

# RAIL-REVUE

nu met KLEURENFOTO'S!



## Driemaandelijks tijdschrift voor de tram- en treinhobby

Vijfde jaargang - Nr. 18 - oktober 1989

Prijs per nummer 165 F - fl 9

GESCHIEDENIS VAN DE GENTSE TRAMWEGEN - BESCHOUWINGEN BIJ NS 150 -  
BUURTSPoorWEGVERBINDINGEN MET DE SPOORWEGEN - SPOORAUTO'S BIJ DE  
NMBS - HISTORISCHE FOTO'S - NMBS-SEINEN - 125 JAAR TRAMS IN NEDERLAND

ISSN 0773-0713

Afgifftekantoor 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 publicatierechten, met hem contact te willen opnemen op hoger- vermeld adres.

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

## Retro... en nog iets méér !

*Tijdens de voorbije anderhalve eeuw werden, door hen die ons zijn voorgegaan, enorme prestaties geleverd wanneer het erop aankwam, ons land te voorzien van een uitgebreid en een aan de gemeenschap uitstekende diensten bewijzend spoor- en tramwegennet. Wanneer wij heden bedenken, welke middelen de vroege pioniers al dan niet ter beschikking stonden, slaat onze verwondering om de terzake geleverde inspanningen alras om in onverholen bewondering. Deze bewondering klinkt door in vele van de in dit blad verschijnende artikelen. Dientengevolge wordt van Rail-Revue wel eens gezegd, dat ons tijdschrift (te) veel aandacht besteedt aan de geschiedkundige kanten van de trein-, tram- en busfenomenen in ons land.*

*Ik voel me niet geroepen om deze stelling tegen te spreken noch te ontkennen, om de wel zeer eenvoudige reden dat zij niet alleen op waarheid berust, doch bovendien één van de belangrijke bestaansredenen van Rail-Revue vormt.*

*Ik verklaar me nader : de zeer uitgebreide keuze aan spoorhobby-literatuur die ons op de huidige dag wordt aangeboden vergelijkend, moet het een attente lezer reeds meermaals zijn opgevallen dat géén publikatie over de spoorse liefhebberij er omheen kan, aandacht te schenken aan de retro-, terugblik- of geschiedenis-aspekten van onze vrijetijdsbesteding. Er is terzake géén fotomagazine, géén gespecialiseerd modelbouw-tijdschrift of zelfs géén strikt aan één onderwerp gewijd boek in staat, de geschiedkundige factoren die in belangrijke mate het huidige gelaat én beleid van onze openbaar vervoers-bedrijven hebben bepaald, te veronachtzamen.*

*Precies omdat Rail-Revue tracht, een zo verscheiden mogelijk beeld omtrent alle mogelijke facetten van onze hobby op te hangen, besteedt ons blad - m.i. terecht - zoveel aandacht aan de „geschiedenis”.*

*Zodoende wordt het, zowel voor de jongere als voor de oudere lezer, mogelijk een logisch verbindingsstuk te smeden tussen wat was, wat is en wat wellicht komen gaat...*

*Vooraf het laatste, dat „wat komen gaat”, is echter ondanks alle mogelijke projecten en plannenmakerij voor een groot gedeelte gewoon koffiedik-kijken !*

*Wat niet mag beletten dat Rail-Revue, in zijn intussen bekend en geliefd geworden rubriek „Rail-aktueel”, tracht de lezer wegwijs te maken in de huidige stand van zaken en in de te verwachten toekomstige evolutie van wat met het openbaar vervoer en dientengevolge met onze geliefde hobby te gebeuren staat. Verder biedt ons blad iedere lezer die dit wenst de mogelijkheid zich persoonlijk te uiten, vragen te stellen, suggesties te doen, oplossingen aan te dragen i.v.m. de vele problemen en probleempjes die bij het beoefenen van onze liefhebberij kunnen opduiken.*

*Slechts weinige van de in binnen- en buitenland verschijnende hobby-publicaties gaan in hun streven naar het „lezer-gebonden” en het „aan de lezer verplicht zijn” zover als ons blad. Alle Rail-Revue-auteurs en ikzelf stellen hoge prijs op inspraak en medewerking van de lezer en wij betreuren het wel enigszins, dat van de vele mogelijkheden die dit tijdschrift terzake biedt, niet iets meer gebruik wordt gemaakt.*

*Tenslotte en om nog even terug te keren op ons geschiedkundig uitgangspunt : wat ik zojuist als het huidige editoriaal heb neergeschreven is intussen ook alweer tot de „geschiedenis” gaan behoren !*

Staf Cuyt

### INHOUD VAN DIT NUMMER

Retro... en nog iets méér !	blz. 42
Geschiedenis van de Gentse tramwegen (IV)	43
Beschouwingen bij NS 150	47
De Buurtspoorwegverbindingen met de spoorwegen (III)	48
De autobus in Heist-op-den-Berg en fusiegemeenten	50
Het reizigers-dieselmaterieel bij de NMBS (III)	54
Historische foto's uit privé-verzamelingen	60
Het suikerbietenvervoer bij de Buurtspoorwegen	61
Werkwagens van toen (II)	62
NMBS-seinen in realiteit en op de modelbaan (I)	63
Jaaroverzicht HO-modellen naar Belgisch voorbeeld	66
Front- en sluitseinverlichting	67
125 jaar trams in Nederland	69
Rail-aktueel	71
Opsporing gevraagd !	77
Lezersforum	78
Evenementen op en om het spoor	79

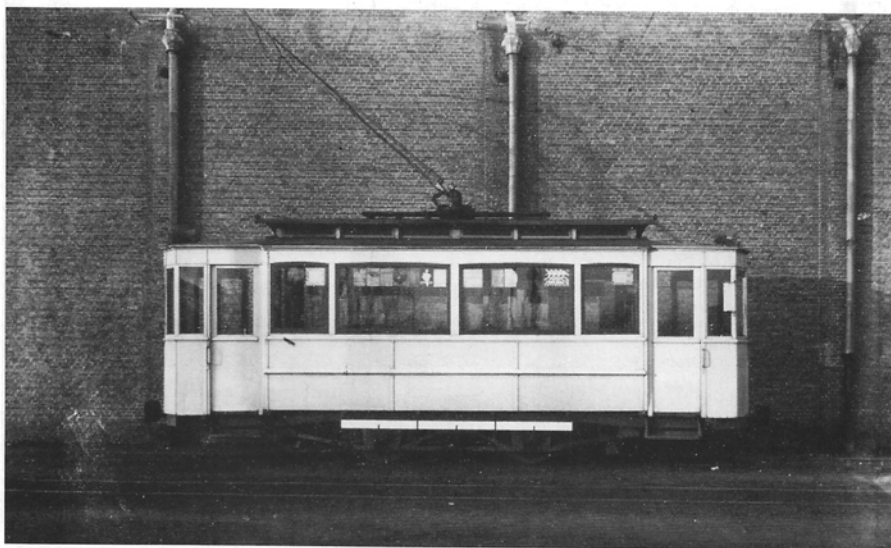


# Geschiedenis van de Gentse tramwegen (IV)

## DE MOTORRIJTUIGEN REEKS 174-179 (TYPE MELLE)

Rond de tijd van de wereldtentoonstelling van 1913 onderging het Gentse tramnet heel wat wijzigingen. Bestaande lijnen werden uitgebreid en nieuwe lijnen aangelegd. Dit alles had tot gevolg dat het rijtuigpark grondig aangevuld moest worden. Niet minder dan 42 motorrijtuigen en 10 bijwagens werden aangekocht: de gesloten rijtuigen reeks 174-179 voor de nieuwe lijn naar Melle; de gesloten bijwagens 55-64 voor de lijn naar Melle ter vervanging van de bijwagens „Merelbeke”; de „half-open” rijtuigen reeks 180-215. De reeks 174-179 werd besteld begin 1911. De Ateliers Métallurgiques bouwen onderstel en koetswerk, terwijl ACEC de elektrische uitrustingen levert. Briefwisseling met de Ateliers Métallurgiques vonden we niet terug. Daarentegen vonden we twee brieven gericht aan ACEC. In de eerste, van 25/3/1911, vraagt men zes volledige uitrustingen zoals voor de open trams: motoren T III d „avec grand entrefer” opdat ze sneller zouden rijden dan de open trams, verder een controller type X (doch type T 10 bij levering) en een trolleyuitrusting. Dit alles moet ten laatste op 1/8/1911 in de Ateliers Métallurgiques zijn waar ACEC dan het geheel moet monteren. De kostprijs per tram bedraagt 4910 fr. Op 18/4/1911 volgt dan de officiële bestelling bij ACEC. De facturen dagtekenen van 28/2/1912 (Ateliers Métallurgiques) met vermelding: 6 rijtuigen à 7140 fr/stuk. Met de elektrische uitrusting erbij wordt dit 12.168,60 fr per tram. In Het Volk van 14/1/1913 wordt gemeld dat sedert een paar dagen reeds enkele van de 42 bestelde trams aangekomen zijn.

Deze nieuwe trams zijn, in tegenstelling met de vorige reeksen, gesloten trams



Motorrijtuig van de reeks 174-179. Na hun ombouw hadden deze rijtuigen geen plooideurtjes meer. Archief MIVG, verzameling P. de Meyer.

en veel moderner van uitzicht. Voor het eerst heeft men originele gesloten platformen met slechts twee voorruit en ze zijn voorzien van „Lanterneau” (dakvenstertjes). De binnenafdeling zelf behoudt de langsbanken en is voorzien van twee grote en twee kleine zijruit zoals de rest van de gesloten trams. Ze kunnen 48 reizigers vervoeren (20 zit- en 28 staanplaatsen).

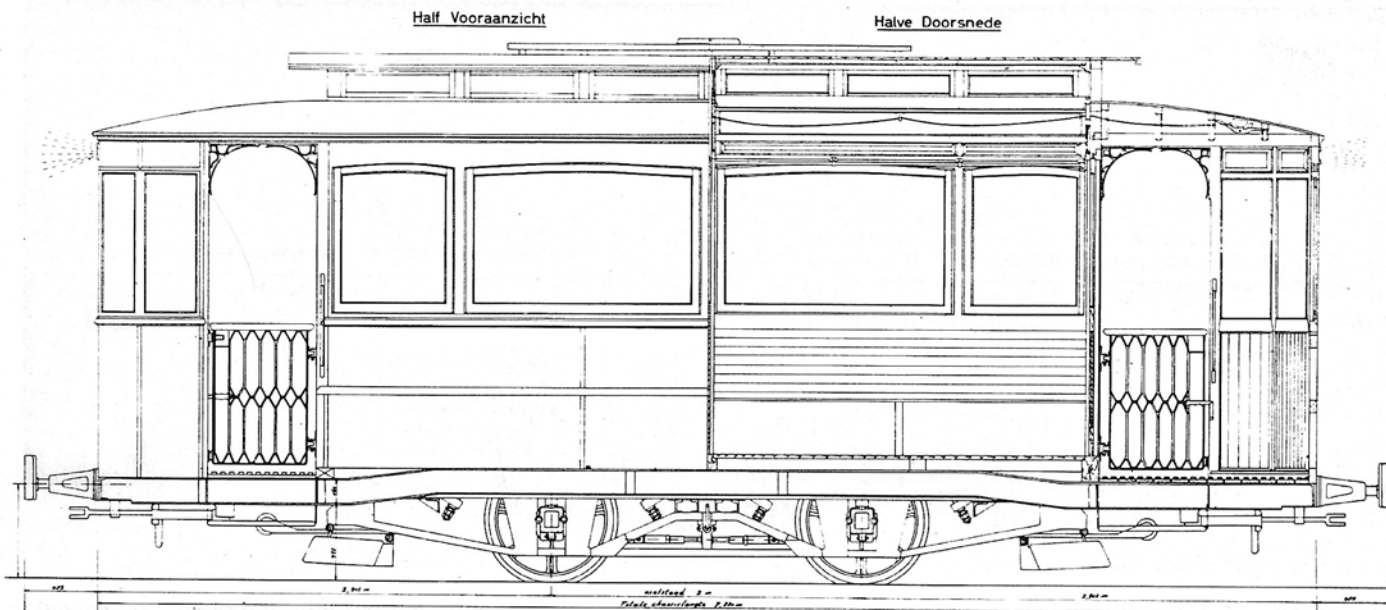
Als tweeasser zullen zij weinig verbouwingen kennen. Ze worden wel voorzien van een sleepbeugel en „plat-forme”-deuren (geen plooideurtjes zoals de rest van de tweeassers - zie foto) en vermoedelijk worden de twee voorruit vervangen door drie smallere.

Tussen 1931 en 1934 worden ze omgebouwd tot drieasser. Voor de liefhebbers geven wij de ombouwnummers van het koetswerk:

Nr. tweeasser	Nr. drieasser
174	390
175	392
176	389
177	388 (?)
178	393 (?)
179	391

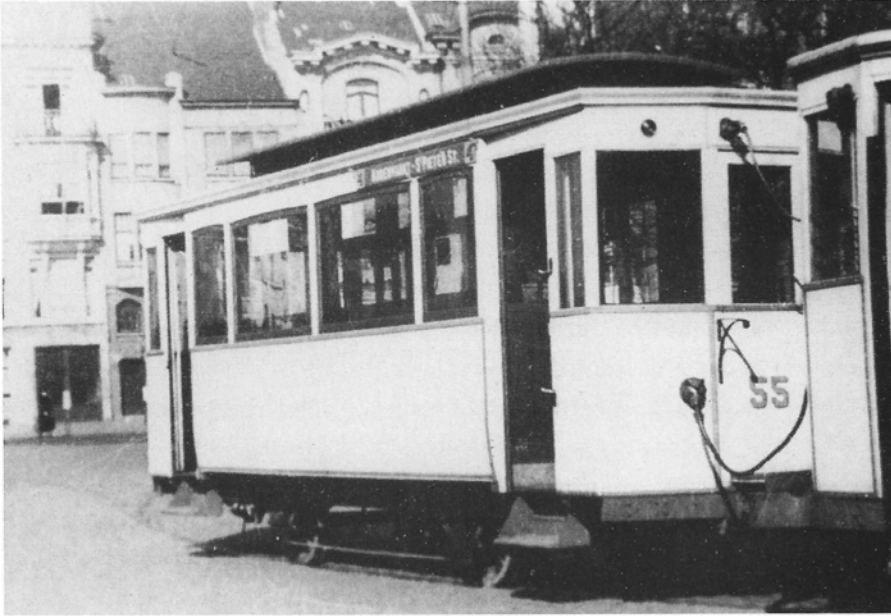
## DE BIJWAGENS REEKS 55-64

Op 11/1/1911 vraagt de Raad van Beheer de toelating om 6 bijwagens te kopen voor de lijn Merelbeke. Op 13/12/1911 beslist men echter 10 bijwagens te kopen tegen 5.400 fr/stuk. Zoals steeds zijn het de Ateliers Métallurgiques te Nivelles die het koetswerk zullen bouwen en ACEC die voor de summere elektrische uitrusting zullen zorgen. Wanneer ze in Gent aankwamen, vonden we niet terug, maar de factuur van de Ateliers Métallurgiques dagtekt van 16/1/1912 (10 bijwagens à

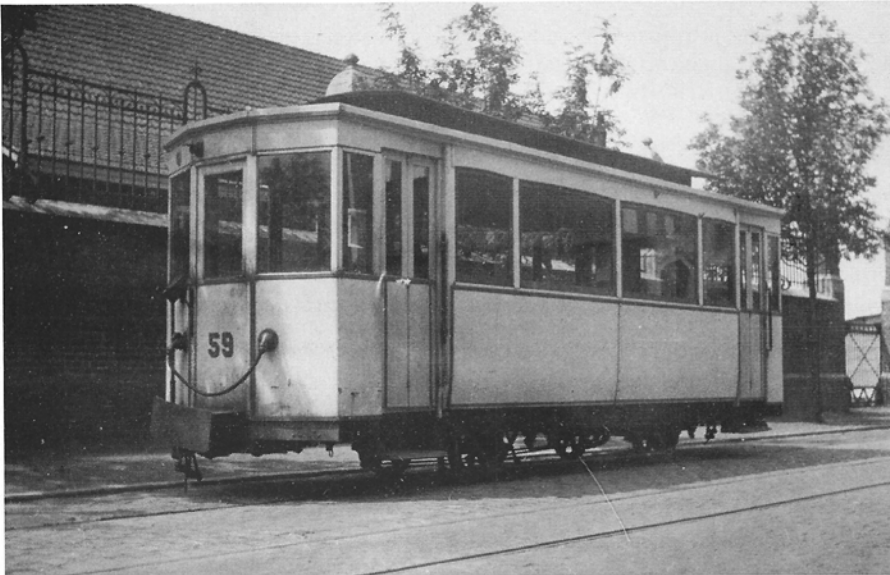


Plan van motorrijtuig type Melle (twee grote en twee kleine zijramen, interieur uitgerust met langsbanken).

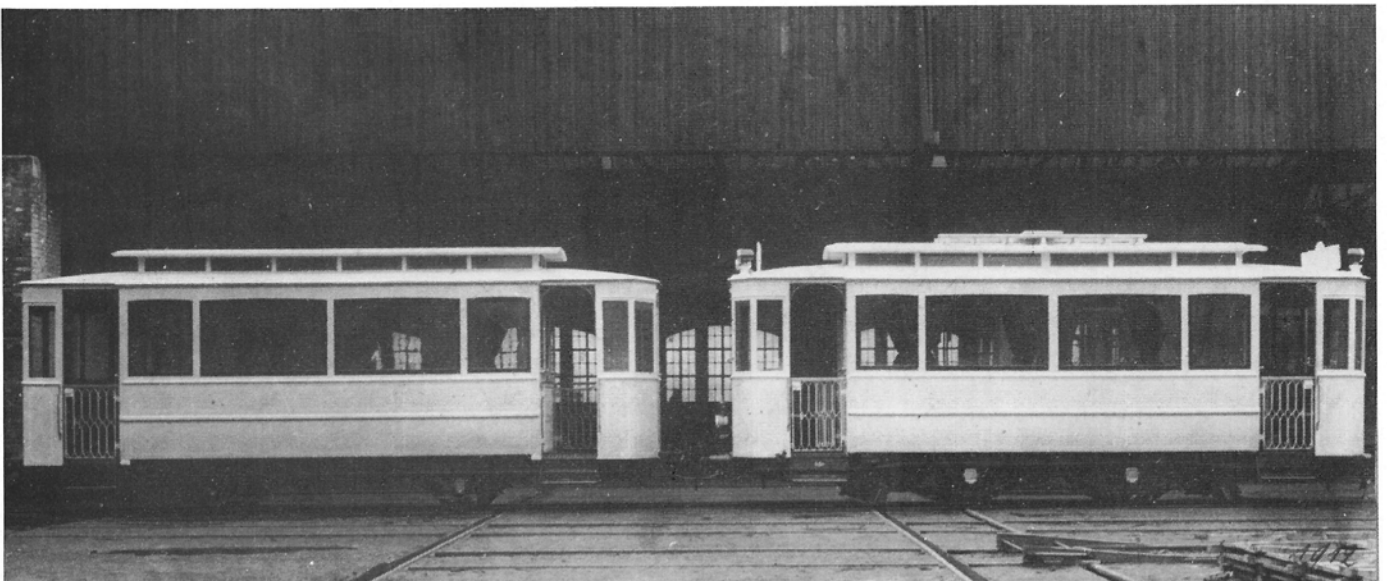




Aanhangwagen 55 aan het St.-Pietersstation in 1941. Let op de lijnwijzer boven de deur. Verzameling Fr. Coussens.



Bijwagen 59 op de Afsneelaan, 14 juni 1946. Foto Maurits van Witsen.



Fabrieksfoto (Ateliers Métallurgiques de Nivelles) daterend uit 1912, van een voor Gent bestemd tramstel. Verzameling P. de Meyer.

5.345 fr.). Deze bijwagens zijn qua uitzicht gelijkend op de trams van de reeks 174-179. Gezien het hier om gesloten rijtuigen gaat, kiest men opnieuw voor twee grote en twee kleine zijruiten. Ze zijn voorzien van zetels in langsrichting en bieden 18 ziten en 27 staanplaatsen. De platformen wijken wel af van deze van de motorrijtuigen. Ze zijn iets spits en voorzien van kopdeuren. Gezien de bestelling geplaatst werd in het kader van de Wereldtentoonstelling van 1913 worden ze bijwagens type 1913 genoemd.

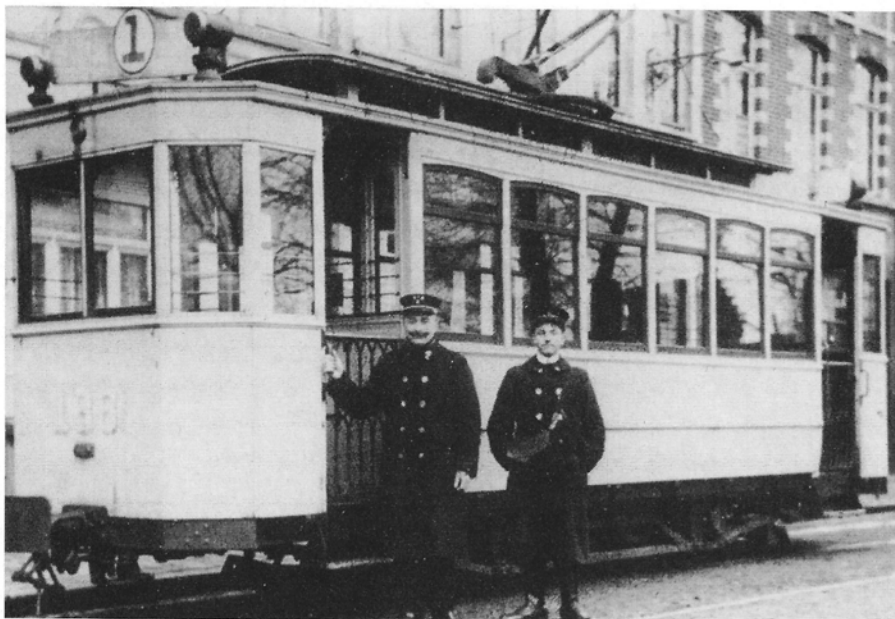
Deze rijtuigen van ongeveer 5700 kg zullen vooral te zien zijn op de lijnen naar Melle en Merelbeke en op de stadslijnen.

Bij de elektrificatie van de lijn naar Zomergem zullen ze ook daar sporadisch dienst doen. Op de lijn van Merelbeke ziet men ze regelmatig samen met bijwagens van de Buurtspoorwegen.

In 1934 wordt beslist deze bijwagens te voorzien van elektrische remmen. In 1935 zijn 7 van de 10 bijwagens aldus uitgerust. In 1937 worden drie bijwagens voorzien van een „moderne” beremming. Het is in dat jaar dat de zwarte „snorren” op bepaalde motorrijtuigen en bijwagens voor het eerst in Gent hun intrede doen. Alle bijwagens (en de trams die ze trekken) zullen tot bij hun buitendienststelling uitgerust worden met deze nieuwe solenoïde beremming, „Sécheron” genaamd. Deze eerste modernisatie wordt plotseling vertraagd door de oorlog. De inventaris van 1940 meldt dat slechts de wagens 56, 59, 60, 63 en 64 in dienst zijn. In december 1941 worden de wagens 57, 58 en 61 voorzien van Sécheronrem, belinstallatie, gewijzigde verlichting en plooeurtjes. Ze krijgen een grondig nazicht van het koetswerk en een verfbeurt.

De ombouw vraagt ongeveer één maand per rijtuig. Op het einde van de oorlog is vermoedelijk geheel de reeks omgebouwd.





Motorrijtuig 188 in oorspronkelijke toestand (twee voorruiters). Verzameling P. de Meyer.

In 1951 is er sprake van deze rijtuigen nogmaals om te bouwen (na ombouw van de laatste driessers). Ze zouden uitgerust kunnen worden met de banken, die men haalde uit de rijtuigen 316-393. Tot een ombouw kwam het echter niet meer.

Alleen rijtuig nr. 60 werd in 1971 uitgerust met zitbanken (blauwe) van het motorrijtuig 334. Intussen waren reeds heel wat rijtuigen van deze reeks buiten dienst gesteld. De eerste verdwenen in 1960 (58, 59, 61, 63 en 64). Rijtuigen 55 en 57 worden buiten dienst gesteld in 1967, 56 en 62 in 1969 en tenslotte 60 op 16/7/72.

Van deze 10 rijtuigen zijn er heden nog twee rijvaardig. De 55 is gerestaureerd en wacht om ondergebracht te worden in een gepland regionaal verkeersmuseum te Gent. Het rijtuig nr. 60 doet nog actieve dienst op de T.T.A. (Toeristische Tram van het Aisnedal). Het koetswerk van de wagens 57 en 62 zou ergens in Heusden en St.-Denijs-Westrem als bergplaats worden gebruikt.

Uit bepaalde archiefdocumenten zou men kunnen afleiden dat de kop van de wagens 63 en 64 afwijkend was van de anderen. Men spreekt ook wel eens van de reeks 63-64, gebouwd samen met de motorrijtuigen Melle. We vonden een fabrieksfoto die het stel Melle voorstelt (zie foto) en volgens deze foto zou inderdaad blijken dat de kop van de bijwagen identiek is aan deze van het motorrijtuig (mogelijk ook een getrukeerde publicitaire foto : een motorrijtuig gekoppeld aan een nog niet afgewerkt motorrijtuig). Gezien wij geen foto vonden van deze twee bijwagens doen we beroep op onze lezers. Een afdruk (print to print) van een foto van de 63 en/of 64 zou helpen in ons opzoekingswerk.

## DE MOTORRIJTUIGEN REEKS 180-215 (36 stuks)

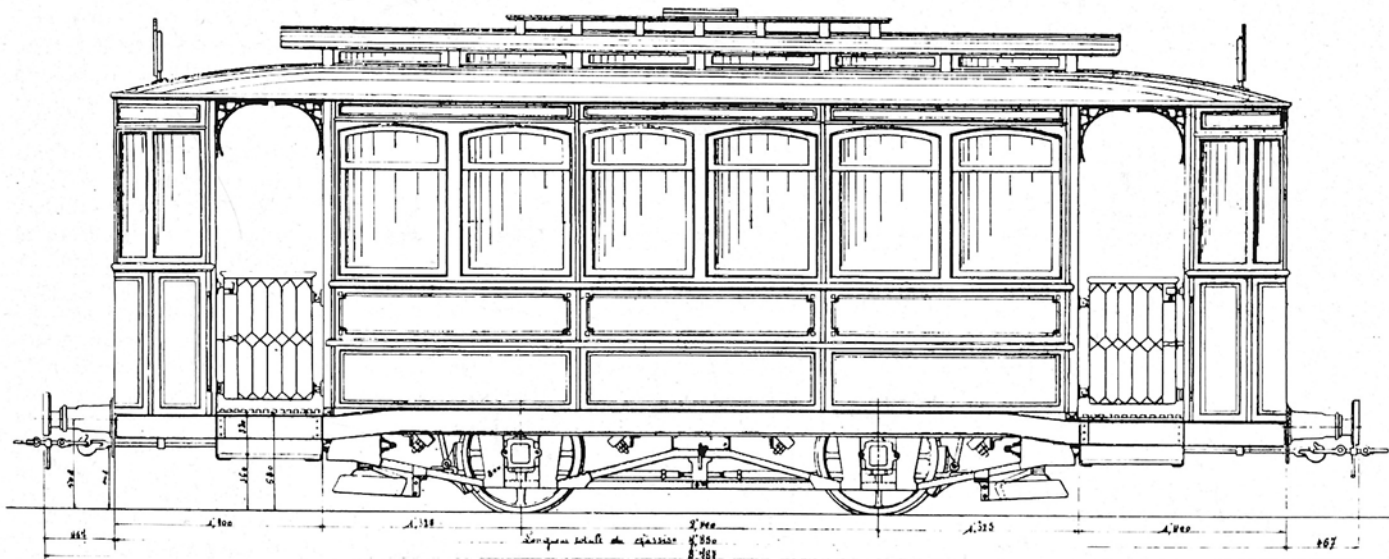
### 1. Inleiding

In het raam van de Wereldtentoonstelling van 1913 wilde men in Gent

nog meer open trams. Vroeger schreven we reeds dat de Maatschappijen niet zo happig waren om open rijtuigen te bezitten, vermits ze hoogstens enkele maanden per jaar gebruikt konden worden. Zo kwam het dat men naar allerlei compromissen zocht om zomerrijtuigen ook in de winter te kunnen gebruiken. De reeks 180-215 was een dergelijk compromis. Als geheel was het rijtuig gelijkaardig aan de reeks 174-179. Het koetswerk kreeg echter zes kleine ramen in de plaats van de klassieke twee grote en twee kleine. De zes kleine ramen waren uitgerust met schuifvensters die volledig neergelaten konden worden zodat men bij mooi weer een open binnenruimte kreeg zoals bij de zomerrijtuigen (reeks 216-234). Ook werden dwarsbanken geplaatst wat in die tijd in gesloten rijtuigen niet zo gebruikelijk was. Deze 36 trams zullen voor de exploitatie de basis vormen van het rijtuigenpark van de ETG. De rijtuigen van deze reeks zullen niet tot drie-assers omgebouwd worden, maar naast deze in dienst blijven tot kort voor het einde van de Gentse gele tram.

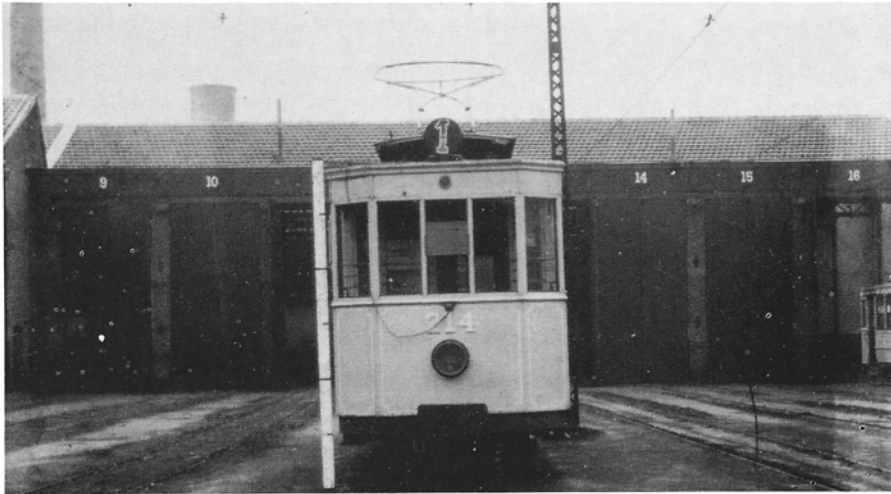
### 2. Het type Expo

Begin 1911 is er reeds heel wat briefwisseling over het plannen van een nieuw type motorrijtuig. Begin juli van dat jaar is men het eens en op 12/7/1911 beslist de Raad van Beheer 36 stuks te kopen. Deze rijtuigen zijn dus van het half open type met gesloten platformen en zes zijvensters. Het dak wordt voorzien van „Lanterneau's". De asafstand bedraagt 2,40 m (de oudere trams 2,00 m), ze wegen 10.150 kg. Wat de binneninrichting betreft bestaat er geen zekerheid. Er zijn ons twee plannen bekend. Het eerste plan toont ons 6 rijen van 2 + 1 zitplaatsen in 1 compartiment. Het zijn houten banken waarvan de rugleuning verplaatst kan worden (behalve de zittingen tegen de platformen) zodat men steeds in de rijrichting kan



Plan van een motorrijtuig type Expo (zes zijvenstertjes, interieur uitgerust met dwarsbanken).





Motorrijtuig 214: de twee voorruiters werden vervangen door drie. Let op de sierlijke, vermoedelijk witte biesjes. Archief MIVG.

zitten (idem als de open trams). Het tweede plan toont ons de inrichting die ons beter bekend is en die zeker de binneninrichting was bij de buitendienststelling, namelijk 2 compartimenten met eveneens in het totaal 6 rijen van 2 + 1 zitplaatsen. De zitbanken zijn met vaste rugleuning en uitgerust met rieten bekleding. Wat ons aan de binneninrichting doet twijfelen is een artikel in De Gentenaar van 15/1/1913 waarin men leest dat reeds een tiental nieuwe rijtuigen aangekomen zijn met zitplaatsen in de breedte. De rugleuningen kunnen naar voren en naar achter geplaatst worden. De spiegelruitjes kunnen neergelaten worden zodat de rijtuigen zowel in de zomer als in de winter gebruikt kunnen worden. Elk rijtuig is verlicht met vier elektrische lampen (heeft men dan twee compartimenten en volgens deze beschrijving houten kipbanken?).

Bij brief van 06/10/1911 bestelt men bij ACEC 36 elektrische uitrustingen tegen 4.910 + 74,60 fr/stuk. Deze uitrusting bevat o.a. motoren T3D en controllers T10; de trolley moet van het type „Goenaga” zijn. De uitrustingen moeten geleverd worden aan de Ateliers Métallurgiques, ten laatste op 01/12/1912.

De bestelbrief van de rijtuigen zelf vonden we niet terug maar in het verslag van de Raad van Beheer van 29/11/1911 meldt men dat ze besteld werden. Zonder de elektrische uitrusting komen die op 8.000 fr/stuk.

Iets nieuws wordt het aanduiden van de lijnen bij duisternis. De houten lijnplaat wordt 's nachts verlicht door twee schijnwerpers (zie foto van rijtuig nr. 188). Deze cilindervormige schijnwerpers op voet zijn voorzien van een doorzichtige glazen plaat naar het lijnbord toe en naar de rijrichting toe kunnen gekleurde glazen ingebracht worden in functie van de bereden lijn (lijn 1 bv. wordt voorzien van twee blauwe glazen). Bij nacht ziet men dus in de verte, boven het platform, de lijnkleuren branden.

In 1911 bestelt men voor deze uitrusting 80 rode, 40 groene en 24 blauwe glazen. In 1912 is er weinig nieuws. Alleen in september komt de factuur van ACEC binnen. Op 11/1/1913 delen de Ateliers Métallurgiques mede dat de

eerste rijtuigen (181 tot 189) verstuurd werden en dat er nog 18 trams klaar staan.

Tot de jaren dertig vindt men weinig over deze rijtuigen terug. Na de eerste wereldoorlog werden zij voorzien van een sleepbeugel.

**3. Ombouw en verbouwingen**

*a. Ombouw tot drieasser (12 stuks)*

In 1932-1933 worden 12 rijtuigen uit de dienst genomen om omgebouwd te worden tot drieasser (reeks 394-405). Dit zijn de wagens nr. 180, 183, 184, 189, 190, 191, 192, 199, 200, 205, 208, 213. Deze drieassers zullen later beschreven worden.

*b. De verbouwingen*

Eens het wagenpark van de drieassers volledig, blijven er als tweeassers alleen nog motorrijtuigen van deze reeks over. Zij zullen vooral dienst doen op de zwakkere lijnen (6, 8 en Melle) en op de spitsuren. Ook deze rijtuigen worden gemoderniseerd naar de normen van de tijd. De twee voorruitjes zullen vervangen worden door drie; er komen betere verlichting, nieuwe lijnwijzers, nieuwe binneninrichting, met riet beklede zitbanken (?), enz. Tot op het einde van hun loopbaan (op drie rijtuigen na) zullen ze hun oorspronkelijke elektrische uitrusting behouden. Chronologisch geven wij nu de voornaamste verbouwingen.

**1940** : Al de rijtuigen krijgen richtingsaanwijzers.

**1941** : De 24 overblijvende rijtuigen worden volgens de inventaris in twee reeksen verdeeld. Tot de eerste reeks behoren de 7 rijtuigen die vanaf 1940 tot einde 1941 voorzien werden van ruitwissers (en drie kleine voorramen?). Het zijn de wagens 182, 196, 201, 206, 211, 214, 215.

De tweede reeks bevat de 17 overblijvende rijtuigen.

**1942** : Aan de eerste reeks worden de trams 209 en 210 toegevoegd. Uit de tweede reeks moeten ook nog, tussen 1 april en 31 december, 8 rijtuigen gehaald worden om omgebouwd te worden tot bijwagens. Door de oorlog zullen deze werkzaamheden vertraagd worden. De bijwagens 181, 187, 188, 193, 194, 203, 204 en 207 zullen verder beschreven worden. In de eerste reeks zijn er dus negen trams en in de tweede reeks blijven er slechts zeven over, waarvan de 202 in 1943 overgaat naar de spoordienst (als sneeuwruimer) en dit tot in 1948. Eigenaardig is wel dat dit rijtuig ontdaan wordt van zijn motoren : alleen bij sneeuwweer wordt hij opnieuw uitgerust met motoren uit de reserve !

Einde maart '43 zijn de rijtuigen van de tweede reeks voorzien van gesloten plooideurtjes en de meeste hebben reeds knipperlichten.

Uit nota's opgemaakt einde 1944 blijkt, dat tijdens de oorlog 6 van de 16 overblijvende tweeassers buiten dienst geraakt zijn. Einde 1947 zullen ze allen hersteld zijn.

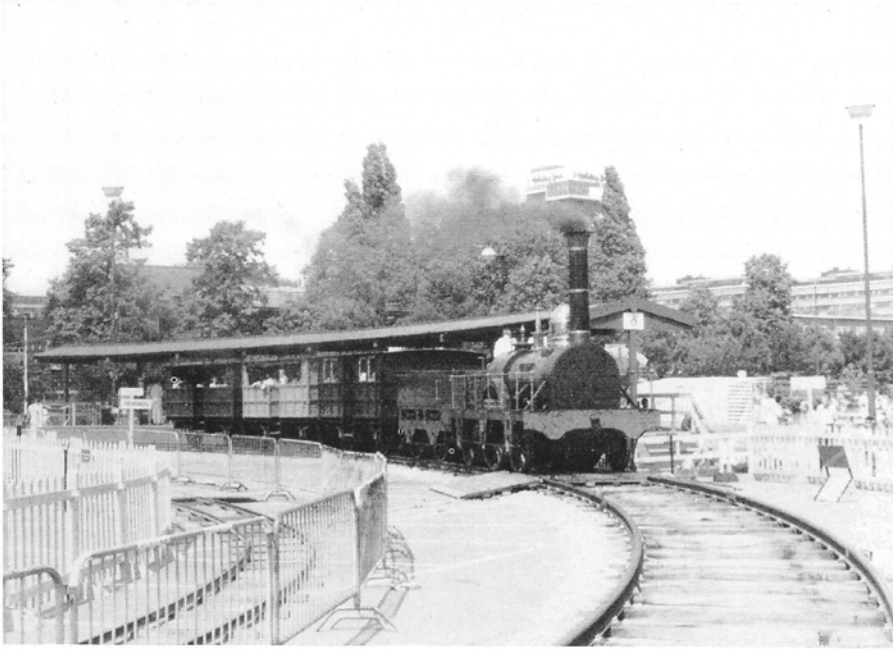
(Wordt voortgezet)  
Pierre de Meyer



Motorwagen type Expo met lijnwijzers op het dak. Archief MIVG.



## Beschouwingen bij NS 150



De beroemde „Arend” van de H(ollandsche) IJ(zeren) S(poorweg) M(aatschappij) werd als rijkklare replica nagebouwd, replica die hier haar rondjes rijdt op een originele breedspoor (2000 mm !)-cirkel aan het Utrechtse Centraal Station. 6 juli 1989, foto Jan Mahieu.

Het kan interessant zijn om de viering van 150 jaar spoorwegen in Nederland eens vanuit Belgisch oogpunt te bekijken.

Deze beschouwingen kunnen we in drie stukken opdelen. Eerst is er de tentoonstelling in de tentoonstellingshallen. Men had, om dit evenement volledig te bekijken, wel meer dan één dag nodig. We moeten toegeven dat de hele tentoonstelling zeer geslaagd en verzorgd was. Hetzelfde kan trouwens worden gezegd van de NMBS-stand, waar een prachtige maquette getoond werd van het Antwerps Centraal station zoals het er in de 90-er jaren zal moeten uitzien. Voor de spoorliefhebbers concentreerde het hele gebeuren zich echter rond het Utrechtse Centraalstation. Hier vond immers de trainenshow plaats. Bezoekers, die gedurende dit zes weken durende evenement verschillende malen kwamen kijken, konden een grote afwisseling aan materieel bewonderen.

Een groot negatief punt bij dit alles was de „opeenstapeling” van materieel. Ons AM86 en M4-rijtuig kregen bij deze opstelling een plaats achteraan, we zouden haast durven zeggen : ze werden weggelaten. Verder was er, mede hierdoor, de bijna volledige onmogelijkheid om behoorlijk te fotograferen. Wanneer het materieel dan toch „open” opgesteld stond, zoals de V 200 007 van de DB, hadden NS rustbanken vlak voor de loc opgesteld. (Een gelijkaardig verschijnsel staat bij onze NMBS bekend als de „gele trapjesplaat”). De enige locs die hierop een uitzondering vormden waren de Electra en de NS 1501, die verschillende malen mooi en fotografeerbaar naast mekaar

maal de 12.004 en de 29.013. Deze overbrengingen naar Utrecht gebeurden telkens met een speciale trein. Teneinde de stoomlocs geen nutteloze ritten te laten maken, werden de terugrit op zaterdag en de heenrit op zondag gesleept door onze 201.010 tot Roosendaal, vervolgens door de Franse CC 7107 tot Utrecht CS.

Het hele opzet was, zoveel mogelijk spoorliefhebbers met deze treinen naar Utrecht te brengen. Wanneer men daarbij echter geen degelijk fotoprogramma voor dit publiek samenstelt, is het logisch dat velen voor de autoachtersvolgelingen kozen. Verwonderlijk is ook dat, bij navraag onder een aantal „spoorfanaten”, bleek dat ze niet geïnteresseerd waren, zelfs niet wanneer de NMBS-locs in de parade meereeden.

Zijn wij dan toch zo chauvinistisch ?

Paul Jacops



Vele Europese maatschappijen verleenden medewerking aan de viering van 150 jaar spoorwegen in Nederland. De prachtige Deutsche Reichsbahnlok 03 1010 uit de DDR heeft op 9 juli 1989 een sleep NS-rijtuigen aan de haak te Boxtel. Foto Ronald Mardaga.

stonden.

Een belangrijk onderdeel van het evenement was de stoomloccparade.

Eerst en vooral is het een lovenswaardig initiatief dat de NS gedurende dit zes weken durende evenement - tijdens 105 parades ! - maar liefst uit 10 verschillende landen stoomlocs aan het publiek toonde. Grote blikvangers waren de locs uit Tsjecho-slowakije en Polen. Vanuit België reden twee-



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

# De Buurtspoorwegverbindingen met de spoorwegen (III)

### DE STELPLAATS MERKSEM - IJSKELDER EN DE NIJVERHEIDS-VERBINDINGEN TE MERKSEM

De nu verdwenen stelplaats Merksem - IJskelder en de thans nog bestaande industriële spoorverbinding langsheen het Albertkanaal vinden hun oorsprong in de aankoop door de Buurtspoorwegen, op 18 januari 1888, van de gronden en de aansluiting Carette en Elsen met de spoorlijn Antwerpen - Moerdijk - Rotterdam.

#### Periode 1854 - 1888

Tussen 1843 en 1874 graafde men in de Kempen een indrukwekkend kanaalnet. Zo begon men in 1853 met de graafwerken voor een dok van 140 m x 500 m (middendeel van het huidige Kattendijkdok) buiten de Antwerpse omwalling. Dit dok was aangesloten op het verbindingskanaal Schelde - Maas (Kempische Vaart).

Op 22 oktober 1860 werd dit dok door Koning Leopold I ingehuldigd. Van toen af konden de schippers rechtstreeks varen tussen de Schelde en de Maas.

De spoorlijn Antwerpen - Moerdijk werd eveneens in de periode 1853 - 1854 aangelegd en op 26 juni 1854 officieel ingerezen tot Roosendaal. Op 3 mei 1855 was de lijn volledig bruikbaar tot aan de Moerdijk.

De toen enkelsporige lijn werd aangelegd en geëxploiteerd door de „S.A. des Chemins de Fer d'Anvers à Rotterdam”.

Later vormde deze maatschappij samen met twee andere spoorwegmaatschappijen de „Grand Central Belge” (GCB) (1).

De „S.A. des établissements industriels et commerciaux de Merxem” was voornamelijk opgericht geworden met het doel gronden aan te kopen langsheen de Kempische Vaart, waaronder in 1870 deze van de Heer René Moretus (1842 - 1895), eigenaar van het Merksemhof en de landerijen er omheen.

Deze gronden werden dan geschikt gemaakt voor bedrijven die zich langsheen de vaart wensten te vestigen.

Voornaamste bestuurder van deze maatschappij was de groot-industrieel Eugène Meeus (1830 - 1910), een in Antwerpse handelskringen zeer bekend en gewaardeerd nijveraar. In 1895 was hij tevens volksvertegenwoordiger.

Hij was in 1857 onder meer oprichter van de Suikerfabriek van Schoten (Deuzeld) en had eveneens de hand in de suikerfabrieken van Lillo en Berendrecht. Ook de likeurstokerij Meeus te Wijnegem was zijn eigendom.

Onder zijn impuls diende de maatschappij op 21 november 1873 een aanvraag in om op de voormalige gronden van het Merksemhof een dok te graven en verscheidene straten aan te leggen of te

verbreden in aansluiting met het dok. In januari 1874 kreeg zij hiervoor de toestemming en het Groot Dok werd nog in hetzelfde jaar gegraven. Het Klein Dok kwam tot stand in 1876.

Door het beschikbaar stellen van deze infrastructuur kon de uitbouw starten van een industriële wijk. Zij was zeer goed gelegen: enerzijds was er langs de Kempische Vaart de verbinding naar de Maas toe en anderzijds was er de onmiddellijke nabijheid van de in uitbouw zijnde Antwerpse haven. De industriële zone lag tevens in de omgeving van de spoorlijn Antwerpen - Rotterdam en aan de noorderkant lag de Bredabaan.

Vanaf 1876 ging ook de spoorlijn een belangrijke rol spelen in de groei van deze industriezone.

Inderdaad, op 16 mei 1876, kregen de Heren Carette en Elsen bij ministerieel besluit de toelating om een aansluiting te verwezenlijken met de spoorlijn Antwerpen - Rotterdam.

Tussen de Schoordijkweg en de Kempische Vaart werd rechts van de enkelsporige baan (richting Nederland) een wisselplaats met een enkelspoor aangelegd over een lengte van ongeveer 620 m

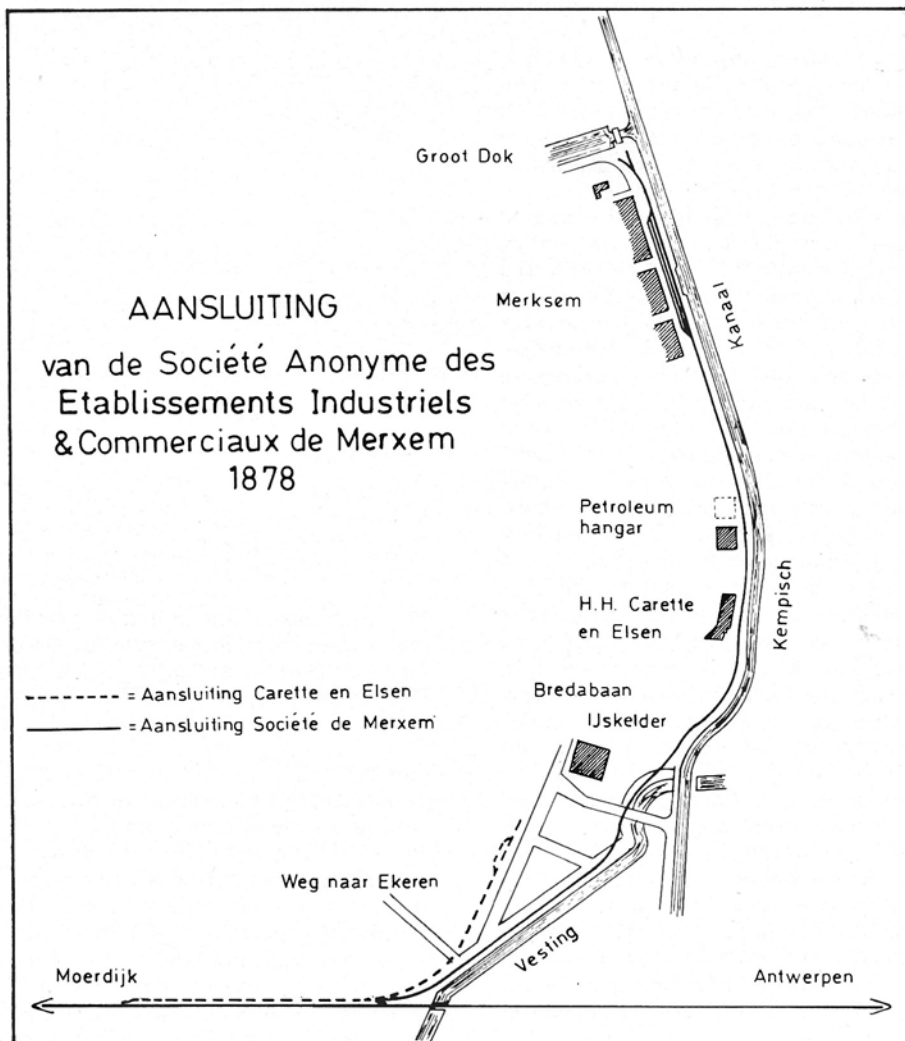
met een eveneens enkelsporige vertakking van 700 m tot op de gronden toebehorende aan Maurice Govaerts en gelegen naast de oude Bredabaan.

Daar bestond een kleinere wisselplaats om spoorwagens te kunnen plaatsen en om de nodige manoeuvres te kunnen uitvoeren. In de volksmond spraken men van de „Statie van Merksem”.

Het emplacement lag in de onmiddellijke omgeving van de „IJskelder”.

Op 8 oktober 1877 en 20 maart 1878 kreeg de „S.A. des établissements industriels et commerciaux de Merxem” bij ministerieel besluit de machtigingen om een goederenstation (overgavestation) uit te bouwen in aansluiting met de spoorlijn Antwerpen - Rotterdam en het emplacement te verbinden met een spoor naar de verschillende bedrijven langs de Kempische Vaart, tot aan het Groot Dok. De maatschappij diende wel afspraken te maken met de heren Carette en Elsen omtrent het gemeenschappelijk gebruik van een deel van de aansluiting van laatstgenoemden.

Op 12 juli 1878 kwam een overeenkomst tot stand tussen de Grand Central Belge, vertegenwoordigd door de heer J. Ur-





ban, Directeur-Generaal, en de „S.A. des établissements industriels et commerciaux de Merxem”, vertegenwoordigd door de heer Eugène Meeus.

In deze overeenkomst werd de lange benaming ingekort tot „Société de Merxem”. Wij zullen deze naam verder in de tekst gebruiken.

Deze overeenkomst bepaalde de rechten en de plichten van beide partners met betrekking tot de bouw van overladingsstation en aansluiting, evenals de exploitatievoorwaarden ervan.

De Société de Merxem diende aan de Grand Central Belge de nodige gronden ter beschikking te stellen. De GCB zou de werken uitvoeren binnen een termijn van drie maanden na het beschikbaar zijn van de terreinen. De Société de Merxem betaalde hiervoor 85.000 frank. De kosten voor de aanleg van het eigenlijke verbindingsspoor langsheen de

vaart en de aanpalende aansluitingen vielen volledig ten laste van de Société de Merxem.

Het verplaatsen van de wagons mocht gebeuren door middel van paarden of van lokomotieven.

De GCB was bereid, teneinde het werk te vergemakkelijken, een lokomotief ter beschikking te stellen van de Société de Merxem, tegen de prijs van 10 frank per uur.

In een aantal documenten noemt men het emplacement ook wel „Gare de transbordement E. Meeus”.

Bij de GCB werd het overladingsstation aangeduid als „Gare privée” of privaat station.

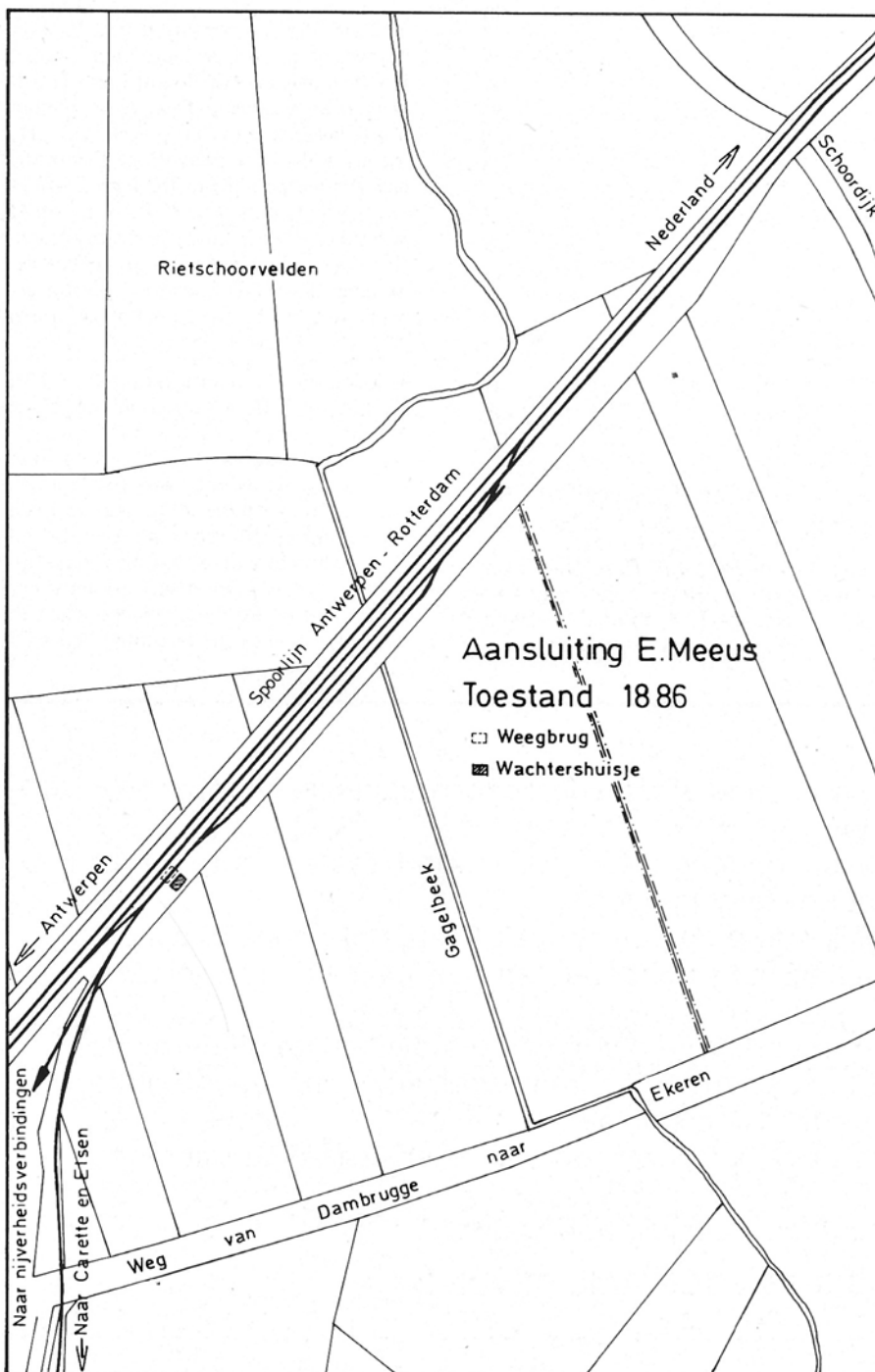
Dit betekende dat het station alleen mocht worden gebruikt door personen of maatschappijen die daartoe de toelating hadden bekomen van de Administratie der Spoorwegen.

Door de NMVB werd naar een geschikt terrein gezocht om haar stelplaats voor de lijnen naar Zandvliet en Brasschaat uit te bouwen. Haar keuze viel op de overladingsinstallatie en de aansluiting Carette en Elsen. Zij trad hierover in onderhandeling met de GCB en in de Raad van Bestuur van de Buurtspoorwegen van 22 juli 1886 werd het voorstel goedgekeurd, de bestaande installaties en gronden aan te kopen voor het inrichten van een nieuw overladingsstation en een gemeenschappelijke stelplaats voor de lijnen van Zandvliet en Brasschaat, tegen de totale prijs van 72.500 frank.

Op 18 januari 1888 werd voor de Gouverneur van de Provincie Antwerpen de verkoopsakte verleden tussen de S.A. des Chemins de fer d'Anvers à Rotterdam (2) en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

Intussen waren de Buurtspoorwegen reeds gestart met de aanleg en de uitbouw van de stelplaats en het tramstation Merksem-IJskelder.

(Wordt voortgezet)  
Eric Keutgens, mei 1989



(1) De drie maatschappijen Anvers - Rotterdam, Est-Belge en Entre-Sambre-et-Meuse vormden de Grand Central Belge. Deze laatste was een overkoepelend organisme dat de exploitatie van deze maatschappijen regelde, doch waarin de deelnemers hun financiële onafhankelijkheid behielden. De totaal verschillende concessievoorwaarden van deze maatschappijen en hun zo verschillend samengesteld kapitaal lieten geen fusie toe. (Bron : Antwerpen op het Spoor, blz. 32).

(2) Alle onderhandelingen gebeurden met de GCB. Bij het verlijden van de akte werd de S.A. des Chemins de fer d'Anvers à Rotterdam vertegenwoordigd door de heer LeBon, Hoofdingenieur-Directeur van Sporen en Werken van de GCB. Deze persoon had op 1 december 1887 volmacht gekregen van de Raad van Bestuur van de S.A. des Chemins de fer d'Anvers à Rotterdam om in haar naam op te treden, daar zij op dat tijdstip nog steeds eigenares was van de gronden.



# De autobus in Heist-op-den-Berg en fusiegemeenten

Om de huidige situatie in het autobusverkeer te begrijpen, is het noodzakelijk om 65 jaar terug te keren in de geschiedenis.

Na de eerste wereldoorlog 1914-1918 begon het vervoer per auto zich meer te ontwikkelen. Eigenaars van vrachtwagens vervoerden koopwaar evenals toevallige passagiers van het platteland naar de stad. Beetje bij beetje ontstond er met de automobiel een regelmatig vervoer van goederen en mensen tussen de dorpen en hun buurdorpen.

Enkele transportondernemers besloten toen om op reiswegen waar er voldoende cliënteel was, speciale voer-

tuigen voor personenvervoer in omloop te brengen. Rond 1920 reden er autobussen die 10 personen konden vervoeren. Dit type bus was de voorloper van deze die momenteel 90 plaatsen hebben.

Zo ontstonden de eerste autobuslijnen door een zuiver privé-initiatief en tot 1924 was er geen enkele vergunning nodig om een autobuslijn uit te baten. Vanaf 1924 werd het creëren van autobuslijnen onderworpen aan diverse vergunningen. Het beheer der autobuslijnen stond onder bevoegdheid van het Ministerie van Landbouw en Openbare Werken. Vergunningen op gemeentelijk of provinciaal vlak, bekrachtigd

door een Koninklijk Besluit, waren noodzakelijk.

Tussen 1924 en 1926 hebben zes personen bij het Provinciebestuur van Antwerpen aanvragen ingediend voor het uitbaten van een autobusdienst die o.a. Heist-op-den-Berg aandeed :

1. Ed. Van Peborgh, Lisperstraat 62, Lier (aanvraag nr. 14, 11 januari 1924) : Hij vroeg een autobusdienst aan tussen Lier en Heist-op-den-Berg, maar weigerde achteraf de verleende toelating zodat de dienst niet in voege kwam.

2. H. Lambrechts uit Beerzel (aanvraag nr. 24, 27 maart 1924) :

Deze persoon wou een autobus laten rijden op het traject Mechelen - Heist-op-den-Berg, maar trok zijn aanvraag daarna in.

3. Paul Neefs, Vervlietstraat 9, Lier (aanvraag nr. 44, 9 september 1924) : Hij vroeg als tweede de lijn Lier - Heist-op-den-Berg aan. Deze ondernemer heeft het traject wél verzekerd. De toelating door de Bestendige Deputatie van Antwerpen werd afgeleverd op 24 juli 1925, doch het K.B. was op 1 december 1925 nog niet gekomen. Toch is de lijn een tijdje in dienst genomen. Paul Neefs maakte hierbij gebruik van een busje van het merk „Ford T”.

4. Leopold Cannaeerts, Halfstraat 173, Heist-op-den-Berg (aanvraag nr. 50, 8 oktober 1924) :

Deze aanvraag is des te belangrijker voor de geschiedenis van het busvervoer in Heist omdat ze uitgaat van een Heistenaar. Hij vroeg als tweede (na H. Lambrechts) de uitbating van de lijn tussen Mechelen en Heist-op-den-Berg aan. Door de Bestendige Deputatie van Antwerpen werd op 18 september 1925



*De eerste officiële autobusdienst Lier - Heist-op-den-Berg van Paul Neefs uit Lier. De foto, genomen in de Bergstraat te Heist-op-den-Berg, toont ons een Ford „T”-autobus uit 1924. Foto : Autobus Documentatiearchief Ch. Smits (ADS).*

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

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

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

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

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

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

**DOE OOK EENS IETS VOOR RAIL-REVUE !**



een toelating afgeleverd en Leopold Cannaearts startte met zijn dienst. Zelfde aanvraag en toelating werden echter afgewezen door het K.B. van 16 november 1925.

L. Cannaearts liet het hier echter niet bij en zijn tweede aanvraag, op 1 juni 1926, bij de Bestendige Deputatie om dezelfde lijn uit te baten, was de 152ste die naar de provincie gestuurd werd. Er volgde prompt een toelating, nl. op 7 juni 1926. Nogmaals stak het Ministerie stokken in de wielen, want een Koninklijk Besluit met een definitieve toelating bleef uit. Een nieuwe wet had echter voorzien dat, indien een Koninklijk Besluit meer dan 6 maanden op zich liet wachten, de aanvrager daarna met zijn busdienst kon starten. L. Cannaearts begon zijn autobusdienst uit te baten op 16 december 1926, omdat zijn provinciale toelating van 7 juni 1926 van dan af rechtsgeldig werd. Deze toelating liep gedurende 10 jaar.

Het lastenboek bepaalde de reisweg als volgt: Mechelen (Statie) via de Raghenoplaats en Nekkerspoel over de provinciebaan langs de gemeenten Sint-Katelijne-Waver, Bonheiden, Rijmenam, Onze-Lieve-Vrouw-Waver, Putte, Beerzel en Heist-op-den-Berg. De dienstregeling voorzag in 6 dagelijkse vertrekken in elke richting.

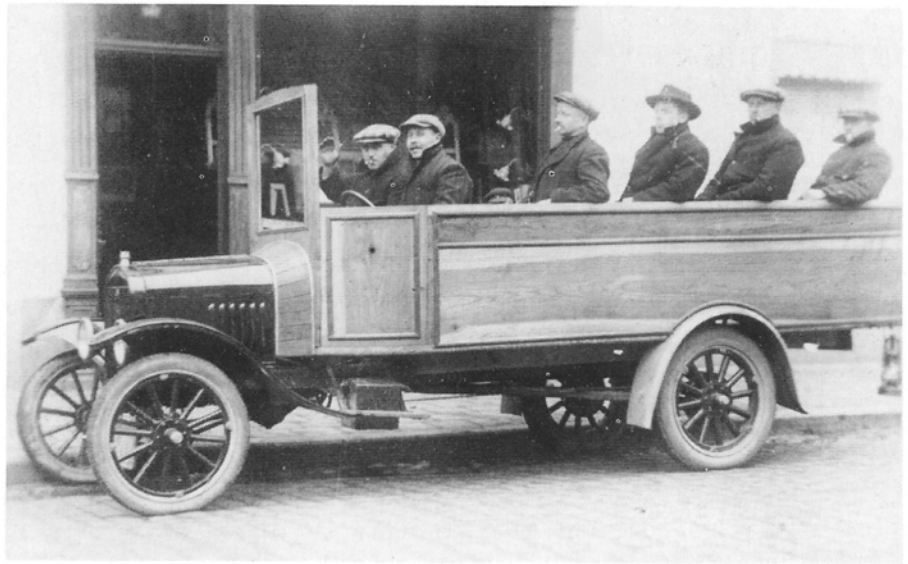
Op 9 januari 1933 deed Leopold Cannaearts afstand van zijn rechten op de lijn en kwam de uitbating ervan in handen van Jozef van Rompaye (zie verder).

5. Fr. Goukers, Koningshooikt (aanvraag nr. 69, 20 november 1924):

De lijn Mechelen - Heist-op-den-Berg bleek een sukseslijn te zijn, want de heer Goukers was de derde die een busdienst op dat traject wou inrichten. Er werd door de Bestendige Deputatie echter geen toelating gegeven, uiteraard niet door een K.B. bekrachtigd.

6. Jozef Van Rompaye, Wittegracht 4, Wiekevorst (aanvraag nr. 129, 10 november 1925):

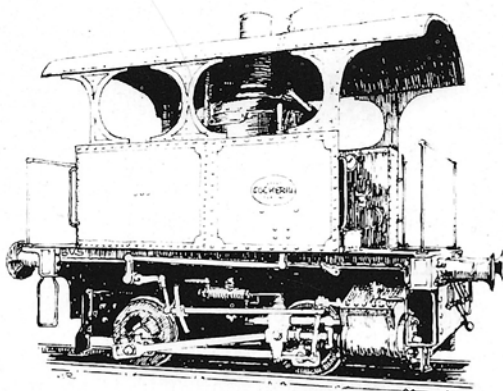
Deze aanvrager is één der belangrijkste figuren in de Heistse autobusgeschiedenis.



J. Van Rompaye bouwde in 1924 zelf deze bus op een Ford „T”-onderstel. Vooral het voertuig in dienst te nemen diende hij het, beladen met enkele dorpsgenoten uit Wiekevorst als „passagiers”, ter goedkeuring voor te rijden bij het gerechtshof te Mechelen. Foto: Familie Van Rompaye, verzameling ADS.



Een Chevrolet opleggerbus (Nr. 1, later A.223) van J. Van Rompaye uit Wiekevorst. Dit voertuig werd tweedehands aangekocht van de Firma Ch. Ceusters, Autocars „De Nete” uit Lier. Foto: Familie Van Rompaye, verzameling ADS.



## BVS-SHOP

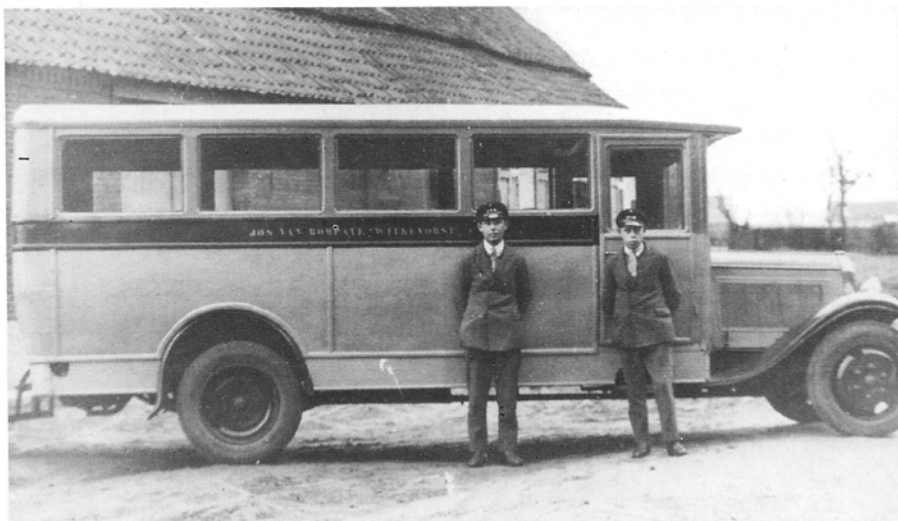
Spoorwegboekhandel van BVS

Méer dan 1.000 titels in voorraad: **Boeken - Tijdschriften - Posters - Dia's - Postkaarten - Grammofoonplaten...**

WINKEL: Station Baasrode Noord, open op de eerste en de derde zaterdag van de maand, van 14 tot 18 uur. Andere zaterdagen na afspraak. Tel. 052/33.02.23 (alleen op zaterdag).

Correspondentieadres:

J. Serckx, Van Gramberenstraat 24, 3071 Erps-Kwerps



Ely en Laurent Van Rompaye omstreeks 1930 bij één van hun zelf vervaardigde bussen. Foto : Familie Van Rompaye, verzameling ADS.

De aanvraag betrof een marktdienst op zaterdag tussen Lier en Wiekevorst. Door de Bestendige Deputatie werd in de zitting van 25 oktober 1926 toelating verleend voor de dienst. Twee vertrekken in iedere richting werden als basis voorzien. Hierbij maakte J. Van Rompaye gebruik van een autobus A.303, een G.M.C. uit 1929. Deze autobus werd waarschijnlijk door de familie Van Rompaye zelf vervaardigd.

Dezelfde Jozef Van Rompaye zette, na toelating van de Bestendige Deputatie op 15 februari 1933 en een Koninklijk Besluit van 29 juli 1933, de

autobusdienst Mechelen - Heist-op-den-Berg verder in vervanging van de dienst van Leopold Cannaerts. Deze vergunning verstreek op 24 mei 1940.

Sinds 1948 bestond de firma Van Rompaye verder onder de benaming „N.V. Centrum Car”. Vanaf 1961 werd door dezelfde familie een autobusbedrijf onder de benaming „Autobusdienst Gebroeders Ramael P.V.B.A.” uitgbaat.

In 1963 werd de zaak binnen de familie verdeeld : de heer Jos Van Rompaye ging „Centrum Car” leiden, terwijl Ely Van Rompaye en Zonen de firma „Ramael” uitbaatten. Deze



Autobus A.303, een G.M.C. uit 1931, met vader J. Van Rompaye en zonen Ely en Laurent. Foto : Familie Van Rompaye, verzameling ADS.

laatste firma kreeg later de benaming N.V. Van Rompaye en vestigde zich te Edegem.

Een nieuwe bladzijde in de autobusgeschiedenis wordt omgeslagen na de tweede wereldoorlog : de provincie en het Ministerie van Openbare Werken verloren hun bevoegdheid inzake het toekennen van vergunningen en het waren, sinds 1945, de NMBS en de NMVB die over de vergunningen beschikten om autobusdiensten in te richten.

De NMBS deed de diensten uitvoeren via privé-firma's en betaalde deze per kilometer tegen een volgens formule vooraf vastgestelde kostprijs. Op die manier kwam vanaf 10 december 1954 de lijn 297 Antwerpen - Lier met uitbreiding naar Itegem en Heist-op-den-Berg tot stand. Deze lijn wordt heden nog steeds verzekerd door Autobus Kruger P.V.B.A. (Paul Krugerstraat 84-86, 2500 Lier).

Op 29 september 1957 startte de NMBS met een tweede lijn tussen Lier en Aarschot onder het nummer 16A. Thans wordt deze dienst uitgevoerd tussen Heist-op-den-Berg en Aarschot. Bij de indienststelling van deze lijn, in 1957, werden twee firma's belast met de exploitatie : Autobus Kruger P.V.B.A. uit Lier en de firma Jos De Reys en zonen uit Heist-op-den-Berg. Deze laatste is thans alleen pachter op lijn 16A.

Op 25 september 1957 richtte de NMBS een derde lijn in, onder het nummer 29A, tussen Turnhout en Aarschot. In feite werd op die lijn de treindienst vervangen door een autobusdienst. Deze lijn wordt uitgbaat door „De Duinen N.V.” (Aarschotsesteenweg 28, 2410 Herentals).

Wat de diensten onder het beheer van de NMVB betreft, krijgen we het volgende : een autobusdienst Westerlo - Heist-op-den-Berg - Itegem met als exploitant (bij aanvang) de „Gebroeders Bierinckx” uit Geel, deze dienst werd nadien opgenomen in de eigen NMVB-lijnen; een autobuslijn uitgbaat in eigen NMVB-beheer kwam in de plaats van de tramlijn Mechelen - Heist-op-den-Berg, die op 30 april 1957 werd opgeheven.

Charles Smits

De op 8 juni 1989 in dienst gestelde „Diamanttram” in de keerlus te Hoboken, Lelieplaats, vormt een rijdende publiciteit voor Antwerpen, het diamantcentrum bij uitstek. Dia Eric Keutgens.

Autobus 41-605, een Van Hool Fiat 682 uit 1961 van „Van Rompaye N.V.” te Edegem (voorheen Autobusdienst Gebroeders Ramael te Mortsel). Dit voertuig werd magnifiek gerestaureerd door de Firma Van Hool en met Pinksteren 1989 aan het Antwerps Tram- en Autobusmuseum overgedragen. Dia Robert Boogaerts.







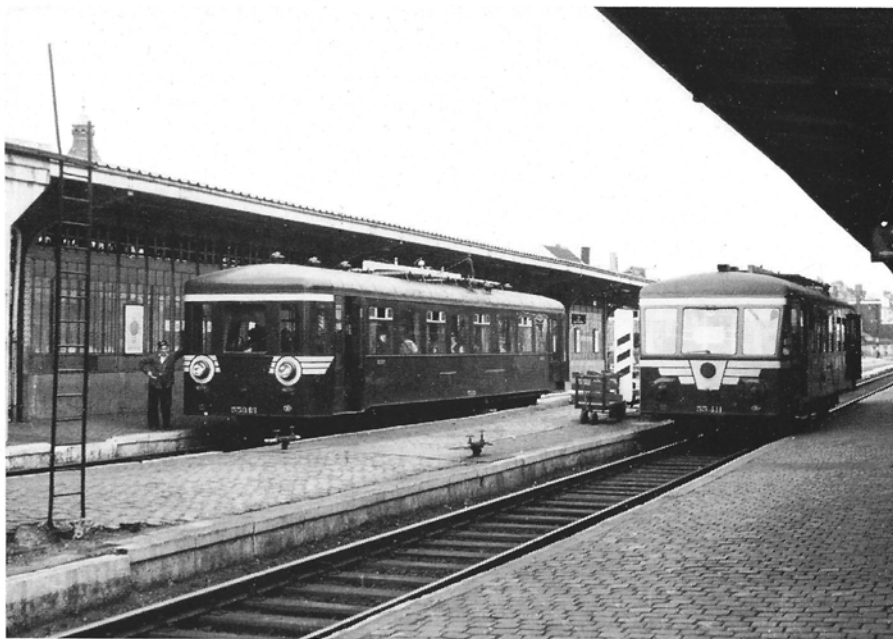
# Het reizigers-dieselmaterieel bij de NMBS (III)

## HET MATERIEEL

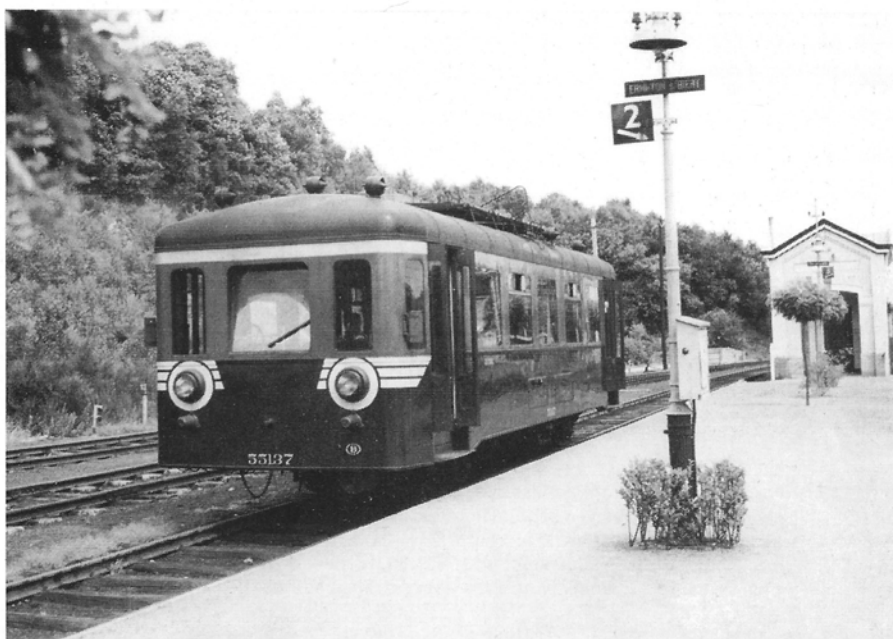
Type	Bouw-jaar	Soort (lengte)	Aantal bij constructie	Nummering bij levering	Bouwer	Motor	Overbrenging	Vermogen	Maximum snelheid	Inzetgebied
600	1930	ééndelig (21,040 m)	3	600.01-600.03	Eva, Duitsland	Maybach 6 cil. in lijn 4 takt	mechanisch (Maybach)	150 pk (1 pk = 0,736 kW)	65 km/u	Gent Eeklo Tielt Antwerpen L.O.
600.01 + 600.03 HS 1940 (HS - hors service - = buiten dienst). 600.02 HS maart 1955.										
650	1932	ééndelig (21,700 m)	1	650.01	Deva, Zweden	Burmeister & Wain (Denemarken) 6 cil. in lijn 2 takt	diesel-elektrisch	200 pk	80 km/u	Spa Verviers
650.01 HS april 1945.										
601	1933	ééndelig (22,000 m)	14	601.01-601.14	La Brugeoise et Nicaise et Delcuve, Brugge	Maybach 6 cil. in lijn 4 takt Deutz 8 cil. in lijn 4 takt	mechanisch (Maybach)  mechanisch	150 pk  170 pk	80 km/u	Gent Antwerpen L.O. Haine-St.-Pierre
601.08, 09, 13 HS 1940. 601.03, 04, 05, 06, 11 en 12 HS juni 1946. Hernummering in 1946: 601.01 en 02 behouden hun nummer, 07 wordt 03, 10 wordt 04, 14 wordt 05. Nieuwe motor Deutz ingebouwd in 1954 in de mw 601.01-601.05. 601.03 en 04 HS november 1959, 601.01, 02, 05 HS februari 1962.										
602	1934	ééndelig (22,000 m)	1	602.01	La Brugeoise et Nicaise et Delcuve, La Louvière	Maybach 6 cil. in lijn 4 takt	mechanisch (Maybach)	210 pk	80 km/u	Brussel Noord Aalst Dendermonde
Vernield tijdens de oorlog te Luttre-Pont-à-Celles. HS juni 1946.										
651	1934	ééndelig (22,000 m)	1	651.01	La Brugeoise et Nicaise et Delcuve, La Louvière	Maybach 6 cil. in lijn 4 takt	diesel-elektrisch Acec	210 pk	90 km/u	Brussel Noord Aalst Dendermonde
Dit motorrijtuig heeft enkele weken het nummer 652.01 gehad, later terug hernummerd in 651.01. HS december 1956.										
603	1934	ééndelig 2-assig (13,740 m)	1	603.01	Ateliers de la Dyle, Leuven	MAN 6 cil. in lijn 4 takt	mechanisch (TAG, Duitsland)	140 pk	80 km/u	Charleroi Haine-St.-Pierre
Door brand vernield pre-1940 te Haine-St.-Pierre. HS juni 1946.										
604	1934	ééndelig 2-assig (14,250 m)	5	604.01-604.05	Ganz & Co, Boedapest	Ganz 6 cil. in lijn 4 takt	mechanisch (Ganz)	120 pk	75 km/u	Charleroi Haine-St.-Pierre Luttre Ternat
Vernield door oorlogshandelingen: 604.01 te Luttre, 02 te Ternat, 03, 04 en 05 te Pont-à-Celles. HS juni 1946.										
652	1934	tweeledig (44,350 m)	1	652.01	La Brugeoise et Nicaise et Delcuve, La Louvière	Maybach 12 cil. in V	diesel-elektrisch Gebus-Siemens later overbrenging Acec en traktie-motoren Siemens	410 pk	150 km/u later verminderd tot 120 km/u	Brussel-Gent lijn 50
Dit motorstel heeft enkele weken het nummer 651.01 gehad, later terug hernummerd in 652.01. HS 1958.										
605	1935	ééndelig (22,000 m)	1	605.01	Usines de Braine-le-Comte	Carels 6 cil. in lijn 4 takt licentie Ganz	mechanisch (SEM, Gent)	220 pk	84 km/u	
Vernield door oorlogshandelingen te Londerzeel. HS juni 1946.										
606	1936	ééndelig (23,400 m)	1	606.01	Baume et Marpent, Morlanwelz	Carels 8 cil. in lijn 4 takt vanaf 1958 nieuwe motor	mechanisch (SLM, Winterthur)	320 pk	85 km/u	Brussel Mechelen Boom Willebroek Haine-St.-Pierre Erquelinnes Mons Charleroi
Prototype voor type 608. Werd in november 1953 hernummerd in 607.01, toen de oorspronkelijke motorwagen 607 buiten dienst was gesteld.										
607	1936	ééndelig (22,054 m)	1	607.01	FUF, Haine-St.-Pierre	Mercedes-Benz 12 cil. in V 4 takt	mechanisch (SLM, Winterthur)	330 pk	90 km/u	
Vernield door oorlogshandelingen te Londerzeel. HS juni 1946.										



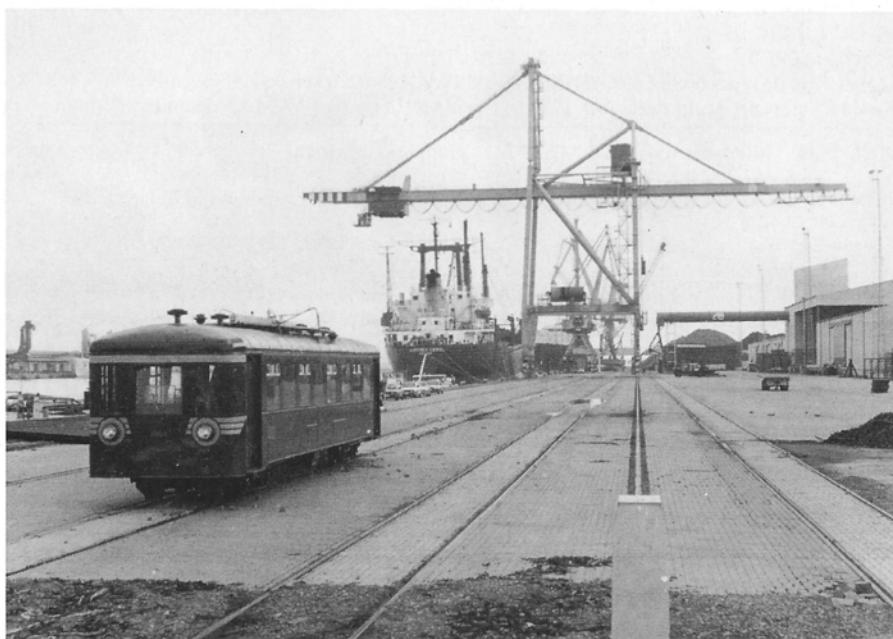
554.11, in oorspronkelijke uitvoering en schildering, ontmoette op 17 juni 1958 voorganger 553.43 (ex-554.18) in het Gentse St.-Pietersstation. Op de kade een betonnen naderingsbaken en twee aansluitkranen voor stoom(voor)verwarming van rijtuigen. Foto Jacques Bazin, verzameling Jan Mahieu.



Ermeton sur Biert, 12 juli 1959. Motorrijtuig 551.37 (vergelijk de frontschildering met de foto van mw 4903) aan één van de talrijke, intussen lang verdwenen landelijke stopplaatsen. Het rijtuig is nog tweekleurig groen geschilderd. Foto Jacques Bazin, verzameling Jan Mahieu.



4903, de allerlaatste nog officieel in dienst zijnde van zijn soort, tijdens een door lezer Philippe Dejonckere ingerichte rondrit. De motorwagen is herschilderd in de versie 1959. Zeebrugge, 3 september 1988, foto Ronald Mardaga.



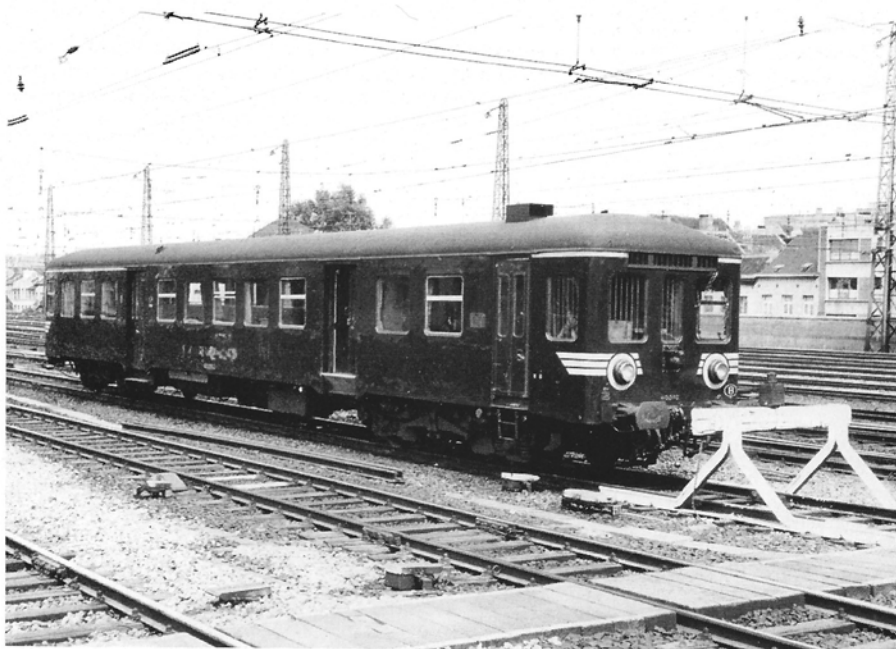
Type	Bouw-jaar	Soort (lengte)	Aantal bij constructie	Nummering bij levering	Bouwer	Motor	Overbrenging	Vermogen	Maximumsnelheid	Inzetgebied
653	1936	driedelig (59,900 m)	3	653.01-653.03	La Brugeoise et Nicaise et Delcuve, La Louvière	2 Maybach-motoren 12 cil. in V 4 takt	diesel-elektrisch (Acec-Jeumont)	2 x 410 pk	150 km/u later verminderd tot 120 km/u	
653.01 HS juli 1945, 653.02 HS juni 1948. 653.03 wordt vanaf 1.1.1958 653.01, HS september 1959.										
654	1936	driedelig (59,900 m)	3	654.01-654.03	Baume et Marpent, Morlanwelz (koprijtuigen) Usines de Braine-le-Comte (tussenrijtuig)	2 Carels-motoren 8 cil. in lijn 4 takt later : SEM 8 cil. in lijn 4 takt	diesel-elektrisch (SEM)	2 x 365 pk	135 km/u later verminderd tot 120 km/u	
654.01 HS juli 1945. Op 1.1.1958 wordt 654.02 hernummerd in 654.01 en 654.03 in 654.02. 654.01 (ex-02) HS december 1965, 654.02 (ex-03) HS december 1966.										
655	1936	driedelig (59,900 m)	1	655.01	Baume et Marpent Morlanwelz (koprijtuigen) Usines de Braine-le-Comte (tussenrijtuig)	2 Mercedes-Benz motoren 12 cil. in V 4 takt vanaf 1958 : Maybach	diesel-elektrisch (Acec-Jeumont)	2 x 450 pk  2 x 410 pk	150 km/u later verminderd tot 120 km/u	
655.01 wordt in 1939 hernummerd in 653.04, op 1.1.1958 wordt opnieuw het oorspronkelijk nummer 655.01 toegekend. HS augustus 1965.										
656	1936	driedelig (59,900 m)	1	656.01	Baume et Marpent, Morlanwelz (koprijtuigen) Usines de Braine-le-Comte (tussenrijtuig)	2 Frichs-motoren (Denemarken) 12 cil. in lijn 4 takt	diesel-elektrisch (Acec-Jeumont)	2 x 400 pk	140 km/u na verbouwing: 120 km/u	
Als gevolg van brand in de generatorwagen omgebouwd tot tweeledig motorstel in 1939, wordt nummer 652.02. Op 15.5.1941 terug hernummerd in 656.01. HS juli 1945.										
609	1939	ééndelig (15,985 m)	6	609.01-609.06	CW Mechelen	Brossel 6 cil. in lijn 4 takt	mechanisch (Brossel)	127 pk	56 km/u	
Krijgen in mei 1941 in volgorde de nieuwe nummers 552.01 tot 552.06. HS oktober 1963.										
622	1939	ééndelig (11,335 m)	6 + 50	622.01-622.56	Brossel 6 stuks  CW Mechelen 50 stuks	Brossel 3 met dieselmotor 3 met benzinemotor Brossel allen met dieselmotor	mechanisch  mechanisch	127 pk  127 pk	58 km/u  58 km/u	
In mei 1941 wordt het type 622 opgesplitst in de types 550 en 551, al naargelang ze uitgerust worden met een gasgenerator Brossel (type 550) of Bernard (type 551). De gasgeneratoren bleven behouden tot in 1945-46, waarna de motorwagens in september 1947 allen worden ondergebracht in één reeks type 551. Motorwagen 662.23 wordt vernield te Veurne in 1940. In 1945 (1944 ?) worden 551.09 (ex-622.17), 551.20 (ex-622.34), 551.25 (ex-622.49) en 551.29 (ex-622.56) „meegenomen” naar Duitsland, waar 551.20 wordt vernield door oorlogshandelingen. Het verloop van de hernummeringen wordt weergegeven in een aparte tabel. 12 eenheden werden overgedragen aan de dienst ES : zie onder het hoofdstuk „Dienstvoertuigen”.										
608	1939	ééndelig (23,400 m)	6	608.01-608.06	FUF, Haine-St.-Pierre	Carels 8 cil. in lijn 4 takt	mechanisch	370 pk	126 km/u Gent Boom later verminderd tot 100 km/u Willebroek Mechelen Walcourt Brussel-Zuid	
Afgeleid van de types 606 en 607. 608.01 HS juli 1966, 608.02, 03 en 05 HS november 1966, 608.04 en 06 HS april 1967, 608.05 bleef achter in de stelplaats Walcourt en werd op 19 december 1981 overgebracht naar de CW Mechelen met het oog op restauratie.										
652.1	1939	tweeledig (42,700 m)	12	652.11-652.22	Baume et Marpent en Usines de Braine-le-Comte	2 Carels-motoren 8 cil. in lijn 4 takt	mechanisch (SLM, Winterthur)	2 x 370 pk	130 km/u later verminderd tot 120 km/u	
652.14 en 652.22 vernield door oorlogshandelingen. In mei 1946 wordt het type-nummer gewijzigd in 620. 652.11 = 620.01, 652.12 = 02, 652.13 = 03, 652.21 = 04, 652.15 = 05, 652.16 = 06, 652.17 = 07, 652.18 = 08, 652.19 = 09 en 652.20 = 10. Laatste motorstellen type 620 HS 1969.										
653.1	1939	driedelig (59,365 m)	6	653.11-653.16	La Brugeoise et Nicaise et Delcuve, La Louvière	2 Maybach-motoren 12 cil. in lijn 4 takt	diesel-hydraulisch (Voith)	2 x 600 pk	155 km/u later verminderd tot 140 km/u	Brussel Brugge Oostende
Motorwagen van stel 653.12 vernield door oorlogshandelingen. Motorwagen en tussenrijtuig van stel 653.13 uitgebrand te Zaventem op 5 januari 1946. De overgebleven rijtuigen van 653.12 en 653.13 worden gebruikt voor de heropbouw van een volledig motorstel, dat in mei 1946 het nummer 670.02 krijgt. Omnummering mei 1946 : 653.11 = 670.01, 653.12 + 653.13 = 02, 653.14 = 04, 653.15 = 05 (*) en 653.16 = 06. (*) 670.05 krijgt in 1948 motoren Carels en wordt omgenummerd in 671.01. In augustus 1961 krijgt 671.01 echter opnieuw Maybach-motoren en wordt prompt terug hernummerd als 670.03 ! 670.01 HS december 1965, 670.02, 03, 04 en 06 HS juli 1966. Verscheidene rijtuig-omwisselingen vonden plaats tijdens de loopbaan van de stellen : het nummer van het tussenrijtuig vormde ook het nummer van het volledige treinstel.										



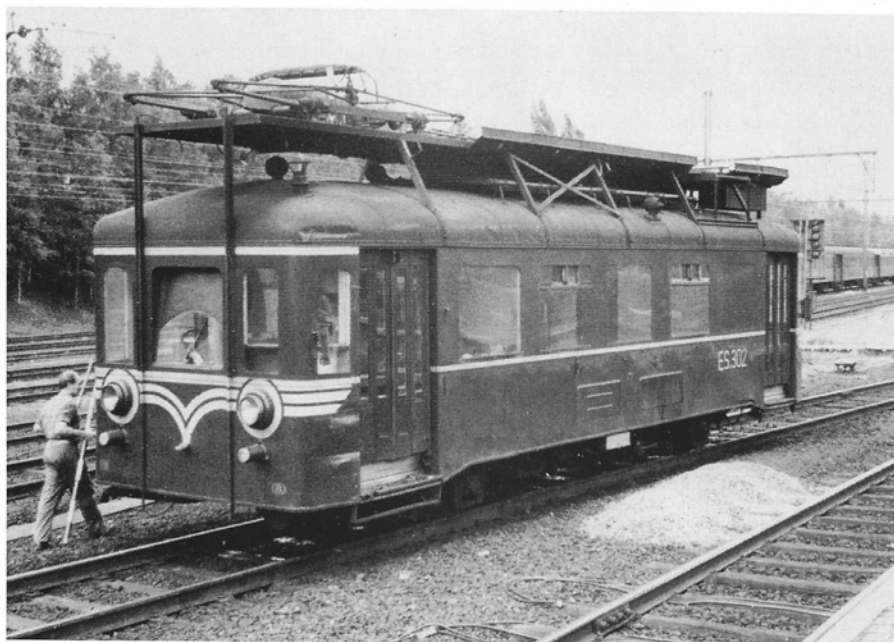
*Motorstel 620.07, door Jacques Bazin gekiekt te Dendermonde op 16 september 1959. Opmerkelijke details : de perronverlichting, de armseinen van het driestandenstelsel uit 1919 en tenslotte, naast de talrijke reizigers, de fraaie watertoren. Verzameling Jan Mahieu.*



*602.02, éénkleurig groen en met twee koplampen. De vergrote bagageruimte evenals de eerste en tweede klasse-afdeling zijn hier goed zichtbaar. Brussel Noord, juli 1966. Foto Roger Belot, verzameling Ronald Mardaga.*



*ES. 302 (ex-622.47, 1939; ex-550.23, mei 1941; ex-551.51, september 1947 - oef ! -) hier gefotografeerd te Leuven op 20 juli 1975. Let op de meet-pantograaf en de uiterst fraaie, waarschijnlijk unieke schildering. De brigadier heeft zopas de aardingsstaak van de bovenleiding verwijderd (zie ook RR 13, blz. 28). Foto Thierry Heylen, verzameling Jan Mahieu.*



Type	Bouw-jaar	Soort (lengte)	Aantal bij constructie	Nummering bij levering	Bouwer	Motor	Overbrenging	Vermogen	Maximum snelheid	Inzetgebied
553	1941/42	ééndelig (15,985 m)	25	553.01-553.25	Ateliers Germain, Monceau	Brossel 8 cil. in lijn 4 takt	mechanisch (Brossel)	166 pk	66 km/u	
554	1941/42	ééndelig (15,985 m)	25	554.01-554.25	Ateliers Germain, Monceau	Brossel 8 cil. in lijn 4 takt	mechanisch (Brossel)	166 pk	66 km/u	
<p>In 1947 worden de types 553 en 554 ondergebracht in één reeks type 553. 553.01-553.25 behielden hun nummer, 554.01-554.25 werden 553.26-553.50. Motorwagen 553.15 HS oktober 1967, wordt echter terug opgebouwd en krijgt het nummer 553.45. De oorspronkelijke 553.45 (ex-554.20) is dan reeds gesloopt. Omnummering van het type 553 naar de reeks 49 in 1970 (geldig vanaf 1 januari 1971): 553.01 = 4901, 553.08 = 4902, 553.12 = 4903, 553.13 = 4904, 553.21 = 4905, 553.29 = 4906, 553.38 = 4907, 553.45 = 4908, 553.48 = 4909, 553.49 = 4910 en 553.50 = 4911.</p> <p>Na de omnummering van 1947 kwam het typenummer 554 vrij : het werd toegekend aan de motorwagens van de huidige reeks 46.</p>										
554	1952/53	ééndelig (16,220 m)	20	554.01-554.20	Ragheno, Mechelen	Brossel 8 cil. in lijn 4 takt 1975/79 : GM-71N ind. 2 takt	mechanisch (Brossel) hydro-mechanisch Voith-Heidenheim (Diwabus)	166 pk 178 pk	80 km/u 80 km/u	Ath Haine- St.-Pierre
<p>In 1971 hernummerd naar reeks 46 : 554.01-554.20 werden 4601-4620 in volgorde. Tijdens de jaren 1975-79 door de CW te Mechelen uitgerust met een nieuwe GM-dieselmotor.</p>										
602	1955	ééndelig (23,800 m)	6	602.01-602.06	Ateliers Métallurgiques Nivelles	SEM-Carels 6 cil. in lijn 4 takt	diesel-hydraulisch (SEM)	400 pk	90 km/u	Sabena-lijn 36bis Brussel Centraal - Brussel Nationaal (luchthaven)
<p>Speciale binneninrichting voor de Sabena-verbinding Brussel Centraal en (toen nog) Brussel Nationaal - Melsbroek. Verscheidene omwisselingen vonden plaats tussen de types 602 en 603 : zie aparte tabel. Na 1970 werden deze motorstellen vernummerd naar de reeks 42 (4231-4236). Tijdens de jaren 1975-79 gemoderniseerd door de CW te Mechelen, kregen zij de nieuwe nummers 4331-4336, gezien er geen onderlinge verschillen met de reeks 43 meer voorkwamen.</p>										
603	1954/56	ééndelig (23,800 m)	30	603.01-603.30	Ateliers Métallurgiques Nivelles	SEM-Carels 6 cil. in lijn 4 takt	diesel-hydraulisch (SEM)	400 pk	90 km/u	Kortrijk Bertrix
<p>Omwisselingen tussen de types 602 en 603 : zie aparte tabel. In 1971 hernummerd naar reeks 43 ; 603.01-603.30 werden 4301-4330 in volgorde. Tijdens de jaren 1975-79 gemoderniseerd door de CW te Mechelen. Vanaf 1985 : een aantal motorwagens reeks 43 zullen worden aangeduid voor ombouw als onderhoudswerkwagen ES 400.</p>										
604	1954	ééndelig (23,800 m)	10	604.01-604.10	Ateliers Germain, Monceau	GM 2 lijnen van 6 cil. in lijn 2 takt 1975/79 : 2 x GM-71N ind. 6 cil. in lijn 2 takt	hydraulisch (Twin-Disc) hydro-mechanisch Voith-Heidenheim (Diwabus)	356 pk 2 x 178 pk	80 km/u 80 km/u	Landen Merelbeke Latour
<p>In 1971 hernummerd naar reeks 44 : 604.01 - 604.10 werden 4401 - 4410 in volgorde. Tijdens de jaren 1975-79 gemoderniseerd door de CW te Mechelen. 4409 HS.</p>										
605	1955	ééndelig (23,800 m)	10	605.01-605.10	Ateliers Germain, Monceau	2 x GM 6 cil. in lijn 2 takt 1975/79 : 2 x GM-71N ind. 6 cil. in lijn 2 takt	hydraulisch (2 x Twin-Disc) 2 x hydro-mechanisch Voith Heidenheim (Diwabus)	2 x 178 pk 2 x 178 pk	80 km/u 80 km/u	Landen Haine- St.-Pierre Bertrix
<p>In 1971 hernummerd naar reeks 45 : 605.01 - 605.10 werden 4501 - 4510 in volgorde. Tijdens de jaren 1975-79 gemoderniseerd door de CW te Mechelen.</p>										
630	1957 (01) 1961 (02-07)	driedelig (68,904 m)	7	630.01-630.07	CW Mechelen	2 x SEM 6 horizontale cil., ondervoermotoren	hydraulisch (2 x SEM)	2 x 400 pk	100 km/u	Kortrijk Hasselt Antwerpen Gent
<p>In 1971 hernummerd naar reeks 40 : 630.01 - 630.07 werden 4001 - 4007 in volgorde. Bij aflevering had elk motorrijtuig, elk tussenrijtuig en elk stuurstandrijtuig van de stellen 630.02 tot 630.07 een eigen nummer : motorrijtuigen : 630.02 tot 630.07; tussenrijtuigen : 634.01 tot 634.06; stuurstandrijtuigen : 624.17 tot 624.22. Alleen stel 630.01 had hetzelfde nummer voor z'n drie rijtuigen !</p>										
732	1954	aanhang-rijtuig 2 assen (12,133 m)	20	732.01-732.20	Ateliers Métallurgiques Nivelles				90 km/u	Bertrix
<p>732.01, 04, 07, 11, 15, 19 en 20 zijn afgestaan aan de dienst M hulpstreinen. 732.02, 03, 05, 06, 08, 12, 13, 14, 17 en 18 doen dienst als schuilplaats of als magazijn.</p> <p>UIC-nummering : 732.01/20 50.88.24.29 581-2 = 732.09, 582-0 = 732.10, 586-1 = 732.16. 732.16 HS 1984; 732.09 en 732.10 in park 1984, sinds 1985 afgestaan voor lokalen of schuilplaatsen.</p>										
734	1955	aanhang-rijtuig draaist. (16,110 m)	10	734.01-734.10	CW Mechelen				90 km/u	Bertrix Kortrijk Merelbeke
<p>UIC-nummering : 734.01/10 50.88.27.29 580-1/589-2 in volgorde. 580-1 = 734.01, 581-9 = 734.02, 582-7 = 734.03, 583-5 = 734.04, 584-3 = 734.05, 585-0 = 734.06, 586-8 = 734.07, 587-6 = 734.08, 588-4 = 734.09, 589-2 = 734.10. Oorspronkelijk waren van het type 734 dertig rijtuigen voorzien. De overige twintig werden ingericht als rijtuigen type R.</p>										



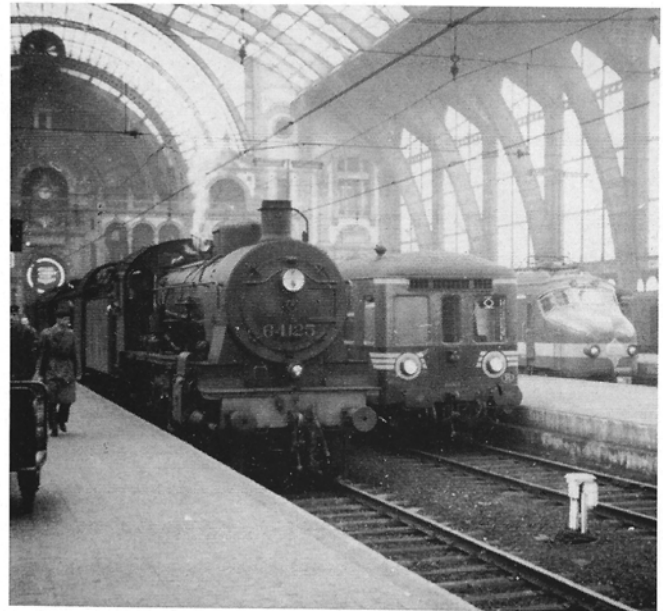
## OMNUMMERINGEN

## Type 622 naar types 550 en 551

Levering	mei 1941	sept. 1947	ombouw ES
622.01	551.01	551.01	
622.02	551.02	551.02	
622.03	550.01	551.29	
622.04	551.03	551.03	
622.05	551.04	551.04	
622.06	550.02	551.30	
622.07	551.05	551.05	
622.08	550.03	551.31	
622.09	550.04	551.32	ES 307
622.10	551.06	551.06	
622.11	550.05	551.33	
622.12	551.07	551.07	
622.13	550.06	551.34	ES 301
622.14	551.08	551.08	
622.15	550.07	551.35	
622.16	550.08	551.36	ES 312
622.17	551.09	551.09	
622.18	551.10	551.10	
622.19	550.09	551.37	
622.20	550.10	551.38	
622.21	551.11	551.11	
622.22	551.12	551.12	ES 305
622.23	buiten dienst 1940		
622.24	551.14	551.14	ES 304
622.25	550.11	551.39	
622.26	550.12	551.40	
622.27	550.13	551.41	ES 311
622.28	550.14	551.42	
622.29	551.15	551.15	ES 303
622.30	551.16	551.16	
622.31	551.17	551.17	
622.32	551.18	551.18	
622.33	551.19	551.19	
622.34	551.20	buiten dienst 1945	
622.35	550.15	551.43	ES 306
622.36	550.16	551.44	ES 310
622.37	550.17	551.45	
622.38	550.18	551.46	
622.39	551.21	551.21	
622.40	551.22	551.22	
622.41	551.23	551.23	
622.42	550.19	551.47	
622.43	550.20	551.48	
622.44	550.21	551.49	
622.45	551.24	551.24	
622.46	550.22	551.50	
622.47	550.23	551.51	ES 302
622.48	550.24	551.52	
622.49	551.25	551.25	
622.50	550.25	551.53	
622.51	550.26	551.54	
622.52	551.26	551.26	ES 308
622.53	551.27	551.27	ES 309
622.54	551.28	551.28	
622.55	550.27	551.55	
622.56	551.29	551.13	

## Opmerkingen :

- type 550 (1941/46) : uitgerust met gasgenerator Brussel
- type 551 (1941/46) : uitgerust met gasgenerator Bernard
- 551.09 (ex-622.17) afgevoerd naar Duitsland
- 551.20 (ex-622.34) afgevoerd naar Duitsland
- 551.25 (ex-622.49) afgevoerd naar Duitsland
- 551.29 (ex-622.56) afgevoerd naar Duitsland
- 622.23 HS in 1940
- 551.20 (ex-622.34) ging in 1945 verloren in Duitsland.



Opmerkelijke ontmoeting tussen drie verschillende traktiesystemen in het Antwerpse Centraal Station : stoomlokomotief 64.125, diesel-hydraulisch motorrijtuig 603.01 (later 4301) en elektrisch Benelux-treinstel. Al het hier getoonde materieel is sedertdien afgevoerd. 30 april 1959, foto F. J. Hoevenagel, verzameling Jan Mahieu.

## Types 602 en 603 naar reeksen 42 en 43

Oorspronkelijk werden van het type 602 zes stuks geleverd voor inzet op de Sabenalijn, terwijl van het type 603 dertig stuks werden gebouwd.

In september 1957 wordt de 603.15 hernummerd in 602.06, terwijl de oorspronkelijke 602.06 het nummer **603.31** krijgt toegewezen !

De herdoopte 602.06 krijgt echter in maart 1958 terug zijn oorspronkelijke nummer 603.15.

Deze werkwijze werd ook nog bij een zestal andere motorwagens van het type 603 toegepast. Na een kortere of langere periode kregen ze stuk voor stuk het oorspronkelijke nummer terug. Dit was het geval voor :

**603.26** werd van april 1958 tot juli 1961 **602.07**

**603.25** werd van december 1958 tot oktober 1960 **602.08**

**603.13** werd van januari 1959 tot oktober 1960 **602.09**

**603.20** werd van februari 1959 tot september 1960 **602.10**

**603.30** werd van februari 1959 tot oktober 1960 **602.11**

**603.10** werd van maart 1959 tot oktober 1960 **602.12**.

Hieruit blijkt dat er op een bepaald ogenblik **twaalf** motorwagens met speciale binneninrichting voor de exploitatie van de luchthavenlijn hebben bestaan. In 1971 werden de spoorauto's type 602 de reeks 42, terwijl het type 603 de reeks 43 ging vormen. 602.01-602.05 werden zodoende 4231-4235 in volgorde.

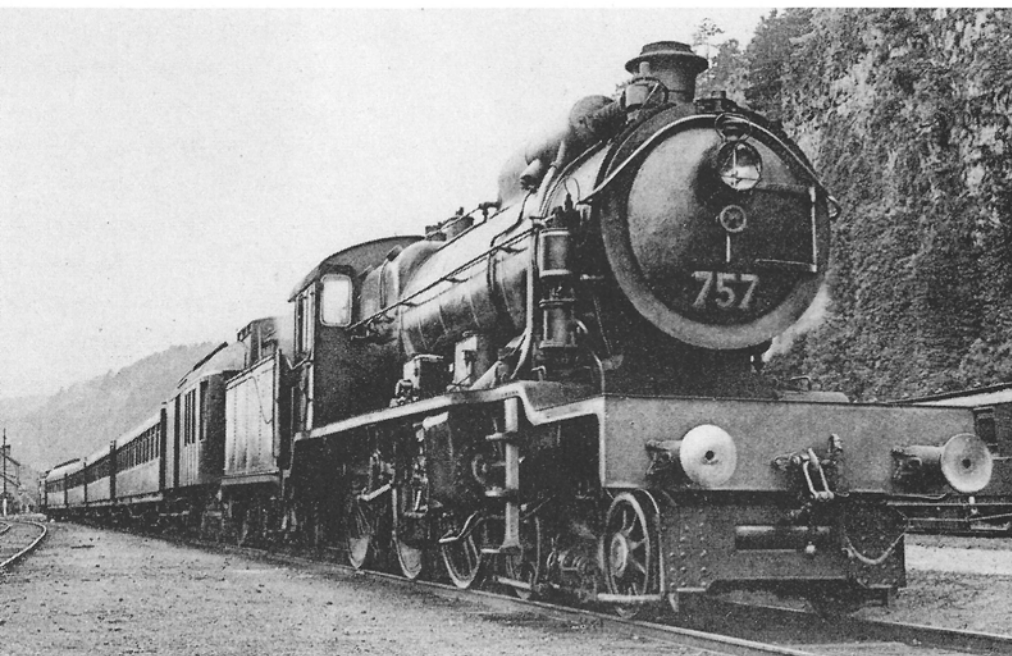
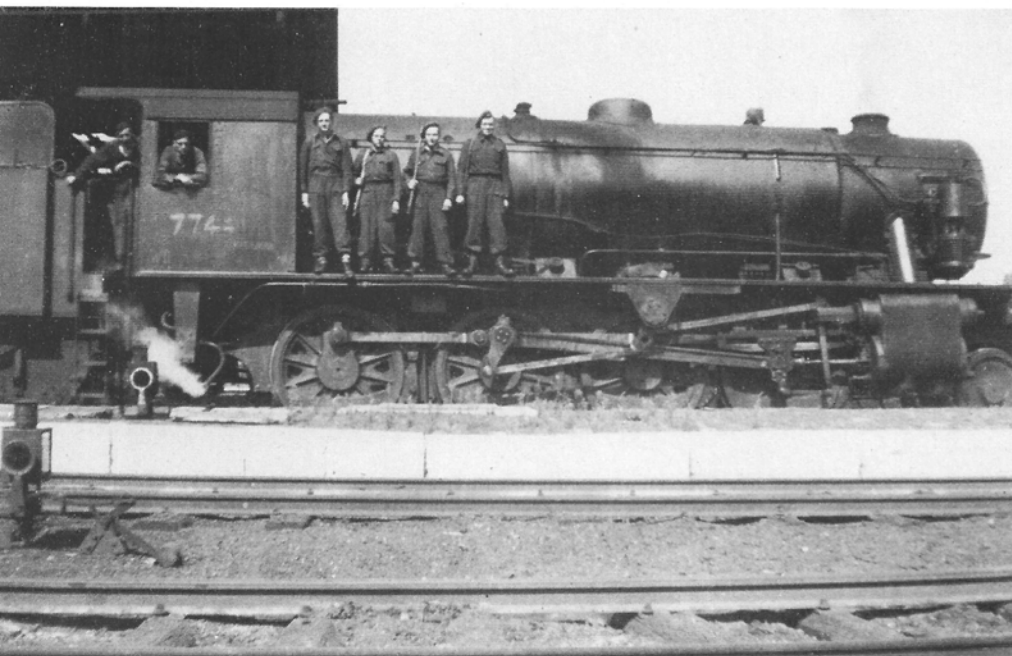
602.06 (later 603.31) kreeg het nieuwe nummer 4315, terwijl aan de oorspronkelijke 603.15 (die enkele maanden het nummer 602.06 droeg) het ontbrekende nummer 4236 werd toegekend.

De reeks 43 ontstond uit de omnummering, in volgorde, van de motorwagens type 603. De 603.15 vormde de uitzondering, die werd geklasseerd onder het nummer 4236.

Later, wanneer vanaf 1970 de luchthavenlijn elektrisch wordt bereiden, wordt de binneninrichting van reeks 42 gestandaardiseerd. Er is nu geen onderscheid meer tussen de reeksen 42 en 43, waardoor de spoorauto's 4231-4236 in volgorde de nummers 4331-4336 wordt toegekend.

Beelden van vroeger :

## Historische foto's uit privé-verzamelingen



Ditmaal starten we onze rubriek met een foto uit de verzameling van W. Temmerman. Het betreft hier een opname van locomotief 77.441, een Engelse machine met asindeling 1D van het War Department, waarvan er tijdens de jaren 1945 en 1946 een 170-tal uitgeleend waren aan de NMBS (samen met een reeks gelijkaardige locs met asindeling 1E en een reeks drie-assige zadeltank-tenderlocomotieven).

De foto is gemaakt in het najaar van 1945 of in het voorjaar van 1946; juiste opnameplaats en naam van de fotograaf zijn onbekend.

De afgebeelde loc werd gebouwd door de North British Locomotive Company te Glasgow in 1944, en eerst in gebruik genomen door de Southern Railway in Engeland. Opgevorderd in decem-

ber 1944, werd de loc per ferryboot overgebracht naar Frankrijk en ingezet voor militaire treinen in Frankrijk en in België.

Daarna werd de machine verhuurd aan de Belgische spoorwegen. Voor zover kan worden nagegaan duurde de huurperiode van 3 februari 1945 tot 10 april 1946, waarna de machine terug overgebracht werd naar Engeland. Vanaf begin 1947 werd de loc verhuurd aan de London and North Eastern Railway en in 1948 werd de machine aangekocht door de (pas opgerichte) nationale spoorwegmaatschappij British Railways, waar ze het nummer 90.305 bekam. Haar loopbaan duurde tot in... 1966 (laatste depot : Doncaster) ! Tijdens haar korte loopbaan bij de door de oorlog erg geteisterde en locomotief-

arme NMBS was de machine gestationeerd te Muizen, te Schaarbeek en te Landen.

Op de originele foto ziet men het nauwelijks te lezen depot-opschrift „Schaarbeek” en de letters „WD”. Let op het sobere uiterlijk van deze „Austerity”-oorlogslocomotief (austerity : soberheid, bezuiniging), de kale ketel (met lage schoorsteen, ketelvoeding, stoomdom, veiligheidskleppen), de luchtpomp vooraan, de zandkisten op de voetplaat, de eenvoudige, robuuste drijfwielen (met relatief weinig spaken, verstevigd met „vinnen”) en de schijfwielen vooraan.

De soldaten op de locomotief zijn Belgische miliciens van één der eerste naoorlogse lichtingen. Vele militairen werden vlak na de oorlog ingezet in de „Sedichar”-compagnieën die o.a. de opdracht hadden kolentreinen te begeleiden en te bewaken.

De tweede foto, afkomstig uit de verzameling van H. van Overschelde, toont locomotief 757 aan kop van een radiotrein te Marche-les-Dames, omstreeks 1934/1935.

Deze prachtige viercilinder-compoundloc werd gebouwd door „La Meuse” (fabrieksnr. 2955; oorspronkelijk type 8bis; Belgische Staatsspoorwegen nr. 4657; in 1931 : nr. 757; in 1946 : nr. 7.057); haar loopbaan duurde van 1922 tot 1958. Let op het sierlijk uiterlijk van de loc; later zou de machine nog voorzien worden van windleiplaten en een dubbele uitlaat van Legein. Bemerkt ook de ex-bloktreinpakwagen achter de locomotief (zie in dit verband tevens de bovenste foto op blz. 20 van RR 17/89).

Jef van Olmen

Bronnen :

- Archief van de heer J. Léonard (Werkgroep Spoorwegeschiedenis);
- J.W.P. Rowledge, „Austerity 2-8-0's and 2-10-0's”, London, 1987;
- Locomotieflijsten, gepubliceerd door de vereniging T.T.Z.

De redactie publiceert graag een hernieuwde oproep van de initiatiefnemer van deze buitengewoon interessante fotorubriek, de Heer Jef van Olmen :

Beschikt u over oudere spoorwegfoto's, die in deze rubriek thuishoren ? Neem dan even contact op met de redactie van Rail-Revue ! Wij vergoeden vanzelfsprekend alle onkosten voor het toeven terugzenden van de opnamen, die overigens met de pijnlijkste zorg worden behandeld. Onze voorkeur gaat uit naar nog niet eerder gepubliceerde foto's, die wij, aan de hand van allerlei historische bronnen en met de gewaardeerde hulp van meerdere „kenners”, van een passend commentaar voorzien. Laat ook uw hobby-genoten mee genieten van de schatten die wellicht in uw verzameling aanwezig zijn !



# Het suiker- bietenvervoer bij de Buurt- spoorwegen

Tekst en foto's : Jacques Cohn

In de herfst van ieder jaar werden de suikerbieten destijds rechtstreeks van de bietenvelden, meestal met paard en wagen, tot bij de dichtstbijgelegen laadplaats van de NMVB gebracht en in open goederenwagens overgeladen. Deze goederenwagens behoorden tot het normale NMVB-park of waren, ofschoon van hetzelfde type, eigendom van de éne of andere suikerfabriek. In dit laatste geval droegen ze nummers tussen 52.000 en 55.000.

Na het laden (en soms wegen) werden lange treinen gevormd, die met stoomtractie (in de allerlaatste jaren echter met een ART als trekkracht) naar de suikerfabrieken werden gesleept. Op de lijnen met een „gemakkelijk” profiel bestonden deze treinen uit vijftien tot twintig wagens. Zwaartepunten van het suikerbietenvervoer vormden Tienen, Oreye (Oerle), Wareme (Borgworm) en Waver, maar ook de talrijke kleinere fabrieken die over heel het land waren verspreid.

In november en december reden vervolgens de met bietenpulp geladen treinen naar de dorpen terug. In de winter viel deze grote bedrijvigheid in een Doornroosje-slaap en op sommige plaatsen, zoals bv. Grimde (bij Tienen) of Omal (bij Hannut), stonden dan eindeloze rijen goederenwagens op de volgende campagne te wachten. Het bietenvervoer per spoor liep in de jaren '50 geleidelijk terug : deze ontwikkeling werd nog bespoedigd door het sluiten en het opbreken van menige landelijke lijn. Ik meen dat de allerlaatste bietentreinen bij de NMVB in het begin van de jaren '60 hebben gereden.

**Foto 1.** Laadplaats Overhespen, langs de lijn Tienen - St.-Truiden, oktober 1950 : een typisch toneel van toen.

**Foto 2.** HL. 1016 (type 21 „made in USA”, American Locomotive Co.) met bietentrein in de suikerfabriek van Ambresin, november 1959.

**Foto 3.** HL. 1076 (type 18) rangeert op het terrein van de suikerfabriek in Waver, eveneens in november 1959.

Van links naar rechts : HL. 686 tussen NMVB-wagens, NMBS-wagens, in de voorgrond de „beroemde” drierail/drierichting-wissel, yervolgens HL. 1076 en verder naar rechts nog enkele NMVB-bietenwagens.

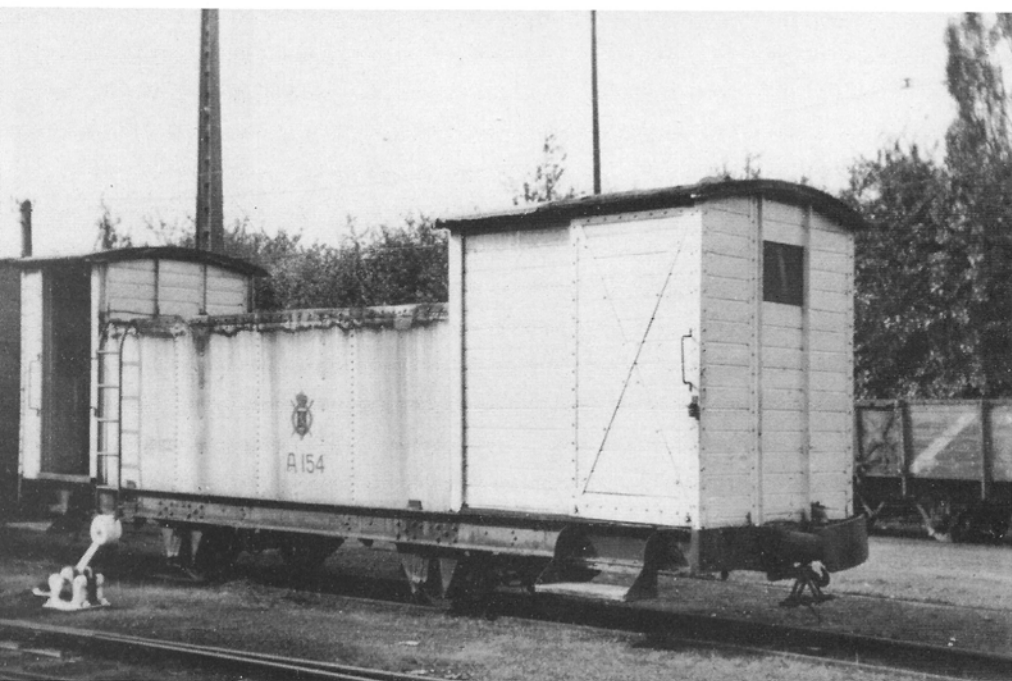
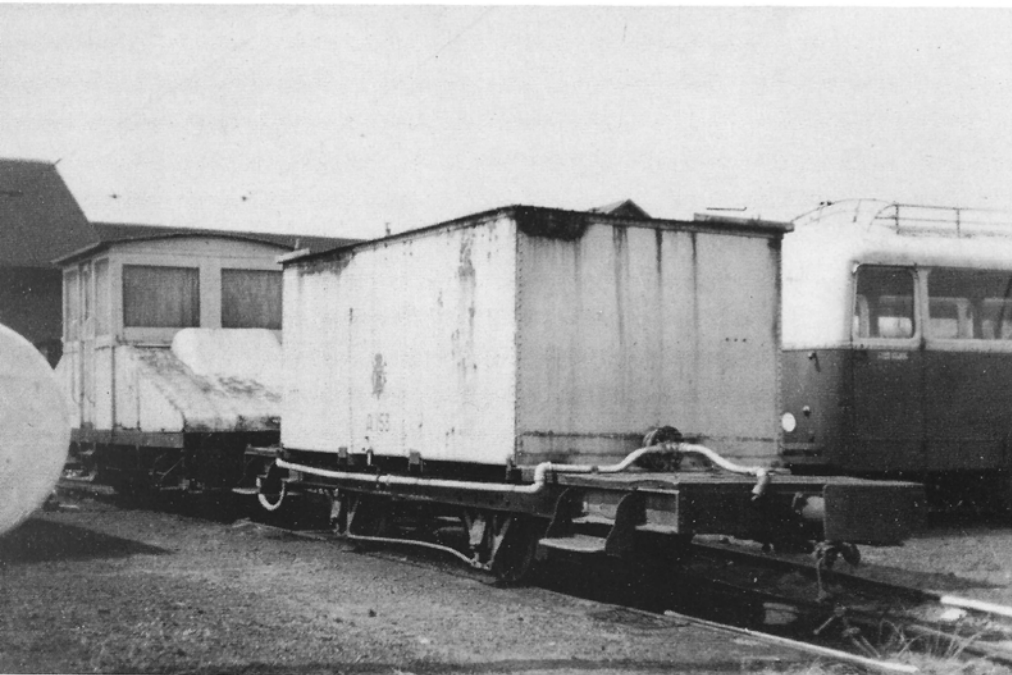
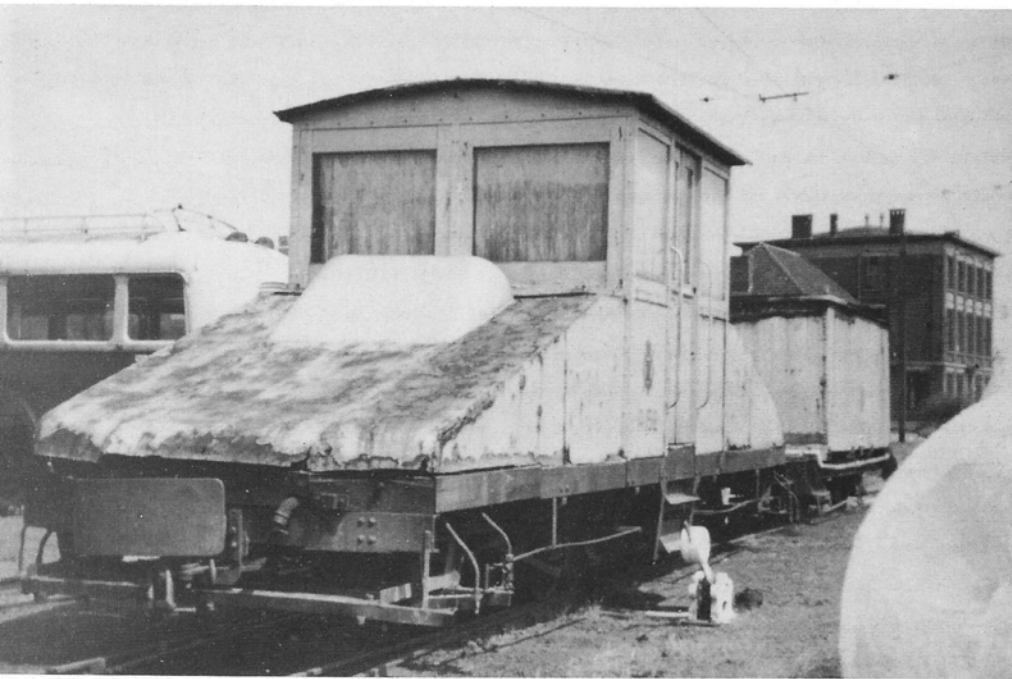


## Werkwagens van toen (II)

Tekst en foto's : Jacques Cohn

Deze reeks is bedoeld om oude (en naar ik hoop interessante) foto's onder de aandacht van de lezer te brengen. De begeleidende teksten beperken zich tot een beknopte commentaar van de foto's en maken geenszins aanspraak op een volledige studie van het werkwagenpark van de NMVB, noch op de historie hiervan. Deze beperking geldt trouwens voor alle nu en in de toekomst te publiceren fotoreeksen, ongeacht of het eigen werk dan wel foto's uit mijn verzameling betreft.

J.C.



Een vreemde verschijning was de onkruidverdelgingstrein A152/A153/A154 van Hasselt. Blijkbaar een zelfbouw-product van één of andere werkplaats (Hasselt ?), was dit monster in de jaren na de tweede wereldoorlog af en toe op de éne of andere lijn aan het werk te zien.

Hier staan de drie wagens, in mei 1953, op het terrein voor de stelplaats van Hasselt (de A154 was die dag afgekoppeld). Let op de leuke gordijntjes in de bestuurderskabine ! Ofschoon het geheel de indruk wekt dat het de volgende kilometerpaal niet meer zal halen werd het stel desondanks, na de opheffing van het Hasseltse net, nog naar Oreya (Oerle) overgebracht.

Daar kreeg het zelfs nog een schilderbeurt in het lichtgrijs om tenslotte rond 1956 ter plaatse te worden gesloopt.

Kan iemand uit onze lezerskring de vreemde (in geen enkel schema passende) nummering van het stel verklaren ?



# NMBS-seinen in realiteit en op de modelbaan (I)

Sinds enkele jaren zijn er min of meer regelmatig HO-modellen van Belgische seinen op de markt verschenen. Het lijkt me dan ook nuttig om een bijdrage te wijden aan het gebruik dat van deze seinen op een modelbaan kan worden gemaakt.

Daar het in de handel verkrijgbare rollend materieel thuishoort in de periode vanaf ongeveer de oprichting van de „Belgische Spoorweg Maatschappij” tot op heden, is het logisch dat ik de verschillende systemen overloop die gedurende die tijd zijn gebruikt. Een uitzondering nochtans vormt het lichtseinstelsel van 1935, daar het gebruik ervan beperkt was en dit stelsel reeds werd besproken door Frans Willemsen in zijn bijdrage in RR 17.

Om misverstanden te voorkomen zij nog opgemerkt, dat de besproken oudere stelsels niet in hun geheel werden afgeschaft : wel zijn een aantal seinen verdwenen of van uitzicht of gebruik verouderd.

De technische aspecten van het voorbeeld en van het model, evenals een waardeoordeel omtrent de diverse handelsprodukten vallen buiten het bestek van deze bijdrage. Wel zal getracht worden, met de respectieve reglementen in gedachten, een inzicht te geven in de betekenis der seinen en een richting aan te duiden voor hun gebruik op de modelbaan. Enkele specifieke seinen zullen niet behandeld worden, daar hun gebruik zich m.i. niet leent voor model-toepassing. Om dezelfde reden worden voor de verschillende stelsels een aantal NMBS-toepassingen van de besproken seinen niet behandeld.

De door mij toegepaste indeling wijkt af van de NMBS-klassering, maar ook dat is voor de modelbouwer van minder belang.

## I. ALGEMEENHEDEN

### 1. Doel

De seininrichting heeft tot doel om, vanuit een centrum waar men over de nodige informatie beschikt (seinhuis, blokpost), de treinbestuurders bevelen en inlichtingen door te geven opdat het verkeer vlot en veilig zou kunnen verlopen. De bestuurders moeten deze bevelen opvolgen. Naar de modelwereld toe vertaald betekent dit ofwel één bestuurder per trein d.m.v. een aangepast voedingssysteem ofwel een samen met het sein gestuurde treinbeïnvloeding.

De bevelen die kunnen worden gegeven zijn :

- stoppen voor het sein
- doorrijden, eventueel met beperkte snelheid
- rangeren

Andere seinen waarschuwen de bestuurder voor :

- de stand van het volgend sein
- een snelheidsbeperking
- een richtingsverandering
- een uitwijking

De seinen kunnen ook automatisch beïnvloed worden.

### 2. Plaats

Daar bij de NMBS links gereden wordt staan de seinen links van het spoor, behalve in de Oostkantons, waar rechts gereden wordt. Op tegenspoor staan de seinen eveneens rechts. Wanneer in een station, wegens plaatsgebrek langs de linkerzijde, een sein rechts staat opgesteld, dan is op het sein een blauw bord met grijze achterzijde aangebracht, waarop een witte pijl onder een hoek van 45° naar beneden naar het betrokken spoor wijst.

Wat de zijdelingse afstand betreft dienen de seinen altijd buiten het vrije ruimteprofiel te staan. (Waar twee sporen samenkomen wordt het snijpunt van de vrije ruimteprofielen gemerkt met de zg. „vrije ruimtebalk”. Voorbij deze balk mag niets meer in het tussenspoor opgesteld worden.)

Voor de kleine en krappe „model”-bogen dient een kompromis gezocht ; in HO komen de seinen te staan op een afstand van 6 à 10 mm buiten de maximale uitwaai van de langste wagen of het langste rijtuig dat op de baan dienst doet. Is bovenleiding voorzien, dan worden eerst de seinen ingeplant en daarna de plaats van de masten aangepast (RR 9).

Seinen ter beveiliging van een gevaarlijke plaats staan op 50 m afstand. Omgezet naar HO geeft dit 0,58 m, wat voor veel modelbanen ruim groot is. Past men een verkleining toe, dan kan men toch de realiteit volgen door de treinen daar traag te laten rijden. Rangeerseinen mogen altijd dichterbij staan, zelfs naast de gevaarlijke plaats. Betreft het een vertakking in de baan, dan staat het sein op 100 m (HO 1,15 m, met een absoluut minimum van 0,6 m). Seinen ter beveiliging van een bezette spoorsectie (blok) staan aan het begin van het blok, zodat een trein die stopt voor het sein zich nog niet in het bezette blok bevindt.

Door plaatselijke omstandigheden bedongen kan het voorkomen dat de seinen opgesteld worden met een hogere mast, op een galpaal of op een brug dwars over de sporen (opletten voor het vrije ruimteprofiel). Indien meerdere seinen op een galpaal of op een brug aangebracht zijn, dan draagt elk sein een witte schijf met in het zwart het nummer van het spoor van waarop het sein dient in acht genomen te worden.

### 3. Stelsels in gebruik op het NMBS-net

- Het oud Belgisch stelsel : vormseinen met twee standen
- Het stelsel van 1919 : vormseinen met drie standen
- Het Duits stelsel : vormseinen met twee standen
- Het lichtseinstelsel

Voor HO-gebruik kunnen, vertrekkend van handelsprodukten, de meeste seinen bekomen worden, uitgezonderd de kandelaars. In zijn gamma voor de Britse markt heeft Lima wel enkele kandelaars, gebaseerd op Britse seinen.

### 4. Symbolen

Bij het opstellen van schema's en plans is een eenvoudig symbool een praktisch hulpmiddel. De door de NMBS gebruikte symbolen zijn voor modelbouwtoepassing te uitgebreid. Voor mezelf maak ik gebruik van een eenvoudige versie, door het grootbedrijf geïnspireerd doch handiger in het modelgebruik. Dit symbool is telkens bij de tekening van het sein weergegeven.

## II. DE SEINEN, HUN UITZICHT EN HUN BETEKENIS

### Algemene opmerkingen

- De bij vormseinen gebruikte hulplichten worden alleen 's nachts of bij onvoldoende zichtbaarheid overdag ontstoken. Handelsmodellen moeten doorgaans een kleine ingreep ondergaan om deze lichten te kunnen uitschakelen.
- De gekleurde glazen voor de nachtelijke seingeving stonden in de twee Belgische stelsels met armseinen in een bewegende houder, rechts van de mast. In de latere uitvoeringen zijn de glazen ingebouwd in een „visbuis” van de seinarm, met de lichtbron links.
- In de figuren worden de kleuren van de brandende lichten weergegeven met een letter : R (rood), Gr (groen), G (geel), V (violet), O (oranje) en W (wit).
- Knipperlichten krijgen daarbij nog een kruisvormige „uitstraling”. Inkleuren is niet noodzakelijk, wel gemakkelijk.
- In alle figuren zijn de seinen vereenvoudigd getekend. De tekeningen zijn bedoeld als illustratie van de tekst, niet als werktekening voor nabouw.
- Bij de armseinen is de mast wit en bij de lichtseinen grijs, de voet is voor alle seinen zwart.
- De seinen dragen een teken, samengesteld uit een letter en een getal. Het getal is het nummer van de blokpost die het sein bedient en de letter fungeert als „voornaam”. Vb. : P33 is sein P, bediend vanuit blokpost 33. Automatische seinen hebben een identifikatie, samengesteld uit de letter A met het kilometernummer (B voor het tweede spoor van dubbelsporige lijnen). Vb. : A256, automatisch sein aan km 25.6.
- In de loop der jaren werden de karakteristieke details van de seinen meermaals gewijzigd. Seinarmen met of zonder visbuis werden reeds vermeld. Som-



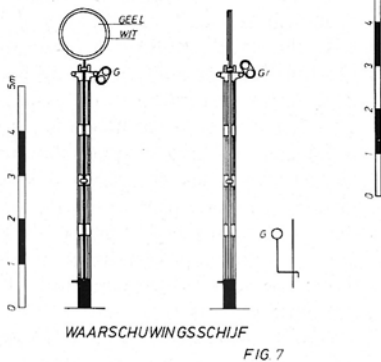


de te volgen richting maar eveneens over de snelheid. Het paaltje dat overeenstemt met het „niet afbuigend spoor welke met onverminderde snelheid mag bereiden worden” is hoger dan de andere. Gaat het om een vertakking met gelijke snelheid, dan zijn de paaltjes even hoog, ongeacht of er moet vertraagd worden of niet. Bij verschillende toegelaten snelheden voor de afbuigende sporen kunnen bijkomende snelheidsseinen op de paaltjes aangebracht zijn. Bij het opstellen van deze bijdrage waren nog geen Belgische modelkandelaars op de markt.

Op de drie types richtingsseinen kan een rangeerarm aangebracht zijn, al dan niet met cijferborden. Een richtingssein kan slechts voor één richting tegelijk „veilig” geven.

**d) Waarschuwingsseinen**

Het oud Belgisch seinstelsel kende in 1929 twee soorten waarschuwingsseinen.



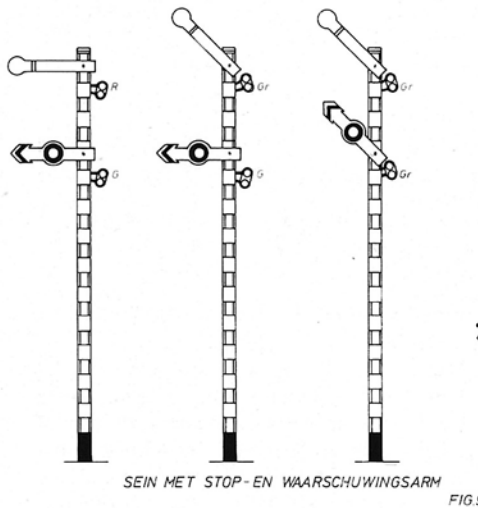
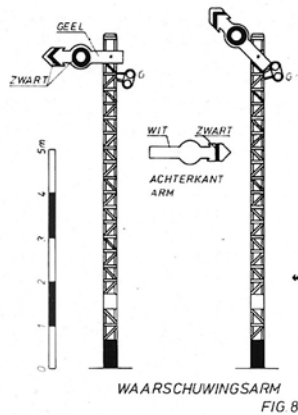
**1. Waarschuwingssschijf (fig. 7)**  
Dit type sein komt in de regeling van 1953 niet meer voor. Het bestaat uit een lage mast met bovenaan een gele schijf met witte boord. Ze kan draaien rond een verticale as.

Een zichtbare schijf (haaks op het spoor en vertikaal - 's nachts geel licht) betekent dat het volgend sein ofwel  
- een stopsein is dat onveilig staat  
- een richtingssein is dat onveilig staat voor het doorgaand spoor  
- een richtingssein is dat veilig staat voor het afbuigend spoor.

In de drie gevallen moet de snelheid aangepast worden. Staat de schijf vertikaal evenwijdig met het spoor, de voorkant afgekeerd (groen licht), dan waarschuwt het sein dat het volgend sein ofwel  
- een stopsein is dat veilig staat  
- een richtingssein is dat veilig staat voor de doorgaande richting.

In de twee gevallen laat het sein toe, met onverminderde snelheid verder te rijden.

**2. Waarschuwingsarm (fig. 8 en 9)**  
De waarschuwingsarm kan met een eigen hoge mast opgesteld zijn of aangebracht op dezelfde mast onder de arm van een stopsein. Dit laatste is het geval wanneer de afstand tussen het stopsein en het volgend waarschuwingssein te kort is om een vrijstaand waarschuwingssein te gebruiken. De horizontale arm komt overeen met de zichtbare schijf (geel licht), de schuin



arm met de afgekeerde schijf (groen licht). Zo de waarschuwingsarm mede op de mast van een stopsein staat, kan deze arm slechts veilig geven als de stoparm ook veilig staat, t.t.z. beide armen schuin ('s nachts tweemaal groen licht).

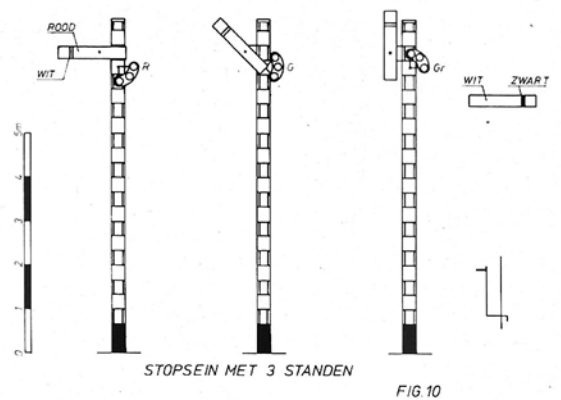
**B. STELSEL VAN 1919**

In dit stelsel wijkt niet alleen de vorm van de armen af van deze in het oud stelsel, maar ook het aantal standen dat door de armen kan worden ingenomen, te weten horizontaal, schuin en vertikaal. Het stelsel is vrij kompleks en alleen de meest belangrijke vormen en combinaties worden voor de modelbouwer besproken.

**a) Stopsein (fig. 10)**

De onderscheiden posities van de arm betekenen :  
- horizontaal (rood licht) : stoppen verplicht  
- schuin (geel licht) : doorrijden is toegelaten maar het volgend stopsein staat onveilig  
- vertikaal (groen licht) : doorrijden is toegelaten en het volgend sein staat eveneens veilig.

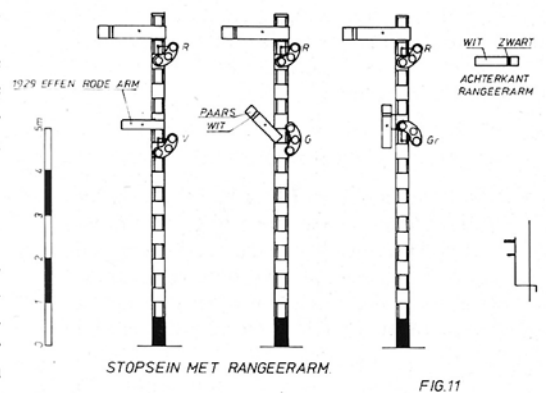
*Opmerking 1 :* gebruikt als uitrijsein van een zijspoor van een station, geeft het géén herhaling van het eerstvolgend sein op het hoofdspoor. Is dit laatste voorafgegaan door een waarschuwingssein, dan geeft het uitrijsein toelating tot vertrek met verticale arm (groen licht), zoniet met schuin arm (geel licht), ongeacht de stand van het sein op het hoofdspoor.



*Opmerking 2 :* dit sein is geknipt voor gebruik op de korte baanvakken van een modelbaan, daar een waarschuwingssein (echter niet altijd !) overbodig is. Men dient dan wel de technische problemen i.v.m. de drie standen op te lossen.

**b) Stopsein met rangeerarm (fig. 11)**

Zoals in het oude stelsel kan onder de gewone arm ook een rangeerarm aangebracht zijn, gelijk in vorm maar kleiner van afmetingen. Deze arm kan net zoals de gewone arm drie standen innemen :  
- horizontaal (violet licht) : beveelt stoppen  
- schuin (geel licht) : laat een in afstand beperkte rangering toe  
- vertikaal (groen licht) : laat een rangering toe zonder beperking van afstand.



**c) Richtingsseinen**

In het stelsel van 1919 komen de seinpalen met meerdere armen niet meer voor. Er blijven dus twee types over, nl. de seinen met nummers en de kandelaars, die in sommige gevallen eveneens van nummers kunnen voorzien zijn. Bij de twee types kan een rangeerarm onder de gewone arm aangebracht zijn.

**1. Seinen met nummers**  
De arm kan de drie standen innemen met dezelfde betekenis als bij het gewoon stopsein. De twee veilige standen geven evenwel slechts een herhaling van het volgend sein op het spoor waarvan het overeenkomstig nummer (of letter) zichtbaar is. Dit stelsel komt niet meer voor in het ARS van 1967. Ook hier geldt de opmerking, dat een realisatie in model niet iedereen zal gegeven zijn.

(Wordt voortgezet)  
Walter Temmerman

# Jaaroverzicht HO-modellen naar Belgisch voorbeeld



Voor- en zijaanzicht van het Rivarossi-model 3649 op de Mobov-modulebaan. Foto Guy Van Meroye.

Het is alweer een tijdje geleden dat ik u een overzicht bood van wat er vrij recent aan Belgische modellen in schaal HO is verschenen. Onderstaand lijstje is zeker niet volledig en evenmin kan ik in dit korte bestek alles in detail behandelen. Toch hoop ik dat het een welkome aanvulling is op het globaal overzicht, verschenen in RR 6.

## 1. Elektrische locomotieven

Onlangs werd de **Lima reeks 23** verder uitgebreid met een blauw-gele schildering. Technisch is deze versie identiek aan zijn groene en geel-blauwe kleurvarianten, die reeds uitvoerig werden beschreven in RR 9 en 12. Opvallend is dat Lima, naast de 2301 (stelplaats Ronet), nog twee bijkomende nummers heeft uitgebracht, die niet in de catalogus werden opgenomen. Het betreft hier de 2342 (eveneens stelplaats Ronet) en de 2383 met stelplaatsaanduiding Kinkempois.

## 2. Diesellocomotieven

- **Roco** : De **reeks 62** werd eveneens uitgebreid met enkele kleurvarianten. Naast de reeds bekende blauw-gele 6215 zijn er nog twee groene versies verschenen, die niet voorzien zijn in de Roco-catalogus. Het betreft hier een eenmalige oplage van de Hld 6299 (cat. 43590) en Hld 6317 (cat. 43591), beiden in geheel groene livrei met enkele gele band.
- **Märklin** : Ook de **reeks 54** is thans kant en klaar beschikbaar voor de rijder in tijdperk IV. Märklin heeft zijn oude 204.008 voorzien van dubbele koplampen en rechthoekige buffers, hem een moderne groene schildering gegeven en omgedoopt in 5401. Storend zijn wel de metalen handgrepen op de neus, die

op het NMBS-voorbeeld niet aanwezig zijn. Naar we van insiders vernomen hebben zou Märklin dit schoonheidsfoutje bij een volgende productieoplage verbeteren. De 5401 mét handgrepen is dus voor verzamelaars, echte modelisten wachten beter nog wat af.

- **Jocadis** : Deze artisanale Belgische producent heeft ons enkele maanden geleden verrast met een schitterend model van de rangeerdiesel **reeks 84**. Het betreft hier weliswaar een kit in wit metaal en messing, doch op bestelling zijn ook rijklare exemplaren te verkrijgen. Het model is correct op schaal en voorzien van een 5-polige Bühler motor, die garant staat voor een werkelijkheidsgetrouw rijgedrag.

## 3. Stoomlocomotieven

- **Rivarossi** : Deze Italiaanse fabrikant is helemaal „terug van weggeweest” met een schitterend model van de „Belgische” versie van de Bayerische S3/6 stoomlocomotief. Het betreft hier de locomotief 3649, die van 1919 tot 1922 toebehoorde aan de Belgische Staatsspoorwegen. Dit model is dan ook werkelijkheidsgetrouw in de Beierse groen-zwarte livrei met gele biesjes, doch voorzien van een nummering van het type Belgische Staat. De 3649 is een zeer fraai gedetailleerd model, voorzien van een subliem drijfwerk. De aandrijving geschiedt via het nieuwe Rivarossi S-drive systeem, wat in feite neerkomt op een soort vrijloop wanneer de stroomtoevoer wordt uitgeschakeld. Dit systeem waarborgt een uitermate soepele loop, met het nadeel van een enorm lange uitloop. De vrijloop kan evenwel ook worden uitgeschakeld, waarbij dit nadeel zodoende vervalt.
- **Roco** : Voor diegenen die de in 1984 in beperkte oplage uitgebrachte stoom-

locomotief type 90.017 hebben gemist, heeft Roco een nieuwe versie uitgebracht, en wel het type 9089, dat onder het nummer 43228 werd opgenomen in de Roco-catalogus. De 9089 is een zeer fraaie locomotief met uitstekende rijeigenschappen. De oude nummering en schildering maakt een correcte inzet op de modelbaan wel beperkt (tijdperk II, van 1925 tot 1945).

## 4. Goederenwagens

Het aanbod Belgische goederenwagens groeit gestaag aan, wat we uiteraard toejuichen. Uit het grote aanbod een kleine greep van de markantste „Belgische” wagens.

- **Roco** : Huckepack-draagwag van de firma TRW, beladen met een oplegger van het bekende Belgische transportbedrijf Edmond Depaire.

- **Lima** : stortwagen met rolluikdak, type Taems.

- **Klein Modellbahn** : Deze nieuwe Oostenrijkse firma heeft nog wel gedeeltelijk de naam gemeen met het vroegere Kleinbahn, doch haar eindproduct is nu een volledig correct schaalmodel. Sedert vorig jaar zijn reeds enkele Belgische goederenwagens verschenen : de eersten in een hopelijk lange rij. Naar we hebben vernomen zouden ze worden gevolgd door een model van de diesellocomotief reeks 60 (!).

- Schuifwandwag, type Hbikks, verkrijgbaar met verschillende serienummers.

Deze wagens zijn correct op schaal, voorzien van kortkoppelingsmechanisme en NEM 360 koppelinghouders.

- Open bakwag, type E.

De klassieke open bakwag, type E, met kortkoppelingsmechanisme en NEM koppelinghouders. Opvallend is, dat de zijwanden van deze wagen een gedeukt uiterlijk hebben !

- Bak-heugelwag, type Elo.

Open bakwag voorzien van heugelinrichting voor het vervoer van kisten van grote afmetingen, zoals verpakking voor glas, spiegels, marmer e.d.

Deze wagen komt onder meer uit in een set met beperkte oplage, bestaande uit 3 Elo-wagens met verschillende nummering, waarvan twee met Glaverbel-opschriften.

- **Liliput** : Op basis van de Duitse open bakwag type Villach heeft Liliput een viertal Belgische goederenwagens uitgebracht, in groene en bruine schildering, telkens met of zonder bordes.

Deze open bakwagens, met houten wanden, zijn voorzien van verende buffers zodat toch kan worden gereden met kortkoppelingen zonder kortkoppelingsmechanisme. Vooral de onderzijde van de wagens is zeer rijk gedetailleerd, met een perfecte nabootsing van het remwerk. De zeer fijne beschrifting plaatst deze wagens in tijdperk III,b (tot 1964).

Guy Van Meroye



# Front- en sluitseinverlichting

Menig modeltreinfabrikant laat het na om zijn modellen uit te rusten met een (goede) front- en sluitseinverlichting. Indien dit dan toch gebeurt, is het resultaat dikwijls beneden alle peil. Dit alles is zeer verwonderlijk, vermits het uitrusten van rollend materieel met wisselende front- en sluitseinen niet veel problemen met zich brengt.

Op een eenvoudige manier kan aan deze gebreken verholpen worden. Met behulp van wat LED's en/of lampjes kunnen lokomotieven, stuurrijtuigen e.d. een realistischer uitzicht krijgen. Alvorens een concreet voorbeeld te bespreken, volgen hieronder enkele veelvuldig te gebruiken schema's.

Eerst moet de werking van een diode even herhaald worden (zie ook RR 3). Een diode zal slechts geleiden wanneer de anode aan een positieve spanning wordt aangelegd t.o.v. de kathode. Wordt deze spanning tegengesteld aangelegd, dan zal de diode sperren (d.w.z. dat er dan geen stroom vloeit). Een diode heeft dus analoge eigenschappen als een terugslagklep. Een LED (Light Emitting Diode) heeft dezelfde eigenschappen als een diode. Bovendien straalt een LED licht uit als er stroom doorvloeit. Deze polariteitsafhankelijkheid kan dus gebruikt worden voor rijrichtingsafhankelijke frontseinverlichting. De rijrichting van een gelijkstroomlokomotief hangt immers ook af van de polariteit van de spanning die aan de rails wordt gelegd. In fig. 1 zijn rode en gele LED's twee aan twee antiparallel geschakeld. De weerstand R dient enkel om de stroom I te beperken. Indien aan punt A een positieve spanning t.o.v. punt B wordt aangelegd, dan zullen de rode LED's oplichten. Bij een omgekeerde spanning zullen de gele LED's oplichten (fig. 1b). Sommige modelbouwers hebben een bezwaar tegen een geel frontsein (LED's die wit licht geven bestaan jammer genoeg niet). De gele LED's kunnen daarom vervangen worden door een gewoon lampje en een diode zoals in fig. 2. Diode D1 beschermt de LED's tegen te hoge sperspanningen. Indien enkel twee sluitlichten nodig zijn, kan de schakeling uit fig. 3 gebruikt worden.

Diverse fabrikanten geven hun lokomo-

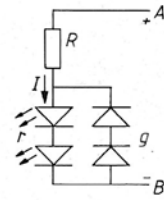


fig. 1a

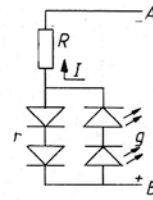


fig. 1b

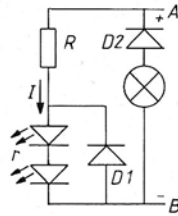


fig. 2

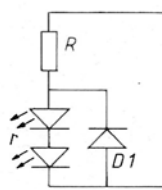
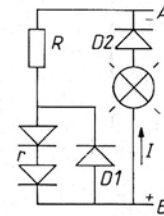


fig. 3

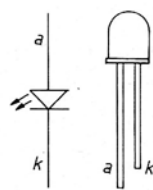


fig. 4

tienv enkel witte frontseinen. De rode zijn vervangen door stipjes rode verf. Door deze sluitseinen uit te boren en er rode LED's achter te plaatsen is deze fout weggewerkt. Als schakeling wordt dan tweemaal fig. 2 gebruikt (aan iedere zijde van de lokomotief).

In fig. 4 zijn zowel het symbool als de fysische uitvoering van een LED weergegeven. Merk op dat de korte aansluitpin de kathode is.

## Aanpassing Benelux-stuurstand-rijtuig

Het frontsein van dit rijtuig is enkel verlicht als de lokomotief duwt. Als de lokomotief trekt, blijft het uiteinde van het rijtuig echter in het duister gehuld. Dit komt omdat de fabrikant ervan enkel de helft van het schema uit fig. 2 (lampje en diode D2) heeft gebruikt. Alvorens de rode sluitlichten (voorzichtig!) worden uitgeboord, moet de kast van het onderstel genomen worden. Dit kan door een schroevendraaier, aan de achterzijde van het rijtuig, tussen de kast en het onderstel te wringen (vlak naast één van de buffers). Tegelijkertijd moet het onderstel naar onder ge-

trokken worden. De kast komt pas volledig los als met een vingernagel de twee zijwanden naar buiten worden getrokken. Tot slot wordt het onderstel wat naar achteren getrokken. Onder de binneninrichting lopen twee draden naar het lampje onder de stuurcabine. Deze draden komen overeen met de punten A en B in fig. 2.

Van twee rode LED's moet één aansluitpin onder een hoek van 90° geplooid worden (van de ene de kathode, van de andere de anode).

Let er wel op dat de aansluitpinnen niet voor de witte frontseinen komen. Soldeer de omgeplooid pinnen aan elkaar en zorg voor de juiste afstand tussen de twee LED's. Aan de twee niet geplooid pinnen komt de diode D1 (let op de plaats van kathode en anode in fig. 2). Soldeer vervolgens aan één van de LED's de weerstand R (1k, 1/4 Watt). Aan de andere LED en aan de weerstand dienen twee aansluitdraden te worden gesoldeerd. Tot slot moeten deze draden verbonden worden met de koperen soldeerpunten ter hoogte van de draaistellen. De LED's kunnen dan, achter de uitgeboorde gaatjes, in de kast gekleefd worden. Moest tijdens een proefrit blijken dat de LED's in dezelfde rijrichting branden als het lampje, dan moeten de nieuwe aansluitdraden omgewisseld worden aan de koperen strips. Indien dan zowel de LED's als het lampje tegengesteld branden t.o.v. de rijrichting, dan moeten alle assen van het rijtuig omgekeerd worden. Hierdoor komt de isolatie van de assen aan de andere zijde te zitten. Pas wanneer alles in orde is, wordt de kast terug op het onderstel geplaatst.

Tot slot nog enkele tips :

- gebruik een soldeerbout van maximum 30 Watt;
  - scherm het lampje t.o.v. de LED's af met wat zwart papier;
  - hou de soldeerbout ver verwijderd van rollend materieel;
  - de kathode van de diodes D1 en D2 (1N4001) wordt aangeduid door een lijn op de behuizing.
- In werkelijkheid heeft het Benelux-stuurstandrijtuig een geel frontsein. Dit kan nagebootst worden, door het lampje te vervangen door twee of drie gele LED's (schema volgens fig. 1). Ook de bijbehorende lokomotief, die in hetzelfde bedje ziek is, kan op dezelfde wijze aangepast worden.

Dirk Wiesé

## VERZAMELAARS OPGELET !

Naast de nummers 1 en 4 van Rail-Revue, die reeds enige tijd zijn uitverkocht, slinkt nu ook de voorraad aan nummers 2, 3, 12, 13 en 14 zienderogen en dreigt weldra uitgeput te geraken. Wie er het eerst bij is heeft de meeste kansen : stort 135 F (vanaf nr. 9 : 150 F, vanaf nr. 17 : 165 F) per gewenst eksemplaar op KB 402-6008751-83 (Monopress, Borgerhout) en geef naam, adres en het ontbrekende of de ontbrekende nummers op. Voor Nederland : f 8 (vanaf nr. 9 : f 8,50, vanaf nr. 17 : f 9) op bankrekening 51.89.84.524 (voor postrekeninghouders giro 7112 t.n.v. ABN te 's-Gravenhage ten gunste van genoemde bankrekening) t.n.v. J. Oskam, postbus 91604, 2509 EE 's-Gravenhage. Betaling uitsluitend per toe te zenden acceptgiro.

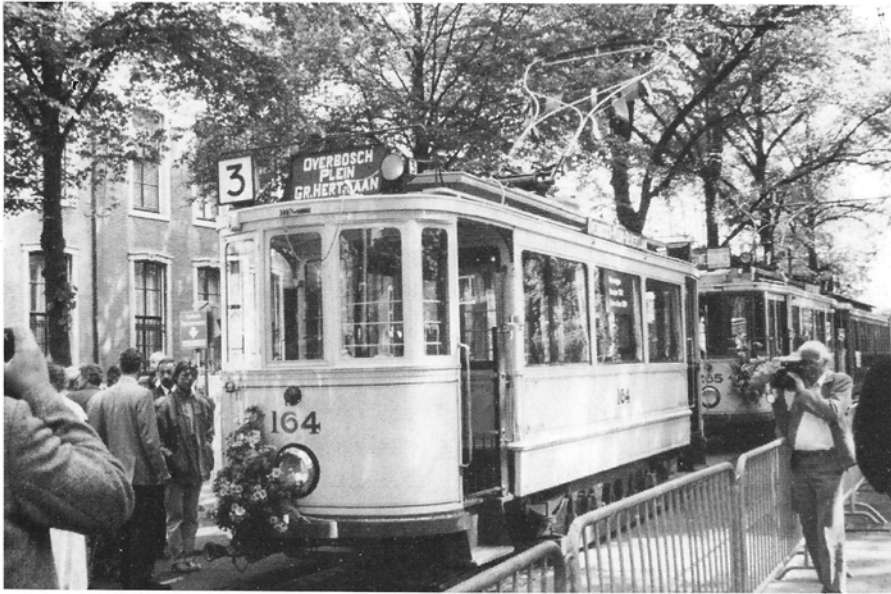
**Toezending volgt langs de post !**







# 125 jaar trams in Nederland



De oudst bewaarde motorwagen nr. 164 is sinds kort weer rijvaardig. Ter gelegenheid van de jubileumoptocht is de wagen hier opgesteld in de stoet die werd geformeerd op de Lange Vijverberg. 27 mei 1989.

Landelijk minder de aandacht trekkend, doch plaatselijk spectaculair gevierd, was het 125-jarig tramjubileum in Den Haag. Het is niet de bedoeling van deze bijdrage om u een uitputtende behandeling van 125 jaar Nederlandse tramgeschiedenis te geven, het blijft beperkt tot een zeer globaal overzicht.

## Een stukje geschiedenis

Den Haag had de primeur, de eerste tramlijn van Nederland te hebben. Op 25 juni 1864 werd de paardetramlijn van Den Haag naar Scheveningen geopend, geëxploiteerd door de Dutch Railway Company en voerend langs een traject dat ook thans nog grotendeels door de huidige tramlijn 8 wordt gevolgd over de Scheveningseweg. De eerste interlokale tramlijn, eveneens met paardetractie, voerde van Den Haag naar Delft. Deze lijn ging van start in 1866 en werd geëxploiteerd door de Algemeene Nederlandsche Railroute Maatschappij. In 1887 zette de Haagse Tramweg Maatschappij de lijn om in een stoomtramlijn, in 1924 was de lijn geëlektrificeerd.

Den Haag kreeg zijn eerste elektrische trams pas in 1904 en wel op lijn 9, Plein-Kurhaus. Al eerder had de HTM op deze lijn met akkutrams geëxperimenteerd, echter met weinig succes. Men had de bedoeling om met deze akku-

trams een directe verbinding Delft-Scheveningen tot stand te brengen, hetgeen echter pas bijna 100 jaar later en met moderne gelede trams gerealiseerd kon worden.

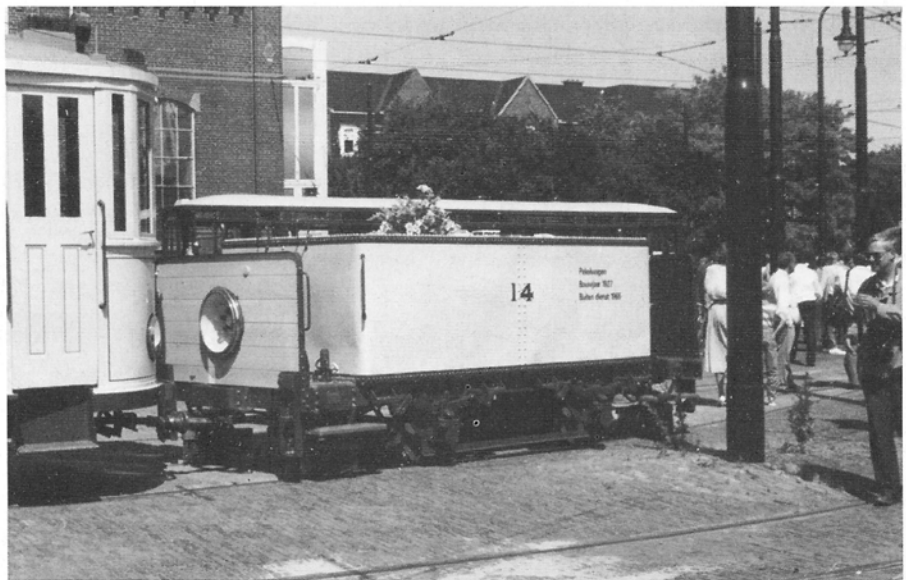
## Bewaard gebleven materieel

Voor de stoomtramlijn naar Delft leverde de Machinefabriek Breda v/h

Backer & Rueb in 1904 een serie lokomotieven, waarvan lok 8 genaamd „Ooievaar” bewaard is gebleven. Toen op de lijn Den Haag-Delft de stoomtramdienst werd beëindigd, ging de lok over naar de Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg Maatschappij, alwaar ze onder het nummer A12 een aantal jaren de lijn Leiden-Haarlem heeft bereden. Na de opheffing van de stoomtramdienst bij de NZH werd de lok verkocht aan de bruinkoolmijn Carisborg te Hoensbroek. In 1962 keerde de lok terug in haar geboortehuis, de machinefabriek Breda. Zij is thans eigendom van de Stichting Brabantrail, die haar in geheel rijvaardige toestand restaureerde.

Er is een schitterende serie elektrische stadstrams bewaard gebleven, waarvan de oudste de drieramer nr. 164 is. Sinds kort is dit rijtuig weer rijvaardig. Het behoorde tot een serie die speciaal was gebouwd voor de dienst op de lijn die over het Binnenhof liep. Om door de poortjes van het Binnenhof door te kunnen rijden hadden zij een zeer lage dakconstructie, waardoor ze „laagdakkers” werden genoemd.

Motorrijtuig 36 is van oorsprong van een soortgelijk type als de 164, echter met een hoge dakconstructie. De serie waartoe dit rijtuig behoorde werd gebouwd in 1905 bij Werkspoor te Utrecht, maar in 1930 ingrijpend verbouwd bij La Brugeoise te Brugge. Aan deze verbouwing danken zij de bijnaam „ombouwers”. Tot het stadstrammaterieel behoort nog een groot aantal motor- en bijwagens die wij in dit kader niet allemaal zullen



Pekelaanhangwagen I 4. 27 mei 1989.

Winterslag station : diesellok 5133 rijdt met een veertigtal „kubelwagens”, geladen met steenkool uit de mijn van Zolder, naar de kolenhaven van Genk, die instaat voor de kolenbevoorrading van de Ebes-elektriciteitscentrale van Langerlo. De kubelwagens - eigendom van de KS en de Kolenhaven van Genk - worden nu tegen een ritme van 200 stuks per jaar buiten dienst gesteld. De laatsten van dit type zullen in 1991 gedeclasseerd worden, wat meteen ook het einde zal betekenen voor spoorlijn 18 Winterslag - Houthalen, die momenteel nog uitsluitend door dit soort treinen wordt bereden (vier stuks heen en weer per werkdag). Dia Robert Boogaerts.

Naar aanleiding van NS 150 hadden verschillende speciale ontmoetingen plaats. Zo kon men bv. op 25 juni 1989 in het Nederlandse grensstation Roosendaal de Belgische museumlok 201.010 (ex-5910) naast de Franse snelloper CC 7107 fotograferen. Van een internationaal treffen gesproken ! Dia Paul Jacops.



*De stoomtram op weg naar Delft, op het Stationsplein, 3 juni 1989. Aan de kap van de voorzijde van het station Hollands Spoor hebben vooral oudere tramlieffhebbers dierbare herinneringen, toen lijn 11 daar nog haar beginpunt had.*

noemen. Wij hopen ze in de loop van de tijd afzonderlijk aan u te kunnen voorstellen.

Pronkstukken van het museummaterieel zijn ongetwijfeld het buitenlijn-motorrijtuig 57 en het daarbij behorende salon-aanhangrijtuig 118.

#### **Belgische afkomst**

Van het museummaterieel is een deel van Belgische afkomst. Dat is namelijk gebouwd bij La Brugeoise & Nivelles te Brugge. Deze fabriek heeft trouwens ook heden ten dage nog een goede klant aan de HTM, want door de jaren heen is het PCC-materieel - waarvan ook reeds enkele exemplaren in het museumbestand zijn opgenomen - er gebouwd, terwijl ook de huidige gelede achtassers producten uit Brugge zijn.

#### **Overig trammaterieel**

Een trambedrijf kan niet zonder werkmaterieel en dat is ook in een grote verscheidenheid bij de HTM aanwezig.

De meest opvallende verschijning in dit gezelschap is wel de H41 „Diesel-Tinus”, een bovenleiding-montagewagen voortbewogen door een dieselmotor. Zijn bijnaam kreeg hij doordat de eerste en enige bestuurder van het voertuig de voornaam Tinus had.

Sinds kort is dit voertuig door medewerkers van de Stichting Haags Tram Museum geheel gerestaureerd en weer rijvaardig gemaakt.

Markant waren de twee elektrische lokomotieven, die op het emplacement Herman Costerstraat goederentreinen van de NS overnamen om deze over de baan van lijn 11 verder te brengen naar het emplacement Doornstraat te Scheveningen. Beide loks werden bewaard, de H51 in Den Haag en de H52 bij de Electriche Museumtramlijn Amsterdam (EMA). Helaas is de H52 door brandstichting verloren gegaan, doch de nog bruikbare onderdelen ervan zijn naar Den Haag teruggekomen. De Stichting Haags Tram Museum zal de H51 in rijvaardige toestand terugbrengen.



*Toen de stoomtram, die normaal de ritten van Den Haag naar Delft v.v. zou verzorgen, defect raakte, was het imposante buitenlijn-tramstel 57 + 118 een waardige vervanging. 9 juni 1989.*

#### **De jubileumviering**

Het jubileum is op een grootse wijze gevierd. Op 16 februari vond de officiële opening van het jubileumjaar plaats op het Binnenhof, alwaar motorrijtuig 164 en paardetramrijtuig 125 stonden opgesteld. Het paardetramrijtuig was gespannen met het achtjarige paard Adelheid. Dit rijtuig is niet origineel Haags, want van het Haagse paardetrammaterieel is niets bewaard gebleven. Het rijtuig is geleend van de Rotterdamse Electriche Tram (RET). Oorspronkelijk is het echter gebouwd voor de Amsterdamse Omnibus Maatschappij. Het is van een universeel type dat door vele trambedrijven werd gebruikt. De Haagse rijtuigen waren vrijwel identiek. Zo kon men na 65 jaar weer eens trams op het Binnenhof zien.

Op 27 mei vond de grote tramparade plaats van Den Haag naar Scheveningen, grotendeels over de historische route, dus die van lijn 8 over de Scheveningseweg. Behalve al het rijaardige museummaterieel waren ook de moderne trams en het werkmaterieel vertegenwoordigd. De paardetram opende de stoet en natuurlijk was ook de stoomtram van de partij. Hoewel nog niet officieel in dienst, kon men ook de partytram bewonderen.

Voor de weekeinden 3 en 4, 10 en 11 alsmede 17 en 18 juni stonden er stoomtrammen op het programma over de interlokale tramlijn naar Delft, waarvoor grote belangstelling was. Door een defect aan de stoomtram moesten de ritten vanaf 10 juni worden overgenomen door het buitenlijnstel 57+118, maar dat was zeker niet minder indrukwekkend.

De stoomtram was wel weer actief bij enkele andere officiële gelegenheden: de expositie over 125 jaar tram in Nederland in het Museon en de opening van het Haags Tram Museum.

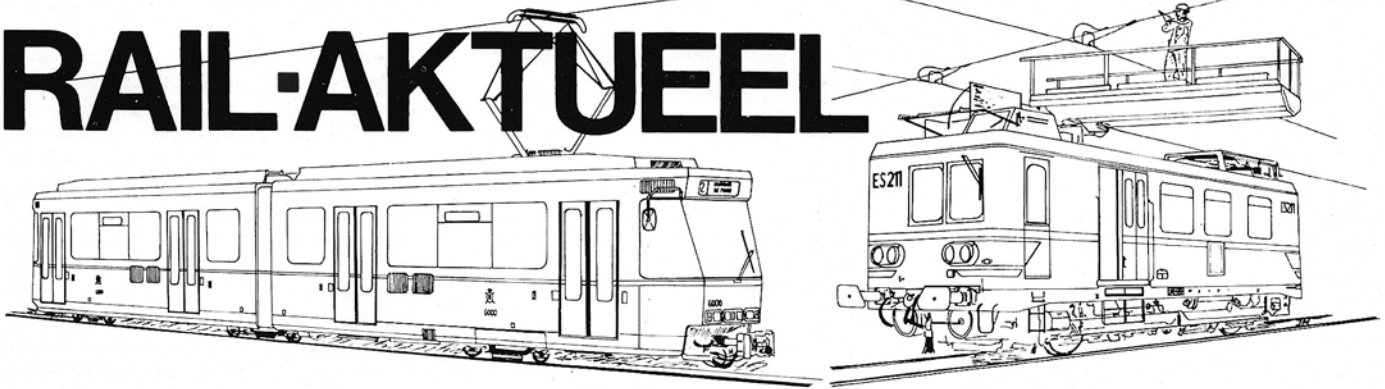
#### **Epiloog**

De HTM is een modern trambedrijf met snel en comfortabel materieel. Het tramnet ligt voor een zeer groot deel op vrije banen en door middel van de zogenaamde VETAG-installatie in het materieel worden wissels en verkeerslichten beïnvloed, waardoor de trams op verreweg de meeste plaatsen voorrang verkrijgen op het overige verkeer. De historie van het bedrijf wordt echter niet verloochend, getuige de wijze waarop het jubileum werd gevierd en de staat waarin zich het museummaterieel bevindt. Dit laatste dankzij de uitstekende zorgen van de medewerkers van de Stichting Haags Tram Museum, een stichting die is voortgekomen uit de Tramweg-Stichting. Deze Tramweg-Stichting, opgericht in 1965, heeft tot doel de opsporing en het (laten) herstellen van Nederlands historisch trammaterieel. U ziet wellicht reeds dat de Tramweg-Stichting volgend jaar 25 jaar bestaat. Doch daarop wil ik in een volgende bijdrage wat dieper ingaan.

Bijdragen en foto's: J. Oskam



# RAIL-AKTUEEL



**NMBS**

• De Antwerpse „Noord-Zuidverbinding” is weer bijzonder aktueel. De NMBS wil van het huidige Centraal Station een eigentijds commercieel centrum maken, echter zonder te raken aan het monumentale karakter van het gebouw. Door het departement Infrastructuur-Gebouwen werd alvast een sublieme maquette gemaakt om ons een indruk te geven van wat er uiteindelijk als resultaat van de werken mag verwacht worden. Dit „schaalstation” op 1/100 werd maandag 19 en dinsdag 20 juni ll. voorgesteld aan pers en publiek in de wandelzaal van het Centraal Station. Nadien werd deze maquette zorgvuldig verpakt en verzonden naar Utrecht om te worden tentoongesteld op de manifestatie „Treinen door de Tijd”.

• De geslaagde ombouw van 15 Eurofima-rijtuigen van het type I6 tot ligrijtuigen voor het internationaal verkeer type I6 Bc -- waarover reeds in RR 17 be-

richt -- kan in dit nummer worden aangevuld met een beschrijvende fiche, waarop naast de technische gegevens ook de nummers van de rijtuigen zijn vermeld. Op de foto is te zien dat men „er werk van gemaakt heeft”. Deze rijtuigen ogen niet alleen aan de buitenzijde fris en stijlvol, ook de binnenafwerking is zeer geslaagd.

• Reeks 59 : het definitieve einde of toch nog een vervolg ?...  
Korte tijd na het afstellen van de laatste vijf machines op Antwerpen Dam zag men zich genoodzaakt om beroep te doen op... de diesels van de reeks 59 ! Hiertoe werden vier lokomotieven (5905, 26, 36 en 46) terug uit het park gehaald en weer in dienst gesteld. Er moet wel worden vermeld dat deze loks alleen worden ingezet bij volledige uitputting van het bestand aan 51-ers. Er is dus geen sprake van een starre inzet. Toch ziet men ze weer vrij regelmatig aan het werk voor een sleep erts-

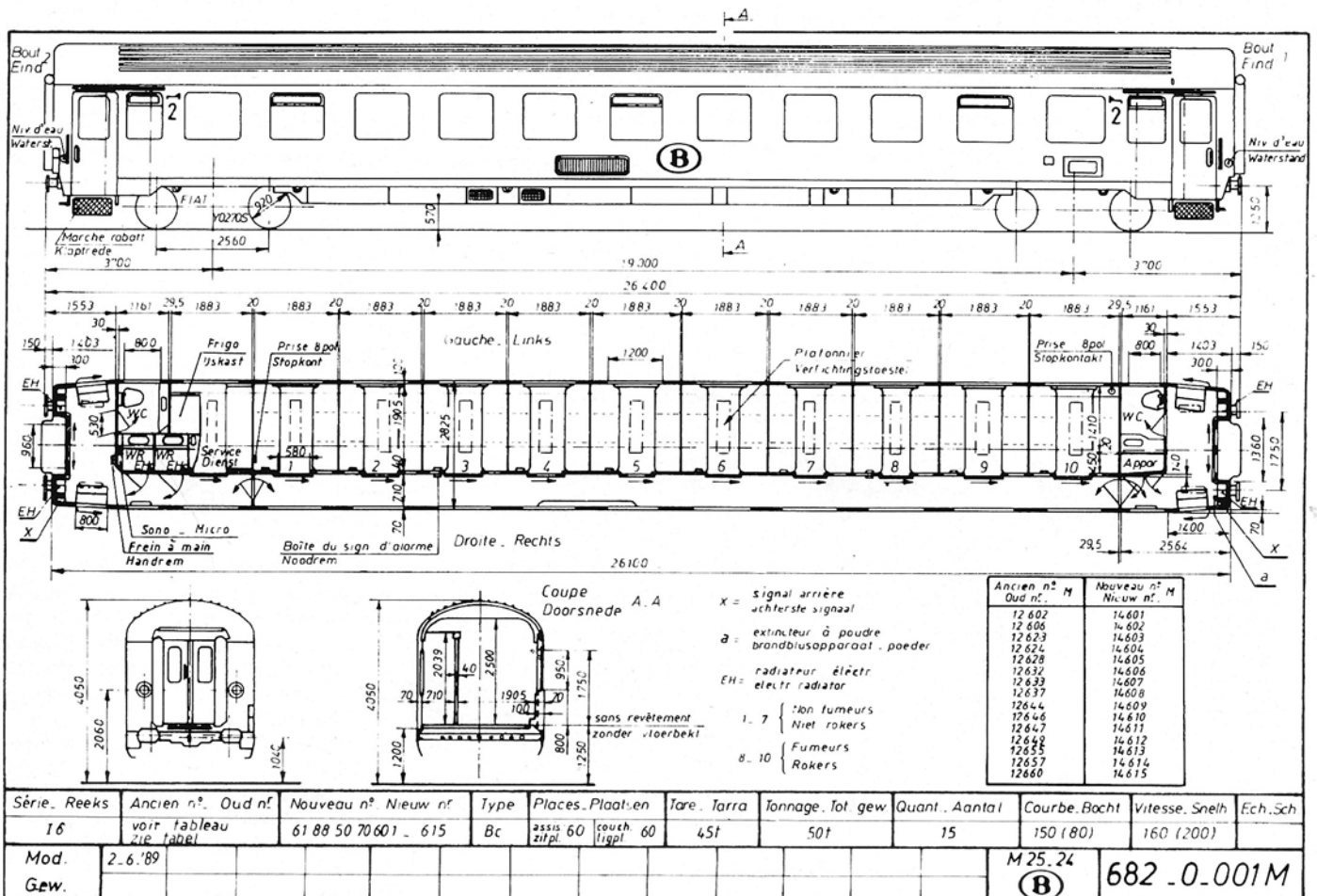
wagens of een zware olietrein.

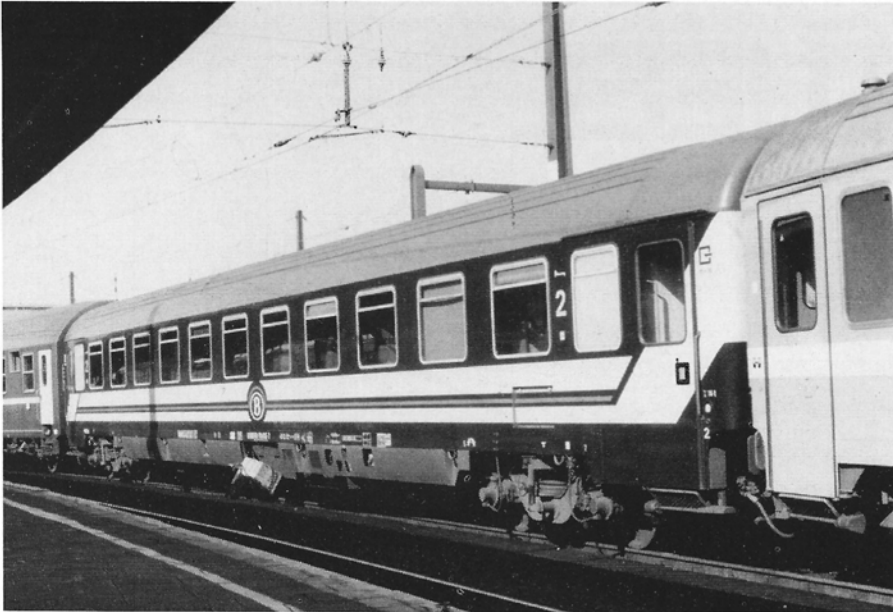
• Beide rijtuigen van het elektrische motorstel 598 (reeks OO LH - 595/600) zijn bij wijze van proef langs één zijde getooid met het opschrift „AIRPORT CITY EXPRESS”. Zonder wijziging aan de blauw/witte schildering is deze aanpassing veeleer een pittige aanvulling.

Bedoeling is, de luchthaven-treinverbinding beter bekend te maken bij het publiek en tegelijkertijd het daarvoor gebruikte materieel opvallender en meer herkenbaar te versieren.

In het onderste gedeelte van de zijwand werd over de volledige lengte de nieuwe naamvoering aangebracht. In de verbrede witte band is middenin een rode sierstrip aangebracht die in mooie omlijnningen de lettertekens omvat. Op het uiteinde van deze band werd nu eveneens het bekende B-embleem aangebracht.

Na het beëindigen van de proef zal wor-





Het mooi ogende omgebouwde 16 Bc rijtuig 14612 (UIC 61 88 5070 6127) te Brussel Zuid op 22 juli 1989. Foto Jan Mahieu.

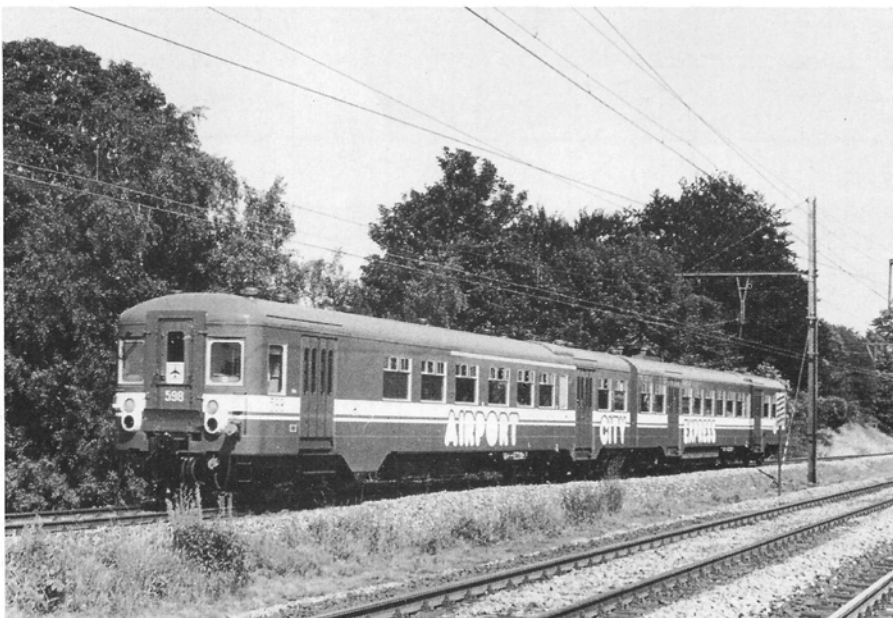
den beslist of dit ontwerp ook op de andere zijwand en op de andere stellen zal worden aangebracht.

• **Van uitstel komt niet noodzakelijk afstel...**

Oorspronkelijk gepland voor 29 april en later verdaagd tot 17 juni : de afscheidsrit met oude postmotorstellen door TSP. Van het aanvankelijke uitstel moet men alvast geen spijt hebben. De rit vertrok vanuit het Brusselse Noordstation met drie gekoppelde postmotorstellen (007+003+002) via Schaarbeek-reizigers naar de werkplaats voor elektrische tractie.

Daar werden de deelnemers vergast op een familiefoto van alle acht poststellen, enerzijds mooi geflankeerd door het gerestaureerde AM 35 (waarvan deze poststellen afstammen) en anderzijds door één van de nieuwe poststellen die de taken van hun oudste zussen overnemen.

Ook de nieuwe (proefschildering van het Sabenastel 598 werd voorgesteld. Bij het verlaten van de traktiewerkplaats Schaarbeek werd stel 007 achtergelaten. Voor de deelnemers werd het gewone stel 130 ingesloten tussen stellen 002 en 003 en zo ging het naar Ottignies en Gembloux via lijn 161, om langs lijn 144 Jemeppe te bereiken. Vandaar reed het konvooi verder naar Moustier om via lijn 130 Namur en Jambes-Nord te bezoeken. Het was de allereerste en meteen de laatste maal dat een oud poststel in Jambes te zien was. Vervolgens werd koers (of is het spoor ?) gezet naar Charleroi Sud en Erquelines. Daar werd de terugreis naar Brussel Noord aangevat. Onnodig te vertellen dat onderweg verschillende „strategische” fotostops werden gemaakt voor het schieten van de mooiste herinneringsplaatjes. En dat er weer zeer vele



„Sabena”-stel 598 in de nieuwe „Airport City Express”-schildering te Diegem op 18 juni 1989. Foto Ronald Mardaga.

rolletjes film werden belicht hoeft, met het stilaan bekende TSP-weertje, geen betoog !

• Zaterdag 12 augustus werd voor de nieuwe Luikse groepering „Gladies”, wat staat voor „Groupement Liégeois des Amateurs de Diesels”, een fotorit ingelegd.

Als hoofdrolspeelster werd gekozen voor een lok van de reeks 59, daar deze machines van bij hun levering o.a. werden toegewezen aan het depot Kinkempois nabij de Vurige Stede.

Het tweede traktie-element werd aan de keuze van de deelnemers overgelaten, waarbij werd gevraagd, aan te geven of 5319, 5401 dan wel 5407 de voorkeur kon genieten. Er werd uiteindelijk gekozen voor de nog niet omgebouwde 5319.

Vanuit Antwerpen Centraal nam 5946 de sleepdienst waar tot Liège Guillemins, waar 5319 kwam meetrekken naar Raeren via Trooz, Pepinster, Verviers en Welkenraedt.

Nadien werden er kortere etappes gereden tussen Raeren en Botzelaar, Botzelaar - Visé Haut, Visé Haut - Chertal en Chertal - Kinkempois. In Kinkempois bleef 5319 achter en kon 5946 aan de terugtocht naar Antwerpen Centraal beginnen.

• Voor de manifestatie NS 150 (150 jaar spoorwegen in Nederland) werden naast NMBS-materieel ook verschillende buitenlandse loks, motorstellen en rijtuigen over ons net richting Nederland vervoerd.

Het zijn deze transporten die we hierna even nader gaan bekijken.

Een klein overzicht :

**BRITISH RAIL**

Lok class 77 (27000) „Electra”, heen op 25/5 Moeskroen - Merelbeke - Schaarbeek; op 26/5 Schaarbeek - Roosendaal, vervoerd samen met gewone goederentreinen. Terugrit voorzien in oktober.

Dieselmotorwagen class 156, heen op 17/6, gesleept door diesellok van Moeskroen tot Essen. Terug op 30/6, zelfde overbrenging, vervoerd met speciale treinen.

**SNCF**

TGV A (stel 305), heen op 19/6, gesleept door elektrische lok 1187 tussen Quévy en Roosendaal, waarbij met dezelfde trein eveneens lok 7107 werd overgebracht. Terug op 8/7, gesleept door elektrische lok 2109 tussen Roosendaal en Quévy.

Lok 7107, heen op 19/6, overgebracht met dezelfde trein waarmee ook TGV A werd vervoerd. Terug op 10/8, met gewone goederentreinen tussen Essen en Schaarbeek; op 11/8 met gewone goederentreinen tussen Schaarbeek - St.-Ghislain - Quévy.

Stoomlokomotief 141R420 : deze ex-SNCF lokomotief reed op eigen kracht naar Utrecht C.S. v.v. heen op 19/6 Quévy - Schaarbeek; op 20/6 Schaarbeek - Utrecht. Terug op 10/7 Utrecht - Schaarbeek; op 11/7 Schaarbeek - Quévy.



## NMBS

Onze eigen NMBS stelde op de treinen-show haar nieuwste type elektrisch motorstel reeks 86 L (AM 09) voor. „Sprinter” 927 werd overgebracht van Schaarbeek naar Utrecht op 14 juni, gesleept door lok 2556. Op 7 augustus ging een andere 25.5 dit motorstel ophalen en sleepte het terug naar Schaarbeek.

In overleg met de NS werden gedurende vier week-ends speciale stoom- en historische ritten ingelegd tussen Antwerpen Centraal en Utrecht v.v. Iedere stoomrit werd bedacht met een speciaal voor de gelegenheid gekozen naam :

24/6 H 12.004 Katreine-Express  
 25/6 T 12.004 Middenstatie-Express  
 08/7 H 29.013 Arend-Express  
 09/7 (1)  
 22/7 H 12.004 Pierement-Express  
 23/7 T 12.004 Sinjoren-Express  
 05/8 H 29.013 Oude Gracht-Express  
 06/8 T 29.013 Rubens-Express (2)

(1) Als gevolg van een defect aan stoomlok 29.013 moest de terugreis gebeuren met ander traktiematerieel. De NS gebruikte lok 141R420 van Utrecht tot Roosendaal, waar NMBS-machine 2743 de dienst moest overnemen.

Voorziene naamvoering : Brabo-Express.

De stomer werd op maandag 10/7 afgehaald door hle 2239 en naar Leuven overgebracht.

(2) Een blikseminslag op de bovenleiding te Kapellen, met grote ontreddering van het treinverkeer, zorgde ervoor dat deze trein tussen Essen en Antwerpen Centraal werd ingezet als stoptrein. De spoorweggoden waren de 29.013 blijkbaar niet gunstig gezind !

• Op zaterdag 1 juli werd ten behoeve van de firma „T.E.R.” een speciale chartertrein op het spoor gezet tussen Brugge en Utrecht. De Belgische lok 2753 ging met vier rijtuigen (3 I10 + 1 pakwagen Eurofima) aan de haak tot Roosendaal, waar een NS 1200 de taak overnam.

Jammer dat een NOS-verslaggever, tijdens de meer dan 5 uur durende rechtstreekse TV-uitzending, gewijd aan 150 jaar spoorwegen, onze Belgische trein bestempelde als een zeer speciale trein uit... Oostenrijk (!) toen hij deze sleep op het scherm kreeg. Wellicht goed bedoeld, doch misleid door de oranje Eurofima-kleur van de rijtuigen ?

### • Verhuur van NMBS-rijtuigen type M2 aan de NS

Tijdens de voorbije maanden zijn er weer transporten geweest voor het overbrengen van rijtuigen M2 voor verhuur aan de NS.

Zo reed op 29 mei lokomotief 2622 met vier rijtuigen (43263 A, 43280 AB, 42355 B, 42382 B) aan de haak van Mons naar Roosendaal.

Op 11 juli werden door lokomotief 2632 niet minder dan dertien rijtuigen vervoerd langs dezelfde reisweg. We noerden toen de volgende rijtuignummers : 42382 B, 42450 B, 42483 B, 42573 B, 42595 B, 42609 B, 43233 AB, 43251 AB, 43267 AB, 49253 BD, 49295 BD, 42462 B en 42309 B.



Op zondag 3 september 1989 reed Duikbrilstel 916 eveneens „Airport City Express”-diensten tussen Brussel Centraal en Brussel Nationaal, getuige deze foto bij het luchthaven-spoorstation te Zaventem. Foto Ronald Mardaga.

Op de terugreis werden twee eerste klasse rijtuigen meegebracht die bij het eerste transfert op 12 mei over de grens waren gegaan. Het zijn de nummers 41008 en 41012, waarover in RR 17 (blz. 33) werd bericht.

Tijdens een vierde overbrenging sleepte lok 2624 op 22 augustus nogmaals 14 M2-rijtuigen van Mons naar Roosendaal. De sleep bevatte toen 43202 AB, 43204 AB, 43240 AB, 43257 AB, 42314 B, 42419 B, 42422 B, 42447 B, 42543 B, 42596 B, 42601 B, 42634 B, 49218 BD en 49260 BD.

Met deze levering zijn nu reeds 37 M2-rijtuigen naar onze Noorderburen overgebracht.

• Spoorwegmaterieel en Metaalkonstrukties, beter bekend als BN, mag zich

verheugen op de bouw van TGV-materieel. Het gaat hier niet alleen om volledige TGV-stellen, maar ook om een gedeelte van de speciale wagens voor het laden van vrachtwagens, autobussen en personenwagens. Naast deze order haalde BN ook de bestelling binnen van een vervolgorde Sprinters. De tweede schijf zal bestaan uit 17 elektrische motorstellen. Tevens zullen 68 breakstellen worden omgevormd van tweetjes in driedelige motorstellen. Hiervoor zal BN de 68 tussenbakken bouwen.

Op 31 augustus 1989 waren de Sprinters overigens afgeleverd tot en met het nummer 933.

• De destandaardisatie van de diesel-loks gaat nog steeds verder. Verschillende lokomotieven worden bij een on-



Lok 2239 heeft, naast stomer 29.013, ook pakwagens 17101 aan de haak tijdens de rit van Roosendaal naar Leuven (de stoomlok diende voor herstelling overgebracht) op 10 juli 1989. In Antwerpen Oost wordt even halt gehouden voor smering van de „rolorganen” van de stomer. Foto Jan Mahieu.



Een der eerste „gestipte” (een „bol” voor het nummer) lokomotieven van de reeks 51 in de WDT te Antwerpen Dam op 29 juli 1989. Foto Willy Henderikx. Naast deze 5158 werden ook reeds 5154, 5166, 5502 en 5532 met „stip” opgemerkt.

derhoudsbeurt in de werkplaatsen be-roofd van hun stoomverwarmingsketel „Vapor-Clarckson” (USA), waardoor deze machines uiteraard nog slechts bruikbaar zijn voor het slepen van goederentreinen.

Wanneer een volledige reeks alleen voor dit doel bestemd is (zoals reeks 53 dat vanaf levering steeds was en is), levert dit geen enkel probleem op wat betreft inzet en gebruik. Anders wordt het wanneer enkelingen in een reeks dit lot beschoren is.

Zo werd er voor de lokomotieven van de reeksen 51 en 55, waarvan de stoomverwarming is uitgebroken, een speciaal herkenningsteken voorzien onder de vorm van een „bol”, geplaatst voor het loknummer.

#### • Opendeurdagen

Het wordt stilaan een jaarlijkse gewoon-

te : opendeurdagen te Brussel Zuid tijdens de Kermis. Ook dit jaar weer een geslaagd programma, met mogelijkheid om het seinhuis (Blok I) te bezoeken, rondritten te maken met een ZONEtrein doorheen de bediende installaties of op het speciale pendelstel te stappen op weg naar de traktiewerkplaats Vorst.

Stoomlokomotief 29.013 was eveneens paraat om de fans korte uitstapjes aan te bieden tot op het viaduct. Een heus TGV-stel van de eerste generatie was uit Frankrijk overgebracht : dit stel had pas een volledig vernieuwde binnenrichting gekregen.

Er werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om met plannen en schaalmodellen het te vernieuwen TGV-station Brussel Zuid voor te stellen zoals het er in de toekomst moet gaan uitzien. De



TGV-stel 49 te Brussel Zuid op 21 juli 1989. Foto Jan Mahieu.

modelspoorders werden evenmin vergeeten met een grote zaal vol documentatie, ruilmateriaal en verschillende modelbanen in werking.

Noteer alvast de opendeurdagen in het station van Arlon op 21 en 22 oktober a.s. !

- „Technorame”-lokomotief 2109, die in haar feestjurk op 8 juli nog een „speciaaltje” kreeg toegewezen (slepen van de TGV Atlantique van Roosendaal naar Quévy), is korte tijd nadien in onderhoud genomen in de werkplaats Salzinnes.

Van de gelegenheid werd gebruik gemaakt om deze opmerkelijke lok terug om te schilderen in de standaardkleuren (blauw met gele zichtbaarheidsband). De lok verliet de werkplaats op 10 augustus.

- „Eisenbahn Kurier” kwam op zondag 20 augustus naar Antwerpen Centraal met zijn speciale „Rheingold”-trein. De terugreis naar Dortmund vond plaats op 22 augustus.

De trein was zowel op de heen- als tijdens de terugreis samengesteld uit elektrische lok 2340 en de rijkstigen 51.80. 0940 5078 EK, 8980 3051 DB (x), 0992 0017 EK, 0980 1029 EK, 0980 1037 EK. (x) Dit rijkstijtuig werd in 1937 gebouwd op last van Hermann Goering. Het behoorde later toe aan de Duitse Bondskanselier en diende als regeringsrijkstijtuig.

- Naar aanleiding van de negende „Gordel”-dag, op 3 september, werden naast enkele speciale treinen ook de normale treinen naar Sint-Genesius-Rode (lijn 124) extra versterkt. Voor het vervoer van fietsen werd opnieuw gebruik gemaakt van de (nieuwe) postmotorstellen. Voor de aanvoer van deze tweetjes werden verscheidene extra-ritten voorzien, waarvan de opmerkelijkste werd gereden op 2 september, waarbij niet minder dan vijf gekoppelde poststellen van Kinkempois naar Schaarbeek werden overgebracht. Op 4 september keerden de stellen terug naar Kinkempois.

- Eveneens op 3 september organiseerde de „Eural-Spaarbank” een uitstap per trein naar Bokrijk. Vanuit Gent St.-Pieters, Brugge, Antwerpen Centraal, Kortrijk en Oudenaarde reden in totaal acht speciale treinen naar Bokrijk en terug. Behalve één trein uit Kortrijk en deze uit Antwerpen bestonden de overige uit dubbeldeksrijkstijtuigen, gereden in trek-duwkombinaties. Zodoende werden ongeveer 8.000 deelnemers vervoerd naar het Limburgse openluchtmuseum ! J.M.

- In de vroege avond van maandag 19 juni had de NMBS te kampen met een enorme spoorbermbrand op de lijn 12 (Antwerpen - Essen). Hierdoor raakte het treinverkeer behoorlijk in de war. Zulke bermbranden komen regelmatig voor, waarbij telkens aan volgende voorwaarden wordt voldaan : droog weer (liefst gedurende een hele periode), later dan 14 uur (het heetste gedeelte van de dag) én een brandstichter.

In vele gevallen is de trein zelf de onvrijwillige piroomaan bij uitstek : tijdens



het remmen ontstaan vonken tussen de rails en de geblokkeerde wielen en deze vonken zetten het kurkdroge gras in een mum van tijd in lichterlaaie. Andere oorzaken voor zulke bermbranden zijn moedwillige brandstichting en het bekende achteloos weggegooid sigarettepeukje.

- Te Mechelen-Nekkerspoel werd tijdens de vakantie niet bepaald gerust met de werken aan de nieuwe overbrugging van de Nekkerspoelstraat. Op 31 augustus was de toestand als volgt: de spoorbedding - inclusief steenslag en rails - werd gelegd van Nekkerspoel tot aan de Caputsteenstraat. Het nieuwe spoor B is voorlopig aangesloten op lijn 27B en het nieuwe spoor A loopt dood aan lijn 25.

Richting Mechelen was men bezig met de overbrugging van de nog aan te leggen rijksweg Mechelen - Heist-op-den-Berg. Na aanleg van deze overbrugging zullen de sporen gelegd worden tot achter de groentehal op de Zandpoortvest, waarna de aansluiting van de nieuwe sporen zal plaats vinden. M.D.S.

- Tijdens de voorbije maanden juli en augustus werd, zoals vorig jaar, opnieuw een toeristische treindienst verzekerd tussen De Panne en Duinkerken. De treinen reden op zaterdag en zondag vanaf 8 juli tot en met 27 augustus, waarbij ook op 14 juli (Franse nationale feestdag) en op 15 augustus (Maria Hemelvaartdag) diensten werden gereden. Een nieuwigheid was wel, dat op 8 juli voor het eerst sinds 1944 (!) een Belgische reizigerstrein het baanvak Dunkerque - De Panne onder de wielen kreeg. Enkele hooggeplaatsten van de NMBS en de burgemeester en het schepencollege van De Panne namen aan deze eerste reis deel. De trein werd getrokken door lokomotief 5105, die voor de gelegenheid was versierd met de Franse en de Belgische driekleur evenals met de wapenschilden van de beide gemeenten. De mooie lijn De Panne - Duinkerken ligt op sommige plaatsen in een bijna ongerept duinlandschap, waar de sporen nauwelijks boven het zand uitsteken. Dit laatste kan een SNCF-werkploeg wel eens verplichten, bij voorafgaande sterke wind als „zandruimers” te moeten optreden. Op het Franse lijngedeelte wordt gereden tegen 50 km/u. Op het korte Belgische stuk is 40 km/u reeds ruim voldoende, gezien de sporen er bij ons heel wat minder goed bijliggen. A.J. en S.C.

#### NMVB

- In RR 7/1986 uitte ik op blz. 96 mijn sterkste twijfels omtrent het voortbestaan van de sinds 1 november 1986 „voor de duur van ongeveer twee jaar tijdelijk onderbroken” tramdiensten op de lijnen 30/31 en 80 in de provincie Henegouwen. Ik schreef toen: „Wij vrezen echter het ergste en vermoeden dat hier van het definitieve einde van 30/31 en 80 sprake is. De toekomst zal het leren.” Het nu bijna drie jaar verder in de tijd voortsnellende „heden” geeft me, jammer genoeg, gelijk. De Waalse gewestminister voor Verkeer



HLD 5105 met de NMBS-inhuldigingstrein De Panne - Duinkerken te Lefrinckouke-Dunes (Frankrijk) op 8 juli 1989. Foto Alain Janmart.

heeft er niet de minste twijfel over laten bestaan: ondanks de belangrijke investeringen die gedurende het voorbije decennium voor „verbetering” van deze lijnen werden gedaan, behoren 30/31 en 80 definitief tot de Buurtspoorweggeschiedenis...

- Het blijft ook een open vraag wat er binnen zowat een vijftal jaren en afgezien van de pre-metro in Charleroi, nog aan tramexploitatie in Henegouwen zal overblijven. De toekomst van de nog bestaande en belangrijke tramverbinding Charleroi - Anderlues - La Louvière (lijnen 90 en 89) wordt omwille van nog uit te geven duizelingwekkend hoge onderhouds- en herstellingskosten van langsom meer onzeker. Overigens geeft de NMVB Groep Henegouwen nu a.h.w. onomwonden toe, dat niet minder dan vijftientig gelede BN-tramstellen reeks 6100 eventueel aan het net in Tunis zouden worden verkocht. Die verkoop zou dan wel gepaard gaan met

de omsporing van de stellen naar normaalspoor, de aanpassing van 600V naar 750V rijspanning en, niet in het minst, met het invoegen van een bijkomende „tussenbak”. BN te Brugge zou met de uitvoering van deze wijzigingen worden belast. Al met al zou zulk „tweedehands” tramstel zo'n slordige 60 miljoen gaan kosten, transport inbegrepen. Die prijs schijnt de reden te zijn, waarom het kontrakt nog niet werd getekend! S.C. - Gegevens: Tram 2000

- Aan onze kust werden volgende speciale schilderingen opgemerkt: tramstellen 6004 (Gouden Gids), 6010 (Meli), 6017 (Sunparks) en 6037 (BRT-Weerttram). Bus 5779 - Groep Oostvlaanderen - rijdt als „Kustbus” in de nieuwe kleuren, terwijl bus 5884 reclame maakt voor „Telefusion”. In Namur voert bus 4897 publiciteit voor „Deneumostier” en stond de 2229 op het stationsplein als Infobus.

L.C.



In 1988 werden de toeristische treinen De Panne - Duinkerken uitsluitend met SNCF-materieel gereden. SNCF-diesel 88-66485 met een sleep lage Franse rijtuigen in het station van De Panne op 28 augustus 1988. Foto Thierry Heylen.



Berchem, Grote Steenweg, zondag 11 juni 1989. Tijdens het weekeinde van 10 en 11 juni werden de nieuwe sporen gelegd en aangesloten ter hoogte van de Oude Kerk van Berchem, tussen de Binnensingel en de Vredestraat. De foto toont ons de werken aan de nieuwe trambedding, zicht richting stad. Foto Eric Keutgens.

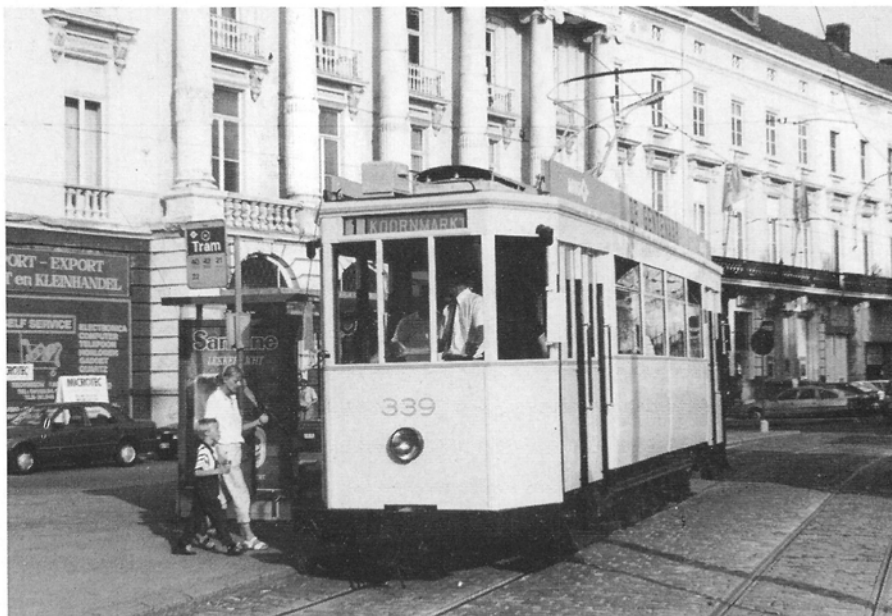
• Voor de eerstvolgende jaren schijnt de toekomst van het „Grottenlijntje” te Han-sur-Lesse min of meer veilig gesteld : de vrij gevaarlijke kruising met de baan naar Rochefort en de vroegere terminus aan de kerk van Han werden opgeheven en vervangen door een heuse keerlus aan de „veilige” zijde van de baan. De lijn werd zodoende wel een paar honderd meter ingekort en fotograferen voor het bekende kerkje is er niet meer bij. De uitvoering van de werken schijnt er echter wel op te wijzen dat men niet zinnens is, het lijntje in de nabije toekomst af te schaffen (?).

#### MIVA

• In RR 17/89 dient op blz. 35 een verbetering te worden aangebracht. Er staat : PCC 2061 - Milka-Pauze; dit moet

zijn PCC 2051 - Milka-Pauze. Intussen rijden op het Antwerps tramnet twee nieuwe volledig beschilderde trams, nl. PCC 2063 als Diamanttram en PCC 2065 als Academietram. Zij kwamen respectievelijk in dienst op 8 juni en 6 juli 1989.

• Op donderdag 6 juli 1989 kwam vanuit BN te Brugge, via de weg, het koetswerk van PCC 2100 terug naar de Centrale Werkplaats te Hoboken, zonder dat er aan het rijtuig enig werk werd uitgevoerd. Door een onoverkomelijk meningsverschil over de wijze van uitvoering tussen BN en MIVA kwam het rijtuig onaangevoerd naar Antwerpen terug. Intussen wordt PCC 2165 in eigen werkplaats als eerste prototype omgebouwd.



Het prachtig gerestaureerde doch jammerlijk verongelukte Gentse museum-motorrijtuig 339 aan het Wilsonplein op 17 juli 1989. Foto Alain Janmart.

• Woensdag 16 augustus 1989 werd gestart met de aanleg van de trambedding op de linkerkant van de middenberm van de Blancefloerlaan op de Antwerpse Linkeroever. Eens de bedding uitgegraven worden de sporen gelegd. Begin 1990 moet dit werk voltooid zijn. Het zal herfst 1990 worden, vóór-aanrijft met de tram naar St.-Anneke kunnen sporen. E.K.

• Vanaf 18 mei 1989 - en dit voor een periode van ongeveer twee jaar - werd buslijn 16 te Mortsel Dieseghemlei omgeleid teneinde de herbouw van een brug over de spoorlijn Antwerpen - Brussel mogelijk te maken.

• Eveneens begin juli verscheen PCC 2126 als „gedeelte” publiciteitstram : het motorrijtuig werd beplakt met reclame voor de Firma Verlinden doch behield zijn rood-witte „kop” en „staart” L.C.

#### MIVG

##### • Aanschaf tweedehandstrams

Door de maatschappij worden aankoop en ombouw overwogen van 6 gelede tweedehandstrams, afkomstig van de Bogestra (Bochum - Gelsenkirchener Strassenbahn).

Dit trammaterieel dient echter omgebouwd te worden in de MIVG-werkplaatsen, alvorens te kunnen worden ingezet op tramlijn 1 naar Evergem, ter versterking van de tramdienst tijdens de pieken.

Zo moeten er ombouwwerken worden uitgevoerd om konform te zijn aan het Belgisch Verkeersreglement : aanpassing van noodseinen en halteaanvraag, signalisatie en reminstallatie. Verder moeten de trams een volledig nazicht krijgen.

De aankoop en het vervoer van de zes trams, de ombouw, de aanpassing van de werkputten in de MIVG-werkplaats en de eigen uitrusting worden geraamd op 57 miljoen. Gezien de onrustwekkende budgettaire vooruitzichten voor 1989 kan de MIVG zelf de aankoop en de aanpassingen niet financieren. De maatschappij heeft dan ook een subsidie aangevraagd bij de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer.

Een beslissing dienaangaande was eind augustus nog niet genomen. E.K.

• Ieder Belgisch tramliedhebber zal onderhand wel weten dat de historische motorwagen 339 tijdens de voorbijge Gentse Feesten op 20 juli l.l. een zware aanrijding had met een vrachtwagen. Dit ongeval is, naast het eventueel veroorzaakte menselijk leed, om nog verschillende andere redenen te betreuren. Eerstens was het rijtuig pas kort voordien op een werkelijk schitterende wijze geheel gerestaureerd geworden, waarbij o.a. ook de volledige bekabeling werd vernieuwd en de 339 terug een oorspronkelijke sleepbeugel had gekregen. Tweedens is deze motorwagen nog slechts te redden indien men bereid blijkt er heel veel geld en werk aan te besteden. Tenslotte wordt de kans dat in een andere grote Vlaamse stad nog ooit een historisch MIVA- of NMVB-tramrijtuig



voor toeristische of liefhebbers-ritten wordt ingezet steeds maar kleiner. Alle hoop is echter niet verloren : men hoeft slechts te bedenken, dat ook tijdens de normale dagelijkse exploitatie lichtere of zwaardere ongevallen niet geheel zijn uit te sluiten noch te vermijden. S.C.

#### MUSEUMBEDRIJVEN

• Na bijna twee maanden (bureaucratisch) uitstel arriveerde de door Stoomcentrum Maldegem aangekochte Poolse stoomlokomotief op 12 juli l.l. eindelijk in haar nieuwe thuishaven. De zeer lang durende reis van deze vierasser door Polen, de DDR, de Duitse Bondsrepubliek en België werd op 30 juni definitief gestart en ging gepaard met de „trekkende” prestaties van verscheidene lokomotieven, waaronder een diesel van de reeks 216 en een elektrische machine reeks 110, beiden van de DB. Het sleepwerk tot in Eeklo werd afgerond door NMBS 6307, waarna één der Britse diesels van het Stoomcentrum voor het overbrengen naar Maldegem zorgde.

Indien alles naar wens is verlopen, heeft intussen op 1 oktober jl. een eerste publieks-proefrit naar Eeklo v.v. plaats gevonden.

• De inkt van de kleurenposter in RR 17 was nauwelijks opgedroogd toen ons ter ore kwam dat de CFV3V „beslag” wil leggen op de vanaf 28 mei 1989 voor alle spoorverkeer gesloten lijn 154 Dinant - Heer Agimont - (Givet).

Op dit ogenblik is echter nog onvolgende achtergrond-informatie bekend, zodat wij in een volgend nummer op dit interessante onderwerp zullen terugkomen. S.C.

• Vermits de NMVB de tramlijn Gosseles - Courcelles gaat opbreken was de ASVI verplicht - teneinde niet van het nog bestaande tramnet te worden geïsoleerd - haar in het depot Trazegnies ondergebracht museummaterieel over te brengen naar de stelplaatsen van Ander-

lues en Courcelles. In Anderlues verblijven als gevolg van deze operatie nu ook de rijtuigen ART 89, 9073 en 10409, terwijl Courcelles ART 300 en verder de nummers 1590, 2121, 2354, 7801, 9063, 9073, 9888, 9974, 14849 en 19723 herbergt.

De evacuatie vond plaats tussen 23 en 29 juli, zodat op deze laatste datum meteen ook de allerlaatste Buurtspoorwegtram door de straten van Trazegnies en Courcelles heeft gereden... Tram 2000

#### NEDERLAND

##### • Nieuw Stoptreinmaterieel

Nadat in 1983 begonnen werd met de eerste gedachtenvorming over een nieuw type stoptreinmaterieel, is begin februari 1989 de bestelling van de eerste negen prototrestellen geplaatst bij Waggonfabrik Talbot te Aken. Op de tekentafels is dit materieel steeds als SM'90 (SM : stoptreinmaterieel) aangeduid. Het gaat om een tweedelig trestel met een opmerkelijk brede rijtuigbak van 3,20 meter. In enkele trestellen willen de NS de zitplaatsopstelling van 2 + 3 beproeven. Ook bij deze zitplaatsopstelling beschikt de reiziger over een afzonderlijke zetel. In deze trestellen komen nieuw ontworpen stoelen, die in hoge mate vandaalbestendig zullen zijn. Naast de brede rijtuigbak beschikken de trestellen over een lage vloer, die slechts 1160 mm hoog is. Asynchrone draaistroommotoren zorgen voor de voortstuwing van de trestellen. De trestellen krijgen een hydrodynamische rem, waarbij de vrijkomende energie benut zal worden voor verwarming van het interieur van het trestel. De trestellen krijgen een diagnose- en informatiesysteem, dat via een beeldscherm informatie verschaft over de technische toestand van het trestel. Dit systeem is in samenwerking met Alstom ontwikkeld. Medio 1991 zal het eerste trestel uit de fabriek rollen. A.H.

## Opsporing gevraagd !

Deze in ons vorig nummer voor het eerst gepubliceerde rubriek heeft klaarblijkelijk reeds resultaten opgeleverd : een lezer kreeg op zijn vraag een zeer interessant antwoord van een Nederlands mede-hobbyist, terwijl een andere vraag uitgebreid wordt beantwoord in het Lezersforum van dit nummer. Gezien laatstgenoemde reactie ook voor andere liefhebbers belangrijk bleek wordt ze, traditiegetrouw, in Rail-Revue opgenomen.

Wie met onopgeloste vraagstukken over onze hobby rondloopt kan gratis van deze rubriek gebruik maken : in vele gevallen is hier of daar wel een collegialiefhebber te vinden die uitsluitel kan verstrekken. Het redactieteam van Rail-Revue bestaat nu eenmaal niet uit allesweters, alles-kenners, alles-kunners en zeker niet uit beter-weters, wat sommige lezers evenals de redactie zelf soms kan verplichten, beroep te doen op de gewaardeerde „know-how” en medewerking van andere lezers-amateurs.

Wij herhalen hier nog even de voorwaarden om van deze rubriek gebruik te maken, intussen onze lezers de raad gevend hun eventuele „drempeelvrees” te overwinnen en deel te nemen aan wat een uiterst boeiend vraag-en-antwoordspel kan worden :

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 ruilvoorstellen);
3. afhandeling gebeurt rechtstreeks tussen correspondenten, zonder verantwoordelijkheid noch tussenkomst van de redactie;
4. opgave van naam, adres en eventueel telefoonnummer is altijd verplicht ! Gezien ons - waarschijnlijk als gevolg van de voorbije vakantieperiode - tot op dit ogenblik geen nieuwe vragen bereikten, maakt de redactie zelf deze maal van de gelegenheid gebruik om een tweetal oproepen te plaatsen :

• Lezers die over mooie, niet eerder gepubliceerde originele (oude of recente) dia's beschikken m.b.t. **Belgische** spoor- en tramwegen, autobusexploitatie, modelbouw, modelbaan enz. kunnen deze ter beschikking stellen van Rail-Revue. De redactie kan vanzelfsprekend geen publikatie **garanderen**, doch uw hobbytijdschrift betaalt wel een bescheiden honorarium indien één van uw dia's wordt afgedrukt !

• Welke beroeps-technisch tekenaar onder onze lezers is bereid, af en toe enkele tekeningen (sporen- en rijtuigplannen) voor Rail-Revue op papier of kalk te zetten ? Dit werk wordt echter NIET gehonoreerd, evenmin als de bijdragen van de andere vaste medewerkers. Over een redelijke onkostenvergoeding valt te praten.

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



Stoptrein Eindhoven - Utrecht bij Liempde op 10 oktober 1986. De trestellen Mat '54 zijn meer en meer te zien in stoptreindiensten. In de toekomst zal het nieuwe stoptreinmaterieel SM '90 deze diensten overnemen. Foto : Antoon Hermans.

# Lezersforum

## Werkwagens van toen (en nog wat anders)

Waarde Redactie,

Als antwoord op een artikel van de Heer J. Cohn, met betrekking tot de werkwagens van de NMVB, kan ik mededelen dat in de Groep Antwerpen nog een tweede bovenleiding-werkwagen bestond, identiek aan de 9013, nl. de 9022, verbonden aan de stelplaats Mechelen. Oorspronkelijk kreemkleurig, zijn beide rijtuigen na 1945 blauw geschilderd zoals de elektrische tractoren 10294-10298. Met het oog op de elektrificatie van de lijn naar Turnhout, werd in 1941 aanhangrijtuig 19046 verbouwd als derde bovenleidingswagen, verbonden aan de stelplaats Oostmalle. Deze drie motorwagens hebben **nooit** rangeerdiensten gedaan. Ze werden bij ons „Secours” genoemd en ook wel smalend „Geit”, daar zij bij het aanzetten steeds een „bokkesprong” maakten. In 1953 werden, als vervanging van deze drie „Secours”, drie Seneffe-motorwagens omgebouwd tot bovenleiding-motorwagens in de volgorde: 9714, die de toren kreeg van 19046; 9712 kreeg de toren van 9013 en 9711 tenslotte die van 9022.

Aan deze ombouw is een kleine geschiedenis verbonden, door slechts weinig tramvrienden gekend: de drie benodigde Seneffe's dienden kopdeuren te hebben, teneinde lange voorwerpen (bovenleiding-draagarmen, trekstangen) en kleine rollen rijdraad, die moeilijk of in 't geheel niet via de balkons van de rijtuigen konden worden geladen, mee te voeren. De drie voorziene nummers 9701, 9709 en 9714 hadden echter allen een **lange** zijwandbeplating, die tot over het chassis reikte. 9714 was als eerste aan de beurt en tijdens of na het plaatsen van de toren kwam men tot de vaststelling, dat opzij van het rijtuig **geén** geschikte plaats voorhanden was om een uitschuifbare ladder mee te voeren. Ik kreeg dientengevolge de opdracht, één zijwandbeplating 22 cm in te korten tot boven het chassis, teneinde de steunpunten voor de ladder te kunnen vastlassen. Dit verklaart waarom 9714 (de latere 44602) één lange en één korte zijwandbeplating had.

Voor de twee overige nog om te bouwen wagens koos men de Seneffe's 9712 (later 44601) en 9711 (later 44600) die beiden korte zijwandbeplating én kopdeuren hadden. 9712 heeft als ladderwagen zéér korte tijd het nummer 9713 gehad (de oorspronkelijke 9713 was een rijtuig met filmkast, lange zijwanden, zonder kopdeur). Deze kort-durende omnummering was een gevolg van het plaatsen, onder de 9712, van het in een betere toestand verkerende onderstel van de 9713. Om dezelfde reden kreeg de 9711 het nummer 9704. Iets later werden de drie rijtuigen hernummerd als het reeksje 44600-44602. De 44600 is nadien nog de 44601 geworden, waar-

schijnlijk ook als gevolg van een onderstel-ruil.

De originele 9704 werd bij zijn terugkeer uit Essen (Duitsland) ontdaan van zijn kopdeuren, kreeg een lange zijwandbeplating en een vaste, schuine ruit aan de stuurpost. De in Schepdaal aanwezige 9704 is in werkelijkheid de 44602, alias de echte... 9714!

Wanneer ooit een foto opduikt van de 44601 met ongedeelde zijruiten, heeft men te doen met de echte 9712.

Reeks 9700-9709 werd in 1943 naar Essen (Duitsland) „uitgevoerd” (**niet** naar Krefeld: hier ging het om motorrijtuigen uit Luik en de aanhangrijtuigen 19033-19041 + 19043 uit Antwerpen). In deze reeks had 9708 een filmkast, die in Essen echter niet gewenst was, zodat men daar de 9697 of de 9699 hernummerde als 9708. Daar één van laatstgenoemde eveneens een filmkast had, kan alleen een foto van de 9697 of de 9699, genomen tussen 1936 en 1943, uitsluitel geven over welke van de twee de „Essense” 9708 geworden is, zóniet zal dit altijd wel een geheimpje blijven!

Lijn 73 Antwerpen - Kruisschans: deze lijn is **steeds** bediend geworden door de Odessa's 9661-9675, tot bij de ombouw van deze wagens tot vierassige standaardrijtuigen. Hiervan werden de 9646-9653 + 9657 uitgerust met een Westinghouse-luchtrem en die rijtuigen werden ondergebracht in de stelplaats Blauwhoef.

De 9657 had een grote filmkast, waardoor het lijnnummer 73 in het midden van de film stond: de normale uitvoering dus. Het lijnnummer 73 kwam zowel op de grote als op de kleine filmen voor, doch gezien hun uitrusting met een Pieperrem deden de overige rijtuigen geen dienst op de Polderlijnen, dus ook niet op lijn 73. Na de Bevrijding, in 1944, werd als gevolg van een op lijn 77 vernielde brug, een 77 doorstreep tot Oorderen ingelegd en bediend door een Seneffe-rijtuig met filmkast. Een kopbord 77 doorstreep bestond niet; enkele filmen 77 doorstreep werden wel aangepast.

Op de lijn Polygoon - Wuustwezel waren drie spoorauto's beschikbaar, nl. de AR 168, 189 en 191, met als reserve AR 230 met pakafdeling (die dienst deed als lichte ART en dientengevolge een ballast van voetpad-boordstenen had gekregen). Als reserve op de lijn heb ik de AR 230 slechts éénmaal in dienst gezien tijdens het bloemencorso te Zundert. Op 23 december 1951 verzorgde AR 168 de laatste rit uit Wuustwezel en kruiste het eerste elektrisch rijtuig 10110 te Gooreind. Als bijwagens werden de 671, 673 en 674 gesleept, evenals het open ex-stoomtramrijtuig 514, dat uitgerust was met een doorloop-Pieperremleiding.

Na de samenvoeging van de lijnen Rijkvorsel - Polygoon en Polygoon - Wuustwezel waren er bepaalde ritten waarbij de AR, komende van Rijkvorsel, te Polygoon één of twee groene stoomtrambijwagens meekreeg naar

Wuustwezel. Uit de reeks 19033-19047 heb ik nooit een bijwagen met de AR naar Wuustwezel weten meerijden.

Als antwoord op de vraag van de Heer Dewel kan ik mededelen dat er op de lijnen 75 en 77 **nooit** type S-rijtuigen hebben gereden in reizigersdienst, wel op lijn 72. Bij de afschaffing van het baanvak Putte - Kapellen, op 27 mei 1961, werd het type S op het overblijvende gedeelte Antwerpen - Kapellen (Gemeentehuis) echter vervangen door het type Standaard. Er bestaat wel een foto, genomen aan de Noorderplaats te Antwerpen, van een type S met film 75. M.i. gaat het hier om een rijtuig bij einde dienst, richting stelplaats Groendendaallaan of Merksem Oude Bareel, waarvan de wattman, wellicht op iemands verzoek, de film „gedraaid” heeft. Hetzelfde gebeurde ooit ook te Schoten Lindelei, waar een 41 gedraaid werd, omdat de omgeving aldaar vergelijkbaar was met de Turnhoutse Baan, „ergens” aan een wissel onder de bomen. Tenslotte werd, ter gelegenheid van een toeristische uitstap aan onze kust, op een ex-Antwerps type S een Antwerpse film geplaatst en werd er gereden onder meerdere Antwerpse lijnnummers!

Voor het overige blijf ik steeds bereid, lezers die vragen hebben i.v.m. de NMVB in de mate van het mogelijke van dienst te zijn.

Theo Beerts, Brasschaat

*Een nauwkeurige bestudering van de schat aan gegevens, vvat in het antwoord van de Heer Beerts op de bijdragen van de Heer Cohn en op de vraag van de Heer Dewel leert ons, dat er al bij al - gelukkig maar - niet zulke grote verschillen opduiken tussen de versies van de Heren Beerts en Cohn. Beiden staan bij de redactie bekend als eerlijke en op historische nauwkeurigheid prijs stellende tramvrienden. De Heer Cohn heeft steeds, als liefhebber-waarnemer, zorgvuldig opgetekend wat hij zag en/of fotografeerde en bevestigt zijnerzijds de juistheid van de door hem destijds genoteerde wagnummers, terwijl de Heer Beerts uit eigen ervaring spreekt: hij was als NMVB-agent immers jarenlang verbonden aan de stelplaats Oude Bareel te Merksem. Dat er desondanks verschillen in interpretatie opduiken is, gezien het feit dat de beschreven toestanden dateren uit een periode die nu ruim dertig tot vijftig jaar achter ons ligt, a.h.w. onvermijdelijk.*

*Wij moeten hierbij twee dingen bedenken: eerstens kunnen waarnemingen van één persoon aan de aandacht van een ander zijn ontsnapt of verkeerde de één om gelijk welke reden in de onmogelijkheid de door de ander vastgestelde feiten op zijn beurt waar te nemen. Wij laten hier, om wel zeer begrijpelijke redenen, volkomen in het midden wie het al dan niet bij het enige juiste en rechte eind heeft, vermits tweedens dient vastgesteld dat gedurende de hele geschiedenis van de NMVB*



om- en vernummeringen schering en inslag waren. Dit resulteerde op zijn beurt in een op de langere duur bijna onontwaaibaar kluwen, dat slechts met veel geduld en met grote kans op onvermijdelijke vergissingen kan worden ontrafeld.

Voorts kunnen sommige toestanden, zoals bv. de door de Heer Beerts beschreven „verdraaiingen van lijnsfilmen“, jaren later inderdaad aanleiding geven tot de meest groteske misverstanden. Tenslotte weten ook wij uit eigen droeve ervaring hoe sommige mensen erin slagen, bepaalde en op weinig of niets steunende geruchten mettertijd op te fokken tot zg. „keiharde feiten“.

Een en ander dient ons er toe aan te zetten, uiterst voorzichtig en kritisch om te springen met de echte en vooral met de al dan niet bewust „uitgevoonden“ historische gegevens. Indien iedereen zijn eigen „historische“ uitleg begint te verkondigen - uitleg die niet met feiten en documenten kan worden onderbouwd - komt elke geschiedschrijving op losse schroeven te staan en betekent het einde totale chaos. Iedere persoonlijke interpretatie is immers voor een kleiner of groter gedeelte subjectief!

S.C.

## BVS-SHOP

Station Baasrode-Noord

Open op de eerste en de derde zaterdag van de maand van 14 tot 18 uur

**Ruime keuze aan spoorweglitteratuur**

BOEKEN, TIJDSCHRIFTEN,  
PRENTKAARTEN

## Evenementen op en om het spoor

### 4de Forum van de Belgische spoor- en tramvrienden

Febelrail, de federatie van Belgische verenigingen van spoorwegbelangstellenden, organiseert haar vierde forum van de Belgische spoor- en tramvrienden op **zaterdag 14 oktober 1989** van 10 tot 18 uur, in het centrum voor industriële archeologie in de oude steenkoolmijnen van Bois-du-Luc (in de buurt van La Louvière), uitzonderlijk bereikbaar per trein (lijn 118)!

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

Op het programma :

- tentoonstellingsstands van diverse verenigingen (modelbouwclubs, museumspoorlijnen en -tramlijnen enz.)
- voordrachten, dia- en filmvoorstellingen

- modulen (Belgische normen)
  - Centrum voor Industriële Archeologie (in opbouw)
  - tentoonstelling „150 jaar spoorweg in het Centrum“
  - de halte Bois-du-Luc (lijn 118) zal tijdens de duur van de tentoonstelling (dus ook op de dag van het Forum) heropend worden
  - mogelijkheid om een boottocht te maken op het vermaarde „Canal du Centre“
  - life-steam
- FEBELRAIL vzw, Postbus 44, B-1040 Brussel 42 - Tel. (010) 65.87.48 (enkel voor dringende informatie)

### Miniatuurspoorwegclub Mechelen „De Pijl“

organiseert haar TIENDE GROTE TENTOONSTELLING : grote clubbaan twee-rail gelijkstroom, 600 m spoor, automatisch en handbediend, grote Märklin-baan; Febelrail modulebaan; vele vitrines met prachtige modellen; film; video en workshops van modelbouwers; occasions; kunst en andere nevenactiviteiten rond de trein; fijn verzorgd buffet en bar tegen familie-vriendelijke prijzen.

In het Vormingsstation Mechelen (Muzen), Leuvensesteenweg 443, 2960 Mechelen, op 28 en 29 oktober en op 1, 2, 3, 4 en 5 november 1989, telkens van 10 tot 19 uur.

Bereikbaar : met de trein tot Mechelen, voor het station bus nr. 5, die stopt vlak voor de lokalen van de club; met de auto langs de nationale weg nr. 51 van Mechelen naar Leuven, op ongeveer 1,5 km na het verlaten van de stad, links van de weg.

Toegangsprijzen : individuele bezoekers 80 F, kinderen -12 jaar 50 F, kinderen -6 jaar gratis, familiekaart 200 F, leden zusterclubs 50 F.

Onze lezers wordt een fijne verrassing aangeboden op voorlegging van deze aankondiging !

Een nieuwe club voor de liefhebber van miniatuurtreinen, trams en bussen ging van start te Gentbrugge onder de benaming M.S.C.T.T.B. (Miniatuur Spoorwegclub Trein, Tram, Bus).

Iedereen is welkom en de bijeenkomsten vinden plaats in het oud R.T.T.-gebouw aan de A. De Clercqlaan te Gentbrugge, recht over de Peter Benoîtlaan. Inlichtingen in het lokaal van 14 tot 16 uur en telefonisch op het nummer 091/31.26.79 van 18 tot 19 uur. Op 25 en 26 november houdt deze nieuweling open deur ter kennismaking.

Dit nummer van Rail-Revue kwam tot stand dankzij de medewerking van de NMBS, T. Beerts, R. Boogaerts, J. Cohn, L. Couscheir, P. de Meyer, M. De Schutter, W. Henderikx, A. Hermans, T. Heylen, P. Jacobs, A. Janmart, E. Keutgens, J. Mahieu, R. Mardaga, J. Oskam, C. Smits, W. Temmerman, G. Van Meroye, J. van Olmen, H. van Overschelde, D. Wiesé

**Foto voorpagina :** Spoorauto AR 145 met open zomerrijtuigen op de lijn van de Grotten van Han, gefotografeerd tijdens een uitstap van de Vereniging voor het Trammuseum op 25 april 1987. Het „Grottenlijntje“ schijnt nu (voorlopig ?) gered te zijn. Dia Eric Keutgens.

**Foto achterpagina :** De lijn Bitsingen (Bassenge) - Riemst werd geopend op 23 mei 1910 en was een deel van de lijn Genk - Luik - Vottem.

Opnameplaats en datum zijn ons niet bekend, maar de foto werd ongetwijfeld genomen in de beginperiode van de exploitatie, gezien het materieel er nog als spiksplinternieuw bijstaat. Lok 527 (NMVB-type 4) werd gebouwd bij Grand Hornu en in dienst gesteld op 19 mei 1910. Zij werd gesloopt in 1948.

Het tweede klasse-rijtuig A 1432 kwam in dienst op 28 mei 1910. Het behoorde tot de reeks A 1428-A 1437, gebouwd bij Les Ateliers Métallurgiques in 1910.

Het gemengde rijtuig A 11542 werd eveneens op 28 mei 1910 in dienst gesteld en behoorde tot de reeks A 11534-A 11543, gebouwd bij Senneffe.

Pakwagen A 2506 is een door Nicaise et Delcuve gebouwd rijtuig, behorend tot de reeks A 2503-A2512, bouwjaar 1909, en in dienst gesteld op 27 mei 1909.

Zowel de lok als de drie rijtuigen werden aangekocht met kapitaal van de lijn Genk - Luik. Foto : archief Keutgens.

### 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 ?





**NUMERATION DES AUTORAILS**  
~~LEGER DIESEL - ELECTRIQUE~~

**GENRE:** Diesel-électrique double axe. un autorail triple  
**PUISSANCE:** 1 x 400 ch. (comme AR triple 2 x 400 ch.)  
**ANNEE DE MISE EN SERVICE:** 1936

**NUMERATION AU:**

Année	1936	15.5.49			
656.01	652.02	656.01			

**AUTORAIL DOUBLE DIESEL - ELECTRIQUE TYPE 656**  
(ane un autorail triple)

Autorail fourni en 1936, comme autorail triple avec 2 x 400 ch. FRICHS. Cet AR était de la même classe que les AR 652, 655. Il a été transformé avant les événements de 1940 en AR double suite accident (prob. incendie)

Effectif :	1
Construct. :	{ Caisse : Baume & Mer. Mot. D. : Frichs Transm. : ACEC
Année de construction :	1936
Capacité :	{ 1er cl. : 24/10 2° cl. : 132/20 Tot. : 186
Bagages T.	1
Long. tot. m. (double)	42,700
(comme AR triple)	59,900
A vide + approv. T.	72,5
Poids Tot. T.	8,3

Vitesse max. Km/h.	140
Puissance ch.	1 x 400
Puissance spéc. ch/T.	4,44
Nbre de cyl. -en V-	12
Alésage mm.	165
Course mm.	200
Nbre t/min.	1250
Poids mot. kg.	---

Transmission: ACEC- Jeumont.  
Génératrice principale type GF 24 autorégulatrice à double excitation indépendante, d'une part par une génératrice auxil. d'autre part par une exita-trice pilote calée en bout d'arbre d'un des M. T.  
2 essieux moteurs.

609.01 - 609.06 → 552.01 - 552.06

**Autorail type : 552.**  
**Diesel-mécanique simple à bogies.**

Généralités.		Partie Voiture		Moteur Diesel		Transmission.	
Effectif :	6	Constructeur :	A.C. Malines.	Constructeur :	S.A. Brussel Fr. Bruxelles.	Constructeur :	S.A. Brussel Fr. Bruxelles.
Poids :		Date de construction :	1939.	Type de fabrication :	G.D 120 B	Type de fabrication :	---
à vide en ordre de marche	T. 21,5	Capacité :		Mode de fonctionnement :	4 temps.	Mode de fonctionnement :	boîte de vitesse à 4 vitesses à pignons baladeurs du type automobile, embrayage à double disque, garni de Ferodo
global en charge	T. 31,1	Compartiment bagages accessible aux voyageurs.		Mode d'injection :	mécanique, avec chambre de combustion système Ricardo.	Mode d'accouplement au moteur :	direct
décomposition				Mode de régulation :	par réglage de l'injection.	Inverseur de marche :	à engrenages droits à pignons baladeurs, dans la boîte de vitesses
tare	T. 21,1			Mode de lancement :	par démarreur électrique.	Mode d'attaque des essieux moteurs :	par arbres à cardan (avec un différentiel) couronné en bronze sur essieu et vis sans fin
de poids global.				Puissance nominale	CV 127	Commande à distance :	par leviers à main, du type automobile.
bagages	T. 1,-			Vitesse de rotation	t/min. 1000		
matrice	CV 125			Cylindres			
spécifique	CV/t. 4,-			nombre	6		
Vitesse maximum	Km/h 65	Compartiment bagages non accessible aux voyageurs		disposition	vertic. en ligne		
Rayon minimum de courbe	m. 80			alésage	mm. 120		
Rayon d'action	Km. 400			course	mm. 150		
Capacité des réservoirs d'essence	l. 160			Poids global	Kg. 850		
Siège des roues	mm. 700			Pression d'injection	Kg/cm <sup>2</sup> 120		
				Pression moyenne effective	Kg/cm <sup>2</sup> 7,2		
				Vitesse moyenne du piston	M/sec. 9		
				Couple maximum	Kgm. 58		
				Suspension du moteur :	au châssis de la caisse au moyen de supports élastiques.		

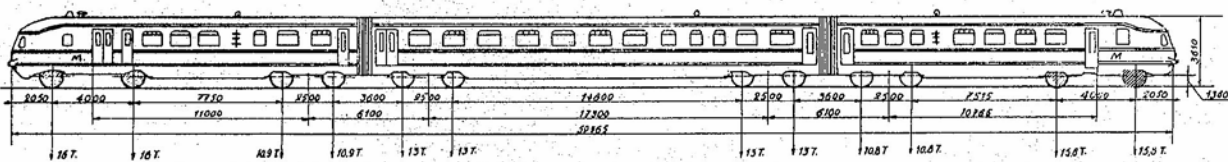
Freinage : Frein direct Westinghouse à pression constante avec robinet de mécanicien W3. Freinage par sabots en fonte sur bandages.  
Chauffage : par l'eau de refroidissement du moteur.  
Ventilation : par ventilateurs "Schepens" placés dans la toiture.

Dir MA. Bur: 22 52 11919





**Autorail type: 671**  
**Diesel-hydraulique triple.**

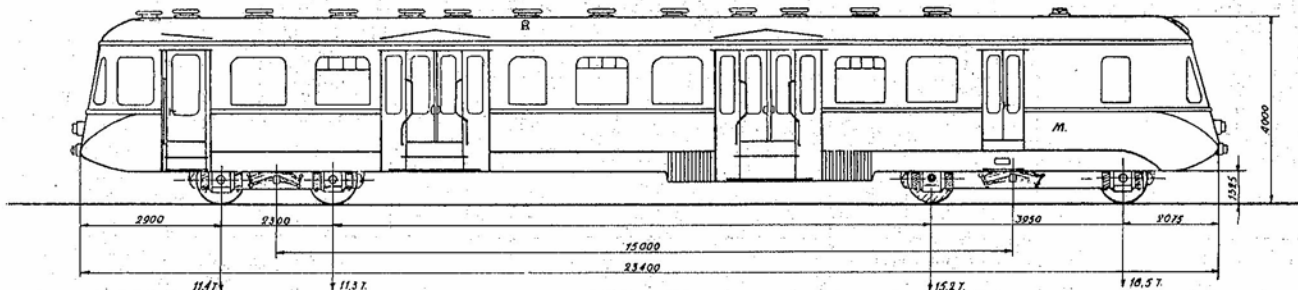


Généralités.		Partie Voiture.		Moteur Diesel		Transmission.	
Effectif:	1	Constructeur:	La Brugeoise, Nicaise et Deleuwe à Bruges.	Constructeur:	SEM à Gand.	Constructeur:	J.M. Voith à Heidenheim (Allemagne)
Poids à vide en ordre de marche:	T. 138,5	Date de construction:	1939 (*).	Type de fabrication:	8 K 73 B.	Type de fabrication:	T 45 MZ.
Poids global en charge:	T. 159	Capacité:		Mode de fonctionnement:	4 temps.	Mode de fonctionnement:	boîte de vitesse hydro-dynamique à 4 transformateurs de marche et 3 régimes de vitesse, à fonctionnement automatique.
décomposition				Mode d'injection:	mécanique avec chambre de précombustion système Ganz-Jendrassik.	Mode d'accouplement au moteur:	direct
du poids global				Mode de régulation:	par réglage de l'injection.	Inverseur de marche:	à engrenages coniques sur chaque essieu moteur.
tare	T. 134,8			Mode de lancement:	par démarreur électrique.	Mode d'attaque des essieux moteurs:	par arbre à cardan et inverseur de marche sur essieu.
apprais	T. 3,7			Puissance nominale:	C.V. 370	Commande à distance:	electro-pneumatique.
voyageurs	T. 19,5			Vitesse de rotation:	1/min. 1330		
bagages	T. 1.			Cylindres:			
Puissance:				nombre	8		
matrice	C.V. 2x370			disposition	vert. en ligne		
spécifique	CV/T. 4,6			alésage	mm. 170		
Vitesse maximum:	Km/h. 140			course	mm. 240		
Rayon minimum de courbe:	m. 125			Poids global:	Kgs. 4050		
Rayon d'action:	Km. 1200			Pression d'injection:	Kg/cm <sup>2</sup> 150		
Capacité des réservoirs à gasoil:	l. 1800			Pression moyenne effective:	Kg/cm <sup>2</sup> 5,7		
Diamètre des roues:	mm. 910			Vitesse moyenne du piston:	m/sec. 10,6		
matrice	mm. 1010			Couple maximum:	Kgm. 220		
porteuse	mm. 1010			Suspension des moteurs:	logés dans les bogies d'extrémités.		

\* Autorail type 670 transformé en 1940 (substitution de moteurs Carrels aux moteurs Maybach).

Dir. MA. Dur. 22-52 n° 120

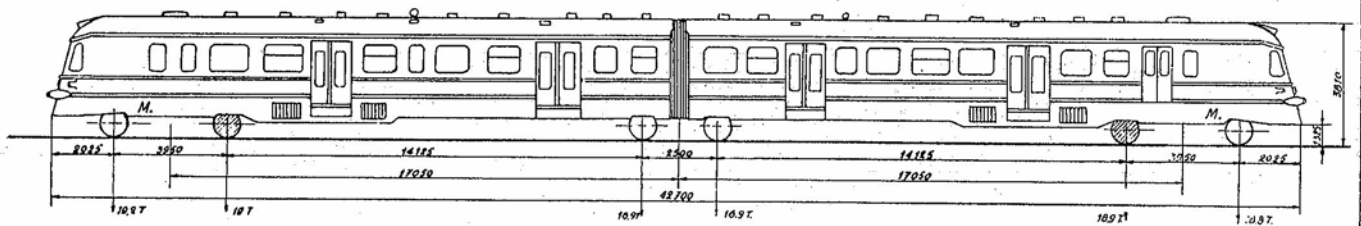
**Autorail type: 608**  
**Diesel-mécanique simple.**



Généralités.		Partie Voiture.		Moteur Diesel		Transmission	
Effectif:	6	Constructeur:	F.U.F. Haine-St-Pierre.	Constructeur:	S.E.M. à Gand.	Constructeur:	S.L.M. Winterthur (Suisse)
Poids à vide en ordre de marche:	T. 45,6	Date de construction:	1939	Type de fabrication:	8 K 73 B.	Type de fabrication:	MS 340/1300
Poids global en charge:	T. 53,4	Capacité:		Mode de fonctionnement:	4 temps.	Mode de fonctionnement:	boîte à 5 vitesses à engrenages constamment en prise, avec embrayages individuels commandés par huile sous pression
décomposition				Mode d'injection:	mécanique avec chambre de précombustion système Ganz-Jendrassik.	Mode d'accouplement au moteur:	direct par accouplement hydraulique type Vulcan-Sinclair.
du poids global				Mode de régulation:	par réglage de l'injection.	Inverseur de marche:	à engrenages droits dans la boîte de vitesses
tare	T. 42,7			Mode de lancement:	par démarreur électrique.	Mode d'attaque des essieux moteurs:	par arbres à cardans et engrenages coniques sur essieux.
apprais	T. 1,9			Puissance nominale:	C.V. 370	Commande à distance:	electro-pneumatique.
voyageurs	T. 9,3			Vitesse de rotation:	1/min. 1330		
bagages	T. 0,5			Cylindres:			
Puissance:				nombre	8		
matrice	C.V. 370			disposition	vert. en ligne		
spécifique	CV/T. 6,7			alésage	mm. 170		
Vitesse maximum:	Km/h. 100			course	mm. 240		
Rayon minimum de courbe:	m. 75			Poids global:	Kgs. 4050		
Rayon d'action:	Km. 1000			Pression d'injection:	Kg/cm <sup>2</sup> 150		
Capacité des réservoirs à gasoil:	l. 800			Pression moyenne effective:	Kg/cm <sup>2</sup> 5,7		
Diamètre des roues:	mm. 1010			Vitesse moyenne du piston:	m/sec. 10,6		
				Couple maximum:	Kgm. 220		
				Suspension du moteur:	logé dans un bogie.		

Dir. MA. Dur. 22-52 n° 121.

**Autorail type 620**  
**Diesel-mécanique double.**

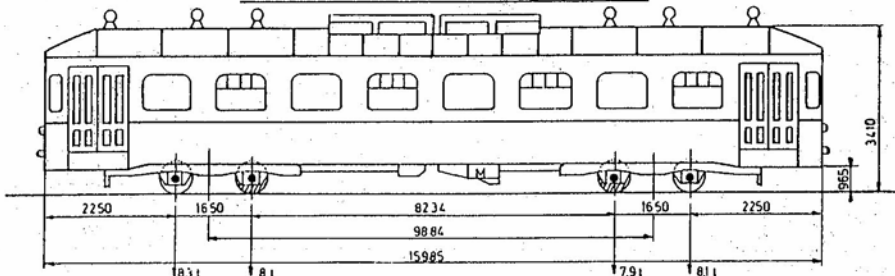


Généralités		Partie Voiture.		Moteur Diesel		Transmission.	
Effectif:	10	Constructeur:	SA Boume-Morpent & Marlanwelz.	Constructeur:	S.E.M. à Gand.	Constructeur:	S.L.M. Winterthur (Suisse).
Poids à vide en ordre de marche:	T. 94	Date de construction:	1939.	Type de fabrication:	BK 73 B.	Type de fabrication:	MS 340/1300.
Poids global en charge:	T. 109,7	Capacité:		Mode de fonctionnement:	4 temps	Mode de fonctionnement:	boîte à 5 vitesses à engrenages constamment en prise avec embrayages individuels commandés par huile sous pression
décomposition du poids global		Places assis:	2 <sup>e</sup> cl. 24, 3 <sup>e</sup> cl. 110, Tot. 134, Max. 154	Mode d'injection:	mécanique avec chambre de précombustion système Ganz-Jendrassik.	Mode d'accouplement ou moteur direct:	par accouplement hydraulique type Vulcan-Sinclair.
tare	T. 90,3	Places debout:	15, 47, 62, 86	Mode de régulation:	par réglage de l'injection.	Mode d'attaque des essieux moteurs:	par arbres à cardans et engrenages coniques sur essieux.
appropris.	T. 3,7	Total	39, 157, 196, 220	Mode de lancement:	par démarreur électrique.	Commande à distance:	électro-pneumatique.
voyageurs	T. 14,7	Freinage:	Frein direct Westinghouse à pression constante avec robinet WS, combiné avec un frein automatique de secours. Freinage par sabots en fonte sur bandages.	Puissance nominale:	C.V. 370		
bagages	T. 1.	Chauffage:	par air chaud pulsé avec brûleurs à gasoil système Westinghouse.	Vitesse de rotation:	l./min 1330		
matrice	C.V. 8x370	Ventilation:	par anémomètres "Schepens" placés sur la toiture.	nombre	8		
spécifique	C.V./T 6,7			disposition	vert. en ligne		
Vitesse maximum:	Km/h 120			alésage	mm. 170		
Rayon minimum de courbe:	m. 125			course	mm. 240		
Rayon d'action:	Km. 1900			Poids global:	Kgs 4050		
Capacité des réservoirs à gasoil:	l. 1600			Pression d'injection:	Kg/cm <sup>2</sup> 150		
Diamètre des roues:	mm. 1010			Pression moyenne effective:	Kg/cm <sup>2</sup> 5,7		
				Vitesse moyenne du piston:	m/sec 10,6		
				Couple maximum:	Kgm. 220		
				Suspension des moteurs:	logés dans les bogies d'extrémités.		

Dir. MA. Bur. 22-52 n° 120.

Voorheen type 553 nrs: 553.01 tot 553.50  
553.01 — 553.25  
554.01 — 554.25 → 553.26 — 553.50

**Motorwagen reeks 49**  
**Diesel - mechanisch, eenledig op bogies**



MW in dienst  
- Dienst M (FNDM) nr: 4903  
- Dienst ES nrs: 4901, 05, 06, 07, 11

ALGEMEENHEDEN	RIJTUIGGEDEELTE	DIESELMOTOR.	OVERBRENGING
Effectief: (bij constructie 50)	1-5	Bouwer: N.V. Brossel Gebr. te Brussel.	Bouwer: N.V. Brossel Gebr. te Brussel.
Massa: in ritvaardige toestand, ledig: .....	ton 22,7	Fabricatietype: B D 120 B	Fabricatietype: —
met belasting: .....	" 32,3	Werkingsprincipe: 4 takt.	Werkingsprincipe: versnellingskast met 4 trappen en met inschuivende tandwielen type "automobiel" koppeling met 2 platen bekleed met Ferodo.
samenstelling van de reizigers	" 22,1	Injectiesysteem: mechanisch met wervelkamer stelsel Ricardo.	Koppeling met de motor: rechtstreeks
bevoorrading van de reizigers	" 0,6	Regeling van het vermogen: door regeling van de injectie	Keerkoppeling: inschuivende tandwielen met rechte tanden, opgesteld in de versnellingskast.
totale reissgoederen massa	" 9,6	Starten van de motor: bij middel van een elektrische starter.	Aandrijving van de drieffasen: door Cardanassen (met differentiaal); bronzen kroon op as en vijs zonder einde.
Vermogen: (Van de motor U.I.C. fiche 622.0 Specifiek .... kW/t	kW 113	Nominiaal vermogen: .... kW 125	Afstandsbediening: door met de hand te verplaatsen hefboom type "automobiel".
Maximumsnelheid: .....	km/u 66	Realsnelheid nominaal: .....	
Minimumstraal van de te doorlopen bochten: .....	m 80	Cilinders: (aantal opstelling boring slaglangte	
Actiestraal: .....	km 500	Remming: rechtstreekse Westinghouse-rem met konstante druk en met WH-remkraan. Remming door gietijzeren remblokken op de wielbanden.	
Inhoud der gasoilreservoirs: .....	l 225	Verwarming: door het afkoelingswater van de motor.	
Diameter der wielen: .....	mm 700	Verlichting: door ventilatoren "Schepens" in het dak geplaatst.	
Nummering: (90)			
	4901, 4905, 4906, 4907, 4911		