 en 553 bespoedigde in niet geringe mate hun buitendienststelling: 551 verdween vanaf 1959, in 1963 en 1964 gevolgd door 552 en 553. Intussen was reeds in 1962 de reeks van het type 601 (14 stuks), die nochtans nog in 1954 met een nieuwe Deutz-dieselmotor werd uitgerust, geheel van het toneel verdwenen. Hieruit moge blij-

ken dat de inbouw van deze nieuwe motoren voor het type 601 slechts uitstel van executie betekende. Keren we nu even terug naar het jaar 1964: in dat jaar waren de types 551 en 552 reeds geheel uit de reizigersdienst afgevoerd, terwijl het bestand aan 553'ers tot op ongeveer de helft was teruggevallen. Van het type 551 ontsprong echter een aantal de doden-

dans: twaalf werden omgebouwd tot onderhoudswerkwagens voor de dienst ES Bovenleidingen (ES: Elektriciteit en Seinrichting), terwijl een tiental andere na ombouw terecht kwam bij de dienst Baan. De uit de overige spoorauto's gerecupereerde motoren werden gebruikt om stoomkranen te „verdiezen“.

De levensloop van de motorstellen type 670/671 (oorspronkelijk 653.1) werd gekenmerkt door verschillende „rijtuigverwisselingen“. Volgens de toen heersende gewoonte was het tussenrijtuignummer bepalend voor de nummering van het gehele treinstel, waardoor omnummeringen bij wijze van spreken dagelijkse kost werden! Geen regel zonder uitzonderingen: stel 671.01 (ex-653.15) dankte in 1948 zijn hernummering aan de inbouw van een nieuwe achtcilinder dieselmotor van Carels. De bevoorrading in onderdelen voor de oorspronkelijke Maybachmotoren kwam immers vlak na de oorlog slechts schoorvoetend op gang. Het mag verwondering wekken te verne- men, dat de firma Maybach er ondanks alle hindernissen in slaagde terzelf- dertijd met een spiksplinternieuwe, verbeterde dieselmotor op de markt te komen. De bedrijfsresultaten met de intussen bij stel 671.01 ingebouwde Carels-motor bleven zodanig beneden de verwachtingen, dat nog in het- zelfde jaar 1948 werd besloten tot in- bouw van een nieuwe Maybach!

In 1961 werd het stel, onder het nummer 670.03, in de typereeks 670 opgenomen. Alle overige motorstellen 670 kregen



554.17 heeft op 10 juli 1959 reeds twee koplampen en een gewijzigde frontschil- dering en staat vertrekkensklaar. Het merksein „Spoorovergang“ werd van tus- sen de rails weggehaald en op het perron „geprikt“: de bestuurder diende te stoppen op de plaats waar dit sein was aangebracht, teneinde de iets verder lig- gende voetgangerskruising vrij te houden. Trazegnies, foto Jacques Bazin, verzameling Jan Mahieu.

eveneens de nieuwe Maybach-motor. De konstruktie van de rijtuigkasten werd bij deze operatie evenwel ongemoeid gelaten.

Tussen december 1965 en juli 1966 werden alle 670'ers desondanks buiten dienst gesteld.

In 1964 waren van de vooroorlogse en de tijdens de grote wereldbrand gebouwde dieselmotorwagens en -stellen nog slechts 54 van de oorspronkelijke 174 exemplaren in dienst. Dit fel uitgedunde bestand werd echter wel aangevuld met 83 na de oorlog gebouwde motorrijtuigen en stellen.

De twee buitenbeentjes type 610 (ex-602, ex-Chimay A1 en A2)

Deze twee motorwagens, waarvan reeds sprake in voetnota 1 op blz. 139 in RR 16, kwamen in 1948 het park van de NMBS aanvullen (de „Compagnie de Chimay” werd dat jaar door de NMBS overgenomen). Op 11 mei 1948 nummerde de Maatschappij ze resp. 602.01 (ex-A1) en 602.02 (ex-A2) en op 1 februari 1954 werden ze een laatste maal vernummerd als 610.01 en 610.02. Wij zijn erin geslaagd de hand te leggen op de technische steekkaart van deze relatief onbekende motorwagens, fiche die we hierbij „buiten reeks” publiceren. Wel dienen we enig voorbehoud te maken m.b.t. het uitzicht van de wagenbak en de diverse afmetingen, vermits ons hieromtrent slechts een summier schets ter beschikking stond.

Onze „geheimzinnige” tweeling werd nog in de loop van het jaar 1954 voor zijn diensten bedankt...

Ontstaan van nieuwe motorwagens

Zoals bij vele Europese spoorwegmaatschappijen het geval was, waren ook bij de NMBS de gevolgen van de tweede wereldoorlog verschrikkelijk. De wederopbouw en het weer normaal exploiteren van het spoorwegnet betekenden voor de Maatschappij een bijna hopeloze en onuitvoerbare taak, die echter met veel wilskracht en doorzettingsvermogen werd aangevat.

Spoorlijnen, werkplaatsen en stations waren als gevolg van totale vernieling of zware beschadiging onbruikbaar geworden, terwijl zowel het traktie- als het rijtuigen- en goederenwagenpark zwaar gehavend uit de strijd waren gekomen. Bovendien vormde de aan de voortschrijdende elektrificeringswerken gegeven prioriteit (Brussel - Charleroi kwam reeds in 1949 onder draad) voor de NMBS een bijkomende en zeer zware opdracht.

Bij het weer op peil brengen van het bestand aan reizigers-dieselmaterieel diende men te voorzien in twee- of drierijtuigstellen met een maximum snelheid van ongeveer 120 km/u, bestemd voor **direkte** of **semi-direkte** treinen op de hoofd- en secundaire lijnen. Voor de **omnibustreinen** (stoptreinen) werd gedacht aan



604.03 in oorspronkelijke uitvoering met in het dak ingebouwd verluchtungsrooster. Hier ziet men de achterzijde van het handsein „Spoorovergang”. Rechts een fraai zicht op een tweetal houten drieassige GCI-rijtuigen, voormalige derde klasse. Ramillies, 5 juli 1959. Foto Jacques Bazin, verzameling Jan Mahieu.

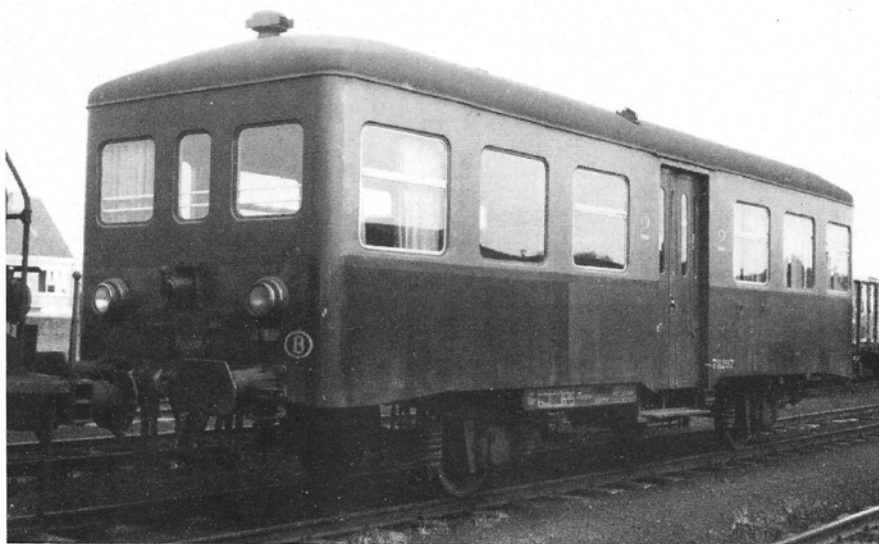
tweeassige of aan draaistelmotorwagens met een snelheid van ongeveer 50 km/u. In feite betekende deze opvatting een teruggrijpen naar het vooroorlogse concept.

Reeds kort na de oorlog staken ernstige exploitatieproblemen de kop op: vele spoorauto's waren vernield terwijl andere wegens verregaande slijtage gedoemd waren te verdwijnen. Logischerwijze besloot de NMBS een nieuwbouwprogramma op te zetten, dat in 1952 resulteerde in een eerste levering van twintig draaistelmotorwagens van het type 554. Alhoewel deze verbeterde versie van het type 553 nog verre van ideaal kon worden genoemd, betekende zij met comfortabeler zitplaatsen en met toiletfaciliteiten reeds een hele stap voorwaarts.

Deze door de werkhuizen Raghenò te Mechelen gebouwde spoorauto's waren oorspronkelijk met een Brossel-die-

selmotor uitgerust, die pas in de jaren 1975-1979 door de zorgen van de Centrale Werkplaats te Mechelen werd vervangen door een zescilinder General Motors, type 71N-motor.

De voortschrijdende elektrificatie van het net had steeds „verschuivingen” in het dieselpark voor gevolg. Overigens verdween daardoor ook de behoefte aan twee- of drieledige dieselstellen, zodat uiteindelijk nog slechts het klassieke vierassige motorrijtuig reden van bestaan scheen te hebben. Bovendien had de Maatschappij met dit type spoorauto reeds een lange praktijkervaring opgedaan, wat in 1954 leidde tot de geboorte van een wezenlijk verbeterde versie. In dat jaar bestelde de NMBS bij de industrie 56 nieuwe dieselmotorrijtuigen, verdeeld over vier verschillende types: 6 stuks type 602, 30 stuks type 603, 10 stuks type 604 en 10 stuks type 605. Deze motor-



Tweekleurig groen geschilderd tussenrijtuig 732.07, door Georges Nève gefotografeerd op een ons onbekende plaats en datum. Verzameling Ronald Mardaga.



Prototype motorstel 630.01, zoals deze allereerste „trek-duwer” er kort na zijn indiening (1957) uitzag. Veurne, 17 juni 1958. Foto Jacques Bazin, verzameling Jan Mahieu.

wagens hadden allen dezelfde ééndelige kast, liepen op draaistellen en waren uitgerust met een hydraulische transmissie. De motorisatie en de binneninrichting verschilden evenwel van het ene type tot het andere. Ze waren geschikt om te rijden in treinschakeling en bijgevolg voorzien van een volwaardige trek- en stootinrichting.

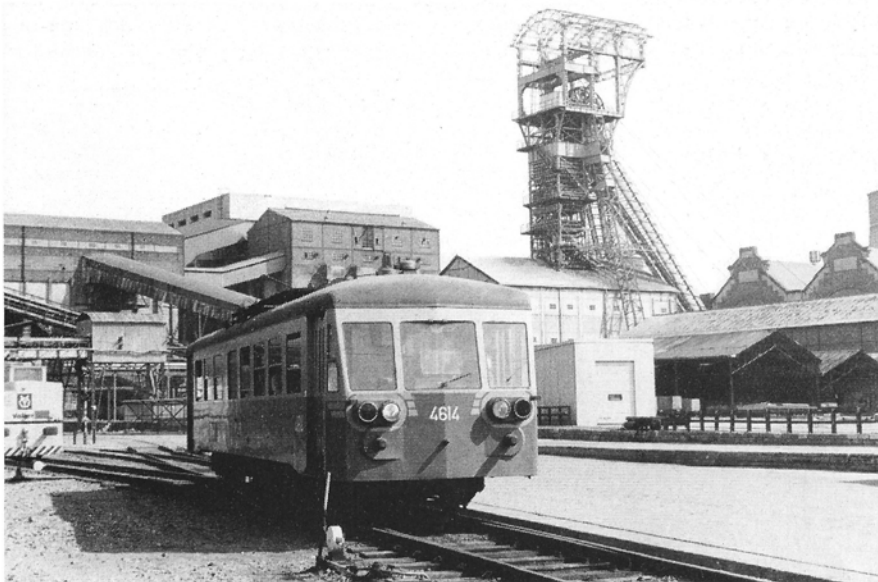
De types 602 en 603 werden geleverd door de „Ateliers Métallurgiques de Nivelles”, terwijl de 604 en de 605 gebouwd werden door de „Ateliers Germain” te Monceau.

Het type 602 kreeg een speciale binneninrichting met extra bagageruimte, met het oog op zijn inzet op de (Sabena) luchthavenlijn Brussel Centraal - Zaventem. De 602'en reden vanaf 1955 deze dienst tot einde 1970, ogenblik

waarop zij op de intussen geëlektrificeerde lijn 36bis werden vervangen door elektrische motorstellen.

De types 603, 604 en 605 hadden een normale binneninrichting. Voor wat de onderlinge verschillen in technische uitrusting betreft verwijzen wij naar de beschrijvende fiches in de technische documentatie.

Naast deze 56 motorrijtuigen werd een optie genomen op een vervolgorde van 40 spoorauto's van het type 606. Ze zouden eenzelfde rijtuigbak krijgen als de types 602-605, doch er werden wijzigingen voorzien in de plaatsing van de motoren, terwijl verbeteringen aan de transmissie wenselijk werden geacht. Verder dan voornoemde optie en de tekening is het echter nooit gekomen. Wel leverde SEM (Gent) 46 motoren met



Spoorauto 4614, kort nadat hij werd aangekocht door de Toeristische Trein Zolder, verlaat hier het mijncomplex te Zolder op 17 augustus 1986. De TTZ restaureerde de 4614 intussen geheel in zijn oorspronkelijke gedaante met tweekleurig groene livrei en gaf hem opnieuw z'n oude nummer 554.14! Foto Ronald Mardaga.

de daarbij horende overbrengingen (meer hierover bij het type 630).

In de jaren 1975-1979 kregen de motorwagens van de reeksen 44 (ex-604) en 45 (ex-605) eveneens nieuwe GM-motoren. Ook de binneninrichting werd vrij drastisch gewijzigd: er kwamen afdelingen met tussenschotten en de stuurstanden werden vergroot, waardoor het typische drieramenfront met het bovenliggende verlichtingsrooster kwam te vervallen. Eenzelfde gedaantewisseling valt in die periode de reeksen 42 (ex-602) en 43 (ex-603) ten deel.

Na het beëindigen van de diensten op de luchthavenlijn had de reeks 42 reeds een „normaal” interieur - gelijkaardig aan dit van de spoorauto's reeksen 43, 44 en 45 - gekregen, zodat de 42'ers gedurende hun loopbaan drie verschillende binneninrichtingen hebben gehad! Bij de laatste „modernisering” kwamen de zes 42'ers in de reeks 43 terecht, daar er geen enkel onderling verschil tussen beide reeksen meer bestond. Voordien hadden, in de periode 1957-1959, reeds talrijke omnummeringen tussen de types 602 en 603 plaats gevonden. Een overzicht hiervan vindt de lezer in de later te publiceren rubriek „Materieel”.

Bij de 36 motorrijtuigen van de reeks 43 werden de oorspronkelijke SEM-motoren behouden, zij het na een grondige revisie door de CW Mechelen.

Toch nog nieuwe dieselmotorstellen!

Hoewel er dus in theorie geen onmiddellijke nood meer was aan gelede dieselmotorstellen, verscheen in 1957 toch weer een prototype van een driedelig stel op het spoor. Het werd geheel in eigen beheer gebouwd door de Centrale Werkplaats in Mechelen. Het bestond uit een motorrijtuig zonder reizigersaccommodatie en uit twee aanhangrijtuigen (63.302 en 63.304), deel uitmakend van een kleine prototype-reeks van vier rijtuigen M3. In het „eindrijtuig” werd een stuurstand ingebouwd. Zodoende werd het prototype-stel 630.01 de eerste volwaardige „trek-duwer” van de NMBS, gezien bij de vroegere twee- en driedelige stellen ieder rijtuig ofwel van minstens één aangedreven as was voorzien, dan wel een normaal motorrijtuig was.

Aan de bouw van het prototype 630.01 lagen twee motieven ten grondslag: enerzijds wou men de reiziger een ruimere behuizing aanbieden, anderzijds diende de nog uit het nooit gebouwde type 606 aanwezige voorraad van 46 SEM-ondervloermotoren en hydraulische transmissies te worden weggevoerd (1)!

Het prototype voldeed aan de verwachtingen, wat in 1961 leidde tot de bouw van nogmaals zes dergelijke stellen (630.02-630.07). De bijwagens kwamen alle uit het intussen sinds 1955 verder gebouwde M3-rijtuigenbestand. Omwille van onderlinge uitwisselbaarheid kreeg ieder van de drie rijtuigen uit een stel een afzonderlijk inschrijvingsnummer.

Met de realisatie van de gelede motorstellen type 630 kwam een einde aan de bouw van het NMBS reizigers-dieselmaterieel.

Aanhangrijtuigen

De oude motorwagens type 600 en 650 hadden een trek- en stootinrichting, waardoor het mogelijk was een rijtuig te slepen.

Vanaf 1933 dacht men de enkelvoudige motorwagens alleen in te zetten op de minder drukke lijnen, terwijl de tweewegdige dieselmotorstellen werden voorzien voor de sneltreindiensten. De trek- en stootinrichting bij de enkelvoudige motorwagens verviel en werd vervangen door lichte buffers. Een defect voertuig kon worden geëvacueerd d.m.v. een apart aan te brengen koppeling. Dubbeltraktie en/of treinschakeling konden dus niet worden toegepast. Daar de aktieradius van de motorwagens na de oorlog werd uitgebreid en deze zodoende een groter aandeel in de diensten kregen, werden de nieuwe types 602, 603, 604 en 605 met buffers en trekwerk uitgerust, waardoor ze een rijtuig of een wagen konden slepen.

Teneinde de geboden capaciteit te vergroten werden speciale aanhangrijtuigen gebouwd: type 732 stond voor een tweewegrijtuig, waarvan 20 stuks verschenen; type 734 werd gevormd door 10 draaistelrijtuigen (2). Gezien het eerder beperkte vermogen van de motorrijtuigen dienden de bijwagens in een lichte constructie te worden uitgevoerd. De aanhangrijtuigen hadden géén overstapinrichting daar de trekkende spoorauto's geen doorloopmogelijkheid boden.

Aanhangrijtuig type 732 kwam in 1954 buiten, in 1955 gevolgd door het type 734.

Hernummeringen

Tijdens de levensloop van de motorrijtuigen vonden talrijke hernummeringen plaats: ze worden opgesomd in de materieellijst van een volgende aflevering.

Vanaf 1970 werden alle NMBS-traktievoertuigen hernummerd met een viercijferige aanduiding, waarbij de dieselmotorwagens en de dieseltreinstellen werden ingedeeld in de categorie 4. De benaming **type** werd vanaf dit ogenblik vervangen door het begrip **reeks**.

Omwillen van de duidelijkheid weze vermeld dat de oude typenummers van het in 1970 nog aanwezige reizigers-dieselmaterieel als volgt werden gewijzigd: type 630: reeks 40; type 602: reeks 42; type 603: reeks 43; type 604: reeks 44; type 605: reeks 45; type 554: reeks 46; type 553: reeks 49.

Deze omnummerings-operatie diende op 1 januari 1971 voltooid te zijn.

Schilderingen

Tot 1947 reden de motorwagens in een blauwe kleur met crème raampartijen; de twee kleuren werden doorgaans geschei-



Motorrijtuigen 4310 en 4315 met rijtuigen 734.10 en 734.06 onder de typisch Duitse seinbrug even buiten Sourbrodt, 29 augustus 1987. Foto Ronald Mardaga.

den door een zwarte sierstrip. Vervolgens wordt een donker- en lichtgroene schildering toegepast, waarbij het lichtgroen op de raampartijen hoort, ook weer meestal van het donkergroen gescheiden door een zwarte bies. Het dak bleef zwart, zoals ook bij de eerste schildering het meest gebruikelijk was. Vanaf 1953 worden gele zichtbaarheidsstrepen aangebracht, met een typische trapeziumvorm op de fronten van de rijtuigen. Bij de ontubbeling van de koplichten vervalt dit trapezium, om te worden vervangen door de kenschetsende „vleugeltjes” rondom de lampen. In 1959 wordt de schildering voor de volledige rijtuigkast donkergroen. De reeks 49 zal die schildering tot het einde toe behouden.

Tenslotte, tot algehele verbetering van de zichtbaarheid, doet vanaf 1969 de

opvallende signaalrood/okergele schildering haar intrede. Beide kleuren worden hier later veelal doch lang niet altijd gescheiden door een overlangse zwart/witte sierstrip over front en zijwanden. Het dak wordt aluminiumkleurig. Ook de bijwagens krijgen deze nieuwe kleurstelling.

De oude opschriften CFB-BSM (Chemins de fer belges - Belgische spoorwegmaatschappij) verdwenen reeds in de jaren 1945-1950.

Dienstaanduidingen

M: motorstel met eerste en tweede klasse en bagageafdeling, koppelbaar (reeks 40).

TT: motorrijtuig met alleen tweede klasse en bagageafdeling, koppelbaar (reeksen 43, 44 en 45).



Motorstel 4006 duikt op 19 september 1987 onder de bekende trambrug te Trazegnies, waarop „toevallig” NMVB-motorrijtuig S 9063 passeert. Foto Ronald Mardaga.



Ronald Mardaga was op 19 september 1987 te Houyet getuige van een ontmoeting tussen motorrijtuig 4410 en het nu ter ziele gegane blauwe baandiesel-prototype 6005. Met uitzondering van spoorauto 4409 - die verdween na een zwaar ongeval - lopen heden nog alle 44'ers en 45'ers (19 stuks in totaal) in de reizigersdienst op de verbindingen Dinant - Bertrix, Bastogne - Libramont, Libramont - Bertrix - Virton en Burst - Aalst : zullen zij de zomerdienst 1990 nog halen ?

TA : motorrijtuig met alleen tweede klasse zonder bagageafdeling, niet koppelbaar (reeksen 46 en 49).

Jan Mahieu en Staf Cuyt

(1) Veertien van deze SEM-uitrustingen kwamen in de zeven driedelige stellen reeks 40 (ex-630) terecht. Vijfentwintig andere werden gebruikt voor de uitrusting van de rangerlokomotieven type 232, de latere reeks 92.

(2) Van het type 734 werden oorspronkelijk dertig stuks gebouwd. De twintig

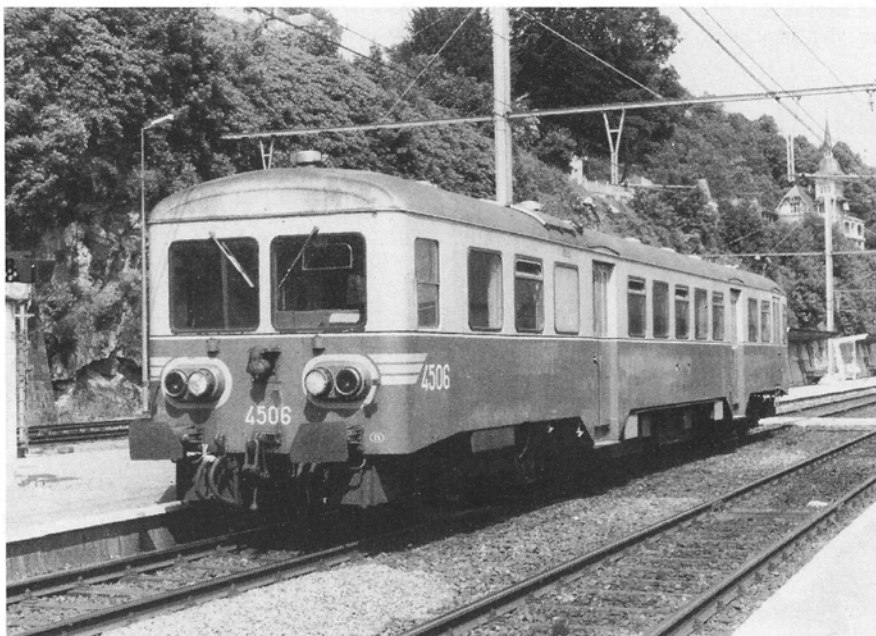
overige werden ingericht als rijtuigen van het type „R”.

Bronvermelding :

Motorwagens type 610 : beschrijvende fiches NMBS.

Techniek : boekje HLT deel 10, hoofdstuk II, „Algemeenheden over Dieseltractie”, uitgave NMBS.

Wij verwijzen tevens naar de onderaan de eerste aflevering gepubliceerde bibliografie.



Een sprong in de tijd : de naoorlogse motorrijtuigen hebben nu allen twee dubbele koplampen, een nieuwe reeksnummering en de laatste rood/gele schildering gekregen. 4506 wacht op veilig sein met trein TT9947 naar Houyet. Let nog even op het reeds bij de titelfoto getoonde kasteeltje ! Dinant, 28 mei 1989. Foto Jan Mahieu.

Een weinig theorie :

MOTORISATIE EN TRANSMISSIE

In het raam van onze artikelenreeks over het reizigers-dieselmaterieel is het wellicht belangwekkend, de minder met de mechanische aspecten van voortbeweging en trekkracht van spoorvoertuigen vertrouwde lezer enig inzicht te bieden in de werking van de verschillende bij dieseltractie toegepaste systemen.

DE DIESELMOTOR

Alhoewel we hier niet zullen uitweiden over de konstruktie en de werking van de dieselmotor is het interessant om weten dat dit type motor zijn naam dankt aan zijn uitvinder, Dr. Rudolf Diesel, en dat de dieselmotor reeds in 1897 het levenslicht zag. Aanvankelijk had deze motor een eerder geringe draaisnelheid en was groot van omvang en gewicht, wat hem toen eigenlijk alleen geschikt maakte voor de scheepvaart. Voor de voortbeweging van spoorvoertuigen kwam de dieselmotor pas in aanmerking op het ogenblik dat de konstruktoren erin slaagden het toerental op te drijven en terzelfdertijd omvang en gewicht aanzienlijk te verminderen.

Voor dieselmotorwagens worden één of twee snellopende motoren met een draaisnelheid tussen 1350 en 1800 toeren per minuut benut. Hun gewicht bedraagt van 4 tot 8 kgr per pk en ze worden gebouwd voor vermogens tot ongeveer 1.000 pk.

DE TRANSMISSIE

Een aandrijfmotor kan nooit rechtstreeks door middel van een eenvoudig vast mechanisme met de wielassen van een (spoor)voertuig worden verbonden : het door een dieselmotor op zijn uitgangsas ontwikkelde maximum-koppel is steeds constant, welke ook zijn draaisnelheid weze.

Het vermogen van een motor is gelijk aan het produkt van motorkoppel met draaisnelheid. Dit vermogen neemt ongeveer evenredig toe naargelang de draaisnelheid wordt opgevoerd. Zou de dieselmotor vast met de assen verbonden zijn, dan zou de geleverde trekkracht steeds constant blijven t.o.v. de veranderende rijsnelheden. Bij het aanzetten (vertrek uit stilstand) dient de trekkracht echter zo groot mogelijk te zijn, terwijl ze bij toenemende snelheid geleidelijk mag verminderen.

In het geval van een vaste motor-wielasverbinding zou bij kleine rijsnelheid de dieselmotor op laag toerental lopen en bijgevolg slechts een gering vermogen ontwikkelen. Moest daarbij de draaisnelheid van de motor lager worden dan zijn minimum-ontstekingsnelheid, dan zou de werking van die motor zelfs niet langer mogelijk zijn.

Het is dientengevolge absoluut onontbeerlijk dat tussen motor en assen een mechanisme geschakeld wordt dat de rol van „koppelvormer” vervult, waardoor het mogelijk wordt het aan de drijfwielen geleverde koppel te wijzigen in functie van de snelheid van het

voertuig. Dit effect verkrijgt men door tussenplaatsing van een zg. „demultiplicatie” die een wijziging in het koppel verwezenlijkt, onafhankelijk van de draaisnelheid van de dieselmotor, waardoor deze laatste op ieder ogenblik zijn hoogste vermogen kan ontwikkelen.

De koppelvormer moet eveneens toelaten de verbinding tussen motor en assen te onderbreken, waardoor de motor in vrijloop (stationair) kan blijven draaien tijdens een stilstand van het voertuig.

Een verbrandingsmotor draait in slechts één bepaalde richting. Teneinde met het voertuig in beide richtingen te kunnen rijden bevat het geheel aan tussen motor en as opgestelde apparaat (de „transmissie”) ook nog een zg. keerkoppeling.

In het geval van onze dieselmotorwagens en -stellen onderscheiden we drie soorten transmissies :

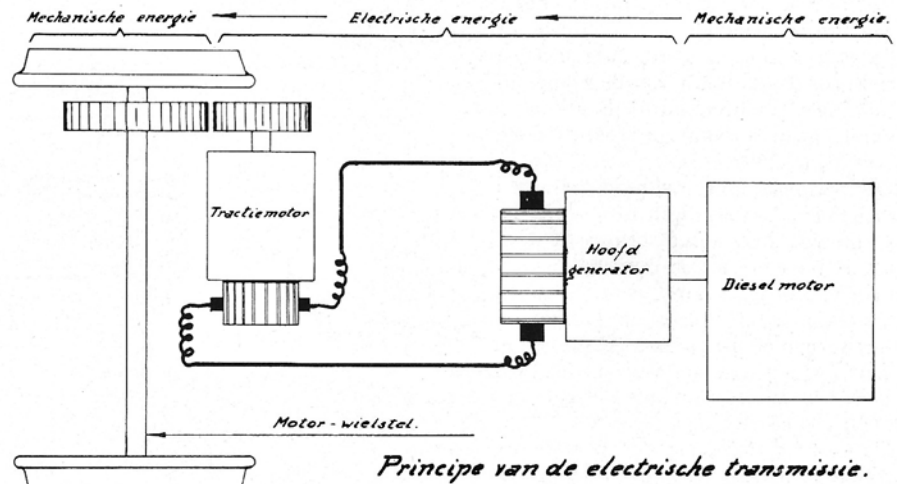
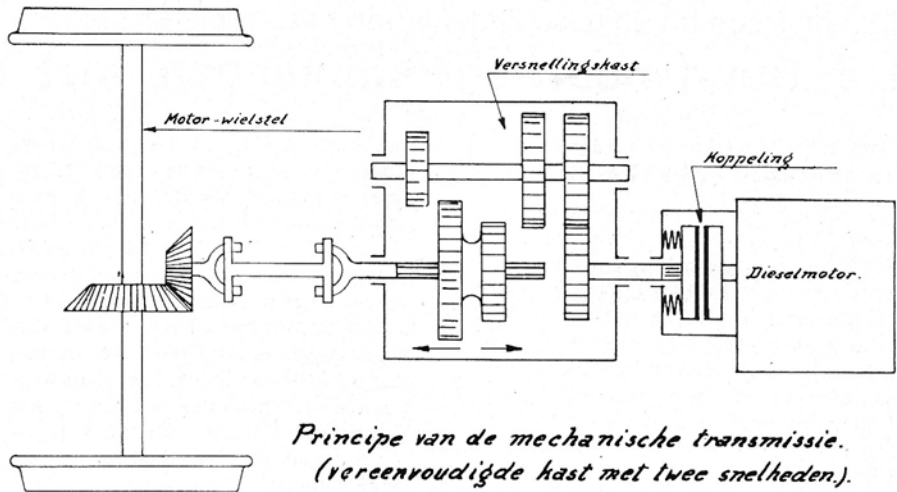
- diesel-mechanisch;
- diesel-elektrisch;
- diesel-hydraulisch;

De diesel-mechanische transmissie

Bij de diesel-mechanische transmissie geschiedt de overbrenging door de omvorming van het motorkoppel d.m.v. reeksen tandwielen waarvan de demultiplicatie-verhoudingen kunnen gewijzigd worden. Deze tandwielen zijn ondergebracht in de versnellingsbak, die men eveneens aantreft op personen- en vrachtwagens en op autobussen. Bij het spoorvervoer wordt deze transmissievorm toegepast voor de zg. „kleinere vermogens” tot ongeveer 200 pk. De meeste benzine- en diesel(tram)spoorauto's van de NMVB waren met een mechanische transmissie uitgerust.

De diesel-elektrische transmissie

Deze transmissie bevat in hoofdzaak een hoofdgenerator (gelijkstroomdynamo) die door de dieselmotor wordt aangedreven. De opgewekte stroom dient als voeding voor de in dit geval elektrische traktiemotoren die ieder een eigen motoras aandrijven door middel van tandwielen. De mechanische energie wordt overgedragen door omzetting in elektrische energie. Deze vorm van transmissie wordt toegepast voor de grote vermogens boven de 800 pk.



De diesel-hydraulische transmissie

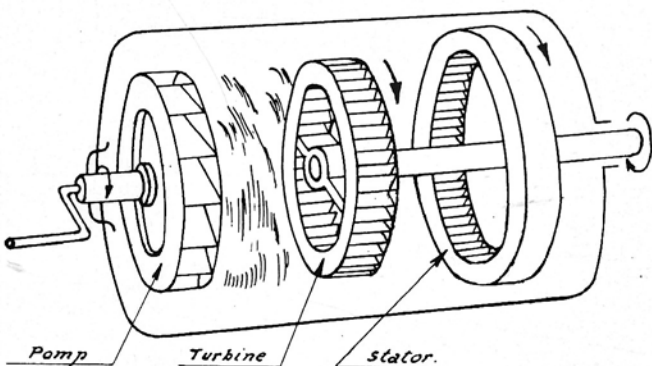
Hier wordt de omvorming van het motorkoppel bekomen d.m.v. een hydraulische koppeltransformator. Deze laatste is met dik-vloeibare olie gevuld en bestaat in hoofdzaak uit :

- een door de dieselmotor aangedreven **centrifugaalpomp**, die de olie in beweging brengt;
- een **turbine** die de in beweging gebrachte olie opvangt en het motorwielstel aandrijft;
- een van schoepen voorziene **stator** waarin het reactiekoppel ontstaat.

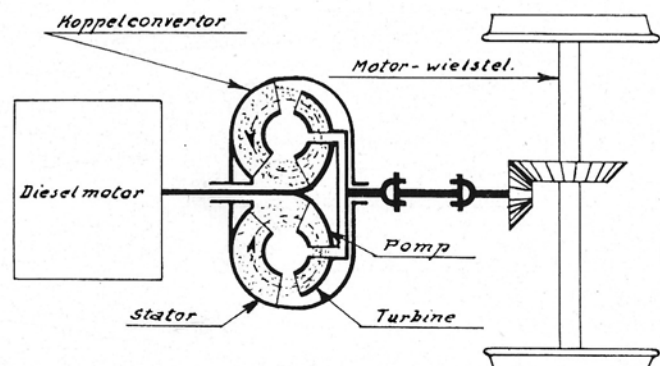
In werkelijkheid bestaat de hydraulische transmissie niet alleen uit de koppeltransformator, maar uit een geheel van in een carter ingebouwde hydraulische en mechanische organen : de hydraulische kast.

Deze transmissie is het voordeligst toe te passen voor middelgrote vermogens tussen de 300 en de 1.000 pk.

J.M. en S.C.



Principe van de hydraulische koppelconvector.



Een bijdrage tot de geschiedenis van het streek- en stadsvervoer in de provincie Antwerpen De Buurtspoorwegverbindingen met de spoorwegen (II)

HET OVERLADINGSSTATION TE BERCHEM - ZURENBORG (II)

De omvangrijkste werken, zoals o.m. de oprichting van gebouwen, de aanleg van een kleinere ladingshelling en goederen-koer evenals de aanpassing van de sporen gebeurde in 1896 en 1897.

Deze werken werden deels toevertrouwd aan de exploiterende maatschappij en deels aan de heer Verdonck, aannemer te Borgerhout, respectievelijk tegen de som van 15.311,50 F en 15.828,75 F.

De minister had reeds op 26 juli 1895 de situatietekening van het nieuwe verhoogde overladingsstation goedgekeurd en bepaalde in zijn ministerieel besluit de financiële regeling met betrekking tot de bouw van de nodige inrichtingen (sporen en helling) en de exploitatievoorwaarden (Ministerieel Besluit nr. 2692-2/2).

De ondersteuningsmuur in baksteen, dienende als toegangshelling voor het verhoogde overladingsstation, bestond uit 39 bogen van 6 m opening en werd in de tweede helft van 1898 opgetrokken. De aannemers Bolsée en Hargot uit Antwerpen hebben deze toegangshelling gebouwd tegen de som van 64.940 F, wat 10,076 % minder was dan het geraamd bedrag van het bestek.

De overslagplaats lag nu op verhoogd terrein, ongeveer 5 m boven het grondniveau van de stelplaats.

Het buurtspoorwegspoor liep langs twee hellingen van 25 promille tot boven op het stationemplacement van Borgerhout (Staatsspoor).

Het doodlopende spoor van de buurtspoorwegen was voorzien van een wisselspoor dat naast het normaalspoor van de staatsspoorwegen gelegen was, zodat de spoorwegwagens en deze van de NMVB naast elkaar konden geplaatst worden.

Het overladen van de stuk- en stortgoederen gebeurde op het verhoogde

emplacement. De te behandelen buurtspoorwegwagens werden per stoomtramlokomotief via de helling naar de overladingsplaats gebracht. Deze toestand bleef bestaan tot in 1932. In 1929 werd door de Buurtspoorwegen een ontwerp opgemaakt om het overladingsstation van Zurenborg te verplaatsen, gezien de geplande werken voor de verbreding van de spoorwegbruggen, de oprichting van het station Antwerpen Oost en de aanleg van bijkomende sporen ten dienste van dit nieuw station.

Het ontwerp voorzorg de aanleg van een nieuw overladingsstation langsheen het Schijn (grensscheiding Borgerhout - Deurne).

De goederentrans komende van Deurne (Cogelsplein) zouden voorbij de thans nog bestaande brug over het Schijn on-

middelijk rechts afslaan en het ontworpen overladingsstation langsheen het Schijn inrijden.

De NMBS voorzorg de aanleg van overladingsspooren tussen het bestaande station van Stuyvenberg (Station der 1000 wagens) en het ontworpen NMVB-goederenstation.

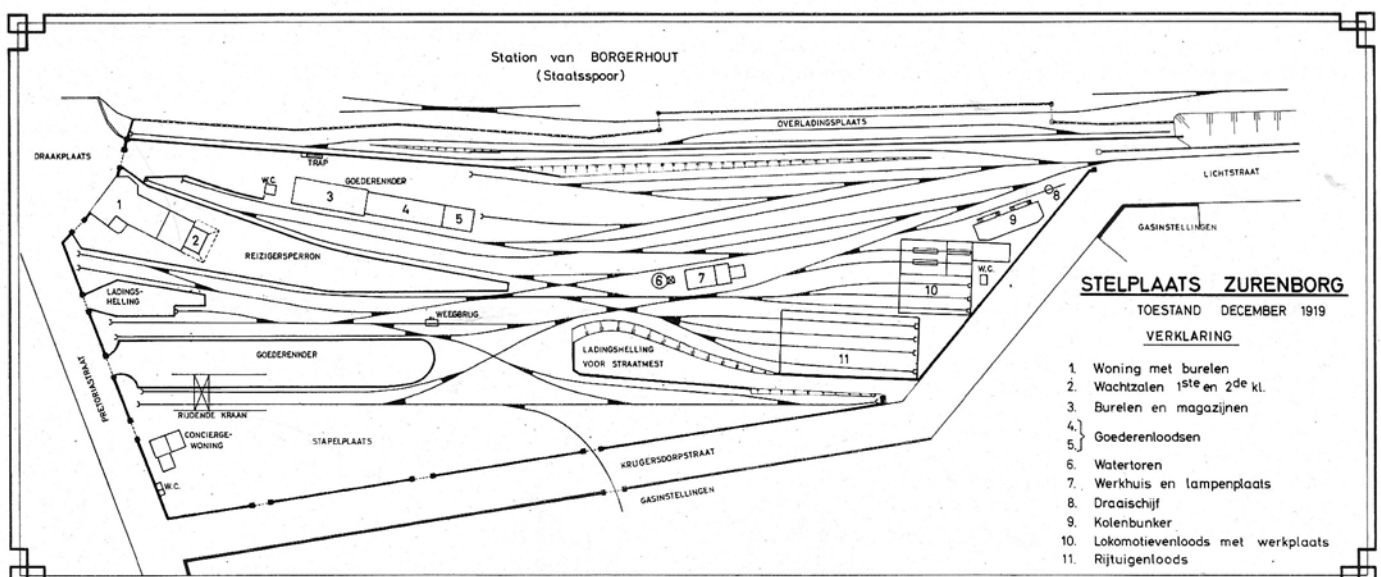
Om dit te verwezenlijken diende ondermeer de vestingsgracht gedempt en een deel van het werkhuis van de Genie te worden afgebroken.

In 1930 is de NMVB in onderhandeling met de openbare besturen omtrent dit ontwerp. Het is echter nooit uitgevoerd geweest. Nu ligt er de Kleine Ring en de Binnensingel en staat er moderne hoogbouw.

Op 8 januari 1931 vroeg de NMBS aan de Minister van Verkeerswezen, het Ministerieel Besluit van 26 juli 1895



Het 3-railspoor in het NMBS-station Antwerpen Oost, omstreeks 1954. Links op de voorgrond het NMBS-spoor dat aftakt van het hoofdspoor. Rechts het 3-railspoor (1000 mm/1435 mm). ART 67 haalt een reeks spoorwegwagens. Foto Frans Keutgens.



aangaande het aansluitingsspoor met de NMVB te Zurenborg te willen intrekken, aangezien zij verplicht was de bediening van het overladingstation stop te zetten, uit hoofde van hogervermelde aanpassings- en verbredingswerken.

De Nationale Maatschappij verklaarde zich akkoord met de intrekking (brief van 26 januari 1931 aan de minister) op voorwaarde echter dat de overladingplaats zou vervangen worden door een nieuwe aansluiting op een andere plaats, in gemeenschappelijk overleg te kiezen en onder voorbehoud dat tussen de NMBS en de NMVB een schikking zou getroffen worden aangaande de regeling van de kosten, voortvloeiend uit de verplaatsing van het verbindingsspoor. De NMBS was van oordeel dat de kosten volledig dienden gedragen te worden door de NMVB. De Buurtspoorwegen deelden echter deze mening niet, gezien zij gedwongen werden tot aanpassing.

Een uitgebreide briefwisseling aangaande het principe van de financiële regeling werd gevoerd tussen de beide belanghebbende maatschappijen en het Ministerie van Verkeerswezen. Deze regeling vond slechts in 1936 haar beslag.

De onderhandelingen voor het bekomen van een terrein langsheen het Schijn bleven aanslepen. Om toch tot een vergelijk te komen met de spoorwegen stelde de maatschappij op 26 november 1931 voor, het bestaande overladingstation aan te passen en de uitrusting van een derde rail te voorzien, waardoor de normaalsporige wagens via de helling tot in de stelplaats konden worden gebracht, zodat de overlading aldaar kon geschieden en niet meer op het verhoogde emplacement.

De NMBS ging principieel akkoord (14 december 1931) en op 17 februari 1932 werd aan de minister het wijzigingsplan ter goedkeuring voorgelegd. Deze volgde op 19 mei 1932 (Goedgekeurd plan nr. 201).

De aanpassingswerken werden nog in 1932 uitgevoerd.

Zoals reeds hoger vermeld werden de



Een mooie opname van de stelplaats Zurenborg, kort na de Tweede Wereldoorlog, zicht richting Tramplein. Links: de draaischijf (omstreeks 1958 verdwenen) met de metalen stoomtramloods (afgebroken in 1960). In het midden: het binnenlopend hoofdspoor met achteraan goederenwagens en trammaterieel. Achteraan: de goederenloods met het hoofdgebouw (afgebroken begin 1965). Rechts: het verstrengeld normaal/meterspoor (3 railsysteem) van het overladingcomplex met de helling en de steunmuur (gebouwd in 1898). Foto Jacques Cohn.

kosten van deze aanpassing slechts geregeld in 1936. De NMVB nam de uurlonen voor haar rekening en de Belgische spoorwegen de spormaterialen.

De exploitatievoorwaarden van de nieuwe installatie werden vastgelegd in het Ministerieel Besluit nr. 13036/61 V/25 van 31 augustus 1936. In 1950 zien we dat de stoomlokomotief 1070 (HL Type 18) voor de manoeuvres en de traktie van de goederenwagens op het overladingstation werd vervangen door de ART 67.

Vanaf dit ogenblik bleven er nog slechts stoomloks in gebruik op de nijverheidssporen te Merksem en te Mol (Zandputten).

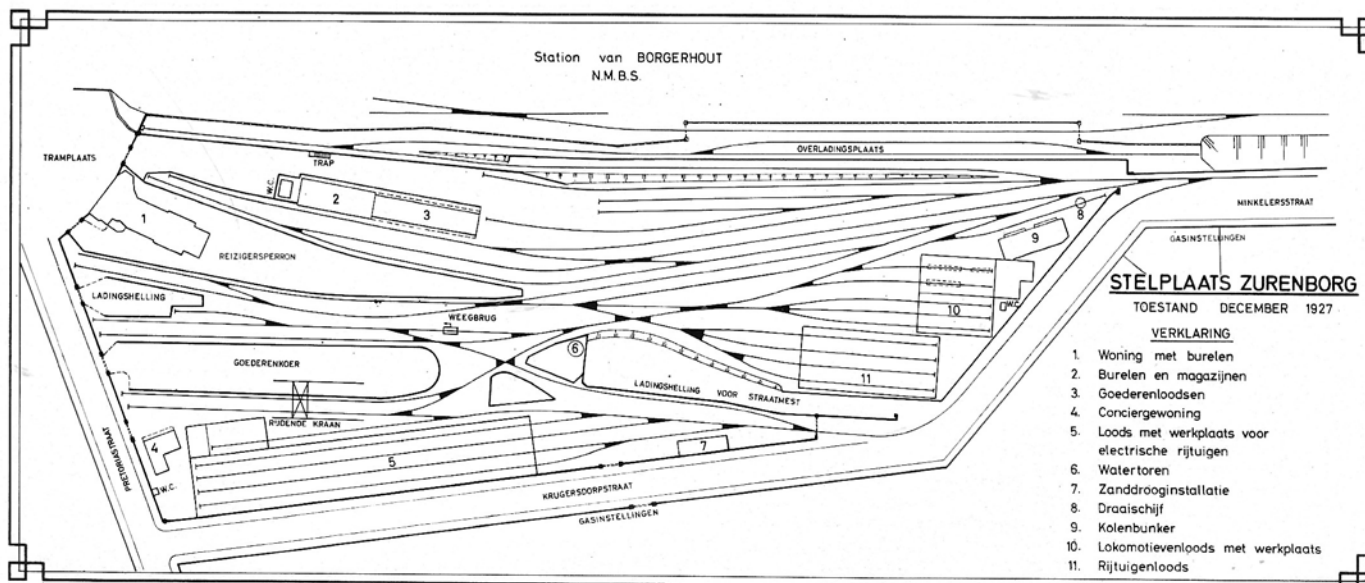
Doch de Buurtspoorwegen dachten ook

reeds aan afschaffing van het overgavestation, want op 25 juni 1954 stelde de maatschappij aan de minister voor om vanaf 1 september 1954 de overladingen stop te zetten.

Met het oog op besparingen had de maatschappij de bedoeling geen spormaterieel meer onder te brengen in de stelplaats Zurenborg, gezien de lijn Antwerpen - Turnhout door materieel komende van de stelplaatsen Turnhout en Oostmalle en de lijn Antwerpen - Broechem vanuit Broechem konden bediend worden.

Eventuele goederen voor de lijn Antwerpen - Turnhout zouden langs het overgavestation Turnhout ter bestemming kunnen komen.

Na een onderzoek, ingesteld door het





De NMVB-stelplaats Zurenborg. Zomer 1964. Alle NMBS- en NMVB-sporen zijn opgebroken. De foto toont ons duidelijk de bakstenen muren van de helling naar het Ooststation toe. Het gebouw in het midden was het NMVB-goederenmagazijn en de foto werd genomen vanuit het hoofdgebouw aan het Tramplein. Het hele terrein is nu MIVA-garage. Foto Eric Keutgens.

Ministerie van Verkeerswezen, bleek dat de bedrijvigheid van het station nog aanzienlijk genoeg was (18.000 tot 20.000 ton per jaar) om het instandhouden van de overladingsstation te rechtvaardigen.

Tevens leek het niet aangewezen een overladingsstation, gelegen in een belangrijke handels- en nijverheidsstreek als Antwerpen, af te schaffen en de activiteiten ervan over te brengen naar een ander station, een 40-tal km hogerop in een weinig ontwikkeld gebied gelegen. Een verhoging van de vervoerskosten en een toenemend verlies van trafiek zouden daarvan het gevolg zijn voor de spoordiensten.

Het ministerie verleende dan ook geen toestemming (brief van 20 juli 1954). Vier jaar later, nl. op 15 juli 1958, diende de Nationale Maatschappij opnieuw een verzoek in om tot de afschaffing van het overgavestation te mogen overgaan.

De belangrijkheid van de overladingsstation was ondertussen aanzienlijk gedaald. Voor de lijn Antwerpen - Broechem was reeds op 11 december 1957 het plan betreffende de opbreking ter goedkeuring voorgelegd.

Voor de lijn Antwerpen - Turnhout kwamen nog alleen de stations tussen Antwerpen en St.-Antonius-Brecht in aanmerking. Hiervoor werden gedurende de eerste zes maanden van 1958 nog 1.507,8 ton vervoerd, voornamelijk meststoffen, asse en mijnhout (gemiddeld 11 wagens per week). De voornaamste gebruiker van het overgavestation, de firma Vibra-beton te Wijnegem, had eveneens ter kennis gebracht dat hij de bedoeling had zijn goederen te laten lossen bij de NMBS te Antwerpen-Schijnpoort, zodat het overladingsstation nog weinig zou gebruikt worden.

Het ministerie stelde echter voor het

station Zurenborg voorlopig in dienst te houden, dit nog voor minstens één jaar, teneinde de verdere evolutie van de trafiek te volgen (brief van 7 augustus 1958).

Op 17 september 1959 hernieuwde de maatschappij opnieuw haar verzoek tot afschaffing.

De belangrijkheid van de overladingsstation bleek nu te zijn gedaald tot een gemiddelde van minder dan 750 ton per maand.

Bij dienstbrief van 23 november 1959 deelde de minister mede dat hij tegen de afschaffing principieel geen bezwaren meer had. In dezelfde brief stelde hij eveneens voor, gelet op de geplande structuurhervorming van de lijn Turnhout - Antwerpen, waardoor ook het overladingsstation Turnhout zou wegvallen, de openbare besturen-aandeelhouders te raadplegen nopens de stopzetting van het goederenvervoer op bedoelde lijn.

De Buurtspoorwegen dienden vervolgens op 18 juli 1960 bij het Ministerie van Verkeerswezen het opbrekingsplan in voor het baanvak Berchem-Zurenborg tot de Stenenbrugstraat te Borgerhout (vanaf afstand 00 tot 1285 m van de lijn Antwerpen - Hoogstraten - Turnhout). De machtiging volgde op 14 maart 1962.

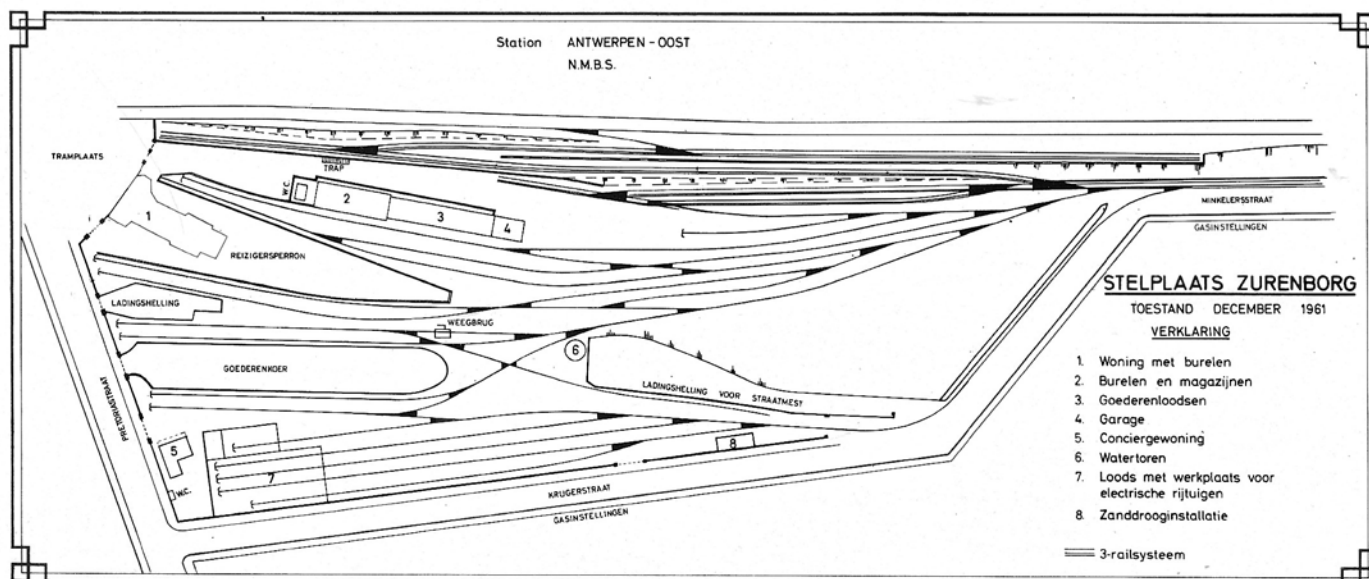
Het aansluitingsspoor met de NMBS werd vanaf 29 mei 1961 buiten dienst gesteld.

De opbraak van de buurtspoorwegsporen en van de sporen van het overladingsstation evenals het weg-nemen van de bovenleiding en het verwijderen van de bovenleidingmasten gebeurde in de tweede helft van 1962.

Tot slot vroeg de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen op 21 augustus 1964 aan de minister de intrekking van het Ministerieel Besluit van 31 augustus 1936, gezien de verbindingsspooren opgebroken waren.

Het intrekkingbesluit is gedateerd 10 september 1964 (M.B. nr. 20323/61 V/25.1).

Eric Keutgens



Werkwagens van toen

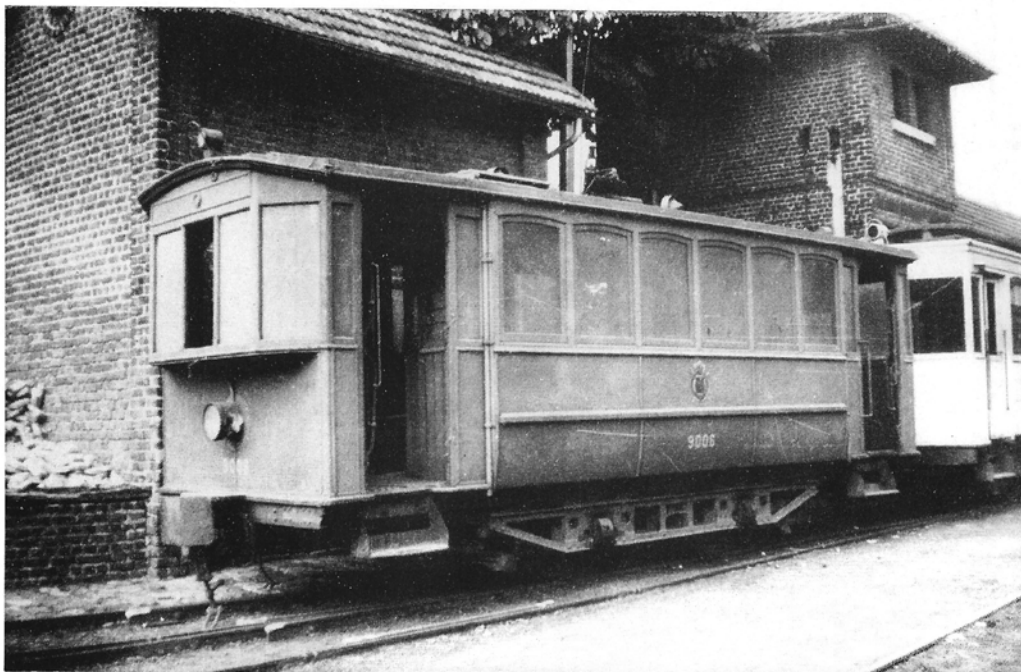
Tekst en foto's : Jacques Cohn

1. DE BUURTSPOORWEGEN

De oudste werkwagen van de NMVB was waarschijnlijk de 9006 (ex-M.6, ex-A.6), uit de allereerste reeks van elektrische motorwagens 9001-9012, gebouwd door Verhaegen in 1894, en bestemd voor de lijn Brussel-Hut (Espinette). Deze wagens was een lang leven beschoren en tenminste twee ervan, 9004 en 9006, werden nog eind van de jaren 40 als dienstwagen gebruikt. De 9004 overleefde zelfs al zijn broers als museumwagen.

De foto toont de 9006., op het einde van zijn loopbaan, afgesteld te Schepdaal in november 1949.

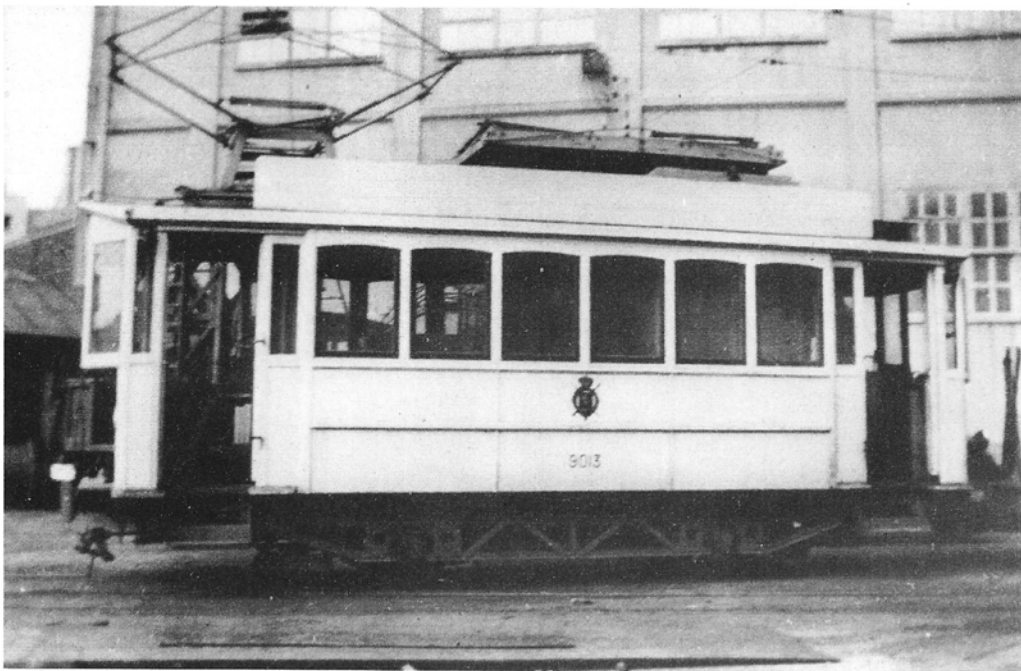
Schepdaal was toen nog een normale stelplaats aan de lijn Brussel - Ninove.



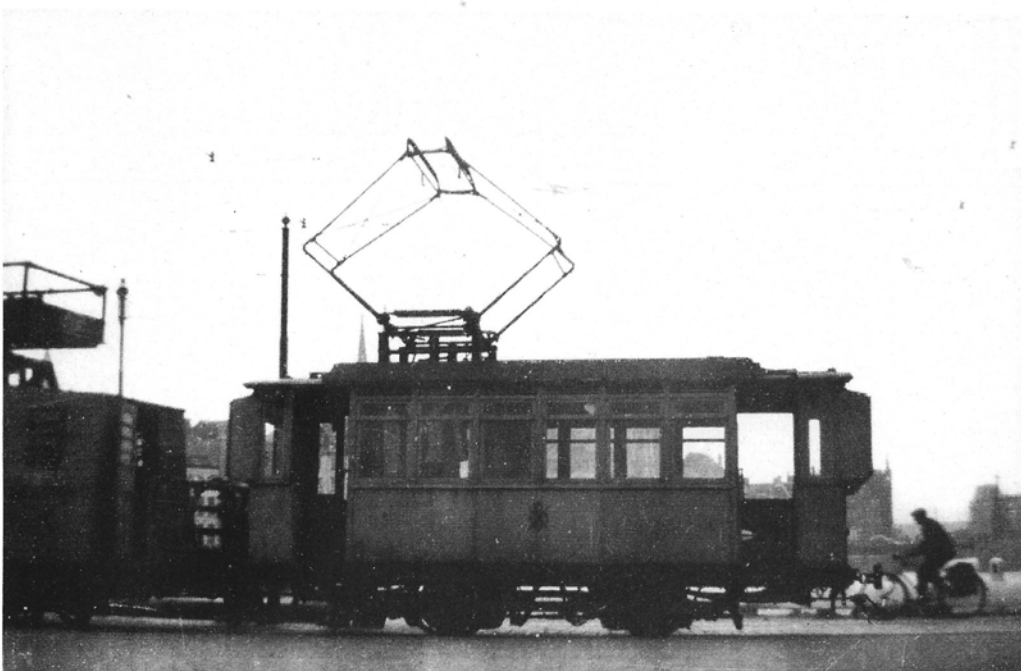
Bijna even oud is de 9013, afkomstig van de reeks 9013-9018, die werd gebouwd in 1895 door Franco-Belge voor de zuidelijke voorstadslijnen van Brussel. Deze wagens hadden dezelfde wagenbak als hun voorgangers, maar een ander onderstel.

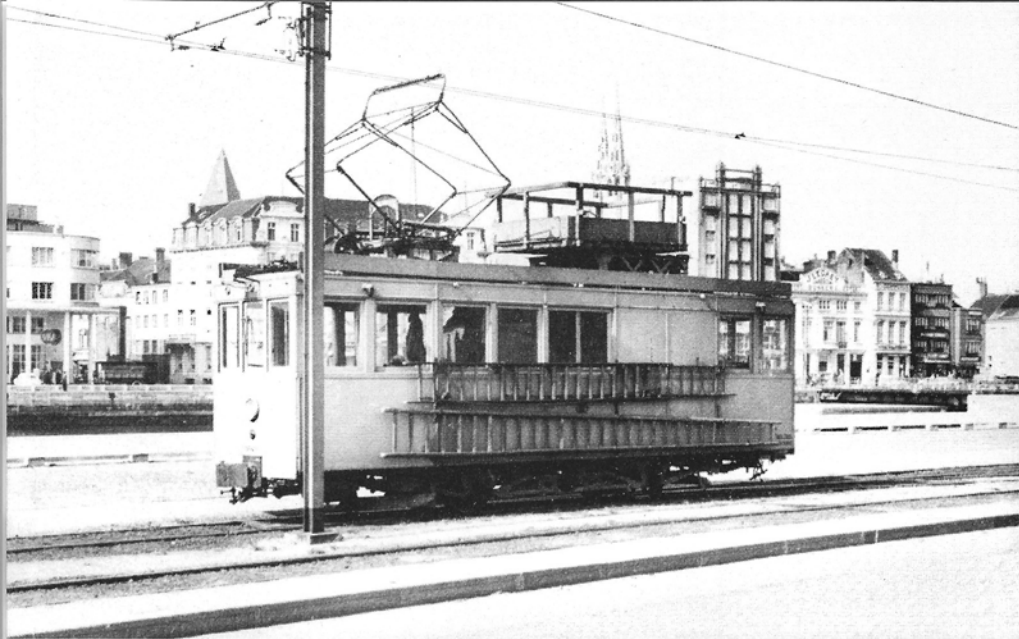
Motorwagen 9013 werd later naar Antwerpen overgebracht en is op de foto te zien in de stelplaats Merksem in april 1940 (dit beeld is tevens één van mijn eerste tramfoto's!). In Merksem werd de wagen uitgerust met een verhoogd geplaatste schaarbeugel en in dienst genomen als rangeerwagen, doch hij werd ook gebruikt voor het onderhoud van de bovenleiding. Hij was nog steeds te Merksem aanwezig op het einde van de jaren 40 en verdween van het toneel rond 1951/52.

NB : Van de derde reeks met dezelfde wagenbak (mws 9019-9024) werd de 9019 later museumwagen, de 9021 trekker te Luik-St.Gilles en de 9024 bovenleidingswagen te Brussel.



Nog een oudje. Hier hebben wij motorwagen 9172 met ladderwagen 3632 op een late avond in mei 1954 aan de haven van Oostende. Het voertuig komt uit de reeks 9169-9182, gebouwd in 1896 door Ragheno te Mechelen onder de nummers 1-14 voor de toen nog zelfstandige „Compagnie Ostende-Littoral”, die een elektrische tramlijn uitbaatte tussen Oostende en Middelkerke, kernstuk van de latere NMVB-lijn Oostende - Nieuwpoort - De Panne.





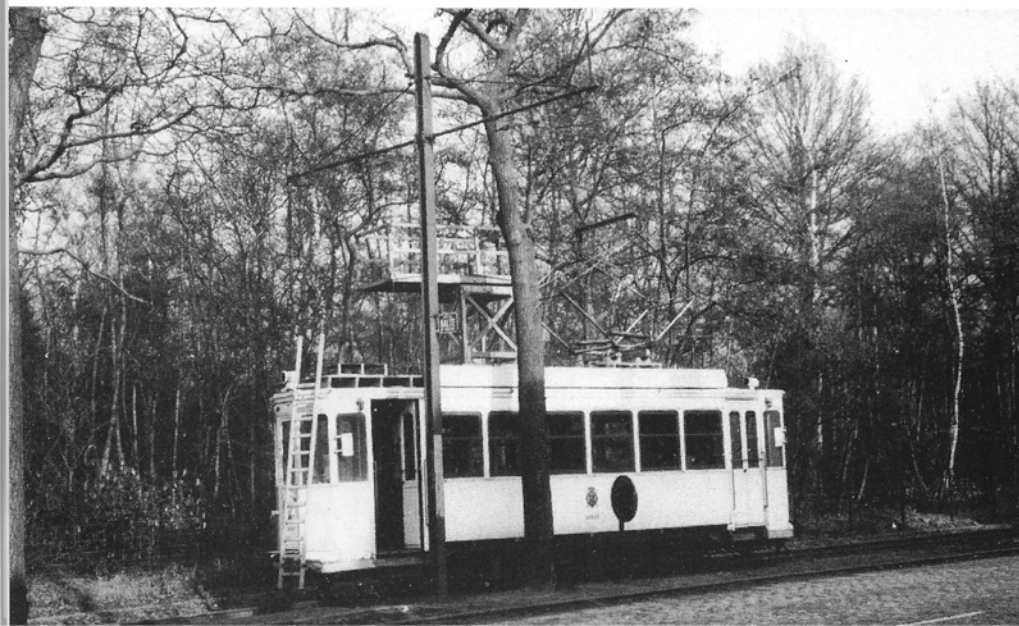
Wij blijven even aan de kust met ladderwagen LW.3, die wij hier in het lichtgrijs geschilderd zien op een vroege morgen in april 1959 te Oostende. In de jaren 60 kreeg LW.3 nog een donkerbruine livrei met „schrikstrepen”.

LW.3 was één van de vier elektrische motorvoertuigen die, voor zover mij bekend, door de NMVB nooit in de normale nummering, beginnende met 9001, werden opgenomen. De drie andere motorwagens waren de sproeiwagens 8200 en 8201 (zie foto 9) en de ongenummerde kleine tractor voor normaalspoor van de stelplaats Kuregem (Brussel), die helemaal op het einde van zijn loopbaan nog het nummer 44308 kreeg toegewezen.



Hier nogmaals een ladderwagen : de 44601 (ex-9714) aan de Kleine Barel te Merksem op de stamlijn 63/64/65, in september 1958. Van de reeks „Seneffe”-mws 9695-9714, gebouwd in 1928/29, werden de 9713, 9714 en 9704 in het midden van de jaren 50 tot montagewagens 44600-44602 verbouwd.

Deze „Seneffe”-wagenreeks was in principe voor de lijnen rond Antwerpen en Mechelen bestemd. Nochtans kwamen twee exemplaren naar de lijn Brussel-Ninove, voor proefnemingen met gekoppelde mws in treinschakeling. Na de (mislukte) proeven keerden ze naar de groep Antwerpen terug. Tien mws (9700-9709) werden in 1943 naar Essen en Krefeld weggevoerd en kwamen na de oorlog - gedeeltelijk zwaar beschadigd - terug.



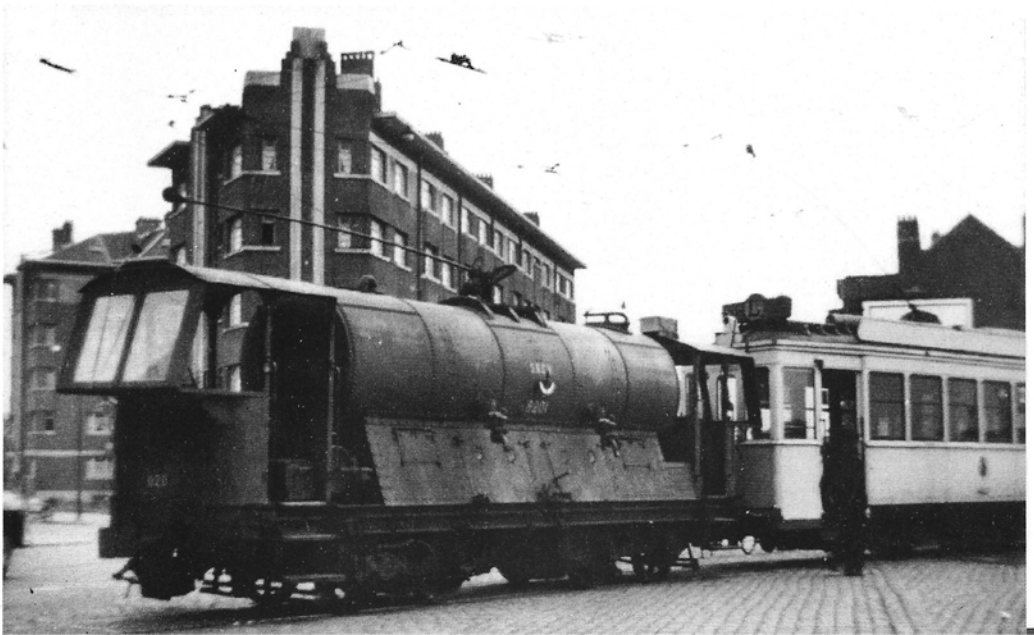
Een broertje van de 44601, de 44602 (ex-9704) tijdens werken aan de bovenleiding te Brasschaat in januari 1965.



Wij blijven nog even bij de ladderwagens met de 44605 te Hasselt in 1954. Deze veteraan droeg oorspronkelijk het nummer 9485 en was afkomstig uit een reeks van vier mws (9485-9488), in 1913 gebouwd door Energie te Marcinelle. Deze reeks werd ingezet voor de passagiersdiensten op de lijn Spa-Verviers (tot bij de komst op deze lijn van de zogenaamde „panoramawagens” 9159-9166). Ze werden dan alle vier tot werkwagens gedgegradeerd. Bij de opheffing van de lijn, in juli 1952, werd de 9486 overgebracht naar Luik-St.Gilles, waar hij stond weg te roesten. De mws 9487 en 9488 gingen naar Oreye als trekkers van bieten-treinen. Ze waren blijkbaar niet tegen deze taak opgewassen en werden al spoedig afgevoerd. De vierde wagen, onze 9485, kwam in Hasselt terecht, werd hier tot ladderwagen verbouwd en weldra als 44605 omgenummerd. Hij kreeg de droeve taak toegewezen mee te helpen aan het opbreken van de lijnen Hasselt - Zonhoven en later ook Hasselt - Genk. Nadat zijn motoren het hadden begeven ging hij nog naar Luik, om in 1958 als ladder-bijwagen een handje toe te steken bij de demontage van de lijn Luik-Blégny.



Iets totaal anders waren de twee geweldige vierassige sproeiwagens van het Brusselse NMVB-net, die de nummers 8200 en 8201 droegen en later werden vernummerd in 44401 en 44402. Wij zien hier, in februari 1953, een „Braine-le-Comte” tweeasser de 8201 de stelplaats Het Rad (Brussel) binnenslepen. Slechts éénmaal heb ik één van deze sproeiwagens aan het werk gezien, op de lijn Hut (Espinette) - St. Genesius-Rode. Het was een onvergetelijk schouwspel ! De sproeiwagens werden in 1907 gebouwd door de Métallurgique te Nijvel.
(Wordt voortgezet)



De zomerse schooluitstapjes van toen

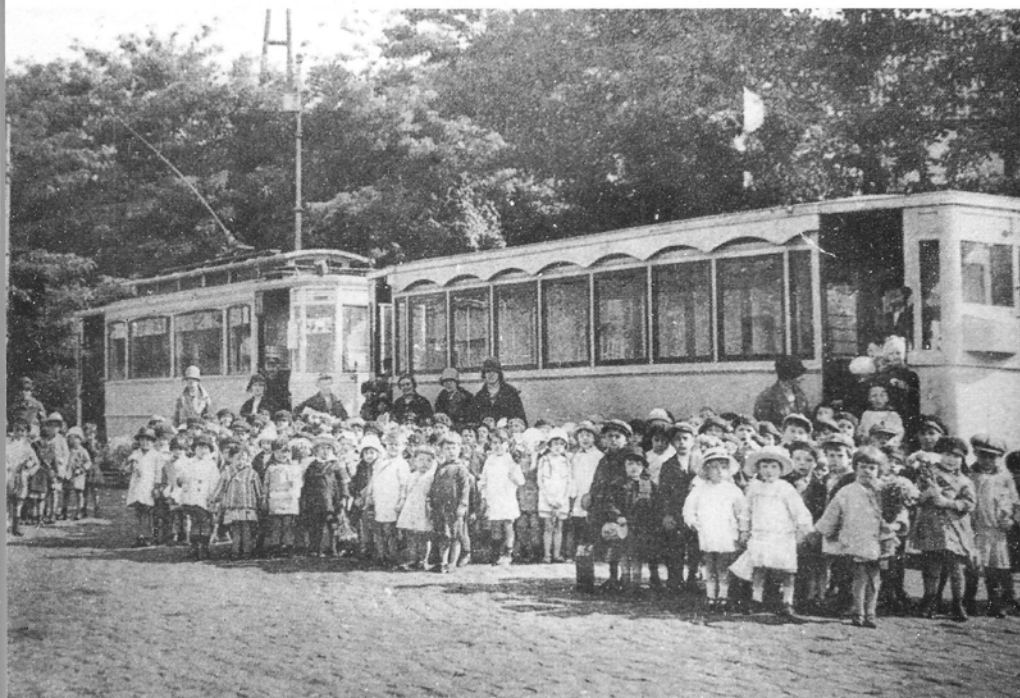
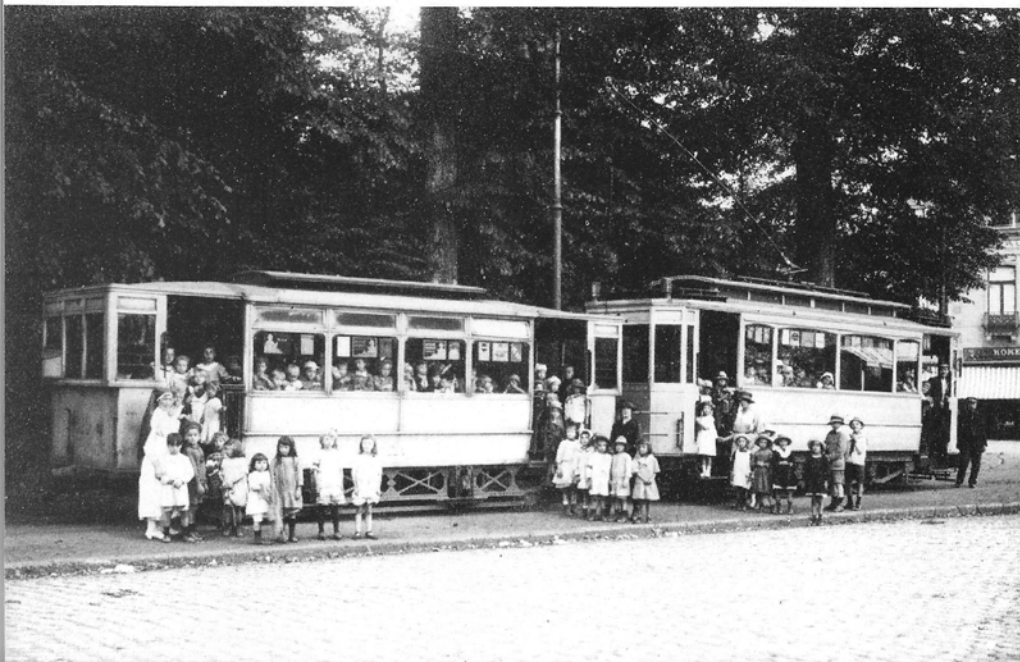
Tekst : Jacques Cohn

Hier drie leuke foto's uit mijn verzameling. De kleding van de dames wijst erop dat ze waarschijnlijk begin van de jaren '30 zijn gemaakt.

Wij zijn hier aan de „Vier Armen” van Tervuren, langs de huidige lijn 44 van de MIVB. Een mw van de reeks 1000/1100 (bouwjaren 1906-1908), waarvan het nummer niet herkenbaar is, met zijn bw 618 (reeks 581 tot 629, bouwjaren 1886-1896) staat gereed om tientallen kinderen van het Zoniënwoud naar Brussel terug te brengen. Deze reeks bws werd 1933/34 gesloopt, behalve onze 618 en zijn soortgenoten 587 en 619, die nog op de versterkingsdiensten naar de Expo 1935 dienst deden en zelfs nog tijdens W.O. II werden ingezet. Ik heb de 618 nog in 1948 in een donker hoekje van de stelplaats Elsene zien staan.

Weer een mw van hetzelfde type (deze reeks werd tussen 1935 en 1938 tot „Standards” omgebouwd), ditmaal met bw 501 (ex-499, ex-101), waarvan slechts één enkel exemplaar bestond, dat steeds voor kindertransporten werd gebruikt. Binnen waren er lage bankjes voor de kinderen en in het midden twee verhoogde zitplaatsen voor de begeleiders. Ik heb de 501 nog in 1949 zien rijden. Hij werd rond 1951 gesloopt. Het stel is aan het driehoeken (zie de trolleytang van de mw !) aan het voormalige eindpunt Ukkel-Kalevoet.

Men vraagt zich af hoe het mogelijk was zoveel kinderen in het kleine busje AB.217 van de Buurtspoorwegen onder te brengen. Het mooie kaartje was een publiciteit voor de schoolkolonie W. Melckmans te Neerpede (Anderlecht). Ik veronderstel, dat de foto daar ergens in de buurt werd gemaakt. Het busje staat half op de weg en half op het voetpad. Misschien bestond er toen nog geen wegcode !



Radio- en excursietreinen bij de NMBS

ENKELE WETENSWAARDIGHEDEN - deel II

De reacties vanwege enige lezers op het artikel „Spoortoerisme in de jaren dertig - Enkele wetenswaardigheden over radio- en andere excursietreinen”, verschenen in RR nr. 13, hebben ons ertoe aangezet een nieuwe bijdrage te wijden aan dit boeiende onderwerp. Wij wensen u op de eerste plaats enkele foto's van radiotreinen te tonen, die wij intussen hebben opgespoord, samen met enkele aankondigingen van typische radio- en excursietreinen. Tevens gaan we even verder in op enkele interessante gegevens die inmiddels aan het licht gekomen zijn.

Jaren '30

Voor zover we konden nagaan was de VTB (Vlaamse Toeristenbond) de eerste privé-organisatie die een radiotrein charterde. De excursie vond plaats op zondag 14 mei 1933 en het volgende dagbladbericht (uit een niet-geïdentificeerde krant) geeft een kort relaas van de rit :

„Verleden Zondag werd dus voor de eerste maal de Radiotrein privaat benut, en wel door de zorgen van den V.T.B. die er een reisje mede ingericht had om duimen en vingeren af te likken. De tegenslag met het weder was ongelukkig van aard om iedereen die geen ware toerist was, te doen afschrikken. Om 6 ure 50 vertrokken uit Antwerpen, ging de reis naar Lobbes (Henegouw), vanwaar de eigenlijke excursie zou plaats hebben. Opperuimd en met den besten wil bezielde stapten de toeristen uit en vergezelden de leiders van den trein tot in de oude kerk van Lobbes - jaar 750 - nadat eerst de overblijfselen der oude en beroemde abdij bezocht waren geworden. Na het afzien van de eigenaardige kerk - in drie tijdperken gebouwd - en waarover door den Z.E.H. Pastoor inlichtingen waren verstrekt - werd de uitstap voortgezet en ging het met echten toeristenmoed naar Thuin. Het slechte weder bedierf alles en van al het schoone wat anders een wandeling als deze zou geboden hebben, kwam weinig terecht. Te Thuin werden de toeristen ontvangen op het stadhuis door den heer Burgemeester, die hun hartelijk in het Vlaamsch en nadien in het Fransch toesprak en zijn genoegen uitdrukte de Vlaamsche Toeristen voor het eerst te mogen ontvangen na de officieele inhuldiging van den Radiotrein. Vandaar werd dan weer terug ingestapt en zette de trein zijn weg verder naar Walcourt waar de overschoone kerk en hare schatten door de toeristen bezocht werden en waar opnieuw door den leider de noodige inlichtingen werden verstrekt. Van Walcourt ging 't naar Dinant vanwaar de laatste tocht - een overheerlijke wandeling voor wat toerisme betreft - naar Walzin zou moeten gedaan worden. Ongelukkig wilde het weder maar niet mede en zagen de reizigers zich verplicht dezen tocht maar zoo te laten.”

Woensdag 16 Augustus 1933 (Antwerpen Kermis) :

„Radiotrein uit Antwerpen en Mechelen naar Leuven, St.-Truiden, Tongeren (bezoek aan deze zeer mooie stad), Wezet (Visé) met eigenaardige spoorwegaansluiting en vergezicht op de Maasvallei vanaf de spoorbrug. Langs de Maas tot Luik (wandeling door de stad). Langs de Ourthe tot Comblain-au-Pont (bezichtiging van de onlangs ontdekte belangrijke grot). Door het mooiste van de Amelvallei, steeds langs de rivier : Remouchamps, Fonds de Quarreux, waterval van Coe. Verblijf van enkele uren te Spa. Reissom : 39,- fr.”

Zondag 27 Mei 1934

„Radiotrein van Zuid-West-Vlaanderen naar de Kempen. De Westvlamingen kennen de droomerige schoonheid der Kempen niet, noch de talrijke prachtmonumenten die er het sieraad van uitmaken. De V.T.B. zal voor U, Westvlamingen, die toeristische schatten openbaren en richt een goedkope reis in per speciale trein en tram. Trajekt : Poperinge - Ieper - Kortrijk - Gent - Mechelen - Lier - Herentals. Stadsbezoek Herentals, en vervolgens speciale tram naar Tongerlo. Bezoek abdij. Wandeling naar Averbode. Wie niet wenscht te wandelen kan met onze speciale stoomtram Averbode bereiken. Bezoek abdij. Verder speciale stoomtram naar Zichem. Terugreis Zichem - Kortrijk - Ieper - Poperinge. Tijdens de treinritten wordt door luidsprekers toelichtingen gegeven over al de merkwaardigheden die op den reisweg liggen; dit wordt afgewisseld met passende grammofoonmuziek. Deze comfortabele reis gebeurt daarenboven in tweede-klasse rytuigen. Reissom : 50,- fr.”

Aankondigingen van radio- en excursietreinen, ingelegd door de V.T.B. (Vlaamse Toeristenbond). Bron : diverse nummers van het tijdschrift „V.T.B.-Toerisme”.

... Het stationsbuffet te Dinant en de plaatselijke café's zullen vermoedelijk wel gouden zaken gedaan hebben door de honderden Antwerpse toeristen onderdak te verschaffen in afwachting van het vertrek van de trein. De terugrit naar Antwerpen was oorspronkelijk aangekondigd via Yvoir - Ciney - Huy (Sud) - Statte - Landen (!); dit trajekt bleek echter nogal ambitieus (en tijdrovend), zodat de terugkeer vermoedelijk via een meer directe

route verliep (waarschijnlijk via Houyet - Jemelle - Namur).

Wat het rytuigenpark betreft, dat voor de Tweede Wereldoorlog ingezet werd voor radiotreinen (zoals beschreven in RR nr. 13), dient opgemerkt dat er in werkelijkheid nog meer rytuigen deel van uitmaakten. Aan de hand van fotomateriaal is geconstateerd dat een reeks houten AB-rytuigen met draaistellen van de serie 16245 - 16290 ook behoorden tot het radiotreinpark. Een



Wirtz-radiotrein te Montjoie (Monschau) op 21 mei 1933. Bemerkt de houten draaistelriytuigen reeks 162---, die nog voorzien zijn van borden met het opschrift „C.F.B.-B.S.M.” (Chemins de Fer Belges - Belgische Spoorweg Maatschappij). Vooraan bevindt zich het rytuig nr. 16257. Foto : Reisbureau Wirtz.



Radiotrein op het viaduct over de Amblève te Roanne-Coo (lijn 42). De foto is genomen vanuit de radiopakwagen. Prentbriefkaart : verzameling Henri van Overschelde.

nummerlijst ontbreekt evenwel. Enkel rijtuigen 16257, 16268 en 16281 (1903, Dyle et Bacalan) konden aan de hand van foto's geïdentificeerd worden. Men kan zich afvragen of in deze rijtuigen een vaste geluidsinstallatie was ingebouwd, dan wel of ze enkel tijdens het zomerseizoen voorzien werden van een mobiele luidsprekerinstallatie.

Periode na de tweede wereldoorlog

Vanaf 1948 reden er terug radiotreinen over het NMBS-net. In het begin waren nog geen radiopakwagens beschikbaar en werd de „geluidsstudio” opgesteld in een compartiment van een rijtuig, wat evenwel geen voldoening gaf en allerlei praktische problemen inhield. Later kwamen de acht metalen radiopak-



Wirtz-radiotrein te Montjoie (Monschau) op de Vennbahn (lijn 48) op 21 mei 1933 : GCI-pakwagens, houten draaistelrijtuigen reeks 162--- en locomotief 9725 (ex-Pruisische T14; Union Giesserei, fabrieksnr. 2394) van depot Pempster (FPS).

Let op het plaatje op de rookkastdeur van de loc (Allège : lichterlocomotief). De trein wordt gesleept door twee locomotieven, doch de voorste loc is niet identificeerbaar.

Monschau was een geliefkoosde bestemming voor de excursietreinen van „Reizen Wirtz”. Een kleine aankondiging in een krant van 17 augustus 1933 heeft het over „... de 7de en laatste Wirtz-trein van het seizoen van Antwerpen naar Monschau, op 3 september; prijs 3de klasse : 41,50 fr., paspoort (!) inbegrepen.” Wegens de reusachtige belangstelling dienden evenwel nog tot in oktober treinen ingelegd te worden naar het bekende Duitse Eifelstadje... Foto : Reisbureau Wirtz.

wagens van voor de oorlog terug in dienst (foto en nrs. : zie RR nr. 13). Welke rijtuigen tijdens de jaren '50 benut werden voor de radiotreinen is ons onbekend, maar vast staat dat vanaf 1961 het radiotreinpark de volgende treinstellen omvatte :

- 6 treinstellen samengesteld uit M2-rijtuigen tweede klasse (met 468 zitplaatsen per stel);
 - 1 treinstel samengesteld uit ex-Nord Belge-rijtuigen eerste klasse, beschouwd als tweede klasse (416 zitplaatsen);
 - 1 reservetreinstel samengesteld uit K-rijtuigen eerste klasse (469 zitplaatsen).
- In totaal beschikte de NMBS bij het begin van de jaren '60 dus over 8 radiotreinen met 3.693 zitplaatsen ! De mobiele luidsprekerinstallaties werden in de regel in de maand maart (bij het begin van het toeristisch seizoen) in de rijtuigen aangebracht en in september terug verwijderd.

Hoewel de vraag naar radiotreinen bij het begin van de zestiger jaren nog een vrij behoorlijk peil bereikte, bleek het aantal ingelegde treinen toch te verminderen, vnl. als gevolg van een onvermijdelijke daling van het aantal bedevaarttreinen (die traditioneel toch een erg belangrijk segment van de radiotreinmarkt hadden uitgemaakt). Bovendien bleken de kosten voor het inleggen van radiotreinen sterk op te lopen (personeelskosten voor de begeleiding van de treinen, overbrengingskosten voor de radiopakwagens, onderhoudskosten van de (verouderde !) geluidsinstallaties enz.). De door de organisator van de treinrit te betalen „radiotreintaks” van 5 F per volwassene en 3 F per kind (bovenop de prijs voor het inleggen van de trein) bleek onvoldoende om deze kosten te dekken. Niettegenstaande de protesten van verschillende radiotreininrichters en de voorstellen die door hen (en door diverse NMBS-diensten) geformuleerd werden om het radiotreinprobleem grondig aan te pakken en eventueel te investeren in nieuwe, moderne geluidsinstallaties, werd in april 1964 (gemakshalve ?) beslist de radiotreinen in binnenverkeer af te schaffen. Uit bepaalde correspondentie blijkt wel, dat aan de inrichters de mogelijkheid werd geboden zelf (eventueel in samenwerking met door hen gecontacteerde privé bedrijven) voor sonorificatie van de treinen te zorgen, maar het is ons niet bekend of dergelijke regelingen ook echt veelvuldig in de praktijk zijn toegepast. We kunnen 1963 dan ook beschouwen als het laatste volledige NMBS-„radiotreinjaar”.

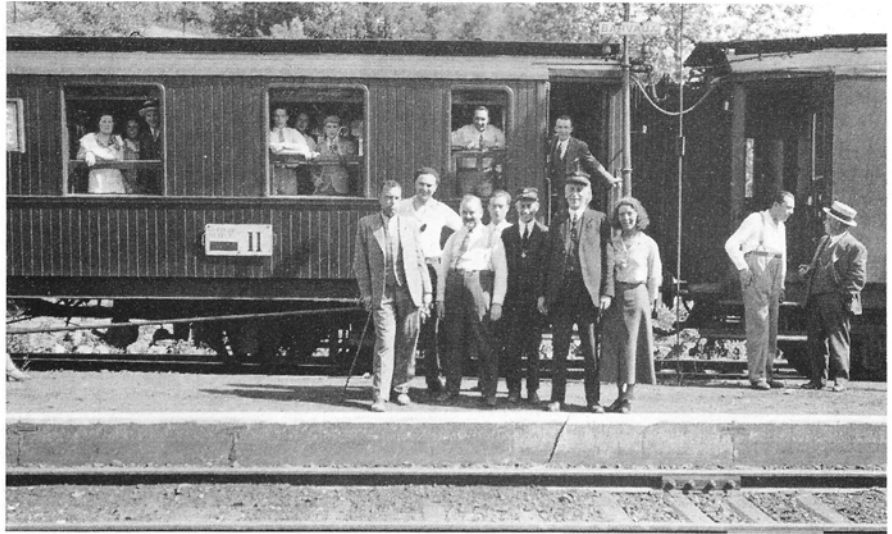
De volgende gegevens bewijzen, dat de radiotreinmarkt toen nog een hele omvang had :

- totaal aantal ingelegde radiotreinen in 1963 : 243;
- vertrekstations : verspreid over het hele land, met als zwaartepunten : Limburg (59 treinen), de streek van Luik (30 treinen), Oost-Vlaanderen (24 treinen) en West-Vlaanderen (22 treinen);
- bestemmingsstations : in totaal 45

bestemmingsstations, met als zwaartepunten : Leuven (48 treinen, vooral bedevaarttreinen), Blankenberge (30 treinen), Adinkerke (18 treinen), Oostende (15 treinen), Dinant (15 treinen), Scherpenheuvel (15 treinen), Antwerpen Centraal (13 treinen) en Arlon (12 treinen).

- Enkele merkwaardige radiotreinritten in 1963 :

- 11 maart : Battice - Leuven
- 26 maart : Oppuurs - Leuven
- 12 mei : Antwerpen Dam - Scherpenheuvel
- 14 mei : Rotem - Dinant
- 26 mei : Val St.-Lambert - Scherpenheuvel
- 31 mei : Maaseik - Adinkerke
- 6 juni : Sleidinge - Jemelle
- 9 juni : Maaseik - Tournai
- 16 juni : As - Comblain-au-Pont (via Visé)
- 21 juni : Schulen - Temse (terug uit Antwerpen Centraal)
- 24 juni : Waterschei - Godinne
- 25 juni : Zele - Gendron-Celles
- 25 juni : Mouscron - Longlier-Neufchâteau
- 27 juni : Braine l'Alleud - Florenville
- 28 juni : Bernissart - Blankenberge
- 23 augustus : Eeklo - Gendron-Celles
- 15 september : Glain-Montegnée - Dinant (terug uit Heer-Agimont)



Wirtz-radiotrein te Barvaux (lijn 43) op 5 juni 1933. Let op de kabelverbinding tussen de radiopakwagen en het rijtuig.

De persoon vooraan links in het groepje (met wandelstok) is Emile Wirtz, stichter van de afdeling reizen van de firma Wirtz, die tijdens de jaren '30 in België baanbrekend werk verrichtte in de sector van het (ontwikkende) toerisme. Groot promotor van excursietreinen, radiotreinen en verrassingsreizen (treinen met onbekende bestemming), verklaarde hij in 1937, Dit jaar betekent voor mij de 10de verjaardag van mijn bedrijvigheid in het toerisme; het was immers in 1927 dat ik, omringd door enkele jongeren, mijn afdeling reizen opende. Als toeristisch materiaal beschikten wij slechts over ons enthousiasme, over onze liefde voor al wat mooi was en het inzicht deze liefde aan onze bevolking over te dragen. Wij bezaten ook een treingids van de Belgische Spoorwegen...".
Foto : Reisbureau Wirtz.



NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN

DE RONDE VAN DE OUDE BURCHTEN in het GROOTHERTOOGDOM LUXEMBURG VIANDEN-LAROCLETTE

ZONDAG 25 JUNI 1939

EXTRATREIN en AUTOCAR

Heen Zaterdag 24-6-39		Terug Zondag 25-6-39	PRIJZEN, bij vertrek uit elk Belgisch station :
V. 21.15	BRUGGE	A. 3. 5	3 ^e kl. 58 fr. 2 ^e kl. 83 fr.
V. 21.26	ASSEBROEK	A. 2.53	Kinderen van minder dan 10 jaar : 50 % vermindering
V. 21.41	MALDEGEM	A. 2.34	AUTOCAR 35 fr.
V. 21.50	ADEGEM	A. 2.27	Programma van den dag :
V. 22. 4	EKKLOO	A. 2.17	Te 7 u. 45 vertrek van de autotocars voor de excursie « De Ronde der Oude Burchten » :
V. 22.23	BASSEVELDE	A. 1.56	Ettelbrück - Burscheid (wandeling te voet van Burscheid naar Goebelsmühle over Dirbach) -
V. 22.29	ROEKHOUTE	A. 1.48	Goebelsmühle - Hoescheid - Putscheid - Vianden - Diekirch (lunch) - Reisdorf - Dillingen -
V. 22.36	ASSENEDE	A. 1.40	Beaufort - Larochette - Medernach - Ettelbrück (aankomst omtrent 18 u.).
V. 22.49	ZELZATE	A. 1.29	
V. 23. 0	WACHTEBEKE	A. 1.18	
V. 23.11	MOERBEKE-W.	A. 1. 7	
V. 23.18	EKSAARDE	A. 1. 0	
V. 23.28	LOKEREN	A. 0.50	
V. 23.37	ZELE	A. 0.39	
V. 0.15	DENDERMONDE	A. 23.58	
V. 0.22	LEBBEKE	A. 23.52	
V. 0.30	OPWIJK	A. 23.45	
V. 0.46	ASSCHE	A. 23.35	
V. 1.17	BRUSSEL-NOORD	A. 23. 0	
V. 1.49	LEUVEN	A. 22.32	
A. 6.20	ETTELBRUCK	A. 18.40	

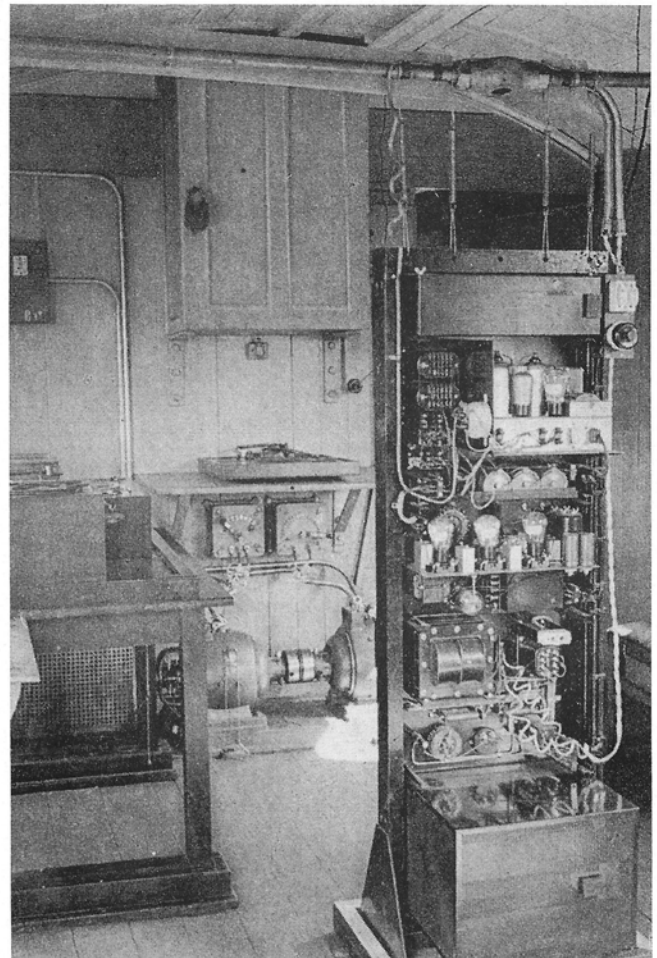
Bij vertrek uit de stations, die niet op den weg van den specialen trein gelegen zijn, zullen de reizigers zich reeds op 24 Juni, na den middag naar het overgangstation mogen begeven en uiterlijk op 26 Juni 's middags op hun station van vertrek mogen aankomen.

Er wordt ook aangeboden : Ontbijt : 5,50 fr. Middagmaal : 17 fr.

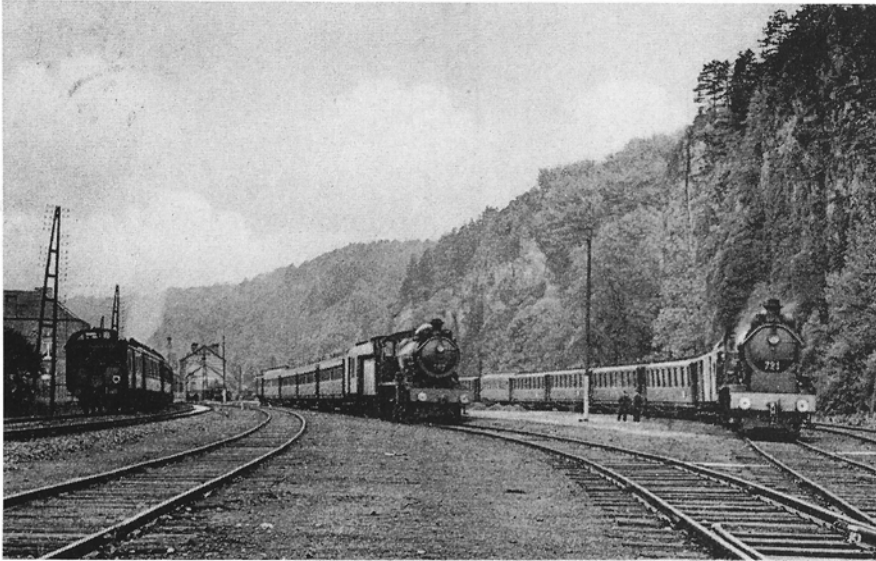
De biljetten en bewijzen zijn te verkrijgen op de stations Brussel (Noord), Brugge, Dendermonde, Eeklo en door tussenkomst van elk Belgisch station.

De biljetten dienen van te voren genomen.

Aankondiging van de NMBS voor een extratrein Brugge-Ettelbrück (geen radiotrein). Let op de gevolgde route en de dienstregeling ! De heenreis en de terugreis vonden 's nachts plaats, zodat een omvangrijk dagprogramma (met autocarrondrit) kon worden aangeboden in het Groothertogdom Luxemburg. Let wel : de reizigers beschikten slechts over zitplaatsen ! Document : verzameling L. Lemense.



Interieur van een radiopakwagen. Bemerkt de draaitafels en de enorme versterker. Prentbriefkaart : verzameling Henri van Overschelde.



Radio-schooltreinen te Marche-les-Dames (lijn 125). Let op de verschillende types radiopakwagens : links : GCI-pakwagen 15---, midden : ex-bloktreinpakwagen 159--- en rechts : ex-RIC-pakwagen 179---. De twee locomotieven behoren tot het type 7 : loc 757 (La Meuse, fabrieksnr. 2955) en loc 721 (Franco-Belge, fabrieksnr. 2254). Prentbriefkaart : verzameling Henri van Overschelde.

Bronnen

- J. Vandenberghe, „Verzameling van het reizigersmaterieel met drie assen en dat met draaistellen van de Belgische Staatsspoorwegen 1835-1926”, Brussel, 1984.
- „100 jaar Wirtz - Een eeuw dienstverlening”, Antwerpen, 1986.
- Tijdschrift „V.T.B.-Toerisme”, jaargangen 1932-1938.
- Eigen archief, resp. documentatie en inlichtingen verstrekt door de NMBS (Departement Marketing en Verkoop), de museumvereniging De Mijlpaal, mevrouw Heyts van Reisbureau Wirtz, de heer Daems van de Vlaamse Toeristenbond en de heren F. Florquin, J. Govaerts, P. Jacops, L. Lemense, J. Léonard en H. van Overschelde.

22 september : Piéton - Arlon

29 september : Overpelt - Oostakker

Wij zijn de mening toegedaan, dat de NMBS haar concurrenten, de autocar-uitbaters, een goede dienst heeft bewezen door het afschaffen van de radiotreinen. De NMBS beschikte over een uniek en door het publiek erg gewaardeerd produkt, dat op een bijzonder slecht ogenblik werd afgevoerd. In het midden van de jaren '60 kende het dagtoerisme inderdaad een nieuwe, sterke groei en de autocaristen pikten hier snel op in door het aanbieden van excursies met comfortabele cars die uiteraard van een geluidsinstallatie waren voorzien, zodat de begeleiding van de reisdeelnemers optimaal kon verzekerd worden. Op dit ogenblik beschikt de NMBS evenwel opnieuw over een belangrijk park gesonoreerde rijtuigen en treinstellen ! Waarop wacht men om de radiotreinen in ere te herstellen ? Het spoorwagennet is wel erg ingekrompen t.o.v. de jaren '30 en heel wat schilderachtige baanvakken zijn intussen gesloten, maar toch...

Jef van Olmen



Radiotrein op lijn 36, nabij Nessonvaux/Goffontaine. Foto genomen vanuit de radiopakwagen, die zopas een sein is voorbijgereden (stopsein met drie standen; hier : stand 90°, d.w.z. doorrijden - het volgend stopsein is open). Prentbriefkaart : verzameling Henri van Overschelde.

Nota's

- In Lezersforum van RR nr. 14 werd bevestigd dat het ex-radiotreinrijtuig 80102 „bewaard” gebleven is. Intussen vernamen wij ook dat de ex-radiopakwagen 77105 opgenomen is in het NMBS-museumbestand. Bovendien zijn er nog twee (vermoedelijke) ex-radiotreinrijtuigen bewaard gebleven, nl. de twee bekende houten draaistelrijtuigen (ex-Belgische Staatsspoorwegen) die jarenlang hebben deel uitgemaakt van de vroegere Schooltrein E.S. Beide rijtuigen zijn nu toegewezen aan de museumvereniging „De Mijlpaal” te Mechelen. Laatste nummers : 947.221 en 947.222; oude nummers : 16.253 en 16.259 (beide gebouwd door Dyle et Bacalan in 1903).

- In 1964 werden enkel de radiotreinen in „binnenverkeer” afgeschaft. In het grensoverschrijdend verkeer bleven dergelijke treinen evenwel nog bestaan. Het ging hier vnl. om bedevaarttreinen naar Lourdes en Rome, waarvoor de NMBS drie stellen van elk 10 gesonoriseerde RIC-rijtuigen ingebracht had in een pool waarvan ook 22 SNCF-stellen deel uitmaakten. Gezien voor deze radiotreinen de kosten voor de begeleiding zeer hoog opliepen, werd gedurende korte tijd een beroep gedaan op begeleiders-techniekers van een privé-firma, in de hoop dat zulks een belangrijke kostenbesparing zou opleveren. Toen dit niet het geval bleek en de radiotaks (20 F per persoon voor internationaal verkeer) uiteindelijk slechts één derde van de reële radiokosten dekte, werd beslist dat de inrichters vanaf 1966 onder bepaalde voorwaarden zelf voor de radiobegeleiding van hun treinen konden zorgen.

ABONNEMENTS- VERNIEUWINGEN

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 ?



„Eene laatste opname” voor het vertrek. De radiotrein is zichtbaar rechts beneden op de foto; bemerk de GCI-pakwagen en de ex-bloktreinerijtuigen. Foto genomen te Houyet-Ardenne; op de achtergrond ziet men de splitsing van de spoorlijnen 150 (naar Jemelle) en 166 (naar Beauraing/Bertrix). Prentbriefkaart : verzameling Henri van Overschelde.

Directie M.A.
Bureau 23-23
Sectie 11
Tf 3483
Nr 232.01.2/15
FH/YG

Brussel, 29 mei 1964.

C.HV Schaarbeek, Mons, Oostende.
Directie M.A. 23-12, sectie 3.
Afschrift Dir. E.S. 74-21, sectie 15.
" Laboratorium E.S. Brussel-Noord.
" Directie C. 61-11, sectie 14. —
" O.P.

RADIOTREINEN IN BINNENVERKEER.

Gevolg nota nr T 42.7 Bureau ES 74-21 van 24.4.64.

De Hogere Overheid heeft beslist de radiotreinen in binnenverkeer af te schaffen.

Diervolgens zullen de 8 pakwagens "radio" 7701 fgsp, 77102 fl, 77103 fcr, 77104 fms, 77105 fhs, 77106 fbm, 77107 fnr, 77108 fn, niet meer gebezigd worden ten dienste van de sonorisa-tie.

Wij vragen aan Bureau 23-12 om deze pakwagens beurtelings via het Laboratorium E.S. Brussel-N., naar de rijtuigwerkplaats Schaarbeek te sturen. Deze werkplaats zal deze pakwagens in de zelfde staat brengen als de pakwagens van de reeks 77001 tot 77023.

Het opschrift "radio" op de zijwanden van deze pakwagens dient verwijderd.

Op te merken valt dat na de vervanging van de bogies Leboucher door bogies Pennsylvania, de pakwagens ex-radio hernummerd zullen worden als 77024 tot 77031.

Ten slotte verzoeken wij de rijtuigwerkplaatsen ter gelegenheid van de eerste doortocht van de rijtuigen ex-Nord-Belge (radio) het opschrift "rijtuig nr" en "voiture n°" van de zijwanden te verwijderen.

DE EERSTE INGENIEUR,

(B) 2323/34-5-64 (65) S.

F.

Dienstnota van de Directie M.A. van de NMBS i.v.m. de „degradatie” van de acht radiopakwagens tot gewone pakwagens. Bemerk de verspreide stationering van de Pw's : Gent St.-Pieters; fl : Liège Guillemins; fcr : Charleroi; fms : Mons; fhs : Hasselt; fbm : Brussel Zuid; fnr : Namur; fn : Antwerpen Centraal). De in deze nota aangekondigde hernummering van de ex-radiopakwagens werd in de praktijk niet doorgevoerd. Document : NMBS.

Geschiedenis van de Gentse tramwegen (III)



Bijwagen 53 in oorspronkelijke toestand. Verzameling Pierre de Meyer.

DE BIJWAGENS VAN DE REEKS 50 TOT 54

Hoe eigenaardig ook : deze bijwagens waren niet bestemd voor het Gentse net en waren eveneens niet geschikt om door ETG-motorrijtuigen getrokken te worden. Om dit beter te begrijpen moeten we even terugblikken naar de geschiedenis van de buurtspoorlijn Gent-Merelbeke. Deze lijn werd op 16/01/1898 geopend tussen Merelbeke en Ledeberg. Op 01/07/1899 wordt ze verlengd tot Gent-Zuid. De lijn wordt oorspronkelijk verpacht aan de S.A. des Railways Economiques de Liège-Seraing et Extensions, doch op 01/02/1899 baat de NMVB deze lijn zelf uit om ze later, op 30/06/1899, door te verpachten aan de ETG. Oorspronkelijk werd de lijn uitgebaut met stoomtrams, maar de overeenkomst tussen beide maatschappijen was dat de uitbating zou gebeuren door middel van accutrams gelijkaardig aan deze van het Gentse net. Er zijn verschillende overeenkomsten tussen NMVB en ETG over de uitbating van deze lijn. In de overeenkomst van 19/08/1899 wordt, wat onze bijwagens betreft, in art. 8 gemeld dat de NMVB 5. accumotorrijtuigen levert terwijl de ETG zelf voor bijwagens en pakwagens zorgt. In de overeenkomst van 14/11/1900 meldt men in een opmerking : „buiten de 5 motorrijtuigen behoort al het ander rollend materieel aan de ETG”.

De ETG liet dus vijf bijwagens bouwen. Het rijtuig 50 wordt deels pakwagen, deels reizigerswagen terwijl de vier andere rijtuigen reizigerswagens zijn. Wie ze bouwde is ons niet bekend, vermits er praktisch geen gegevens over deze wagens voorhanden zijn. Het staat vast dat ze in 1904 geleverd werden. Het zijn houten teakwagens die beplaat zijn en voorzien van open platformen. Oorspronkelijk in het groen geschilderd, worden ze tussen half mei en half juni

1913 in gele kleur gestoken zoals de rest van het rollend materieel van het Gentse net. Deze rijtuigen deden ook wel eens dienst op het stadsnet. „De Gentenaar” meldt in 1904 het gebruik van bijwagens tussen het Zuidstation en de voor. „Het Volk” van 06/02/1907 schrijft dat iedere avond een tram met twee bijwagens dienst doet tussen het Arsenaal en de Korenmarkt en dat de maatschappij mogelijk regelmatig bij speciale gelegenheden trams zal inleggen met open of gesloten bijwagens. In 1907 had men als bijwagens slechts de reeks 50-54. De open bijwagens 1 tot 6 waren toen in bestelling. Over de verdere geschiedenis van deze bijwagens vonden we (nog) niets. De laatste ons gekende onderhoudsgegevens van de rijtuigen 51-54 dateren van 1934. In de briefwisseling

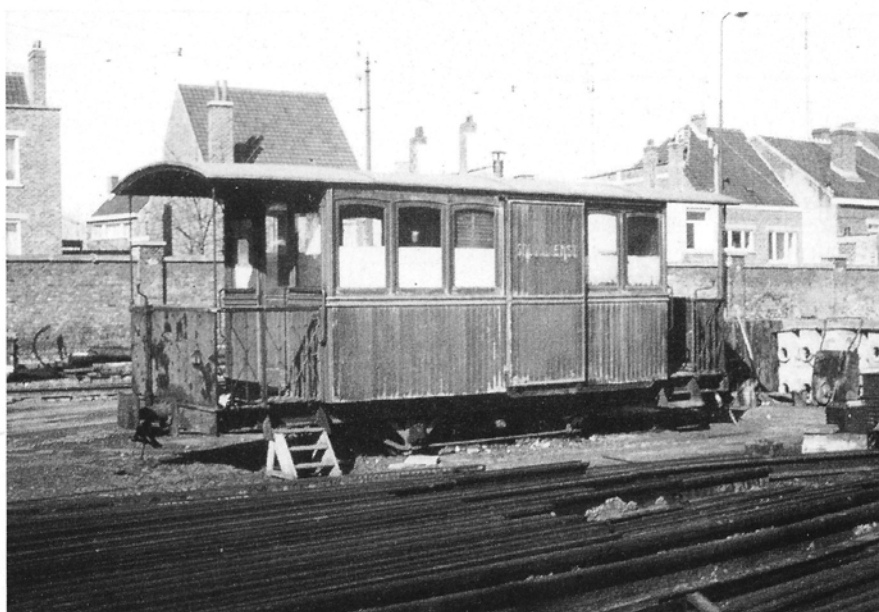
van 1935 is er sprake van de afschrijving van vier bijwagens. Twee chassis zal men gebruiken om twee platte wagens voor de spoordienst te bouwen. Aan de Heer Van Beveren te Gent wordt op 13/03/1935 een faktuur gezonden met de vermelding : „verkoop van 4 tram-bijwagens wegende 14.575 kg”. Nergens worden echter de nrs. 51 tot 54 vermeld. Het is nochtans praktisch uitgesloten dat het hier om andere rijtuigen zou gaan.

Het rijtuig nr. 50 had meer geluk : deze halve pakwagen werd verwezen naar de spoordienst. Tot in 1968 zal dit rijtuig, ontdaan van zijn beplatingen en in het grijs geschilderd, in Gent blijven. In 1969 begint het een nieuwe loopbaan op de TTA (Toeristische Tramlijn van het Aisnedal in de Belgische Ardennen). Het rijtuig wordt er volledig gerestaureerd doch niet beplaat.

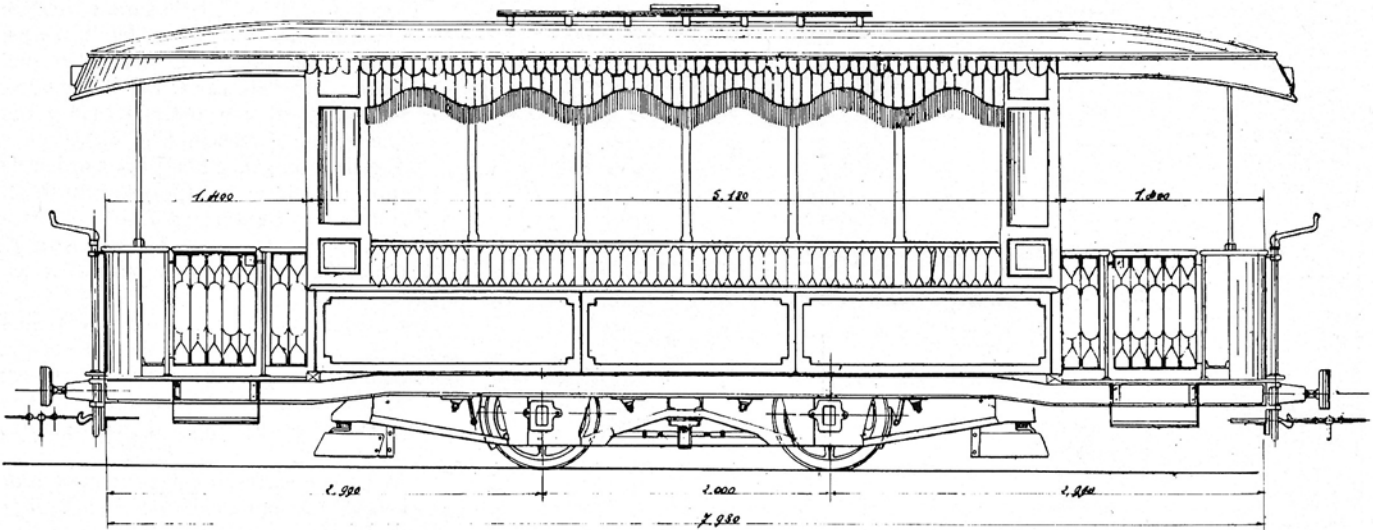
De pakwagen-afdeling wordt omgebouwd tot staanruimte : hiervoor worden de schuifdeuren vervangen door een houten schot.

Dankzij de TTA is één van de oudste Gentse bijwagens bewaard gebleven. Hopelijk komt hij ooit eens in Gent terug.

Hier volgen nog enkele bijkomende gegevens omtrent het rijtuig nr. 50. Het is voorzien van een eerste coupé met 3 vensters (8 zitplaatsen), vervolgens komt de pakafdeling met schuifdeur en tenslotte komt een tweede coupé met 2 vensters (6 zitplaatsen). De totale lengte bedraagt 7,825 m, breedte koetswerk 2,13 m, asafstand 2,25 m, lengte platformen 1,15 m, groot compartiment 2,13 m, pakwagenafdeling 1,07 m en klein compartiment 1,14 m lang.



De in 1904 geleverde en nu nog bestaande bijwagen 50, in oorspronkelijke toestand doch toen reeds ondergebracht bij de Spoordienst. Foto De Temmerman, verzameling Pierre de Meyer.



**DE OPEN TRAMS REEKS 201 tot 219
(later vernummerd tot reeks 216-234)**

**DE OPEN BIJWAGENS REEKS 1
TOT 6**

1. Inleiding

In het begin van de twintigste eeuw kochten de meeste Europese vervoersmaatschappijen open trams. Gent wilde niet onderdoen en de Gentenaars, met het stadsbestuur vooraan, drongen er regelmatig op aan dat de ETG open rijtuigen zou kopen.

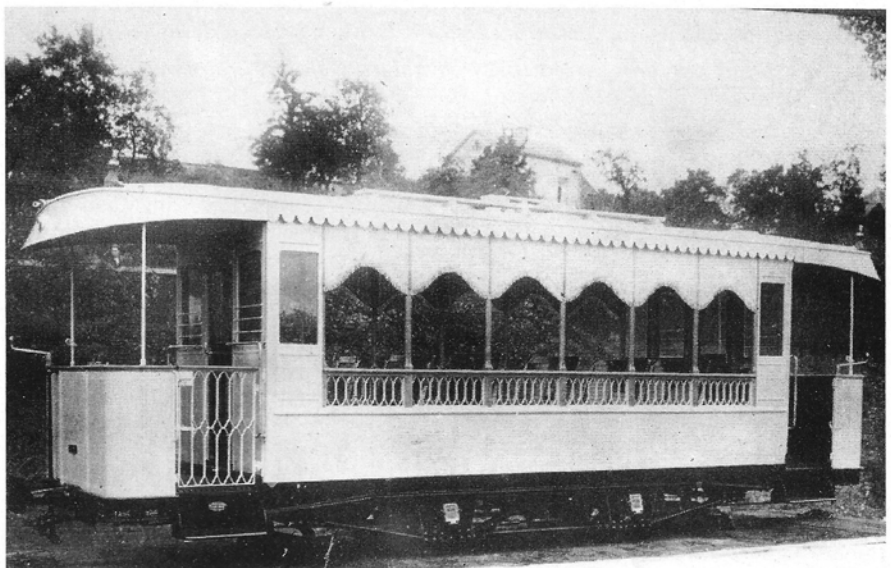
Eenzijds herinnerden zich vele stadsgenoten nog de open paardetrans die op zonnige dagen heel wat bijval hadden; anderzijds moest Gent up to date zijn voor de wereldtentoonstelling van 1913. De maatschappij zelf was er niet zo op gesteld om open rijtuigen te kopen. Economisch bekeken was dit een dure fantasie, gezien open trams maar ingezet kunnen worden bij gunstige weersomstandigheden. Vele maatschappijen kochten open rijtuigen doch die werden al snel gesloten om ze heel het jaar te kunnen gebruiken. Andere steden, zoals Antwerpen bijvoorbeeld, hadden hun rijtuigen zodanig omgebouwd dat ze in de zomer open waren, maar in de winter met passende panelen gesloten konden worden.

De Gentse open trams werden tussen 1908 en 1909 in dienst gesteld om reeds vanaf 1924 omgebouwd te worden tot gesloten twee- of drieassers. De open bijwagens zullen het echter tot in 1948 volhouden.

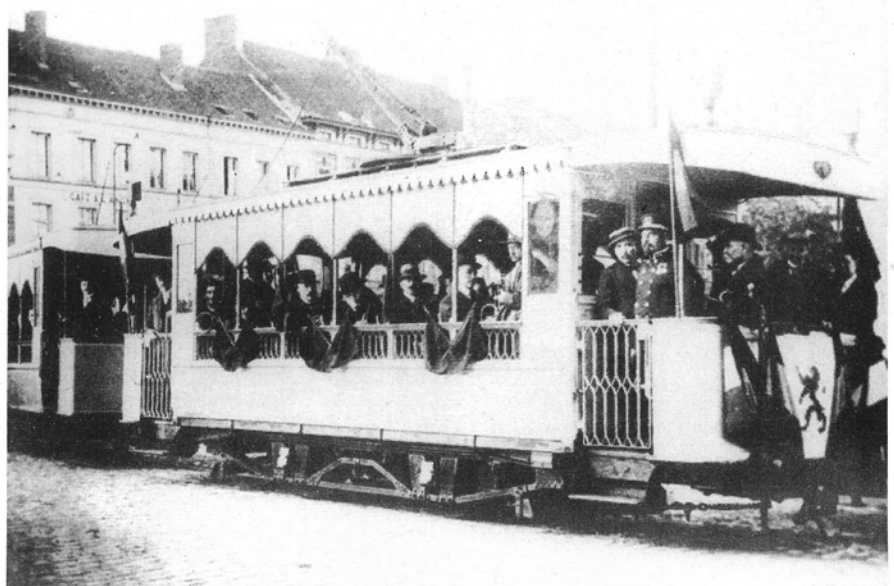
2. De aankoop van de eerste reeks zomerrijtuigen (201-212)

In de loop van de maand augustus 1907 leest men in dagblad „Het Volk” dat de Maatschappij de aankoop van nieuwe open trams bestudeert. Ze zullen vermoedelijk gelijken op de rijtuigen van de lijn Oostende-Blankenberge. De Ateliers Métallurgiques stellen bij brief van 04.09.1907 twee types voor.

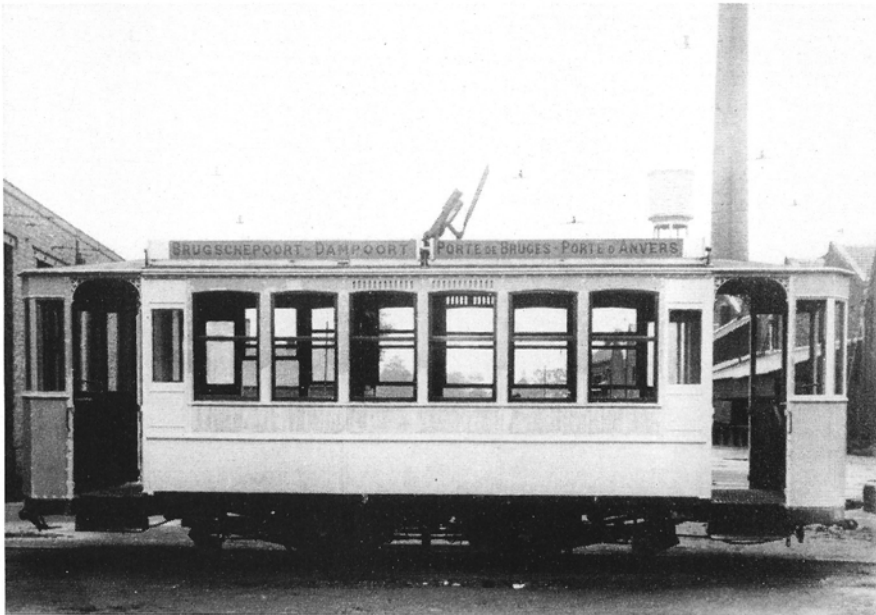
Het eerste volgens Plan 4645 AMN van ongeveer 6.000 kg à 7.690 fr/stuk of het tweede volgens Plan 4620 AMN wegend ongeveer 5.900 kg à 7.375 fr/stuk, dit alles op voorwaarde dat er



„Ateliers Métallurgiques de Nivelles” : fabrieksfoto van motorwagen 203. Verzameling Pierre de Meyer.



Plechtige opening van lijn 7 naar de in 1913 gehouden Wereldtentoonstelling : de enige ons bekende foto waarop een open bijwagen uit de reeks 1-6 is afgebeeld. Archief MIVG, verzameling Pierre de Meyer.



Ex-open rijtuig na verbouwing tot tweeassige gesloten motorwagen. Archief MIVG, verzameling Pierre de Meyer.

twaalf stuks besteld worden. De leveringstijd zou tien maanden bedragen. Het chassis is vergelijkbaar met dit van de laatst geleverde trams (156-172).

Verder worden de te gebruiken houtsoorten omschreven.

De banken worden voorzien van kippbare rugsteunen zodat men steeds in de rijrichting kan zitten. Het eerste type is uitgerust met zijpanelen met een bovendek voorzien van hekwerk (zie foto's). Het tweede type is zonder hekwerk. De raamopeningen worden versierd met stoffen bovendelen en de dakrand met een uitgesneden sierband. Dit voorstel is ook geldig voor de eventuele aankoop van zes bijwagens.

In een brief van de Ateliers Métallurgiques wordt bevestigd dat twaalf rijtuigen geleverd kunnen worden volgens (nieuw plan) 4845 AMN à

7.890 fr en met een gewicht van 6.300 kg. In augustus 1908 zouden ze geleverd worden. Op vraag van de Maatschappij werden de vorige plans op volgende punten gewijzigd: versterkte koetswerk-balken, wijziging van vorm zijpanelen, vering dak boven platformen, signalisatie, houten vloerplatformen, buffers en tenslotte moeten de zitbanken van het „Amerikaans type” zijn. De chassis moeten identiek zijn aan deze van de andere Gentse trams zodat men ze onderling kan verwisselen.

Na heel wat briefwisseling over leveringsdatum en aantal (er is zelfs sprake van 24 stuks) worden tenslotte op 31 oktober 1907 door de Maatschappij twaalf rijtuigen besteld.

De Ateliers Métallurgiques zullen de trams bouwen en ACEC zal ze elektrisch uitrusten in de werkhuizen van de constructeur. Het lastencohier is gelijk

aan het nr. 27 van 1900 van de NMVB. De rijtuigen zullen verder uitgerust worden met lijnborden, trekbellens met riem, voetbellen, zandbakken met voetbediening en een petroleumlamp om „het spoor te verlichten”.

Tegen bovengenoemde prijs worden de rijtuigen geleverd op spoorwagens in het station van Gentbrugge Zuid. Zij moeten ten laatste geleverd worden op 15 juni 1908. Per dag vertraging is er een boete van 200 fr voorzien!

Er volgt dan nog heel wat briefwisseling over het bedrag van de mogelijke boete, bepaalde te gebruiken houtsoorten enz. Men verneemt hieruit ook dat de banken gebouwd worden door de firma Dourin uit Brussel.

Met enige vertraging, veroorzaakt door een gebrek aan elektrische kabels voor de montage, worden de rijtuigen op volgende data geleverd: nr. 201 op 23/06/1908; 202, 203, 204 op 27/06; 205, 206, 207, 208 op 06/07; 209, 210 op 09/07 en 211 en 212 op 11/07. De kostprijs bedraagt 7.964,80 fr. zijnde 7890 fr volgens bestek en 60 fr voor wijziging van houtsoorten en 14.80 fr voor wijziging van de draagveren der motoren.

3. De 2de reeks (motorwagens 213-216 en bijwagens 1-6)

De juiste datum van bestelling is ons niet bekend. In een brief van 18/11/1908 delen de Ateliers Métallurgiques mede dat ze tien gelijkaardige rijtuigen kunnen leveren tegen dezelfde prijs. Vier stuks zullen door ACEC als „motrice” uitgerust worden terwijl de zes overige bijwagens worden. De juiste leveringsdata zijn ons niet bekend. In een brief van 03/05/1909 meldt men dat vijf rijtuigen verzonden werden. De faktuur van deze tien rijtuigen dagtekent van 31/03/1909.

4. De 3de reeks (motorrijtuigen 217-219)

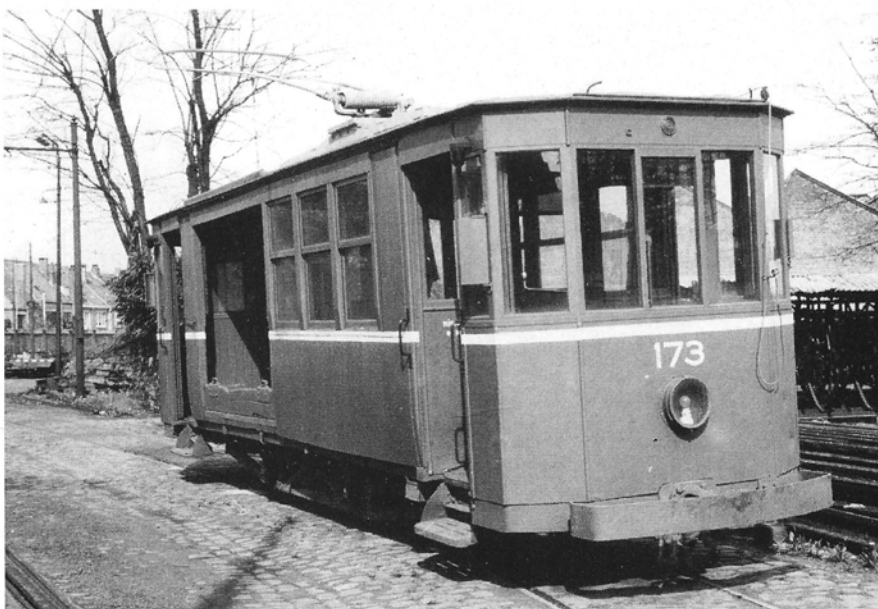
In een brief van 22/02/1909 schrijft men over drie onlangs bestelde rijtuigen. De facturen melden dat op 21/07/1909 de rijtuigen 219, 217 en 218 geleverd werden en dat ze elk 9.000 kg wegen. De prijs per rijtuig is 3 fr (!) hoger dan deze van de vorige reeksen.

Vermeldenswaard is dat de Ateliers Métallurgiques gelijkaardige rijtuigen voor de stad Kaïro bouwden.

5. De verdere levensloop van de open bijwagens (reeks 1-6)

De zes open rijtuigen, genummerd van 1 tot 6, bleven in hun oorspronkelijke toestand tot op het einde van hun loopbaan. In de inventaris van 1940 is er nog sprake van zes buiten dienst gestelde open bijwagens. In 1948 tenslotte vinden we een brief terug waarin vermeld wordt dat zes open rijtuigen verkocht werden tegen 133.551,46 fr.

Vermoedelijk kwamen deze rijtuigen zelden of nooit buiten. Hoewel er veel afbeeldingen bestaan met de open motorrijtuigen valt het op dat ze nooit een bijwagen trekken. Eén enkele foto met bijwagen is ons bekend: ze wordt hier dan ook afgedrukt. Oudere



Rijtuig 173 (ex-219) uit 1909, in 1937 omgebouwd ten behoeve van de Spoor-dienst. Foto Pierre de Meyer.

Gentenaars beweren dat er vroeger tien open bijwagens waren, genummerd tussen 1 en 10. In het archief vonden we geen enkel spoor hiervan. Voorheen schreven we dat Gent veertien open paardetrans bezat. We meldden toen dat ze allen of een deel ervan werden omgebouwd tot bijwagens en dat tien stuks verkocht werden aan de stad Astrakhan in Rusland. Mogelijk bleven dus vier open wagens over.

Mogen wij opnieuw beroep doen op onze oudere lezers en vragen of zij dan wel méér open bijwagens gekend hebben? Indien er meer dan zes waren, waren het al dan niet verschillende types? Een briefje naar Rail-Revue zou ons veel helpen!

6. De levensloop van de motorrijtuigen reeks 201-219 (later reeks 216-234)

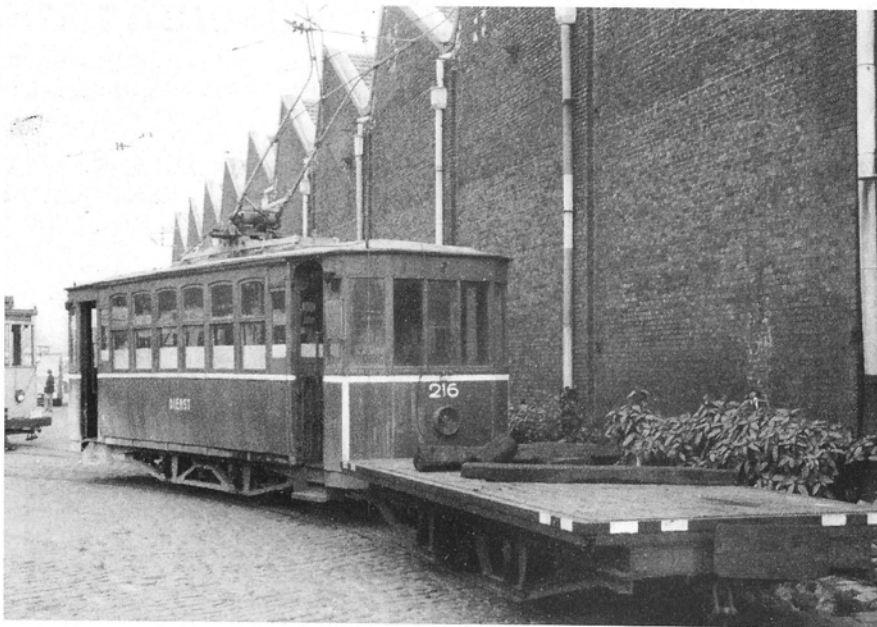
Op 12/07/1911 besluit de Raad van Beheer 36 gesloten trams te kopen voor de wereldtentoonstelling in 1913. Om de nummering van deze reeks niet te onderbreken, beslist men ze te nummeren van 180 tot 215. Hierdoor komt men met dubbele nummers te zitten en men hernumert de open trams van 216 tot 234. Of de hernummering geschiedde in de oorspronkelijke volgorde is ons niet bekend. De petroleumlampen werden vervangen door elektrische koplampen. In 1919 werd overgegaan van trolley naar stroomafname met sleepbeugel (archet). Of de open trams nog een sleepbeugel kregen weten we niet (geen enkele foto met deze uitrusting is ons bekend).

Vermoedelijk werden onderdelen van de open trams na de eerste wereldoorlog gebruikt om de gesloten rijtuigen zo vlug mogelijk te herstellen. Begin jaren twintig breidt het net uit en heeft men dringend behoefte aan méér gesloten rijtuigen, bestand tegen weer en wind. In 1924 werden de rijtuigen 216 tot 219 verbouwd. Ze werden uitgerust met nieuwe gesloten platformen gelijkend op de rest van het laatst geleverd materieel. De zes zijopeningen werden eenvoudigweg met ramen afgesloten.

Deze vier gesloten wagens geven voldoening doch de Maatschappij heeft nood aan nog grotere rijtuigen. Beslist wordt een lang chassis op bissels (één-assige draaistellen) aan te kopen. Het koetswerk van de 226 wordt gerecupereerd en gesloten en hierbij worden twee grote nieuwe platformen gevoegd. Zo ontstaat het prototype 301 dat oorspronkelijk dus nog twee-assig was. De rest van de open trams werd tussen 1925 en 1927 gesloten en verbouwd tot driessers reeks 302-315 (de rijtuigen 301-315 zullen later besproken worden).

De rijtuigen 216 tot 219 bleven nog in de reizigersdienst tot 1936.

Op 6 augustus 1937 valt de volgende beslissing: rijtuig 219 zal naar de spoordienst verwezen worden ter vervanging van het oude spoordienstrijtuig 173. Van heden af zal de 219 het nr. 173 dragen. Het rijtuig 216 zal als hulprijtuig omgebouwd en behouden blijven. De controllers T10, de motoren



Rijtuig 216, eveneens uit 1909 en ook verbouwd in 1937, reed onder zijn originele nummer nog tot in 1974 bij de Spoordienst. Onbekend fotograaf, verzameling Pierre de Meyer.

T11 en de sleepbeugels van de rijtuigen 217 en 218 worden als reservestukken bewaard. Het overschot van de 217 en 218 zal als schroot verkocht worden. De firma De Reuck, Jef Vandermeulenstraat Gentbrugge, krijgt op 23/11/1937 een faktuur voor de aankoop van deze twee rijtuigen.

De nieuwe 173 wordt verbouwd zodat de helft van het koetswerk een open doch overdekte ruimte wordt. Tot in 1974 zal dit grijs rijtuig met zijn twee platte wagens een vertrouwd beeld zijn voor de Gentenaars, tot het op 25/03/1974 wordt afgebroken. De 216 zal minder op het net verschijnen: eveneens in het grijs geschilderd komt hij alleen buiten bij ontsparingen, asbreuken of zware ongevallen. Op

04/04/74 verlaat dit rijtuig het Gentse net om voor museumdoeleinden bewaard te worden. In 1981 beslist men, het rijtuig in zijn oorspronkelijke staat te restaureren. Sinds 1982 pronkt het in het MSVB te Woluwe, doch de bedoeling is dat dit prachtig gerestoreerde rijtuig binnen afzienbare tijd opnieuw naar Gent komt.

(Wordt voortgezet)
Pierre de Meyer



De sinds 1982 schitterend in originele toestand gerestoreerde 216 prijkt nu in het Museum voor het Stedelijk Vervoer te Brussel (Woluwe). Foto Staf Cuyt.

Een modelbaan automatiseren : niet zo moeilijk ! (slot)

Binnenrijden : Samen indrukken van DB (Stort) en D van het gekozen aankomstspoor (Richting) - vormen wisselstraat - juist stellen van de polariteit - spanning op het gekozen kopspoor - kruisende wisselstraten mogen niet gevormd worden - toezetten van de seinen - inschakelen van het spoorkontakt - activeren spoorkontakt door eerste as van de trein - stilhouden van de trein door wegvallen rijstroom. Als alle sporen bezet - S IN toe - K IN ingeschakeld - trein op spoorkontakt - rijstroom onderbroken - trein stopt voor S IN.

Buitenrijden : Samen indrukken van D van het gekozen vertrekspoor en van DA - vormen wisselstraat - juist stellen van de polariteit - kruisende wisselstraten mogen niet gevormd worden - toezetten van de overeenkomstige seinen - uitschakelen van het spoorkontakt.

Bij vertrek van sporen 10, 11 of 12 - toezetten S IN - K IN ingeschakeld - verder zoals bij binnenrijden.

Indrukken DS van het vertrekspoor - sein open - andere uitrijseinen mogen niet open kunnen - spanning op vertrekspoor - trein vertrekt - activeert K UIT - S IN kan terug opengezet worden.

Daar we opteerden voor een volautomatische bediening van S IN moeten we voor het programma inrijden nog bijvoegen (achter : toezetten seinen) open zetten S IN - spanning op spoor IN K IN uitgeschakeld.

Volgende bewegingen moeten dus uitgevoerd worden. :

- B-7 : W13K - W10K - W11K - W12K
RP2a - RP1a - RSp71 - RSp INa
RK7a - S8/9/10/11/12R - S IN Or
- R-8 : W13K - W10K - W11K - W12K
RP2a - RP1a - RSp8a - RSp INa
RK8a - S7/9/10/11/12R - S IN Or
- B-9 : W13K - W10K - W11R
RP2a - RP1a - RSp9a - RSp INa
RK9a - S7/8/10/11/12R - S IN Or
- B-10 : W13R - W14R - W15R
RP2a - RSp10a - RSp IN a
RK10a - S7/8/9/11/12R - S IN Or
- B-11 : W13R - W14R - W15K - W16 K
RP2a - RSp11a - RSp INa
RK11a - S10/12R - S IN Or
- B-12 : W13R - W14R - W15K - W16R
RP2a - RSp12a - RSp INa
RK12a - S10/11R - S IN Or
- 7-A : W12R - W11K - W10R - W9R
RP1b - RSp7a - RK7b
S8/9/10/11/12R
- 8-A : W12K - W11K - W10R - W9R
RP1b - RSp8a - RK8b
S7/9/10/11/12R
- 9-A : W11R - W10R - W9R
RP1b - RSp9a - RK9b
S7/8/10/11/12R
- 10-A : W15R - W14K - W9K
RP2b - RP1b - RSp10a - RK10b - RK INb
S7/8/9/11/12 IN R
- 11-A : W16K - W15K - W14K - W9K
RP2b - RP1b - RSp11a - RK11b - RK INb
S7/8/9/10/12 IN R
- 12-A : W16R - W15K - W14K - W9K

- RP2b - RP1b - RSp12a - RK12b - RK INb
S7/8/9/10/11 IN R

Voor het uitvoeren van bovenstaande maken we gebruik van hulprelais (RH). Daar deze slechts de schakelimpuls moeten doorgeven volstaan mono-stabiële relais met maakcontacten (bijv. 4x). Deze RH worden gegroepeerd gemonteerd, bijv. 12 stuks op een printplaat en benoemd volgens Start-Richting. Een aantal bewegingen komt voor bij de vorming van meerdere wisselstraten. Door deze samen te nemen op een bijkomend RH kunnen we het aantal nodige relais beperken. Dit geeft voor :

- B-7/9 : W13K - W10K
S10/11/12R - S IN Or
RP2a - RP1a - RSp INa
- B-10/12 : W13R - W14R
S IN Or
RP2a - RSp INa
- 7/9 - A : W10R - W9R
S10/11/12R
RP1b
- 10/12-A : W14K - W9K
S7/8/9R - S INR
RP2b - RP1b

Optelling van de nodige schakelaars per relais geeft volgende resultaten :

- B-7 : 7 B-10 : 6
- B-8 : 7 B-11 : 7
- B-9 : 6 B-12 : 7
- B-7/9 : 9 B-10/12 : 5
- 7-A : 7 10-A : 6
- 8-A : 7 11-A : 7
- 9-A : 6 12-A : 7
- 7/9-A : 6 10/12-A : 8

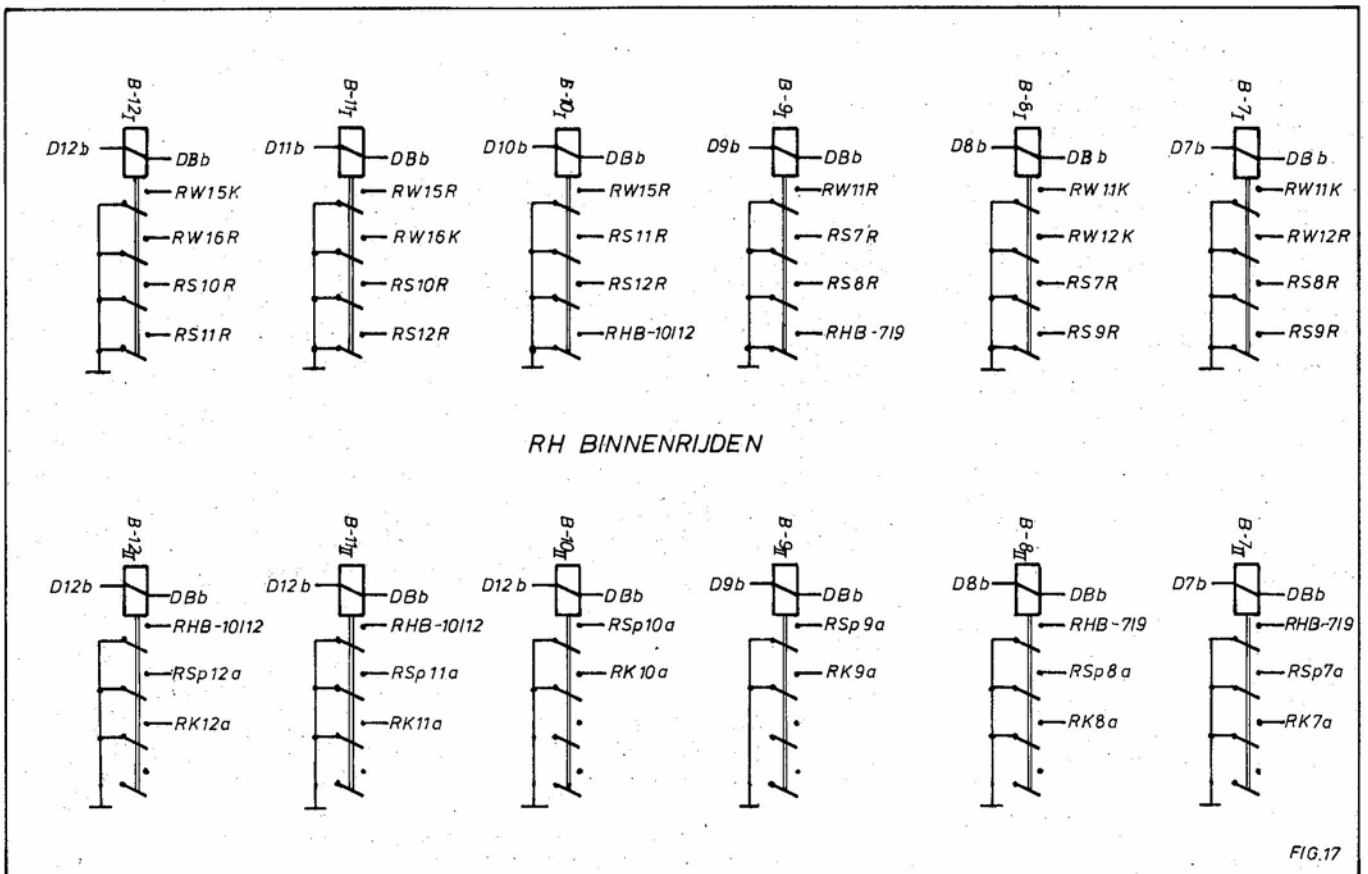


FIG.17

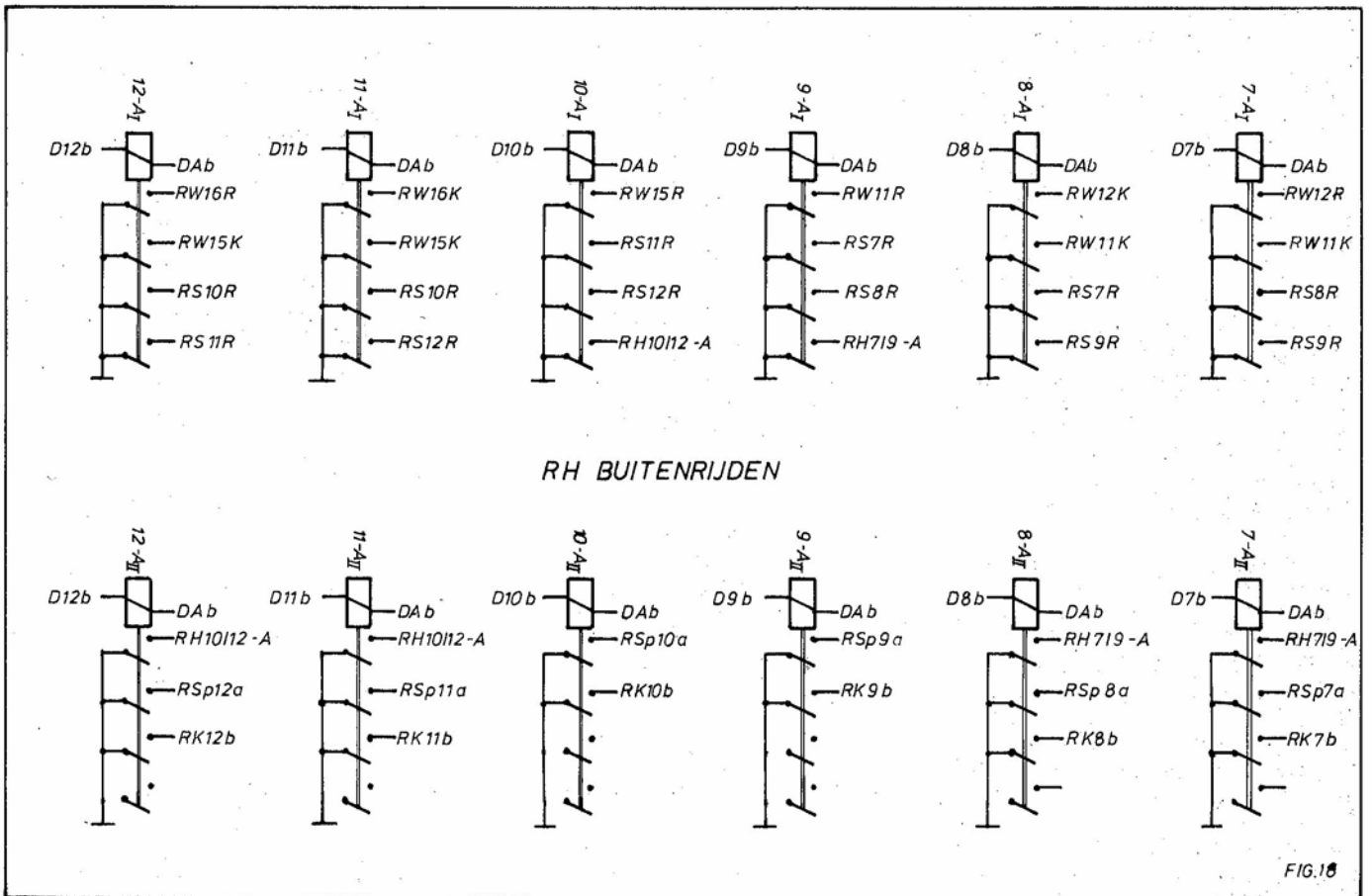
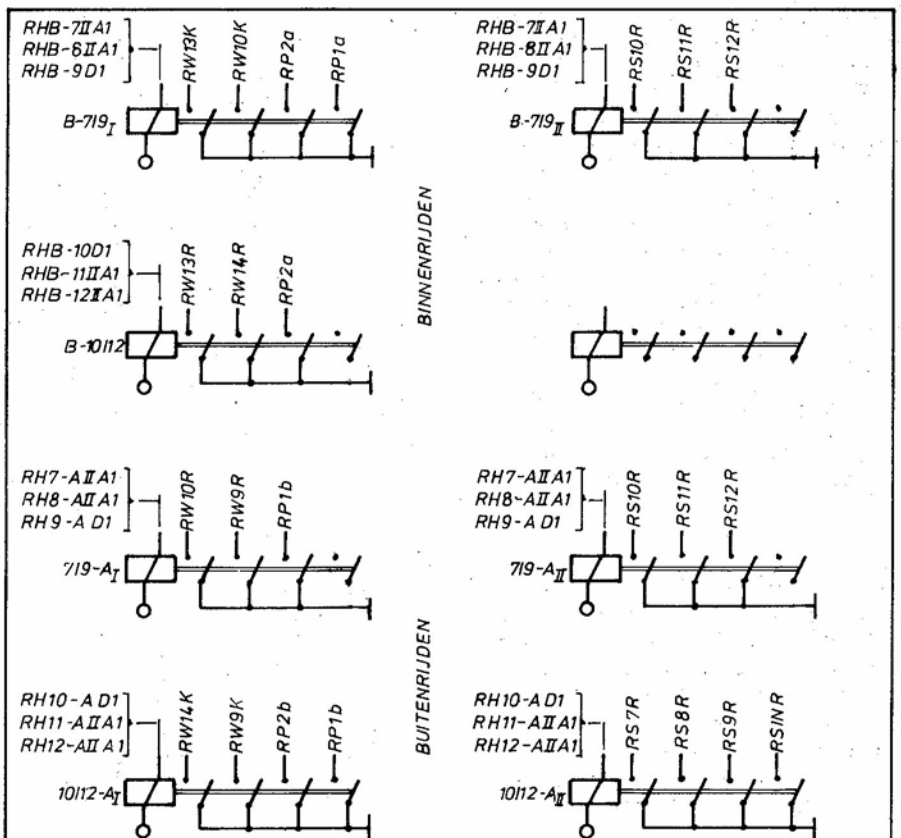


FIG. 18

Hieruit blijkt dat in alle gevallen het aantal schakelaars groter is dan 4. Er moeten dus relais parallel geschakeld worden. Daar bij de B-relais nog telkens een schakelaar vrij is kunnen we van B-7/9 en B-10/12 een schakeling terug plaatsen op resp. B-7, B-8, B-9 en B-10, B-11, B-12. We komen aldus tot 31 RH die nodig zijn voor het vormen van de wisselstraten, schakelen van de spoorkontakten, de seinen en de rijstroom en het bepalen van de polariteit. We maken nu een schematische voorstelling van de relais RH zoals ze gegroepeerd zijn per printplaat (op een moederblad waarvan weer kopies gemaakt worden). Per printblad kunnen nu de gegevens ingevuld worden die gekend zijn (fig. 17, 18 en 19). Daar men in deze materie wel weet waar men vertrekt maar niet waar men gaat eindigen is het aanbevolen eerst nummers toe te kennen als alles op papier klaar is. Stel ook een schema met de wisselaansluitingen op. Nu kan begonnen worden met het opstellen van de schema's voor in- en uitschakelen van rijstroom en spoorkontakten en het omschakelen van de seinbeelden. We nemen best één blad per spoor. In fig. 20 wordt de situatie van spoor 7 gegeven. De schema's voor de andere sporen worden gelijkaardig opgemaakt. De EN-schakeling voor het toezetten van S IN gaat van de ene kant naar de spanningsbron over de B2/B0 schakelaars van alle R Sp van het station naar RS IN R (deze moet wel een eindschakeling hebben) (fig. 21). Alle gestelde voorwaarden zijn nu

vervuld behalve het vergrendelen van de ingestelde wisselstraat tot na de doortocht van de trein.

a. Voor de richtingen B naar 7, 8 en 9 en van 10, 11 en 12 naar A mag geen andere treinbeweging plaats hebben.



RH VOOR BEWEGINGEN GEMEENSCHAPPELIJK BIJ MEERDERE WISSELSTRATEN.

FIG. 19

b. Voor de richtingen van B naar 10, 11 en 12 mag geen treinbeweging op de sporen 10, 11 en 12 plaats hebben.
 c. Voor de richtingen van 7, 8 en 9 naar A geen beweging op 7, 8 en 9. Weer zijn een aantal relais nodig die bevolen worden enerzijds door het instellen van de wisselstraat (via de RH) en anderzijds door de spoorcontacten 7/12 voor de B-richtingen of UIT voor de A-richtingen. Opdat de wisselstraat zeker gevormd zou zijn voor ze vergrendeld wordt krijgen de vergrendelrelais (RV) hun voeding over de omschakelaars van de trage aandrijvingen van de wissels 11, 12, 15 en 16 (lang genoeg indrukken!). Het principe van de vergrendeling is weergegeven in fig. 22a, het bedradingsschema in fig. 22b. Aan de a-kant van de RV zijn slechts de RH vermeld waarvan een vrij maak-kontakt moet gebruikt worden. Door de RV wordt de a-kant van de drukknoppen van de wisselstraten van de spanning gescheiden en kan er niet geschakeld worden. Dit wordt terug mogelijk gemaakt door het activeren van de contacten, t.t.z. als de trein de wisselstraat doorlopen heeft. Door de serieschakeling van de eerste 6 schakelaars van de RV voldoen we aan a terwijl de volgende serie-parallelschakeling b en c realiseert. Om de realiteit te volgen moeten ook de seinen vergrendeld worden en blijven tot de goede wisselstraat gevormd is. Gebruik hiervoor een EN-schakeling over een schakelaar op de wisselaandrijvingen (fig. 23). Na het aansluiten van de hartstukken van de wissels en de vergrendelingen blijkt dat op de wissels 9, 10, 13 en 14 nog 2 omschakelingen vrij zijn. We kunnen deze gebruiken voor de rijstroomvoorziening van de wisselstraten met de juiste polariteit van het in- of uitrijspoor (fig. 24). Aldus vervallen RP1 en RP2. De schema's worden overeenkomstig aangepast. Opletten, bij zulke aanpassingen wordt gemakkelijk iets vergeten. Er rest nu nog het nummeren van de klemmen van de RH en het invullen van de klemmenlijst en de sturing van het station is klaar.

Al het voorgaande moet nog wel bekeken worden in het kader van de gehele baan waarna voedingen en eventuele snelheidsregelingen kunnen aangebracht worden.

Tot zover deze beknopte aanloop tot de automatisering. Stap voor stap werken en telkens nagaan of alle voorwaarden vervuld zijn voor de volgende stap en alles gaat vanzelf. Zoals in alle onderdelen van de modelbouw zijn uw grootste wapens : geduld en zorg !

Konklusie : automatiseren wordt gauw complex, het kan duur worden en tijd vragen maar het blijft : niet moeilijk !

Walter Temmerman

GROEP III

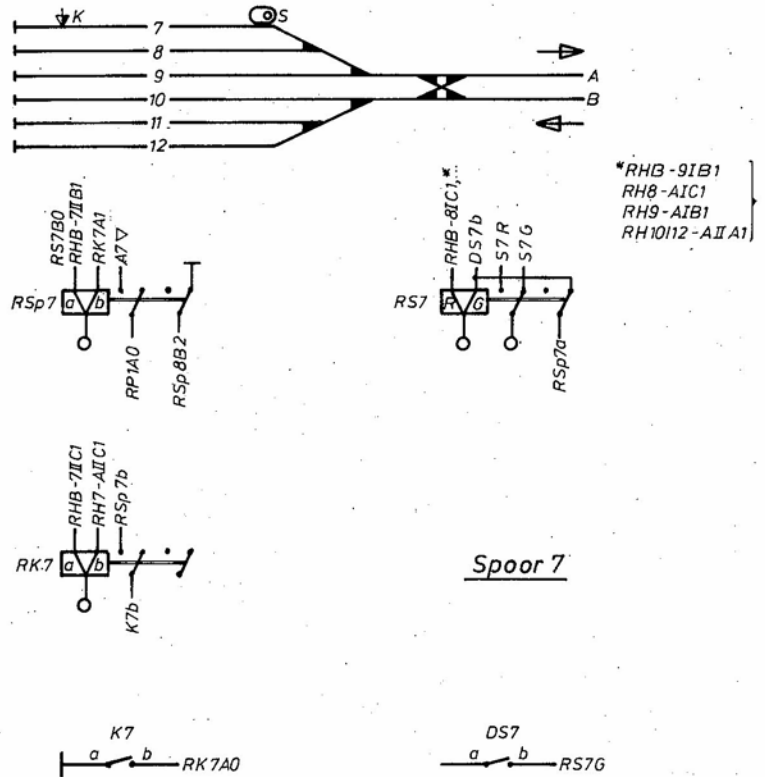


FIG. 20

GROEP III

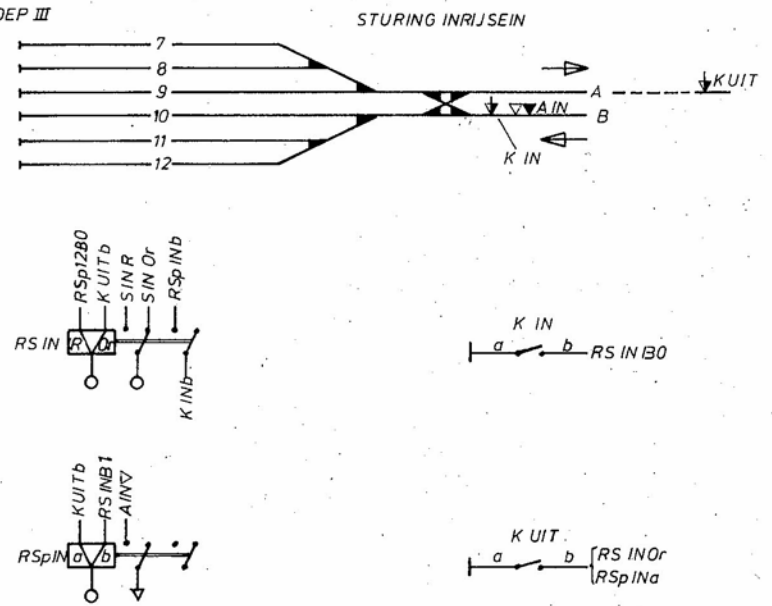


FIG. 21

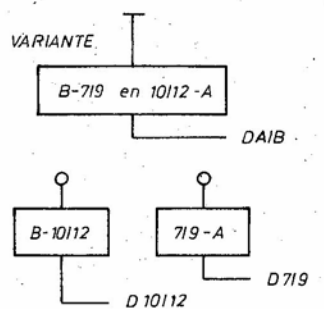
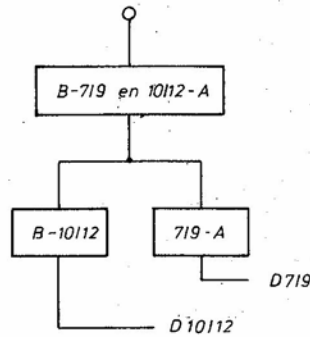


FIG. 22a

Bespreking :

Jocadis-kit NMBS-armseinen in HO

Het op de markt komen van nieuwe modellen van NMBS-seinen is ongetwijfeld een heuglijk feit. Immers, buiten drie stuks van TTM (stopsein, waarschuwingsein en stopsein met rangéerarm, allen van het drie standenstelsel) was er niets anders aan armseinen verkrijgbaar. Jocadis levert nu afgewerkte seinen in diverse uitvoeringen, maar ze zijn wel duur. De prijs is niet overdreven voor wat geboden wordt maar zal, als absoluut cijfer, toch voor velen een sterke rem betekenen. Het is van Jocadis dan ook goed bekeken deze seinen eveneens als kit uit te brengen.

Eerste opvallend verschil met een klassieke „bouwdoos” : het setje is een plat pakje (doorschijnend plastic zakje) met de montagehandleiding los bijgeleverd (afhankelijk van zijn taalgebruik krijgt de koper een Nederlandse of een Franse versie).

Deze handleiding is overzichtelijk en geeft duidelijke stap-na-stap aanwijzingen. Ondanks een aantal (ver)taalfouten zoals souderen voor solderen, signaal voor sein, palet voor seinarm, platform e.d. is de taal goed leesbaar en begrijpelijk

Spijtig genoeg heeft ook deze roos haar doornen in de vorm van enkele storende fouten m.b.t. de toepassing en de opstelling van de seinarmen. De juiste gegevens dienaangaande zullen te vinden zijn in de in een volgend RR-nummer te publiceren bijdrage over het gebruik van NMBS-seinen op de modelbaan.

In zijn geheel genomen mag toch gesteld worden dat vanwege Jocadis een ernstige inspanning is geleverd om de koper te begeleiden bij bouw en afwerking van de seinen.

In „Jocadis Info” nr. 12 wordt de kit aangeprezen als zijnde goed voor het bouwen van twee seinen naar keuze (Franse tekst). Deze vermelding mag op zijn minst misleidend worden genoemd : de inhoud van het zakje alléén laat zelfs niet toe om het even welk sein te bouwen. Zo ontbreken o.a. buisstukjes voor de scharnierpunten van de seinarmen, lampjes, lantaarns, bedieningsstangen, gekleurde glazen. De extra-aanschaf van deze onderdelen betekent een belangrijke verhoging van de kostprijs per sein, zeker wanneer men slechts enkele exemplaren nodig heeft (zo heeft men bv. twee verschillende maten dunne buis nodig, te kopen per strekkende meter, waarvan men slechts een fractie gebruiken kan).

Het is desondanks wel mogelijk om, zoals de Nederlandse tekst in dezelfde „Info” het zegt, twee verschillende seinen te bouwen, maar ook hier schuilen een paar addertjes onder het gras :

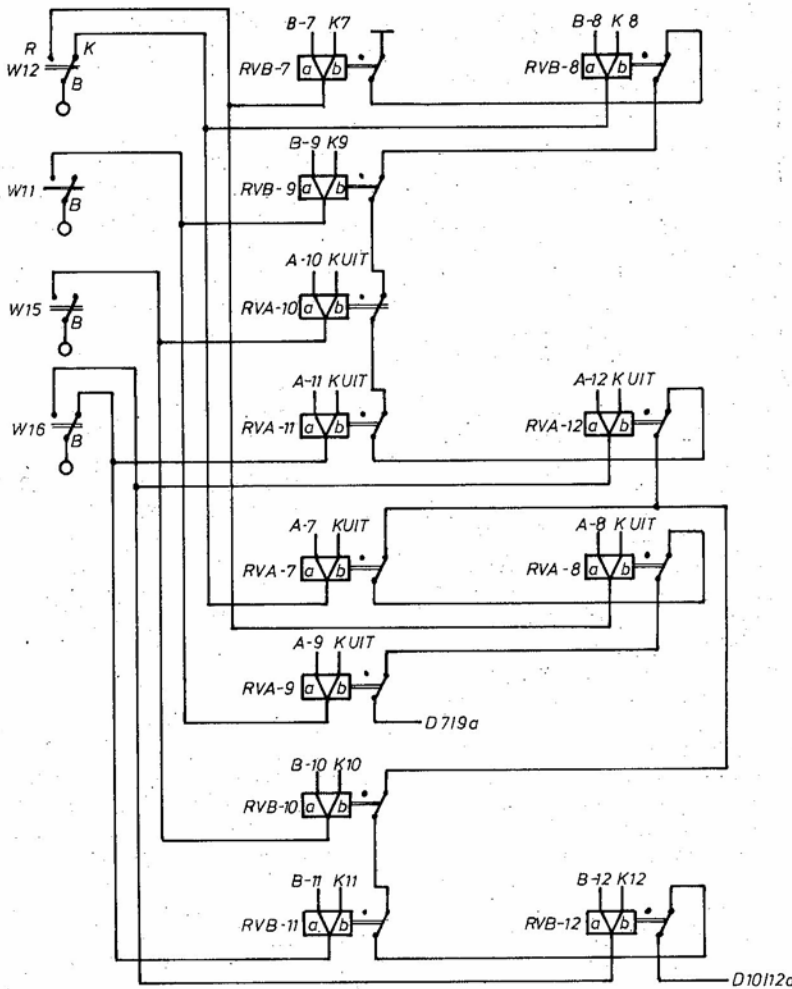


FIG. 22b

GROEP III

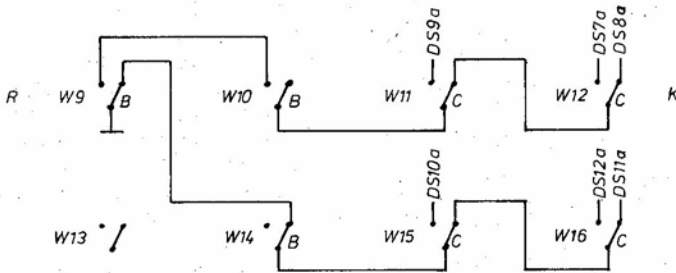
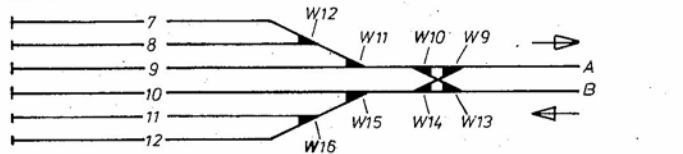


FIG. 23

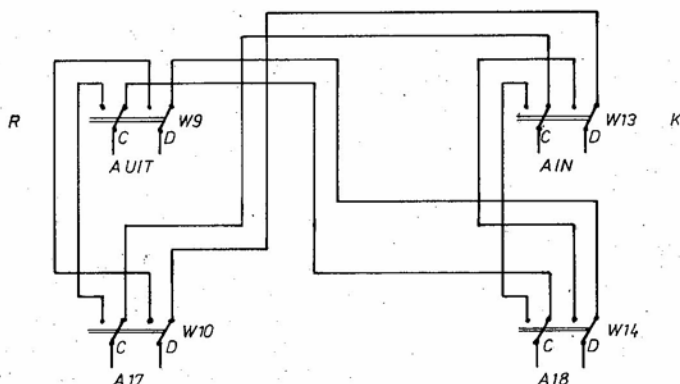


FIG. 24

1. Het is niet mogelijk met één kit twee gelijke seinen te maken;

2. Monteert men twee seinarmen op één mast, ongeacht de combinatie, dan is het niet meer mogelijk nog een tweede sein te realiseren. Het kitje bevat nl. van een aantal onderdelen slechts een voldoende hoeveelheid voor de uitrusting van twee seinarmen. De ongelukkige die een stel drie-armige seinen nodig heeft (twee setjes per sein of drie setjes voor twee seinen) is dan wel verplicht zijn spaarvarkentje te slachten!

De onderdelen worden geleverd in twee etsplaatjes en zijn zeer fijn afgewerkt (bravo!). De montage is echter niet iets voor beginners, iets wat bij de Jocadis-producties wel meer voorkomt. Beschikt men over voldoende ervaring en vaardigheid om montage en schildering tot een goed einde te brengen, dan houdt men er, tegen een al bij al redelijke prijs, een stel mooie armseinen aan over... zolang men geen twee- of drie-armige seinen nodig heeft.

Nog even vermelden dat de hoogte van de masten voor seinen met één of twee armen (behalve als de tweede een rangeersein is) in de werkelijkheid verschillend is: een detail waarmee in het setje geen rekening wordt gehouden.

Konklusie

Zoals ze nu worden verkocht zijn de NMBS-seinen van Jocadis slechts bereikbaar voor de eerder kapitaalcrachtige en tegelijk zeer handige modelbouwer. Zij die minder centen en/of minder vaardigheden bezitten blijven uitgesloten.

Daarom misschien volgende suggestie aan de Heer Witmeur: naast de huidige kits een modulair systeem uitbrengen met voorgemonteerde hoofddelen, zodat alleen nog moet geassembleerd en geschilderd worden. De hogere prijs van de voorgemonteerde delen wordt voor de klant gekompenseerd door het feit dat hij niet met weliswaar mooie, doch verder overbodige en duur betaalde restanten blijft zitten. Tevens kan de liefhebber in dit geval precies datgene kopen wat hij werkelijk wenst en wordt het risico op een miskleun beperkt.

Wat de kwaliteit van het huidige aanbod betreft overigens zeer véél lof, vertolkt middels de klassieke waardering: ****!

Walter Temmerman

Dit nummer van Rail-Revue kwam tot stand dankzij de medewerking van de NMBS, R. Belot, J. Cohn, P. de Meyer, A. Hermans, T. Heylen, E. Keutgens, J. Mahieu, R. Mardaga, G. Nève, W. Temmerman, B. Vancraeynest, J. van Olmen, F. Willemsen

De eerste dag/nacht lichtseinen op een elektrische lijn

Toen, in 1935, de lijn Brussel Noord - Antwerpen Centraal werd geëlektrificeerd, bleek dat de seinplaten met drie lichtpunten naast elkaar, geplaatst tussen de bovenleidingmasten, die op deze lijn wel erg dicht tegen de sporen stonden, slechts moeilijk zichtbaar waren. Het systeem werd daarom zodanig aangepast, dat de lichtpunten onder elkaar kwamen te zitten.

Stopseinen kregen ofwel twee lampen, rood boven groen (twee standen: 0° - 90°), ofwel drie lampen, geel - rood - geel (twee standen: 0° - 45°) ofwel vier lampen, geel - rood - geel - groen (drie standen: 0° - 45° - 90°).

Waarschuwingseinen kregen drie lampen: geel - groen - geel (twee standen) of geel - geel - groen (drie standen). Gekombineerde seinen kregen vier lampen: geel - rood - geel - groen. Er waren hier dus géén vijf-lampspanelen.

Als seinbeelden kwamen voor:

rood - geel - geel - groen
geel - groen

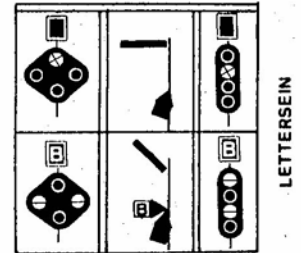
Wanneer twee lichten terzelfdertijd werden getoond stonden ze altijd onder elkaar.

Op te merken valt dat, in de periode waarin de beide lichtsein-systemen samen bestonden, de combinaties geel/groen (horizontaal) en geel/groen (vertikaal) dezelfde betekenis hadden.

Daar kwam nog de combinatie groen/geel (vertikaal) bij, getoond door een gekom-

bineerd twee standen armsein in de stand „veilig, verwacht halt”, dat in feite met de nieuwe dag/nacht seinstand geel/geel, vertikaal of horizontaal, overeenkwam.

De mogelijkheid, boven het hoofdseinbord een verlichte letter of een verlicht cijfer te tonen, bleef bewaard.



Ook de rangeerseinbeelden bleven dezelfde.

Daar de elektrische lijn Brussel Noord - Antwerpen Centraal alleen aan haar beide eindpunten aan het overige net was aangesloten, bleef het gebruik van richtingsseinen eerder beperkt.

Op vier plaatsen bestonden overloopmogelijkheden tussen de twee sporen van de lijn, namelijk in Vilvoorde, in Kontich Kazernen en aan beide zijden van het station Mechelen.

Hier werden dan ook kandelaars gebruikt, die zo smal mogelijk werden gehouden.

Bij uitritten uit stations konden gewone vierlichtseinen met de aanduiding „Y” in een lichtbak onder de hoofdseinplaat worden gebruikt.

In Antwerpen Centraal waren reeds sommige dag/nacht seinen van het stoomtype geplaatst. Deze zijn, voor het uitwijken naar het bundel „Congo”, bewaard gebleven.

Van in den beginne was er een seininrichting voor het verkeer op tegenspoor voorzien. De lampen van deze seinen brandden alléén wanneer er daadwerkelijk op tegenspoor werd gereden. Onder de hoofdseinplaat kon een verlicht snelheidscijfer worden getoond.

In de praktijk gebeurde dit alleen bij het overgaan van normaal- naar tegenspoor of omgekeerd.

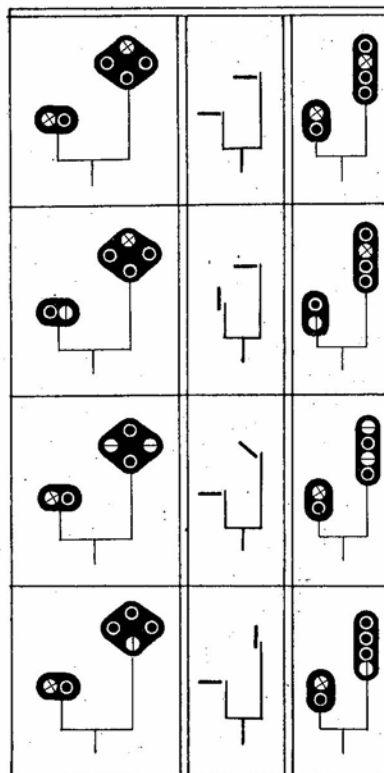
Betekenis van de seinbeelden (zowel voor de stoom als voor de elektrische variëte)

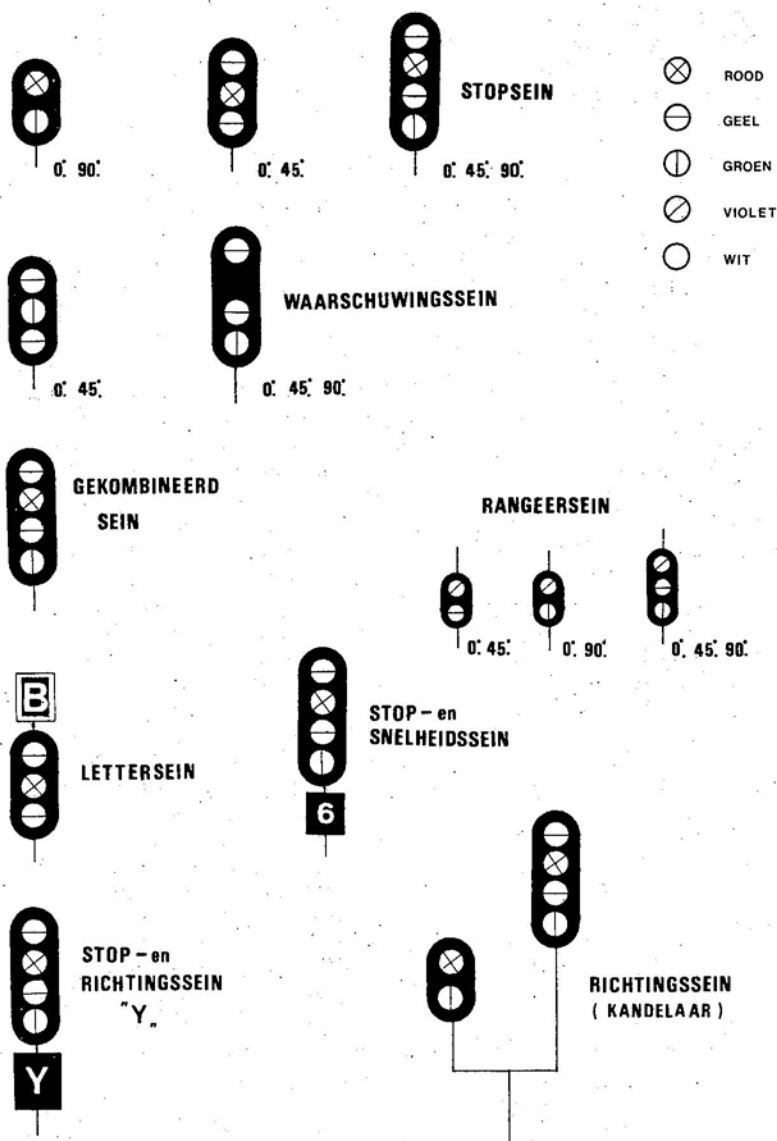
Hoofdseinplaat:

- rood = halt
- groen = veilig
- geel/geel = veilig, volgend sein staat rood (of) er volgt afleiding naar een doodlopend spoor
- geel/groen = veilig, maar:

- a. het volgend sein is open doch staat op minder dan remafstand van het daaropvolgende sein, dat gesloten is;
- b. het volgend sein is open doch dient gepasseerd tegen verminderde snelheid.

CHARLEROI - NAMEN ANTW. C. - BRUSSEL. N.





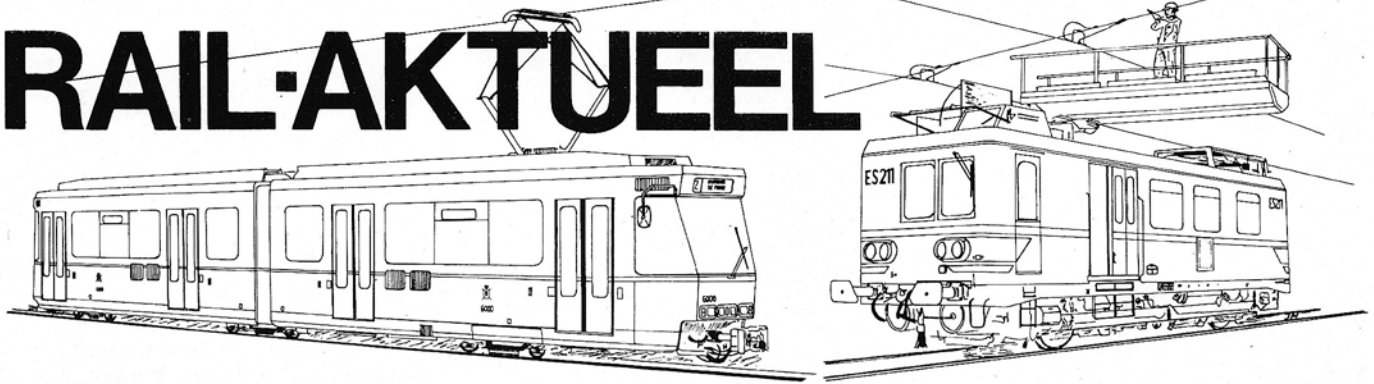
CHARLEROI - NAMEN			ANTWERPEN C. - BRUSSEL N.			
0° 45°	0° 90°	0° 45° 90°		0° 45°	0° 90°	0° 45° 90°

Rangerseinen : (deze worden steeds getoond onder een gesloten hoofdsein)
 violet = rangersen verboden
 geel = rangersen toegelaten
 groen = rangersen toegelaten voor achterwaartse uitwijking.

F. Willemen

	CHARLEROI - NAMEN						ANTWERPEN C. - BRUSSEL N.						
	0° 90°	0° 45°	0° 45° 90°	0° 90°	0° 45°	0° 45° 90°	0° 90°	0° 45°	0° 45° 90°	0° 90°	0° 45°	0° 45° 90°	
													STOPSEIN
													WAARSCHUWINGSSEIN
													GEKOMBINEERD SEIN

RAIL-AKTUEEL



NMBS

• Nieuw spoorboekje

De nieuwe treinengids 1989-1990 vermeldt terug de vanouds vertrouwde lijnummers i.p.v. de niet zo duidelijk overkomende „tabelnummers”. In de dienstregelingen komen weinig wijzigingen voor in vergelijking met de voorbije periode. Wel vonden hier en daar kleinere aanpassingen en bijstellingen plaats :

* De IR-treinen Antwerpen - Tournai/ Geraardsbergen rijden nu nog slechts tot laatstgenoemde stad. Er wordt echter nog steeds ontkoppeld in Edingen, waarbij het eerste treindeel via lijn 123 (Tollembeek - Galmaarden) als stoptrein rechtstreeks naar Geraardsbergen rijdt. Het tweede treindeel rijdt via lijnen 94/91 (Ath - Lessines) eveneens naar Geraardsbergen. Bij de terugkeer wordt door ieder treindeel de „andere” reisweg naar Edingen gevolgd, waar de hereniging plaats vindt. Zodoende ontstaat a.h.w. een soort ringlijn.

* De IC-treinen op de Waalse as (Liers - Moeskroen) hebben Tournai als eindbestemming.

* De L-treinen Brussel Noord - Louvain-la-Neuve kregen een gewijzigde dienstregeling met betere aansluitingen in Brussel Noord en in Ottignies.

* De stopplaats Kiewit en het station Bastogne Nord werden opnieuw voor het reizigersverkeer geopend.

* Enkele laatavondtreinen rijden nu nog iets „later”, waardoor voor de reizigers vanuit verschillende plaatsen de mogelijkheid ontstaat later te vertrekken en desondanks nog thuis te geraken. * Gedurende het toeristisch seizoen worden de verbindingen met de kust verder uitgebreid :

- IC-treinen Brussel - Gent rijden door tot Blankenberge;

- er komt een nieuwe rechtstreekse trein tussen Neerpelt, Antwerpen Centraal en De Panne;

- T-trein E9806/57 rijdt tijdens het week-einde heen en weer tussen Essen en Blankenberge.

* Zeer positief is ook dat, naast het vermelden van de volledige reisweg van de verschillende treinen op iedere lijntabel, boven en onderaan de uurregelingen een hele reeks aansluitingsmogelijkheden wordt opgesomd.

* Het nieuwe spoorboekje telt 640 bladzijden en kost 150 F, prijs waarin ook de twee internationale dienstregelingsboekjes zijn begrepen.

* In de grote(re) stations zijn bovendien

gratis brochures verkrijgbaar met de dienstregelingen van de zone waarin het betreffende station ligt.

• Vanaf 17 maart werden de nieuwe elektrische motorstellen AM 86 (L) - de zg. reeks 09 ofwel „Sprinters” ofwel „Duikbrillen” : u mag kiezen - ingezet op de lijnen (12), 52 en 59.

Tijdens weekdagen rijden de nieuwelingen de verbindingen Antwerpen - Boom (lijn 52) en Antwerpen - St.-Niklaas (lijn 59). Op weekeinden is lijn 52 echter gesloten en worden de stellen ingezet op de relatie Antwerpen - Essen (lijn 12).

Op zondag 16 april kwamen daarom vijf Sprinters uit de onderhoudswerkplaats Schaarbeek naar Antwerpen; twee ervan werden nadien doorgezonden naar St.-Niklaas, zodat de zaak nu definitief van start kon gaan.

• Naar aanleiding van het 39e Internationale Spoorwegesalon van de KBVVS/ARBAC en onder het motto „Brussel ongewoon gezien vanuit de trein”, legde deze vereniging op 15 april een uit Sprinters 903, 905 en 915 samengestelde trein in voor een hoogst merkwaardige rit door en langsheen het Brusselse.

's Voormiddags werd met Nederlandstaligen gereden; in de namiddag kwamen de Franstaligen aan de beurt voor deze méér dan twee uren durende trip. Vanuit Brussel Centraal ging het via Brussel

Zuid, de Koninklijke halte te Laken en Schaarbeek Vorming naar de luchthaven te Zaventem. Vervolgens werd langs Schaarbeek Josaphat, Etterbeek en Brussel Noord-Zuid Verbinding naar Halle gereden, om tenslotte via Beersel, Boendaal en Brussel Leopoldswijk terug in Brussel Centraal te belanden.

Gedurende de hele rit werd voortdurend deskundig commentaar verstrekt door de Heer Georges Feron, waarvoor wij hem alle dank verschuldigd zijn, dank die eveneens uitgaat naar treinbestuurder, hoofdwachters en technische diensten. Dankzij hun inzet verliep deze leerrijke rondrit geheel vlekkeloos. Dat werd gereden met de nieuwe komfortabele tweetjes was mooi meegenomen !

• Bij BN te Brugge gaat het afleveren van deze stoptreintweetjes onverminderd door : bij het afsluiten van deze berichtjes had AM 926 de fabriek reeds verlaten. Eerstdaags wordt ook het plaatsen van de eerste vervolgorde verwacht : deze order zou slaan op 17 of 18 gelijkaardige stellen. Wij houden u op de hoogte.

• Sinds oktober 1988 begon de CW te Mechelen aan de ombouw tot ligrijtuigen van vijftien rijtuigen type I6 (oranje „Eurofima's”).

Begin mei waren de eerste voltooid. Alle vijftien werden vanaf 28 mei in de nieuwe dienstregeling opgenomen, zodat de



NS motorwagen DE20 (de „Kameel”) te Epegem op 8 april 1989. Foto Ronald Mardaga.

NMBS op dit ogenblik beschikt over een park van 85 ligrijtuigen. Extra SNCF-, DB- of FS-rijtuigen zullen zodoende nog alleen tijdens uiterst drukke periodes dienen afgehuurd.

De ombouwrijtuigen ogen zowel buiten als binnen bijzonder fraai en niets laat vermoeden dat zij intussen alweer gemiddeld zo'n twaalf jaar oud zijn. Het personeel van de CW Mechelen bewees nogmaals zijn vakmanschap.

De „nieuwe” ligrijtuigen tellen tien afdelingen met ieder zes (lig)-plaatsen. De inrichting omvat ruime, opbergbare ontbijttafels, nachtverlichting, 4-kanaals radio, twee WC's en twee toiletkamertjes. Er werd eveneens gezorgd voor voldoende bagageruimte. De afdelingen kunnen 's nachts inbraakvrij worden geïsoleerd met speciale anti-diefstal sloten.

De rijtuigen zullen bij voorrang worden ingezet op de verbinding naar Italië en in de autoslaaptreinen Schaarbeek - St. Raphaël evenals in de wintersporttreinen.

Op woensdag 17 mei werd een opmerkelijke proefrit gereden: lok 2555 kreeg vijf ombouwrijtuigen, een bar- en een expo-rijtuig aan de haak.

Vakantiegangers kunnen nu zorgeloos vertrekken!

- De „Kameel”, NS motorrijtuig 20, was gedurende een driedaagse rondrit weer zeer bedrijvig op ons net. Op 5 april kwam hij van Utrecht naar Brussel Centraal, om op 7 april naar Lustin te sporen. Daags nadien ging het vanuit Namur terug naar Utrecht.

- De volledige sluiting van lijn 154 Dinant - Heer Agimont - Givet SNCF, verdwijning die géén rechtgeaard spoorvriend onverschillig kan laten (zie ook onze kleurenposter), ging met een grote verscheidenheid aan afscheidsritten en met de inzet van uiterst interessant materieel gepaard.

Op 6 mei werd met spoorauto 4903 van Antwerpen Dam gereden tussen Leuven en Heer Agimont, met terugkeer langs Beauraing.

Lokomotieven 5905 en 5946 trokken in dubbeltraktie op 14 mei een speciale trein vanuit Brussel Noord tot Namur, waar zij gezelschap kregen van lok 204.004. Met deze merkwaardige combinatie werd verder gereden naar Heer Agimont, Givet en Revin. Zowel op de heen- als tijdens de terugrit vond een ontmoeting plaats met de bekende SNCF-stomer 230G353.

Op 27 mei werd motorstel 4006 van stal gehaald om tussen Antwerpen Centraal en Heer Agimont over en weer te sporen. Eveneens op 27 mei werd ook nog tussen Brussel en Heer Agimont heen en terug gereden. De trein werd deze maal getrokken door lokomotief 5936 en bestond uit dubbeldeksrijtuigen.

Tenslotte, op 28 mei, dag waarop de lijn 154 officieel reeds was gesloten, werden verscheidene pendelritten ingelegd tussen Dinant en Heer Agimont v.v. Deze maal werd gereden met motorrijtuigen van de reeks 44 (4407 en 4410), die tussenrijtuig 734.10 omsloten.



De „International Ferroviaire Club France” bracht op 14 mei 1989 een bezoek aan ons land met de mooie SNCF-stomer 230.G.353 en verpoosde even in het station van Heer Agimont. Foto Mardaga-Heylen.

Een waardig afscheid dus van deze aan natuurschoon zo rijke lijn. Wij kunnen slechts hopen dat zij ooit voor toeristische exploitatie in aanmerking komt!

- Vrijdag 12 mei werden de eerste acht van de vierenvertig aan de NS verhuurde M2-rijtuigen van de CW Cuesmes (nabij Mons) naar Roosendaal overgebracht. Sleeplokomotief 2134 trok bij deze rit de volgende, allen reeds wijnrood geschilderde rijtuigen: 41.012 A, 41.008 A, 42.434 B, 42.650 B, 49.219 BD, 49.222 BD, 49.256 BD en 49.258 BD.

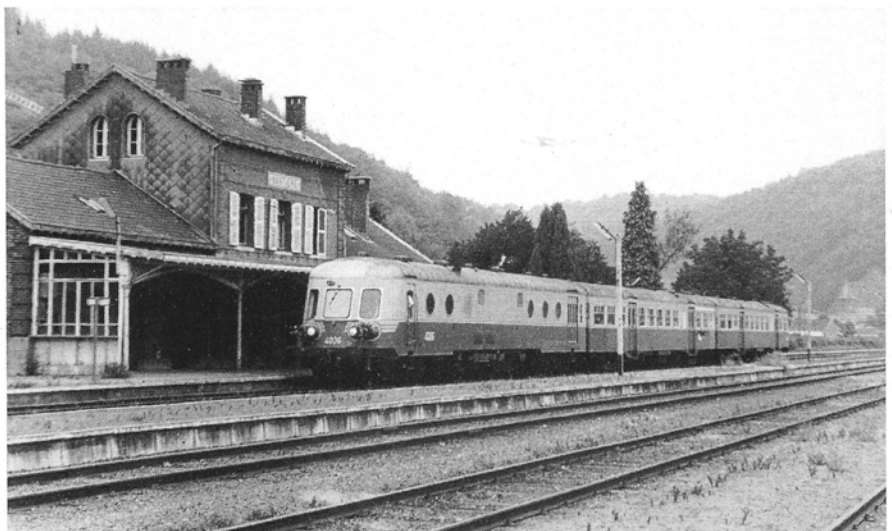
- Van 2 tot en met 10 mei reed in het district Noordoost (gedeelte van de oude groep Antwerpen) de traditionele onkruidverdelgingstrein. Weerom werd beroep gedaan op de SNCF-sproeitrein en loks 5936 en 5946 zorgden voor de traktie. De trein werd door beide machines ingesloten, zodat men geen tijd hoefde te verliezen met „kopmaken”. Na Antwerpen kwam Hasselt aan de beurt in de strijd tegen het onkruid. Het was wellicht de laatste ge-

legenheid om 59'ers met deze taak aan het werk te zien.

- Het „ijzeren kruis”-Post 90 plan is met de nieuwe dienstregeling op 28 mei definitief gestart. Men besloot met deze exploitatievorm voor het postvervoer tot op die datum te wachten: voor de betrekkelijk korte voorafgaande periode zouden immers te grote wijzigingen in diensten en beurtregelingen noodzakelijk zijn geweest.

- Sinds 15 maart 1989 beschikt de Werkplaats voor Dieseltraktie Antwerpen Dam voor het eerst over lokotraktoren. Zij zullen voornamelijk worden gebruikt voor rangeerwerk op de „koer” van de werkplaats. Te dien einde werden traktoren 9129 en 9139 van Merelbeke naar Antwerpen overgeplaatst.

- Van 21 tot 24 april hield station Charleroi Sud open deur. De CFV3V legde speciale stoomtreinen in, terwijl in het station een materieelshow stond opgesteld waarbij de fameuze Abt-Gottwald kraan een attractief plaatsje



Motorstel 4006 reed de speciale trein van de „Vriendenkring Home St. Anna” tussen Antwerpen Centraal - Heer Agimont v.v. en passeert hier het fotogenieke stationnetje van Hastière. 27 mei 1989, foto Ronald Mardaga.



„Afgelopen met de SNCF-spoorverbinding naar Givet!”, zo zou men het sein links in beeld kunnen interpreteren. In het raam van de afscheidsritten op lijn 154 werd door TSP (Toeristisch Spoorpatrimonium) met motorwagens 4407 en 4410 en tussenrijtuig 734.10 nog een laatste maal doorgereden tot op Frans grondgebied. Op deze 28e mei 1989 was lijn 154 in feite reeds voor alle verkeer gesloten! Foto Jan Mahieu.

had weten te bemachtigen. Tijdens het weekeinde was het seinhuis - Blok 20 -, hart van het spoorgebouwen in Charleroi, toegankelijk voor het publiek. Vermeldenswaard zijn de met spoorauto's 4601 en 4609 gereden speciale pendelritten van „Sud” naar „Ouest”, om vandaar „door de kern van de staalindustrie” via de onlangs geëlektrificeerde goederenlijn 260 naar Monceau Vorming te rijden. Hier werd een videomontage en een bezoek aan het sorteerseinhuis aangeboden, waarna langs reizigerslijn 124 terug naar Charleroi Sud werd gespoord.

De in 1985 door het personeel van Monceau opgeknapte stoomlokomotief 41.195 werd intussen, ingevolge werken aan het postsorteercentrum, verhuisd. Zij heeft nu een aantrekkelijke plaats gekregen onder het seinhuis langsheen

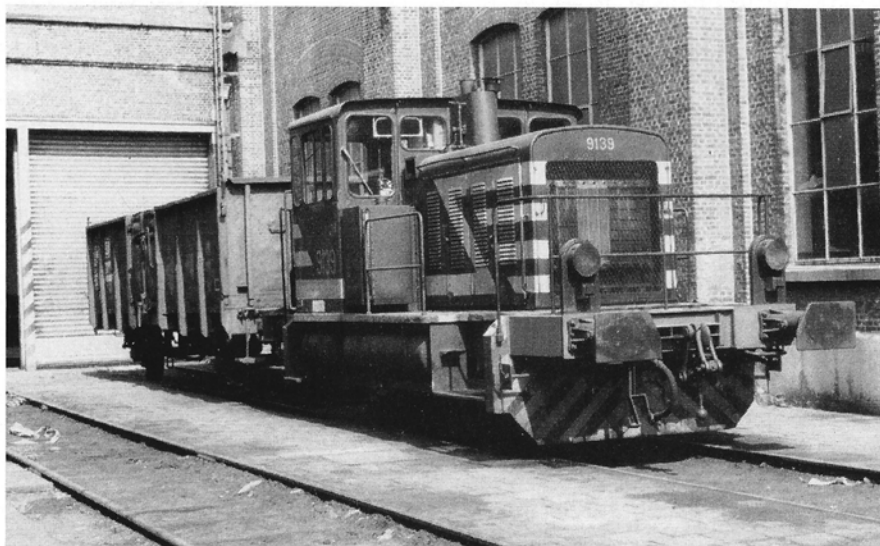
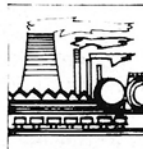


CHARLEROI-SUD
PORTES OUVERTES
du 21 au 24.04.1989

TRAIN SPECIAL VOYAGE AU CŒUR DE L'ACIER

CHARLEROI - MONCEAU
CHARLEROI

N° 00024



De nieuwste materieel-aanwinst voor Antwerpen Dam WDT (Werkplaats Dieseltraktie) : lokotraktor 9139 kwam samen met soortgenoot 9129 uit Merelbeke over en heeft op deze foto een DB-goederenwagen aan de haak. Antwerpen Dam, 27 mei 1989. Foto Jan Mahieu.

spoor 1 en komt daar bijzonder goed tot haar recht.

- Voor de jongeren onder ons : de NMBS lanceerde op 20 mei de „Gopass”, bedoeld voor mensen van 12 tot en met 25 jaar. De onpersoonlijke pas, die dus eventueel door meerdere jongeren tegelijk mag worden gebruikt, kost 990F en geeft recht op tien enkele tweede-klasse-reizen na 8 uur 's morgens en in het binnenland. De pas kan gekocht worden tot op 31 december 1989 en blijft geldig tot op 28 februari 1990. Doen !

- Elektrische lokomotief 2109 heeft haar „Technorame”-taak beëindigd en werd, alvorens naar thuishaven Merelbeke te rijden, op 20 mei heel even van Brussel Zuid naar Antwerpen Dam overgebracht. Daar kon zij, in het goede gezelschap van dieselloks 51, 59, 85, lokotraktor 91 en „railbus” 4903, op de familiefoto ter gelegenheid van een GTF-bezoek aan de WDT Antwerpen Dam.

Zij zal hoogstwaarschijnlijk spoedig haar normale blauw-gele jas weer aantrekken.

- Als hekkensluitertje : de diesellokomotieven reeks 59 zijn op 28 mei 1989 officieel uit de normale dienst verdwenen... Vervolg van het „59-feuilleton” in een volgend nummer? J.M.

NMVB

- Op vrijdag 28 april 1989 werd door Gemeenschapsminister J. Sauwens de eerste steen gelegd van het nieuwe dienstencentrum van de Buurtspoorwegen - regio kust - aan de Brandariskaai te Oostende.

Het op te richten exploitatiegebouw bestaat uit een centrale kern met aan weerszijden overkappingen, die respectievelijk het autobusstation en het tramstation gedeeltelijk overspannen (zie foto).

Op het gelijkvloers bevinden zich voornamelijk de nodige verkoop- en informatievoorzieningen voor de reizigers (wachtruimte met zitkomodatie, dienstregelingen enz.).

De eerste en tweede verdieping bevatten dienst- en nutslokalen.

De Brandariskaai wordt beschouwd - en wordt ook verder in die zin uitgebouwd - als de centrale stelplaats in de exploitatie van de kusttramlijnen. Bovendien is zij het eindstation voor de streekbussen die Oostende verbinden met het binnenland.

Onder het exploitatiegebouw wordt de herinrichting bestudeerd van het bestaande tram- en busstation. De huidige helling zal worden verhard om ook de bussen toe te laten ervan gebruik te maken.

Bovendien krijgt de Brandariskaai de nodige aanhorigheden van een tram- en busstelplaats :

- parking voor trams en autobussen : mogelijkheid voor het stallen van een dertigtal gelede trams en evenveel autobussen, met bijhorende voorzieningen voor het op peil houden van accu's en perslucht;

- op de koer : pompstation en wasplaats bussen; zandvulinstallatie en wasplaats trams; parking voor het personeel.

- Na de zomervakantie 1989 zullen in de doortocht van De Panne grote riolerings- en wegenwerken worden uitgevoerd. Het tramverkeer wordt er dan geschorst, maar aan de inkom van De Panne, aan het Canadezenplein, komt er een keerdriehoek zodat de tramdienst tot op deze plaats behouden blijft.

- Op 3 mei 1989 werd in de Priorsij van Corsendonk te Oud-Turnhout de officiële inhuldigingsplechtigheid gehouden van de snelbuslijn Antwerpen - Turnhout - Eindhoven.

Deze sneldienst wordt gezamenlijk gereden door het Nederlandse vervoerbedrijf Zuidooster en door de Buurtspoorwegen. De eigenlijke exploitatie ervan ging van start op maandag 8 mei. De Buurtspoorwegen zetten hiervoor drie gloednieuwe, bij het Limburgse LAG gehuurde, Cars Panoramic - DAF in (NMVB-nummers 2481, 2482 en 2483). De Zuidooster rijdt met comfortabel ingerichte lijnbussen Den Oudsten/DAF. De sneldienst kreeg het lijnnummer 74 mee en mikt op zowel de zakelijke als de recreatieve markt.

Bepaalde ritten geven te Berchem - Station NMBS - aansluiting op de directe treinen van en naar Parijs.

- Op 19 mei 1989 werd bij Jonckheere, Aartselaar, aan Gemeenschapsminister J. Sauwens, een aantal genodigden en de pers de City 041, de in eigen beheer ontworpen stads-streekbus van Jonckheere, voorgesteld.

Van de 45 door de NMVB bestelde bussen zijn er 25 (reeks 2305 - 2329) uitgerust met een DAF-motor en 20 (reeks 2331 - 2350) met een MAN-motor. In september 1989 moeten alle bussen geleverd zijn. Zij worden in West-Vlaanderen ingezet. E.K.

MIVA

- Op 24 april 1989 begon de Tijdelijke Vereniging Frateur - De Pourcq - Chabot - Antwerpse Bouwwerken Verbeeck met de spooraanleg op het tracé naar Linkeroever. Dit gebeurt gedeeltelijk ondergronds (Station Groenplaats,



Een van de drie door de NMVB gehuurde cars Panoramic-DAF voor de sneldienst Antwerpen - Turnhout - Eindhoven. De bus draagt hier nog geen NMVB-nummer. Foto Team-Hasselt.

Station F. Van Eeden en helling naar de Blancefloerlaan) en gedeeltelijk bovengronds (sporenaanleg Blancefloerlaan tot Katwilgweg).

Eind mei waren de werken in uitvoering in het station F. Van Eeden (storten van steenslag).

- Heraanleg Grote Steenweg te Berchem : met voorbereidende werken (uitgraving nieuwe trambaan) tegenover de oude kerk te Berchem werd begonnen in de week van 2 mei. De eerste sporen werden aangelegd in de week van 15 mei 1989.

De aanleg van de eigen trambedding werd gegund aan de T.V. Taveirne - Pieters - De Gelder uit Torhout voor een bedrag van 90.892.269 F, BTW inbegrepen.

- In het bestand van de geschilderde publicitaire trams kwamen enkele wijzigingen :

Afgevoerde schilderingen : PCC 2063 - Gourmet (Poezentram), laatste dag 4.4.1989; PCC 2065 - Mr Proper, laatste dag

15.5.1989; PCC 2126 - Gispén, laatste dag 23.4.1989.

Nieuwe schildering : PCC 2061 - Milka-Pauze (paars geschilderd), in dienst op 2.5.1989.

Verwacht : Diamanttram; 325 Jaar Kunstacademie Antwerpen. E.K.

MUSEUMBEDRIJVEN

- Een niet zo gewaagde voorspelling : alle tekenen wijzen erop dat, zeker vanaf 1990, in ons kleine Vlaanderen niet minder dan vier normaalsporige museumlijnen bedrijvig zullen zijn, waarvan drie op NMBS-lijnen ! Even opsommen : naast de reeds vanaf 1980 vertrokken MSTB (Vilvoorde Intercom Park - Budabrug) is er de op NMBS-lijn 52 rijdende SDP, die tussen St.-Gillis-Dendermonde en Puurs de dienst uitmaakt. Vanaf volgend jaar verhuist de Toeristische Trein Zolder naar NMBS-lijn 21bis om het tussen Assen - Eisden waar te maken. Tenslotte gaat het Stoomcentrum Maldegem lijn 58



Dit stijlvol en klantvriendelijk tram- en busstation, in de onmiddellijke nabijheid van het NMBS-station te Oostende, zal vanaf zomer 1990 ter beschikking staan van de tram- en busklanten aan de kust. Fotodokument NMVB.



Berchem, Grote Steenweg, 21 februari 1989. Dit beeld behoort intussen tot het verleden : de vluchtheuvel - halte lijnen 7 en 15 richting stad - is verdwenen; op deze plaats begon de aannemer met de aanleg van het nieuwe spoortracé tussen de Ring en de Vredestraat. Foto Eric Keutgens.

exploiteren tussen Eeklo en Maldegem, heeft daartoe een Poolse stoomlok aangekocht en mag zich intussen ook eigenaar noemen van vier K1 A-rijtuigen en van twee Britse diesellokomotieven.

S.C.

NEDERLAND

• Treinen door de Tijd

In het raam van de viering van honderdvijftig jaar spoorwegen in Nederland vindt in en om het station Utrecht de jubileummanifestatie „Treinen door de Tijd” plaats van **22 juni tot en met 6 augustus 1989**. Bij de opsomming van de diverse evenementen dient wel opgemerkt, dat voor enkele gebeurtenissen nog enig voorzichtig voorbehoud dient gemaakt.

Een normaal toegangskaartje voor de tentoonstelling „Treinen door de Tijd” kost **10 gulden** en opent eveneens de deuren naar de **stoomparade** en de **materieelshow**. De stoomparades vinden plaats op dinsdag tot en met vrijdag om 13.30 en om 14.30 u, op zaterdag om 15, 16 en 17u, op zondag om 13, 14, 15, 16 en 17 u.

Opgelet : tijdens de tentoonstelling dient men voor deelname aan een stoomparade wel een apart en aan een bepaald uur gebonden toegangskaartje af te halen : er zijn voor iedere parade 2.500 tribuneplaatsen beschikbaar.

Fotografen kunnen een „periodekaart” (50 gulden) kopen die **onbeperkte toegang** verleent tot tentoonstelling, materieelshow en stoomparades. Deze kaart geeft recht op deelname aan het exclusieve **fotografenuurtje**, dat op zaterdagen doorgaat van 9 tot 10 u en waarop „normale stervelingen” worden geweerd !

STOOMPARADE

Nederlandse deelname : SHM 7742 „Bello”, MBS 657, SSN 23.023 tijdens iedere parade; NS 3737 op woensdag, vrijdag en zaterdag.

Buitenlandse deelname : SBB 2978

tijdens iedere parade; DR 18.201 van 6 tot en met 20 juli (trouwe RR-lezers vinden een foto van deze prachtige machine in Rail-Revue 4/86, blz. 112), NMBS 12.004, afwisselend met 29.013 op 8, 9, 22 en 23 juli en op 5 en 6 augustus, Verkeersmuseum Nürnberg 41.360 **waarschijnlijk** op 4, 5 en 6 augustus, SNCF 141R420 tot 9 juli. Verdere deelname van buitenlandse machines blijft nog steeds mogelijk, althans voor **gedeelten** van de periode tot 6 augustus (bv. en mits het nodige voorbehoud : een Poolse stoomlok PT 47). De wereldberoemde Britse „Mallard” zal jammer genoeg **niet** aanwezig kunnen zijn .

STOOMRITTEN ANTWERPEN - UTRECHT v.v.

zaterdag 8 juli : heenrit met 29.013, terugrit met SNCF 7107*

zondag 9 juli : heenrit met SNCF 7107, terugrit met 29.013

zaterdag 22 juli : heenrit met 12.004, terugrit met SNCF 7107

zondag 23 juli : heenrit met SNCF 7107, terugrit met 12.004

zaterdag 5 augustus : heenrit met 29.013, terugrit met SNCF 7107

zondag 6 augustus : heenrit met SNCF 7107, terugrit met 29.013

* SNCF CC 7107 reed in maart 1955 een snelheidsrekord van 331 km/u !

Vermits deze machine echter niet onder NMBS-spanning kan rijden, wordt tussen Antwerpen Centraal en Roosendaal v.v. de trein gesleept door NMBS HL 5910 (als 201.010 herschilderd in historische livrei). Vanaf Roosendaal voert SNCF 7107 de trein verder naar Utrecht v.v.

STOOMRITTEN MET NS 3737

De Nederlandse Spoorwegen richten tijdens de hele duur van de manifestaties interessante stoomritten in met lok 3737, waarbij voor onze lezers nog mogelijkheid tot deelname bestaat op :

dinsdag 25 juli : Utrecht - Amsterdam - Haarlem - Leiden - Alphen a.d. Rijn - Utrecht (prijs volwassene 37 gulden / prijs kind 22 gulden), ritnummer 01

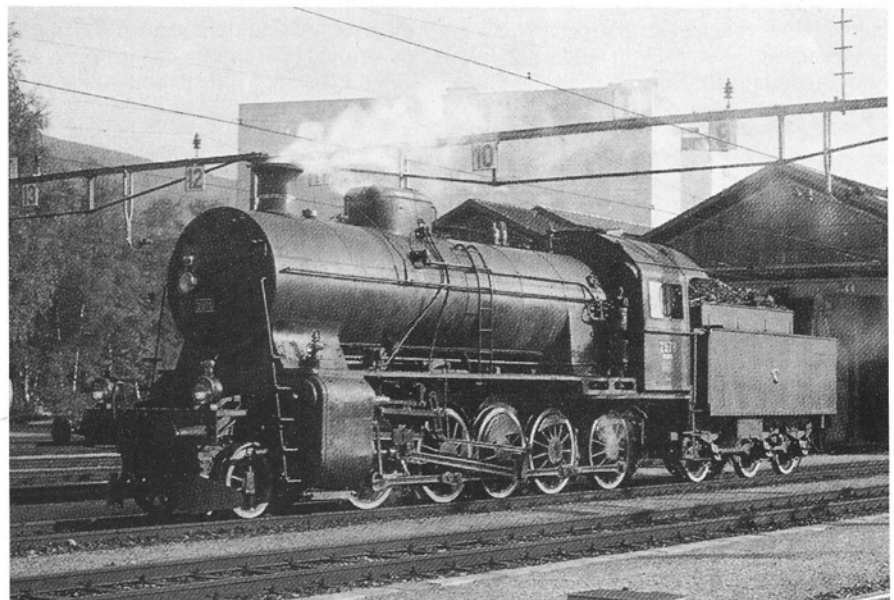
dinsdag 1 augustus : Utrecht - Ede - Wageningen - Arnhem - Winterswijk - Zutphen - Apeldoorn - Utrecht (55 gulden / 33 gulden), ritnummer 04

donderdag 20 juli en 3 augustus : Utrecht - Voorburg - Den Haag HS - Delft - Rotterdam Noord - Utrecht (37 gulden/22 gulden), ritnummer 02

donderdag 27 juli : Utrecht - Amersfoort - Deventer - Zutphen - Arnhem - Ede - Wageningen - Utrecht (46 gulden / 28 gulden), ritnummer 03

zondag 23 juli : Utrecht - Rotterdam CS (18 gulden / 11 gulden), ritnummer 11 A
Rotterdam CS - Breda - 's-Hertogenbosch - Geldermalsen - Dordrecht - Rotterdam CS (46 gulden / 28 gulden), ritnummer 11 B

Rotterdam CS - Utrecht (18 gulden / 11 gulden), ritnummer 11C



SBB goederenlok C 5/6 2978 uit 1917 zal bij alle stoomparades van „Treinen door de Tijd” van de partij zijn. Zwitserse „Minirex”-prentkaart, verzameling Staf Cuyt.



Superster bij 150 jaar spoorwegen in Nederland : NS 3737. Men moet Nederlander zijn om op het originele idee te komen deze mooie lok op een wandtegeltje af te beelden ! Verzameling Staf Cuyt.

Volledige rondrit Utrecht - Utrecht (60 gulden / 36 gulden), ritnummer 11 **zondag 30 juli** : Utrecht - Tiel - Nijmegen - Roermond - Heerlen - Maas-tricht - Eindhoven - Utrecht (71 gulden / 43 gulden), ritnummer 12
Aanmelding tot twee weken voor de reisdatum via telefoon 00-31.30.950888.

STOOMRIT NVBS

Op **zaterdag 19 augustus** tenslotte richt de NVBS voor haar leden een speciale stoomtreinrondrit in : Utrecht - Amersfoort - Apeldoorn - Dieren - Arnhem - Elst - Tiel - Geldermalsen - Utrecht. Op het baanvak Apeldoorn - Dieren wordt in voorspan met een VSM-lok gereden. Talrijke fotohaltes en schijnvertrekken zijn voorzien. Vertrek Utrecht CS omstreeks 9.30 u. S.C.

Gegevens uit „Op de Rails”, 1989-4, tijdschrift van de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen.

• Nieuwe IC-treinstellen

Nadat in maart 1978 het eerste prototype van een nieuwe serie driedelige Intercity-treinstellen in Nederland kwam, zijn tot nu toe in twee vervolseries ruim zeventig van dergelijke IC-stellen in dienst gekomen. Uiteindelijk zullen het er ruim negentig moeten worden. Deze stellen beschikken over een motorrijtuig voorzien van stuurstand en doorloopkop, een tussenrijtuig en een stuurstandrijtuig eveneens met doorloopkop, beide laatstgenoemde zonder tractiemotoren. De doorloopkop maakt het de reizigers mogelijk bij twee gekoppelde stellen van het ene naar het andere te lopen. Deze combinaties zijn veelvuldig te zien op de verbindingen vanuit Amsterdam, Den Haag en Rotterdam naar Groningen, Leeuwarden en Enschede.

Inmiddels hebben de NS een derde vervolgorde bij de bouwer van deze elegante treinstellen, Waggonfabrik Talbot in Aken, geplaatst. Deze order, die dertig stuks omvat, wijkt af van de voorgaande. Op basis van nieuw onderzoek en rekening houdend met de toename in het reizigersvervoer, besloten de NS de treinstellen van de derde vervolserie uit vier rijtuigen te laten bestaan. Gehandhaafd blijft de karakteristieke doorloopkop van de stuurstandrijtuigen. Teneinde de vierdelige stellen dezelfde rijkarakteristiek te geven als de driedelige, zal een draaistel van één van de tussenrijtuigen een motordraaistel zijn. De NS hebben Talbot in Aken gevraagd de aflevering van de huidige IC-treinstellen te bespoedigen. Aansluitend zal Talbot de vierdelige IC-stellen afleveren, te beginnen medio 1990. A.H.

Opsporing gevraagd !

Deze nieuwe rubriek staat gratis ter beschikking van alle lezers, mits wordt voldaan aan volgende voorwaarden :

1. de beknopte vraagstelling mag slechts handelen over één onderwerp;
2. alléén vragen met niet-commerciële bedoelingen komen in aanmerking (dus géén koop- of verkoopadvertenties - wél ruilverstellen);
3. afhandeling gebeurt rechtstreeks tussen correspondenten, zonder verantwoordelijkheid noch tussenkomst van de redactie;
4. opgave van naam, adres en eventueel telefoonnummer is altijd verplicht !

• Bezit één van onze lezers oude foto's m.b.t. de elektrische lokomotieven van de huidige reeks 28, nog in licht- en donkergroene schildering en voorzien van één koplamp ? W. Arents, Gruuthuselaan 22, 8020 Oostkamp.

• Gents hobbyist is op zoek naar één of meerdere grond- en/of sporenplannen van het gezamenlijke spoorweg- en tramstation Rabot. E. Vlamijnck, Emiel Claeyslaan 23, 9219 Gentbrugge.

• Wie kan bevestigen of ontkennen of er op de Noord-Antwerpse NMVB-polderlijnen 72, 75 en 77 ooit met type S-rijtuigen werd proef gereden of diensten werden verzekerd ? Een telefoontje naar de Heer Dewel op nr. 03 / 665 30 93 wordt zeer op prijs gesteld.

• In de loop der jaren kon ik enkele spoorweglampen van diverse aard bemachtigen (Etat Belge, CFB, NB, NMBS, NMVB). Het betreft zowel treinlampen als dienstlampen. Tot nu toe kon ik hierover geen enkele documentatie vinden. Daarom richt ik mij tot de lezers van Rail-Revue in de hoop iemand te ontdekken die mij over dit onderwerp documentatie kan bezorgen. Axel Vermeulen, Grote Nieuwedijkstraat 141, 2800 Mechelen, tel. 015 / 20 25 15, na 19 u.

• Eind jaren '40 stonden twee bagagewagens van het standaardtype van de Buurtspoorwegen, in het groen geschilderd, op een zijspoor te Assebroek afgesteld. Ze hadden geen NMVB-embleem en droegen de nummers NL.9 en NL.11. In 1951 zijn de wagenbakken op een slopersterrein te Maldegem terecht gekomen.

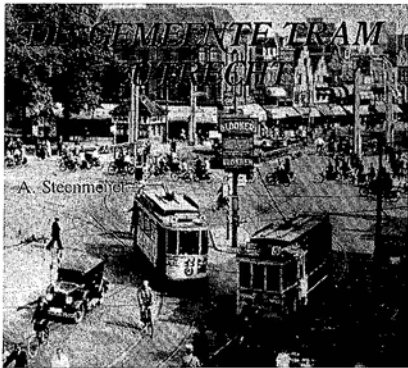
Ik vraag mij nog steeds af, van welke lijn(en) deze wagens afkomstig waren en of het al dan niet buurtspoorweg-materieel betrof ? Voor zover mij bekend gebruikte geen enkele Nederlandse vervoermaatschappij in het aangrenzende Zeeland een dergelijke nummering. Zou het mogelijk kunnen zijn dat het Nederlandse bagagewagens waren die aan de NMVB werden verhuurd ? Indien dit zo is, hebben er nog andere bestaan ? Jacques Cohn, Drève Marie-Thérèse 2, 5880 Lerinnes.



IC-III-treinstel als IC op weg van Groningen naar Amsterdam op de oprit van een brug bij Meppel. De derde vervolserie zal vierdelige treinstellen bevatten. 19 februari 1985 (foto Antoon Hermans).

Briefwisseling aan Rail-Revue, Vosstraat 43, 2200 Antwerpen-Borgerhout.

Het bekijken of het lezen waard



DE GEMEENTE TRAM UTRECHT door A. Steenmeijer

Reeds van in het begin der jaren tachtig brengt de Uitgeverij Pirola te Schoorl (NL) een serie boekjes uit, gewijd aan de geschiedenis van verdwenen of nog bestaande Nederlandse trambedrijven. Deze reeks, die bij onze Noorderburen zeer gunstig werd en wordt onthaald, is bij ons betrekkelijk onbekend. Ten onrechte, zoals blijkt bij het bekijken, lezen en beoordelen van enkele van deze werken. De Belgische uitgeverij EPO heeft de m.i. niet eenvoudige taak op de schouders genomen, deze meer dan verdienstelijke publikaties ook binnen handbereik van de (Nederlandstalige) Belgische tramvriend te brengen. Zij is nu doende er de normale evenals de gespecialiseerde boekhandel voor te sensibiliseren. Ik mag veronderstellen dat bij het verschijnen van mijn werkstukje de meeste van deze boekjes reeds minstens in de Belgische vakhandel zullen verkrijgbaar zijn.

Onlangs werden mij door EPO zeven van deze werken ter bespreking voorgelegd en ik heb, vrij willekeurig, bovenstaande titel „ter kritische beschouwing” uitgekozen. Lang voor de komst van de sneltram had Utrecht reeds zestig jaar (1879-1939) trambedrijvigheid achter de rug, aanvankelijk gebruik makend van paardetractie.

Vanaf 1909 heeft ook de Zeister tram aan deze activiteiten deelgenomen. Alhoewel op het net van de GTU (Gemeente Tram Utrecht) klaarblijkelijk nooit méér dan vijf hoofdlijnen werden geëxploiteerd, spreekt het aantal van in het piekjaar 1930 vervoerde 14.081.105 reizigers wel even tot de verbeelding! Tijdens de betrekkelijk korte „elektrische” periode (1906-1939) kwamen daarbij aan originele of verbouwde motorwagens 74 verschillende exemplaren te pas, bijgestaan door 32 al dan niet verbouwde bijwagens en 4 elektrische dienstvoertuigen. Een verscheidenheid aan materieel om elke tramhistoricus/tramvriend te doen watertanden! (Tussen haakjes: één ex-GTU motorrijtuig - nr. 75 - overleeft als GVB Amsterdam 301 op de EMT in Amsterdam.)

De niet immer rimpelloos verlopen geschiedenis van een in zijn tijd zeer belangrijk trambedrijf wordt in dit boek op een uiterst vlotte wijze verteld, waarbij af en toe zelfs een prettig humoristische ondertoon te bespeuren valt.

Het zeer verzorgd gedrukte werk bevat een groot aantal interessante historische foto's, documenten, situatietekeningen, dienstregelingen en... advertenties uit de wel uiterst roerige periode tot de tweede wereldoorlog. Het geheel wordt afgerond met een materieelstaat, een vermelding van de exploitatiecijfers en een a.h.w. onmisbare bibliografie.

Het bekijken of het lezen waard? Zeer zeker. In 1989 viert Nederland niet alleen 150 jaar spoorwegen maar ook 125 jaar tram (op 25 juni 1864 reed het eerste door een paard getrokken tramrijtuig tussen 's-Gravenhage en Scheveningen). In het licht van deze gebeurtenis - en aan de hand van de Pirola-reeks - kan ik de Belgische tramliedhebber slechts aanraden, eens nader kennis te maken met de grote verscheidenheid aan Nederlandse tramhistorie! S.C.

De Gemeente Tram Utrecht, uitgegeven door Pirola te Schoorl en verdeeld door EPO te Berchem-Antwerpen. 20 x 21,5 cm, 120 blz. onder gekartonneerd omslag. Prijs 630 F. Andere boekjes uit deze reeks (in identieke uitvoering): **Stoomtrams rond Alkmaar**, J. Kok, 132 blz., 630 F; **Stoomtrams rond Hoorn**, J. Kok, 144 blz., 630 F; **De Zuiderzeestoomtram**, F. Bakker en T. Bergstra, 144 blz., 630 F; **De Gemeente Tram Nijmegen**, W. Streefland en W. van Reen, 120 blz., 630 F; **De 's-Gravelandsche Paardetram**, W. I. Engel, 120 blz., 630 F; **De buitenlijnen van de Haagse Tramweg Mij.**, J. Blok, 160 blz., 690 F.



SPOORWEGEN IN NEDERLAND 100 JAAR GELEDEN door H.G. Hesselink

Het 150-jarig bestaan van de spoorwegen in Nederland is natuurlijk een gebeurtenis om een boek over te schrijven. Maar door daarbij wat dieper op het dagelijkse gebeuren met alle kleine facetten in te gaan, zou het boek toch wel heel erg dik worden.

Daarom heeft de schrijver zich willen beperken tot veel van wat er nu zo'n honderd jaar geleden, tussen 1885 en 1895, bij het spoor gebeurde. Voor sommige onderdelen is hij daarbij gegaan tot de periode 1880 - 1899. Het boek is ingedeeld voor de periode 1880-1899 in hoofdstukken over de aanleg van lijnen, stations, bruggen, emplacements, uitoefening van de dienst en „Klachten”; voor de periode 1885 - 1894 komen daar nog bij „Seinwezen”, „Ongevallen”, „Rollend materieel” en „De stoombootveerdienst Enkhuizen-Stavoren”, en voor verschillende jaren nog „Beambten en bedienden”, „Tarieven” en „Diversen”.

Behalve uit de Verslagen van de Raad van Toezicht op de Spoorwegen, heeft de schrijver geput uit jaarverslagen en historische geschriften. Terwijl hier en daar, teneinde de sfeer uit die tijd te bewaren, de ambtelijke taal is gevolgd, wordt elders in meer

pittige bewoordingen op de gebeurtenissen ingegaan.

Het op formaat A4 uitgevoerde werk bevat 212 pagina's kunstdrukpapier, met circa 300 foto's (gewoonlijk 3 per pagina), vijf spoorwegnetkaarten, enige schetsen van spoor situaties, een aantal tekeningen van in die tijd aangeschaft rollend materieel en vijf bladen met reproducties van de dienstregeling uit 1888, van het in 1890 door de Staatsspoorwegen overgenomen Rhijnspoor en van enkele andere spoorlijnen.

Veel aandacht wordt gewijd aan de toen bestaande concurrentieverhouding tussen de verschillende spoorwegmaatschappijen, waarbij voor sommige plaatsen onderling wel drie reismogelijkheden bestonden. Ook in het internationale verkeer bestonden in die dagen soms wonderlijke toestanden. Dit gold eveneens in het goederenverkeer: zo was bijvoorbeeld het tarief voor witte kool hoger dan dat voor gekleurde kool! Tussen Amsterdam en Westerveld reed een speciale begrafenistrein met eigen katafalkwagens. We maken de komst van restauratierijtuigen mee en van W.C.-afdelingen in de rijtuigen (hoe ging dat voor die tijd?). Ook de komst van de doorgaande rem en van verwarming in de rijtuig-afdelingen valt in de beschreven periode.

Het geheel, voorafgegaan door een voorwoord en een inleiding met een korte beschrijving van de toen exploiterende maatschappijen, wordt besloten met een naschrift en een verantwoording.

De reproductie van de verschillende documenten en van verreweg de meeste afbeeldingen kon op hoog peil worden gehouden. Het boek, passend in het raam van de feestelijkheden ter gelegenheid van „150 jaar Nederlandse Spoorwegen”, is vanaf juni 1989 tegen de prijs van f 38 of 700 F, in de boekhandel verkrijgbaar.

Tekst: Ediblanchart p.v.b.a.



WELKE TOEKOMST VOOR HET STADSVVERVOER?

Zopas verscheen het verslagboek van het op 20 april 1988 in Gent gehouden colloquium „Welke toekomst voor het stadsvervoer?”. Blikvangers in dit werk zijn uitgebreide bijdragen over de verkeersaanpak in Würzburg, Grenoble en Bern. Deze middelgrote Europese steden kenmerken zich door een goed functionerend, zeer intensief gebruikt en volledig bovengronds openbaar vervoer. Belangrijk is tevens de integrale kwaliteitszorg van de verkeersaanpak: renovatie van de verkeersarme binnensteden, beheersing

van het individueel vervoer in en rond de steden, een doordacht parkeerbeleid, aanschaf van trams met lage of verlaagde vloer, automaten voor verkoop van vervoerbewijzen...

Wat Gent betreft, schuift verkeerskundige R. de Jong vrij revolutionaire plannen naar voor met het oog op een ver doorgedreven integratie van het stads- en streekvervoer. Het boek bevat verder referaten van MIVG-directeur-generaal P. Roose en van verkeersspecialisten H. Verbruggen en B. Vancaeynest, de toen gehouden toespraken van de Gentse Burgemeester J. Monsaert en de gewezen Ministers H. De Croo en W. Beysen en andere nuttige randinformatie (statistieken over het Belgisch stads- en streekvervoer in 1987, lage-vloer-trams,...). Alvast een basiswerk voor al wie werkt rond of interesse betoont voor de toekomst van het vervoer in en rond onze middelgrote steden!
B.V.C.

Welke toekomst voor het stadsvervoer? is een uitgave van „Ghent Traffic”, Studie-, documentatie- en informatiecentrum voor verkeer en vervoer, Kortrijksesteenweg 622, B-9000 Gent. 200 blz. DIN A4, met 22 tabellen en 57 illustraties, waaronder heel wat foto's en zeer verzorgde kaarten. Tweetalig Nederlands/Frans met viertalige (Nederlands, Frans, Engels, Duits) samenvatting en trefwoordenlijst van elk referaat. Prijs 650 F per exemplaar en 50 F verzendingskosten. Betaling op rekening 068-2075811-38 t.n.v. Ghent Traffic, 9000 Gent. Buitenland: 800 F, inclusief verzendingskosten, op postrekening 000-1601710-46 t.n.v. Ghent Traffic.

Evenementen op en om het spoor

Spooragenda exit: In ons nummer 16 heeft de lezer inderdaad de laatste Spooragenda aangetroffen. Teneinde echter het kind niet met het badwater weg te gooien, blijven wij gratis ruimte ter beschikking stellen voor de aankondiging van alle vermeldenswaardige hobby-evenementen, voor zover ze ons door inrichtende verenigingen of organisatoren zelf worden medegedeeld. Er dient nochtans één voorwaarde in acht genomen: duidelijke en zo beknopt mogelijke berichten dienen **vijf weken** voor de normale verschijningsdata van Rail-Revue (15 januari, 15 april, 15 juli en 15 oktober) in ons bezit te zijn. Hier gaan we dan met de „nieuwe formule”:

Museum Stoomtrein der Twee Bruggen - Harensesteenweg 494, 1800 Vilvoorde
AKTIVITEITEN 1989:

- 23.07 Stoomtrein-rijdag, uurrooster 2.
- 05.08 Gastronomische avondrit met stoomtraktie.
- 06.08 Stoomtrein-rijdag, uurrooster 2.
- 20.08 Rijdag met motorwagen, uurrooster 1.
- 02.09 Gastronomische avondrit met stoomtraktie.
- 03.09 Stoomtrein-rijdag, uurrooster 2.
- 16.09 4e Eetfestijn in het buffetrijtuig in Intercom Park.
- 17.09 4e Eetfestijn in het buffetrijtuig in Intercom Park.
- 25e Ruilbeurs voor miniatuurtreinen, auto's en postkaarten in

zaal Star, N. De Brauwerestraat 21 te Vilvoorde van 9 tot 13 uur.

- 30.09 Gastronomische avondrit met stoomtraktie.
- 01.10 Rijdag met motorwagen, uurrooster 1.
- 14.10 Gastronomische avondrit met stoomtraktie.
- 26.11 26e Ruilbeurs voor miniatuurtreinen, auto's en postkaarten in zaal Star, N. De Brauwerestraat 21 te Vilvoorde. Open van 9 tot 13 uur. Rail-Revue deelname.

Uurrooster 1: V Intercom park 14.30 en 16.30 u., V Vilvoorde 14.38 en 16.38 u., A Budabrug 14.50 en 16.50 u. V Budabrug 15.05 en 17.05 u, V Vilvoorde 15.20 en 17.20 u, A Intercom Park 15.30 en 17.30 u.

Uurrooster 2: V Intercom Park 14.30 en 16.30 u, V Vilvoorde 14.46 en 16.40 u, A Budabrug 15.00 en 16.54 u. V Budabrug 15.05 en 17.00 u, V Vilvoorde 15.33 en 17.28 u, A Intercom Park 15.55 en 17.50 u.

Buffet geopend elke rijdag van 12 tot 19 u.

Tweede Modeltrein- en Hobbyfestival te Melle op 2 en 3 september 1989 in de grote zaal van het Gildenhuis, Merelbekestraat 99, Melle-Vogelhoek. Modellen en modelbanen, demonstraties, verkoopstands, video-bar, Rail-Revue deelname.

Info: E. Minnaert, Tuinstraat 23, 9230 Melle.

Te noteren: **Trein-, tram- en busweek-end 1989** met deelname van alle openbaar vervoermaatschappijen op zaterdag 7 en zondag 8 oktober.

Foto voorpagina: *De dieselmotorrijtuigen reeks 43 zijn nu geheel uit de reizigersdienst verdwenen: enkelen werden gekocht door museumbedrijven terwijl enige andere overleven als werkpaardjes voor de Dienst ES. Spoorauto 4307 werd als eerste in zijn nieuw uniform ingelijfd als groene ES 401; ES 402 (ex-4325) werd in een wijnrode jas gestoken. Binnen afzienbare tijd zullen nog enkele ex-43'ers in deze functie op het spoor verschijnen. Schaarbeek, 28 augustus 1987. Dia Jan Mahieu.*

Foto achterpagina: *Vier-cilinder compoundlocomotief 7.015 op de draaischijf van het stoomlocomotievendepot Berchem (FCV) op 30 mei 1959. Locomotief 7.015 (oorspronkelijk nr. 4615, daarna 715 en uiteindelijk - in 1946 - 7.015) werd gebouwd door Franco Belge te La Croyère (fabrieksnr. 2248). Haar loopbaan duurde van 1922 tot 1960. Bemerk de typische windleiplaten, de complexe A.C.F.I.-voorverwarmingsinstallatie, de iets naar achter liggende hogedrukcilinders (systeem de Glehn), de uitgestulpte Bel-paire-vuurhaard, de Lemaître-schoorsteen, enz.*
Foto Eric Keutgens.

Lezersforum

De eerste NMVB-lijnophellingen in de provincie Antwerpen

Ik heb met belangstelling het artikel van de heer E. Keutgens over dit onderwerp in RR 16 gelezen. Mag ik hieraan, voor de materieelnummer-fans, nog enkele gegevens toevoegen?

Lijn 73 Antwerpen - Kruisschans

In de jaren '30 reden op deze lijn wagens uit de reeksen LVA 9635-9645, zowel met kopbord (wit/wit) als met film (wit) en Odessa-ombouwers 9665-9669 en 9670-9675 (deze laatsten verhuisden later naar Luik en Leuven). De Odessa's hadden allen een kleine filmkast. Ik heb nooit een 73 met grote filmkast zien rijden. Merkwaardig is dat bij de 9668 nog in 1951 (!) lijn 73 op de filmrol aanwezig was. Ook het buitenbeentje 9635 heeft af en toe op lijn 73 dienst gedaan.

Tijdens de stille uren reden de mws alléén. Op het spitsuur werden aanhangers meegesleept, meestal de overgebleven „De Rechter”-bws met middeninstap en teakhoutbekleding, genummerd 1351, 1354, 1355, 1753 en 1754.

Lijn Rijkevorsel - Polygoon - Wuustwezel

Op een lentedag in 1946 heb ik op deze lijn een stoomtram met volgende samenstelling gezien: HL.748 + 1529 + 649 + 1138 + bagagewagen 2554, allen in het groen.

In het najaar 1946 noteerde ik: HL.748 + 637 + 859 + 1530 + bagagewagen 2554, allen groen.

Deze bws waren allen van het overal verspreide „stoomtram-type” met open balkons. Men kon ze nog tot begin jaren '50 aantreffen in bijzondere treinen voor militairen, die 's vrijdags en 's zaterdags massa's verlofgangers van Polygoon naar Antwerpen brachten. Op zondagavond ging het dan in omgekeerde richting. Nadat de diensten Polygoon - Wuustwezel door spoorauto's werden overgenomen reden hier meestal AR. 190 en 191, gewoonlijk met 1 of 2 bws uit de reeks 671-680, soms ook uit de reeks 19033-19047.

Lijn 53 Rumst - Lier

Op deze lijn reden meestal „Seneffe”-mws reeks 9695-9714, met kopbord (blauw/blauw) of film (wit), soms ook houten „standards” met filmkast, namelijk 9784 en 9785. Er werd overdag met losse mws gereden, in de spits met één bw type „stoomtram” met open balkons of een andere tweeasser die te Rumst voor de lijnen 50/52 ter beschikking stond. In de vroege morgen werd een slag gereden met mw + gele bagagewagen, meestal 2227 of 2239.

De lijn werd in 1950/51 opgebroken, waarbij de „Seneffe” 9705 en de „Brainele-Comte” 9867 een handje hebben toegestoken, doch ook de Mechelse ART. 45 en ART.100.

Jacques Cohn



AUTORAILS		NUMÉROTATION DES		AUTORAILS		NUMÉROTATION AU	
GENRE : Diesel - mécanique simple à 3 essieux PUISSANCE : 1 x 120 ch ANNEE DE MISE EN SERVICE : 1934				NUMÉROTATION AU :			
Boîtes- à roues							
604.01	Boîte à 12 vitesses pour boîte de vitesse						
.02	à 12 vitesses						
.03	à 12 vitesses						
.04	à 12 vitesses						
.05	à 12 vitesses						

AUTORAIL SIMPLE DIESEL - MECANIQUE A 2 ESSIEUX - TYPE 604	
Effectif :	5
Constr. :	(Caisse : Ganz (Hong.) Mot. D. : Ganz Transm. : Ganz)
Année de construction :	1934
Capacité	1er cl. : 8/10 2° cl. : 52/10 Tot. : 80
Bagages T.	0,3
Long. tot. m.	14,250
Poids tot. T.	entre essieux 8,000 22,100
A vide + appr.	15,700
Vitesse max. Km/h.	75
Puissance ch.	1 x 120
Puissance spéc. ch/T.	5,4
Nbre de cyl.	- vert. en l. 6
Alésage mm.	135
Course mm.	185
Nbre t/min.	1300
Poids mot. kg.	1350
Transmission: b. v. méc. à 4 vitesses. Inverseur à engrenages coniques. Arbre cardan et couple conique sur essieux. 1 essieu moteur. Commande pneumatique.	

651.01 → 652.01

Autorail type 652. Diesel-électrique double.

Généralités		Partie Voiture		Moteur Diesel		Transmission	
Effectif :	1	Constructeur :	La Brugeoise Nicoise et Delcuve à Bruges.	Constructeur :	Maybach à Friedrichshafen (Allemagne)	Constructeur :	A.C.E.C. - Siemens *
Poids à vide en ordre de marche :	T. 70	Date de construction :	1934	Type de fabrication :	g.o 56.	Type de fabrication :	-
Poids global en charge :	T. 87	Capacité :		Mode de fonctionnement :	4 temps.	Mode de fonctionnement :	Système Dupont génératrice autorigulatrice avec excitatrice à 4 enroulements (excitation séparée, shunt, ampèremétrique, voltmétrique).
décomposition du poids global				Mode d'injection :	mécanique directe (centrale).	Mode de régulation :	par réglage de la vitesse.
tare	T. 67,5			Mode de lancement :	par la génératrice principale.	Mode d'attaque des essieux moteurs :	moteurs électriques série suspendus par le nez et attaquant les essieux par pignon et engrenage
appuis	T. 2,5			Puissance nominale :	C.V. 410		
voyageurs	T. 16			Vitesse de rotation :	1/min 1400		
bagages	T. 1			nombre :	12		
matrice	C.V. 410			disposition :	en V 60°		
spécifique	C.V/T. 4,7			alésage :	mm. 160		
Vitesse maximum :	Km/h 120			course :	mm. 200		
Rayon minimum de courbe :	m. 175			Poids global :	Kgs. 2100		
Rayon d'action :	Km. 1000			Pression d'injection :	Kg/cm² 200		
Capacité des réservoirs à gazoil :	l. 750			Pression moyenne effective :	Kg/cm² 5,5		
Diamètre des roues :	mm. 1070			Vitesse moyenne du piston :	m/sec. 9,3		
				Couple maximum :	Kgm. 210		
				Suspension du moteur :	logé dans un bogie d'extrémité.		

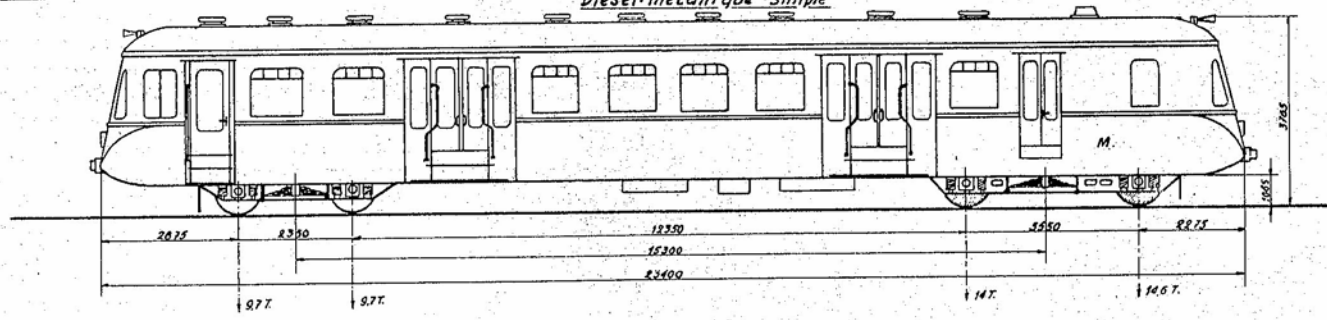
* Equipement Siemens-Schuckert (système Gubus) transformé par les A.C.E.C. Génératrices et moteurs de traction de construction Siemens

Dir. MA. Bur. 22-52 n° 136

NUMEROTATION DES AUTORAILS DIESEL-MECANIQUE SIMPLE A BOGIES		GENRE : Diesel - mécanique simple à bogies PUISSANCE : 1X110 e.b. ANNEE DE MISE EN SERVICE : 1935	
NUMEROTATION AU : 605.01		NUMEROTATION AU :	
AUTORAIL SIMPLE DIESEL - MECANIQUE A BOGIES TYPE 605			
Effectif :	1	Vitesse max. Km/h.	84
Constr. :	Caisse : At. Br-le-Cpte Mot. D. : SEM (Gand) Transm. : Ganz	Puissance ch.	1 x 220
Année de construction :	1935	Puissance spéc. ch/T.	5,2
Capacité :	1er cl. : 30/25 2° cl. : 70/25 Tot. : 150	Nbre de cyl. -vert. en l.	6
Bagages T.	0,5	Alésage mm.	170
Long. tot. m.	22,000	Course mm.	220
Axe à axe :	15,400	Nbre t/min.	1330
Poids Tot. T.	41,900	Poids mot. kg.	2850
A vide + approv.	29,900	Transmission :	b. v. mécanique à 4 vitesses. Inverseur à engren. droits. Arbre à cardan et couple confique sur 2 essieux moteurs.
(emp. bogies M.	m. : 3,600)	Commande	pneumatique.
(" " P.	m. : 2,200)		

606.01 → 607.01

Autorail type : 607
Diesel-mécanique simple

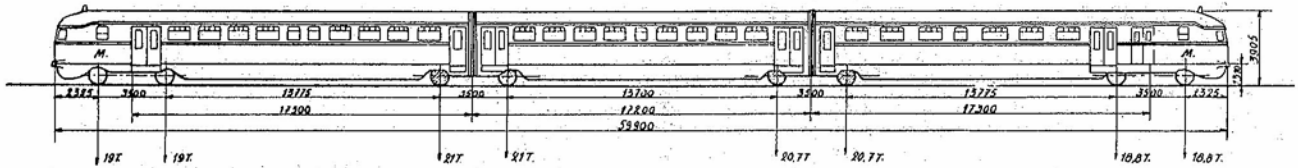


Generalités. Effectif : 1 Poids : à vide en ordre de marche : 38,2 T. global en charge : 48,5 T. décomposition : tare : 36,8 T. approvis : 1,6 T. du poids global : voyageurs : 9,8 T. bagages : 0,5 T. Puissance : motrice : 320 CV. spécifique : 6,6 CV/T. Vitesse maximum : 85 Km/h. Rayon minimum de courbe : 75 m. Rayon d'action : 750 Km. Capacité des réservoirs de gazoil : 1. 650 l. Diamètre des roues : 870 mm.		Partie Voiture. Constructeur : SA. Boume-Morpent à Marlanwelz. Date de construction : 1935. Capacité : <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2° cl.</th> <th>3° cl.</th> <th>Tot.</th> <th>Max. latr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Places assis..</td> <td>20</td> <td>50</td> <td>70</td> <td>70</td> </tr> <tr> <td>Places debout..</td> <td>10</td> <td>50</td> <td>60</td> <td>70</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>30</td> <td>100</td> <td>130</td> <td>140</td> </tr> </tbody> </table> Freinage : Frein automatique Westinghouse avec robinet du mécanicien n°4. Freinage par sabots en fonte sur bandages. Chauffage : autonome à eau chaude par chaudière idéal Classie. Ventilation : par anémomats Schepens placés sur la toiture.			2° cl.	3° cl.	Tot.	Max. latr.	Places assis..	20	50	70	70	Places debout..	10	50	60	70	Total	30	100	130	140	Moteur Diesel Constructeur : SEM. à Gand. Type de fabrication : 4 K73. Mode de fonctionnement : 4 temps Mode d'injection : mécanique avec chambre de précombustion système Ganz-Jendrossik. Mode de régulation : par réglage de l'injection. Mode de lancement : par 2 démarreurs électriques. Puissance nominale : CV. 320 Vitesse de rotation : t/min. 1330 Cylindres : nombre : 6 disposition : vert. en ligne alésage : mm. 170 course : mm. 220 Poids global : Kgs. 3400 Pression d'injection : Kg/cm² 150 Pression moyenne effective : Kg/cm² 5,9 Vitesse moyenne du piston : m/stk. 9,7 Couple maximum : Kgm. 168 Suspension du moteur : logé dans un bogie.		Transmission. Constructeur : SLM. Winterthur (Suisse). Type de fabrication : Mode de fonctionnement : boîte à 4 vitesses à engrenages constamment en prise avec embrayages individuels commandés par huile sous pression. Mode d'accouplement au moteur : direct par disques Hardy. Inverseur de marche : à engrenages droits, dans la boîte de vitesse. Mode d'attaque des essieux moteurs : par arbres à cardans et engrenages coniques sur essieux. Commande à distance : électro-pneumatique.	
	2° cl.	3° cl.	Tot.	Max. latr.																							
Places assis..	20	50	70	70																							
Places debout..	10	50	60	70																							
Total	30	100	130	140																							

NUMEROTATION DES AUTORAIS		NUMEROTATION AU.	
GENRE: Diesel-Mécanique simple à bogies. PUISSANCE: 1 x 330 ch. ANNEE DE MISE EN SERVICE: 1936.		NUMEROTATION AU. 607.01	
REMARQUES: 2 ^{es} et 3 ^{es} bogies par les 2 ^{es} et 3 ^{es} axes de traction et 2 ^{es} et 3 ^{es} axes de freinage.		AUTORAIL SIMPLE MECANIQUE A BOGIES (TYPE 607)	
Effectif:	1	Vitesse max. Km/h.	88
Construct.	Caisse: FUF Haine SP Mot. D.: Mercedes-Benz Transm.: SIM- Winterth.	Puissance ch.	1 x 330
Année de construction:	1936	Puissance spéc. ch/T.	6,4
Capacité	1 ^{er} cl.: 20/10 2 ^e cl.: 50/50 Tot.: 130	Nbre de cyl. - en V -	12
Bagages T.	0,5	Alésage mm.	138
Long. tot. m.	22,054	Course mm.	170
Axe à axe m.	15,520	Nbre t/min.	1700
Emp. bog. M. m.	3,500	Poids mot. kg.	2400
" " P. m.	2,800	Transmission:	4 vitesses. Inverseur à engrenages droits. Arbre à cardan et couple conique sur essieu.
Poids tot. T.	46,670	Commande:	par air comprimé.
A vide + approv.	36,270		

653.01 - 653.03

Autorail type: 653 (653.03). rang 1.1.1958 653.01.
Diesel-électrique triple.

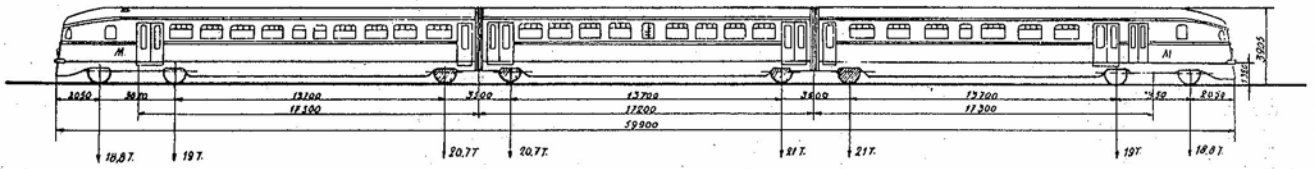


Généralités.		Partie Voiture.		Moteur Diesel.		Transmission.	
Effectif:	1	Constructeur:	La Brugeoise Nicaise et Delcuve à Bruges.	Constructeur:	Maybach à Friedrichshafen (Allemagne).	Constructeur:	A.C.E.C.
Poids:		Date de construction:	1936	Type de fabrication:	G.O. 56.	Type de fabrication:	G.T. 24.
à vide en ordre de marche:	T. 138	Capacité:		Mode de fonctionnement:	4 temps.	Mode de fonctionnement:	système Jeumont, génératrice principale autorégulatrice à double excitation indépendante, fournie par la génératrice auxiliaire et par une excitatrice pilote calée en bout d'arbre d'un moteur de traction.
global en charge:	T. 159			Mode d'injection:	mécanique directe (centrale).	Mode de régulation:	par réglage de la vitesse.
Décomposition (tare):	T. 134			Mode de lancement:	par la génératrice principale.	Puissance nominale:	CV 410
du poids global (voyageurs):	T. 40			Puissance de rotation:	t/min 1400	Vitesse de rotation:	t/min 18
bagages:	T. 1			Cylindres:	nombre 12	disposition:	en V 60
Puissance:				alésage:	mm 169	course:	mm 200
matrice:	CV 2x410			Poids global:	Kgs 2100	Pression d'injection:	Kg/cm ² 200
spécifique:	CV/l 5,2			Pression moyenne effective:	Kg/cm ² 5,5	Vitesse moyenne du piston:	m/sec 9,3
Vitesse maximum:	Km/h 120			Couple maximum:	Kgm 210	Suspension des moteurs:	logés dans les bogies d'extrémités.
Rayon minimum de courbe:	m 125						
Rayon d'action:	Km 1200						
Capacité des réservoirs à gasoil:	l. 1800						
Diamètre des roues:	mm 1010						

654.01-654.03

Autorail type : 654
Diesel-électrique triple.

654.02 *voiture n° 1-1-58* 654.01
654.03 " " " 654.02



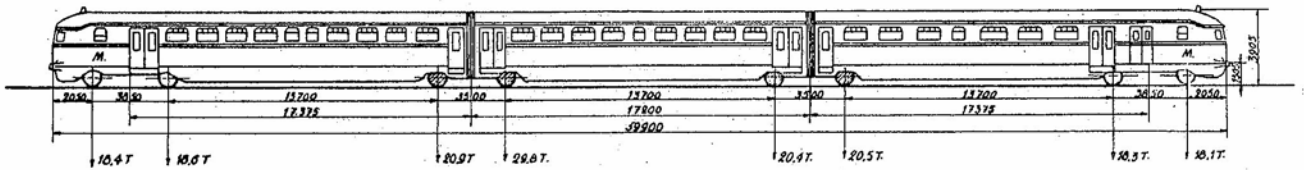
Généralités.		Partie Voiture.		Moteur Diesel.		Transmission.	
Effectif:	2	Constructeur:	S.A. Baume - Morpent à Morlanwelz.	Constructeur:	S.E.M. à Gand.	Constructeur:	S.E.M. à Gand.
Poids:		Date de construction:	1936.	Type de fabrication:	8K 13A.	Type de fabrication:	S.E.M. 801.
à vide en ordre de marche:	T. 158	Capacité:		Mode de fonctionnement:	4 temps.	Mode de fonctionnement:	système S.E.M. (Licence GECO) génératrice autorigénératrice, avec excitatrice à pôles divisés sous carcasse commune avec la génératrice principale.
global en charge:	T. 159	Places assis..	52 175 227 227	Mode d'injection:	mécanique avec chambre de précombustion système Ganz-Jendrasnik.	Mode d'attaque des essieux moteurs:	moteurs électriques série suspendus par le nez et attaquant les essieux par pignon et engrenage.
laxe:	T. 133	Places debout..	15 27 42 42	Mode de régulation:	par réglage de la vitesse.		
décomposition	T. 5	Total	67 202 269 269	Mode de lancement:	par la génératrice principale.		
du poids global	T. 20			Puissance nominale:	CV 365		
voyageurs	T. 1			Vitesse de rotation:	1/min 1330		
bagages:	T. 1			nombre:	8		
Puissance:		Freinage:	Frein automatique Westinghouse avec robinet de mécanicien n° 4.	disposition:	en V		
motrice:	C.V. 2x305	Freinage par segments en Ferodo agissant sur tambours fixés aux roues.		alésage:	mm. 170		
spécifique:	C.V./T. 4,6	Chauffage:	par conditionnement d'air Westinghouse fonctionnant avec l'eau de refroidissement du moteur.	course:	mm. 240		
Vitesse maximum:	Km/h. 120	Ventilation:	par conditionnement d'air système Westinghouse.	Poids global:	Kgs. 4000		
Rayon minimum de courbe:	m. 125			Pression d'injection:	Kg/cm² 150		
Rayon d'action:	Km. 1800			Pression moyenne effective:	Kg/cm² 5,6		
Capacité des réservoirs d'essence:	l. 1800			Vitesse moyenne du piston:	m/sec. 10,6		
Diamètre des roues:	mm. 620			Couple maximum:	Kgm. 215		
G. 900				Suspension des moteurs:	logés dans les bogies d'extrémités.		

Dir.MA.Bur.:22-52 n° 147

655.01 → 655.04 → 655.01

Autorail type : 653 (653.04). *voiture 1-1-1958*
Diesel-électrique triple.

655.01.



Généralités.		Partie Voiture.		Moteur Diesel.		Transmission.	
Effectif:	1	Constructeur:	S.A. Baume - Morpent à Morlanwelz.	Constructeur:	Maybach à Friedrichshafen (Allemagne).	Constructeur:	A.C.E.C.
Poids:		Date de construction:	1936.	Type de fabrication:	G.O. 56.	Type de fabrication:	G.T. 27.
à vide en ordre de marche:	T. 135	Capacité:		Mode de fonctionnement:	4 temps.	Mode de fonctionnement:	système Jeumont génératrice principale à double excitation indépendante fournie par une génératrice auxiliaire et par une excitatrice pilote calée en bout d'arbre d'un moteur de traction.
global en charge:	T. 156	Places assis..	52 175 227 227	Mode d'injection:	mécanique directe (centrale).	Mode d'attaque des essieux moteurs:	moteurs électriques série suspendus par le nez et attaquant les essieux par pignon et engrenage.
laxe:	T. 130	Places debout..	15 27 42 42	Mode de régulation:	par réglage de la vitesse.		
décomposition	T. 5	Total	67 202 269 269	Mode de lancement:	par la génératrice principale.		
du poids global	T. 20			Puissance nominale:	CV 410		
voyageurs	T. 1			Vitesse de rotation:	1/min 1400		
bagages:	T. 1			nombre:	12		
Puissance:		Freinage:	Frein automatique Westinghouse avec robinet de mécanicien n° 4.	disposition:	en V 60°		
motrice:	C.V. 2x410	Freinage par segments en Ferodo agissant sur tambours fixés aux roues.		alésage:	mm. 160		
spécifique:	C.V./T. 5,2	Chauffage:	par conditionnement d'air Westinghouse fonctionnant avec l'eau de refroidissement du moteur.	course:	mm. 200		
Vitesse maximum:	Km/h. 120	Ventilation:	par conditionnement d'air système Westinghouse.	Poids global:	Kgs. 2100		
Rayon minimum de courbe:	m. 125			Pression d'injection:	Kg/cm² 200		
Rayon d'action:	Km. 1800			Pression moyenne effective:	Kg/cm² 5,5		
Capacité des réservoirs d'essence:	l. 1800			Vitesse moyenne du piston:	m/sec. 9,3		
Diamètre des roues:	mm. 610			Couple maximum:	Kgm. 210		
G. 900				Suspension des moteurs:	logés dans les bogies d'extrémités.		

Dir.MA.Bur.:22-52 n° 146

Rail-Revue - Inhoudsopgave vierde jaargang - Nrs. 13 - 16

Register van de artikelen verschenen in de 4de jaargang 1988 - 1989, nummers 13 tot en met 16.

Het cijfer voor het streepje verwijst naar het nummer, het cijfer achteraan naar de bladzijde.

Auteurs

ARENTS W.

- Belgische bovenleiding op mijn modelbaan 16- 149

COHN J.

- 30 jaar geleden : Expo 58 14- 63

15- 95

CUYT G.

- Groeien ondanks alles ! 13- 2

- Het Beneluxmaterieel (IV) 13- 7

- Brand ! 13- 28

- Rail-Revue groeipijnen ? 14- 42

- Honderdvijftig jaar spoorwegen te Luik 14- 47

- Het Belgisch postvervoer per spoor (I) (II) 14- 51

15- 87

- Koken kost geld... 16- 122

- Het reizigers-dieselmaterieel bij de NMBS (I) 16- 133

DE MEYER P.

- Geschiedenis van de Gentse tramwegen 14- 58

16- 129

HERMANS A.

- Spoorwegen in Nederland 16- 123

KEUTGENS E.

- De Rode Tram. Het rollend materieel van

Les Vicinaux Anversois 13- 3

14- 43

15- 97

- Afscheid van de gele trams 13- 14

- De Buurtspoorwegverbindingen met de

spoorwegen 16- 142

MAHIEU J.

- Het Beneluxmaterieel (IV) 13- 7

- Het Belgisch postvervoer per spoor (I) (II) 14- 51

15- 87

- Het reizigers-dieselmaterieel bij de NMBS (I) 16- 133

SMITS CH.

- Geschiedkundig overzicht van de NMVB-

autobuslijn 290 (Antwerpen-Boom) 15- 101

STEVENS J.R.

- Karel Van De Poele en 's werelds eerste

elektrische goederenlokomotief

(oorspronkelijk Engelse tekst -

vertaling Cuyt G.) 15- 83

TEMMERMAN W.

- Een modelbaan automatiseren :

niet zo moeilijk ! 14- 67

- Projekt voor zomerse dagen : Bastogne-Sud 16- 145

VAN DEN BERGH H.

- Een rijk land... 15- 82

VAN MEROYE G.

- De NMBS-diesellokomotieven reeks 62

van Roco in HO 13- 20

- Het Beneluxmaterieel in HO (I) (II) 13- 22

15- 105

VAN OLMEN J.

- Spoortoerisme in de jaren dertig 13- 16

- Historische foto's uit privé-verzamelingen 13- 24

14- 62

15- 109

16- 140

VEYS A.

- 81 - 1 = 80 ! 14- 69

VISSERS R.

- De NMBS-diesellokomotieven reeks 62 van

Roco in HO 13- 20

- Het Beneluxmaterieel in HO (II) 15- 105

WILLEMEN F.

- De eerste dag/nacht lichtseinen op een

Belgische stoomlijn 13- 27

Boekbespreking

- NMBS - Het reizigersmaterieel 13- 26

- Narrow Gauge at War 13- 26

- Publicaties van de Heer Ir. J. Vandenberghen

uitgaven NMBS 14- 76

- 25 jaar MIVA 14- 77

15- 117

- De Belgische Spoorwegen in kleur (1980-1988) 15- 116

- Les „Consolidation” type 29 15- 116

- Een spoorse kijk op Hoboken 15- 117

- 125 jaar spoorwegen te Aarschot 15- 117

- Op het goede spoor 15- 117

- In een klein Stationneke. De stations in

de provincie Antwerpen 15- 117

- De locomotieven van de Belgische Staat

en de NMBS 15- 117

- De Gele Tram 16- 155

- Elektrische lokomotieven B 16- 155

- Sporend door Noordwest-Vlaanderen 16- 155

- Les plans inclinés de Liège 16- 156

- Itinéraire des gares rurales 16- 156

16- 156

Geschiedkundige bijdragen

- De Rode Tram. Het rollend materieel van

Les Vicinaux anversois 13- 3

14- 43

15- 97

- Het Beneluxmaterieel 13- 7

- Afscheid van de gele trams 13- 14

- Spoortoerisme in de jaren dertig 13- 16

- Historische foto's uit privé-verzamelingen 13- 24

14- 62

15- 109

16- 140

- De eerste dag/nacht lichtseinen op een

Belgische stoomlijn 13- 27

- Honderdvijftig jaar spoorwegen te Luik 14- 47

- Het Belgisch postvervoer per spoor 14- 51

15- 87

- Geschiedenis van de Gentse tramwegen 14- 58

16- 129

- 30 jaar geleden : Expo 58 14- 63

15- 95

- Karel Van De Poele en 's werelds eerste

elektrische goederenlokomotief 15- 83

- Geschiedkundig overzicht van de NMVB-

autobuslijn 290 (Antwerpen-Boom) 15- 101

- Spoorwegen in Nederland	16- 123	NMVB	13- 33
- Het reizigers-dieselmaterieel bij de NMBS	16- 133		15- 112
- De Buurtspoorwegverbindingen met de spoorwegen	16- 142	MIVA	16- 152
Inleidende bijdragen			13- 35
- Groeien ondanks alles !	13- 2		14- 73
- Rail-Revue groeipijnen ?	14- 42		15- 113
- Een rijk land...	15- 82	MIVB	16- 152
- Koken kost geld...	16- 122		13- 37
Lezersforum	13- 39		14- 74
	14- 78	MIVG	15- 114
	15- 117		16- 152
	16- 157		13- 37
Modelbaan en Modelbouw		GLT	
- De NMBS-diesellokomotieven reeks 62 van Roco in HO	13- 20	- Buitenland :	
- Het Beneluxmaterieel in HO (I) (II)	13- 23	Nederland	14- 75
	15- 105		15- 115
- Een modelbaan automatiseren : niet zo moeilijk !	14- 67	Zwitserland	16- 153
- 81 - 1 = 80 ! (Ombouw van het Type 81 (Pr. G 8.1) naar het Type 80 (Pr. G 8))	14- 69	Spooragenda	13- 38
- Projekt voor zomerse dagen : Bastogne-Sud	16- 145		14- 77
- Belgische bovenleiding op mijn modelbaan	16- 149		16- 156
Rail-Aktueel		Technische bijdragen (1)	
- Brand !	13- 28	- Het Beneluxmaterieel	13- 7
- Binnenland :		- De eerste dag/nacht lichtseinen op een Belgische stoomlijn	13- 27
NMBS	13- 29	- Het Belgisch postvervoer per spoor	14- 51
	14- 72		15- 87
	15- 110	- Het reizigers-dieselmaterieel bij de NMBS	16- 133
	16- 151	(1) In de artikelen opgesomd onder het hoofdstuk „Geschiedkundige bijdragen” treft men ook nog een groot aantal technische karakteristieken en beschrijvingen m.b.t. het behandelde spoor- en trammaterieel aan !	



Onze kleurenposter : Vanaf de nieuwe zomerdienstregeling (28 mei 1989) werd het in de Maasvallei gelegen en landschappelijk zeer mooie lijntje Dinant-Givet voor alle spoorverkeer gesloten. Als souvenir: een SNCF Picasso-spoorauto is zojuist vanonder de indrukwekkende rotspartij in de omgeving van Waulsort opgedoken en vervolgt zijn weg richting Givet. Wanneer in ons land één lijn verdient toeristisch te worden geëxploiteerd, is het wel lijn 154 !
Dia Staf Cuyt, 27 juli 1986.