

RAIL-REVUE

met gratis LOSSE kleurenposter



Driemaandelijks tijdschrift voor de tram- en treinhobby

Zesde jaargang - Nr. 21 - juli 1990

Prijs per nummer 165 F - fl 9

COKESTREINEN IN DRIE LANDEN - GENTSE TRAMWEGEN - HET BELGISCH MUSEUMSPOOR-GEBEUREN - BUURTSPOORWEGVERBINDINGEN MET DE SPOORWEGEN - DE „GEHEIMZINNIGE” 651.01 - NMBS-SEINEN - EEN MECHELSE TRAMBAAN

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor 2600 Berchem (Antw.) 1

RAIL- REVUE

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

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

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

Abonnementen : België 600 F, Nederland f 33, Luxemburg 720 F, andere landen 750 F per 4 nummers

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

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

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

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

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

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

Correspondenten Nederland : A. Hermans, J. Oskam

Coördinatie : G. Cuyt

Photosetting :
Fotozetterij Jorissen, Schoten
Selektie kleurendruk :
Fotogravure DBL, St.-Denijs-Westrem
Druk en verspreiding :
Monopress, Borgerhout

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

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

1990 : jaar van het toerisme ?

Ik mag aannemen dat de hobby-interesse van de trein- en tramvriend niet altijd beperkt blijft tot het fotograferen, het bezoeken van of het deelnemen aan beurzen, tentoonstellingen of andere manifestaties, het min of meer ernstig „spelen” met kleinere of grotere trammetjes en treintjes, het bestuderen van het huidige of het verder achter ons liggende spoorse gebeuren, het lezen van hobby-tijdschriften... (opsomming niet beperkend en activiteiten-volgorde door de lezer zelf te bepalen).

Ik mag, anders gezegd, veronderstellen dat de zichzelf ernstig nemende rail-hobbyist af en toe, bij werk of ontspanning, zijn auto laat staan om gebruik te maken van wat men over het algemeen het „openbaar vervoer” pleegt te noemen.

Vermits 1990 werd uitgeroepen tot Europees jaar van het toerisme, leek het me geen slecht idee de lezer in het vorige en - nog meer uitgebreid - in dit nummer een overzicht te bieden van wat vele Europese vervoersmaatschappijen, tegen soms zeer aantrekkelijke prijzen, aan moois presenteren op het stuk van trein-, tram- en busreizen (vele „passes” en tickets laten immers interessante combinaties toe).

Eventjes verder doordenkend schreef ik ook alle binnenlandse museumtrein- en tramexploitaties, met het verzoek een samenvattend overzicht te willen bezorgen van de door hen ontplooidde activiteiten. Dankzij de bereidwillige medewerking van deze bedrijven vindt de lezer in dit nummer een boeiend overzicht terzake, wat hem toelaat tijdens zijn uitstappen of tijdens zijn vakantie de wagen thuis (?) te laten, om in alle gemoedsrust vanachter een (historisch) trein- of tramraam van het voorbijflitsende of voorbijglijdende landschap te genieten. De wagen thuis laten en in eigen land „toerist” spelen? Met andere woorden, zonder eigen wagen trachten een bepaalde bestemming te bereiken?

Het idee is één zaak, de praktische uitvoering ervan is er een tweede...

In België gebruik maken van het openbaar vervoer zou, gezien in het licht van de allesbehalve positieve evolutie van het huidige aanbod, wel eens op een grote teleurstelling kunnen uitdraaien. Wanneer sommige laatste treinen om 20.07 uur vertrekken, bussen het reeds na 19.30 uur laten afweten (voor zover ze gedurende de dag al niet slechts om de twee uur rijden!) en vele avond- en week-eindediensten van zowel trein, tram als bus van de dienstregelingen worden geveegd, moet men niet te veel en vooral niet te laat de (toeristische) bloemen buiten zetten, erop rekenend dat het openbaar vervoer wel voor een prompte en veilige thuisbezorging van de reiziger of het fuifnummer zal instaan.

Vanwege onze „overheden” de gedroomde methode om bv. de afschuwelijke - en een zware tol aan mensenlevens eisende - weekend-ongevallen te bestrijden... 't Is maar dat u het weet!

Staf Cuyt

INHOUD VAN DIT NUMMER

| | |
|--|--------|
| 1990 : jaar van het toerisme ? | blz. 2 |
| Cokestreinen in drie landen | 3 |
| Geschiedenis van de Gentse tramwegen (VII) | 8 |
| Inleiding tot het Belgisch museumspoor-gebeuren | 12 |
| De Buurtspoorwegverbindingen met de spoorwegen (V) | 19 |
| Het „geheim” van motorrijtuig 651.01 onthuld ! | 21 |
| NMBS-seinen in realiteit en op de modelbaan (slot) | 23 |
| Een trambaan op zijn Mechels | 24 |
| Historische foto's uit privé-verzamelingen | 26 |
| Merkwaardige lijnummers | 28 |
| Werkwagens van toen (V) | 29 |
| Zappen met het openbaar vervoer (II) | 30 |
| Rail-aktueel | 32 |
| Evenementen op en om het spoor | 39 |
| Opsporing gevraagd ! | 39 |



Een zondagse cokestrein op weg naar Luxemburg verlaat op 17 april 1988 de tunnel van Veurs. Foto Antoon Hermans.

Cokestreinen in drie landen

Sedert vele tientallen jaren rijden interessante kolentreinen tussen het Akense kolenbekken en de Luxemburgse industriestad Esch sur Alzette. Deze treinen rijden over een route door drie landen waarbij bijzonder mooie landschappen aan de trein voorbij trekken. Dit kolenvervoer is extra aandacht waard, omdat de cokesfabriek in Alsdorf in de loop van 1992 de productie staakt.

EBV

De Eschweiler Bergwerksverein (EBV) is een ruim 150 jaar oude Duitse onderneming, die in het verleden in het kolenbekken ten noorden en ten oosten van Aken acht kolenmijnen exploiteerde. Anno 1990 heeft de EBV in het Aachener Revier alleen nog de kolenmijn Emil Mayrisch in bedrijf. Deze mijn ligt bij het dorpje Siersdorf, ongeveer twintig kilometer ten noorden van Aken. Bovendien exploiteert de EBV op het terrein van de voormalige mijn Anna in Alsdorf, bekend van de stoomlokomotieven, een cokesfabriek. De eerste cokesfabricage in Alsdorf dateert al van 1903. De bovengrondse activiteiten van de kolenmijn Anna in Alsdorf zijn eind december 1983 stilgelegd. Ondergronds was de Anna met de Emil Mayrisch verbonden, waardoor de kolenproductie van de mijn Anna via de schachten van de mijn in Siersdorf aan de oppervlakte kwam. De cokesproduk-

tie in Alsdorf is na december 1983 in stand gebleven.

Kolen van de mijn in Siersdorf gaan per trein naar de cokesfabriek in Alsdorf en worden, nadat ze zijn vermengd met kolen van andere kolenmijnen, gebruikt voor de productie van cokes. De productie van de kolenmijn in Siersdorf is niet toereikend voor de cokesfabricage in Alsdorf. Daarnaast is het voor het verkrijgen van een goede grondstof voor de cokesproductie noodzakelijk de kolen uit Siersdorf te vermengen met kolen van andere mijnen.

ARBED

In 1910 kwamen de eerste contacten tot stand tussen EBV en enkele Luxemburgse bedrijven, die in 1911 het staalconcern Arbed (Aciéries Réunies de Burbach-Eich-Dudelange) hebben gevormd. Deze naamloze vennootschap is in de huidige tijd één van Europa's grootste staalproducenten en de onderneming exploiteert in het zuiden van Luxemburg verscheidene hoogovens. In maart 1913 sloot EBV in Berlijn een verdrag met Arbed, met een looptijd van dertig jaar, voor de levering van cokes aan de hoogovens van Arbed. Voor 1913 hadden al cokestransporten vanuit Alsdorf naar Arbed in Luxemburg plaats gevonden. Arbed werd eigenaar van EBV en bezat bijna alle aandelen ervan. De nauwe banden met Arbed

hebben steeds een gunstige invloed gehad op de continuïteit van de bedrijfsvoering bij EBV, waardoor de productie van de EBV-mijnen op een hoog peil kon blijven. Per 1 januari 1989 heeft Arbed de aandelen van de EBV overgedragen aan Ruhrkohle AG. RAG heeft de levering van cokes aan Arbed ongewijzigd voortgezet. De productie van cokes in Alsdorf is vele decennia vrijwel volledig afgevoerd naar de hoogovens in Luxemburg. Tengevolge van de problemen in de Europese staalindustrie in de zeventiger jaren, heeft Arbed de afname van cokes verminderd. Als gevolg van de herstructurering van de kolenproductie in de Bondsrepubliek en de beperkte, rendabel winbare kolenvoorraden in het concessiegebied van de mijn Emil Mayrisch, heeft de EBV in 1987 besloten uiterlijk in 1992 de Emil Mayrisch in Siersdorf te sluiten. Tegelijkertijd beëindigt de EBV ook de cokesproductie in de ovens van de cokesfabriek in Alsdorf. Na bijna tachtig jaar houdt de constante stroom van cokes, behoudens een onderbreking aan het einde van de Tweede Wereldoorlog, tussen Alsdorf en Esch sur Alzette op te bestaan. Daarmee vervallen tevens de dagelijkse cokestreinen tussen Alsdorf en Esch sur Alzette in Luxemburg.

Cokestreinen

In de zeventiger jaren reden dagelijks vijf cokestreinen tussen Alsdorf en Esch sur Alzette, met op elke derde dag een



De treindienstleider van Herzogenrath neemt de cokestrein binnen op één van de sporen van Herzogenrath. De trein zal later met opdruk naar Aken vertrekken. De foto is genomen vanuit de voormalige post van Herzogenrath. September 1980, foto Antoon Hermans.

extra zesde cokestrein. De productie van cokes in Alsdorf bedroeg in die jaren ongeveer 5.700 ton per dag. De malaise in de staalindustrie reduceerde het aantal cokestreinen medio tachtiger jaren tot vier per dag. Deze treinen liepen in een vaste omloop. Nadat in 1987 het besluit genomen was de kolenproductie af te bouwen, uiteindelijk uitmondend in de sluiting van de cokesfabriek, heeft de EBV de cokesproductie, die voorheen nog 3600 ton per dag omvatte, met ingang van 1 januari 1989 teruggebracht naar 2300 ton per dag. Voor

de afvoer van deze produktie naar Esch sur Alzette rijden thans in een vaste dienstregeling twee treinen per dag tussen Alsdorf en Esch Belval. Bovendien rijdt zondag een extra trein tussen Alsdorf en Esch Belval. Elke trein vervoert 1140 ton cokes bij een bruto-gewicht van 1830 ton. Naast het vervoer van cokes rijdt enkele malen per maand, meestal op vrijdag, een trein met kolengruis van EBV naar Arbed.

De kolenmijn van Siersdorf is met een enkelsporige railverbinding via Maria-



Twee Duitse diesels brengen de zaterdagse beladen cokestrein naar Montzen. In de achtergrond is de toren van het Drielandpunt te zien. 9 mei 1987, foto Antoon Hermans.

grube verbonden met het emplacement van Alsdorf. Treinen vanuit Alsdorf rijden via het emplacement van Merksteijn naar Herzogenrath en verder naar Aken West. De beladen cokestreinen vanuit Alsdorf gaan aan de haak van twee lokomotieven van de serie 215 naar Aken West. Voor het gedeelte van Alsdorf naar Herzogenrath zou de trekkracht van één lok ruimschoots toereikend zijn. Immers, de lijn daalt voortdurend en hier en daar zelfs met een helling van twee procent. Op deze lijn van Herzogenrath naar Aken West, moet de trein tussen Herzogenrath en Kohlscheid echter een forse helling overwinnen. Onder normale omstandigheden kan de cokestrein vanuit Alsdorf zonder stop in Herzogenrath doorrijden. Ook al kan de trein doorrijden, dan nog is het volle vermogen van de beide diesels nodig om deze helling van 15 pro mille te halen. De zwaar ronkende diesels rijden veelal nauwelijks meer dan stapvoets wanneer zij met de cokestrein het stationnetje van Kohlscheid bereiken. Als het de treindienstleider in Herzogenrath niet mogelijk is de trein te laten doorrijden, neemt hij deze op één van de sporen van het emplacement Herzogenrath binnen. De beide diesellokomotieven krijgen aan de staart van de trein assistentie van een elektrische lokomotief. De elok, meestal een 140, duwt de trein ongekoppeld op tot het station van Kohlscheid.

Gemmenich

Vanuit Aken West volgt de cokestrein de spoorlijn via Montzen naar Visé en verder naar Luik. Het eerste stuk van het baanvak van Aken West naar Montzen kent weerom een stevige helling. De lijn van Aken West naar Montzen is niet geëlektrificeerd, behoudens het gedeelte op Duits grondgebied vanaf Aken West tot aan de ingang van de tunnel van Botzelaer bij Gemmenich. Deze tunnel is gelegen onder het Drielandpunt, waar op de top van de Vaalserberg de grenzen van de Bondsrepubliek, België en Nederland elkaar raken. De tunnel van Botzelaer is ongeveer negenhonderd meter lang, waarvan circa zeshonderd meter Duits grondgebied is. De spoorlijn van Aken West tot de tunnelingang heeft een helling van 17 pro mille.

Als in Aken West geen lokwissel plaatsvindt blijven de beide diesels, die de trein in Alsdorf hebben opgehaald, voor de trein tot op het emplacement van Montzen. Elektrische lokomotieven van de Duitse series 140, 150 of 151 verzorgen de opdrukdienst, waarbij zij ongekoppeld opdrukken tot aan de tunnelingang. De elok keert los over het rechterspoor terug naar Aken West. Indien op het emplacement van Aken West de cokestrein van lokomotief wisselt, neemt een Luxemburgse 1800 de traktie over. Uiteraard krijgen ook deze machines assistentie van een opdruklok tot aan de tunnelingang.

In de herfst van 1989 is een begin gemaakt met de renovatie van de tunnel van Botzelaer. De betrokken

spoorwegmaatschappijen passen het profiel van vrije ruimte aan door de sporen te verlagen. Hierdoor wordt het mogelijk in de toekomst de sporen te elektrificeren. Soms leidden de bouwwerkzaamheden tot stremming van het verkeer in de tunnel. Interessant was, dat de cokestreinen dan werden omgeleid via Aken Zuid. De beladen trein reed vanuit Alsdorf naar Aken Rote Erde via Aken Hbf. Op het emplacement Rote Erde koppelden aan de staart van de cokestrein twee Luxemburgse lokomotieven vast, terwijl de Duitse diesels aan de andere zijde aan de trein gekoppeld bleven. De twee Luxemburgse lokomotieven hadden tevoren de lege cokestrein vanuit Montzen via Welkenraedt en Aken Zuid naar Rote Erde gebracht. Met vier lokomotieven rolde de trein door Aken Hbf en met hun volle 5660 kW zeulden de vier diesels vervolgens de trein de helling naar Aken Zuid op. In Aken Zuid koppelde de Lokführer, nadat de trein tot stilstand was gebracht, zijn lokomotieven los van de trein. De beide Luxemburgse lokomotieven vervolgden met de cokestrein aan de haak de weg naar Welkenraedt. Vanaf Welkenraedt reed de trein via Henri Chapelle naar Montzen en volgde vanaf deze plaats de normale route.

De NMBS en de DB hebben voor de inzet van personeel op het traject Aken West - Montzen de afspraak gemaakt, dat de Belgische machinisten van het depot Montzen de Belgische of Luxemburgse lokomotieven rijden tot in Aken West. Duitse machinisten van Aken West rijden de Duitse lokomotieven tot Montzen.

Bellain

Na de lokwissel in Aken West of Montzen rijdt de Belgische of Luxemburgse diesel de trein als regel alleen tot Bressoux of Rivage. Op één van beide stations krijgt de trein een tweede lokomotief voor het traject tot Gouvy. Trein 47238 volgt op zondag in Luik een afwijkende route. In plaats vanuit Bressoux de verbindingsboog naar Angleur te nemen, rijdt de trein door naar Kinkempois. Daar loopt de lokomotief na de aankomst van de trein om 18.24 uur om en tegen 19.16 uur vertrekt de trein met twee lokomotieven naar Gouvy. In Rivage herneemt de trein de normale dienstregeling.

Na de splitsing van Rivage volgt de spoorlijn naar Gouvy met vele bogen het dal van de Amblève en de Salm stroomopwaarts, wat betekent dat er lange hellingen te overwinnen zijn. Twee 5500'en of 1800'en mogen tussen Trois-Ponts en Vielsalm 1940 ton omhoog zeulen en tussen Vielsalm en Bovigny zou dat slechts 1700 ton mogen zijn. Het gewicht van de cokestrein overschrijdt met 240 ton het tonnage dat deze lokomotieven gezamenlijk op deze helling mogen trekken. Toch stelt de NMBS geen derde lokomotief voor dit gedeelte. Dit betekent dat de snelheid van de cokestrein niet veel meer



NMBS 5539 heeft tijdens de ochtenduren van 24 april 1982 de beladen cokestrein naar Bressoux gebracht. De CFL 1805 wordt voor de wagens geplaatst en trekt met 5539 (stelplaats Gouvy) als voorspanlocomotief de trein naar Gouvy. Foto Antoon Hermans.

dan stapvoets kan zijn. De NMBS heeft de trein op dit traject met een snelheid van 20 km/h ingelegd. Vanaf het „Faite de Bovigny” daalt de lijn over de luttele kilometers tot Gouvy.

Wanneer de trein tot Gouvy getrokken is door één of twee 5500'en, vindt in Gouvy een lokwissel plaats, waarbij één of twee Luxemburgse 1800'en de tractie overnemen.

Voor het gedeelte van de lijn van Gouvy tot Bellain, even over de grens met Luxemburg, is de trekkracht van één diesellok niet toereikend. Op dit baanvak stijgt de lijn met 16 mm per meter. Voor zover de trein niet getrokken wordt door twee lokomotieven, krijgt de trein

een opdruklok van Gouvy tot Bellain. De trein volgt de route van de fraaie Noordlijn in Luxemburg. Indien één Luxemburgse 1800 de cokestrein trekt krijgt deze lokomotief tussen Dommeldange en Luxemburg assistentie van een opdruklokomotief. Ofschoon met ingang van mei 1989 de spoorlijn Luxemburg - Ettelbrück geëlektrificeerd is, hebben de elektrische lokomotieven de diesellokomotieven niet van de cokestrein kunnen verdrijven. De diesels trekken de cokestrein via het station van Luxemburg door tot Esch Belval. Ook de Belgische spoorwegen hadden in 1981 plannen, in samenhang met de elektrificatie van de spoorlijn Angleur -



NMBS 5539 en CFL 1805 kunnen in Bressoux nog even rusten alvorens ze met hun zware vracht vertrekken naar Gouvy. 24 april 1982, foto Antoon Hermans.



Een beladen cokestrein verlaat de tunnel bij Cruchten. De eerste tekenen van de elektrificatie zijn nadrukkelijk aanwezig. September 1988, foto Antoon Hermans.

Marloie, de lijn Rivage - Gouvy te elektrificeren. Dit in aansluiting op de voorgenomen elektrificatie van de Noordlijn in het Groothertogdom. Met de realisatie van deze plannen zou het mogelijk zijn de cokestreinen vanaf Montzen tot in Esch sur Alzette met elektrische tractie te rijden. In de besluitvorming van de NMBS speelde de omvang van het cokesvervoer in die jaren een belangrijke rol. Later werd duidelijk dat het cokesvervoer via deze verbinding zou verminderen en dat het uiteindelijk wel eens zou kunnen wegvallen. Omdat het overige vervoer op deze verbinding de elektrificatie niet kon rechtvaardigen, parkeerde de NMBS de plannen tot elektrificatie van de lijn Rivage - Gouvy in de ijskast. Interessant is overigens, dat in de plannen aan elektrificatie met 25 kV gedacht werd !

Omloop lokomotieven

Bij goederentreinen die in Europa de grenzen passeren vindt als regel op één van de grensstations wisseling van lokomotief plaats. De cokestreinen tussen Alsdorf en Esch sur Alzette rijden op hun rit van 226 km over de sporen van drie landen en passeren daarbij twee grenzen.

Bij deze cokestreinen brengt elke dag een Luxemburgse diesellokomotief een lege cokestrein naar Aken en sleept een volle over twee grenzen naar zijn eindbestemming.

De lege cokestrein 49261 komt op werkdagen achter een Luxemburgse 1800 van Esch Belval naar Luxemburg. Op zondagen verzorgt een 3600 deze dienst. Een blauwe Belgische 5500, die tevoren IR 119 van Luik naar Luxemburg heeft gebracht, neemt in Luxemburg trein 49261 aan de haak. Een enkele maal, als Arbed de trein te laat voor vertrek beschikbaar stelt, haalt de 5500 met een machinist uit Troisvierges de lege cokes-

trein in Esch Belval op. Vanaf Luxemburg rijdt trein 49261 tijdens de avonden over de Luxemburgse en Belgische sporen om tenslotte in de vroege nachtelijke uren in Montzen te arriveren. Vanuit Alsdorf is beladen cokestrein 47230 met twee Duitse lokomotieven van de serie 215 via Aken West naar Montzen gereden. Op het emplacement van Montzen ruilen de treinen van lokomotieven. De beide Duitse diesels brengen de lege cokestrein 49261 naar Alsdorf. De blauwe 5500 neemt de plaats in aan het hoofd van de beladen cokestrein 47230. Vervolgens rijdt deze lokomotief de trein tot Bressoux. In Bressoux komt een Luxemburgse 1800 de 5500 te hulp en beide lokomotieven trekken de trein tot Gouvy. In Gouvy rangeert men de 5500 uit deze trein terwijl de Luxemburgse 1800 voor de wagens blijft staan. Vervolgens plaatst de 5500 zich aan de staart van de trein en drukt de trein op tot even over de grens bij Bellain. De 1800 trekt de trein door tot Esch Belval. Tussen Dommeldange en Luxemburg



Een cokestrein over één van de viadukten van de stad Luxemburg. Deze trein werd opgedrukt door een CFL 1600. Mei 1980, foto Antoon Hermans.

krijgt de 1800 assistentie van een opdruklokomotief, meestal een 1600 of een 1800. Soms verzorgt een 850 of 900 de opdrukdiens. Een 3600 mag overigens geen opdrukdiens verzorgen. Als een 3600 de 1800 assisteert met de cokestrein, dient de 3600 voor de 1800 geplaatst te worden.

De lege cokestrein 49253 komt met één of twee Luxemburgse 1800'en uit Esch Belval naar Gouvy. In Gouvy rangeert een lok uit de trein. De andere machine rijdt de cokestrein naar Aken West. Als deze trein in Aken West aankomt, arriveert uit Alsdorf de beladen cokestrein 47238 getrokken door twee diesels van de serie 215 in Aken West. In Aken wisselen de treinen in een korte overgang van lokomotieven. De beide Duitse diesels brengen de lege wagens naar Alsdorf. De 1800 voor de beladen cokestrein 47238 krijgt assistentie van een eloc tot aan de ingang van de tunnel van Botzelaer. Na een stop te Montzen rijdt de Luxemburgse 1800 met de cokestrein door tot Rivage. In Rivage is uit zuidelijke richting een 1800 als losse lokomotief aangekomen. Deze loc heeft tevoren goederentrein 49928 uit Luxemburg op zondag naar Troisvierges en op de andere dagen naar Gouvy gebracht. Beide 1800'en trekken cokestrein 47238 naar het emplacement van Luxemburg. Een van beide 1800'en trekt de trein door tot Esch Belval. Op zondag rijdt trein 47238 via Kinkempois, waar ook de tweede lokomotief voor de trein wordt geplaatst.

Gruistrein 47240 rijdt in hoofdzaak op vrijdag en komt achter twee DB 215'en van Alsdorf naar Montzen. In Montzen geven de beide 215'en de traktie over aan een duo bestaande uit twee Belgische 5500'en, die de trein naar Gouvy brengen. Vanaf Gouvy nemen twee Luxemburgse 1800'en de traktie over en brengen de trein naar Esch Belval. De facultatieve cokestrein 47232 rijdt tussen Alsdorf en Aken West met de vertrouwde Duitse 215'en. Een Luxemburgse 1800 haalt de cokestrein in Aken West op. Overigens blijkt deze trein soms maanden niet te rijden.

Materieel

De cokestreinen zijn uitsluitend uit zelflossers samengesteld, onder te verdelen in twee typen goederenwagens. Een deel van de wagons zijn tweeassers, die eigendom zijn van Arbed. Deze wagons hebben de type-aanduiding Fbl en kunnen maximaal per wagon 26,5 ton vervoeren. Het andere deel van de goederenwagens betreft vier-assige wagons van de NMBS. Dit zijn wagons met de type-aanduiding Fal die per wagon 55 ton kunnen vervoeren. Arbed huurt in feite deze Fal-wagons van de NMBS en zet ze als P-wagons in. Bij defecten aan het normale wagenmaterieel van de cokestreinen stelt de DB vervangend materieel, bestaande uit Fal 167 wagens. De kolengruistrein (47420) is volledig uit DB Fal 167 wagens samengesteld. De cokestreinen zijn samengesteld uit wagons, die maximaal 80 km/h mogen rijden.

Volgens de huidige informatie zal, na ongeveer tachtig jaar cokesvervoer tussen Alsdorf en Esch Belval, in 1992 een einde komen aan dit vervoer vanuit Alsdorf. Een exacte sluitingsdatum van de cokesfabriek was ten tijde van het schrijven van dit artikel niet bekend. Ruhrkohle AG heeft de levering van cokes aan Arbed van de EBV overgenomen. Mogelijk blijven cokestreinen vanaf andere kolenmijnen van de RAG naar Esch Belval rijden. Zodra de kolenmijn Emil Mayrisch, genoemd naar een vroeger president van Arbed, gesloten is en de nog aanwezige kolenvoorraden van de EBV verstoofd zijn,

zullen de treinen brandstof aanvoeren voor de elektriciteitscentrale van Siersdorf. Dat betekent dat de spoorlijn Herzogenrath - Alsdorf - Siersdorf vooralsnog in gebruik blijft. Het wegvallen van de cokestreinen tussen Alsdorf en Esch Belval zal een gevoelig verlies betekenen voor het vervoer op de spoorlijn Rivage - Gouvy. Naar verwachting zullen de cokestreinen van de Ruhrkohle AG naar Arbed niet via deze lijn rijden. Welke invloed een en ander zal hebben op het voortbestaan van de spoorlijn Rivage - Gouvy is niet aan te geven.

Tabel 1

| Baanvak : | stijgingspercentage | lengte helling | Per lokomotief te trekken treingewicht |
|---------------------------|---------------------|----------------|--|
| Merkstein - Herzogenrath | 2,0 %* | 4,6 km | DB 215 : 730 ton |
| Herzogenrath - Kohlscheid | 1,5 % | 4,6 km | DB 215 : 900 ton |
| Aken West - Gemmenich | 1,7 % | 4,6 km | DB 215 : 710 ton |
| | | | NMBS 5500 : 800 ton |
| Trois Ponts - Vielsalm | 0,7 - 1,5 % | 11 km | NMBS 5500 : 970 ton |
| Vielsalm - Bovigny | 0,9 - 1,8 % | 10 km | NMBS 5500 : 850 ton |
| Bovigny - Gouvy | 1,8 %* | 2 km | NMBS 5500 : 920 ton |
| Gouvy - Bellain | 1,6 % | 5 km | CFL 1800 : 900 ton |
| Dommeldange - Luxemburg | 1,35 % | 5 km | CFL 1800 : 1000 ton |

* : daling voor de beladen cokestrein. De maximum treinlasten gelden voor treinen in de omgekeerde rijrichting.

NB : NMBS 5500 en CFL 1800 trekken dezelfde treingewichten !

Tabel 2

| Plaats | | 47230* | 47232 | 47238* | 47240 |
|--------------|---|--------------------|-------|--------|-------|
| Alsdorf | v | 0.34 | 10.19 | 15.20 | 19.47 |
| Herzogenrath | d | 0.47 | 10.33 | 15.47 | 20.00 |
| Aken West | a | 1.06 | 10.52 | 16.06 | 20.19 |
| | v | 1.23 | 11.20 | 16.36 | 21.09 |
| Montzen | a | 1.50 | 11.47 | 17.03 | 21.36 |
| | v | 3.03 | 12.15 | 18.35 | 22.37 |
| Visé | d | 3.29 | 12.41 | 19.01 | 23.03 |
| Bressoux | a | 3.45 | | | |
| | v | 4.08 | | 19.15 | 23.19 |
| Rivage | a | 4.37 | | 19.46 | |
| | v | 4.37 ¹⁾ | | 20.04 | 23.47 |
| Gouvy | a | 5.58 ²⁾ | | | 1.12 |
| | v | 7.10 | 15.41 | 21.28 | 4.19 |
| Troisvierges | a | | | | |
| | v | 7.30 | 16.00 | 21.48 | 4.37 |
| Luxemburg | a | | 18.29 | | |
| | v | | 18.30 | | |
| Esch Belval | a | 10.06 | 19.01 | 0.07 | 7.38 |

* : vaste beladen cokestrein, rijdt dagelijks

¹⁾ zondag vertrek 4.50 uur

²⁾ zondag aankomst 6.14 uur

Tabel 3

| | | 49261 | 49253 | | |
|--------------|---|-------|-------|--------------|-------|
| Esch Belval | v | 19.59 | 9.00 | Herzogenrath | d |
| Luxemburg | a | 20.26 | | Alsdorf | a |
| | v | 20.57 | | | |
| Troisvierges | a | | | | 4.15 |
| | v | 22.22 | 11.48 | | 17.16 |
| Gouvy | a | 22.40 | 12.06 | | 4.28 |
| | v | 23.33 | 12.43 | | 17.29 |
| Rivage | d | 0.36 | 13.40 | | |
| Bressoux | d | 1.05 | 14.07 | | |
| Visé | d | 1.17 | 14.22 | | |
| Montzen | a | 1.55 | 15.00 | | |
| | v | 2.45 | 15.33 | | |
| Aken West | a | 3.12 | 16.00 | | |
| | v | 4.03 | 17.04 | | |

Herzogenrath

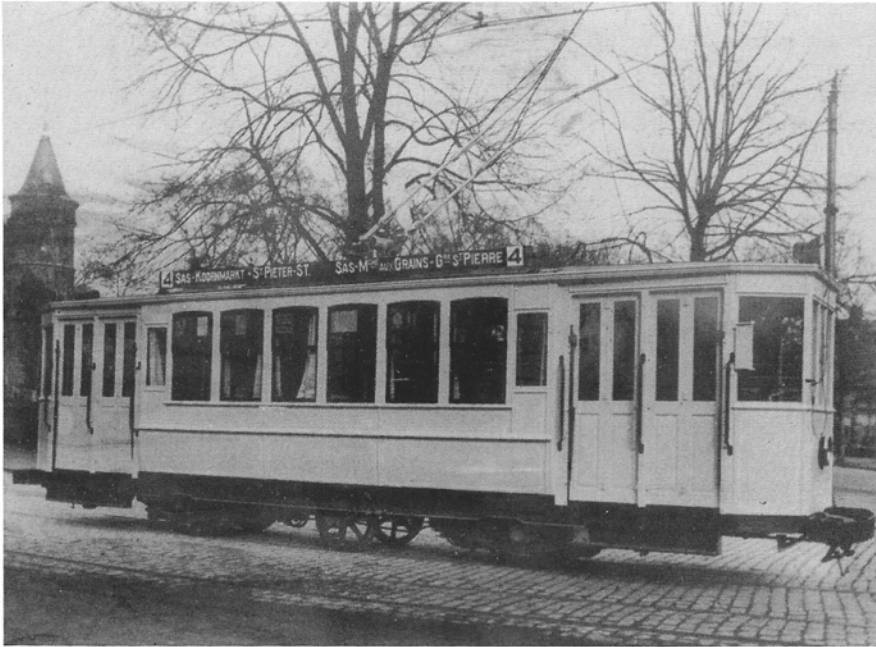
Alsdorf

Geraadpleegde bronnen

- Diverse medewerkers van de DB
- Diverse medewerkers van de NMBS
- Overzichten omlopen NMBS
- Ir. M. Barthel, CFL
- Eisenbahnen in Luxemburg; Federmeier/EK
- Lijndiesellokomotieven
- Waarnemingen auteurs
- EBV-Report 2-88
- Pressestelle EBV

Martin Sonntag en Antoon Hermans

Geschiedenis van de Gentse tramwegen (VII)



Oorspronkelijk uitzicht van de reeks 302-315 : rijtuig nr. 314. Archief MIVG.

De reeks 302-315

Hoewel het prototype 301 pas einde 1925 min of meer op punt stond, was men reeds in hetzelfde jaar begonnen een tweede rijtuig om te bouwen.

Voor de reeks 302-315 is men eveneens vertrokken van het koetswerk van de open tweeassers. Bij brief van 12/10/1925 vroeg de ETG officieel toelating aan het Ministerie van Landbouw en Openbare Werken om de nummers 216, 220 tot 225, 227 tot 229 en 231 te mogen ombouwen tot drieassers.

Op 16/6/1926 kwam de goedkeuring van het Ministerie, onder voorwaarde dat in de bogen met minder dan 25 meter straal de rail, zijde voetpad, op minimum 0,90 m van de stoep moet liggen. Toen de goedkeuring binnenkwam waren reeds heel wat rijtuigen omgebouwd en de 230 was verbouwd in plaats van de 216.

Een eerste groot verschil met het prototype 301 is de keuze van het chassis, dat niet alleen anders van vorm is (met vlakke langsbalken over de hele lengte) maar bovendien vervaardigd uit samengesteld staal. Het front van de rijtuigen is verbreed en de hoeken aan de platformen zijn beduidend kleiner en scherper geworden.

De middenkast heeft dezelfde eigenschappen als toen ze nog open was, doch is vanzelfsprekend voorzien van beglaasde vensters.

Het geheel werd gebouwd volgens plan nr. 176b. De lengte van de middenkast bedraagt 7,55 m, terwijl de totale lengte 11,89 m bedraagt. Volgens sommige bronnen had de 312 een lengte van 12 m en zou dus de langste drieasser van het Gentse net zijn geweest.

De veertien chassis met bissels werden op 14/1/1925 bij de Ateliers Métallurgiques de Nivelles besteld tegen 22.800 F

per stuk. Op 22/1/1925 volgt een order voor stellen plooidertjes (8 stuks tegen 1.400 F per rijtuig) evenals twee volledig met deuren gemonteerde platformen per rijtuig, echter niet voorzien van beplating, koperwerk noch ruiten. Deze laatste materialen werden nochtans ook bij de Ateliers Métallurgiques besteld. Voor de montage van de onderstellen zal de ETG gerecupereerde wielstellen en Ackley-reminstallaties aan Nivelles leveren.

De wieldiameter bedraagt 800 mm.

Op 14/7/1925 worden de eerste platformen afgeleverd. Op 15 september komt het eerste onderstel, op 17 oktober

gevolgd door de daarbij horende bissels. Voor de volgende trams worden de onderstellen volledig gemonteerd geleverd.

Het geheel wordt samengebouwd en afgewerkt in de werkhuizen van de ETG en op 15 november 1925 komt de 302 als eerste drieasser van deze reeks buiten. Bij de testrit bleek dat nog veel diende te worden verbeterd, waaronder de beremming. Op 26/12/1925 komt het rijtuig in de normale exploitatie, doch er blijken nog steeds problemen te zijn met de remmen, zodat op 6/4/1926 een brief naar Nivelles wordt gestuurd met het verzoek de beremming van de nog te leveren onderstellen geheel te herzien en de nodige aanpassingen te verrichten. Tussen september en einde 1926 komen nog zeven rijtuigen in dienst en het laatste is afgewerkt op 2/4/1927.

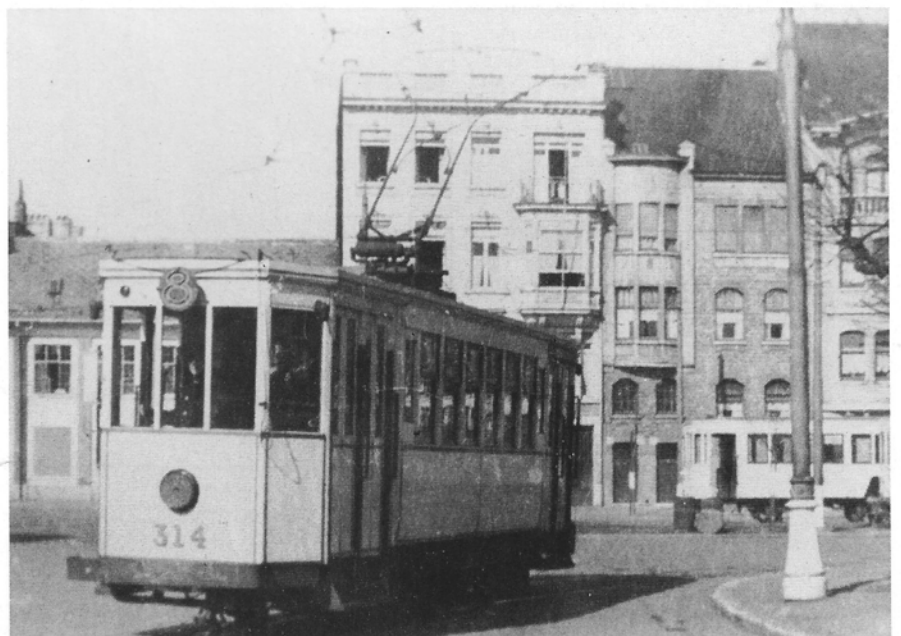
De lijst met de data van de indienststellingen ziet eruit als volgt :

| | |
|-----------------|-----------------|
| 302: 26/12/1925 | 309: 07/01/1927 |
| 303: 09/09/1926 | 310: 24/01/1927 |
| 304: 22/09/1926 | 311: 12/02/1927 |
| 305: 20/10/1926 | 312: 28/02/1927 |
| 306: 11/11/1926 | 313: 19/03/1927 |
| 307: 25/11/1926 | 314: 31/03/1927 |
| 308: 21/12/1926 | 315: 02/04/1927 |

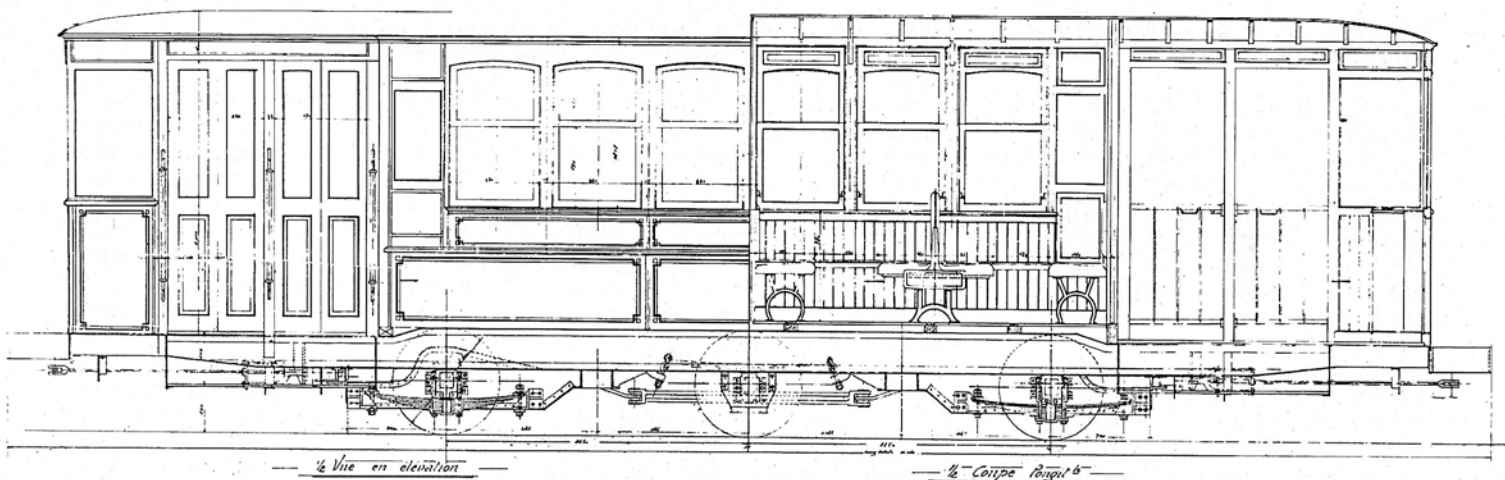
Deze rijtuigen zullen, zonder noemenswaardige wijzigingen, een tiental jaren dienst doen op het Gentse net.

Bij de bouw ervan had men jammer genoeg geen rekening gehouden met één belangrijke factor : de middenkast, afkomstig van open rijtuigen, was oorspronkelijk gebouwd geweest uit andere houtsoorten dan deze gebruikt bij gesloten rijtuigen.

Open rijtuigen komen alleen bij mooi weer buiten, zodat men bij de bouw ervan houtsoorten kan gebruiken die minder goed tegen vocht bestand zijn.



De 314 was de eerste die een nieuwe middenkast kreeg, zij het nog in de oude trant (de bovenkant van de zijvensters is recht i.p.v. gebogen). Onbekend fotograaf, verzameling Pierre de Meyer.



Plan van de drieassers reeks 302-315.

Was zulk rijtuig toevallig toch nat geworden, dan zorgde de tocht in de loods voor een goede droging. Als gevolg van het dicht maken van deze middenkasten en door het gebruik in alle weer en wind bleef het hout op vele plaatsen doorlopend vochtig.

Dientengevolge waren reeds in 1936 verschillende koetswerken geheel gerot en dringend aan vervanging toe.

Zo kwam de 314 op 17/2/1937 met een vernieuwde, zij het min of meer naar het oude model gebouwde kast terug in dienst. Men besloot echter vrij vlug, de nieuwe middenkasten een moderner uitzicht te geven en zo verschenen op het net voor het eerst rijtuigen met vier gelijke zijruiten die echter, gezien er toen nog twee klassen waren, de scheiding met schuifdeuren in het midden van de wagenbak behielden. Alleen de rijtuigen uit deze reeks hebben tot op het einde deze onderverdeling behouden.

Van deze kast-ombouw maakte men gebruik om tevens heel wat andere onderdelen te vernieuwen of te moderniseren. De controllers T10 werden vervangen door het type T46. Door de firma Carels werden de motoren T3d herwikkeld, zodat de trams nu een snelheid van 55 km/u konden halen. De snelheidsproeven met de herwikkelde motoren gebeurden op de Frère Orbanlaan.

Het chassis werd eveneens versterkt, de bekabeling vernieuwd, de bissels gereviseerd en de beremming nogmaals verbeterd. In het interieur werden de dwarsbanken overtrokken met zwart similileder.

Op 24/11/1937 verlaat de 308, als eerste rijtuig in deze gedaante, het werkhuus. Zijn ombouw had 36.910 F gekost.

Andere rijtuigen uit de reeks komen op volgende data buiten :

| | |
|-----------------|-----------------|
| 302: 23/03/1938 | 311: 17/06/1939 |
| 303: 13/06/1938 | 309: 30/09/1939 |
| 305: 23/08/1938 | 304: 04/1940 |
| 310: 11/10/1938 | 315: 31/10/1941 |
| 313: 30/12/1938 | 306: 04/08/1942 |
| 307: 21/03/1939 | |

Door het uitbreken van de oorlog liep de ombouw veel vertraging op. De 312 werd voorlopig niet omgebouwd, daar diens originele kast vermoedelijk het best bewaard was gebleven. De 314



Rijtuig 314 in zijn laatste uitvoering. Motorwagens 312 en 314 waren de enigen zonder tussenschot in het midden van het interieur. Oktrooi plein, 17 juli 1965. Foto J. Deus.



Uitzicht van de reeks 302-315 tot op het einde van haar loopbaan. Terminus Mariakerke, 19 september 1969. Foto Pierre de Meyer.

bleef met zijn vernieuwd koetswerk in „oude stijl” diensten verzekeren.

Tijdens en na de oorlog worden ruitwissers aangebracht en krijgen de rijtuigen nieuwe koplichten, die het spoor tot op 80 meter kunnen verlichten i.p.v. de vroegere 30 meter.

Binnenin komen haltebellen, wordt de zetelbekleding met blauw similieder vernieuwd, worden de zijwanden bekleed met mazonietpanelen en worden er handvatten gemonteerd langs de vensters.

Begin jaren vijftig beslist men, de rest van de Gentse drieassers eveneens te moderniseren en te verbouwen met een uniform ogende middenkast met vier gelijke ramen. Van deze gelegenheid wordt gebruik gemaakt, ook de reeds

omgebouwde drieassers van de reeks 302-315 verder te moderniseren : zij krijgen lijnfilmen, de binnenverlichting wordt aangepast voor neonlampen, verwarming wordt geplaatst in de binnenruimte en op de platformen, er worden opklapbare banken voor de spitsuurdiensten aangebracht enz.

Men dacht er eveneens over het midden-schot te verwijderen, doch dit gebeurde alléén bij de 312 en de 314, die nog een geheel nieuw koetswerk dienden te krijgen.

Rijtuig 312 wordt als één van de eersten vernieuwd en komt in dienst op 31/3/51. De 314, die reeds in 1937 een nieuwe kast had gekregen, werd als laatste Gentse drieasser voorzien van vier gelijke zijramen. Dit rijtuig was op 24/02/1954

klaar zodat alle drieassers, op de 301 na, nu een modern uitzicht hadden.

Tot bij hun afbraak, in 1969, zullen deze wagens geen vermeldenswaardige wijzigingen meer ondergaan. In 1959 echter kregen nog alle drieassers aan het kop-einde een opklapbaar zitje voor de ontvanger.

Alle rijtuigen van de reeks 302-315 werden jammer genoeg verschroot. Luidens een brief van 10/11/69 werden ze, op één uitzondering na, verkocht aan de firma Chimefer in Adegem. Motorrijtuig 314 was het overschot van de reeks immers reeds op 2/9/69 naar dezelfde sloper voorgegaan.

Zij eindigden allen op de brandstapel.

Type C. Rijtuigen met gebogen chassis en met bissels in gegoten staal (316-405)

De rijtuigen uit deze grote groep zullen allen hetzelfde chassis en dezelfde éénassige draaistellen (bissels) in gegoten staal krijgen.

Wij zullen deze groep echter in drie grote reeksen moeten onderverdelen : reeks 316-387, gebouwd met onderdelen van de oudere tweeassige tramtypes; reeks 388-393, afkomstig uit het type Melle en tenslotte reeks 394-405 die werd gebouwd uit een gedeelte van de reeks type Expo.

De reeks 316-387

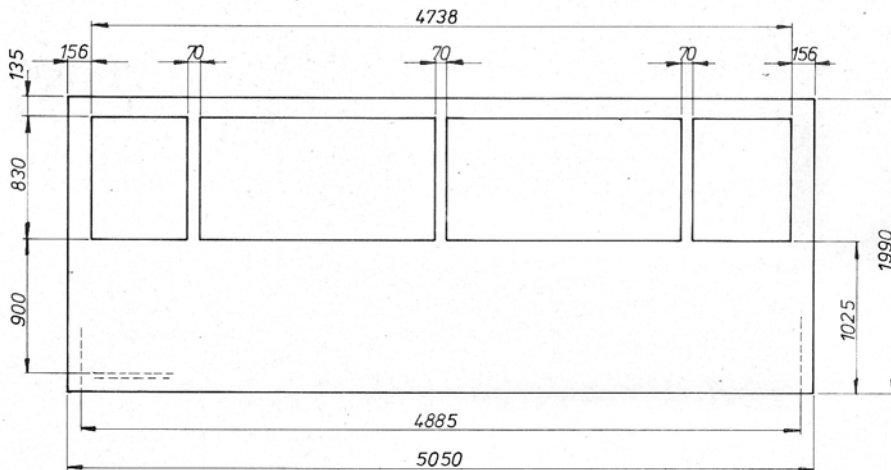
Zoals hiervoor vermeld is deze reeks gebouwd op basis van de oudere tweeassige trams :

- reeks 101-142 : type 1 Westinghouse
- reeks 143-147 : type 2 Westinghouse
- reeks 148-155 : type Walker
- reeks 156-172 : type Charleroi

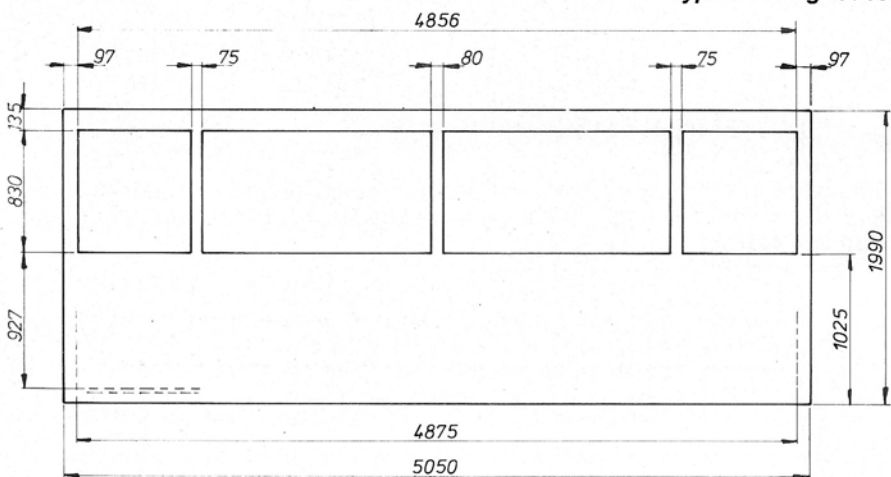
Vooraleer over te gaan tot de bespreking van bouw en verbouwingen van deze reeks, dienen wij eerst iets meer duidelijkheid te scheppen omtrent de gebruikte nummeringen en omnummeringen.

Rijtuigen uit de vier reeksen tweassers worden dus gebruikt om, vanaf 1929, nieuwe drieassers te bouwen. Oorspronkelijk worden de rijtuigen, onafgezien van welke reeks tweassers ze afkomstig zijn, min of meer willekeurig door elkaar genummerd, gezien de middenkast van deze vier reeksen dezelfde lengte heeft (5,5 meter).

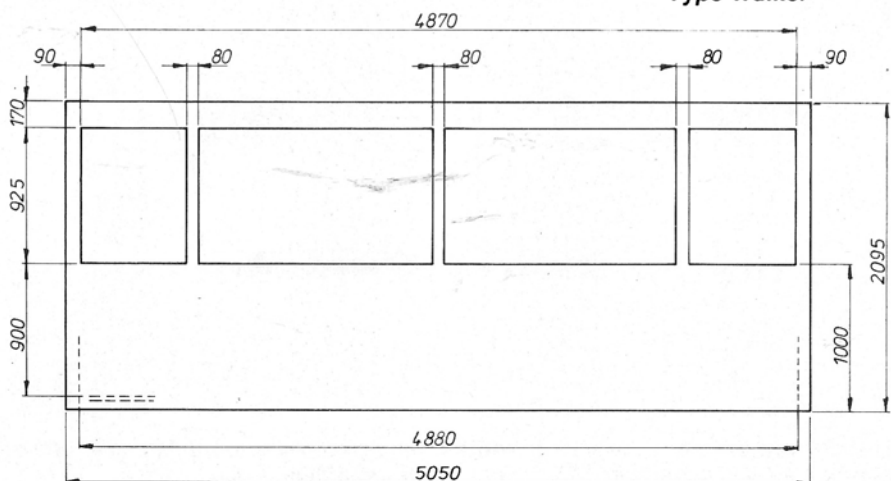
Deze werkwijze zal voor het onderhoud van de middenkast van de nieuwe drieassers heel wat problemen scheppen : de oorspronkelijke middenkasten hebben wel allen dezelfde lengte maar niet dezelfde hoogte noch dezelfde afmetingen van ramen (zie de schetsen). Zo moet bijv. bij het breken van een ruit eerst worden nagegaan uit welke reeks van tweasser de middenkast afkomstig is, vooraleer men tot herstelling kan overgaan. Voorts heeft men bij de nummering in de reeks 300 geen rekening gehouden met de verschillende types motoren. Men zag zeer vlug de nadelen van dit systeem in en rond 1932 heeft men dan afzonderlijke reeksen samengesteld, al naargelang de drieassers afkomstig waren van het type



Type Westinghouse



Type Walker



Type Charleroi

Inleiding tot het Belgisch museumspoor-gebeuren

De drie „nieuwkomers” van dit jaar meegerekend, zijn in ons land in totaal veertien rijdende museumspoor- en museumtrambedrijven actief. Zowel de spoorliefhebber als de dagjesmens en de toerist bieden zij een bonte verscheidenheid aan exploitatievormen, aan materieelinzet en aan mooie en belangwekkende landschappen. Er wordt gereden op smalspoor en op meter- en normaalspoor met behulp van stoom, elektriciteit en dieselolie. Op drie lijnen bestaat reeds landsgrens-overschrijdend verkeer.

Zeven van de veertien groeperingen exploiteren normaalsporige treindiensten, waarvan zes op ex-NMBS-lijnen en één op een industriële spoorweg. Eén van deze verenigingen baat bovendien een smalspoorlijntje uit.

Eén tramlijn wordt normaalsporig gereden op een nog in dienst zijnde stadstramlijn, terwijl vier andere op al dan niet nog in dienst zijnde NMVB-sporen evolueren. Drie van de vijf tramexploitaties gebeuren door de band elektrisch.

Tenslotte, doch zeker omwille van hun schilderachtig materieel niet in het minst, zijn er nog twee exclusieve smalspoorlijntjes actief (buiten de reeds hoger genoemde normaal- en smalsporig opererende vereniging).

Keuze en mogelijkheden genoeg! Men zou er zowaar een hele vakantie aan kunnen besteden om ze alle veertien te bezoeken.

Vooraleer de eigenlijke beschrijving van de meeste dezer museumbedrijven aan te vatten toch nog dit: deze - zeker voor de fotografen onder ons - interessante uitstap- en reisdoelen worden bijna geheel gedragen door de inzet en het vele werk van vrijwilligers. Ga er dus niet als vanzelfsprekend vanuit dat uw fotografeerobjecten u met de glimlach gratis wor-

den aangeboden.

Koop op deze lijnen en lijntjes ook eens een reiskaartje!

BUURTTRAMLIJN 92

ANDERLUES - LOBBES - THUIN

Pachter: Association pour la Sauvegarde du Vicinal „ASVi” vzw.

Deze lijn werd in dienst gesteld in 1914 (tot Lobbes) en in 1930 tot Thuin. De normale tramuitbating werd gestaakt op 31 december 1983. De exploitatie werd overgenomen door de ASVi en biedt zodoende het laatste voorbeeld van een typische elektrische buurttramlijn.

Historische tramstellen rijden op deze in haar oorspronkelijke staat behouden lijn op alle zon- en feestdagen, van begin juni tot eind september. Een extra dienstregeling zal bovendien toegepast worden op 10, 11 en 15 augustus 1990, tijdens het **Tramfestival**, met bijkomende **stoomtramdiensten** tussen Thuin en Thuillies op de vroegere NMBS-lijn nr. 109 (er wordt dan gereden met de normaalspoor ex-NMVB lok nr. 808).

Dit jaar worden de diensten verzekerd met volgende rijtuigen:

elektrische trams: 9073 (Accc 1901), 9888 (Franco-Belge 1929), 9924 (La Dyle 1931), 10308 (Baume & Marpent 1942) en PCC 10409. Het PCC-rijtuig werd in 1960, na tien jaar dienst te Charleroi, verkocht aan het stadstrambedrijf van Belgrado (Joegoslavië). 25 jaar later werd het door de ASVi aangekocht en op zijn oorspronkelijk net terug in dienst gesteld...

bijwagens: 1936 (La Hestre 1911), 2121 (Baume & Marpent 1920) en 19405.

In Thuin worden plechtigheden voorzien ter gelegenheid van de heropening en de zestigste verjaardag van de tramdienst aldaar (1930-1990). Binnen de stad

wordt gereden op nieuw geplaatste rails! Spoorliefhebbers kunnen onze tramlijn bereiken via

NMBS-lijn 130 Charleroi - Erquelines (stations te Lobbes en te Thuin);

NMVB-tram 90 Charleroi - La Louvière (aansluiting te Anderlues met bus 91 naar Lobbes en Thuin).

Evenals vorige jaren zullen de oude trams aan de TTB-actie deelnemen: TTB-reizigers genieten dan een korting van 50 % op de ASVi-tarieven!

CHEMIN DE FER A VAPEUR DES 3 VALLEES

Overbekend in toeristische en spoorliefhebberskringen is de in ons land oudste exploitante op voormalige NMBS-normaalspoorlijnen. Waar in 1991 reeds het vijftienjarig bestaan zal worden gevierd, is de CFV3V nu onbetwist de grootste museumspoor-onderneming in België geworden en heeft zij een belangrijke plaats ingenomen onder de leidinggevende Europese museumlijnen.

Het begin was bescheiden: in 1976 werd gereden tussen Nismes en Treignes, door het schilderachtige landschap tussen Samber en Maas. Reeds het volgende jaar mocht worden doorgereden tot Mariembourg, wat een rechtstreekse aansluiting op de treindiensten van de NMBS mogelijk maakte.

Sedertdien kende de CFV3V een explosieve groei. Enerzijds kon de lijn naar Chimay en Momignies in dienst worden genomen, anderzijds groeide het materieelpark zienderogen. Het telt heden tientallen stoom- en diesellokomotieven, dieselmotorwagens, een dieselmotorstel en vele soorten rijtuigen, afkomstig zowel uit België als uit het buitenland.

De lokrotonde in Mariembourg, enige in ons land overblijvende van haar soort, werd eigendom van de CFV3V en is nu nagenoeg geheel in oorspronkelijke staat hersteld.

In samenwerking met de NMBS worden ook vrij regelmatig goederendiensten gereden, activiteit waarvoor de CFV3V een aparte „dochteronderneming” diende op te richten.

Laatste evolutie is, vanaf dit jaar, de toeristische exploitatie van de bekende, in de Maasvallei gelegen lijn 154 tussen Dinant en Givet (Frankrijk). Nog tot in de eerste helft van vorig jaar werd deze lijn door de NMBS bereden.

Tenslotte dient ook het jaarlijks terugkerende en intussen internationaal befaamd geworden stoomfestival, tijdens het laatste weekeinde van september, te worden vermeld.

Het is in het bestek van dit artikelje totaal onmogelijk om zelfs bij benadering een opsomming te geven van het materieelpark en de uitgebreide dienstregelingen van de CFV3V. Zowel uit het Belgisch spoorboekje als in Mariembourg zelf kan de geïnteresseerde kandidaat bezoeker/reiziger de nodige informatie opsteken.



Tramdrukke aan de ASVi-terminus te Thuin. Vooraan het uit Belgrado gerepareerde ex-NMVB PCC-rijtuig 10409. Foto ASVi.

CHEMIN DE FER DE SPRIMONT

Wie zich even de moeite getroost, vanaf de baan Liège - Bastogne - Luxembourg „weg van de snelweg” de uitrit Sprimont te nemen, ontdekt in de onmiddellijke omgeving van deze uitrit een uiterst belangwekkend industrieel-archeologisch complex, gevormd door het „Steenmuseum” en door een industriële 60 centimeter spoorlijn.

Het Steenmuseum is ondergebracht in een oude elektrische centrale, waarvan het in 1905 opgerichte gebouw een voortreffelijk getuige is van de industriële architectuur van rond de eeuwwisseling.

De groeven in de streek van Sprimont leveren een steensoort van buitengewone kwaliteit en schoonheid, twee aspecten die zowel door beeldende kunstenaars als door ambachtslui naar waarde worden geschat.

Door middel van gereedschappen, van oude en nieuwe eindprodukten en van vele foto's krijgt de bezoeker een inzicht in de verschillende fasen van het bewerken van de steen.

Het museum is van 9 tot 12 en van 13 tot 17 uur voor bezoekers toegankelijk van maandag tot vrijdag evenals van 14 tot 17 uur op de zondagen tussen Pasen en Allerheiligen. Van 25 december tot 2 januari is geen bezoek mogelijk.

Op de bedding van de voormalige Buurtspoorweglijn Poulseur - Sprimont - Trooz bevindt zich heden, over een lengte van 1200 meter, een bescheiden doch interessant industriespoor.

Met zijn materieel uit mijnen en steengroeven vormt dit lijntje een „levend museum” tussen Darné en de autosnelweg van de Ardennen. Zeven lokomotiefjes en zeven wagonnetjes, waarvan zes geschikt gemaakt voor reizigersvervoer, verzekeren van 1 mei tot 15 september de dienst op iedere eerste en derde zondag van de maand.

De toerist kan overigens ook meerijden met een heuse uit Parijs afkomstige Renault TN6-stadsbus, die van 1933 tot 1967 in het 17e arrondissement van de Lichtstad heeft gereden.

Informatie : Musée de la Pierre de Sprimont, rue Joseph Potier 54, 4060 Sprimont, tel. 041 / 82 21 95; Chemin de Fer de Sprimont, tel. 041 / 82 22 27.

HISTORISCHE TRAMRITTEN WOLUWE - TERVUREN

Op de normaalsporige MIVB-tramlijn 44 (Montgomery - Tervuren) wordt door het „Museum voor het Stedelijk Vervoer te Brussel” (MSVB) een uiterst interessante historische tramdienst uitgebaut. Voor deze dienst worden subliem gerestaureerde motorrijtuigen en bijwagens ingezet, daterend uit het begin van deze eeuw. Vanaf de eerste zaterdag van april tot de eerste zondag van oktober rijden deze trams, met vertrek aan de remise te Woluwe, een tien kilometer lang traject tot Tervuren, waarbij de reiziger een afwisselend en rijk palet aan prachtige plantsoenen,



Elektrische motorwagen 1763 nadert de stelplaats Woluwe. Eén van de vele historische tramrijtuigen, door het MSVB ingezet op de lijn Woluwe-Tervuren. Let op de trolley-stang! Dia Staf Cuyt.

mooie parken, verstilde vijvers, luxueuze villa's en een stuk van het machtige Zoniënwoud voorgeschoteld krijgt. Alleen reeds omwille van het vele natuurschoon is zulke rit de moeite méér dan waard!

Er wordt gereden op zaterdagen, zon- en feestdagen, waarbij het eerste vertrek in Woluwe plaats vindt rond 14 uur, het laatste vertrek in Tervuren om 18 uur wordt „geblazen”. Vermits een terugreis niet onmiddellijk op een heenreis hoeft te volgen, wordt de reiziger de mogelijkheid geboden tot mooie wandelingen, tot aangenaam verpozen of tot (bijvoorbeeld, want de „reisdoelen” zijn legio) een bezoek aan het in de nabijheid van de terminus te Tervuren gelegen Museum voor Midden-Afrika.

De liefhebber van het openbaar vervoer in het algemeen en de „tramfreak” in het bijzonder mogen een bezoek aan het trammuseum, gelegen naast de remise Woluwe, beslist niet nalaten: een zestigtal motorrijtuigen en bijwagens, paardetramrijtuigen, dienstwagens, speciale railvoertuigen, een stoomlokomotief (dit alles uit zowel de negentiende als de twintigste eeuw), naast talrijke trolley- en autobussen vormen de rijkste verzameling openbaar vervoersmaterieel van ons land.

Een gekombineerd toegangs- en reisticket is verkrijgbaar.

Buiten de historische tramritten naar Tervuren en de exploitatie van het museum richt het MSVB de jaarlijks op 21 juli terugkerende ritten met oude trams en bussen in tussen de Vier-Armenstraat en de Sint-Mariakerk. Bovendien wordt op elke zondagvoormiddag - van mei tot september - met een toeristische museumtram („The Brussels Touristic Tramway”) gereden in het stadscentrum, rit die kan worden gekombineerd met een vrij bezoek aan het museum en met vrij sporen tussen Woluwe en Tervuren in de namiddag.

Inlichtingen en reserveringen in het „Estraminet” (het café van het museum) of telefonisch op nummer 02 / 762 47 33.

LIMBURGSE STOOM VERENIGING

Van TTZ naar LSV

In 1982 werd de vzw Toeristische Trein Zolder opgericht met het doel een museumspoorlijn toeristisch uit te baten. Gedurende het achtjarig bestaan van de TTZ is het aantal reizigers gestegen tot boven de 10.000, dit met een rittenseizoen van ongeveer twintig dagen. Hierin zijn een aantal speciale manifestaties begrepen als het Spoorwegfestival en de St.-Niklaasritten.

De bedrijvigheid van de TTZ richt zich tot de doorsnee-toerist, met het doel hem het verleden terug voor de geest te roepen, maar ook hem in te wijden in de structuur van grote industriële complexen zoals de steenkoolmijnen. De TTZ-treinen vertrekken trouwens op de „kolenhaven” van de mijn van Zolder. Een rit kan worden gekombineerd met een bovengronds bezoek aan de mijninstallaties.

Door de sluiting van deze mijn in 1990 diende de TTZ uit te zien naar een andere standplaats. Gezien de opheffing van de „mijnenlijn” Genk - As - Eisden werd een aanvraag ingediend teneinde de toeristische exploitatie naar voornoemd traject over te brengen. Als standplaats werd het landelijke As verkozen, vermits het station aldaar nog volledig intact was. Heden wil de TTZ in As, als enige museumlijn in België, de typische sfeer van een Britse museumlijn oproepen onder de benaming Limburgse Stoom Vereniging.

Om de volledige verzameling rollend en tentoonstellingsmaterieel voor de toerist toegankelijk te maken is een aangepast gebouw nodig. Het hele project voorziet trouwens vijf luiken:



TTZ-lokomotief „Simone” met een wel zeer bont samengestelde sleep rijtuigen in het mijncomplex te Zolder. Foto TTZ.

- een toeristische exploitatie met stoomlokomotieven op de spoorlijn Waterschei - As - Eisden;
- een smalspoortentoonstelling m.b.t. de mijnen, met korte ritten op het emplacement van As, eventueel met stoomtraktie;
- diverse tentoonstellingen over het verleden en het heden van de spoorwegen in het algemeen en die van Limburg in het bijzonder;
- een aangepaste speeltuin, met onder meer een tuinspoor op schaal 1/8;
- een cafetaria met sanitair.

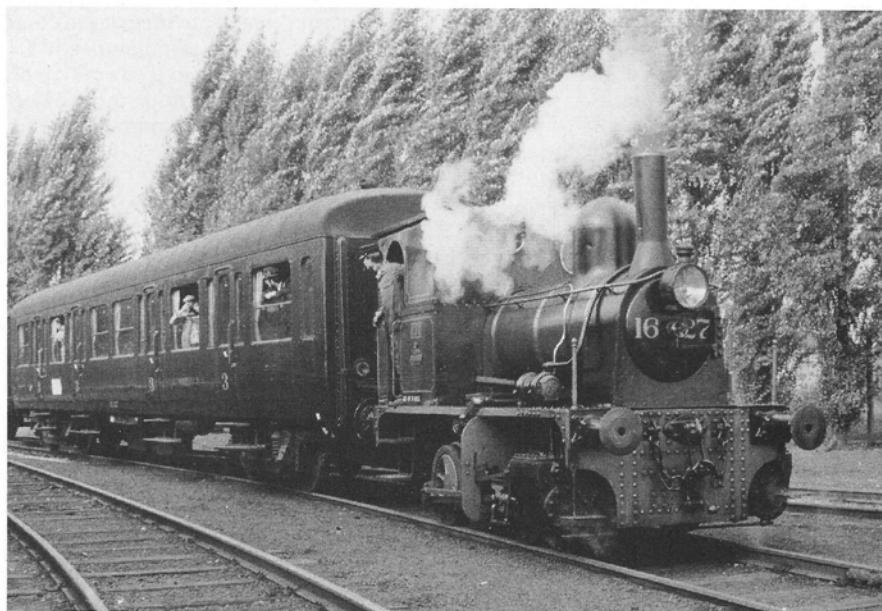
Ritdagen As : elke zon- en feestdag in juli, augustus en september.

Het museum is open tijdens elke ritdag en op iedere zaterdag, dinsdag en donderdag in juli en augustus.

MUSEUMSTOOMTREIN DER TWEE BRUGGEN vzw

De M.S.T.B. (Museumstoomtrein der Twee Bruggen), de eerste museumspoorlijn in Vlaanderen, is een vereniging zonder winstoogmerk, geheel en al gedragen door de inzet van een aantal spoorwegliefhebbers, allen vrijwilligers. Zij zijn erin geslaagd om verschillende lokomotieven en rijtuigen van de schroothoop te redden en deze weer in hun vroegere pracht te herstellen. De stelplaats van dit materieel is de Intercom centrale te Vilvoorde, waar de vereniging terecht kon bij de start van haar activiteiten.

Vanaf 1980 organiseert onze vereniging, op een aantal zondagen tussen begin april en midden oktober, ritten langsheen het kanaal Brussel-Willebroek en dit vanaf het Intercom Park te Vil-



Lok 1627 van de MSTB bij het vertrek vanuit het Intercom-park te Vilvoorde. Foto MSTB.

voorde tot aan de Buda-brug te Brussel. Een traject van 13 km, dat gereden wordt op de spoorlijn van de C.F.I. Deze spoorlijn heeft een standaardspoorwijdte van 1.435 mm.

Voor deze ritten wordt gebruik gemaakt van ofwel een oude stoomlokomotief, een motorwagen of een diesellokomotief. Gedurende de reis krijgen de bezoekers informatie over de industrie, de geschiedenis en de streek waardoor dit traject loopt. De vertrekuren zijn in het Intercom Park, zowel voor stoomtrein als motorwagen om 14.30 en 16.30 uur. Men kan eveneens de stoomtrein nemen te Vilvoorde om 14.46, 15.33 en 16.40 uur, de motorwagen om 14.38, 15.20 en 16.38 uur.

Op een beperkt aantal zaterdagen worden er voor de lekkerbekken zeer speciale gastronomische ritten ingelegd. Voor dit op het Europees vasteland uniek initiatief moet er wel op voorhand gereserveerd worden, want dit avondvullend programma kent een grote belangstelling. De ritten worden ondernomen in een speciaal ingericht restauratierijtuig dat getrokken wordt door een stoomlokomotief. Deze ritten gaan door op 4 augustus, 1 september, 29 september en 13 oktober, telkens om 20.00 uur. Ook aan groepen hebben wij gedacht: het is hen eveneens mogelijk speciale, al dan niet gastronomische, ritten te organiseren. Data en andere bijzonderheden worden in gezamenlijk overleg vastgesteld.

Het seizoen wordt bij M.S.T.B. afgesloten op 15 en 16 september met een Einde Seizoen Eetmaal. De bezoekers kunnen 's zaterdags tussen 18.00 en 22.00 uur en 's zondags tussen 11.00 en 17.00 uur tegen zeer democratische prijzen een lekkere maaltijd bekomen in het buffetrijtuig in het Intercom Park.

Per jaar worden er voor de miniatuurliefhebbers een viertal ruilbeurzen georganiseerd, waarop deze liefhebbers de kans geboden wordt miniatuurtreinen, -auto's en ander „spoorwegmaterieel” te verhandelen.

Deze ruilbeurzen vinden plaats in zaal Star, N. De Brauwerstraat te Vilvoorde op 23 september en 25 november, telkens van 9.00 tot 13.00 uur.

Wenst u meer inlichtingen over onze activiteiten? Bel of schrijf dan naar: vzw M.S.T.B., Harenssteenweg 494, B-1800 Vilvoorde, tel. 02 / 252 03 19 of 02 / 251 54 78

Museumstoomtrein der Twee Bruggen vzw Vilvoorde

MÉÉR DAN EEN GEWONE MUSEUMSPOORLIJN

- Gastronomische stoomtreinritten
- Toeristische stoomtreinritten
- Koffietafelritten
- Uitstappen per motorwagen

Voor informatie :
BEL 02 / 252 03 19

RAIL REBECQ ROGNON

Dit simpaticke, reeds in 1977 ingehuldigde 60 cm-smalspoorlijntje liep oorspronkelijk van Rebecq tot aan de splitting met de lijn 123 Edingen - Braine le Comte. Het was toen 3 kilometer lang. Onlangs werden de uitbreidingswerken tot aan het station van Rognon beëindigd, waardoor de lijnlengthe met één kilometer werd vergroot. Het blijft mogelijk een verdere uitbreiding tot Braine le Comte te verwezenlijken - wat de totale lijnlengthe zou verdubbelen - doch studie en financiering van dit project vergen de nodige tijd en vorderen slechts langzaam.

Vanaf het station te Rebecq begint de geheel in eigen bedding liggende lijn langzaam te stijgen. Het spoor - dat op sommige plaatsen op een verhoogde berm, op andere dwars door uitgravingen werd aangelegd - overschrijdt weldra de Zennevallei langs een prachtig, vijf bogen vormend gemetst viadukt en voert, even voor de terminus in Rognon, over een gelijkaardige doch nog iets hogere brug.

Het bij Rail Rebecq Rognon gebruikte reizigersmaterieel bestaat o.a. uit de stoomlokkjes „Pistache” (0-2-0 T Orenstein & Koppel nr. 3053, bouwjaar 1911) en „Birland” (eveneens een Orenstein & Koppel 0-2-0 T machine met het nr. 11908 en gebouwd in 1928), de dieseltraktor „Jules” (in 1940 gebouwd door de firma Moës in Waremmes) en vier rijtuigen, waarvan één eerste klasser, met ieder 25 zitplaatsen.

Het reizigers- en dienstmaterieel kan worden bekeken in het depot aan de voormalige terminus te Rognon.

Rebecq ligt in Waals Brabant op een dertigtal kilometer ten zuidoosten van Brussel in de richting Mons.

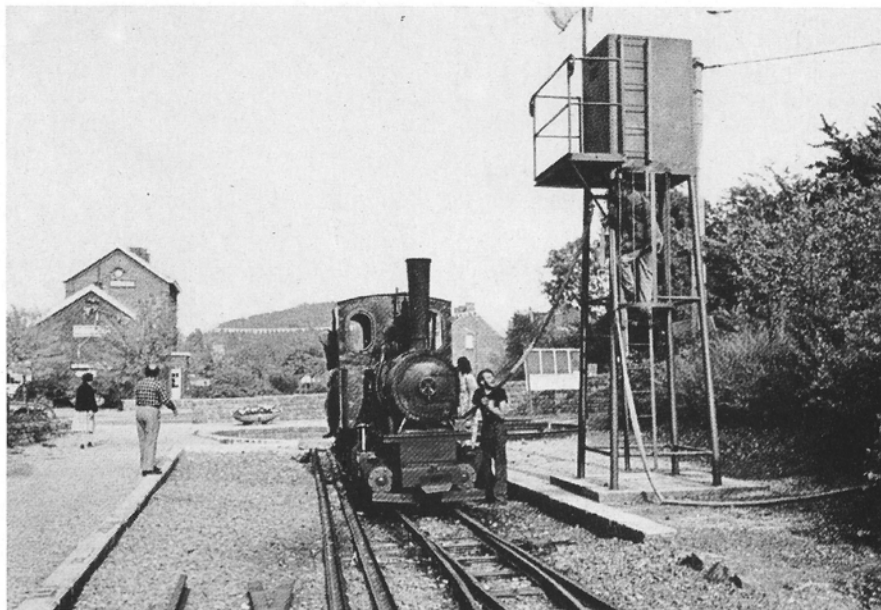
RRR rijdt van 1 mei tot einde september op zon- en feestdagen om 14.30, 16 en 17.30 uur. Speciale treinen kunnen op verzoek worden ingelegd.

Inlichtingen : tel. 067 / 63 72 13 of tel. 067 / 63 69 95 (gemeentehuis).

STOOMCENTRUM MALDEGEM v.z.w., gesticht in 1985, vroeger „De Blaauwe Wimpel”

In 1862 kwam er een privé-spoorlijn van Eeklo naar Brugge, die een stevig konkurrent was voor het staatsspoor dat (tot vandaag) over Aalter liep. Het eerste wat de „Etat” in 1897 bij de overname dan ook deed was het afschaffen van de sneltreinen ! De oprichting van de NMBS in 1926 bracht geen verbetering. Na WO II ging het snel bergaf met het reizigersaantal. Op 16/02/59 werd alle verkeer afgeschaft tussen Eeklo en Brugge en werd de lijn opgebroken tot Sijsele waar een militaire aansluiting bleef tot in de zestiger jaren. Op 26/04/88 reed de laatste goederentrein op het traject Maldegem-Eeklo. Bij K.B. van 14/12/88 werd de lijn opgeheven en op 15/09/89 verhuurd aan het Stoomcentrum voor museumdoel-einden.

Op de 10 km lange normaalspoorlijn tussen Eeklo en Maldegem is er een



Eén van de Orenstein & Koppel-smalspoorlokkjes van RRR tijdens de waterbevoorrading aan het station van Rebecq. Foto RRR.

toeristische treindienst op zon- en feestdagen van 1/5 t/m T.T.B.-weekend in oktober (B-dagtrip nr. 203). Stoomtraktie en motorwagens zijn van de partij. Aangekomen in het station van Maldegem, waarvan de gebouwen door het Stoomcentrum werden aangekocht en dat geleidelijk teruggebracht wordt in de stijl van toen, kan je een rondgang maken in het stoommuseum met zijn talrijke machines en een superactieve live-steam modelbouwclub.

Op de bedding van de vroegere spoorlijn naar Brugge loopt 60 cm-smalspoor. Reeds twee kilometer is in bedrijf. Het lijntje wordt doorgetrokken tot Donk (4,2 km). 's Zondags rijdt ook hier de stoomtrein.

Het stationsgebouw zelf werd ingericht tot een gezellig café-restaurant met de toepasselijke naam „The Steaming Inn”.

STOCK

Normaalspoor

- stoomlok 0-8-0T Tkp „Slask” nr. 4430, Chrzanow, 1955, ex-kolenmijn Viktoria, Walbrzych, Polen
- stoomlok 0-4-0ST „Fred”, Avonside 1925, ex-Tunsted Quarry Buxton, G.B.
- stoomlok 0-6-0T, Haine St. Pierre 1929, ex-Ets Foquet, Vilvoorde
- 2 dieselloks 0-6-0, „Swindon” 1957 (?), ex-Britisch Rail, G.B.
- 3 rijtuigen KIA, omstreeks 1934, ex-NMBS (Leuven)
- 1 rijtuig KIAD, omstreeks 1934, ex-NMBS (Leuven)
- 1 rijtuig 12AR (buffet), Ragheno 1951, ex-NMBS (Oostende)
- stoomkraan, Cockerill 1930, ex-NMBS (Schaarbeek)

Smalspoor

- stoomlok 0-4-0T „Marie”, O & K 1908, ex-S.B.B.M., Brussel



Tkp 4430 van Stoomcentrum Maldegem bij het verlaten van het station in Eeklo. Foto SCM.

- stoomlok 0-6-0T „Chrzanow 1954”, ex-Dobrzyn - suikerfabriek, Polen
- diesellok 0-4-0, O & K 1937, ex-N.V. Braet, Nieuwpoort
- diesellok 0-4-0, Moës, ex-steenbakkerij.
- verschillende rijtuigen op onderstel Craven Railway Builders, Sheffield, G.B.

STOOMSPOORLIJN DENDERMONDE-PUURS

Historiek

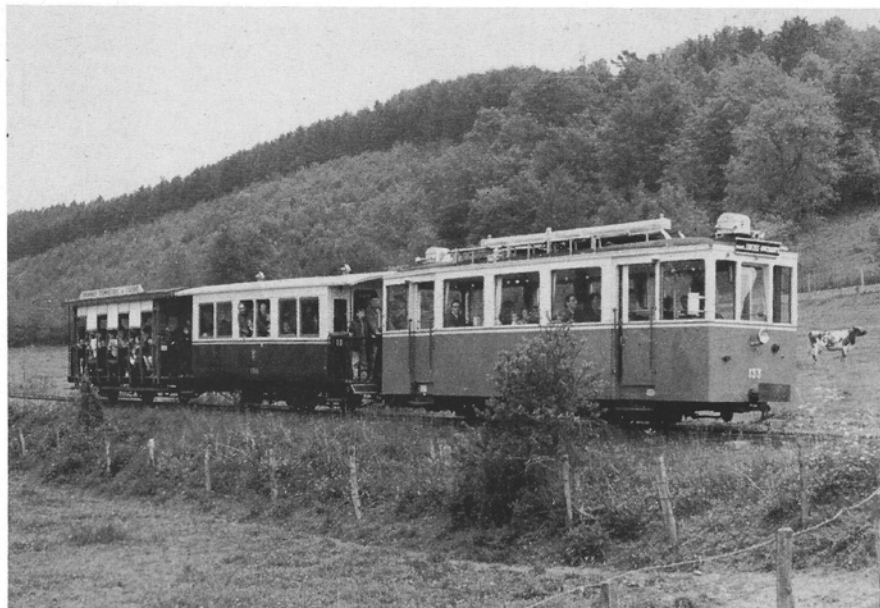
De vzw „Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief” werd in 1977 gesticht, gevolgd door een poging (naar het voorbeeld van Waalse geestesgenoten) met de NMBS een overeenkomst af te sluiten, teneinde ook in Vlaanderen een buiten dienst gesteld baanvak om te vormen tot museumspoorlijn.

Na veel trachten om van de NMBS een geschikte lijn ter beschikking te krijgen, waarbij Oostende - Gistel - Torhout het meeste tijd en energie opsloopte, werd de lijn Dendermonde - Puurs eind 1983 door de Militaire Overheid voor afbraak vrijgegeven.

Onmiddellijk deed de vzw BVS een aanvraag bij het Ministerie van Verkeerswezen en bij de NMBS om de lijn als museumlijn te mogen uitbaten. Het duurde echter nog tot september 1985 vooraleer de laatste plooiën glad gestreken waren i.v.m. de verbinding van de „Stoomspoorlijn Dendermonde - Puurs” met het NMBS-net.

Materieel (privé-bezit : *)

- stoomlokomotief met verticale ketel, gebouwd door J. Cockerill in 1907 (tot 1971 bij ABR, Petit-Enghien)
- dieselrangeerloek Deutz (ex-Idéal-Standard, Houdeng-Goegnies)*
- motorwagen 4302 (ex-NMBS)
- motorwagen 4602 (ex-NMBS)*
- lijndiesellok 5927 (ex-NMBS)*
- lijndiesellok 6106 (ex-NMBS)*
- 5 L-rijtuigen (ex-NMBS)
- 2 M1-rijtuigen (ex-NMBS)*



AR 133 van de TTA onderweg met een goed gevulde reizigerstrein. De „baladeuse” (open zomerrijtuig) geniet de grootste belangstelling ! Foto Paix.

Verder zijn in Baasrode-Noord nog meerdere niet rijvaardige stoomloks aanwezig, evenals verscheidene (nog) niet-rijvaardige houten GCI-rijtuigen. Stoomspoorlijn Dendermonde-Puurs is normaalsporig en 14 km lang. Zij telt van west naar oost volgende stopplaatsen : terminus Sint-Gillis-Dendermonde, Baasrode-Noord (station, loods, uitgeweken materieel), Sint-Amands, Oppuurs, terminus Puurs. Zowel in Sint-Gillis-Dendermonde als in Puurs ligt het perron van de SDP op slechts zowat 150 m van respectievelijk de halte en het station van de NMBS.

Rijdagen en dienstregeling in 1990

De SDP opende het seizoen met het Weekend van de Trein op zaterdag 7 en zondag 8 juli. Vervolgens wordt gereden op alle zondagen van juli en augustus, evenals op zaterdag 15 september t.g.v. de „Pukema” te Puurs.

De dienstregeling ziet er uit als volgt (V : vertrek, A : aankomst) :

- met motorwagen (reeks 43 of 46) of dieseltraktie (reeks 59 of 61) : Baasrode V 13.15 - St.-Gillis A 13.25 / V 13.35 - Baasrode A 13.45;
- met stoomtraktie : Baasrode V 13.55 - Puurs A 14.40 / V 15.40 - Baasrode A 16.25 / V 16.50 - St.-Gillis - A 17.05;
- met motorwagens of dieseltraktie : St.-Gillis V 17.10 - Baasrode A 17.25 / V 17.30 - Puurs A 18.00 / V 18.05 - Baasrode A 18.40 / V 18.55 - St.-Gillis A 19.05 / V 19.06 - Baasrode A 19.15.

TOERISTISCHE TRAMLIJN VAN DE AISNE

De TTA is een unieke attractie in België, het is de enige toeristische tramlijn waar, op een sectie van een authentieke buurtspoorweglijn, nog stoomtrams en dieselspoorauto's rijden. Deze voertuigen, echte museumstukken die toebehoorden aan de NMVB, bevinden zich nog in hun oorspronkelijke staat.

In 1961 besloot een aantal liefhebbers van buurtspoorwegen en trams, zich in de vzw „Association pour le Musée du Tramway” (Amutra) te groeperen. Een museum is echter statisch : alle voertuigen zijn er onbeweeglijk tentoongesteld. Wegens het succes van dit initiatief ontstond het idee om een authentieke buurtspoorweglijn te restaureren en voor toeristische doeleinden te exploiteren.

Er werd dan ook naar een geschikte spoorlijn uitgekeken. Na vele mogelijkheden te hebben onderzocht, viel de keuze op de oude buurtspoorweg Manhay - Melreux, meer bepaald op de sectie Pont d'Erezée - Amonines - Dochamps - Lamormenil.

De TTA is de eerste Belgische tramlijn die door liefhebbers wordt uitgbaat. Zij zou tot voorbeeld dienen voor andere toeristische lijnen in verscheidene streken van het land. De succesvolle uitbating van deze toeristische tramlijn



Het uit 1907 daterende Cockerill-lokomotiefje van SDP te St.-Amands. 27 september 1986, foto R.E. Burdon.

is te danken aan een groep liefhebbers die er vrijwillig hun tijd aan besteden. Om de eerste diensten te verzekeren beschikte de TTA over twee spoorauto's (AR 93 en AR 133) en twee tweessige wagens : de oude kampeerwagen A 2115 en de ex-MIVA 610. Twee jaar later, op 22 juni 1968, werd stoomtramlokomotief HL 1076 ingehuldigd.

Het wagenpark werd snel uitgebreid : momenteel bezit de TTA ongeveer 70 voertuigen. Zo kan een overzicht worden gegeven van de evolutie van het buurtspoorwegmaterieel. De TTA beschikt o.m. over 4 stoomlokomotieven (waaronder 3 stoomtrams met twee stuurstanden), 5 dieselmotorwagens, 18 tweessige reizigerswagens, 8 draaistelwagens, 3 bagagewagens en last but not least de beroemde wagen A 165 (vroeger door de Koninklijke Familie gebruikt op het traject Rochefort - Han-sur-Lesse), verscheidene goederenwagens voor het onderhoud van het traject en de opslag van wisselstukken, 7 platte wagens (waarvan 1 met draaistellen), 3 tankwagens, 1 ladderwagen enz.

Tijdens de vijftienvig jaar van haar bestaan heeft de TTA veel onderhoudswerk verricht, teneinde een efficiënte exploitatie te kunnen garanderen. Eerst en vooral werd het depot van Blier gebouwd (nu reeds veel te klein) dat tenminste de kostbaarste voertuigen kan herbergen. Vervolgens werden duizenden dwarsliggers vervangen, honderden tonnen ballast verspreid, sloten gereinigd en kunstwerken gerestaureerd...

De trams, die van 1 mei tot eind september op zaterdagmiddag, op de zondagen en tijdens de maanden juli en augustus (behalve op maandagmorgen) alle dagen te Pont d'Erezée vertrekken, voeren u tijdens een tien kilometer lange klim naar Dochamps, door de prachtigste streken van de Ardennen en de Famenne.

U zult er buitengewone landschappen met ongerepte bossen, moerassen en rotspartijen ontdekken !

TOERISTISCH KOMPLEX „LI TRIMBLEU”, TOERISTISCH TREINTJE

Op een voormalige buurtspoorweglijn met de klassieke spoorwijdte van 1.000 mm rijdt in het Land van Herve, over een afstand van 5,5 km, „Li Trimbleu” waarmee de reiziger een alleszins merkwaardig landschap ontdekt en waarbij hem, naast de treinrit, de mogelijkheid tot enkele zeer interessante en leerzame bezoeken en „ontdekkingen” wordt geboden. Het lijntje wordt uitgebaat met behulp van drie diesellokomotieven en van zes rijtuigen, waaronder enkele ex-NMVB.

De heen- en terugrit tussen Blegny en Mortroux voert doorheen de boomgaarden en weilanden van het typisch Land van Herve, door het oude stadje Dalhem en door de buurtspoorwegtunnel van de Berwinne (de langste buurttramtunnel van België : 143 meter).



De Ruhrthaler dieseltraktor van Li Trimbleu met twee voormalige NMVB-reizigersrijtuigen aan het eindpunt te Mortroux. Dia Staf Cuyt.

In het toeristisch complex te Blegny bezoekt u een echte steenkoolmijn met o.a. een afdaling tot in de ondergrondse galerijen, vergezeld door een oud-mijnwerker.

Een grote gratis parking, een cafetaria, een zaal voor groepen, het restaurant en de speeltuin bieden comfort en ontspanning voor groot en klein.

Te Mortroux kan het Streeklevenmuseum worden bezocht, waar een stoomlokomotief, de Herve'se binnenhuisinrichting, een zadelmakersatelier, de vervaardiging van de Herve-„siroop” en de Herve-kaas op ontdekking door de nieuwsgierige toerist wachten.

Uurregeling

Individuele reizigers : van 31 maart tot 21 oktober, vertrek te Blegny om 10.30, 14.30 en 16.30 uur; in juli en augustus en op zon- en feestdagen om 10.30,

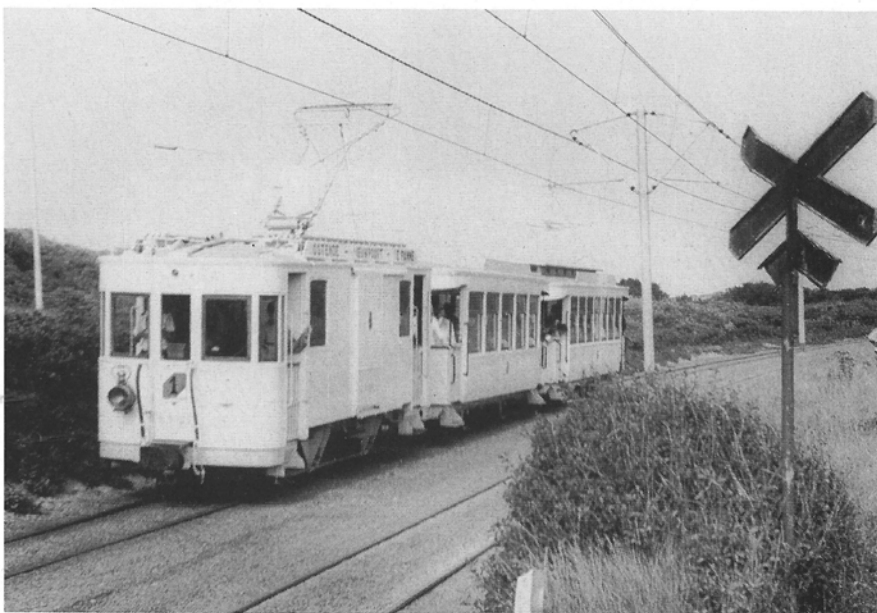
12.30, 14.30 en 17.00 uur.

Groepen : van 31 maart tot 31 oktober op verzoek. Vertrekuren af te spreken. Inlichtingen : Toeristisch Komplex „Li Trimbleu”, rue L. Marlet 23, 4570 Blegny. Tel. 041 / 87 43 32 - 87 43 33 - 87 50 01 (gratis brochures ter beschikking).

TTO-NOORDZEE

Wie kent niet het historisch toeristisch tramstel dat regelmatig op de kusttramlijn rijdt ?

Deze ritten worden ingericht door de in 1978 opgerichte vereniging Toerisme, Transport en Ontspanning aan de Noordzee v.z.w., kortweg TTO-Noordzee, in nauwe samenwerking met de Buurtspoorwegen West-Vlaanderen, die voor de exploitatie instaan. Zodoende verschijnen regelmatig trams uit groot-



Dit fraaie tramstel, bestaande uit OB-motorpakwagen A9865 en bijwagens 8768 en 11593 werd door TTO Noordzee o.a. ingezet tijdens „Trammeland 1987”. De Haan, Zwarte Kiezel, augustus 1987, foto Eddy Geuvels.

vaders tijd opnieuw op de rails van de Belgische kustlijn.

TTO-Noordzee is echter niet alleen een vereniging voor tramliefhebbers : tot de doelstellingen behoort het samenbrengen van personen die geïnteresseerd zijn in het bevorderen van het toerisme aan de Belgische kust en in het achterland d.m.v. het maximaal benutten van installaties die aan de gemeenschap toebehoren (vliegvelden, luchthavens, spoorwegen, tramwegen, havens enz.). De afdeling „tram” mag met trots terugblikken op enkele prachtige realisaties en kent een brede waaier aan activiteiten.

Zo vermelden we o.a. het advies geven over en het systematisch opzoeken en restaureren van historisch trammaterieel en alles wat daarmee te maken heeft evenals het begeleiden van historische tramstellen bij diverse gebeurtenissen (Trammeland, Gentse feesten, Parkfeesten Oostende, excursies enz.).

TTO-Noordzee heeft ook steeds kunnen rekenen op een goede samenwerking met de NMVB-Groep der Beide Vlaanderen, met openbare besturen evenals met verenigingen van tramliefhebbers in binnen- en buitenland, met Vetramu en Vebov in het bijzonder.

Het „wachtmuseum” in het NMVB-depot Kalken, waar diverse rijtuigen op hun carrière als museumtram staan te wachten, is hiervan een sprekend voorbeeld.

Personen die wensen metterdaad actief mede te werken aan de TTO-projecten kunnen voor verdere informatie schriftelijk terecht op volgend adres : TTO-Noordzee vzw, p/a Stadhuis, 8400 Oostende.

Voor inlichtingen aangaande tramverhuringen voor diverse gelegenheden (toeristische uitstappen, bruiloften, personeelsfeesten, recepties, reclamecampagnes, beurs- en kongresbezoeken enz.) kan men rechtstreeks terecht bij de NMVB West-Vlaanderen, Nieuw-

poortsesteenweg 110, 8400 Oostende, tel. 059 / 70 22 88.

VENNBahn

De Vennbahn dankt haar naam aan de Hoge Venen, een moerassig gebied tussen Eupen en Sankt Vith, deel uitmakend van een uitzonderlijk mooi natuurreservaat : een landschap van wouden, venen, beken en riviertjes als de Vester (met het stuwmeer van Eupen), de Helle, de Getzbach...

In 1883 werd de moeilijke taak aangevat een spoorlijn door deze streek te leggen, waardoor een 48 km lang traject, dat Aachen met Monschau verbond, voor het railverkeer kon worden geopend. Twee jaar later werd de lijn via Weywertz tot Malmedy verlengd en in 1887 was de doorgaande verbinding tussen Aachen, Sankt Vith en het Groothertogdom Luxemburg een feit.

Het 64 km lange, normaalsporige baanvak tussen Eupen en Büllingen was nog tot 30 juni 1989 in dienst en bediende de stations Raeren, Roetgen, Lammersdorf, Konzen, Monschau, Kalterherberg, Sourbrodt, Weywertz, Bütgenbach en Büllingen.

Op voormelde datum sloot de NMBS het lijngedeelte tussen Raeren en Sourbrodt, daar het weinige treinverkeer het onderhoud van dit stuk niet langer rechtvaardigde.

In 1990 droeg de NMBS de lijn Raeren - Sourbrodt met het oog op toeristische uitbating over aan de Duitstalige Gemeenschap, die op haar beurt de exploitatieverantwoordelijkheid toevertrouwd aan de „Vennbahn V.o.E.”.

Deze jongste toeristische lijn in ons land biedt de reiziger een buitengewoon interessant traject aan : vertrekkend uit Eupen wordt tot Roetgen een deel van het 4700 ha grote Hertogenwald doorkruist en wordt vervolgens het om zijn mooie huizen, zijn kasteel en zijn schilderachtige ligging aan de Rur be-

kende Monschau bereikt. Voorbij Monschau rijdt de trein door een heuvelig en met bossen, venen en drassige gronden bezaaid landschap. Aanbevelenswaardige wandelingen en uitstappen zijn mogelijk vanaf elk station langs de lijn.

Niet voor de aankomst in Bütgenbach heeft de reiziger een grootse kijk op de stuwdam en het meer. Bütgenbach dankt zijn bekendheid aan de watersport op dit stuwmeer : plankzeilen, kanovaren, zeilen en zwemmen. Een groot speelplein aan de oever verwelkomt de jongste reizigers.

Talrijke kastelen zijn langs deze merkwaardige route gelegen : „Burg Stockem” in Eupen, het kasteel en het museum te Raeren, de burchten van Monschau en Robertville (Burg Reinartzstein)...

Een reis met de Vennbahn staat borg voor een onvergetelijke uitstap, die de reiziger één der mooiste streken in België leert kennen en die het verlangen wekt er terug te keren.

De spoorlijn kon opnieuw voor het railverkeer worden geopend dankzij de steun van de Duitstalige Gemeenschap, van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling en van de Vennbahn V.o.E.

De inhuldiging van deze toeristische spoorweg vond plaats op 2 juni 1990 en ging gepaard met een bezoek van de beroemde „Rheingold”.

Uurregeling (op zon- en feestdagen)

Heenreis : Eupen - Vertrek 10.00 u, Raeren - V 10.25, Monschau - Aankomst 11.23, Bütgenbach - A 12.33, Büllingen - A 12.44.

Terugreis : Büllingen - V 16.30, Bütgenbach - V 16.40, Monschau V 17.51, Raeren - A 18.50, Eupen - A 19.15.

Principiële treinsamenstelling : lokomotief reeks 59 en rijtuigen M1 of K1. Inlichtingen : Bureau Vennbahn V.o.E., Bahnhofstrasse 70, 4730 Raeren, tel. 087 / 85 24 87.

Buiten de hoger beschreven museumbedrijven bestaan ook nog de volgende, bekende exploitaties :

TTMM : Train Touristique de la Meuse et de la Molinee, die vanaf 1 juli 1990 met een exploitatie zou starten tussen (Florennes) en (Maredsous), doch waarvan op dit ogenblik niet bekend is of deze bedrijvigheid inderdaad werd aangevangen.

Bakkersmolen te Wildert : op het terrein van dit „levend” stoommachinemuseum bevindt zich een gesloten 60 cm-smalspoorcircuit waarop met een prachtig gerestaureerd Pools stoomlokomotiefje wordt gereden.

Grottenlijn te Han-sur-Lesse : op deze verpachte metersporige NMVB-lijn wordt tijdens het toeristenseizoen gereden met authentieke Buurtspoorweg-dieselmotorwagens die, met open zomerrijtuigen aan de trekhaak, bezoekers vervoeren tussen het centrum van Han en de ingang van de beroemde grotten.

Staf Cuyt



Vennbahn : lok 201.001 (ex-5930) die vanaf 2 juni 1990 op deze museumspoorlijn wordt ingezet. Foto Ronald Mardaga.

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

De Buurtspoorwegverbindingen met de spoorwegen (V)

DE STELPLAATS EN HET TRAM-STATION MERKSEM-IJSKELDER

In mei 1912 wordt door de Buurtspoorwegen een voorstel ingediend om de stelplaats aanzienlijk te vergroten in de richting van de spoorlijn Antwerpen - Rotterdam.

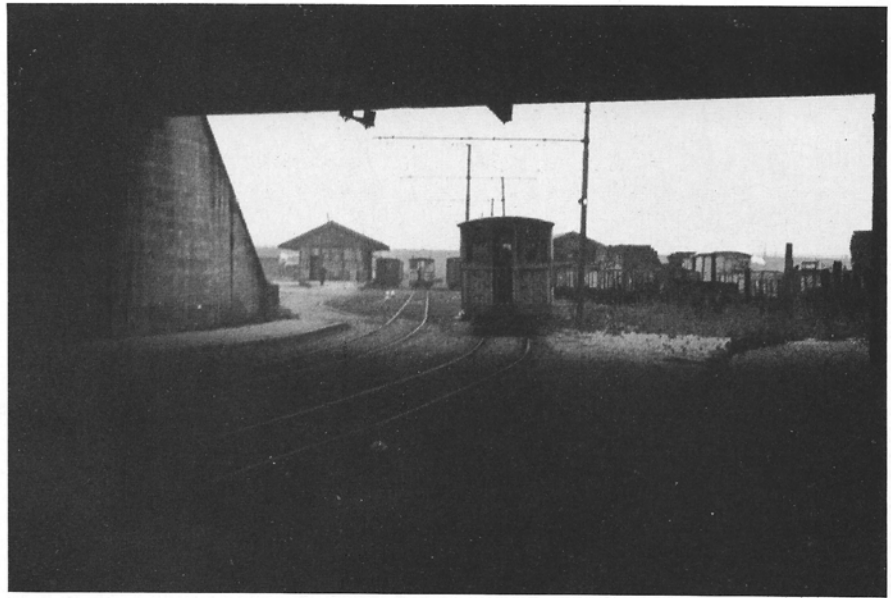
Deze uitbreiding voorzag ondermeer het verlengen van de laadkade voor mest, de aanleg van een nieuwe bijkomende laadhelling voor vee, het vergroten van de gekasseide goederenkoer, de aanleg van bijkomende rangeersporen, de bouw van een loods voor het onderbrengen van normaalspoorlokomotieven en de oprichting van enkele magazijntjes voor het bergen van lampen, oliën en vetten. Het ontwerpplan wordt door de ministeriële diensten goedgekeurd op 12 juli 1912.

De uitvoering ervan blijft echter in de laden zitten, want overzichtstekeningen van de stelplaats na 1919 geven een ongewijzigde toestand weer.

Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog kennen de stelplaats en het tramstation in oktober 1914 een zeer drukke bedrijvigheid aangezien, op bevel van de Duitse bezetter, de stoom- evenals de elektrische diensten Antwerpen tijdelijk niet mochten binnenrijden. Ook vluchten vele Belgen toen per tram vanuit Merksem-IJskelder naar Nederland.

De spoorversmalling van 1,067 m naar 1 m wordt in de stelplaats uitgevoerd tijdens de maanden mei-juni 1921 en vanaf 1924 verliezen de werkplaatsen van „den IJskelder” geleidelijk een aantal activiteiten. De onderhoudsdienst van de reizigersrijtuigen wordt overgebracht naar de nieuwe werkplaatsen van Merksem-Oude Bareel.

In 1926-1927 zijn de Buurtspoorwegen evenwel achter op hun onderhoudsprogramma van het rollend materieel en starten zij opnieuw werkplaatsactiviteiten in de IJskelder, teneinde de vertraging te kunnen inlopen. Niet voor lang echter, want om een betere centralisatie te bekomen en om meer besparingen te verwezenlijken (waar hebben wij dat nog gehoord ?), beslist de maatschappij in 1930 alle werkplaatsactiviteiten in de IJskelder stop te zetten en definitief over te brengen naar de Oude Bareel en naar de werkplaats in Turnhout. In de loop van 1931 is deze overheveling een feit. Ingevolge de voortschrijdende elektrificatie van de Noorderlijnen en de uitbouw van een stelplaats te Lillo (Blauwhoef) - periode 1930-1932 - wordt de IJskelder minder en minder belangrijk en blijft de goederenoverslag op meter-spoor de voornaamste activiteit van de stelplaats.



Merksem-IJskelder, omstreeks 1949, gefotografeerd van onder de viaduct (Ingenieur Menneslaan), richting spoorlijn Antwerpen-Rotterdam.

Daarbij komt vanaf 1930 nog de verbreding van de Kempische Vaart (voor de aanleg van het Albertkanaal) en het bouwen van de nieuwe viaduct met de daarbijhorende verbindingen, waaronder de Ingenieur Menneslaan en de IJzerlaan.

Praktisch de helft van de stelplaats wordt om deze redenen in 1932-1934 afgebroken en worden de nodige gronden ter beschikking gesteld van Openbare Werken voor de aanleg van de Ingenieur Menneslaan en de viaduct over

het Albertkanaal.

Op vrijdag 16 november 1934 in de voormiddag wordt deze viaduct, op uitnodiging van de NMVB, door talrijke prominenten per speciale tram uit Merksem ingehuldigd. Lang zal de viaduct niet bestaan : het kunstwerk wordt in de nacht van 17 op 18 mei 1940 door het terugtrekkende Belgische leger opgeblazen.

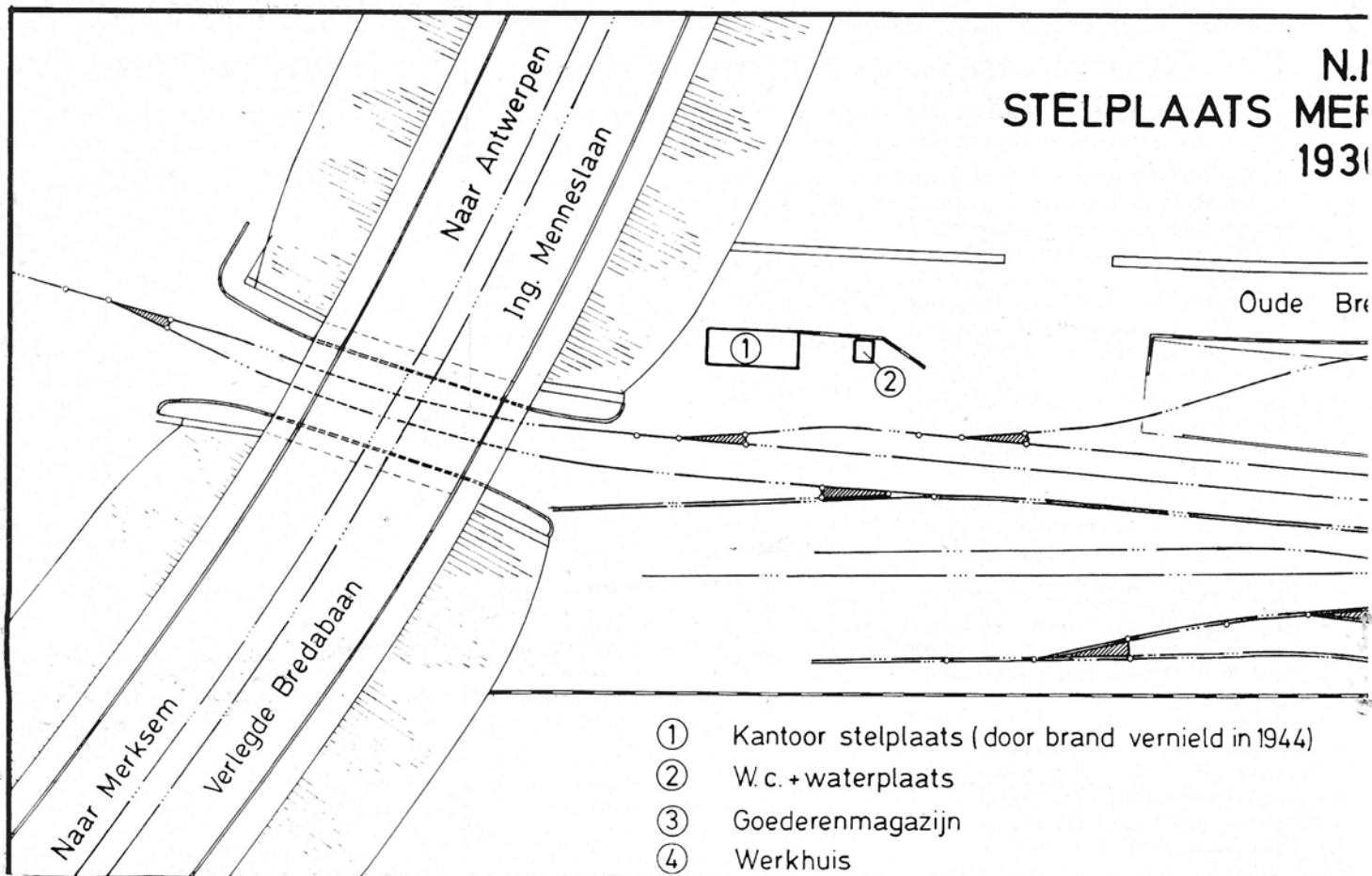
Vergelijk nu even de tekening in deze bijdrage met de schets, verschenen in RR 19/90 - blz. 100. U zult merken hoe



Merksem-IJskelder, 1950. Zicht op de stelplaats richting Ingenieur Menneslaan.

Bezoek het ANTWERPS TRAM- EN AUTOBUSMUSEUM, Rekreatiedomein FORT V, Fort V-straat, 2520 Edegem. Open van Pasen tot het laatste weekeinde van oktober, elke zaterdag, zondag en wettelijke feestdag van 14 tot 18 u.
Te kijk : de boeiende geschiedenis van tram en bus in de provincie Antwerpen, door middel van woord, beeld en rollend materieel !

N.I. STELPLAATS MERKSEM 1930



ingrijpend de stelplaats toen werd gewijzigd.

Tussen het binnentrekken van de Engelsen in Antwerpen (4 september 1944) en de bevrijding van Merksem (3 oktober 1944) lag de stelplaats IJskelder herhaaldelijk in de vuurlijn, daar de Duitsers zich langs de noordelijke oever van het Albertkanaal hadden teruggetrokken.

In die periode (precieze datum niet gekend) gaat het overgebleven kantoorgebouw van de IJskelder geheel in de vlammen op, evenals de hele voorraad kolen. Motorrijtuig 10127 en 26 andere rijtuigen (1 bijwagen op draaistellen, 5 twee-assige personenrijtuigen, 1 pakwagen en 19 goederenwagens) branden eveneens volledig uit.

Naast de gevolgen van deze zware brand worden in die periode nog 9 locomotieven, 18 reizigersrijtuigen, 4 pakwagens en 60 goederenwagens min of meer beschadigd door het oorlogsgeweld.

In 1938 werd aangevangen met de aanleg van de „nieuwe IJskelder”, rechts naast de spoorlijn Antwerpen-Rotterdam. De uitbouw ervan gebeurde tijdens de oorlogsjaren, zodat vanaf 1946 de „oude IJskelder” veel van zijn functies verloor. Van 16 april tot half mei 1951 wordt de hele spoorinstallatie van de oude IJskelder door de diensten van de maatschappij opgebroken en verkocht aan de firma Hartogh - De Vocht uit Merksem. Diezelfde firma was ook koper van de laatste overgebleven houten loodsen en van de omheining, gemaakt uit rails en dwarsliggers. De afbraak van dit alles gebeurde eveneens in de maand mei 1951.

(wordt voortgezet)
Eric Keutgens, mei 1990



Merksem-IJskelder. De goederenloods, vermoedelijk gefotografeerd enkele weken voor de definitieve afbraak in mei 1951. Let ook even op de erbarmelijke toestand van de omheining in dwarsliggers!
Alle foto-opnamen : Frans Keutgens.

BVS-SHOP

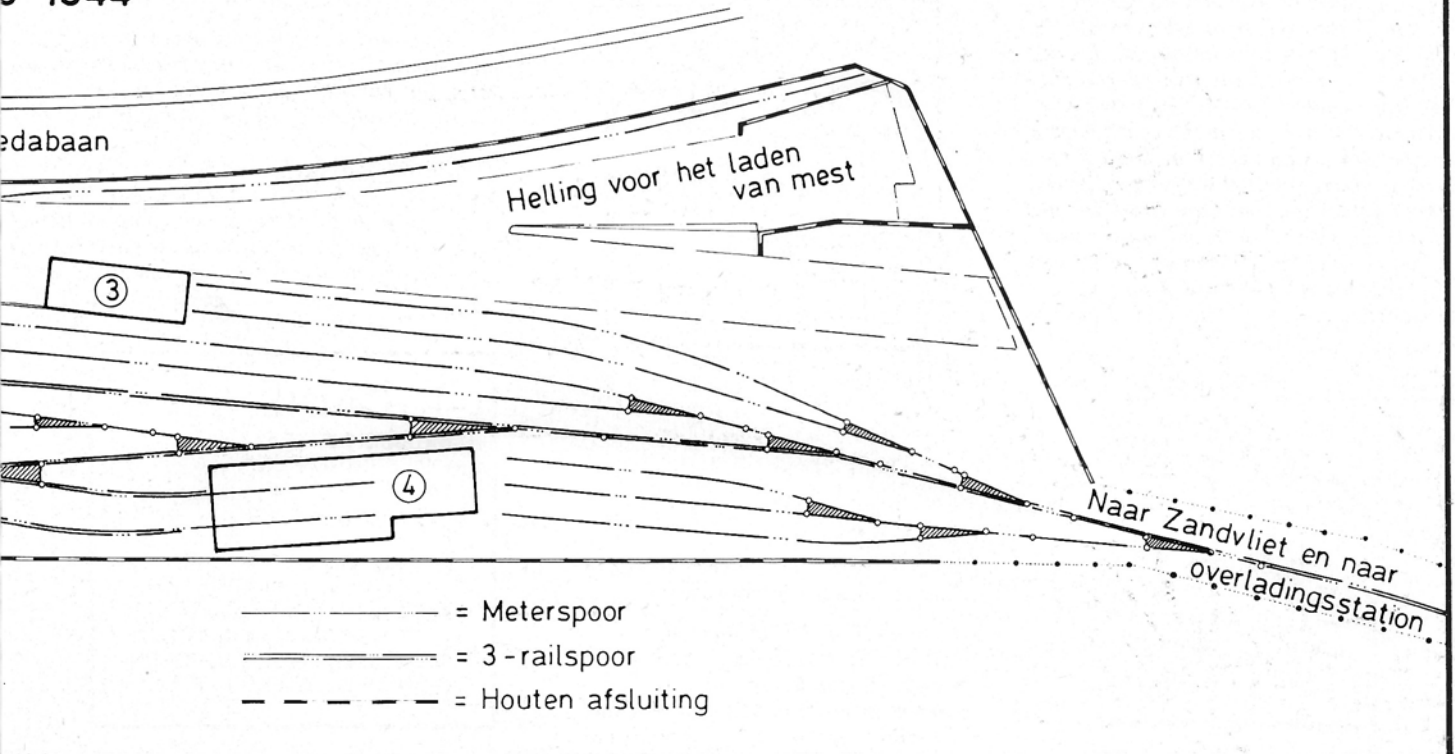
Station Baasrode-Noord

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

Ruime keuze aan spoorwegliteratuur

BOEKEN, TIJDSCHRIFTEN,
PRENTKAARTEN

M.V.B.
 RKSEM-IJSKELDER
 6-1944



Het „geheim” van motorrijtuig 651.01 onthuld !

Gelukkigwens ! Ik heb onze lezers met mijn in RR 20 gepubliceerde „halve april grap” over spoorauto 651.01 inderdaad niets kunnen wijsmaken : mogelijkheid 3 uit mijn lijstje was de enig juiste oplossing en géén van de inzenders is in de door mij wagenwijd opgezette val getrap !

De brief van lezer Buysse uit Merelbeke geeft de meest nauwkeurige en met redenen omklede oplossing voor het „probleem” en wordt zodoende met een boekenbon ter waarde van 500 F gehonoreerd. Het schrijven van de heer Buysse wordt hierna in zijn geheel weergegeven :

Geachte heer,

Ik schrijf u in verband met de motorwag en 651.01. De aanwezigheid van 2 of 3 kopramen is mij in de loop van het verschijnen van de artikels over „Het reizigers diesel-materieel van de NMBS” in RR reeds opgevallen ! Ik moet u zeggen dat ik op een bepaald ogenblik gedacht had, daaromtrent aan de auteurs een vraag te stellen hoe dat nu juist zat, maar ik ben er helaas niet toe gekomen.

Vooreerst moet ik u spreken over de motorwag en type 601. Deze heeft namelijk hetzelfde uiterlijk, wat de rijtuigkast betreft, als onze 651.01. Op alle afbeeldingen die verschenen zijn in RR komt hij voor met twee kopramen. Het zijn duidelijk opnamen langs de zijde van de bagageafdeling. Op een afbeelding in

het artikel „Les autorails de la SNCB” van Dhr. J. Heroufosse (lang geleden verschenen in vermoedelijk Rail et Traction - nota : inderdaad verschenen in „Rail et Traction”, uitgave van Arbac, S.C. - en waarvan ik sinds een jaar een slechte copy bezit) zag ik een 601 afgebeeld in originele livrei met de letters EB-BSM op de flank. Daar waren drie kopramen te zien langs de motorzijde ! Gezien de gelijkenissen tussen de 601 en de 651.01 stelde ik bij het aandachtig lezen van RR de vraag of de 651.01 ook zo was gebouwd.

Ook het idee van verbouwingen kwam in mij op. Helaas beschik ik niet over tijd en bronnen om dit verder uit te diepen. Bij het nu recent verschijnen van RR 20 met de mooie foto van de 651.01, heb ik nogmaals de gepubliceerde foto's bekeken en er over nagedacht.

Tenslotte durf ik met zekerheid zeggen dat :

1. er langs de zijde van de bagageafdeling twee grote kopramen waren,
2. er langs de zijde van de motor drie smallere kopramen waren,
3. dit altijd zo is geweest. Hier zal geen sprake zijn van een verbouwing of vreemde 651.01, gelet op het feit dat er oude afbeeldingen bekend zijn met 2 ramen langs de bagageafdeling, en anderzijds er een oude afbeelding bestaat met 3 kopramen bij een uiterlijk gelijke 601.

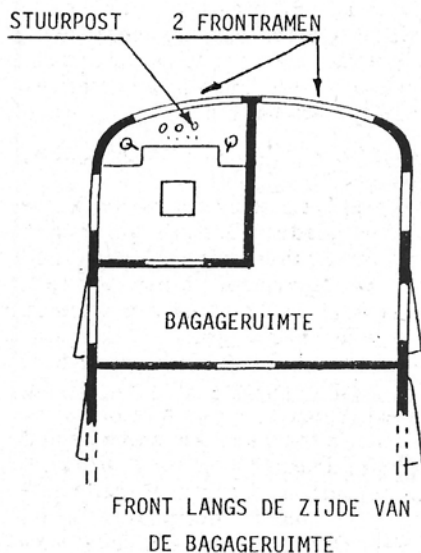
De reden van dit verschil in fronten kan ik als volgt uitleggen. Indien er langs de bagage-zijde 3 kopramen waren geweest, dan stond de bestuurder in het midden en was uiteraard het gehele front in beslag genomen. Door nu de besturingsorganen langs de ene helft te plaatsen, 2 ramen te monteren (bij drie kleinere ramen zou het uitzicht natuurlijk te beperkt zijn geweest) en een middenafscherming te voorzien (zeer duidelijk op foto RR 19, blz. 103) had men meer ruimte in de bagageafdeling. Er moet trouwens een zitplaats zijn geweest vooraan voor de treinbegeleider (zie 601, RR 16 blz. 138). Anderzijds zal het zo zijn geweest dat langs de zijde van de motor er niet zo veel ruimte beschikbaar was. Het is dan ook logisch de stuurpost in het midden te plaatsen, aangezien dit de meeste plaats geeft aan de bestuurder. De fronten zijn immers niet geheel vlak, maar lichtjes gebogen en sterk afgerond aan de hoeken.

Op de foto's in RR 16 en 19 zijn de opnamen gemaakt langs de bagagezijde en bij de opnamen in RR 20 langs de motorzijde (zie uitlaat op het dak). Dus de oplossing van de door u gestelde meerkeuzevraag is niet 1, 2 of 4 maar wel 3 : nl. dieselmotorwag en 651.01 had één front met twee en één front met drie ramen.

Bij de meeste andere dieselmotorwag ens zoals 606, 608, 620, 653, 654, 655,

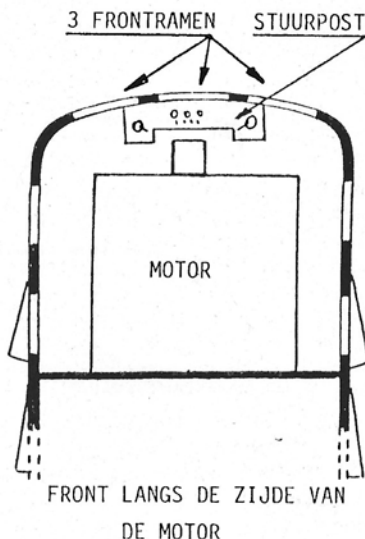
670 komt het gestelde probleem niet voor aangezien de bagageafdeling altijd tussen het motorgedeelte en de reizigersruimte was ingedeeld.

Bij deze gelegenheid wens ik er ook op te wijzen dat de buffer van onze 651.01 in de loop van zijn bestaan werd veranderd (vergelijk foto RR 16 met deze in RR 19 en 20). Ik heb zelfs de indruk dat de zijdeur van het motorcompartiment werd verwijderd langs slechts 1 zijkant. Wanneer men de foto in RR 20 aandachtig bekijkt, dan kan men in deze ruimte kijken en een gedeeltelijk opengeschoven raam ontdekken terhoogte van de dichtgemaakte deur. Door het andere raampje (niet in de deur) kan men ook kijken en een gedeelte van de perronluisel zien.



informatie die in dit tijdschrift staat neergeschreven.

Met de meeste hoogachting,
Raoul Buysse, Merelbeke



Enkele citaten uit andere inzendingen zijn eveneens het lezen waard :

Op de foto in RT130 staat MW 651.01 met een zicht op de frontzijde kant pakwagen, zonder gele zichtbaarheidsbanden en grote cijfers voor het nummer. Bij vergelijking van deze foto met deze in RR 20 is het bijna zeker dat beide foto's dezelfde dag gemaakt zijn (vergelijk : insprong perronoverkapping toez van de MW, spoorovergang toez van de MW, rijrichting van de MW = wit; rood frontlicht).

Fernand Maes, Mol

Na fotografisch onderzoek ben ik tot het besluit gekomen dat het telkens om dezelfde motorwagen 651.01 gaat. Ik kies dan ook resoluut voor oplossing 3.

Deze foto was in dienst van de NMBS en heeft op het ogenblik dat de motorwagen in het station stond te wachten van de gelegenheid gebruik

gemaakt de andere zijde van de „lok” te fotograferen. Hij was niet alleen fanatiek, maar ook vooruitziend. Hij wist toen reeds dat enige decennia later de vraag van de frontramen zou gesteld worden.

Peter Embrechts, Bonheiden

Er is natuurlijk slechts één enkel type en exemplaar 651 in dienst geweest en mijns inziens hebt u de lezers op een „april”-dwaalspoor willen brengen !

Het betreft dus wel degelijk éénzelfde spoorauto, gekiekt op hetzelfde tijdstip; alleen heeft de fotograaf zich verplaatst en een foto genomen van het passagiersfront en we zien slechts... twee ramen !

Karel Ceoen, Grimbergen

JOCADIS P.V.B.A.

BRUSSESESTRAAT 53
1390 EDINGEN
Tel. (02) 395 71 05

GROTE KEUS N.M.B.S.
ROLLEND MATERIEEL -
SIGNALISATIE -
VRACHTWAGENS
BESTE PRIJZEN !
ALLE MERKEN VAN ROLLEND
MATERIEEL EN TOEBEHOREN
OKKASIES - BOEKEN - FOTO'S

Het zou wel eens kunnen zijn dat beide foto's op dezelfde plaats en dag zijn gemaakt omwille van zijn twee verschillende koppen.

Eddy Vervoort, Viersel

Zo zie je maar : onderschat nooit de intelligentie van je medemens !
Met mijn oprechte dank aan alle inzenders en... tot bij een volgende gelegenheid ?

Staf Cuyt

PH. DELLICOUR

Naamsestraat, 49 A. B-1000 Brussel. Tel. (02) 511 61 20.
Open van 7 tot 18 u (op zaterdag van 10.30 tot 17 u).

DE SPECIALIST VAN SPOORTIJDSCRIFTEN EN -PRENTKAARTEN

A
SCHIENENVERKEHR AKTUELL

EISENBahn ZEITSCHRIFT
SCHWEIZER EISENBahn REVUE
TRAM

STRASSENBAHN MAGAZIN

+ ÉDITIONS DU CABRI (boeken & postkaarten)

B
MUPDOFER NEWS
RAIL ET TRACTION
RAILFOTO/RAILPHOTO
RAIL-REVUE
SPOORWEGJOURNAAL/
JOURNAL DU CHEMIN DE FER
TRAM 2000
TRAM MAGAZINE
+ PUBLIKATIES VAN GTF (Trans-Fer, enz)

D
BAHN UND MODELL
BLICKPUNKT STRASSENBAHN
DER MASSTAB
DER NAHVERKEHR
DER STADTVERKEHR
EISENBahn ILLUSTRIERTE
EISENBahn JOURNAL
EISENBahn KURIER
EISENBahn MAGAZIN
LOK MAGAZIN
LOK REPORT
MIBA
MODELL AUTO
OMNIBUSSPIEGEL

F
CHEMINS DE FER
CHEMINS DE FER RÉGIONAUX
ET URBAINS
CONNAISSANCE DU RAIL
ENTRE LES LIGNES
LA VIE DU RAIL
LE RAIL
L'ESCARBILLE
LE TRAIN
LOCO REVUE
MAGAZINE DES TRAMWAYS A
VAPEUR ET DES SECONDAIRES
RAIL MINIATURE FLASH
TRANSPORTS URBAINS
VOIE ÉTROITE
VOIES FERRÉES

GB
MODERN TRAMWAY
TROLLEYBUS MAGAZINE

I
MONDO FERROVIARI
TUTTO TRENO

NL
OP DE RAILS
RAIL HOBBY
RAILKRONIEK

USA
ELECTRIC LINES
TRAINS

NMBS-seinen in realiteit en op de modelbaan (slot)

VOORBEELDEN

Sporenplan en seinen-opstelling zijn schematisch weergegeven en staan niet in verhouding tot de werkelijke afstanden. Stop-, richtings-, gekombineerde en rangeerseinen zijn aangeduid met een hoofdletter, waarschuwingseinen met een kleine letter. Voorbeeld 1 en voorbeeld 2 zijn elkaars voortzetting, maar er werd een verschillend stelsel gebruikt, wat in de praktijk te vermijden is. Er is telkens aangegeven vanuit welk seinhuis de seinen worden bediend. Dit heeft voor de modelbouwer slechts belang voor zover hij de nummers op de seinen aangeeft (en voor reproductie en tracé van het kabel- en rollensysteem voor de bediening van de seinen op schaal 1/1 : de dagelijkse realiteit). Op de doorsnee modelbaan gebeurt de bediening elektrisch en doorgaans gecentraliseerd.

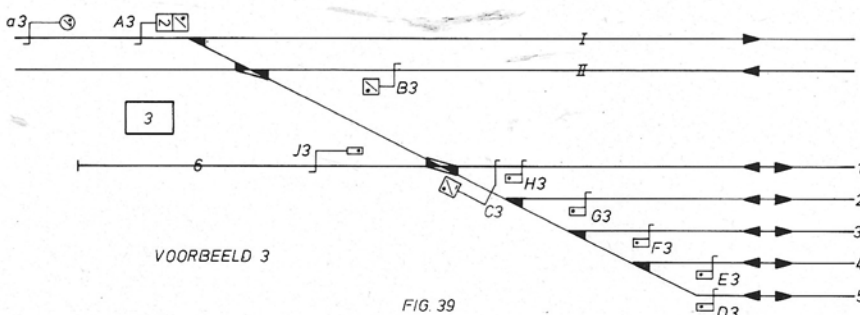
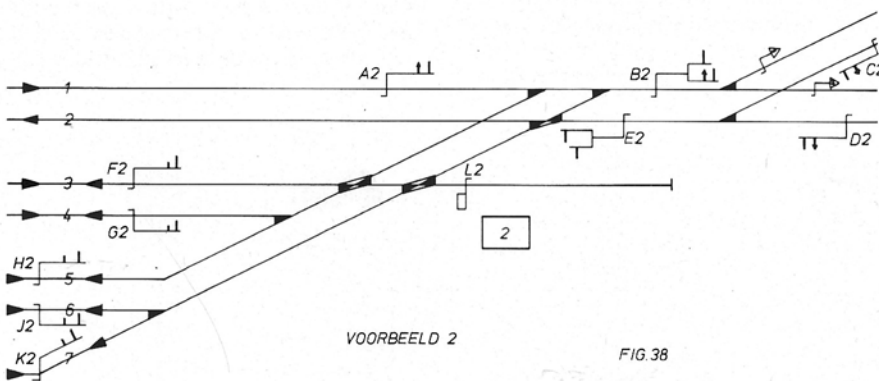
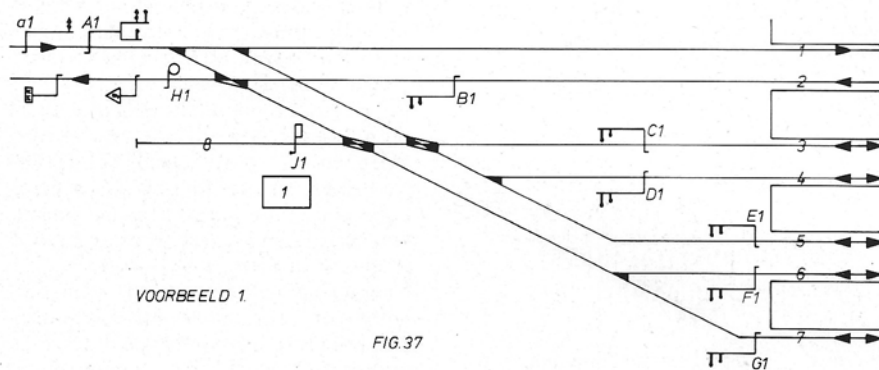
Voorbeeld 1 (stelsel met twee standen, regeling van 1967)

Het voorbeeld toont één kant van een middelgroot reizigersstation met twee doorgaande en vijf uitwijksporen. De

doorgaande sporen worden in één, de uitwijksporen in twee richtingen bereiden. Voor sommige treinen betekent dit station een eindpunt : de lokomotief moet kunnen omgezet worden. Daar op het doorgaand spoor de toegelaten snelheid hoger is dan 70 km/u, staan er waarschuwingseinen en wordt een kandelaar A1 als inrijsein gebruikt (voorafgegaan door een waarschuwingsein of een stopsein met waarschuwingarm). De seinen worden bediend vanuit seinhuis 1, behalve de waarschuwingarm van kandelaar A1 die gesteld wordt vanuit hetzelfde seinhuis als het uitrijsein van spoor 1. De uitrijseinen C1 en E1 staan rechts en moeten dus de blauwe schijf met witte pijl dragen. J1 is een vereenvoudigd stopsein, gebruikt i.p.v. een rangeersein. Op het pare hoofdspoor zijn rangeerbewegingen toegelaten tot aan het bord MR, de beweging in tegengestelde richting wordt geregeld met het rangeersein H1.

Voorbeeld 2 (stelsel van 1919, regeling van 1967)

Langs de andere kant van het station ligt op korte afstand een vertakking,



gedekt door de seinen B2, C2 en D2. Het is hier niet toegelaten op het hoofdspoor te rangeren. Het uitrijsein A2 van spoor 1 draagt een waarschuwingarm voor de kandelaar B2. Deze komt op té korte afstand na A2 en bijgevolg moet het inrijsein op het doorgaand spoor ook B2 herhalen. Seinen C2 en D2 zijn gekombineerde seinen met vier standen en waarschuwen voor kandelaar E2. Daar ook hier de afstand tussen C2/D2 en E2 kort is, moeten de seinen voor C2 en D2 waarschuwen voor de stand van E2.

Na het buitenrijden van het station langs de sporen 3 tot 7 is het eerstvolgend sein een stopsein (B2). Bijgevolg mogen de seinen F2, G2, H2 en K2 alléén in horizontale of in schuine stand staan.

Kandelaar B2 draagt op het hoogste paaltje ook een waarschuwingarm en wordt daardoor m.b.t. het doorgaand spoor een gekombineerd sein met vier mogelijke seinbeelden.

Voorbeeld 3 (lichtseinen, regeling van 1967)

Dit voorbeeld toont één kant van een kleine goederenbundel, verbonden met een dubbelsporige hoofdlijn. Rijden op tegenspoor is niet voorzien, seinen A3 en B3 volstaan dus om de aftakking te beveiligen.

A3 is voorzien van een snelheidsbord en wordt voorafgegaan door a3 dat groen, groen + oranje horizontaal en 2 x oranje kan tonen. Het snelheidsbord legt maximum 20 km/u op en brandt samen met het 2 x oranje, waarbij a3 groen + oranje horizontaal toont. Daar A3 de inrit naar een aantal ontvangstsporen regelt, is een richtingsbord niet nodig : het 2 x oranje volstaat als aanduiding. Tegelijkertijd dient B3 dan gesloten te staan, tenzij A3 een gekombineerd sein is en, met de wissel in doorgaande positie, een herhaling geeft van het volgend stopsein op het hoofdspoor. Het snelheidsbord blijft in dat geval gedoofd.

Het verlaten van het bundel wordt geregeld met de vereenvoudigde stopseinen D3 tot H3, voor elk individueel spoor, gekoppeld met het gekombineerd sein C3 (rood, 2 x oranje en rangerlicht). De rangeerbewegingen worden eveneens geregeld met dezelfde seinen, maar i.p.v. het 2 x oranje zal C3 bij toegelaten rangering nu het rangerlicht en het rode licht tonen.

Walter Temmerman

Dit nummer van Rail-Revue kwam tot stand dankzij de medewerking van R. Bastaens, J. Cohn, L. Couscheir, Ph. Dellicour, P. de Meyer, J. Dingemans, W. Duymelinck, E. Geuvels, W. Henderikx, A. Hermans, E. Keutgens, J. Mahieu, R. Mardaga, M. Sonntag, W. Temmerman, B. Vancaeynest, J. Van Olmen

PROJEKT :

Een trambaan op zijn Mechels

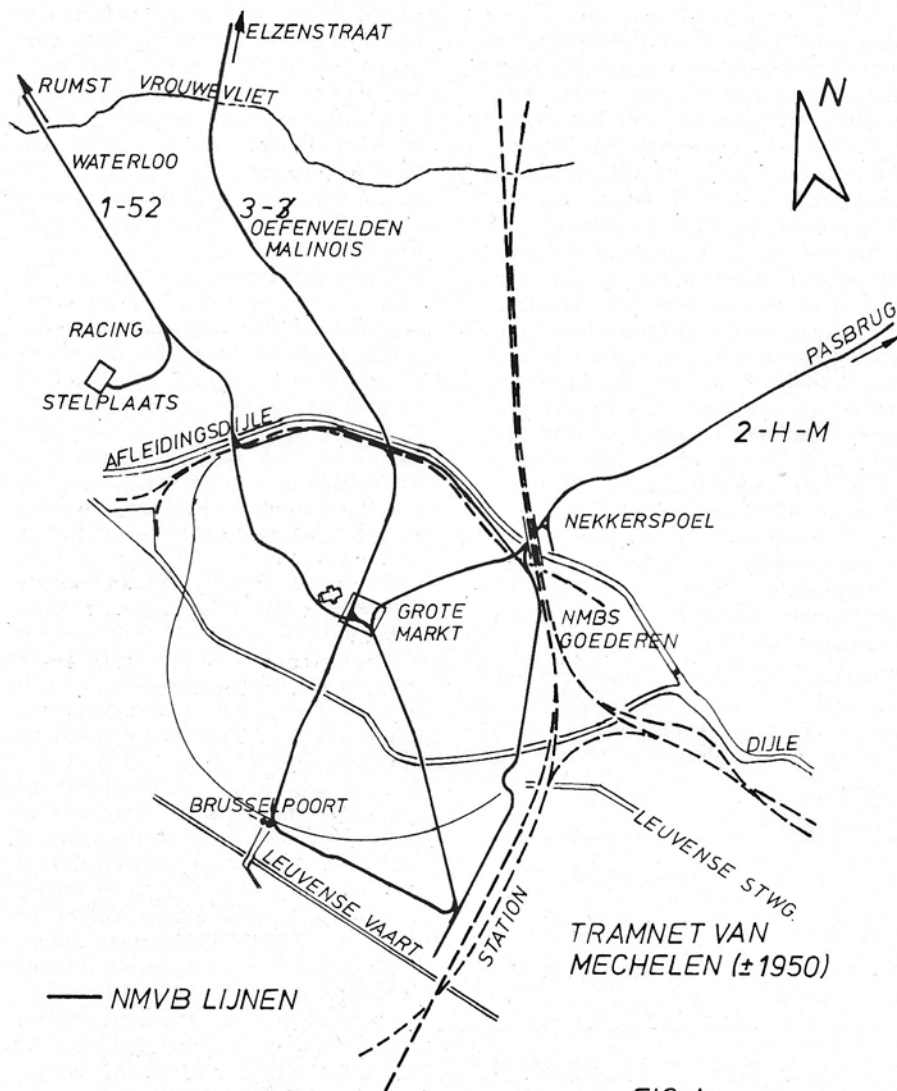


FIG. 1

Daar mijns inziens de liefhebber van modeltrams veel te weinig aan zijn trekken komt, waag ik mij eens aan een tramproject. Mocht blijken dat de schoenmaker beter bij zijn leest was gebleven, wel, vergeef het hem dan : er worden hierdoor misschien enkele echte specialisten wakker geschud en dan zijn deze bladzijden evenzeer goed besteed.

Het onderwerp van deze bijdrage is de NMVB-tramsituatie in het Mechelse rond 1950, met het net nog volledig intact en in bedrijf, net voor het beruchte begin van het einde.

Het stadsnet telde drie lijnen, waar mogelijk dubbelsporig en, eigenaardig genoeg, overwegend oostelijk van de as Station - Waterloo. Ze hadden een gemeenschappelijke terminus aan het einde van de Leopoldstraat, recht tegenover het grote spoorwegstation. De buitenlijnen hadden hun eindpunt in de Stationsstraat evenwijdig met de installaties van de NMBS, waar zich nu het busstation bevindt.

Lijn 1 had zijn ander uiteinde aan de halte Waterloo (genoemd naar het nabijgelegen café) aan de toenmalige agglomeratiegrens. Er was een omrij-

spoor dat tevens diende als wijkspoor voor de trams van lijn 52 (via Rumst naar Antwerpen) die hier aansloten op het stadsnet.

Lijn 2 onderhield de verbinding met Pas-

brug, één van de drie kernen van de buurgemeente Sint-Katelijne-Waver. Het spoor werd eveneens gebruikt door de buurttrams van de lijnen H (Heist-op-den-Berg) en de via Keerbergen van Brussel komende M.

Lijn 3 was een antenne naar de wijk Elzenstraat, een andere kern van Sint-Katelijne-Waver.

De drie lijnen kruisten respectievelijk aan de Sint-Katelijnestraat, de F. de Merodestraat en de Bafferstraat het in een andere bijdrage besproken NMBS-goederenlijntje Nekkerspoel - Keerdok. Alhoewel alle lijnen onder draad lagen, werden enkele goederendiensten met een spoorauto-tractor gereden. Alle goederenvervoer gebeurde langs de Vestenlijn, nooit door het centrum. Ook de buurttrams van lijn 52 reden op de drukke uren gewoonlijk langs de Vest tot de Merodestraat en vandaar naar de Grote Markt.

Vrije modelvertaling

Gezien de geografische uitgestrektheid van het voorbeeld, zal een modeluitvoering noodgedwongen beperkt moeten blijven tot ofwel een sfeerbeeld met een aantal kenmerken van de realiteit, ofwel één of meer tot de verbeelding sprekende delen van het net. In de tekeningen worden, zonder waarde-beoordeling, de meest belangrijke spoor situaties voorgesteld. Volgens zijn mogelijkheden kan de amateur zich beperken tot één onderdeel of er meerdere aan mekaar breien.

Bij de trammodelbouw ligt de klemtoon zwaar op de laatste lettergreep van dit woord. De NMVB-spoorwijdte van 1 meter (die op HO overeen komt met 12 mm) maakt het niet gemakkelijker, gezien het zeer beperkte aanbod (Bemo, BTTB en Pilz).

Naargelang gekozen wordt voor zelfbouw- of voor industrieel vervaardigde sporen is het voorgesteld tracé in meerdere of mindere mate aan te passen. Om al deze redenen zijn in de figuren de spoor situaties weergegeven zonder schaalrelatie tot de werkelijkheid.

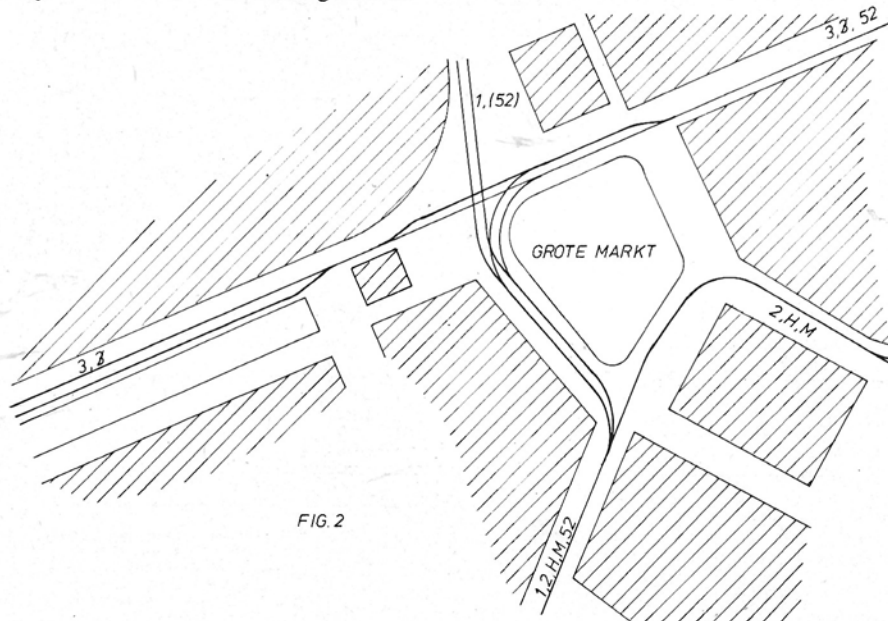


FIG. 2

Niettemin werd getracht het verloop van sporen en wisselverbindingen zo getrouw mogelijk weer te geven.

Het stratenpatroon werd aan de modelbehoefte aangepast, doch de Meche-laars zullen met de herkenning niet veel moeite hebben.

Voor de tijdperk-getrouwe weergave van een aantal belangrijke details kan men niet meer steunen op het beeld van het hedendaagse Mechelen en is een speurtocht in oude prentkaarten/-boeken en foto-uitgaven nodig, die echter geen van allen moeilijk te vinden zijn.

Bovenleiding

Alle „boerentrams” waren uitgerust met een pantograaf, de stadstrams meestal met een beugel, soms met een panto. Ik herinner me zelfs één enkele trolleytram op de lijn 3 doorstreept, die op een zomerse zondagmorgen in de Guldenstraat de draad was kwijtgeraakt. Voor de eigenlijke bovenleiding doet men de waarheid weinig geweld aan door overal een eenvoudige ophanging aan dwarskabels te voorzien.

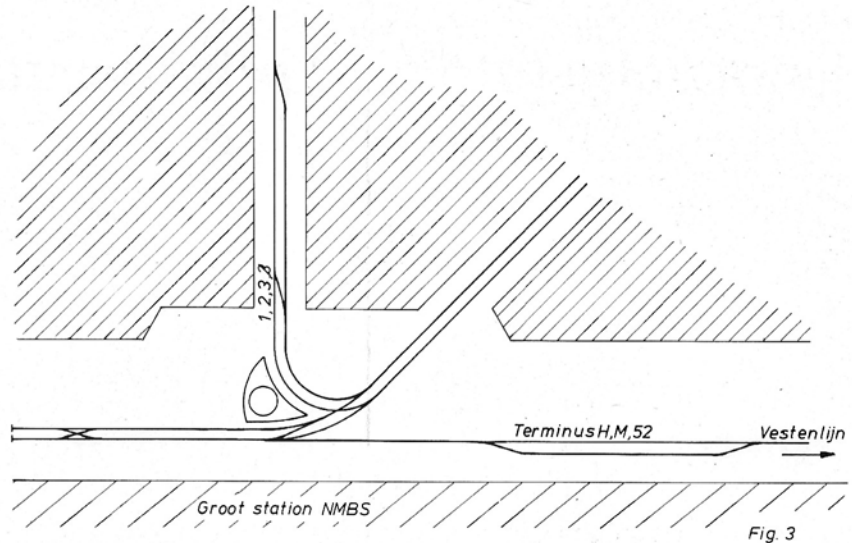
Vooropgesteld dat ik de nodige basisinformatie kan bijeenharken, is het mijn bedoeling in een latere bijdrage de NMVB-bovenleiding in model te bespreken.

En het busverkeer ?

In 1950 had de NMVB in het Mechelse nog geen regelmatige busdiensten, maar er reden wel NMBS-bussen in de toen klassiek groene schildering met B-embleem naar Vilvoorde, Willebroek en Lier.

Modellen van Belgische lijnbussen uit 1950 zijn bij mijn weten niet in de handel : men zal dus zijn wijn moeten verdunnen of hem zelf „persen”. Lezers die op dit terrein iets gepresteerd hebben worden bij deze dringend verzocht van zich te laten horen.

De firma's Faller en Noch hebben elk een systeem op de markt gebracht dat toelaat HO-modelwegvoertuigen ook werkelijk te laten rijden. Het systeem van Noch lijkt mij het meest realistische en het eenvoudigst in gebruik : het bestaat uit een „ondergronds” aandrijfnet (motorchassis op N-sporen), waarbij



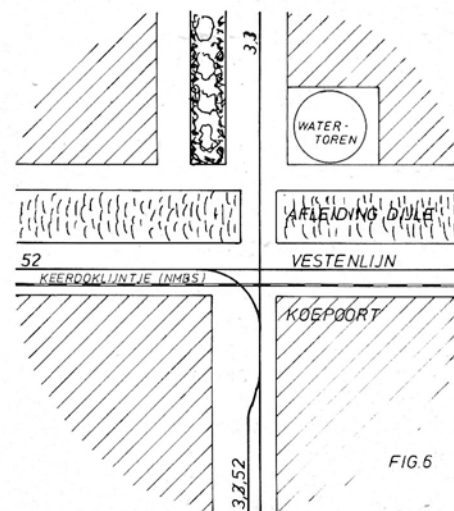
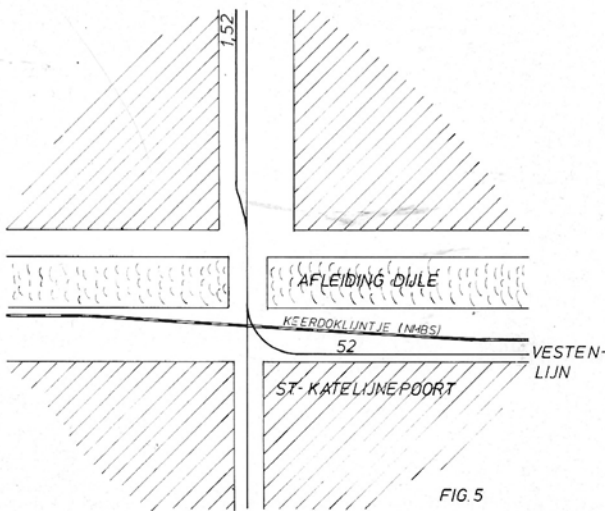
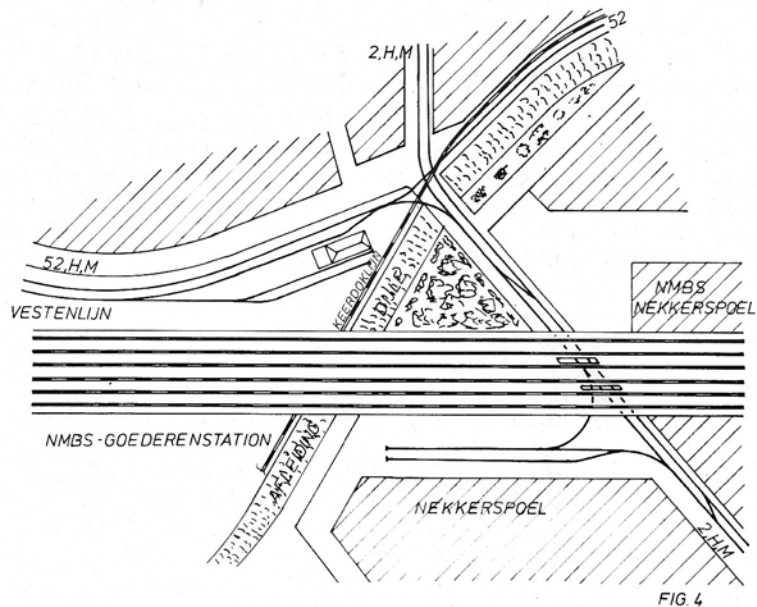
de bovengrondse (motorloze) voertuigen langs magnetische weg worden voortbewogen.

Tot besluit nog een hartelijk woord van dank aan Jan Mahieu voor het bereidwillig opentrekken van zijn archieven, wat mij toegelaten heeft deze bijdrage op gecontroleerde gegevens te baseren.

Walter Temmerman

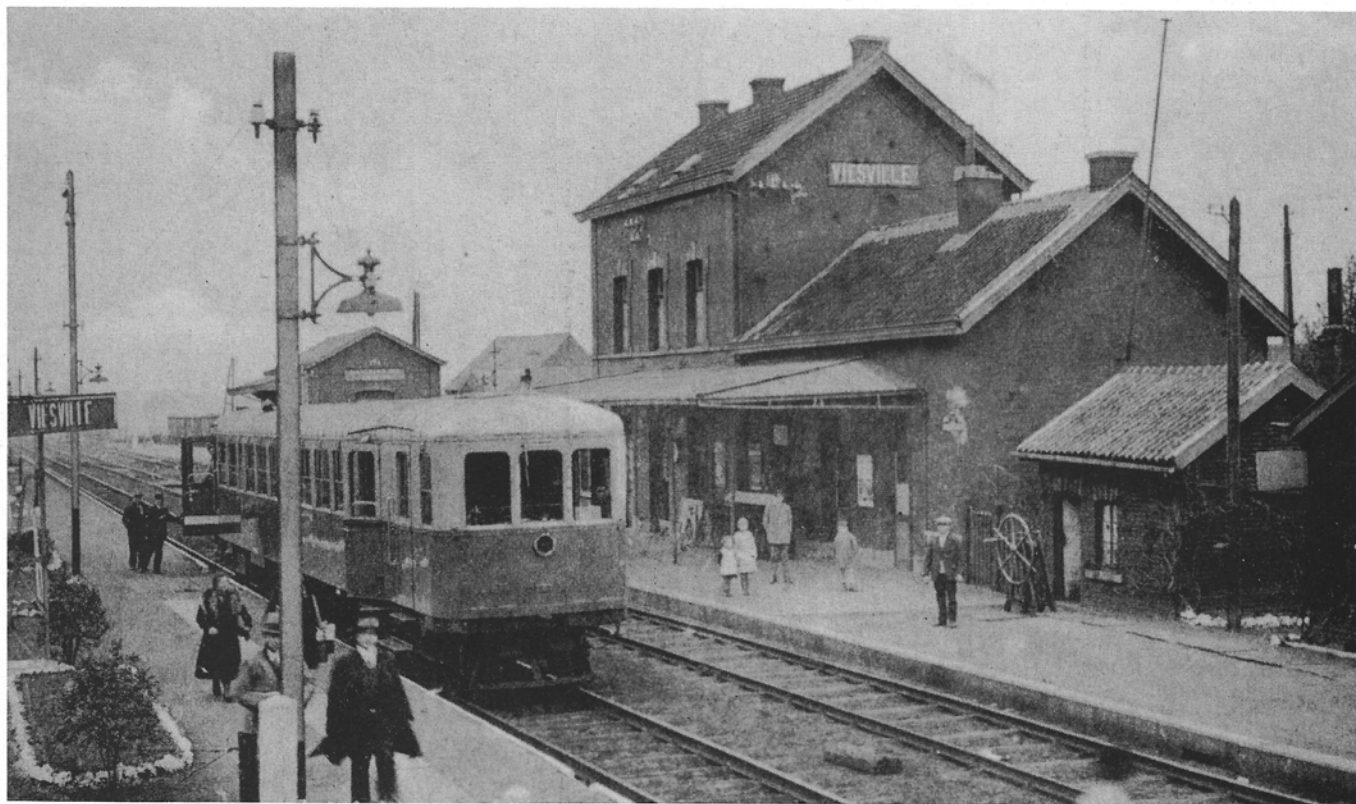
Bibliografie

- Prov Koerier 4-83 en volgende
- Eric Keutgens : Een eeuw mobiel met tram en bus
- André ver Elst : De trams uit de streek van Haacht, Leuven en Mechelen
- Jos Neyens : De Buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen



Beelden van vroeger :

Historische foto's uit privé-verzamelingen



In aansluiting op de in Rail-Revue verschenen artikelenreeks over het reizigers-dieselmaterieel van de NMBS, tonen wij u ditmaal vier prentbriefkaarten uit de verzameling van Ph. Dellicour, waarop dieselmotorwagens zijn afgebeeld.

De eerste foto toont een motorwagen

type 601 (met blauw/crème livrei) in het station van Viesville, gelegen tussen Jumet en Luttre op spoorlijn nr. 119. De foto kan in 1934/1935 genomen zijn, toen de motorwagen gestationeerd was in de stelplaats Haine St.-Pierre. Het voertuig was toen nog vrij nieuw; in het spoorboekje geldig van 3 februari tot 14 mei 1935 vindt men in tabel 119

inderdaad enkele TT-ritten terug met een verwijzing naar een voetnota „Circule à titre d'essai”...

Bemerk de drie frontramen van de motorwagen; aan het andere uiteinde heeft het voertuig slechts twee ramen (dit was typisch voor deze reeks motorwagens en ook voor de unieke spoorauto 651.01, - zie elders in dit nummer van



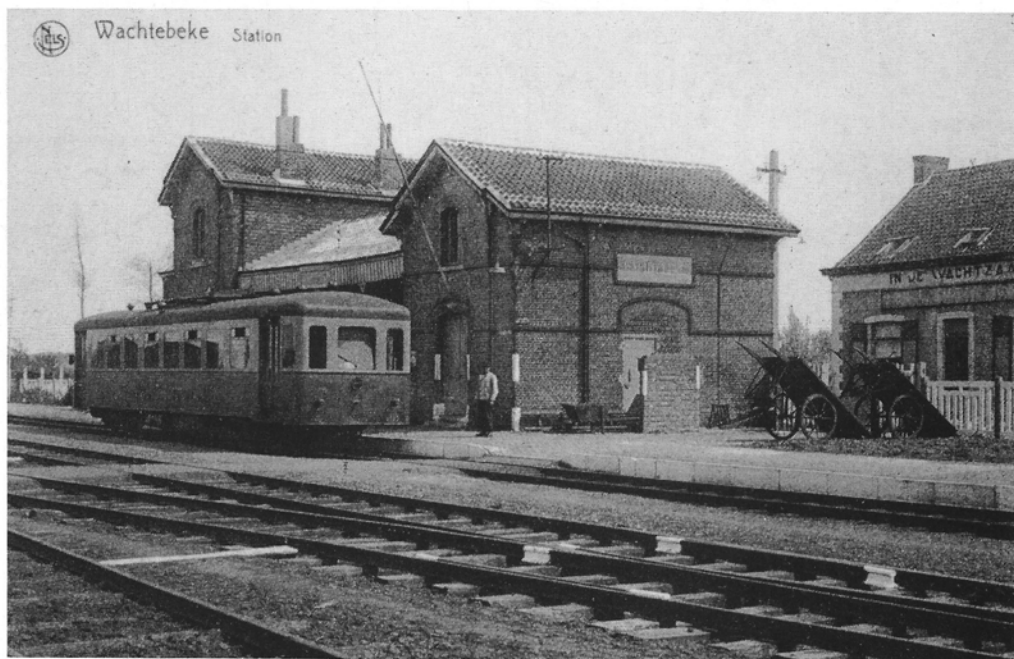
RR). Het draaistel vooraan op de foto is gemotoriseerd : de overbrenging gebeurt door middel van een blinde as en drijf-stangen (!); met enige verbeelding kan men op de foto nog net een drijf-stang waarnemen...

De opname is overigens bijzonder sfeer- vol. Bemerkt de goederenloods met het opschrift „Marchandises-Goederen”, de verzorgde bloemenperken, het wiel voor de bediening van de overweg, het in een hoek geplaatste stationsnaambord (gemakkelijk door de reizigers van opzij waar te nemen, wanneer ze hun hoofd uit het raam staken...). Het stations- gebouw behoort tot het oudste stan- daardtype van de Belgische Staats- spoorwegen. Let op de typische lijsten (met bijhorende sleutelsteen) rond deuren en vensters : deze zijn goed zichtbaar op de bovenverdieping van het gebouw (woning van de stationschef).

De tweede foto is eveneens een mooie sfeeropname, gemaakt in de tweede helft van de jaren dertig te Argenteau (lijn 40, Visé - Luik). De motorwagen type 622 (in blauw/crème livrei) heeft juist het langs de Maas gelegen station verlaten (het stopsein staat open) en bevindt zich ter hoogte van de overweg, waarvoor een vrachtwagen (Renault ?) en een personenwagen (Renault Juva- quatre ?) stilstaan. Door plaatsge- brek is hier een vrij gevaarlijke ver- keerssituatie ontstaan. Een onfortuin- lijke automobilist heeft dit blijkbaar kort voordien nog ondervonden, toen hij bij het passeren van de overweg de controle over zijn stuur verloor (be- merk de bres in de muur langsheen de Maasoever !). Op de achtergrond be- vindt zich een imposant fabrieksgebouw, dat blijkbaar beschikt over een spoor- wegaansluiting, bediend vanaf de goe- derenkoer, en een laadinstallatie voor binnenschepen (bemerkt de brugcon- structie over de spoorbaan).

Een detail : de deuren van de motor- wagen zijn geopend om de bestuurder tijdens het rijden wat frisse lucht te verschaffen. Mogelijk was het die dag erg warm, of... werden er colli vervoerd met een hinderlijk geurtje. Ter illustratie verwijzen we hier naar een klacht, inge- diend op 15 maart 1951 door de be- stuurder van motorwagen 601.03, aan- gaande enkele „colli” die met zijn trein waren meegegeven (★) :

„Voor het vertrek uit Haine St.-Pierre om 19u45 werd TA 7487 geladen met ongeveer 500 kg colli, waaronder twee varkens. De urine van deze dieren liep tot in mijn cabine en de overige colli met landbouwprodukten werden er sterk door bevuild. De stank verspreid- de zich tot in het 2de klasse-coupé, niet- tegenstaande de hoofdwachter al het nodige had gedaan om het voertuig te verluchten. Volgens mij is het onge- oorloofd, varkens te vervoeren in een reizigersvoertuig. Ik laat opmerken dat een goederenwagen na het vervoer van dieren steeds moet gedesinfecteerd worden ! Ik hoop dat het nodige zal gedaan worden opdat geen varkens meer in motorwagens zouden geladen wor-



den, want ik heb vanwege de reizigers heel wat onaangename opmerkingen moeten aanhoren...”

De derde foto toont een motorwagen type 552 in het station Wachtebeke, gelegen tussen Zelzate en Moerbeke op spoorlijn nr. 57. De foto is vermoedelijk gemaakt vlak na de tweede wereld- oorlog. De motorwagen heeft nog steeds een blauw/crème livrei en bezit slechts één koplamp. Bemerkt het merkwaardige stationsgebouw, de stookkarren, de kruiwagen, het café met de niet erg ori- ginele naam en.. de lader van dienst die zich voor de foto in „geef acht” gezet heeft.

Op de voorgrond bevindt zich een wit geschilderde „vrije ruimte-balk”. Ook de uiteinden van de contrarails van de wissel zijn wit geschilderd en op het stationsgebouw bevinden zich verschil- lende witte zichtbaarheidsstrepen; deze laatste werden in de loop van de oorlog aangebracht om tijdens de verduisterde nachten als oriëntatiepunten te dienen

voor reizigers en personeel.

De vierde opname toont een motorwa- gen type 553 (?) te Piéton in het begin van de jaren vijftig. De motorwagen heeft nog steeds één enkele koplamp, maar is wel reeds voorzien van de typische „schrikstrepen” met in het midden een trapezium.

Het grote stationsgebouw past wel bij het spoorwegknooppunt Piéton, van waaruit heel wat spoorlijnen uitzwer- men, die alle bereden werden door motorwagens van de stelplaats Haine St.-Pierre (lijnen naar Roux, Mar- chienne, Bienne-lez-Happart, Haine St.-Pierre en Manage).

J. Van Olmen

(★) Passage vrij vertaald en samengevat uit „Un demi-siècle d'autorails à Haine- St.-Pierre”, door A. Biaumet, uitg. C.F.C., Morlanwelz, 1984.

Met dank aan J. Caebergs, F. Florquin, J. Mahieu en A. Van Olmen voor het verstrekken van bepaalde inlichtingen.





Merkwaardige lijnnummers

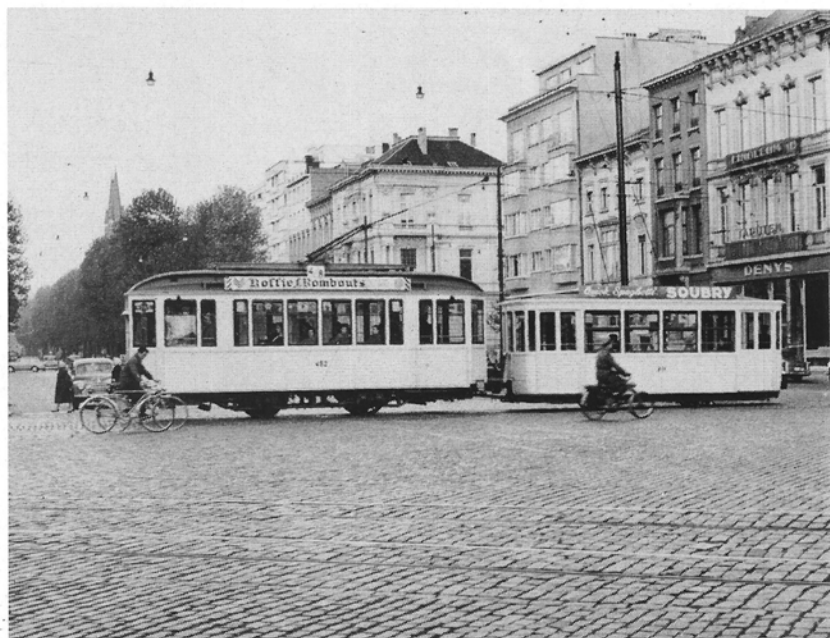
Tekst en foto's : Jacques Cohn

Gedurende de zomer 1956 moesten de Brusselse tramlijnen 33 en 98, wegens rioleringswerken aan de Watermaalbeek, tussen Kerkhof Elsene en Keymplein worden onderbroken. Alle in de richting Bosvoorde rijdende wagens van deze lijnen kregen als tijdelijk eindpunt de lus op het pleintje aan de hoofdingang van het kerkhof Elsene (toen reeds eindpunt van lijn 17). Een pendelbus zonder lijnnummer bracht de reizigers verder naar Watermaal Keymplein, waar kon worden overgestapt op een pendeltram met kopbord 33/98 blauw/rood, met bestemming Bosvoorde. Hier mw 1811 op lijn 33/98 te Bosvoorde Wienerplein. Let even op het dienstnummertje 701, waaruit blijkt dat de wagen vanuit stelpplaats 7 (Woluwe) is vertrokken en zodoende het door hem bereiden eindstukje van lijn 33 via de sporen van de Vorstlaan (toen lijn 31) heeft bereikt.

Op een stakingsdag in november 1957 heeft de eigenaar van een privé-busje kans gezien, een bijkomend winstje te maken door een „wilde” vervangingslijn van de trams 27 en 28 tussen Etterbeek en de Beurs in Brussel in te richten. Veel klanten zijn er klaarblijkelijk niet. Opname gemaakt aan het oude kerkhof van Etterbeek.

Toen het met de tramlijnen in de Borinage bijna gedaan was verschenen, als een soort zwanezang, vier slechts korte tijd levende lijnen, die op een gedeelte van hun traject als „express-tram” een aantal haltes niet bedienden. Deze lijnen waren : 1D Mons - Pâturages - Wasmes (direkt) - Hornu - St.-Ghislain (stopdienst); 1 doorstreept D Mons - Eugies - Wasmes (direkt) - Hornu - St.-Ghislain (stopdienst); 2D Mons - Eugies - Wasmes (direkt) - Warquignies - Dour (stopdienst); 2 doorstreept D Mons - Pâturages - Wasmes (direkt) - Warquignies - Dour (stopdienst). Onze foto toont mw 10495 ex-Leuven, ex-type N, lijn 2D, in juni 1968 aan het stationsplein te Mons.

Einde 1957 werden de Antwerpse tramlijnen 4 (Hoboken-Groenplaats) en 8 (Groenplaats - Eksterlaar) versmolten, dit tot in 1963. Aan de halte Groenplaats Postkantoor werd telkens ofwel de lijnfilm naar de andere lijn doorgedraaid ofwel het koersbord omgeklapt. Het lijnbordje bovenaan de zijkant vermeldde nochtans beide lijnnummers in breukvorm als 4/8. Stel 462 + 911 in november 1959 op lijn 4/8 aan de Nationale Bank.



Werkwagens van toen (V)

Tekst en foto's : Jacques Cohn

De „Titanics”

In 1913 bestelde de NMVB bij Baume & Marpent twaalf zware vierassige mws voor de te elektrificeren Brabantse lijnen. Ze kregen de nummers 9499-9510 toegewezen. Ingevolge W.O. I konden deze wagens slechts tussen 1919 en 1921 worden afgeleverd. Het waren toen de krachtigste en ook de meest comfortabele tramwagens in België, en ze kregen in de volksmond dan ook de bijnaam „Titanics”.

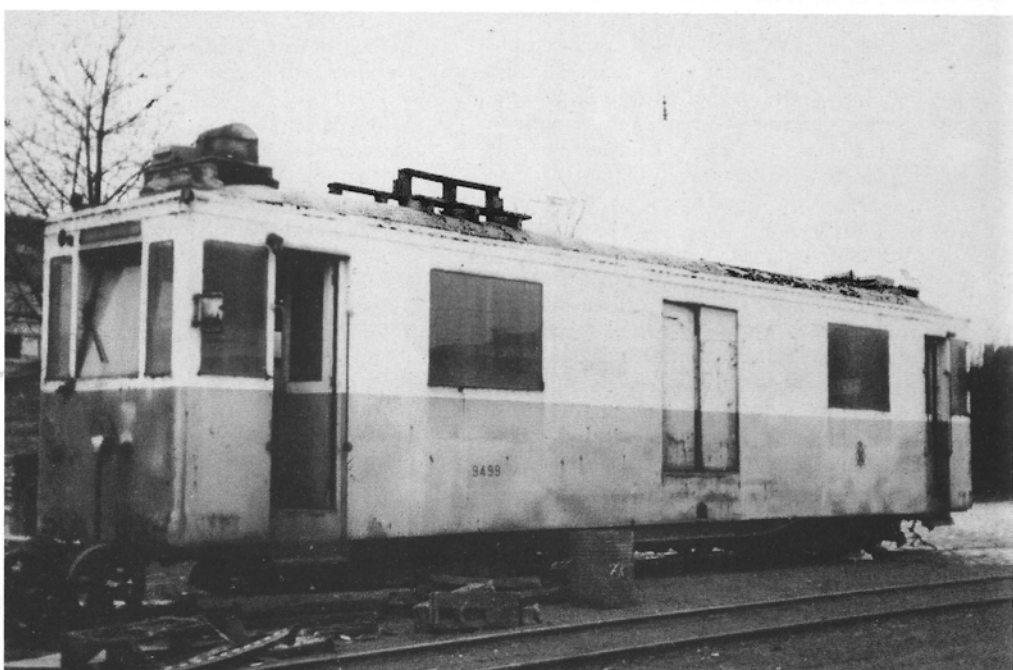
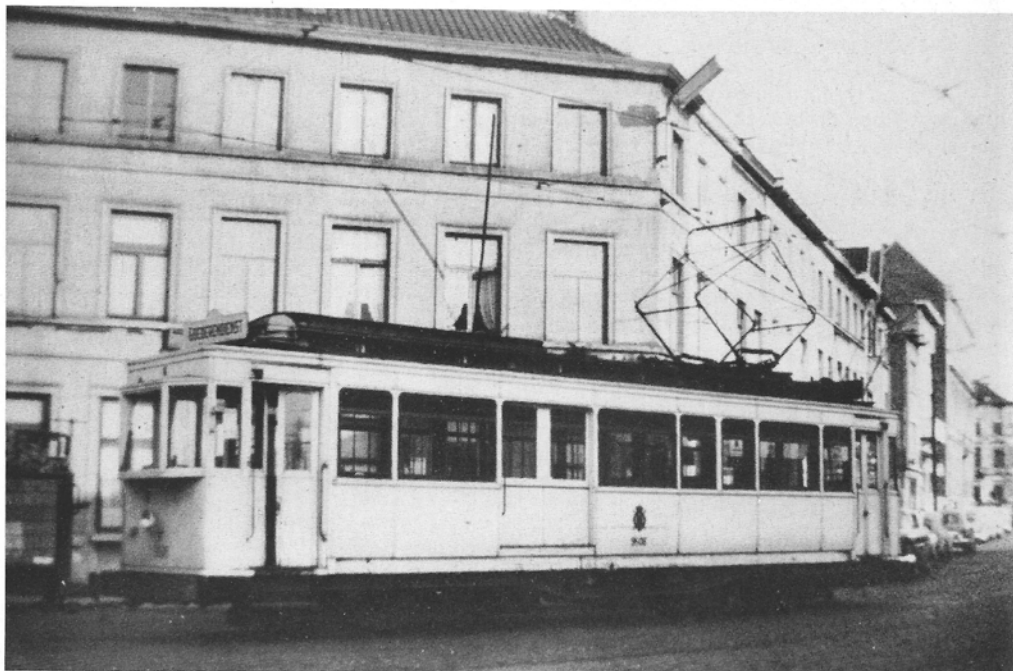
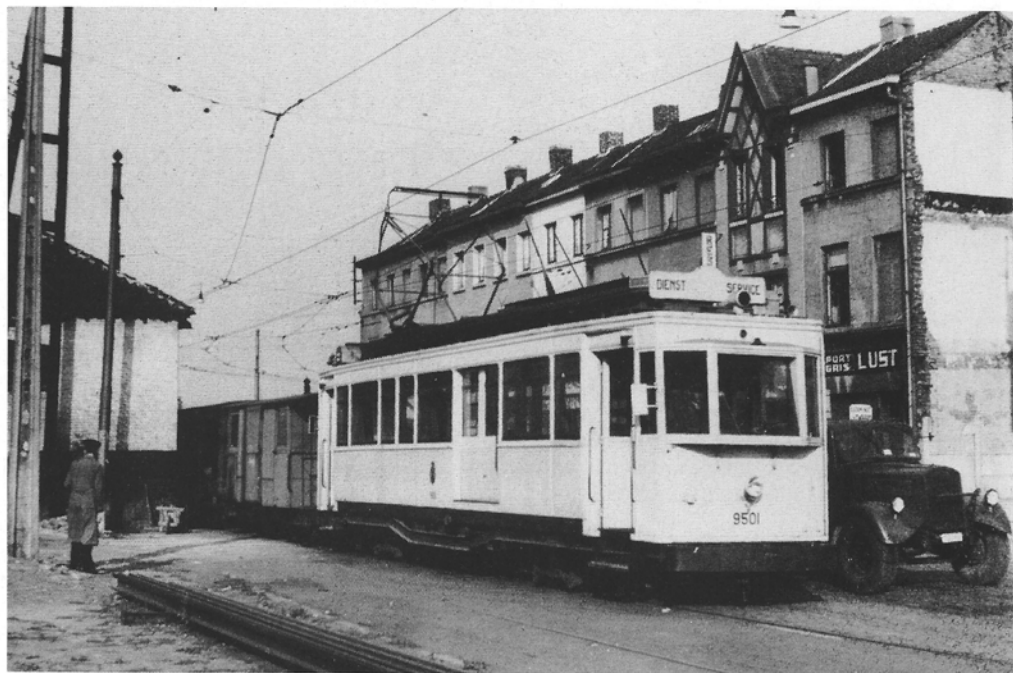
De 9499-9502 werden, tegen de oorspronkelijke plannen in, naar Oostende gestuurd, waar ze van 1919 tot 1928 op de lijn naar Knokke dienst deden. De 9503-9506 kwamen op de Brabantse lijnen Brussel-Hut (Espinette) en Brussel-Zuun terecht, waar ze wel hun kracht bewezen door talrijke bijwagens te slepen, maar spijtig genoeg alle uurroosters in de war stuurden wegens hun laag aanzetvermogen en onvoldoende snelheid. De laatste exemplaren (9507-9510) werden aan de lijn Brussel-Haacht toegevoegd, waar zij (eindelijk) als trekkrachten voor (immers toch trage) gemengde reizigers/goederentreinen voldeden. Dientengevolge kon men in 1928 met een gerust gemoed de eerste twee reeksen vanuit Oostende en Brussel eveneens naar Haacht overhevelen.

De beruchte brand, die in de nacht van 18 op 19 maart 1937 de stelplaats Haacht verwoestte, vernielde de 9500, 02, 05, 08 en 09 volledig (en verder nog een twintigtal andere wagens). Er werd toen besloten, de zeven overlevende „Titanics” door diverse aanpassingen (o.m. de inbouw van een middendeur en het verwijderen van de meeste zitplaatsen) tot trekkers van goederentreinen om te bouwen. Gezien het gebruik van deze wagens op de lijn Brussel - Haacht (en Brussel - Leuven) beperkt was, bleven alleen de 9499 en 9504 te Haacht. De 9501, 03, 06, 07 en 10 werden naar Destelbergen overgebracht, om op de lijnen rond Gent en Kortrijk dienst te doen, evenals op Hamme - Antwerpen L.O.

De 9503 werd, in december 1939, door een brand in de stelplaats Rupelmonde vernield. De overige vier wagens overleefden nog tot in de vroege jaren '50 en werden tussen 1953 en 1955 gesloopt. De Haachtse 9499 en 9504 kregen kort na W.O. II nog een gemoderniseerde metalen wagenbak. Ze werden in 1955 in de stelplaats Evere afgebroken. Nog een woordje over de nageschiedenis van de vijf „Titanics” die te Haacht waren verbrand. Nadat was vastgesteld, dat chassis en draaistellen

Foto's :

1. De 9501 te Kortrijk in 1953.
 2. De 9506 te Kortrijk in 1952.
 3. De 9499 te Evere in 1955, in een reeds droevige toestand.
- Een zeer goede opname van de 10298 verscheen in RR 4.



nog konden worden gebruikt, werden deze naar de werkplaats Merksem overgebracht. In 1939 werden op deze onderstellen de zware vierassige traktoren 10294-98 gebouwd, die op alle elektrische lijnen van de provincie Antwerpen hebben dienst gedaan. Tijdens en kort na de oorlog reden zij zelfs passagiersdiensten (uitsluitend staanplaatsen : er waren in deze traktoren immers geen zitbanken aangebracht !) en dienden als trekkers voor reizigerstrams, op dagen waar het tekort aan normale mws te nijpend was (in de spits op lijnen 50, 63 en 77). Ze werden tussen 1959 en 1969 afgebroken, behalve de 10298 die in het Trammuseum te Edegem wordt bewaard.

Ik herinner mij dat ik rond 1946/47 enkele malen op één van die traktoren ben geklommen, die toen af en toe in de ochtenddienst rond 6.30 uur met drie overvolle vierassige bws vanuit Braschaat-Polygoon naar Antwerpen vertrokken. De abonnés mochten op de traktor meerijden, staande in het halfduister.

In tegenstelling tot de overige traktoren, die slechts het woord „Goederendienst” in de filmkast konden tonen, hadden de 10296 en 98 in die tijd een lijnfilm waarop sommige lijnen voorkwamen, met de eerder grote uitzondering dat lijn 50 Antwerpen-Rumst rood/geel werd getoond (in plaats van geel/geel). Dit was dan ook de éniige tweekleurige lijnfilm die ik ooit bij de Antwerpse buurtspoorwegen heb gekend. De andere traktoren filmden „wit” als ze een reizigerstram aan de haak hadden : ze moesten zich met een klein lijnbordje op de buffer tevreden stellen.

Puntstukje

GEZOCHT/CHERCHE : Spoorwegen 1979 (De Alk) / Trams 1981 (De Alk) / Trams 1983 (De Alk) / 1873-1940 - Namur... Revue - Nos vieux trams (Wesmael-Charlier) / Itinéraire des gares rurales (Société Royale de Géographie) / Gent - Terneuzen & Mechelen - Terneuzen / Liège - Tournai, de 1936 aux IC-IR (Duculot)

GTF-Editions/uitgaven : Trans-Fer, numéros hors série : Les voies ferrées oubliées de la banlieue de Mons / Aspects ferroviaires du Pays de Chimay / En chemin de fer dans l'Entre-Sambre-et-Meuse / Histoire des moyens de transport dans la vallée de l'Ourthe / Promenade ferroviaire en Hainaut Aide-mémoire ferroviaire n° 1 / Les tramways au Pays de Liège, tome 1 - Les tramways urbains

De Belgische buurttram / treinen / stations / stadstram / kusttram in beeld / De buurttrams uit Haacht, Leuven en Mechelen in beeld / De Brusselse / Gentse stadstram in beeld (Europese Bibliotheek).

D. Schoenborn, Past. Soeteweystraat 38, 2510 Mortsel.

Zappen met het openbaar vervoer (II)

Aansluitend op het in RR 20 verschenen artikel wordt hierna een overzicht geboden van verschillende reismogelijkheden in binnen- en buitenland. Zowel bij ééndaagse uitstappen als tijdens lange weekends en vakanties kan van deze soms zeer aantrekkelijke trein-, tram- en busreizen gebruik worden gemaakt.

Per land gerangschikt worden de benamingen en omschrijvingen van de diverse formules afgedrukt, gevolgd door de prijs in resp. eerste en/of tweede klasse en door de leeftijdsgroepen die ervoor in aanmerking komen.

| BELGIE | 1e kl. | 2e kl. | leeftijd |
|---|--------|--------|----------------------|
| Reduktiekaart : één maand alle biljetten tegen 50 % (vanaf de 5e kilometer) | 500 | 500 | - |
| B-Tourrailkaart : 5 dagen binnen een periode van 17 | 1950 | 1300 | 6 tot 25 |
| | 2550 | 1700 | + 26 |
| TTB-kaart : 5 dagen binnen een periode van 17 op trein, NMVB en MIV's | 2350 | 1700 | 6 tot 25 |
| | 3050 | 2200 | + 26 |
| Go Pass : 9 enkele trajekten op weekdagen, vertrek na 8 uur | | 990 | 12 tot 25 |
| 16-daags netabonnement : 4 dagen op voorhand aanvragen | 4580 | 3050 | - |
| Benelux Tourrail : 5 dagen binnen een periode van 17 op NMBS, NS en CFL | 2690 | 1790 | 4 tot 25 |
| | 3740 | 2490 | + 26 |
| 24-uurskaart : 25 stadsnetten NMVB en MIV's geen interstedelijk vervoer | | 140 | - |
| Multi-pass : voor mini-groepen (min. 1 volw. + 1 junior, max. 2 volw. + 3 juniors) | | 990 | volw. + 18 jun. - 18 |

NEDERLAND

Benelux Tourrail : zie België
Nationale strippenkaart : dagkaart in stadsgebied Amsterdam, Rotterdam, Den Haag
Nationale strippenkaart : dagkaart streekvervoer (2 kaarten met éénzelfde stempel)

fl 9 -
 2 x fl 9 -

LUXEMBURG

Benelux Tourrail : zie België - ook geldig op bussen CFL

FRANKRIJK

| | | | |
|--|-------|------|------|
| France Vacances Pass : 4 dagen binnen een periode van 15 | 3150 | 2250 | - 12 |
| | 6900 | 4500 | + 12 |
| 9 dagen binnen een maand (reizen na 19 u per nachttrein gelden als volgende dag) | 5600 | 3850 | - 12 |
| inclusief dagkaart RATP (Parijs) | 11200 | 7700 | + 12 |

BONDSREPUBLIEK DUITSLAND

| | | | |
|---|-------|-------|------------|
| German Rail Youth Pass : 4 dagen op 21 | | 2700 | 12 tot 26 |
| 9 dagen op 21 | | 4200 | idem |
| 16 dagen op 21 | | 5700 | idem |
| German Rail Pass : 4 dagen op 21 | 7420 | 4960 | + 26 |
| 9 dagen op 21 | 11300 | 7540 | idem |
| 16 dagen op 21 | 15800 | 10540 | idem |
| DB Junior Tourist Karte : 9 opeenvolgende dagen | | 3640 | 12 tot 26 |
| 16 opeenvolgende dagen | | 4710 | idem |
| DB Tourist Karte : 4 opeenvolgende dagen | 5790 | 3850 | + 26 |
| 9 opeenvolgende dagen | 8670 | 5790 | idem |
| 16 opeenvolgende dagen | 11890 | 7940 | idem |
| IC-toeslag inclusief, geldig op S-Bahnnetten, op DB-bussen en op schepen KD, vermindering op transit naar Berlijn | | | |
| DB Tourenkarte : keuze uit 73 regio's met ongeveer 1000 km spoorlijn | | 49 DM | 1 persoon |
| alleen te verkrijgen in DB-stations op vertoon van retourbiljet van minstens 250 km | | 68 DM | 2 personen |
| | | 83 DM | familie |

SCANDINAVIE

| | | | |
|---|-------|------|-----------|
| Nord Turist Ticket : 21 dagen geldig op de spoorwegnetten van Denemarken, Noorwegen, Zweden en Finland | 8891 | 5918 | 12 tot 25 |
| | 11850 | 7878 | + 25 |

GROOT-BRITANNIE

| | | |
|--|-------|-----------|
| Britrail Gold Pass : 4 dagen op 8 | 7700 | 16 tot 59 |
| 8 dagen op 15 | 11000 | idem |
| 15 dagen op een maand | 16000 | idem |
| 4 dagen op 8 | 6500 | + 59 |
| 8 dagen op 15 | 9300 | idem |
| 15 dagen op een maand | 13500 | idem |
| alléén buiten Gr.-Britannië verkrijgbaar | | |
| kinderen - 5 jaar gratis | | |
| kinderen van 5 tot 15 jaar 50 % | | |
| Britrail Silver Pass : 4 dagen op 8 | 4200 | 16 tot 25 |
| 8 dagen op 15 | 5900 | idem |
| 15 dagen op een maand | 7700 | idem |
| 4 dagen op 8 | 5350 | 26 tot 59 |
| 8 dagen op 15 | 7650 | idem |
| 15 dagen op een maand | 11100 | idem |
| zelfde voorwaarden als bij Gold Pass | | |
| Britrail Southeast Pass : 4 opeenvolgende dagen | 1900 | - |
| 7 opeenvolgende dagen | 2900 | - |
| zelfde voorwaarden als bij Gold Pass | | |
| Britrail Regional Pass Southwest : | 1700 | 5 tot 15 |
| 7 opeenvolgende dagen | 2600 | + 15 |
| Britrail Regional Pass Wales : | 1700 | 5 tot 15 |
| 7 opeenvolgende dagen | 2600 | + 15 |
| Britrail Regional Pass Northeast : | 1600 | 5 tot 15 |
| 7 opeenvolgende dagen | 2500 | + 15 |
| Britrail Regional Pass Scotland : | 2200 | 5 tot 15 |
| 7 opeenvolgende dagen | 3300 | + 15 |
| 14 opeenvolgende dagen | 3900 | 5 tot 15 |
| Regional Passes verkrijgbaar buiten GB | 5800 | + 15 |
| London Visitor Travelcard : | 270 | tot 16 |
| 3 opeenvolgende dagen | 600 | + 16 |
| 4 opeenvolgende dagen | 335 | tot 16 |
| | 790 | + 16 |
| 7 opeenvolgende dagen | 570 | tot 16 |
| op metro en bus in Londen, alléén | 1370 | + 16 |
| buiten Groot-Britannië verkrijgbaar | | |

ZWITSERLAND (prijzen 1989)

| | | | |
|--|-------|------|----------|
| Swiss Pass : 4 opeenvolgende dagen | 5875 | 4000 | - |
| 8 opeenvolgende dagen | 7000 | 4875 | - |
| 15 opeenvolgende dagen | 8375 | 5875 | - |
| 1 maand | 11625 | 8125 | - |
| geldig op alle spoorlijnen, Postautodiensten en op het stadsvervoer in 24 steden | | | |
| Tram-Bus Tageskarte : tram, bus, trolleybus | | 120 | - |
| Swiss Half Fare Card : 1 maand 50 % alle biljetten | 1658 | 1658 | - |
| 1 jaar 50 % alle biljetten | 2550 | 2550 | - |
| Swiss Card : 1 maand 50 % alle biljetten | 3188 | 2550 | + 16 |
| één reis heen en terug vanaf de Zwitserse landsgrens of de luchthaven naar de bestemming inbegrepen alléén buiten Zwitserland verkrijgbaar | 1913 | 1275 | 6 tot 15 |
| Regional Pass : | | | |
| Montreux/Vevey 5 dagen op 15 (01.05-31.10) | | 2300 | - |
| Aigle/Bex/Champéry 5 dagen op 15 (01.05-31.10) | | 1500 | - |
| Berner Oberland 5 dagen op 15 (01.05-31.10) | 3550 | 2750 | - |
| Centraal Zwitserland 5 dagen op 15 (01.04-31.10) | | 3025 | - |
| Centraal Zwitserland 2 dagen op 15 (01.04-31.10) | | 2225 | - |
| Sarganserland/Walensee 5 dagen op 15 (01.05-31.10) | | 950 | - |
| Graubünden 5 dagen op 15 (01.05-31.10) | 3675 | 2300 | - |
| Locarno/Ascona 15 dagen (01.03-31.10) | 1250 | | - |
| Lugano 15 dagen (01.03-31.10) | 1500 | | - |
| De overige dagen wordt met de Regional Pass gereden tegen 50 % | | | |

Slotbeschouwing : In bovenstaande opsomming is veel aantrekkelijks terug te vinden, wat niet wegneemt dat de kandidaat-reiziger de raad wordt gegeven, zich bij bestellingen of reservaties in binnen- en buitenland duidelijk te laten voorlichten. Zo dienen o.a. enkele vraagtekens geplaatst bij de „Britrail Silver Pass”, die - indien juist geïnterpreteerd - niet voor méér dan 59-jarigen zou verkrijgbaar zijn (wat wel hoogst onwaarschijnlijk is) evenals bij de „Swiss Pass” die - in vergelijking met de in Zwitserland zelf te verkrijgen „Swiss Half Fare Card” - slechts een prijsvoordeel zou opleveren voor de categorie van 6 tot 15-jarigen en dan nog alléén in tweede klasse !

Hoewel vanzelfsprekend de officiële omschrijvingen en prijzen werden gebruikt en zorgvuldig gecontroleerd, blijkt er hier iets niet te kloppen en dient dan ook het nodige voorbehoud te worden gemaakt voor een onzerzijds eventueel verkeerde interpretatie.

Luc Couscheir

Gids voor een dagtocht :

Spoorwegsites tussen Samber-en-Maas

De geografen van de Franstalige Brusselse Universiteit (ULB) geven sinds enkele jaren regelmatig handige excursiegidsen uit over allerlei interessante aspecten van steden en streken in België. Zo verschenen reeds boekjes over bv. marmer tussen-Samber-en-Maas, de haven van Antwerpen, stedelijk en industrieel landschap van Charleroi, bier en brouwerijen in Brussel en Vlaams-Brabant enz. Onze aandacht viel op het 4e boekje uit de reeks : „Itinéraire des gares rurales”, een rondrit van 68 km langsheen allerhande spoorwegsites tussen Samber-en-Maas, van Mariembourg tot Cerfontaine via Florennes. Het boekje (48 blz., A5-formaat) omvat twee delen. Het eerste deel (19 blz.) beschrijft en verkaart, beknopt maar boeiend, de zeer sterke ontwikkeling van het spoorwegnet in de vorige eeuw. Nadien volgt een overzicht over de stations : de bouwstijl en waardoor die werd beïnvloed, het gebruikte bouwmetaal, de invloed van het station op de bebouwing in de dorpen enz.

In het tweede deel volgt de precieze beschrijving van een 68 km lange route die de excursionist langs 13 spoorwegsites leidt. Op de achterkaft geeft een uittreksel uit een Michelin-kaart een prima overzicht van de reisroute.

Het boekje, volledig in het Frans uiteraard, is zeer goed voorzien van zwart/wit foto's (waarvan de meeste uit een nostalgisch tijdperk) en figuren en enkele nader verklarende buitentekst-blokjes. Als afsluiter volgt een lijst met aanvullende lectuur en andere bezienswaardigheden in de streek.

Alleen spijtig dat de excursie bijna niet te doen is met het openbaar vervoer ! Een leuk idee misschien om de formule „trein + fiets” uit te proberen (verhuurstation Mariembourg).

De gids is te bestellen door overschrijving van 150 BF per ex. (port inbegrepen) op rekening 068-2075810-37 van „BTB-reisfonds” te 3000 Leuven. Bij uw bestelling sturen wij u een lijst van de overige boekjes uit de reeks, teneinde u toe te laten eventueel ook andere gidsen uit de serie aan te schaffen.

B.V.C.

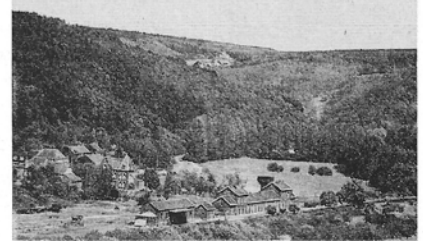
HOMMES ET PAYSAGES

Société Royale Belge de Géographie
Coédition D.I.R.E.
et Musée de la Vie Régionale de Cerfontaine
Publié avec le concours de la Communauté Française de Belgique

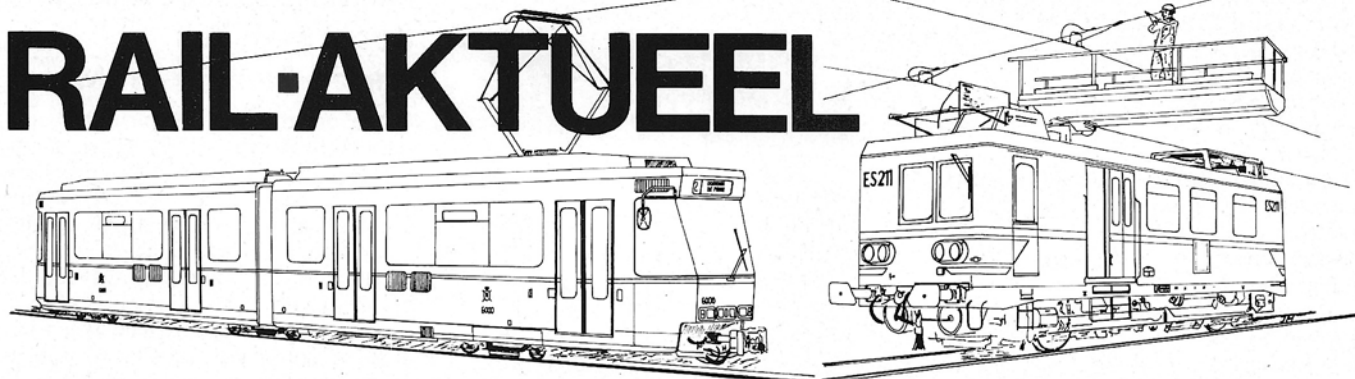
4

Itinéraire des gares rurales

68 km à la découverte des sites ferroviaires de l'Entre-Sambre-et-Meuse, de Mariembourg à Cerfontaine par Florennes



RAIL-AKTUEEL



NMBS

• Proeven met een SNCF „SYBIC“-lok

Met het oog op een onderzoek naar het rijgedrag van soortgelijk materieel op het Belgisch net stelde de SNCF de SYBIC (SYnchrone BICourant)-lokomotief BB 26008 ter beschikking van de NMBS. Het proefprogramma liep van 4 tot en met 11 april 1990 en werd in twee fasen afgewerkt :

1. traktieproeven, rijgedrag en gedrag van de draaistellen bij hoge snelheid (lijn 12);
2. stabiliteitstesten (lijn 96).

Als voorbereiding op deze testen werden door de dienst Infrastructuur ES in de nacht van 24 op 25 maart op lijn 12-aanpassingswerken verricht teneinde een omschakeling van 3000 V naar 1500 V rijspanning te kunnen doorvoeren. De Franse machine werd voor de traktieproeven speciaal uitgerust met een Faively-pantograaf, zoals die ook voorkomt op de SNCF-lokomotieven van de reeks 40.100 (inzet Parijs - Brussel), om het rijden onder NMBS-bovenleiding mogelijk te maken.

Op 4 april werd de proefmachine van Moeskroen naar Essen overgebracht, gesleept door diesellokomotief 201.010 van Antwerpen Dam.

In de nacht van 7 op 8 april hadden tussen Essen en Kapellen de eigenlijke testritten plaats, waarbij de 26008 - op eigen

kracht rijdend - een trein sleepte bestaande uit het meet-registratierijtuig 13 en een drietal reizigersrijtuigen van het type M4. De Franse bestuurder werd door een Belgisch traktie-instrukteur bijgestaan. Bij aankomst in Kapellen werd de hele trein over het tweede spoor terug naar Essen gesleept door diesellok •5157, waarna een nieuwe testrit kon beginnen. Op 9 april werd de 26008 door de •5184 van Essen naar Halle gesleept, waarna op 10 april op lijn 96 tussen Halle en Mons opnieuw twee testritten werden uitgevoerd. Op het baanvak Tubize - Jurbise werden pieksnelheden van 165 km/h gemeten. Elektrische lokomotief 2715 sleepte tijdens deze proeven de hele trein, SNCF 26008 inbegrepen. Op 11 april was het eveneens lok 2715 die de Franse machine van Halle naar Quévy terugbracht.

De SNCF 26008 is een hypermoderne tweestromer, die onder 1500 V gelijkstroom en onder 25 kV wisselstroom kan rijden. Zijn gewicht bedraagt 90 ton en hij kan 200 km/h halen. De standplaats (gare d'attache) van de 26008 is Dijon-Périgny.

• Nieuwe treindienst in voege vanaf 27 mei 1990

- Ingebruikname van de elektrische traktie op lijn 154, baanvak Namur - Dinant. De elektrifikatie van dit 28 km lange baanvak had o.a. voor gevolg dat het vrije ruimteprofiel in de tunnels

van Lustin en Godinne diende aangepast te worden. Zodoende zullen de IC-treinen Gent - Aalst - Brussel - Namur op weekdays en, in het toeristisch seizoen, in de weekends en op feestdagen doorrijden tot Dinant. De dienstregelingen op de lijnen Dinant - Bertrix en Virton - Bastogne zijn op deze nieuwe toestand afgestemd.

- Voortaan wordt tussen Brussel en Luxembourg een uurdienst gereden. De „koopnetjesknippers“ kunnen nu nog sneller met hun centen naar het Groothertogdom.

- Brussel - Antwerpen v.v. krijgt één bijkomende laatavondtrein, waardoor van Brussel naar Antwerpen een betere aansluiting met de trein uit Basel ontstaat.

- Verbinding Oostende - Brussel - Keulen : de eerste trein op deze as vertrekt nu uit Oostende i.p.v. uit Brussel; de laatste trein uit Keulen gaat door tot Oostende.

- De dienstregeling Gent - Oudenaarde - Ronse is voor sommige treinen gewijzigd, teneinde de reizigers uit en naar Ronse en Oudenaarde in Gent betere aansluitingen te verzekeren.

- De P-treinen Brussel - Gent - Oostende worden beter in de tijd gespreid.

- Brussel Leopoldswijk en Brussel Schuman worden nu rechtstreeks bediend vanuit Antwerpen Centraal, Aarschot en Leuven, Gent, Mons, Nivelles v.v.

- Er is een nieuwe rechtstreekse P-trein Lier - Mechelen - Brussel v.v. gekomen.

- Een verkorting van de reistijd van de P-treinen tussen Zottegem en Brussel v.v. werd gerealiseerd.

- Het aantal toeristische treinen naar Bierges (Walibi) wordt vermeerderd. Vanuit Brussel, Charleroi en Liège zullen op bepaalde dagen extra-treinen worden ingelegd.

- Tijdens het toeristieseizoen rijden de IC-treinen Dinant - Namur - Brussel - Gent in de weekeinden door naar Blankenberge.

- De toeristische trein Quévy - Mons - Geraardsbergen - Zottegem - Blankenberge komt in de plaats van de vroegere T-treinen St.-Ghislain - Blankenberge en Geraardsbergen - Blankenberge.

- Beter op mekaar afgestemde aansluitingen zijn te Brugge voorzien met de treinen Liège - Knokke.

- Op de lijnen 15/16 Antwerpen - Herentals / Aarschot - Leuven worden nu elektrische stellen 09 (Sprinters) ingezet.



SNCF Sybic-lokomotief 26008 met meetrijtuig M13 en drie M4 reizigersrijtuigen na „aflevering“ te Essen op 5 april 1990. De nachtelijke proefritten tussen Essen en Kapellen werden met deze treinsamenstelling uitgevoerd.. Foto Willy Hendrikx.



De tweede lokomotieventrein met „slachtrijpe” 59'ers, klaar voor het vertrek naar Ronet. Antwerpen Schijnpoort, 2 april 1990. Foto Willy Henderikx.

- Sabena World Airlines geeft vanaf 1 juni elke reiziger die in België een vliegticket koopt een gratis spoorkaartje, geldig vanuit een NMBS-station naar de luchthaven in Zaventem v.v. Op dit ogenblik wordt de mogelijkheid onderzocht om in de toekomst in grote stations vliegtickets te verkopen en om zelfs de „check-in” te verzekeren.

- **Overbrenging lokomotieven reeks 59 naar Ronet**

Op 29 maart en op 2 april werden telkens een tiental dieselloks van de reeks 59 van Antwerpen Schijnpoort naar Ronet, Centrale Werkplaats Salzannes, overgebracht. De eerste lokomotieventrein werd in dubbeltraktie gesleept door de machines 5163 + 5155, waarbij volgende 59'ers werden meegenomen : 5950, 5916, 5919, 5907, 5909, 5925, 5901, 5945, 5938 en 5917. De volgende sleep werd getrokken door 5164 + 5186, met 5924, 5941, 5931, 5954, 5921, 5923, 5952, 5949, 5914 en 5935 aan de haak.

Deze twintig machines werden overgebracht voor afbraak, alhoewel...

De SNCF heeft immers zopas haar voorname bevestigd een optie te willen nemen voor de huur van een tiental 59'ers voor de duur van ongeveer één jaar. De loks zouden worden ingezet voor het slepen van baan- en werktreinen bij de bouw van de TGV-Atlantique-lijn (en).

Moest dit bewaarheid worden, dan is de rol van onze oude getrouwe 59'ers nog niet geheel uitgespeeld en zou hun eindloopbaan wellicht even revolutionair kunnen worden als hun toentertijdse ingebruikname.

Op het binnenlandse net is het nu echter definitief met deze sterke diesellokreeds afgelopen.

- **Ombouw 120 tremelwagens**

De werkplaatsen Gentbrugge en Cuesmes zullen, met het oog op de komende werken voor de aanleg van de TGV-lijnen, een 120-tal tremelwagens verbouwen voor het vervoer van ballast. Van niet meer bruikbare wagens zullen de draaistellen worden herbenut. In beide werkplaatsen dienen in 1990

en in 1991 zo'n 100.000 uren aan deze ombouw te worden besteed.

- **Ebes-„laser”-show in Antwerpen Centraal**

Op zaterdag 19 mei organiseerden de elektriciteitsbedrijven EBES een heuse „laser”-show in de Antwerpse spoorwegkathedraal.

Belangstellenden voor deze happening werden met speciale treinen uit Oostende, uit Gent St.-Pieters en uit Genk/Hasselt aangevoerd en, vanzelfsprekend, na afloop van het schouwspel weer huiswaarts gebracht. Lokomotieven 2110 en 2125 zorgden voor het sleepwerk vanuit West- en Oostvlaanderen, terwijl diesel 6279 de provincie Limburg voor zijn rekening nam.

- **Lijn 15 Mol - vertakking Zonhoven enkelsporig**

Tegen 1992 moet lijn 15 tussen Mol en de vertakking Zonhoven grotendeels enkelsporig worden. Alleen tussen Beringen en Zolder blijft het dubbelspoor behouden teneinde kruisingen mogelijk te maken. Reeds in juni 1990 zou het tweede spoor tussen Mol en Leopoldsborg

moeten uitbroken zijn. Volgend jaar is het de beurt aan het baanvak Beringen - Leopoldsborg en in 1992 volgt het laatste gedeelte tussen Zolder en de vertakking Zonhoven. Dientengevolge verdwijnen ook de nostalgische armseinen op deze lijn, de beroemde kandelaar te Leopoldsborg inbegrepen.

Fotografen : allen daarheen !

- **In kort bestek : veel speciale treinen**

- Op zaterdag 24 maart 1990 werd een speciale rit ingelegd ten behoeve van de Deutsche Bundesbahn. Met de oliegestookte stoomlok DB 41.360 werd van Düsseldorf via Aachen West en Montzen naar Liège Guillemins gereden. 's Namiddags volgde een rit over de in de Oostkantons gelegen toeristische Vennbahn langs een uiterst fraai parcours : Liège Guillemins - Trois Ponts (waar de lokomotief werd omgereden) - Stavelot-Malmedy - Waimes - Weywertz - Büdingenbach - Büdingen - Losheimergraben. De terugrit naar Düsseldorf ging via Losheim.

- Zaterdag 31 maart werd door de vzw TSP een fotorit ingericht met in de hoofdrollen de elektrische loks 101.012 (ex-2912) en 120.002 (ex-2802), geflankeerd door het reeds vroeger in ritvaardige toestand gerestaureerde elektrische motorstel 1935. Beide loks reden in de historische tweekleurig groene schildering met de typische gele zichtbaarheidsstrepen. Onder het motto „Memorial Elektrische Traktie 50'er Jaren” vond dit gebeuren plaats op de lijnen 25, 27, 27A en 124 (Antwerpen - Brussel - Luttre).

Onder een stralende zon werd op de meest fotogenieke plaatsen gestopt voor de adepten van de „beeldcultuur”. In Antwerpen Centraal, St.-Katelijne-Waver, Weerde en Vilvoorde werden parallel-opstellingen georganiseerd en als extra-toegift werd deze maal zelfs een goederentrein ingelegd, achtereenvolgens gesleept door de 120 en de 101. Sluitstuk werd een extra-fototrein in dubbeltraktie gesleept door beide machines.



DB 41360 vertrekt op 24 maart 1990 uit Liège Guillemins, richting Vennbahn. Teneinde over een voldoende grote voorraad „Schweröl” te kunnen beschikken, had de lok twee tenders meegenomen ! Foto Ronald Mardaga.

- Ook op 31 maart werd dieselmotorwagen 4903 van Antwerpen Dam van stal gehaald, niet als aanvulling op de TSP-rit, doch als huldebetoon aan de bestuurder die gedurende vele jaren deze spoorauto heeft gekoesterd als zijn eigen kind. Gust Van Velthoven ging op rust en dat wilden zijn vele vrienden-spoorliefhouders niet onopgemerkt laten voorbijgaan : met zijn „eigen” 4903 werd vanuit Antwerpen Centraal naar de haven gereden, met het bundel Stabroek van de sekte Zandvliet als bestemming. Gefeliciteerd Gust en nog vele jaren !

- Zaterdag 28 april was het alweer de beurt aan TSP om een speciale foto-rit in te richten, ditmaal met stomer 29.013 als trekpaard voor een heuse goederentrein tussen Dinant en Bertrix. De deelnemers aan deze foto-sessie werden uit Brussel Noord naar Dinant gebracht met een uit vier type K, eerste klasse-rijtuigen en een pakwagen samengestelde trein, gesleept door de allerlaatste „groene” •5135 van stelplaats Monceau. Vanaf Dinant volgden drie fotobussen (NMVB AB 2002, AB 3700 en AB 4983) het goederenkonvooi. Na de hergroepering van de deelnemers in Bertrix volgde de terugreis, waarbij de stomer de reizigerstrein tot Namur aan de haak kreeg. Normaal diende in Namur •5135 de sleeptaak over te nemen, doch omwille van een klein technisch probleem werd de hele trein, •5135 inbegrepen, door de elektrische machine 2376 terug naar Brussel gebracht.

- Maandag 30 april reed voor de Nederlandse NVBS de „Antwerpse” diesel-lokomotief 201.010 (ex-5910) een extratrein met vertrek uit Weert. Langs Aachen Hbf ging het naar Budel, Hamont, Neerpelt, Lommel, Balen, Mol, Leopoldsburg, Beringen Mijnen, Houthalen, Hasselt, Lanaken, Maastricht, Eisdien, Visé, St.-Maartens-Voeren, Remersdaal, Montzen en Welkenraedt. Onderweg kon op talrijke plaatsen de trein op de gevoelige plaat worden vastgelegd. Blijft nog op te merken dat 201.

010 zes K-rijtuigen eerste klasse en een NS-restauratierijtuig aan de haak had.

- Zaterdag 2 juni was motorrijtuig 4903 nogmaals aan de beurt voor een rit van St.-Katelijne-Waver naar Leuven, waar de deelnemers werden vergast op een bezoek aan de museumbewaarploaats „Erf en Heem”, inrichters van de schitterende tentoonstelling „125 jaar station te St.-Katelijne-Waver”, tekenden eveneens voor deze manifestatie.

- Bloementreinen naar Keukenhof (Lisse) :

Ook dit jaar werden weer verschillende extra-treinen ingelegd naar de begeesterende bloemenpracht van de Keukenhof in Lisse (NL). Op 28 april liep als eerste een trein Eupen - Lisse; 29 april : Charleroi Sud - Lisse; 5 mei : Oostende - Lisse; 6 mei : Arlon - Lisse en Brugge - Lisse; op 12 mei tenslotte werd van Ieper naar Lisse gereden. Alle treinen waren samengesteld uit „Eurofima”-rijtuigen 16 en/of I10.

DUITSLAND

• De aflevering van de ICE (Intercity Express) in serie-uitvoering loopt enigszins trager dan oorspronkelijk gepland, om reden van een wijziging in de elektronische stuurapparatuur.

De serie-ICE is een getrouwe kopie van het prototype, de Intercity Experimental.

Met het eerste motordeel 401.001-3 werden op 21 december 1989 proefritten gereden binnen de DB-werkplaats Opladen. Begin februari 1990 gingen dan de „echte” proefritten op lijn door. Vanaf de zomerdienstregeling 1991 worden deze nieuwe hogesnelheidstreinen op de „Neubaustrecken” van de DB verwacht.

FRANKRIJK

• Woensdag 9 mei heeft de SNCF haar eigen hoge snelheidsrekord nog maar eens verbeterd: Een vijfdelig TGV Atlantique-stel reed die dag tegen de ongelooflijke snelheid van **510,6 km/h** ! Reeds toen werd een optie genomen op een spoedige... verhoging van deze snelheid en op woensdag 16 mei werd

510,8 km/h gehaald. Op vrijdag 18 mei reed een identiek TGV-stel (nr. 325) op de Atlantische hogesnelheidslijn tussen Courtalain en Tours tegen **515,3 km/h** !!!

NEDERLAND

• De NS brengen dit jaar, naast het klassieke en vertrouwde spoorboekje, de „NS-Reisplanner” op de markt, in feite een elektronisch spoorboekje. Tegen een luttel 200 F (9,95 gulden) haal je de diskette in huis die je, via de Personal Computer en mits het aanslaan van enkele toetsen, een leesbare reisweg op het scherm tovert, voorzien van alle gegevens als vertrek, aankomst, overstapmogelijkheden, tijdsduur en zelfs de kostprijs van het treinkaartje. Het eindelijk geblander van de ene uurtabel naar de andere behoort zodoende tot het verleden.

De NMBS toont veel belangstelling voor deze Nederlandse primeur en is reeds met de NS in overleg, teneinde ook de Belgische spoor klanten deze service te kunnen verlenen vanaf de volgende nieuwe dienstregeling in juni 1991 ! J.M.

MIVA

• **Publiciteit** : Het is nu wel zeker dat geschilderde of opgekleefde publiciteit op trams en bussen de openbaar vervoersmaatschappijen géén windeieren legt, getuige het feit dat - terwijl aan de kust en in Gent de reclame-rage in volle hevigheid schijnt los te barsten - het in Antwerpen praktisch onmogelijk wordt de evolutie terzake nog enigszins op de voet te blijven volgen.

PCC 2087, die eind februari zijn „Zoo”-kleed verloor, is op 30 maart verschenen met reclame voor „Neo”, een schoonmaakbedrijf.

Wonder boven wonder ging de ex-Flan-dria 2163 einde maart in het alledaagse rood-wit rondtoeren, doch op hetzelfde ogenblik reden niet minder dan elf (!!) PCC's (2067, 2072, 2086, 2090, 2101, 2114, 2115, 2118, 2132, 2140 en 2149) en een aantal autobussen met opgekleefde, foeilelijke propaganda-reklameslogans voor Griekenland rond. Deze tram-ontluistering behoort intussen - gelukkig - alweer tot het verleden.

Rijtuig 2029 werd bevrijd van de „Mr. Copy”-publiciteit doch tracht nu, samen met 2124, de argeloze burgers te verzekeren dat zij een reisverzekering dienen te nemen bij de verzekeringsfirma „Mondiale Assistance”.

Op 19 mei tenslotte werd PCC 2088, aanvankelijk angstvallig „verpakt”, aan pers en genodigden voorgesteld met reclame voor de firma „Fnac”.

Wordt - zonder twijfel - voortgezet...

S.C., gegevens : L.C. en J.D.

• **Wissel met capsones.** Tijdens de avondspits van vrijdag 23 februari ll. was het om 17.10 uur weer raak : van het gekoppeld tramstel 2149 + 2136 (lijn 12) reed, op de intussen berucht geworden wissel aan het Astridplein, het eerste rijtuig richting Sportpaleis terwijl het tweede halsstarrig een verkorte reisweg (linksaf en opnieuw richting Hoboken) wou nemen. Complexe chaos voor



Nog méér stoom in de Ardennen : 29.013 met een TSP-fotografen-goederentrein tussen Dinant en Bertrix. Graide, 28 april 1990. Foto Ronald Mardaga.



Milka Lila Pause-parade op de Groenplaats te Antwerpen. STIL-autobus 236 naast MIVB-confrater 8136 en MIVA PCC-rijtuig 2051, „toevallig” allen met lijn 2 op de film. 14 april 1990, foto Luc Couscheir.

lijnen 3, 10, 11, 12 en 24 evenals voor het busverkeer was het gevolg. Omstreeks 18 uur was alles weer min of meer in goede banen geleid.

- Op 2 april 1990 werd gestart met de herprofilering van het Astridplein. De halte van lijn 12 aan de Dierentuin kwam tijdens de ongeveer twee maanden durende werken te vervallen. Van 9 tot 13 april reed lijn 12 richting Sportpaleis via lijn 3, zonder dat in een vervangende buspendel werd voorzien!

Buslijn 23, richting Luchtbal, ging in die periode langs de Frankrijklei en de Gemeentestraat, terwijl lijnen 18, 31 en 36 en NMVB-lijnen 81, 86 en 103 een voorlopige terminus kregen naast en voor het Atheneum aan de Rooseveltplaats.

- Na het autovrij maken van de Meir (waarom diende de tram daar dan destijds te verdwijnen?) besliste het Antwerps schepencollege, prioriteit te verlenen aan de herstructurering van de tramlijnen 7 en 8. In de Huidevettersstraat en de Katelijnevest is het de bedoeling een vrije trambedding te voorzien op de laatste tientallen meters voor de kruispunten, waar de trams ook meteen de verkeerslichten zouden kunnen beïnvloeden. In de toekomst zou de tram in de Leopoldstraat verdwijnen en langs de Lange Gasthuisstraat in beide richtingen op een eigen bedding gaan rijden, weliswaar aan de andere straatzijde dan deze die heden door het enkelspoor wordt ingenomen.

• Een Paasgeschenk

Zoals nog tijdig aangekondigd in het vorige nummer van Rail-Revue, had op zaterdag 14 april 1990 een rendez-vous plaats van de Milka autobussen uit Liège en Brussel en van het Antwerpse Milka tramrijtuig.

Ongeveer zeventig hobbyisten uit het hele land waren aan de Draakplaats op post voor de start van een rondrit door Antwerpen. Na een kleine improvisatie op de oorspronkelijk geplande reisweg (het Astridplein aan het Centraal Station werd net voor herprofilering omgeploegd) konden de deelnemende

fotografen hun hartje ophalen aan de Engelselei, op Silsburg, aan de Groenplaats, de Koninklijkelaan en de Lelieplaats. Het hoeft geen betoog dat we met onze bedoening vooral veel bekijks hadden op de Groenplaats.

Nadat we de tram netjes in de MIVAloods hadden terugbezorgd, werd er met de twee autobussen nog een ritje lants de pre-metrowerken op Linkeroever gemaakt. Onderweg werden de intussen uitgehongerde fotografen getraceerd op een heerlijke Lila Pause-reep. De inrichters wensden hier nogmaals het stadsbestuur (voor de toelating om door het voetgangersgebied van de Groenplaats te mogen rijden), de verschillende vervoersmaatschappijen, de vrijwillige voerders en last but not least de firma Jacobs Suchard te danken voor hun bereidwillige medewerking.

Zwitserland is niet alleen een land van degelijk openbaar vervoer, maar ook een

land met heerlijke paarse koetjes...

N.B. Er zijn intussen ook enkele Milka autobussen gesignaleerd in Nederland (NZH 3838 in Leiden en C.N. 9241 in Utrecht; mogelijk nog andere). Wellicht voor herhaling vatbaar bij onze Nederlandse vrienden? L.C.

- **Vrouwelijk personeel voor de Verkeersdienst.** Op maandag 9 april 1990 begonnen twee dames, Elisa Wauters en Inge Peeters, hun loopbaan als eerste trambestuurders(sters?) bij MIVA. Na een geslaagde opleiding verzekerde mevrouw Wauters voor het eerst zelfstandig haar dienst op dinsdag 8 mei op PCC 2136 - lijn 2 - volgnummer 6, van 5u53 tot 12u05 (dienst 10).

Op 10 mei verrichtte mevrouw Peeters eveneens haar eerste solo-prestatie op lijn 10 met PCC's 2107 en 2109, van 16u36 tot 0u37 (dienst 7).

• Trammend naar Linkeroever

Vrijdag 21 september 1990 zal in de geschiedenis van het Antwerps openbaar vervoer als een mijlpaal geboekstaafd worden.

Inderdaad, op die dag zullen wij allen naar de Antwerpse Linkeroever kunnen trammen.

Sinds 1988 doken voor de openstelling van de tramtunnels onder de Schelde regelmatig nieuwe data op. Uiteindelijk werd hogervermelde datum vooropgesteld, die echter bijna weer in het gedrang kwam door de niet-betaling van de aannemers die moeten zorgen voor de verdere afwerking van de stations Frederik Van Eeden en Groenplaats. Ondertussen zijn deze aannemers betaald en blijft 21 september een haalbare datum.

Deze reeds lang verwachte opening zal niet onopgemerkt voorbijgaan.

In de voormiddag zullen de genodigden deels opgevangen worden in de zetel van MIVA, Grotehoofdstraat, deels in het station Groenplaats.

Een gekoppeld tramstel - de twee omgebouwde PCC's 2100 en 2165, voor het



MIVA, Centrale Werkplaats Hoboken, 12 mei 1990. Tijdens een VeBOV-bezoek konden de deelnemers kennis maken met het omgebouwde prototype PCC 2100. Een betere toegankelijkheid, een vernieuwd vandalisme- en graffiti-vrij interieur en voornamelijk de toepassing van nieuwe elektronica moeten aan de 105 om te bouwen PCC's een nieuwe loopbaan geven van minimum 15 tot 20 jaar en aan de reizigers een aanzienlijk verbeterd reiscomfort. Foto Eric Keutgens.

eerst officieel in dienst -, zal de genodigden van de Grotehondstraat naar het station Groenplaats brengen. Waar, door Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer Johan Sauwens, de sasdeuren zullen geopend worden tussen het Station Groenplaats en de tunnelkoker.

Dit tramstel rijdt dan tot de terminus Katwilgweg en keert terug tot het Station Frederik Van Eeden. De volgende tramstellen nemen de in het Station Groenplaats verzamelde genodigden op en brengen ze door de tunnel tot het Station Frederik Van Eeden.

In dit station worden de toespraken gehouden en worden een gedenkplaat en het kunstwerk van May Claerhout onthuld.

In een feesttent op het Frederik Van Eedenplein volgt het aperitief en het koud buffet voor de talrijke genodigden. Voor de Antwerpenaars en de overige belangstellenden is een uitgebreid programma voorzien :

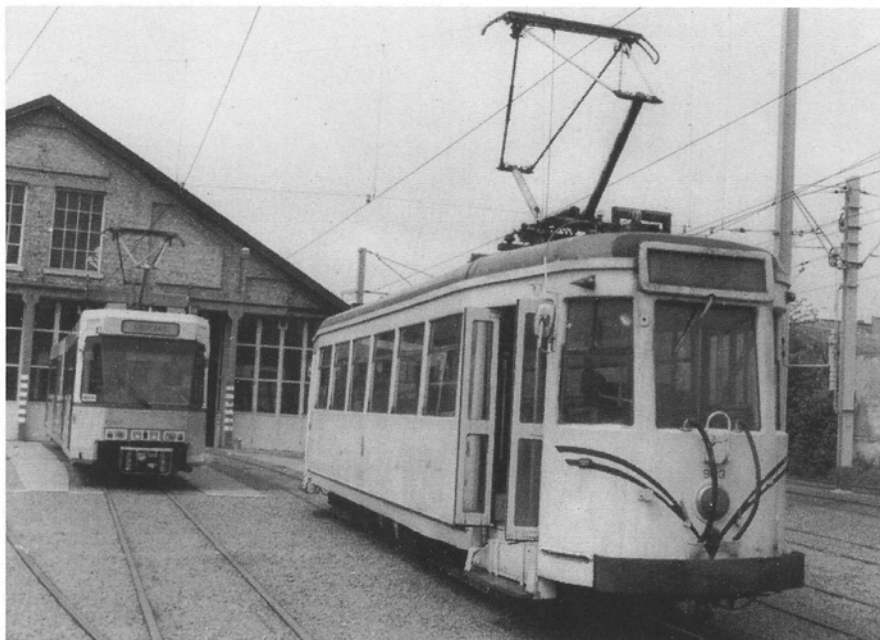
- vanaf vrijdagmiddag tot en met zondag : gratis vervoer op tramlijnen 2 en 15;
 - publicatie van een brochure over de Linkeroeververbinding;
 - uitgifte van bronzen medailles.
- Verder zijn een aantal activiteiten gepland. Wij geven ze echter onder voorbehoud, daar een wijziging of een aanvulling nog steeds mogelijk is.

Vrijdag 21.09.1990 :

's Avonds : vuurwerk op de Schelde.

Zaterdag 22.09.1990 :

- Handelsmarkt en toeristische info in een feesttent op het Frederik Van Eedenplein.
- Show van oldtimers en speciale voertuigen.
- Tentoonstelling van verschillende types autobussen met lage vloer met daarbij aansluitend een kleine enquête.
- In het raam van „Stad aan de Stroom” : fanfareoptocht op Rechteroever en optocht van dieren uit de Zoo.
- Luchtballonwedstrijd voor kinderen



Het onlangs in de NMVB-stelplaats Knokke aangekomen Henegouwse SM-motorrijtuig 9123 is in feite het vroegere S-rijtuig 9750 uit Gent. Deze motorwagen krijgt mettertijd zijn oorspronkelijk uitzicht terug. 12 mei 1990, foto Eddy Geuvels.

van het MIVA-personeel en voor andere kinderen.

- Rechtstreekse uitzending door Radio Express.

Zondag 23.09.1990 :

- Handelsmarkt en toeristische info in de feesttent.
- Tentoonstelling van autobussen met lage vloer.
- Ballonwedstrijd.
- Hete luchtballonvaart voor MIVA-abonnees die bij lottrekking zullen aangeduid worden.

Buiten dit programma voor de opening van de tramtunnels wordt, op vrijdag 21 september in de namiddag, ook de containerkade op Rechteroever officieel ingehuldigd.

Het definitieve feestprogramma wordt bekend gemaakt via de media en door middel van aanplakbrieven. Wij raden onze openbaar vervoerfans aan, de

berichtgeving hieromtrent nauwkeurig op de voet te volgen. E.K.

NMVB-KUSTLIJN

Met bijzonder groot genoegen kunnen wij onze lezers-tramvrienden mededelen dat de heer Eddy Geuvels, medewerker van de vereniging TTO-Noordzee en groot tramliefhebber, spontaan heeft aangeboden vanaf heden de aktuele en de historische berichten m.b.t. de Kustlijn te willen verzorgen. Vermeldenswaard hierbij is, dat deze verslaggeving tot stand komt in nauwe samenwerking met de NMVB-direktie van de Groep der Beide Vlaanderen en met het TTO-bestuur, wat de akkraathheid van deze nieuwsgaring ongetwijfeld zal ten goede komen.

In het verleden heeft Rail-Revue, noodgedwongen, slechts weinig aandacht aan het kusttram-gebeuren kunnen schenken om de eenvoudige reden dat een ernstig correspondent ontbrak.

Wie volgt, voor de regio Brussel, het uitstekende voorbeeld van de heer Geuvels ?

• Op maandag 23 april arriveerde, na een vrij langdurige „tussenstop” in de stelplaats Kalken, NMVB-motorrijtuig S 9123 (ex-9750) uit het Henegouwse Jumet in het depot Knokke.

Begin 1954 werden de eerste motorrijtuigen type S geleverd aan het Gentse depot Destelbergen. Dit depot beschikte op het einde van zijn tramexploitatie over vijf motorwagens type S, genummerd van 9747 tot 9751.

In de loop van het jaar 1960 werden deze rijtuigen naar de groep Henegouwen gemuteerd.

Het rijtuig 9750 werd gebouwd in 1957 en vernummerd naar 9123 in 1976. Deze motorwagen onderging slechts weinig verbouwingen. Hij werd uitgerust met een Westinghouse i.p.v. een Pieper-reminstallatie en er werden klaptreden



Geleed NMVB-motorrijtuig 6023 overschrijdt op tegenspoor de Hoge Demeybrug in Oostende, rijdend richting Kaaistation. 13 mei 1990, foto Eddy Geuvels.

aangebracht als aanpassing aan het profiel van de lichte metro in Charleroi. De zijspiegels werden vervangen door busspiegels en een kleiner model ruitewissers werd aangebracht.

In het interieur bleven de ontvangersposten bewaard, alhoewel dit rijtuig ook werd ingezet als éénmanswagen. De zetels rechtover de ontvangersposten werden weggenomen teneinde meer staanplaatsen te bekomen.

Het zou wenselijk zijn de Westinghouse-remuitrusting te behouden voor exploitatie op de kusttramlijn en het rijtuig terug te hernummeren naar het originele nummer 9750.

Op het stuk van de oorspronkelijke kleurstelling en inrichting rijzen er enkele problemen: In welke kleur waren het dak en het interieur geschilderd? - Hoe was het uitzicht van de stuurposten? - Waren er enkele of dubbele zitbanken tegenover de ontvangersposten?

Wellicht kennen enkele lezers-tram-liefhebbers het antwoord op deze vragen en kunnen zij helpen, deze motorwagen opnieuw in zijn Gentse toestand te brengen?

Alle informatie (eventueel met foto's) hieromtrent is steeds welkom op het adres van TTO-Noordzee, p.a. Stadhuis, 8400 Oostende.

• Infrastructuur

Op maandag 19 maart 1990 werd aangevangen met de aanpassingswerken aan de trammelling te Oostende. Deze werken kaderen in de herschikking van de NMVB-installaties aan de Brandaris-kaai.

De oprichting van het NMVB-diensten-centrum evenals de uitbouw van het tramstation „Oostende-Kaai“ naderen hun voltooiing.

De huidige helling naar de de Smet de Naeyerbrug, gebouwd tussen februari 1950 en oktober 1951 en aangelegd met grond afkomstig uit de bouwput van het huidige Casino-Kursaal, wordt verbreed en verhard, om ook de autobussen van de stadsdienst 762/Lijnen 3, 4/9 toe te laten het NMVB- en NMBS-station te kunnen bedienen, wat nu niet het geval is.

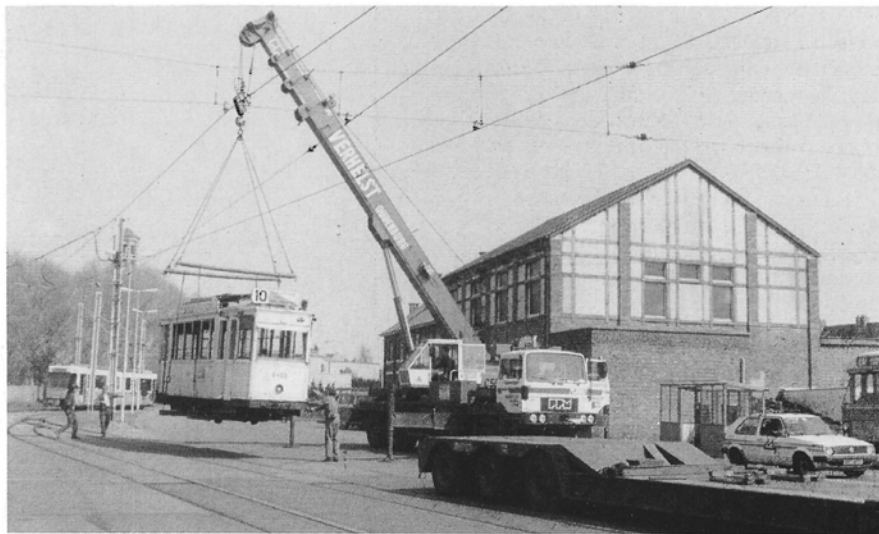
Om de bouw van een ondertunneling onder de verbrede helling toe te laten (tunnel naar de toekomstige, nog aan te besteden autobusstelselplaats ten noorden van de helling) werd het noorderspoor richting Oostende-Kaai uitgetrokken. Bijgevolg wordt een enkelsporige exploitatie uitgevoerd tussen de overloopwissel aan „de Bolle“ en het station Oostende-Kaai.

Een bijkomende verkeerslichteninstallatie voor het autoverkeer, aangebracht ter hoogte van de trammelling voor het verkeer richting Knokke, wordt bediend door de trambestuurder ter hoogte van de Zeemachtkazerne. Zij zorgt ervoor dat het tegenspoorverkeer op de (hoge) Demey- en de de Smet de Naeyerbruggen veilig kan verlopen.

E.G.

• MIVA 6403, ex-CGTA 403, terug in Vlaanderen

De CGTA bouwde de 403 in 1904, begin



Het na vijftien jaar uit Nederland teruggekeerde Antwerpse motorrijtuig 6403 tijdens het lossen in de NMVB-stelplaats Knokke op 25 april 1990. „Onze ouwe“ voerde nog steeds het kopbord van lijn 10: Deurne - Melkmarkt! Foto Roger Bastaens.

1905 in het eigen werkhuis aan de Grote Hondstraat te Antwerpen. In december 1941 krijgt het rijtuig, met nog enkele anderen, motoren van 66 pk. In 1952 kreeg de 403 één gesloten zijwand en een zittende ontvanger en deed zodoende dienst als éénrichtingsrijtuig. Vanaf 1963 heette hij 6403 en in 1966 veranderde hij van stroomafnemer.

In 1973 vierde de MIVA haar eeuwfeest en de 6403 viel de eer te beurt om bij die gelegenheid de ererit doorheen de stad te rijden. Als lijn 100 ingetuid sleepte hij de bijwagens 1623 en 1629. De 5257, eveneens als lijn 100, vergezelde het konvooi. Samen vervoerden zij 200 deelnemers.

In 1975 werd de 6403 verkocht aan de heer van Donselaar uit Amsterdam. De nieuwe eigenaar richtte op zaterdag 8 februari 1975 een afscheidsrit in en op 21 maart 1975 verliet de 6403 onze metropool, richting Veendam.

Later kwam hij in Amsterdam terecht, maar na Antwerpen heeft de 6403 nooit meer gereden.

Op 25 april 1990, na 15 jaar rust, keerde de 6403 naar Vlaanderen terug en werd hij in Knokke weer op het spoor gezet. Eénmaal hersteld wordt de 6403 terug ingezet en gaat hij op de kustlijn rijden bij speciale gelegenheden. De TTO, die de terugkeer mogelijk maakte, hoopt de 86-jarige 6403 spoedig terug te kunnen laten rijden.

R.B.
N.B. Daar het rijtuig tijdens zijn verblijf in de Nederlandse hoofdstad in open lucht werd gestald, vormde het een uitstekend doelwit voor vandalen.

Dientengevolge moet deze motorwagen zowel op mechanisch en elektrisch gebied evenals aan het koetswerk grondig worden gerestaureerd. Het interieur dient terug opgekalefaterd en er moeten nieuwe ruiten worden geplaatst.

De restauratie-werkzaamheden aan dit rijtuig en aan de NMVB-motorwagen S 9123 werden reeds gestart.

Tegelijkertijd wordt de in privé-bezit zijnde en uit de Groep Brabant afkom-

stige motorwagen SE 9093 (ex-9738) eveneens onder handen genomen. E.G.

• Oproep met betrekking tot motorrijtuig ex-MIVA 6403

De ploeg die zich met de restauratie van dit rijtuig bezig houdt is op zoek naar de volgende ontbrekende, doch beslist nog te vinden kleine onderdelen: een handgreep voor de luchtdruk-remkraan, een sleutel voor het openen en het sluiten van de pneumatische deuren en een rijrichting-schakelkruk. Liefhebbers-verzamelaars die deze onontbeerlijke onderdelen zouden kunnen bezorgen, worden verzocht contact te willen opnemen met Raymond Poot, Boekenberglei 117, 2100 Deurne/Antwerpen, tel. 03 / 322 68 40.

MIVG

• Besparingen

Tijdens een persconferentie op 27 april 11 sloeg de MIVG groot alarm: wanneer de overheid voor 1990 niet dringend met extra geld over de brug zou komen, zou het bedrijf „failliet“ zijn en dus alles kunnen opdoeken.

Tegelijkertijd werd een eerste reeks drastische besparingen aangekondigd voor een totaal bedrag van ca. 40 miljoen BF: afschaffen van lijnen 's avonds en in de weekends, frequentieverminderingen tijdens de daluren op andere buslijnen. Tram- en trolleybuslijn(en) werden iets meer ontzien.

Het alarm bleef niet onbeantwoord gezien, van de 493,6 miljoen extra-kredieten die dit jaar naar het stads- en streekvervoer gaan, de MIVG niet minder dan 100,6 miljoen zal ontvangen. Uiteindelijk zal toch nog ca. 45 miljoen moeten bespaard worden (waarvan 28 miljoen tekort uit 1989). De aangekondigde inkrimpingen zullen nu vermoedelijk ingaan in het najaar (1 september?). Er werd alvast beslist de vakantiedienstregeling te laten lopen van eind mei tot september en de frequenties op lijnen 5/50 en 70/71 in de daluren nu reeds te verminderen.

• Publiciteit

Na een aarzelend begin is de integrale publiciteit op bussen en trams nu ook in Gent niet meer te stuiten. Van de 54 MIVG-trams rijden er minstens 9 met (bijna) volreclame : rijtuigen 16, 31, 38, 41, 42 en 49 met publiciteit voor Griekenland, tram 34 met reclame voor „Hak”, 35 met publiciteit voor „AMEV-verzekeringen”, terwijl 37 rondtoert voor rekening van „Mister Copy”. Bussen 64 en 105 werden volgeschilderd met publiciteit voor „Neckermann” (promotie voor Tunesië), resp. voor „Mondial Assistance”.

• Werken

De werken op de as Kortrijksepoortstraat - Nederkouter schieten goed op : de heraanleg van de sporen in de Nederkouter begon op 14 mei jl. met het spoor in de richting van het St.-Pietersstation en een overloopwissel ter hoogte van het hotel Arcade.

Het is bijna zeker dat de heraanleg van tramlijnen 1 en 40 rond het Rabot niet meer dit jaar zal aangevat worden.

• Verlenging tramlijn 1

Het aantal afleveringen van deze tramverlenging-story begint zo stilaan menige bekende TV-serie te overtreffen. Even de laatste feiten op een rij : - Eind 1989 weigert AROL een nieuwe bouwvergunning af te leveren voor de bouw van de tramkoker onder de spoorwegberm van het St.-Pietersstation. Deze koker is een onderdeel en eerste stap van de verlenging van tramlijn 1 naar het zuiden van de stad. De AROL-weigering is gesteund op het argument dat er nog geen totaalvisie bestaat over de globale afwikkeling van het verkeer rond het station. Inmiddels was immers een alternatief ontwikkeld voor de verlenging van de lijn via de Clementinalaan.

- Niettegenstaande drukking vanwege de minister, de MIVG en diverse politici blijft AROL de bouwvergunning halsstarrig weigeren.

- Tot ieders grootste verbazing verklaart de MIVG, op de persconferentie van 27 april, niet langer voorstander meer te zijn van de koker en in het vervolg te ijveren voor verlenging via de Clementinalaan.

- Als reactie hierop verklaart de minister op 3 mei het krediet voor de koker elders (lees : in andere steden) te zullen besteden.

- Het duurt nauwelijks 48 uur of de Gentse gemeenteraad keurt op zaterdag 5 mei - unaniem - een motie goed waarin zij toch de bouw van de koker eist, al was het maar om de hiervoor toegestane kredieten ten bedrage van 260 miljoen in Gent te houden.

- Midden mei geeft de minister aan zijn secretaris-generaal uiteindelijk de opdracht een nieuwe bouwvergunning aan te vragen. Gesprekken met AROL zouden de hangende discussiepunten ondertussen immers grotendeels uit de weg hebben geruimd.

- Wordt vervolgd...

Ook over het verder te volgen tracé zal ongetwijfeld nog aardig wat discussie



De indrukwekkende SCM-genodigdentrein wacht op spoor 3 in Eeklo op het vertrekseizoen voor de eerste officiële rit naar Maldegem. 1 mei 1990, foto Staf Cuyt.

gevoerd worden. Over de broodnodige extra-trams wordt voorlopig niet meer gesproken, alhoewel sommigen denken dat de koker **automatisch** ook gelede trams naar Gent zal halen.

B.V.C.

MUSEUMBEDRIJVEN

• Op dinsdag 1 mei 1990 startte, onder een stralende lentehemel, Stoomcentrum Maldegem de officiële exploitatie van het baanvak Eeklo - Maldegem. De Poolse stoomlok „Slask” reed de genodigdentrein naar Maldegem en sleepte bij deze gelegenheid het hele rijtuigpark van het SCM achter zich aan. Het hoeft geen betoog dat dit een koljje naar de hand van vele fotografen betekende. Tussendoor werden bovendien enkele versterkingsritten uitgevoerd door een spoorauto van de reeks 44, wat in het station Eeklo zorgde voor supplementaire en op prijs gestelde foto-onderwerpen. In Maldegem volgden de traditionele toespraken en heilwensen en werd het glas geheven op de toekomst van deze onderneming. Het jonge volkje kwam geheel aan zijn trekken op het live-steamspoor van de vereniging en ook het smalspoormaterieel genoot bijzonder veel belangstelling.

In de gezellige „Steaming Inn”, permanent ingericht in het stationsgebouw van Maldegem, werd nog lang nagekaart, -getafeld en -gedronken.

• Op zaterdag 2 juni 1990 was het de beurt aan de Vennbahn om voor het eerst als museumtracé te worden bereiden. Deze door de NMBS pas half 1989 gesloten lijn, die door een prachtig landschap voert en daar enige malen „van nationaliteit wisselt” (ze overschrijft immers enkele keren de Belgisch-Duitse grens en omgekeerd), werd reeds vroeger uitvoerig in Rail-Revue beschreven (nr. 6, blz. 43-44). Voor een verdere en beslist de moeite lonende kennismaking verwijzen wij de lezer naar de in het huidige nummer opgenomen „Inleiding tot het Belgisch museumspoor-gebeuren”.

Vermeldenswaard is het materieel dat bij de uitbating van de Vennbahn wordt

ingezet. Bij de NMBS werden verschillende historische KI- (eerste klasse) en M1-rijtuigen gekocht, naast twee diesellokomotieven van de reeks 59. Lok 5930 die - zoals bekend - werd herschilderd in historische livrei en die opnieuw het oude nummer 201.001 draagt, werd op 3 mei uit de stelplaats Antwerpen Dam naar de havensectie Oorderen verstuurd. Aan kop van trein Z 47157 ging zij vervolgens naar Montzen en werd daar onmiddellijk doorgezonden naar Raeren, waar zij werd toevertrouwd aan de zorgen van de vzw „Vennbahn”. Machine 5922, die in revisie werd genomen door de werkplaats Merelbeke, werd op 25 mei op haar beurt met trein E 39411, geslept door de elektrische lokomotief 2366, naar Kinkempois overgebracht en is intussen eveneens op de Vennbahn aangekomen.

S.C. en J.M.

WIJZIGING VAN DE POSTNUMMERS : AANDACHT !

In oktober 1990 zouden voor een groot aantal gemeenten de postnummers worden gewijzigd. In sommige gevallen zou dit aanleiding kunnen geven tot ongewilde en ongewenste vergissingen, met vertraging in de toezending of zelfs „onbestelbaarheid” van uw Rail-Revue nummers als gevolg. Wij verzoecken de lezers bij wie **het postnummer wordt gewijzigd**, ons d.m.v. een **briefkaart** zo spoedig mogelijk het nieuw toegekende nummer te willen mededelen, onder opgave van het oude nummer. Het is inderdaad niet in alle gevallen zonder meer mogelijk, de juiste benaming van sommige gemeenten aan de hand van de huidige postnummers op een vlotte wijze te achterhalen : 9473 Denderleeuw (huidig nummer) blijkt de gemeente Welle te zijn en nog : 8200 Brugge (huidig nummer) slaat beslist **niet** op de stad Brugge ! De werkwijze van de PTT indachtig zou het immers kunnen gebeuren dat **vergelijkende nummerlijsten** niet tijdig of zelfs helemaal niet beschikbaar zijn !

Evenementen op en om het spoor

RUILBEURS EN KOOPJESMARKT

De Gentse „Miniatuur Spoorwegclub Trein, Tram en Bus" richt op 21 oktober 1990 van 9 tot 13 uur haar tweede ruilbeurs voor modelbouwers en treineliefhebbers in. De beurs vindt plaats in de lokalen van de MSC - TTB, Peter Benoitlaan 172, 9219 Gentbrugge.

Tafels kunnen worden gehuurd tegen 500 F (2,4 x 0,6 m) of tegen 250 F (halve tafel). Reservering door storting op rekening 890-5940183-31 van de MSC - TTB.

Inkomprijs 30 F, kinderen -12 jaar gratis.

Info : Daniel DeLathauwer, tel. 091/28 85 21.

Op iedere dinsdag, donderdag en zaterdag is iedereen van 10 tot 18 uur welkom in onze lokalen !

BTTB-EXCURSIES

Na het overweldigend succes van de voorjaarsexcursies gaat de BTTB dit jaar nog op stap op :

- zondag 19 augustus : toeristische excursie naar Bertrix en Bouillon (wandeling langs oude trambeding !); terug via de Semois-vallei, Rochehaut en Gedinne;

- zondag 23 september : trammuseum van Schepdaal met in de voormiddag bezoek aan de historische sites van Waterloo;

- zaterdag 24 november : met de NMVB-snelbuslijn (luxeauto!) naar Eindhoven, met dagvullend programma ter plaatse.

Voor alle inlichtingen en inschrijvingen : BTTB, Diestsevest 82, 3000 Leuven. Tel. 016 / 23 94 65.

SPOORGROEP LUXEMBURG

De spoorwegmaatschappij van het Groothertogdom Luxemburg, de „Chemin de Fer Luxembourgeois" (C.F.L.) is klein, maar door de ligging van Luxemburg zeer interessant. U zult elders niet gauw zoveel verschillende nationaliteiten van spoorwegmaterieel bij elkaar kunnen zien. Ook de historie van de C.F.L. en haar voorgaande maatschappijen is zeer interessant en nauw verbonden met de rijke Europese geschiedenis van 1850 tot heden.

Begin 1986 werd door een kleine groep (model)spoorweghobbyisten uit België, Duitsland en Nederland met grote belangstelling voor het Luxemburgse railgebeuren de „Spoorgroep Luxemburg" opgericht.

Deze informele groep komt tweemaal per jaar bijeen. In het voorjaar (april) ergens in het zuiden van Nederland en in het najaar (oktober) ergens in het noorden van België.

Zonder financiële bijdrage werkt niets, doch de „Spoorgroep Luxemburg" vraagt slechts f 15,00 of 275 F per jaar. Dit kleine bedrag zal voor de echte belangstellende dan ook geen probleem zijn.

Viermaal per jaar verschijnt het „Spoor-

groep Luxemburg Periodiek" waarin getracht wordt allerhande informatie over het railgebeuren in Luxemburg te brengen. Velerlei zaken kunnen aan de orde komen, zoals actuele berichtgeving, historische berichten, modellen en modelspoorwegbouw naar Luxemburgs voorbeeld, vragen van leden, een railagenda en dergelijke. Het is wel de bedoeling dat alle leden van de „Spoorgroep Luxemburg" aan dit „S.L.P.", zoals het kortweg wordt genoemd, medewerking verlenen.

Een van de activiteiten van de „Spoorgroep Luxemburg" is het uitgeven van zgn. „S.L. Info-bladen". Onderdeel hiervan is b.v. een uitgebreide „Literatuur-inventarisatie" en er wordt getracht ook een „Model-inventarisatie" evenals een „Materieel-inventarisatie" van de grond te krijgen. De „Literatuur-inventarisatie" is een overzicht van over het Luxemburgse railgebeuren in druk verschenen informatie.

Mocht uw belangstelling zijn gewekt en wenst u zich bij de „Spoorgroep Luxemburg" aan te sluiten dan kunt u dit doen door het verschuldigde bedrag over te maken op de Nederlandse postrekening 31.96.200 ten name van K.F. Bensing te Harderwijk, Nederland.

Meer informatie kunt u verkrijgen bij : Hugo de Bot, Acacialaan 8, 2508 Kessel (België), tel. 03 / 480 57 59 of bij Karel Bensing, Badweg 65, 3842 LJ Harderwijk (Nederland), tel. 03410-20338.

Opsporing gevraagd !

• In 1934 bouwde de SNCV, werkhuis Andenne, twee autorails AR 103 en AR 104. Dit waren destijds de enige twee autorails voor reizigersdienst, ooit te Andenne gebouwd. Zij hadden slechts 16 zitplaatsen in de normale opstelling (2 + 2) evenals 6 zitplaatsen in de lengterichting (2 x 3) in de zg. pakafdeling. Beide rijtuigen zouden dienst hebben gedaan op de lijn Arlon - Martelange. In 1935 leverden „Les Ateliers de Nivelles" 25 spoorauto's, genummerd AR 209 tot AR 233. In deze reeks waren tien rijtuigen uitgerust met een zoals hierboven genoemde pakafdeling. Welke waren deze tien exemplaren ?

Zelf heb ik in de Groep Antwerpen vier stuks gekend, AR 230 tot AR 233, ingeschreven op de kapitalen van de lijn Brasschaat - Brecht - Westerlo. Na opzoeken via foto's weet ik dat AR 209 ook op die wijze uitgerust was, als enig en afzonderlijk nummer in de reeks. Ook heb ik op een foto gemerkt dat AR 226 een pakafdeling had.

Is daarmee te **veronderstellen** dat de onderreeks met pakafdeling zou hebben bestaan uit de éénling AR 209 en uit de nummers 225 tot 233 ?

Wie kan deze **veronderstelling** bevestigen of de werkelijke nummers opgeven ? Met dank bij voorbaat.

Theo Beerts, Bethanielei 145, 2130 Brasschaat, tel. 03 / 663 46 25.

Spoorauto's reeks AR 209-233

Als antwoord op de vraag van de heer Beerts kan ik bevestigen dat de **hele** reeks van 25 stuks origineel werd geleverd met een reisgoedafdeling.

Drie elementen bieden hieromtrent zekerheid :

1. het NMVB-lastenboek vermeldt duidelijk de aanwezigheid van een reisgoedafdeling;
2. op het samenrichtplan (NMVB - At. Mét. de Nivelles 12.020) staat de reisgoedafdeling getekend;
3. op de NMVB-indienststellingslijst van de AR's van 19 februari 1936 (AR 159 tot en met AR 258) worden alle spoorauto's van de reeks AR 209 - AR 233 aangeduid als spoorauto's met reisgoedafdeling.

De 25 spoorauto's werden als een ononderbroken geheel afgeleverd : december 1935 - januari 1936 : AR 209 - AR 224 voor Namur - Luxembourg; januari 1936 : AR 225 - AR 229 voor Brabant; februari 1936 : AR 230 - AR 233 voor Antwerpen.

Enkele kenmerken : totale lengte 8,60 m, totale breedte 2,32 m, aswijdte 3,75 m, tarra 11.300 kgr, aantal zitplaatsen 16, motor Miesse-Gardner.

Eric Keutgens

TTB-WEEKEND 1990

Dit jaar zal het Trein-Tram-Busweekend plaats vinden op 6 en 7 oktober 1990. Het wordt uitgebreid met talrijke toeristische evenementen en tentoonstellingen, waarbij ook de plaatselijke gastronomie speciaal te kijk wordt gezet en zal te „degusteren" zijn.

Foto voorpagina : CFV3V-lokomotief SA 03, in september 1984 onder volle stoom tijdens het jaarlijks terugkerende festival te Mariembourg. Deze drieassige tenderlok werd in 1929 gebouwd door Les Ateliers Métallurgiques de Tubize onder fabrieksnummer 2002. De letters „SA" verwijzen naar de eigenaars-herkomst van deze lok (Firma S.A.F.E.A. te Houdeng-Goegnies). Dia Willy Duymelinck.

Foto achterpagina : De voor slechts enkele dagen in de oorspronkelijke, tweekleurig groene livree gestoken 120.002 (ex-2802) aan de vooravond van de TSP-manifestatie „Memorial Elektrische Traktie 50'er Jaren". Schaarbeek, 30 maart 1990. Inzetfoto : 120.002 met een goederentrein en 101.012 (ex-2912) met een sleep M1-reizigersrijtuigen aan het perron te Epegem. Let even op de uit 1935 stammende bovenleidingmasten. 31 maart 1990. Foto's Ronald Mardaga.





Onze kleurenposter : De door AFB gebouwde diesellokomotief 5407 met een „cabotagetrein” (lokale bedieningstrein voor klanten met een sporaansluiting op het NMBS-net) te Wideumont, tijdens een dagelijks over-en-weertje tussen Libramont en Bourcy. AFB staat voor „Société Anglo-Franco-Belge de Matériel de Chemins de fer). 15 juli 1988, dia Ronald Mardaga.