

RAIL-REVUE

nu met KLEURENFOTO'S!



Driemaandelijks tijdschrift voor de tram- en treinhobby

Zesde jaargang - Nr. 24 - april 1991

Prijs per nummer 165 F - fl 9

DE STADSTRAM VAN CHARLEROI - DIESELLOKOMOTIEF REEKS 66/71 - TENDER-
LOKOMOTIEF TYPE 51 - DE NMVB-LIJN BRASSCHAAT-OOSTMALLE - HISTORISCHE
FOTO'S - GESCHIEDENIS VAN DE GENTSE TRAMWEGEN - TRAMMODELBOUW

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor 2600 Berchem (Antw.) 1

RAIL- REVUE

Redactie en publiciteit: Monopress, Vosstraat 43, B-2140 Borgerhout-Antwerpen
Telefoon 03/321.28.36 (kantooruren) -
Handelsregister Antwerpen 149.553 -
BTW 511.126.751

Verantwoordelijk uitgever: G. Cuyt, Meidoorn 2, B-2640 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, 2140 Borgerhout - Antwerpen

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-2140 Borgerhout-Antwerpen, 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 publiekatierechten, met hem contact te willen opnemen op hoger-vermeld adres.

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

EERST DIT LEZEN :

't Is (weer) zover...

Er zijn, voor de overblijvende door mij te drukken en uit te geven nummers van Rail-Revue, enige hoogst noodzakelijke wijzigingen op komst, waaronder twee waar ikzelf ook niet zo bijzonder gelukkig om ben.

Ik zet hierna een en ander op een rijtje.

Eerst en vooral zal de verkoopprijs van Rail-Revue worden verhoogd. Vanaf het nummer 25 zal een los exemplaar 185 F gaan kosten, een jaarabonnement 670 F. (Terwijl de prijzen van papier, films en drukplaten de pan uitrijzen doet ook de PTT z'n duit in 't zakje : vanaf 1 januari 1991 dient, voor een als drukwerk verzonden exemplaar, in „binnenlandse dienst” 18 F aan postzegels te worden gekleefd en voor een naar het buitenland verzonden nummer niet minder dan... 50 F !)

Ten tweede behoort de losse kleurenposter, jammer genoeg, tot het verleden. Het geheel apart drukken en met de hand inleggen van de poster betekent een uiterst arbeids-intensieve bezigheid, die ten langen laatste in het geheel niet meer financieel te verantwoorden bleek. Vanaf heden zal de lezer in ieder nummer wél de intussen reeds vertrouwd geworden vier grote kleurenfoto's aantreffen. Ten derde zullen nummers, deel uitmakend van te laat betaalde abonnementen, niet meer apart nagezonden worden : zij worden toegestuurd samen met het daarop volgend nummer. Iedere vergeten abonnementsbetaling heeft - nog afgezien van de faktor tijd - zijn niet te rekupereren (en geheel te vermijden !)

Indien Rail-Revue nà het nummer 28 verder wordt uitgegeven, dienen betalingen vanaf dan in ieder geval op een ander rekeningnummer te worden verricht. Tot en met het nummer 28 blijft alles bij het oude, waarbij onze abonné's zal worden gevraagd slechts die exemplaren te betalen, die zij tot en met april 1992 wensen te ontvangen. Met andere woorden : verwonder er u niet over, wanneer u in uw laatst betaalde exemplaar een overschrijvingsformulier aantreft voor betaling van drie, twee of slechts één nog te verschijnen nummer. Dat zulke betalingen zullen worden aangerekend tegen het normale abonnementsstarief spreekt vanzelf.

In het editoriaal van het nummer 23 kondigde ik reeds de op handen zijnde opiniepeiling aan. In dit nummer vindt u de vragenlijst. Ik durferop te rekenen dat u dit formulier in ieder geval zal terugzenden. Zoals reeds werd gezegd : het verder verschijnen van uw hobbyblad zal mede afhankelijk zijn van de resultaten van deze „ondervraging”, die u de kans biedt te tonen dat Rail-Revue u niet onverschillig laat !

Staf Cuyt

INHOUD VAN DIT NUMMER

't Is (weer) zover...	blz. 122
De stadstram van Charleroi	123
Diesel-hydraulische lokomotief type 222, reeks 66/71	128
Tenderlokomotief type 51	132
De NMVB-lijn Brasschaat (Polygoon) - Brecht - Oostmalle	134
Historische foto's uit privé-verzamelingen	136
Werkwagens van toen (VII)	138
Trams „ver van huis” (II)	139
Autobus Kruger b.v.b.a. te Lier : nagenoeg 70 jaar jong ! (II)	140
Geschiedenis van de Gentse tramwegen (IX)	142
Nürnberg Messe 1991 : De Belgische visie	146
Trammodellen en trammodelbouw	147
Een historisch monument op uw modelbaan : De Mijlpaal	149
NMVB-bovenleiding op de modelbaan (II)	150
Rail-aktueel	152
Lezersforum	158
Evenementen op en om het spoor	158

Dit nummer van Rail-Revue kwam tot stand dankzij de medewerking van Amutra, T. Beerts, E. Cassiers, J. Cohn, L. Couscheir, P. Dejonckere, J. de Meurs, P. de Meyer, J. Dingemans, E. Geuvels, E. Keutgens, J. Mahieu, R. Mardaga, E. Morbé, G. Nève, M. Petit, R. Poot, C. Smits, W. Temmerman, B. Vancraeynest, G. Van Meroye, J. Van Olmen, T. Wustenberghs

Van de „TEPCE” tot de „STIC” :

De stadstram van Charleroi

Er is een tijd geweest waarin iedere Belgische stad van enige betekenis ofwel met de tram te bereiken was, dan wel er een eigen stadstrambedrijf op naield. Vele van deze stedelijke vervoerbedrijven ontstonden dankzij en werden geëxploiteerd door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

Daarnaast, en in vele gevallen tegelijkertijd met de NMVB, werden in verscheidene steden onafhankelijke trambedrijven opgericht en uitgebaat.

Reeds in 1881 gingen in Charleroi de eerste paardetrans rijden. Op 30 juni 1974 reed de „groene tram” voor de allerlaatste maal. In die drieënnegentig jaar heeft de stadstram van Charleroi in hoge mate bijgedragen tot de ontwikkeling van deze belangrijke Belgische stad. In 1984, tien jaar na de verdwijning van de stadsdiensten in Charleroi, publiceerde de vereniging Amutra/Vetramu een uiterst interessant Franstalig extra-nummer van haar tijdschrift „Tram Magazine”, waarin auteur Jean de Meurs de bewogen geschiedenis van de „groene” schetste.

Teneinde ook de Nederlandstalige lezer kennis te laten maken met dit intussen alweer zeventien jaar geleden verdwenen bedrijf, vroeg en kreeg ik van de auteur en van Amutra toelating om dit belangwekkend werkstuk als artikelenreeks in Rail-Revue te publiceren.

Er blijft mij slechts de bijzonder prettige verplichting alle bij dit project betrokken tramvrienden (waarbij ik ook de twee personen die voor de vertaling van de tekst instonden niet mag vergeten) van harte te danken voor hun méér dan bereidwillige medewerking! S.C.

Charleroi - één der vijf grote stedelijke centra in ons land - is de jongste Belgische stad. De huidige uitbreiding ervan doet ons bijna vergeten dat Charleroi ontstaan is op de restanten van een in 1666 gebouwd fort, op het grondgebied van een klein dorp : Charnoy. Deze gebeurtenis greep plaats onder het bewind van Karel II, koning van Spanje. Hiermee is de herkomst van de naam „Charleroi” verklaard.

Het stadsplan verraadt de typische karakteristieken van de vermelde militaire oorsprong : het rechtlijnige, stervormige en gelijkmatige tracé van de hoofdverkeerswegen. De „hand” van Vauban en Turenne is hier duidelijk merkbaar. Zij hervormden en verbeterden de oorspronkelijke Spaanse vesting. De hoofdoorzaak van de snelle groei van de stad is echter de buitengewone industriële ontwikkeling - inclusief de mijnbouw - van de vorige eeuw. Het dorp werd een grootstad. Met de afbraak van de wallen en versterkingen der laatste vestingen, in 1870, stond niets meer de uitbreiding van de stad in de weg.

De ligging zelf van het huidige Charleroi, aan een steile helling van de Samber-

valli, zou echter minder gunstige gevolgen met zich meebrengen. Het belangrijke hoogteverschil heeft dan ook geleid tot het ontstaan van twee verschillende stadsgedeelten : „Ville Basse” op de rechteroever van de Sambre en „Ville Haute” op het aan de linkeroever gelegen plateau, ter hoogte van de top van de helling. Deze specifieke geografische ligging heeft de richting van de drukke verkeersaders grondig beïnvloed. Ze heeft ook geleid tot een ongelijkmatige indeling van de diverse dwarswegen. De gevolgen hiervan zijn trouwens nog merkbaar. De wegen van oost naar west zijn talrijk. In de noord-zuid richting echter verminderen ze stelselmatig tot een drietal wegen met een steil en gelijkmatig hellend profiel, die ieder op één van de bruggen over de Sambre uitkomen.

Deze specifieke situatie heeft tot op de dag van vandaag de verkeersstroom in de binnenstad evenals de vlotte verbinding met de voorsteden gehinderd. De betrekkelijk late ontwikkeling van Charleroi heeft, in vergelijking met de andere grote Belgische steden, het ontstaan van het openbaar vervoer gevoelig vertraagd.

Pas in 1877 ontstond een eerste initiatief dat, na vele verhitte debatten in de gemeenteraad, werd begraven. In 1879 zag een gelijkaardig project het levenslicht, doch het werd eenzelfde lot beschoren. Beide projecten voorzagen het aanleggen van een tramlijn. Eén van de bezwaren was gericht tegen het voornemen om als reiswegvariante het beklimmen (en afdalen) van de rue de la Montagne te voorzien !

In 1881 werd dan toch een korte paardetranslijn ingehuldigd. Deze normaalsporige „Amerikaanse Spoor-

weg” verbond de Gare du Sud met de rue de l'Ecluse, via de rue du Collège, de Place Verte (nu Place Albert I) en de rue de Marcinelle. Deze eerste lijn was echter geen lang leven beschoren. Eveneens in 1881 werd in Brussel een nieuwe openbaar vervoermaatschappij opgericht, de „Société des Chemins de fer Vicinaux Belges”. Deze maatschappij, met als doel het ontwerpen en uitbaten van tramlijnen in België, had al vrij vlug een zetel in Charleroi, gevestigd op de eerste verdieping van Café Kaisan aan de hoek van de rue de Montignies en de rue du Pont Neuf. De maatschappij bekam de concessie voor de eerste twee tramlijnen (Charleroi - Gilly en Charleroi - Montignies-sur-Sambre). De eerste lijn kwam reeds eind september 1881 in dienst. Zij vertrok aan de rue de l'Ecluse en liep vervolgens al klimmend door de rue du Pont Neuf, de Boulevard Central (nu Boulevard Audent) en de rue d'Orléans naar de Place Charles II. Verder ging het richting Porte de Waterloo, via de rue des Cavaliers (nu rue de la Régence) om haar bestemming Gilly Quatre Bras te bereiken langs de Grand'rue en de Chaussée de Gilly.

Tussen de rue de l'Ecluse en de Porte de Waterloo werden de wagens getrokken door kleine stoomlokomotieven. Vanaf de Porte de Waterloo namen paarden de sleeptak tot Gilly over. Deze eigenaardige handelwijze werd ingegeven door de moeilijkheden die men ondervond bij het kruisen van de sporen van de oude maatschappij „Grand Central Belge”, ter hoogte van de Gare du Nord. Deze hindernis belette gedurende maanden de exploitatie van de volledige lijn.

De lijn Charleroi - Montignies kwam begin 1882 in dienst en werd reeds vanaf 19 maart met stoomtractie uitgebaat. Het vertrekpunt bevond zich in de huidige „verlengde” rue de Montignies, nabij het kruispunt van de rue



Stoomtramlok nr. 2 van de „Société des Chemins de fer Vicinaux Belges” met een reizigerstrein aan de eindhalte van Charleroi Sud. Foto : archief Eric Keutgens.



Stoomtramrijtuig nr. 1 van de „Société des Chemins de fer Vicinaux Belges”. Het rijtuig bleef bewaard en maakt heden deel uit van de verzameling van het Museum voor het Stedelijk Vervoer te Brussel (MSVB). Foto : verzameling Amutra.

du Pont Neuf. De lijn volgde de rijbaan tot de Place de Montignies.

Beide lijnen werden op normaalspoor bereden. Op „Bosquetville” verrees een stelplaats voor het rollend materieel. Bij het begin van de uitbating bedroeg de personeelssterkte 47 man en bestond uit 8 conducteurs, 8 machinisten, 8 ontvangers, 18 arbeiders, 1 controleur, 1 stelplaatsoverste, 1 verantwoordelijke voor de sporen, 1 boekhouder en een directeur die het geheel coördineerde. In theorie bedroeg de frekwentie op elk van de lijnen 15 minuten. De tarieven lagen voor die tijd betrekkelijk hoog: zo kostte een rit op het langste traject (rue de l'Ecluse - Gilly Quatre Bras) 40 centiem, waardoor deze lijn dan ook slechts een lage bezettingsgraad kende. De tram was een luxe voor de begoede klasse...

De tramkonvoien werden geslept door kleine condensor-stoomlokomotieven, afkomstig van de Gentse firma Carels en van de werkhuizen Saint-Léonard in Luik. Zij trokken lichte, tweassige rijtuigjes met gesloten kast en grote open balkons, geschilderd in sober donkergroen dat werd opgefrist door enkele witte sierbiesjes. Teneinde de inkomsten te verhogen nam de maatschappij haar toelucht tot de publiciteit (ook toen reeds!). Locs en bijwagens werden voorzien van panelen waarop reclameboodschappen prijken voor de meest uiteenlopende producten. Op de balkons van de meeste rijtuigen werd een kleine lokale chocoladefabriek geprezen, nogal groots bedacht met de naam „César”. Hoef het te verwonderen, dat de Karolingers hun tram gedurende jaren César noemden?

Toch begonnen de inkomsten van de maatschappij te stijgen, waardoor ze eindelijk enkele verbeteringswerken kon uitvoeren. Begin 1883 werden de twee lijnen verbonden en verlengd tot de Gare du Sud. Bij die gelegenheid werd ook de korte paardetramlijn tussen de Gare du Sud en de rue de l'Ecluse

opgeheven. Er ontstond een belangrijk eindpunt-complex op het grote plein tegenover het station, voorzien van de nodige uitwijksporen. Ononderbroken werd er gekoppeld, ontkoppeld en gemanoeuvreed, waardoor het plein voortdurend in stoom- en rookwolken was gehuld. De boven de grond uitstekende sporen en wissels vormden een reëel gevaar - bijzonder 's avonds en 's nachts - bij het oversteken van het plein. Diverse zware ongevallen waren te wijten aan onvoorzichtigheid of nalatigheid van het rangeerpersoneel: regelmatig raakte een bijwagen „op drift” en kwam met een harde klap tot stilstand tegen een konvooi of liep vast op het einde van een uitwijkspoor, doordat de remmen niet voldoende werden aangedraaid! Deze ongevallen vormden niet het enige euvel bij de tramdiensten, want ook de doortocht in de stad zelf leidde tot vele - door petitieën ondersteunde - klachten, afkomstig van reizigers, voorbijgangers en bewoners langsheen het traject. Het gemeentebestuur tekende de diverse klachten op...

Een nieuw gegeven zorgde in 1886 voor de verdere evolutie van het openbaar vervoer in Charleroi. Bij wet van 24 juni 1885 werd immers een nieuwe maatschappij voor openbaar vervoer opgericht: de „Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux”. Dit betekende meteen het einde van het feitelijke monopolie van de „Société des Chemins de fer Vicinaux Belges”. De nieuwe maatschappij drukte in ieder geval vrij vlug haar stempel op de evolutie van het tramnet in de regio Charleroi: de gevolgen daarvan zijn heden nog te merken.

Nadat de nodige concessies op korte tijd werden verworven, stelde de SNCV tussen 1886 en 1902 vier metersporige lijnen met stoomtractie in dienst:

1. Charleroi-Sud - Mont-sur-Marchienne (Place);
2. Charleroi (Prison) - Marchienne en Montignies-le-Tilleul;

3. Charleroi (Prison) - Jumet (St.-Antoine);

4. Lodelinsart (Bon Air) - Châtelet (St.-Roch).

Begin deze eeuw richtten alle Belgische tramexploitanten zich tot de nieuwe uitvinding: de elektrische tractie.

De SNCV elektrificeerde vrij vlug haar eerste lijnen in de regio Charleroi. De rijtuigen M52 tot M85 werden ingezet op een 600 V gelijkstroomnet. Deze wagens waren met twee 27 pk motoren uitgerust. Zij werden gebouwd bij „Electricité et Hydraulique” te Charleroi, de voormalige fabrieken Julien Dulait.

In Charleroi werden gesprekken gevoerd tussen de stad als concessieverlenende overheid en de SNCV, teneinde de twee paardetramlijnen van het stadsnet om te vormen tot elektrische lijnen. De langdurende en harde gesprekken resulteerden in 1903 in een toewijzing van het gehele net aan de SNCV. Een nieuw lastenboek, dat op 16 juni 1903 werd gepubliceerd, schreef alleen de elektrische tractie voor.

Op 28 september 1903 bekwam de „Société Anonyme des Railways Economiques de Liège, Seraing et Extensions” (RELSE) een nieuwe concessie met een looptijd van 35 jaar. Dit gegeven lag aan de oorsprong van een grondige hervorming van het bestaande net.

De eerste zorg van de nieuwe concessionaris ging naar de elektrificatie van de genoemde stadlijnen en naar hun omschakeling naar meterspoor, zoals dit het geval was voor de overige Buurtspoorweglijnen in de regio.

De concessievoorwaarden voorzagen reeds in eventuele netuitbreidingen.

De elektrificatiewerken en de omschakeling naar elektrische trams werden ten eerste aangemoedigd. Verder kwam er een nieuwe stelplaats te Montignies-sur-Sambre („Genson”). Op 4 juli 1904 werd de onder draad gebrachte lijn Charleroi Sud - Gilly (Quatre Bras) ingehuldigd, tot grote voldoening van het publiek. De ermee gepaard gaande feestelijkheden bleven bij vele Karolingers nog lange tijd in het geheugen gegrift.

Teneinde de elektrische dienst te verzekeren werd nieuw materieel besteld. Het ging in de eerste plaats om een reeks van 17 tweassige motorwagens (nrs. 201-217) met open balkon, gebouwd door de „Ateliers Métallurgiques de Nivelles”.

Behalve met de aswijdte van 1 meter waren deze rijtuigen praktisch identiek aan de eerste voor de streek van Luik geleverde RELSE-wagens. Zij boden plaats aan 40 reizigers (22 staan- en 18 zitplaatsen). De dwars geplaatste zitbanken werden aangevuld met twee in de lengte geplaatste, opklapbare zitjes teneinde de zitplaats-capaciteit te verhogen. Het leeggewicht van de wagen bedroeg 7 ton, bij een wielbasis van 2 m, een lengte van 8,1 m en een totale breedte van 2,2 m. Naast de hand- en de weerstandsrem waren de wagens voorzien van een „Böker”-remsysteem.

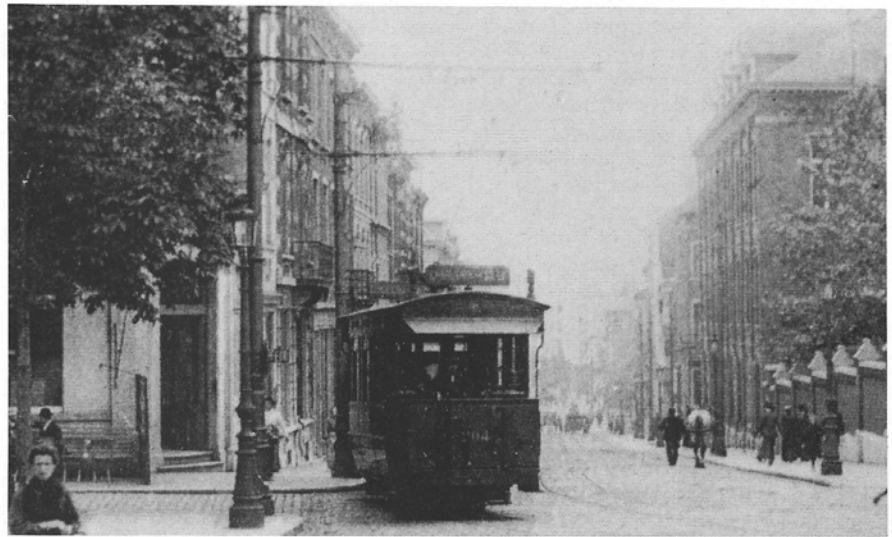
Stroom werd afgenomen d.m.v. een trolleystang die echter niet van een riem was voorzien, zodat de trolley aan de eindhalte diende gekeerd met behulp van een lange houten staak, waaraan een metalen haakje was bevestigd. Deze staak werd opgeborgen aan de langsligger van het chassis.

Bij de „Société Franco-Belge” te La Croyère werd een reeks van 12 bijwagens besteld van een (toen) nieuw type met speciale karakteristieken. Voor de tramnetten van Calais, Nantes en Antwerpen had deze constructeur reeds identieke rijtuigen geleverd, waardoor ze in Charleroi als de „Anversoises”^{*} werden betiteld. Deze bijwagens waren „convertibel” : de wanden van de wagenkast waren samengesteld uit afneembare glazen panelen, waardoor ze in de zomer tot open rijtuigen konden worden omgevormd. Het leeggewicht van het rijtuig bedroeg slechts 3,82 ton, bij een wielbasis van 1,9 m en een chassislengte van 6,65 m. Zijn uiterst lage plankenvloer bevond zich ter hoogte van de asposten, waardoor bijkomende opstaptreden konden vervallen.

*** Nota van de vertaler :** De auteur vergist zich hier klaarblijkelijk in de chronologie van de gebeurtenissen. De „Anversoises” werden pas in 1909 gebouwd en kwamen in dienst als bijwagereeks 13-24, voorafgegaan door de in 1904 gebouwde reeks 1-12 van het zg. type „Gilly”. Deze eerste bijwagens voor Charleroi vormden een metersporige versie van de gelijktijdig voor Luik gebouwde, normaalsporige rijtuigen, geconstrueerd door de „Ateliers Métallurgiques de Nivelles”. Met een lengte van 8,24 m en een breedte van 2,2 m bedroeg hun leeggewicht 5,3 ton. Zij boden 42 plaatsen, waarvan 18 voor op dwarsbanken zittende reizigers. Origineel slechts met een handrem uitgerust, kregen zij een persluchtrem bij gelegenheid van de eerste verbouwing van de motorwagens 201-217. De 4,8 m lange middenkast van de Gilly-bijwagens rustte op een eenvoudig maar zeer robuust chassis met een radstand van 2 m. De kast had drie grote en vier kleine, van geslepen glas voorziene zijvensters en het interieur was luxueus uitgevoerd : oorspronkelijk waren de wagens immers als volledig eerste klasse-rijtuigen voorzien.

Deze bijwagens behielden hun met de motorrijtuigen van de verschillende reeksen 200 overeenstemmende uiterlijk tot bij hun modernisering in 1951/52. Zij kregen toen drie grote, rechthoekige zijramen. (Gegevens van de auteur.)

Er is, tussen 1909 en 1915, vermoedelijk ook nog een reeks bijwagens 25-36 geweest, vermits in laatstgenoemd jaar een nieuwe reeks van acht rijtuigen, genummerd van 37 tot en met 44, op het toneel verscheen. Daar de auteur ons hieromtrent min of meer in het ongewisse laat, zouden wij het op prijs stellen uit „bevoegde bron” enige aanvullende gegevens te mogen ontvangen.



Elektrisch motorrijtuig nr. 204 (reeks 201-217) van de RELSE/TEPCE in oorspronkelijke toestand met open balkons. Foto : verzameling Amutra.

Deze (eerste lagevloertram ?)-opstelling bracht wel met zich, dat in het interieur de bovenste helft van de wielen diende afgedekt te worden d.m.v. grote, halveaanvormige plaatijzeren kasten onder de zitbanken. Deze bijwagens boden plaats aan 40 personen (24 zitplaatsen). Tot bij hun buitendienststelling werden zij gekenmerkt door hun stil, zacht rijcomfort. Op het einde van hun loopbaan werden nog de vier middenste banken verwijderd, wat in „open” uitvoering een centraal balkon met zeer gemakkelijke toegang opleverde.

Al het rollend materieel werd, zoals in Luik, in twee tinten groen geschilderd, opgeluisterd met geelwitte strepen. Op 17 oktober 1904 richtte de RELSE een dochtermaatschappij op onder de naam „Société Anonyme des Tramways Electriques du Pays de Charleroi et Extensions”, doorgaans afgekort tot „TEPCE”. De RELSE stond aan de TEPCE het geheel van de concessies in de regio Charleroi af.

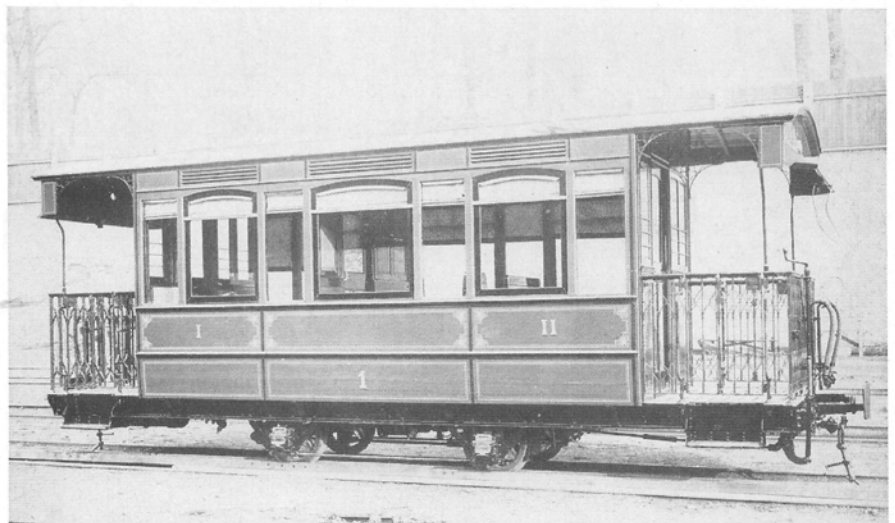
Tijdens de eerste jaren van haar bestaan

werd de TEPCE aangeduid als de „Trams de Charleroi - Gilly - Montignies”, benaming die zodanig ingeburgerd raakte dat zij zelfs gedurende zeer lange tijd op de vervoersbewijzen van de maatschappij voorkwam.

Naast de uitbating van haar eigen net werd aan de maatschappij vanaf haar oprichting ook de exploitatie van de Buurtspoorweglijnen in de regio Charleroi opgedragen, waarbij de SNCV echter zowel het personeel als het rollend materieel leverde. Deze buitengewone toestand duurde niet minder dan twintig jaar !

De eerste bekommernis van de nieuwe maatschappij betrof de verdere modernisering evenals de verbetering en de uitbreiding van het net. In die optiek werd de lijn naar Gilly (Quatre Bras) in 1905 verlengd tot de wijk Soleilmont, op de grens van de gemeenten Gilly en Châtelineau.

Ongeveer terzelfdertijd werd werk gemaakt van het aanbrengen van glazen frontwindschermen aan de open balkons van de motorrijtuigen. Deze schermen



Bijwagen nr. 1 (reeks 1-12) type „Gilly” van de RELSE, bestemd voor het stadsnet van Charleroi. Let op de bijzonder fraaie schildering ! Foto : archief Eric Keutgens.

werden naar voren uitgebouwd t.o.v. het eigenlijke rijtuigfront, teneinde een ongehinderd gebruik van controlleren remhandgrepen mogelijk te maken. Bij deze gelegenheid werden ook een aantal bijwagens van afgeronde en verwijderbare windschermen voorzien. Deze verbeteringen werden bewust doorgevoerd in het raam van een evenement dat zijn stempel zou drukken op het leven van de hele streek : de Tentoonstelling in Charleroi, die haar deuren opende op 24 juni 1911. Deze grote gebeurtenis had vanzelfsprekend een betekenisvolle weerslag op de exploitatie van het tramnet en zou meteen het voorspel inluiden tot zijn verdere ontwikkeling.

Het hele noordelijke deel van de stad werd door de tentoonstelling ingenomen. De lijn Charleroi Sud - Gilly liep er dwars doorheen. Teneinde fraude en „gratis toegang” tot de manifestatie te voorkomen, eiste de directie van de tentoonstelling dat de trams non-stop en met gesloten en vergrendeld tralie-werk zouden voorbijrijden. Deze maatregel gaf aanleiding tot een vrij onge-woon spektakel : tijdens de bezoekers-spits reden stampvolle tramrijtuigen dwars door het publiek heen, luid bel-lend teneinde de doorgang vrij te hou-den. Het mag een wonder heten dat er in die omstandigheden geen enkel dodelijk ongeval gebeurde !

Er werd nochtans ook voorzien in een speciale tramdienst, die vanaf Charleroi Sud via de bestaande lijn het kruispunt van de Boulevard Audent met de rue du Pont Neuf bereikte. Vervolgens werd een nieuw, voorlopig en enkelsporig traject bereden, dat via de huidige Boulevard Emile Devreux, de rue de l'Athénée, de rue du Parc en de rue

du Ravin een speciale ingang tot de tentoonstelling bereikte, gelegen aan de hoek van de rue du Ravin en de rue du Progrès (nu rue Emile Tumelaire). De lijn verliep cirkelvormig rond de expositie en verliet het terrein langs een speciale uitgang aan de hoek van de oude rue du Progrès en de Boulevard de Fontaine. Langs deze straat ging het tot de Boulevard Audent, waar werd aangesloten op het bestaande traject. Zo voorzagen het toch de plannen, want alhoewel het voorlopige enkelspoor vrij vlug werd geplaatst kwamen, om ver-schillende en voornamelijk bezuini-gingsredenen, de twee voorziene aan-sluitingen met het net nooit tot stand ! Dientengevolge besliste men, een motor-rijtuig op het voorlopige spoor te plaatsen. Het diende een pendeldienst te verzekeren tussen de bestaande lijn en de tentoonstelling.

Het plaatsen van het rijtuig op het voorlopige spoor vond plaats tijdens een juninacht. Dit maneuver ontpopte zich weldra tot een gedenkwaardig avontuur, dat tot in de vroege uurtjes voortduurde. Nadat men er op het kruis-punt van de Boulevard Audent met de rue du Pont Neuf met zeer veel moeite in geslaagd was, het rijtuig uit de rails te lichten probeerde men het, tevergeefs, tot bij het begin van het voorlopige spoor te duwen. Vervolgens koppelde men, zo goed en zo kwaad als het ging, een buffer van het rijtuig met een gespan bestaande uit twee sterke trekpaarden en kon het werk worden hervat. Het motorrijtuig - prototype van de befaamde „Pieper” motorwa-gens, ook „benzo-electrische” genaamd en later gebruikt door de SNCV - liep op twee draaistellen, wat de taak alles-zins niet eenvoudiger maakte. Hotse-

botsend over de kasseien kwam het rijtuig uiteindelijk dwars over het kruispunt te staan. Geschreeuw, ge-vloek, fluitsignalen, zweepslagen en het stampvoeten van de paarden zetten de manoeuvres kracht bij. Het walmende schijnsel van de vele fakkels die het gebeuren verlichtten verleende het ge-heel een hallucinant karakter. Uiteindelijk slaagde men erin, de draaistel-len d.m.v. kettingen uit te lijnen ten opzichte van de langsrichting van het rijtuig, waarbij men de wielen geleidde met ter plaatse gezaagde, stevige plan-ken, vastgekneld tussen de boardstenen van het trottoir en de wielflenzen. Zodoende werd langzaam en voorzich-tig het voorlopig spoor bereikt, een werk waaraan het op maat zagen van heel wat hout was vooraf gegaan. Toen de taak was beëindigd was het klaar-lichte dag. Onnodig te zeggen dat de om-wonenden die nacht geen oog hebben dichtgedaan !

Ondanks deze aanvankelijke tegenslag leverde de uitbating van de pendel-dienst geen verdere problemen op. De aftakking naar het begin van de Boulevard de Fontaine werd echter nooit in bedrijf genomen. De dienst bestond m.a.w. uit een grote ring rond de tentoonstelling, met één uitloper : het enkelspoor naar de rue du Pont Neuf.

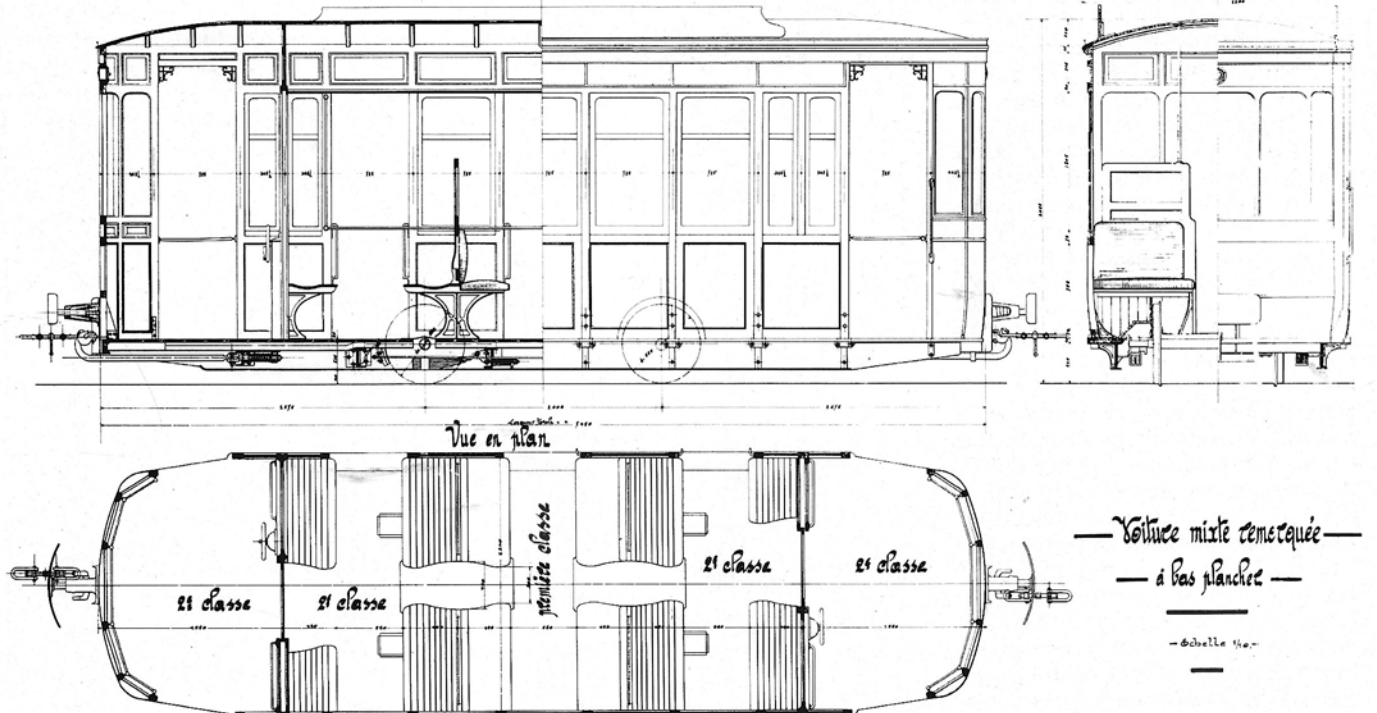
Het kruispunt van de Boulevard Audent met genoemde straat vormde tijdens de tentoonstelling een vrij drukke bedoe-ning : hier bevond zich immers de overstap van de lijn- op de pendeldienst. Bovendien had men op de middenberm van de huidige Boulevard E. Devreux verschillende tenten opgezet, aan het einde van het voorlopig spoor. Zij dienden voor de pendeldienst als

N° 1271

- Demi-coupe longitudinale -

- Demi-vue en élévation -

- Demi-coupe - - Demi-vue par Boul -

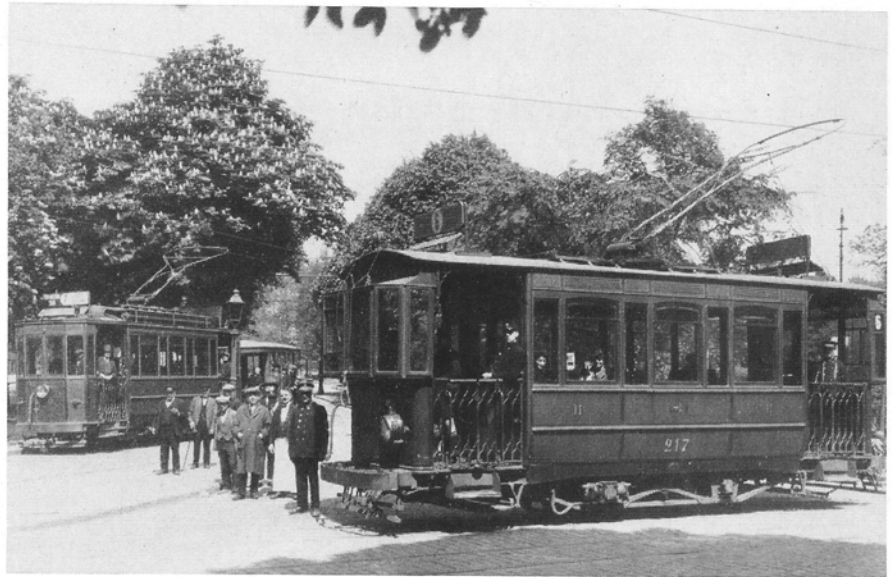


Plan van de zg. „Anversoise”-bijwagens, reeks 13-24. Deze in 1909 gebouwde rijtuigen hadden een opstaphoogte van slechts 40 cm ! Dokument : archief Eric Keutgens.

wachthuisje én als werkplaats voor onderhoud, reiniging en herstelling. Na de sluiting van de tentoonstelling verliep het overbrengen van het motorrijtuig van het voorlopig naar het normaal in dienst zijnde spoor gelukkig minder spectaculair. Men maakte gebruik van zware platen waarop het rijtuig gemakkelijk werd verplaatst. Onmiddellijk na afloop van de expositie zette de trammaatschappij de geplande netuitbreidingen voort.

Op 28 november 1911 werd de lijn naar Couillet in dienst genomen. Zij verbond Ville Haute met Couillet-Queue en Couillet Montignies. Op 5 december 1911 werd een 50-jarige concessie toegewezen.

De uitbreiding van het net noodzaakte tot de aanschaf van nieuw materieel. Een bestelling van 6 motorwagens werd bij de Ateliers Métallurgiques te Nijvel geplaatst. De nummers 218 tot 223 vormden om bezuinigingsredenen een slechts licht gewijzigde versie van de eerste reeks motorrijtuigen: het meest opvallende verschil tussen de twee reeksen was het niet meer ten opzichte van de windschermen inspringende frontgedeelte van de rijtuigkast onderaan. Deze nieuwe schikking bezorgde deze wagens een geheel ander uitzicht en vergrootte enigszins de lengte van de balkons. De totale rijtuiglengte



Rijtuig 217 (reeks 201-217) na de eerste verbouwing: de balkons kregen be-
glaasde windschermen. Foto Deton, verzameling J. de Meurs.

bedroeg 8,54 m bij een leeggewicht van 11,73 ton. De wagens boden plaats aan 42 reizigers, waarvan 18 zittende. Oorspronkelijk waren zij uitgerust met een automatisch inklikkende baanruimer. De Böker-luchtrem werd gevoed uit een aan de buitenzijde van het chassis bevestigde compressor. De wielbasis

bedroeg 2 m.

Er volgde nu een „rustperiode” m.b.t. de netuitbreidingen, alhoewel men de diverse plannen hieromtrent niet liet varen.

(Wordt voortgezet)

Jean de Meurs

Vertaling: Eric Morbé

Begin september 1991 verschijnt

TERMINUS JUMET

Henegouwen 1978-1988: reis zonder terugkeer
van de Belgische Boerentram
door **Staf Cuyt**

Deze brochure beschrijft in woord en beeld de lotgevallen van de laatste echte Buurtram-bedrijvigheid in België. Terwijl in 1978 de NMVB-tram tenslotte ook in Brabant was verdwenen en in de eerste helft van de jaren tachtig het vertrouwde Boerentrammaterieel aan de kust geleidelijk buiten dienst ging, koesterde men in Henegouwen nog grootse plannen. Naast de lichte metro in Charleroi, zou ook het overgrote deel van het begin jaren tachtig nog redelijk uitgebreid Henegouws NMVB-tramnet een belangrijke openbaar vervoersrol te spelen krijgen. Het liep echter, op vrij dramatische wijze, anders af: op 4 april 1988 werden - volkomen onverwacht - de allerlaatste diensten met SJ-rijtuigen gereden en was het afgelopen met de méér dan honderdjarige Belgische Boerentram...

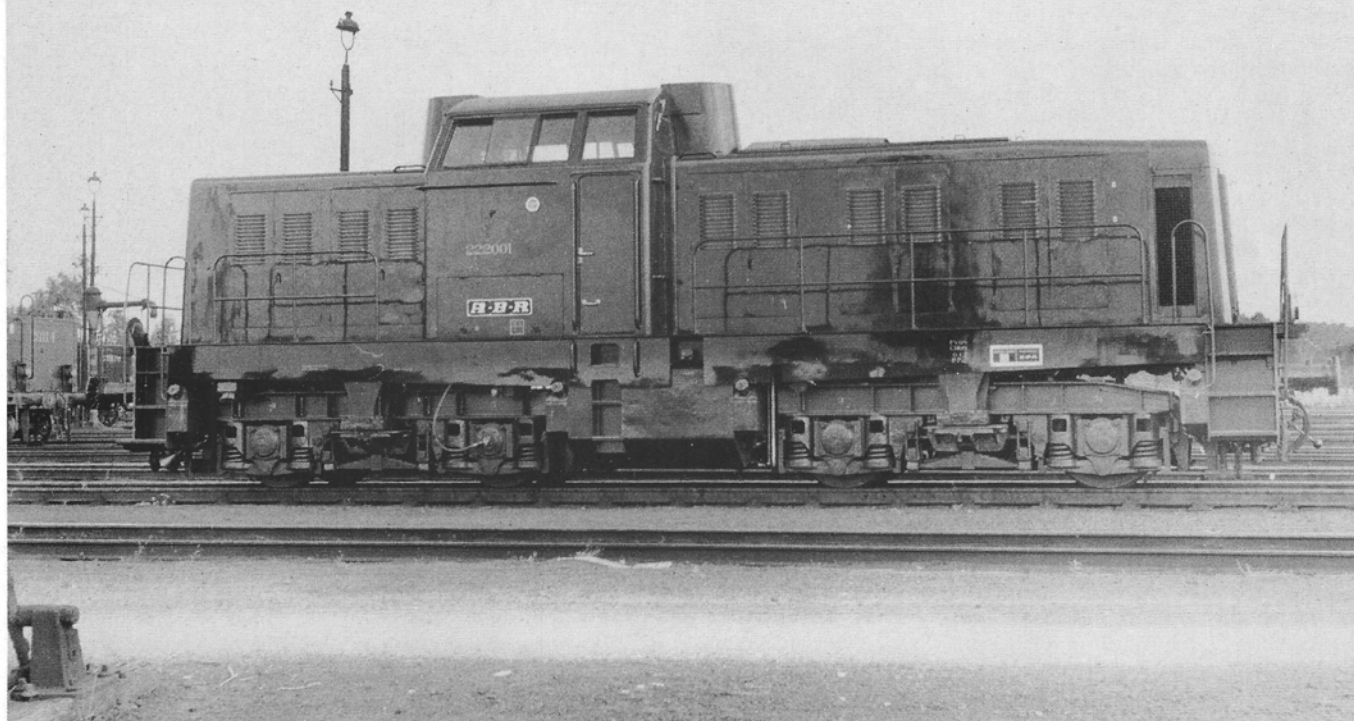
Uit de inhoud: Een stap terug in de tijd - Van de tweede Wereldoorlog naar 1978 - Het einde nadert: 1978-1988 - Het Henegouwse materieelpark - De bijwagens - Bijwagendiensten - Het werk- en goederenmaterieel - De stelplaatsen - Verbeteringen, vernieuwingen, opbraak... - Lijntracé's, inkortingen, wijzigingen en afschaffingen - 1985: eeuwfeest - De ASVi - De „Métro léger de Charleroi” - Het Henegouwse net in cijfers - Laatste ritten - Balans: wat bleef bewaard? - Toekomstvooruitzichten (?) - Oorzaak en gevolg.

Naast het tekstgedeelte bevat het werk o.a. volledige materieellijsten en wordt het geïllustreerd met verscheidene situatietekeningen en plannen. **Niet minder dan honderd foto's worden opgenomen, WAARVAN ZEVENENTWINTIG IN KLEUR!** De brochure telt 64 bladzijden op formaat DIN A4 (21 x 29,7 cm) en wordt gedrukt op 150 grams, zwaar houtvrij „kunstdrukpapier”. Prijs: **600 F**, te vermeerderen met 35 F portokosten (binnenland) of 90 F dito (buitenland).

PRIJS BIJ VOORINTEKENING (tot en met 31 juli 1991): slechts 500 F (+ portokosten)

Betaling kan geschieden op rekening KB 402-6008751-83 t.n.v. Monopress, 2140 Borgerhout (binnenland) of op postrekening 000-0124811-69 van Monopress, B-2140 Borgerhout (buitenland), onder vermelding „Henegouwen”. De verzending gebeurt in speciale, versterkte enveloppen. Bestelde exemplaren kunnen eveneens rechtstreeks bij de drukkerij worden opgehaald; in dit geval dienen geen portokosten betaald.

Diesel-hydraulische lokomotief type 222, reeks 66/71



Beeld van de oorspronkelijke 222.001 te Hasselt op 23 juli 1962. Links op de foto zijn, links en rechts van de waterkolom, nog net de tenders van stomers 29.114 en 29.178 te onderscheiden. Foto NMBS.

ONTSTAAN

Teneinde het traktiepark te „verdieselen” bestelde de NMBS in eerste instantie zware en middelzware diesel-lokomotieven.

Naderhand werd, door de steeds verdere uitbreiding van de elektrificatie van het net, de ontwikkeling van nieuwe diesel-

lokomotieftypes enigszins afgeremd.

Mede door deze gang van zaken beschikte de NMBS op dit ogenblik nog steeds niet over een typische LOKAAL-trein-diesellokomotief. Ook voor het slepen van minder zware goederentreinen over kortere afstanden waren de bestaande loktypes in feite te zwaar, wat

de exploitatie beduidend duurder maakte.

Aan een nieuw te ontwikkelen diesel-lokomotieftype werd als voornaamste eis gesteld, dat het even wendbaar moest zijn als een rangeerlokomotief. Ontwikkelde kracht en snelheid van de machine waren aan deze vereiste ondergeschikt. Dit vindt zijn reden in het feit, dat bij de behandeling van lokale goederentreinen er heel wat meer rangeerwerk dient verricht dan bij normale lijndiensten.

Daar op het ogenblik van de aanbesteding nog steeds geen definitieve keuze was gemaakt tussen de diesel-elektrische en de diesel-hydraulische overbrenging, werd besloten de bouw te verdelen over twee prototype-reeksen van ieder drie machines.

BOUW

De firma Cockerill diende in te staan voor de bouw van de drie diesel-elektrische machines, uitgerust met een snellopende Cockerill-motor. Zij werden aangeduid als het type 220.

De bestelling van de drie diesel-hydraulische lokomotieven werd toevertrouwd aan de firma A.B.R. Deze machines moesten eveneens worden uitgerust met een snellopende motor. Dit werd een SEM-kraftbron, in licentie M.A.N. gebouwd en gekoppeld via een Voith-overbrenging. Bij de NMBS werden deze lokomotieven ingeschreven



Op diezelfde 23e juli 1962, twee maanden na de indienstname, ontstond te Hasselt dit „staatsieportret” van lokomotief 222.001. Foto NMBS.

onder het typenummer 222.

Geen van beide types 220 of 222 werd voorzien van een (stoom)-verwarmingsketel, waardoor zij alleen in aanmerking kwamen voor de goederendienst.

Nadat de bestelorders bij beide firma's waren geplaatst, hadden intussen uitgevoerde praktische proeven aangetoond dat de bestaande types rangeerdiesels best in staat waren, de lokale goederendiensten te verwerken!

Strikt genomen betekende dit dat de nieuw te bouwen lokomotieven in feite overbodig waren.

De planning van de NMBS werd hierdoor grondig overhoop gehaald en er werd getracht de reeds geplaatste bestellingen alsnog te annuleren.

Bij Cockerill was men op dat ogenblik nog niet erg ver gevorderd, zodat het afgelasten van de order nog niet kon. Bij A.B.R. echter lagen de zaken helemaal anders: het schrappen van de opdracht bleek een niet haalbare zaak, zodat de drie machines van het type 222 werden gebouwd en vanaf 1962 aan de NMBS afgeleverd.

De afwerking van lokomotief 222.001 was bij A.B.R. een feit in maart 1962 en zij werd op 24 mei van datzelfde jaar door de NMBS aanvaard.

De twee overige lokomotieven, 222.002 en 222.003, kwamen een jaar later uit de werkplaatsen.

LEVENSLIJP

Machine 222.001 werd toegewezen aan de traktie-werkplaats Hasselt, doch verhuisde reeds korte tijd nadien naar Kinkempois. De twee andere machines kwamen vanuit de fabriek rechtstreeks naar deze stelplaats. Hier werd het trio belast met het slepen van speciale treinen voor het vervoer van vloeibaar gietijzer („transport de fonte”). Wegens tal van „kinderziekten” dienden de machines meermaals buiten dienst te worden gesteld, zodat het type 222 voor deze opdrachten reeds vrij vlug werd vervangen door meer bedrijfszekere machines.

De „hele” reeks 222 werd vervolgens opnieuw aan Hasselt overgedragen, van waaruit ze werd ingezet voor het slepen van lokale goederentreinen in en rond het gebied van deze traktiewerkplaats, met uitlopers naar Diest, Zichem, Tessenderlo, Leopoldsburg, Mol, Neerpelt, Houthalen, Winterslag, Waterschei, Kwaadmechelen en Genk.

Al vervulden ze de hen hier toevertrouwde taken beter, toch bleken de lokomotieven allesbehalve storingvrij. Wellicht kan dit worden verklaard door het feit, dat de diesel-hydraulische overbrenging bij de baandiesels van de NMBS steeds een minderheid is blijven vormen, waardoor de ervaring met dit systeem eerder aan de geringe kant was. De door het bestek opgelegde eisen kwamen zeer duidelijk tot uiting in de konstruktie van deze machines. Uitgerust met een centrale kabine, toonden de lokomotieven méér de allure van een flinke rangeerdiesel dan wel van een baanlokomotief. Dit blijkt ook uit de asbelasting van 18 ton en de maxi-



6603 (ex-222.003) in het bundel van Hasselt, samen met 5184 en 2911. Deze laatste lokomotief zoekt met hoog opstaande pantografen vergeefs naar een stukje bovenleiding! 15 oktober 1977, foto Ronald Mardaga.

mum toegelaten snelheid van 80 km/u. Ze kregen dan ook als vanzelfsprekend de typische schildering van de rangeerlokomotieven.

Het typenummer 222 verwijst echter weer wel naar de indeling bij de baanlokomotieven met kleiner vermogen.

In 1971 werd het traktiepark van de NMBS omgenummerd en bij die gelegenheid werd aan het drietal het reeksnummer 66 (6601-6603) toegewezen. Enige tijd later werden de lokomotieven overschilderd en kregen zij de karakteristieke „Z”-schildering, waardoor het principe van hun klasse-indeling ongewijzigd behouden bleef. De nummercodering verwijst naar een baandiesel, terwijl de schildering overeenkomt met deze van de rangeerlokomotieven.

Er werd reeds op gewezen dat, al van voor hun aflevering, deze machines

feitelijk niet meer aan een behoefte beantwoordden. Mede door de verdere uitbreiding van het rangeerlokomotieven-park werd dan ook in 1976 besloten, bij eventuele averijen aan de machines van reeks 66 geen grote herstellingen meer uit te voeren. Lok 6601 werd in 1977 als eerste buiten dienst gesteld. Wanneer enige tijd later ook de 6603 met pech kreeg af te rekenen, bleef nog slechts de 6602 in dienst.

SCHROOT ?

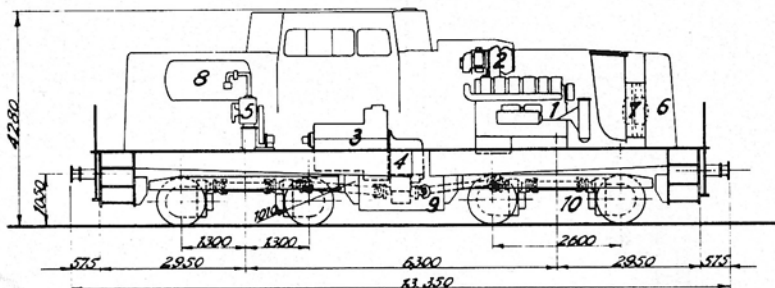
De eerste twee lokomotieven stonden een tijdlang werkeloos afgesteld op de terreinen van de traktiewerkplaats Hasselt, waarna ze verhuisden naar de Centrale Werkplaats in Salzannes. Einde jaren zeventig leek het wel alsof het lot van de reeks 66 was bezegeld, doch precies tijdens diezelfde periode deed zich een gunstige kentering voor, die het trio als het ware redde van de sloop...



6602 (ex-222.002) sleept een gemengde goederentrein ter hoogte van het complex van „Tessenderlo Chemie” op 4 april 1980. Foto Ronald Mardaga.

Diesel hydraulische lokomotief reeks 66

Voorheen
type 222
nrs: 222.001 tot 222.003

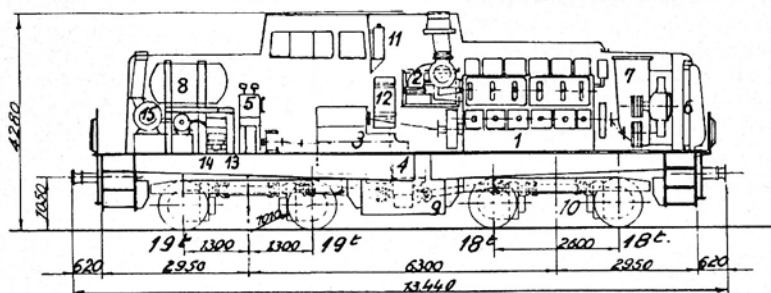


- 1 Dieselmotor
 - 2 Blaasturbo
 - 3 Hydraulische kraan
 - 4 Omkeer-reductor
 - 5 Compressor
 - 6 Radiator
 - 7 Ventilator
 - 8 Hoofdereservoir
 - 9 Gasoliereservoir
 - 10 Asbrug
- * Zal omgevormd worden met een Dieselmotor type ABC 6DXC.

Algemeenheden		kastgedeelte		Diesel motor		Overbrenging	
Effectief Type	3 B-B	Bouwer: Ateliers Belges Réunis le Familialeux	Bouwer: ACEC te Gent-vergum? MAN *	Fabricatie type: L 12V 18/21M A		Bouwers overbrenging Voith type L217-reducerende keerkoppeling S WV gebouwd door Cockerill-Ougrée onder vergum? Mylius	
Massa:		BOUWJAAR: 1962/3	Wijze van werking: 4-takt overvoerd of blaasturbo B.B. ABC VTR 250	Wijze van inspuiting: door mengkamer		Wijze van werking	
- volledig rijklaar	ton 72	Nummering: 6601 tot 6603	Regeling van het vermogen: door throttle control	Starten van motor: door elektrische Starter Bosch AL / FTB 18172		De hydro-dynamische overbrenging, uitkomen automatisch, L 217 is een samenstelling van 3 hydraulische omlopen, te weten 2 koppellomvormers en een hydro-dynamische koppelaar. De reducerende keerkoppeling is aan de overbrenging aangesloten en bezit 2 snelheidsgammas	
- Bevoorradingen	l 3000	Remming: Autom. rem type Oerlikon met 2 remmingsregiemen: reizigers en goederen, met machinistenkraan type EV3 en verdeler LST1, samengesteld met een rechtstreekse rem Oerlikon, machinisten kraan type FDT.	Starter Bosch AL / FTB 18172	Nom. vermogen: kW 700		Wijze van aandrijving der assen	
- gasoil	l 3000	Een compressor type Westinghouse 242 VB bediend door cardanas, voedt een verpoo-bak met een capaciteit van 800l. Een schroefrem; geplaatst in de st.r.werkt op een draaisiel.	Nom. vermogen: tr/min 1500	Omwentelingsnelheid		Bewogen door asbruggen Mylius V20 gebouwd door Cockerill-Ougrée onder vergum? Mylius; zij zijn met cardanassen verbonden	
- smeerolie	l 180	Bedieningsinrichting:	Gilinders	oantal schikking uitbooring loop			
- verwarmingswater van trein	l 260	Pneum. bediening met AW inrichting. Het versnellingshandwiel werkt op een versnellingsklep, welke de hulpmotor van de Diesel, de klep cil. voor vulling van de turbo overbrenging en de bedieningscilinder voor omkeer en voor gammawisselaar, voedt.	Volledige massa: ton 4350	Druk der inspuiting: bar 180			
- afkoelingswater van Diesel	l 300		Eff. gemiddelde druk: bar 8,97	Semi-d.snelheid v. zuiger: m/s 10,5			
- zand	kg 640		Maximumkoppel: daNm 444				
Max. massa per as	ton 18						
Beschikbare vermogen (acc. foto 622 a) kW	575						
Verbruikende trekkracht							
- reizigers	kN 123						
- goederen	kN 206						
Kracht bij het aanzetten (u. 0,25) kN	177						
Max. snelheid							
- reizigers	km/u 80						
- goederen	km/u 50						
Min. straal van bocht	m 75						
Min. straal van bocht in het vert. vl. m	250						
Doormeter der wielen	mm 1010						

Diesel hydraulische lokomotief reeks 71 (ex 66)

Voorheen
type 222
nrs: 222.001 tot 222.003
Nauwkeur. N° Serie 71 ex 66
7101 & 7103



- 1 Dieselmotor
- 2 Blaasturbo
- 3 Hydraulische kraan
- 4 Omkeer-reductor
- 5 Compressor
- 6 Radiator
- 7 Ventilator
- 8 Hoofdereservoir
- 9 Gasoliereservoir
- 10 Asbrug
- 11 Uitzelvergoorbak
- 12 Warmtewisselaar

Algemeenheden		kastgedeelte		Diesel motor		Overbrenging	
Effectief Type	3 B-B	Bouwer: Ateliers Belges Réunis le Familialeux	Bouwer: A.B.C	Fabricatie type: 6DXC-100-750 A.		Bouwers overbrenging Voith type L217-reducerende keerkoppeling S WV gebouwd door Cockerill-Ougrée onder vergum? Mylius	
Massa:		BOUWJAAR: 1962/3	Wijze van werking: 4-takt overvoerd of turbo-kompressor.	Wijze van inspuiting: door mengkamer		Wijze van werking	
- volledig rijklaar	ton 74	Omvorming: FAZ 1980	Regeling van het vermogen: door throttle control	Starten van motor: door elektrische Starter Bosch type TB(R) 72V-18KW.		De hydro-dynamische overbrenging, uitkomen automatisch, L 217 is een samenstelling van 3 hydraulische omlopen, te weten 2 koppellomvormers en een hydro-dynamische koppelaar. De reducerende keerkoppeling is aan de overbrenging aangesloten en bezit 2 snelheidsgammas	
- Bevoorradingen	l 3000	Remming: Autom. rem type Oerlikon met 2 remmingsregiemen: reizigers en goederen, met machinistenkraan type EV3 en verdeler LST1, samengesteld met een rechtstreekse rem Oerlikon, machinisten kraan type FDT.	Starter Bosch type TB(R) 72V-18KW.	Nom. vermogen: kW 662		Wijze van aandrijving der assen	
- gasoil	l 3000	Een compressor type Westinghouse 242 VB bediend door cardanas, voedt een verpoo-bak met een capaciteit van 800l. Een schroefrem; geplaatst in de st.r.werkt op een draaisiel.	Nom. vermogen: tr/min 750	Omwentelingsnelheid		Bewogen door asbruggen Mylius V20 gebouwd door Cockerill-Ougrée onder vergum? Mylius; zij zijn met cardanassen verbonden	
- smeerolie	l 300	Bedieningsinrichting:	Gilinders	oantal schikking uitbooring loop			
- verwarmingswater van trein	l 260	Pneum. bediening met AW inrichting. Het versnellingshandwiel werkt op een versnellingsklep, welke de hulpmotor van de Diesel, de klep cil. voor vulling van de turbo overbrenging en de bedieningscilinder voor omkeer en voor gammawisselaar, voedt.	Volledige massa: ton 9,2	Druk der inspuiting: bar 205			
- afkoelingswater van Diesel	l 300		Eff. gemiddelde druk: bar 12,27	Semi-d.snelheid v. zuiger: m/s 8			
- zand	kg 640		Maximumkoppel: daNm 847				
Max. massa per as	ton 19						
Beschikbare vermogen (acc. foto 622 a) kW	562						
Verbruikende trekkracht							
- reizigers	kN 113						
- goederen	kN 186						
Kracht bij het aanzetten (u. 0,25) kN	197						
Max. snelheid							
- reizigers	km/u 80						
- goederen	km/u 50						
Min. straal van bocht	m 75						
Min. straal van bocht in het vert. vl. m	250						
Doormeter der wielen	mm 1010						

Door het noodgedwongen buiten dienst stellen van de zware rangeerdiesels van reeks 72 (ex-272) ontstonden immers problemen bij het afduwen van goederenwagens over de rangeerheuvelds in het vormingsstation Antwerpen Noord. Bovendien ontstond de behoefte aan „nieuwe” opvolgsters voor het slepen van rijen zware ertswagens in de haven. Teneinde aan deze vereisten te kunnen voldoen werd reeds in 1978 besloten, de lokomotieven van reeks 66 uit te rusten met een nieuwe, weliswaar minder sterke ABC-motor. Om deze nieuwe krachtbron in te bouwen waren enkele wijzigingen aan de lokomotiefkast noodzakelijk. De Centrale Werkplaats in Salzannes werd met deze omvorming belast.

NIEUWE START

In het najaar van 1980, toen de ombouw van de 6603 zijn voltooiing naderde, kwam de toen nog in dienst zijnde zusterlok 6602 reeds tweemaal naar Antwerpen Dam voor traktatieproeven. Deze testen leverden algehele voldoening op, zodat de verwachtingen vrij hoog gespannen waren. Het was inmiddels bekend geraakt dat de nieuwe reeks 71 (1) Antwerpen Dam als thuishaven zou krijgen.

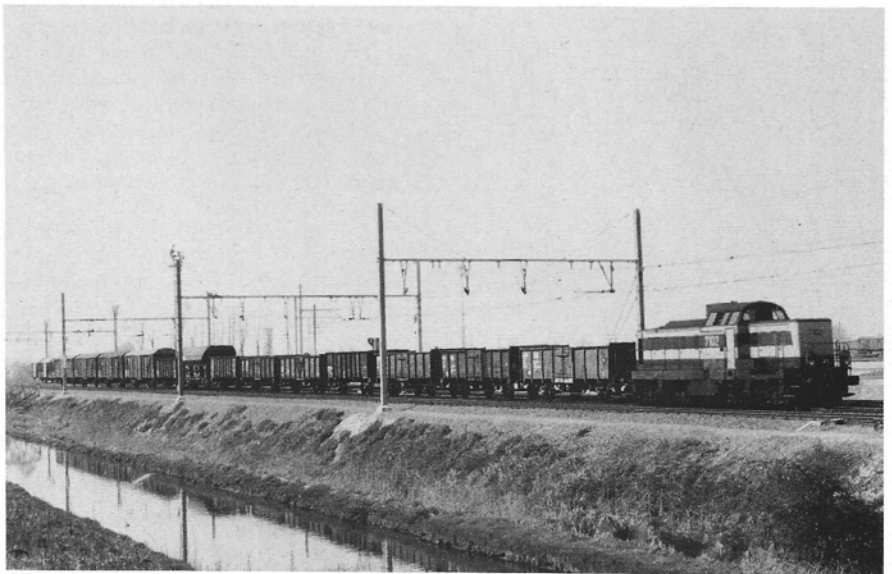
In december 1980 verliet de ex-6603 als eerste omgebouwde lokomotief de werkplaats onder het nummer 7103. Op 17 december kwam deze machine in Antwerpen Dam aan, waarbij dadelijk haar wel zeer afwijkende schildering opviel: twee brede gele banden langs zij en volledig gele kopvlakken dienden te zorgen voor een optimale zichtbaarheid. Na een hele reeks proeven en testen op de terreinen van de werkplaats en in het vormingsstation Antwerpen Noord was men overtuigd, een waardige opvolgster te hebben gevonden voor de sterke reeks 72.

In 1982 mocht „den Dam” de poorten openen voor het ontvangen van de twee overblijvende lokomotieven 7101 (ex-6601) en 7102 (ex-6602).

Deze laatste lokomotief was tot in maart 1981 te Hasselt in normale dienst ge-



7101 (ex-222.001, ex-6601) tijdens de kille wintermorgen van 17 januari 1985 in bundel Antwerpen Noord. Mist onttrekt het achterliggende landschap aan het gezicht. Foto Ronald Mardaga.



7102 (ex-222.002, ex-6602), op 19 april 1985 ijverig aan het werk in het Antwerps havengebied. Foto Ronald Mardaga.

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 MASSSTAB
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

bleven, tot zij voor ombouw in Salzannes werd opgeroepen.

REEKS 71 HEDEN

In Antwerpen worden deze machines gebruikt als „afduwer” bij het heuvelen van de goederenwagens in het vormingsstation. Geregeld slepen zij ook reeksen heen en weer tussen de verschillende havensekties en het vormingsbundel.

Samen met een andere reeks „gedegradeerde baandiesels” (reeks 65 werd reeks 75) doen zij dag na dag dienst in de Antwerpse haven, ter vervanging van de vroegere „duivels-doet-al” van de reeks 72.

Van de storingen waaraan reeks 66 ooit zoveel te lijden had is gelukkig geen spoor meer te bekennen. In Antwerpen is men dan ook best tevreden over de bedrijfszekerheid en de gepresteerde arbeid van de 71'ers !

Jan Mahieu

STATISTIEK

222.001 werd afgewerkt op 22 maart 1962 en kwam in dienst op 24 mei 1962; de ombouw tot reeks 71 was klaar op 25 mei 1981. 222.002 werd in dienst genomen op 7 juni 1963, de ombouw werd beëindigd op 24 november 1981. 222.003 begon de dienst op 30 augustus 1963 en was verbouwd op 16 december 1980. De data van afwerking van de laatste twee machines als type 222 zijn mij onbekend.

HERNUMMERINGEN

1971 : type 222 wordt reeks 66 in volgorde.
1980/81 : reeks 66 wordt reeks 71 in volgorde.

BIBLIOGRAFIE

- Op de Rails, 32e jaargang : „Diesel-lokomotieven van de Belgische Spoorwegen II”, blz. 258-259, ir. K. Brouwer
- VeBOV-koerier (verschillende nummers), rubriek „Spoorslags”, J. Casier
- Diesel „B”, uitgave Ediblanchart, Brussel, J. Casier en M. Delie
- Benelux lokomotieven en treinstellen, uitgaven 1977-01-01 en 1981-01-01, (Luc Calay), Gerrit Nieuwenhuis, Yves Steenebruggen; Frank Stenvalls Förlag, Malmö
- Nota's van de auteur

(1) De oude reeks 71 (ex-271) werd in 1976 officieel buiten dienst gesteld, waardoor het reeksnummer 71 vrijkwam en werd toegekend bij de hernummering van de omgebouwde reeks 66.

Tenderlokomotief type 51

De 471 tenderlokomotieven van het latere type 51 werden tussen 1866 en 1905 door volgende konstruktoren gebouwd :

La Biesme (10 stuks)
Boussu (29 stuks)
Carels (39 stuks)
Cockerill (4 stuks)
Couillet (52 stuks)
La Croyère (4 stuks)
L'Energie (18 stuks)
Evrard (19 stuks)
Gilain (3 stuks)
Haine St.-Pierre (58 stuks)
Hanrez (3 stuks)
Lambert (8 stuks)
St.-Leonard (155 stuks)
La Meuse (13 stuks)
Tubize (54 stuks)

Van twee lokomotieven is de bouwer onbekend.

Deze 3-assige rangeerlokomotieven met binnenliggende cilinders en een schuifbeweging type Walschaerts werden ontworpen door ingenieur Belpaire. Uiterlijk verschilden deze stomers nogal wat. De eerste reeks was o.a. herkenbaar aan de zijdelingse ovale waterbakken en het ontbreken van een machinistenhuis. Deze serie onderging in 1888 belangrijke wijzigingen : de lokomotieven kregen een nieuwe ketel, een vierkante schoorsteen, rechthoekige waterreservoirs en een machinistenhuis.

Van de tussen 1882 en 1883 door Tubize gebouwde reeks hadden de meeste machines een ronde schoorsteen. Later koos men terug voor vierkante schoorstenen en werd ook de rem met glijstuk, die werkte door wrijving tegen de spoorstaaf, vervangen door een stoomrem met remblokken op de wielkrans. Deze werd op haar beurt door de Westinghouserem vervangen.

In de loop der jaren werden de lokomotieven type 51 nog enigszins gewijzigd : zo werd onder meer boven het machinistenhuis een trechter aangebracht voor het mechanisch laden van de kolenvoorraad.

Toen in 1961 de laatste overlevende lokomotief type 51 buiten dienst werd gesteld, hadden een hele reeks van deze machines drie verschillende nummers gekend. Het exemplaar dat in de S.P.T.M. te Leuven wordt bewaard, werd in 1879 gebouwd door St.-Leonard te Luik en werd in 1967 afgestaan door de Carbonisation Centrale de Tertre.

Deze lokomotief draagt de nummering van voor 1931, namelijk 1152. Bepaalde machines kregen tussen 1931 en 1945 een nummer tussen 5100 en 5297 toegewezen en vanaf 1946 werden de resterende 109 lokomotieven aangeduid als type 51. Het laagste nummer in die reeks was 51.002 en het hoogste 51.197.

Enkele technische kenmerken :

Leeggewicht	27,2 ton
Gewicht in ritorde	34,7 ton
Inhoud kolenbakken	1,35 ton
Inhoud waterbakken	4 m ³
Diameter drijfwielen	1,2 m
Type vuurkist	Belpaire
Keteldruk	8,5 kg/cm ²
Verwarmingsoppervlak vuurhaard	5,29 m ²
Oppervlakte pijpenbundel	56,12 m ²
Totaal verwarmingsoppervlak	61,41 m ²

Marc Petit

ADRESWIJZIGINGEN EN ABONNEMENTSVERNIEUWINGEN

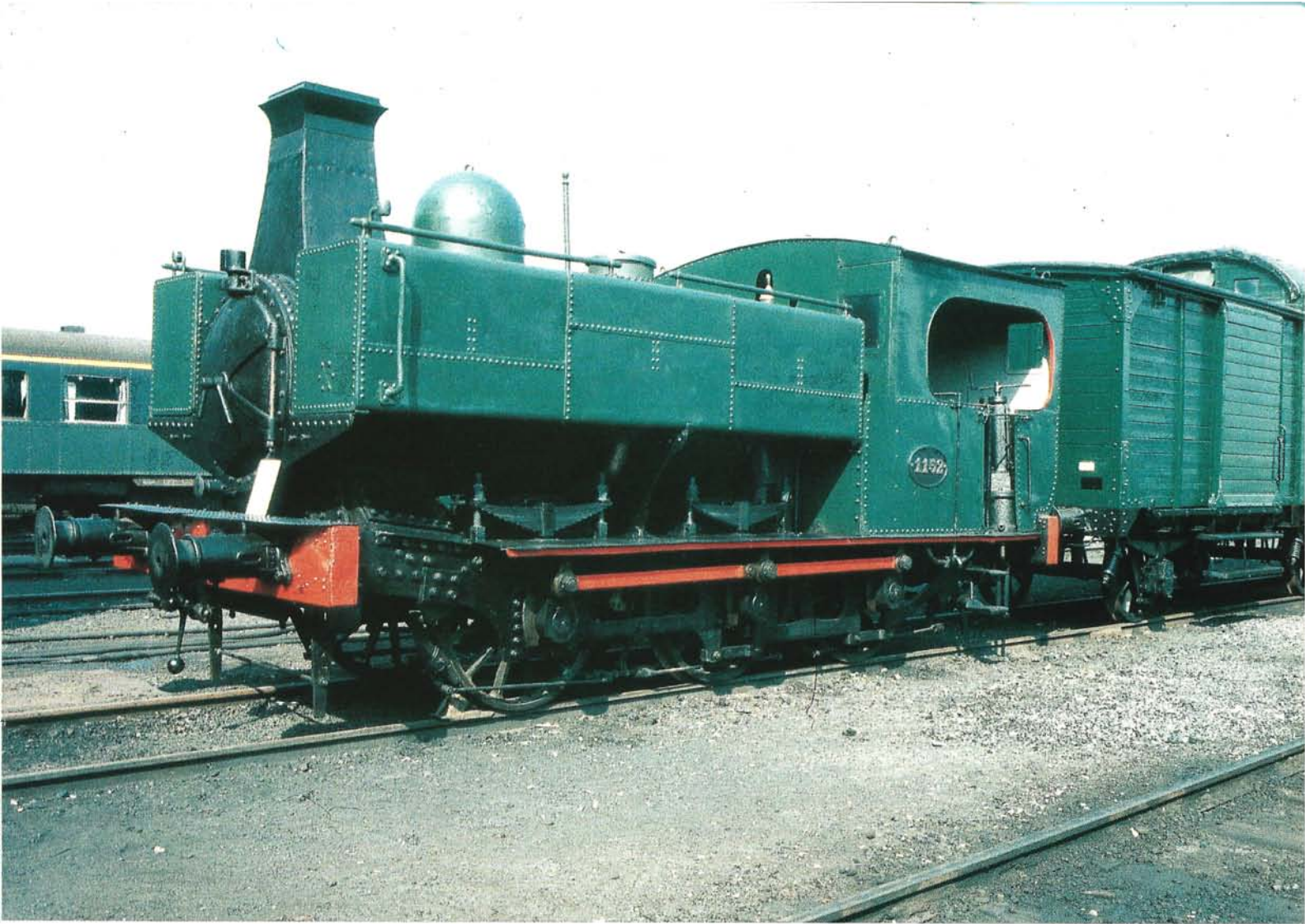
Wij verzoeken lezers die verhuizen ons tijdig hun adreswijziging te willen mededelen, opdat het voor hen bestemde exemplaar van Rail-Revue niet als „onbestelbaar” naar ons zou terugkeren. Lezers die Rail-Revue via een vereniging ontvangen, dienen **adreswijzigingen rechtstreeks aan deze vereniging mede te delen.**

Via de uitgever lopende abonnementen worden automatisch verlengd : in het laatst betaalde nummer vindt de abonnee een overschrijvingsformulier m.b.t. deze verlenging.

Abonnementen dienen **schriftelijk** opgezegd ten laatste één maand voor het verschijnen van het laatst betaalde nummer. Deze regel geldt eveneens voor via verenigingen lopende overeenkomsten. Te laat opgezegde abonnementen lopen automatisch verder en het abonnementsgeld blijft (ook wettelijk gezien) verschuldigd. **Vermijd wederzijdse ergernis en totaal nutteloze administratie- en portkosten.** Wij wensen in geen geval moeilijk te doen en nemen bij opzeg genoeg met een **tijdig** verstuurd kaartje of briefje. Aangetekend verzenden is **niet** noodzakelijk, doch een minimum aan „fair-play” mogen wij wellicht wel verwachten ?

Lezer Marc Petit uit Gent stelde ons deze dia van lokomotief 1152 ter beschikking. De machine maakt deel uit van de verzameling historisch spoorwegmaterieel, bewaard in de S.P.T.M. (schuilplaats traktiematerieel) te Leuven. Het beeld ontstond daar op 6 september 1989, bij gelegenheid van de intussen traditioneel geworden en jaarlijks terugkerende opendeurdagen. De heer Petit zocht ten behoeve van onze lezers een aantal hierbij afgedrukte gegevens m.b.t. deze merkwaardige machine op, waarvoor wij hem hartelijk danken !

Sedert begin 1991 wordt een aantal treinen op de IR-dienst Antwerpen - Neerpelt gesleept of geduwd door baandiesels van de reeks 55. Soms loopt de trein ook tussen twee machines ingesloten, waarbij zowel combinaties 62-62 als 55-62 of 55-55 kunnen worden waargenomen, zoals hier het geval is met 5541 en 5535. De trein rijdt richting Neerpelt en de opname werd gemaakt bij de splitsing van de lijnen 15 en 27 te Mortsel. Let even op de vrij ingewikkelde bovenleidingstruktuur aan dit belangrijk spoorwegknooppunt. Die vrijdag 8 februari 1991 was de eerste sneeuw gevallen, sneeuwval die enkele dagen later het wegverkeer in een complete chaos zou herscheppen. De NMBS trok zich deze maal echter méér dan behoorlijk uit de slag ! Dia Staf Cuyt.



De NMVB-lijn Brasschaat (Polygoon) - Brecht - Oostmalle



Dorpsgezicht van Brasschaat (Polygoon) omstreeks de eeuwwisseling, met een stoomtram komende van Brecht. Prentkaart : verzameling Theo Beerts.

Inleiding

In Rail-Revue nr. 12, blz. 129 had ik het, in het artikel omtrent de verdwijning van de laatste buurttramlijn in de provincie Antwerpen, ook even over de eerste naoorlogse opheffing in diezelfde provincie. Ik gaf daarbij, misleid door bepaalde bronnen, niet alleen een verkeerde lijn maar ook een onjuiste datum op. Dit resulteerde prompt en terecht in een schrijven van tramvriend Theo Beerts, die opmerkte dat de NMVB-tramlijn Brasschaat - Rijkevorsel - Oostmalle de eerste lijn was die na de tweede wereldoorlog in de provincie Antwerpen verdween. Vermits deze interessante lijn nooit elektrisch werd geëxploiteerd en gezien de heer Beerts ze klaarblijkelijk goed heeft gekend, laat ik hem hierna aan het woord voor de beschrijving van een stuk echte Buurtspoorweg, zoals onze oudere lezers zich die ongetwijfeld in een groot gedeelte van ons land zullen herinneren. S.C.

Beschrijving van de lijn

Deze lijn was een onderdeel van de lijn Polygoon - Oostmalle - Wechelderzande - Herentals - Westerlo (53 km). Het baanvak Polygoon - Brecht kwam in dienst op 10 juni 1896. Op 3 september 1907 was het de beurt aan het gedeelte Brecht - Oostmalle - Wechelderzande. Op 14 maart 1908 volgde Wechelderzande - Herentals, terwijl het gedeelte Herentals - Westerlo reeds op 23 april 1907 benut werd. De volledige lijn werd uitgebaat door de „Antwerpsche Maatschappij voor den Dienst van Buurtspoorwegen” op een spoorwijdte van 1,067 m. Na overname door de NMVB, in 1921, werd het spoor op 1 m gebracht. Bij het vertrek aan Polygoon Kerk reed de tram via de Kazerne. Vervolgens sloeg hij rechtsaf aan de St.-Jobsteenweg richting Brecht Statie. Daar was een stelplaats gevestigd vanaf 1896. Toen de lijn naar Wechelderzande werd

doorgetrokken, werd Oostmalle het voornaamste kruispunt van Buurtspoorweglijnen. In 1921 verliet men daarom trouwens de stelplaats Brecht. Vermeldenswaard is ook de oprichting van een overslagkade te St.-Lenaarts, naast de zwaairom in het Kempisch Kanaal. De bakstenen uit de steenfabrieken werden overgeladen van de tram op het schip. Uit deze bedrijvigheid is trouwens de lijn St.-Lenaarts - Rijkevorsel - Merksplas - Beerse - Turnhout ontstaan (1912). Te Rijkevorsel werd tenslotte de hoofdlijn Antwerpen - Oostmalle - Hoogstraten gekruist.

De materieelinzet in de loop der jaren Voor de komst van de autorail werd de dienst verzekerd door de stoomtram. De klassieke samenstelling bestond uit : lokomotief + pakwagens + reizigersrijtuig 1e en 2e klasse + rijtuig 2e klasse. Op zon- en feestdagen werd er een derde rijtuig toegevoegd. Ter gelegenheid van kermissen of jaarmarkten aarzelden men niet de combinatie aan te vullen met een vierde of vijfde rijtuig.

De frekwentie was bepaald op vijf vertrekken per dag : in Polygoon om 7u40, 9u40, 14u40, 17u40 en 19u40; in Oostmalle om 6u40, 8u40, 13u40, 15u40 en 18u40. De rittijd bedroeg 50 minuten. Met de komst van de autorail, in 1936, bleven de vertrekuren ongewijzigd. De rittijd werd echter 10 minuten ingekort. De dienst werd verzekerd door de AR 230-233 zonder bijwagen ! Dit had uiteraard het nodige gedrum tot gevolg : slechts 22 zitplaatsen stonden ter beschikking.

De stoomtram reed vaak door tot Herentals of Westerlo. De autorail echter had zijn eindpunt in Oostmalle, vermits de stoomtrams op het verdere lijngedeelte behouden bleven. De aansluitingen te Oostmalle werden voor de trams op spoor 5, voor de autorails op spoor 6 verzekerd.

In 1937 werd voor de namiddagdienst (13u40 Oostmalle, 14u40 Polygoon) een lichte AR 81 of 82 ingezet. 's Vrijdags werd het eerste vertrek uit Oostmalle door een stoomtram verzekerd, die om 14u40 terug naar Oostmalle werd geden. De AR 81 en 82 werden te licht bevonden en op vrijdag vervangen door de oudere AR 45 of 49. Reden daarvoor is de volgende : AR 81 en 82 bezaten slechts één aangedreven as en waren uitgerust met een lichte benzinemotor. Ze waren niet geschikt om bijwagens te



Hedendaags beeld van het voormalige NMVB-station te Brecht. De huidige eigenaar besteedt veel zorg aan dit typisch en fraai gebouw ! Foto : verzameling Theo Beerts.

slepen. De buffer bestond uit een stalen band van 100 mm breedte. Op vrijdag diende een bijwagen meegevoerd te worden om de manden met boter en eieren van de landbouwers in te laden, ten einde de Antwerpse markten en winkels te kunnen bevoorraden.

Tijdens de oorlog werd de dienst eerst herleid tot twee, nadien drie vertrekken per dag : een stoomtram met 7 à 8 rijtuigen, een AR uit de reeks 159-169 en een AR met 2 bijwagens, nl. de nrs. 650 en 1528 (crème geschilderde stoomtramrijtuigen met open balkons). Gelet op het feit dat deze bijwagens niet vanuit de motorwagens werden beremd, reed er steeds een remmer mee die de handrem van één van deze wagens bediende.

In 1943 werd het baanvak St.-Lenaarts - Oostmalle op bevel van de Duitsers opgebroken. Om vanuit Polygoon naar Oostmalle te sporen diende men langs de vaartdijk naar Rijkevorsel te rijden. Vermits het lijngedeelte Rijkevorsel - Beerse (Brug 4) ook was opgebroken, werd te Rijkevorsel een eindpunt aangelegd voor de lijn St.-Lenaarts - Turnhout. Men diende een achteruitrijmaneuver uit te voeren om over de aangelegde driehoek de lijn van Hoogstraten - Oostmalle te benutten.

Na de bevrijding werd de lijn in een recordtempo hersteld en opgewaardeerd tot 12 vertrekken per dag ! De brug te Rijkevorsel was echter door de oorlogsomstandigheden buiten gebruik, zodat de diensten werden verzekerd vanuit de stelplaats Hoogstraten. Te Rijkevorsel diende men over te stappen op een „veerdienst”, verzekerd d.m.v. een vlot. Aan de overkant van het kanaal kon men verder sporen naar Oostmalle.

In het najaar van 1945 werd de lijn gekoppeld aan deze naar Wuustwezel. De autorails komende van Hoogstraten - Rijkevorsel reden tijdens de daluren naar Wuustwezel-grens. Zodoende werden de stoomtrams op dit traject in de stille uren uitgeschakeld.

Slotbeschouwing

Op 16 oktober 1946 werd de lijn Polygoon - Rijkevorsel afgeschaft en vervangen door de reeds in 1925 opgerichte autobuslijn Merksem - St.-Job in 't Goor - Brecht - St.-Lenaarts, met uitbreiding naar Oostmalle, Meersel Dreef en Polygoon. De exploitanten van deze lijn zijn de „Gebroeders Mattheeussen” uit St.-Job. De schoolbus Polygoon - Brecht - Wuustwezel (één vertrek 's morgens, één 's avonds in omgekeerde richting) is heden een onderdeel van de lijn 64 Antwerpen - Wuustwezel.

Naast de afgeschafte tramlijnen Meersel Dreef - Rijsbergen (1934), Polygoon - Wuustwezel (1939, doch terug in dienst in 1940) en de aftakking naar de Kruisshans (1939), was de lijn Polygoon - Oostmalle de eerste tramlijn in de provincie Antwerpen die na WO II werd afgeschaft en vervangen door een verpachte autobusdienst met gewijzigde reisweg.

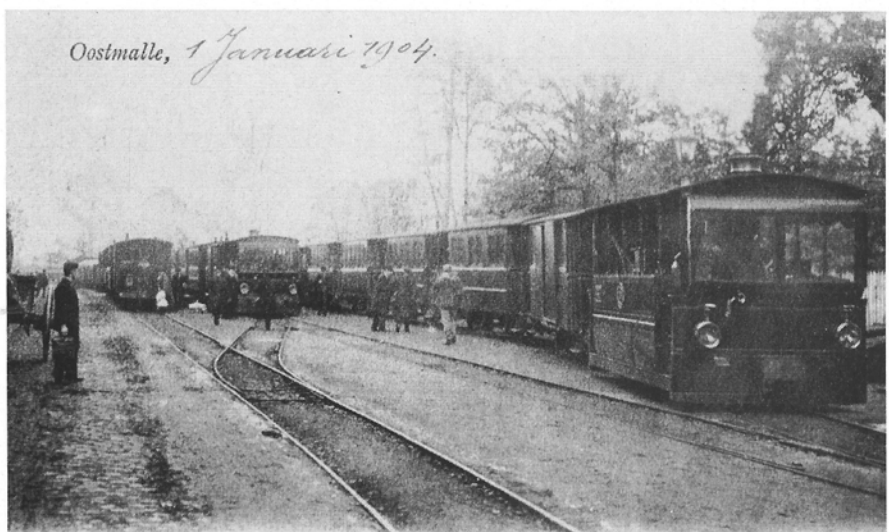
Theo Beerts
Tekstbewerking Eric Morbé



Brug met tramspoor over het Kempisch kanaal, met zicht op de Dorpsstraat te St.-Lenaarts. Let even op het NMVB-waarschuwingssein dat de doortocht over de brug beveiligde. Prentkaart : verzameling Theo Beerts.



Een veelzeggend kijkje op het Kempisch kanaal te Rijkevorsel : de lading van de afgemeerde aak wordt met de kruitwaggen in een wachtende NMVB-goederentrein overgeladen. Langs het kanaal bemerkt men een aantal steenbakkerij-schoorstenen. Prentkaart : archief Eric Keutgens.



NMVB-station Oostmalle ten tijde van de alléén-heerschappij van de stoomtractie. De kaart werd vermoedelijk als nieuwjaarswens verzonden (let op de datum !). Prentkaart : archief Eric Keutgens.

Historische foto's uit privé-verzamelingen

DE AFKORTING „C.F.B.-B.S.M.”

Bij de oprichting van de „NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN - SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES” en de overname door deze nieuwe maatschappij van de exploitatie van het spoorwegnet van de „BELGISCHE STAAT - ÉTAT BELGE” op 1 september 1926, werden nieuwe afkortingen en eigendomskenmerken weerhouden die op documenten en voertuigen dienden te worden aangebracht.

Aanvankelijk werden de afkortingen „N.M.B.S.W.” en „S.N.C.F.B.” gekozen. De letter „W” in de Nederlandstalige afkorting verdween nadien reeds vrij snel, maar de letter „F” in de Franse afkorting werd vermeld tot in

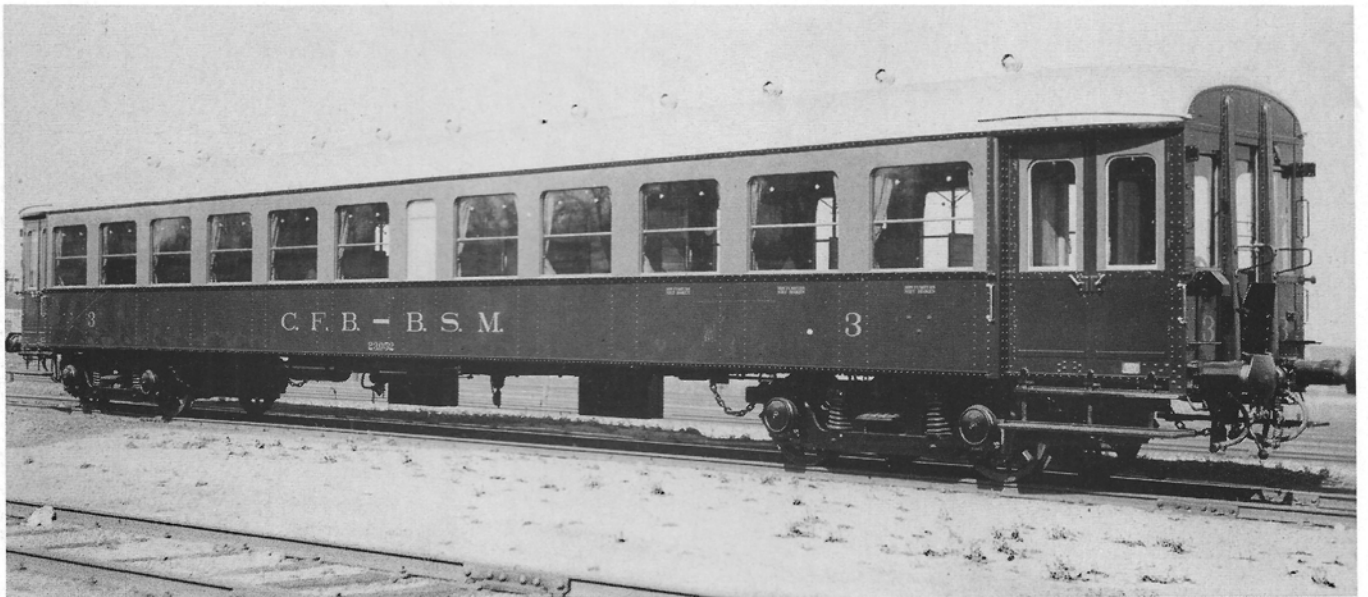
1938, toen de „SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS”, afgekort „S.N.C.F.”, werd opgericht. Om verwarringen te vermijden, wijzigde men in België de afkorting van de naam van de Nationale Maatschappij in „N.M.B.S. - S.N.C.B.”. De oorspronkelijke afkorting (met vijf letters in het Nederlands en vijf letters in het Frans) werd te lang en te ingewikkeld geacht om als eigendomskenmerk op de voertuigen aan te brengen. Om die reden werd beslist een afkorting bestaande uit zes letters „B.S.M. - C.F.B.” (de initialen van de woorden „BELGISCHE SPOORWEGEN MAATSCHAPPIJ - CHEMINS DE FER BELGES”) aan te brengen op de zijwanden van (o.a.) de nieuwe metalen

rijtuigen II, K1 en L en de motorrijtuigen. Op de goederenwagens werden de zes letters in een cirkel geplaatst rondom een Belgische leeuw.

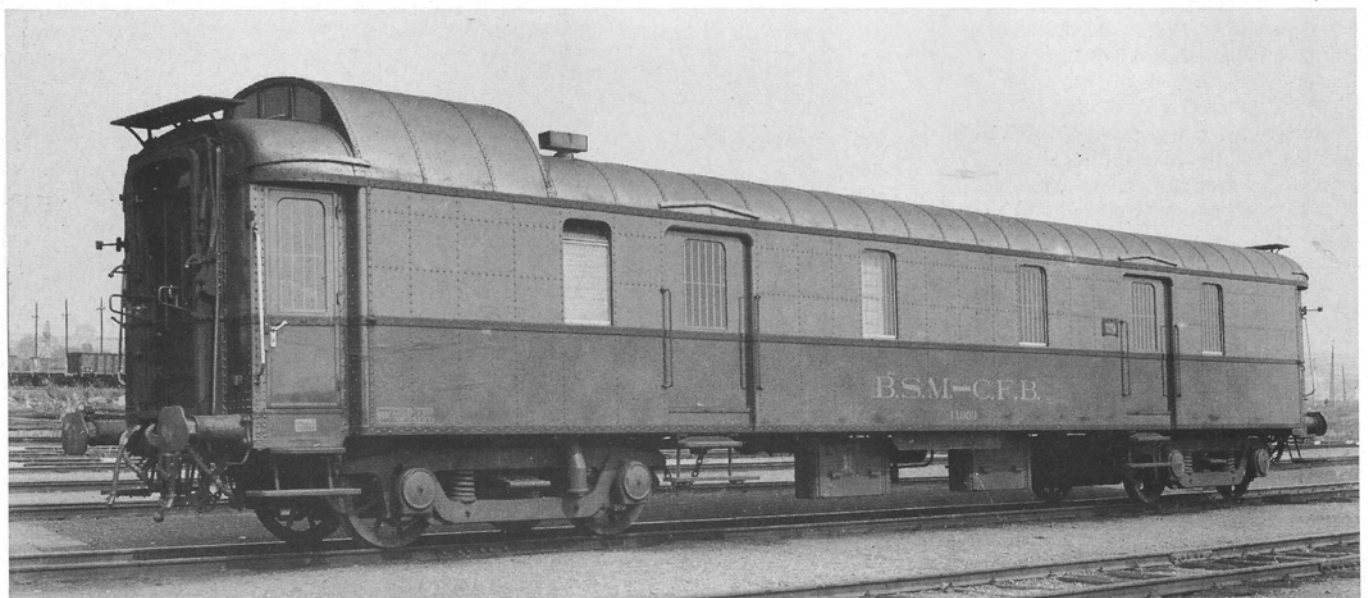
De drie letters „B.S.M.” hebben nogal wat misverstanden veroorzaakt bij sommige spoorwegvrienden en -auteurs van wie enkelen meenden te weten dat er voor de oprichting van de Nationale Maatschappij nog een „Belgische Spoorwegen Maatschappij” („Société des Chemins de fer Belges”) zou hebben bestaan, wat natuurlijk totaal onjuist is...

G. Nève

Bron : Mededeling aan de leden van de „Werkgroep Spoorweggeschiedenis”, Brussel, september 1990. Vertaling : J. Van Olmen.



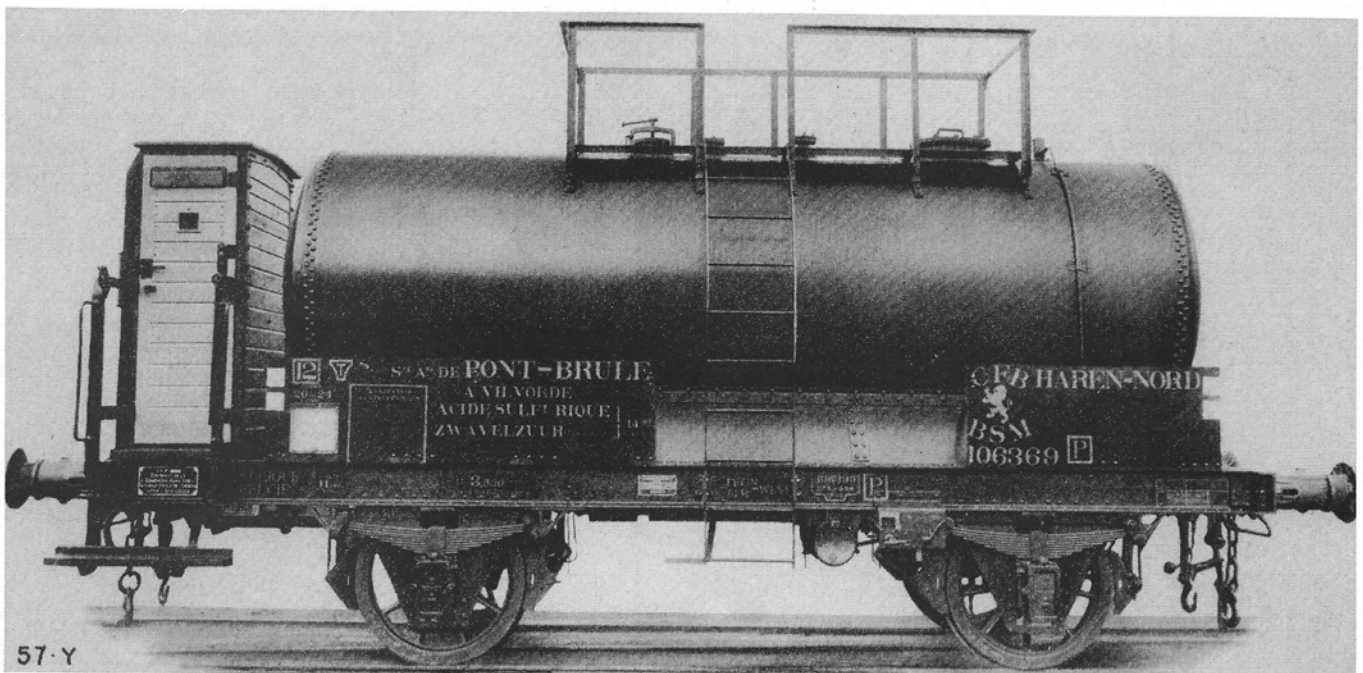
Metalen rijtuig derde klasse type K1 nr. 23.052, met het opschrift „C.F.B. - B.S.M.”. Foto NMBS.



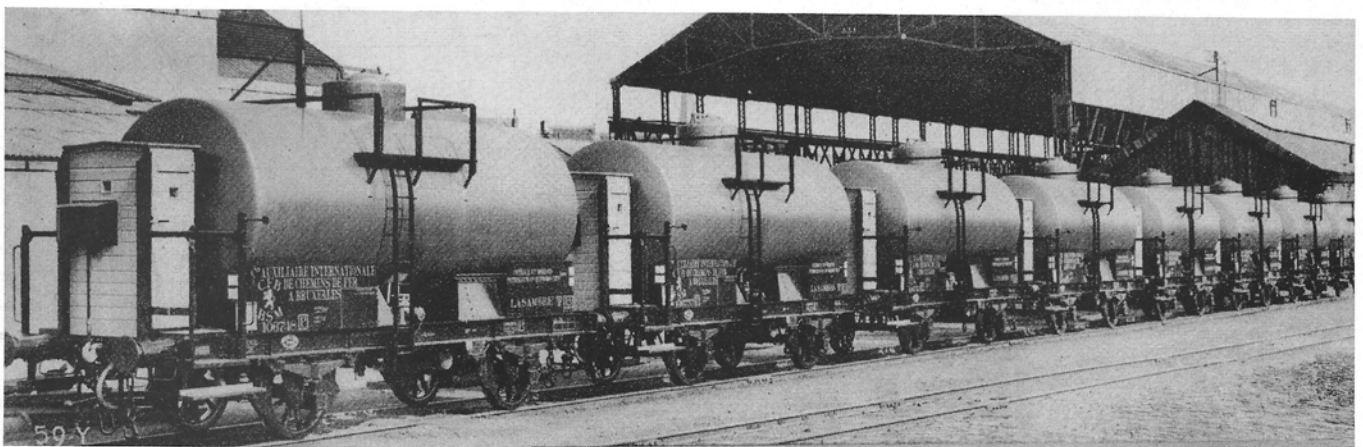
Metalen pakwagen („lange RIC”) nr. 14.009, met het opschrift „B.S.M. - C.F.B.”. Let op de voetplanken aan de uiteinden van het dak. Foto NMBS.



Metalen bakwagen type 1214 A 1, met het opschrift „CFB - BSM”. Foto uit een catalogus van „Les Ateliers Métallurgiques” te Nivelles.



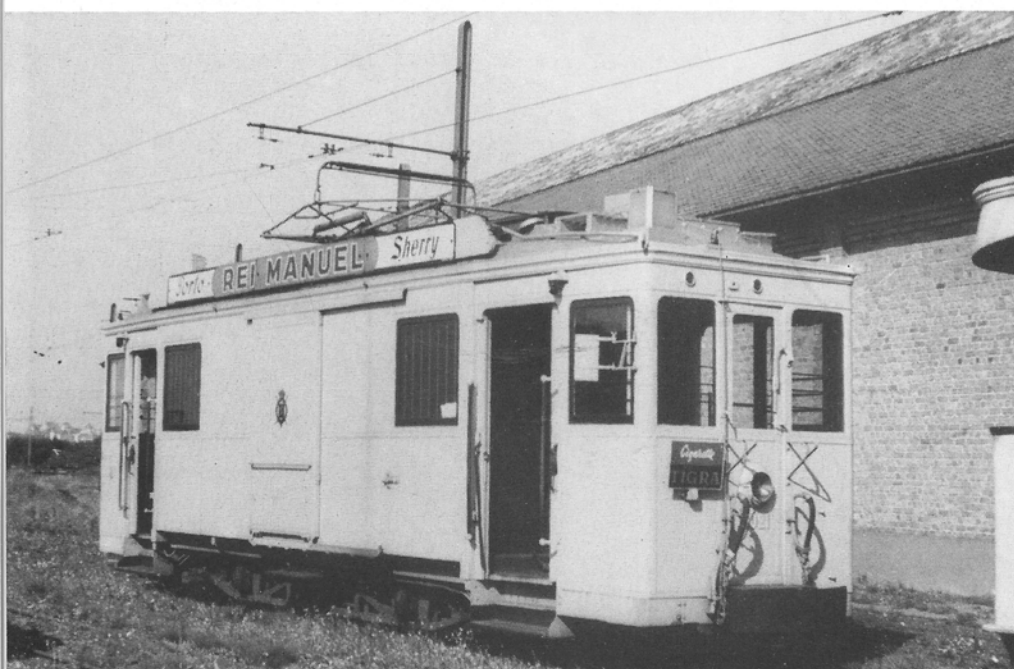
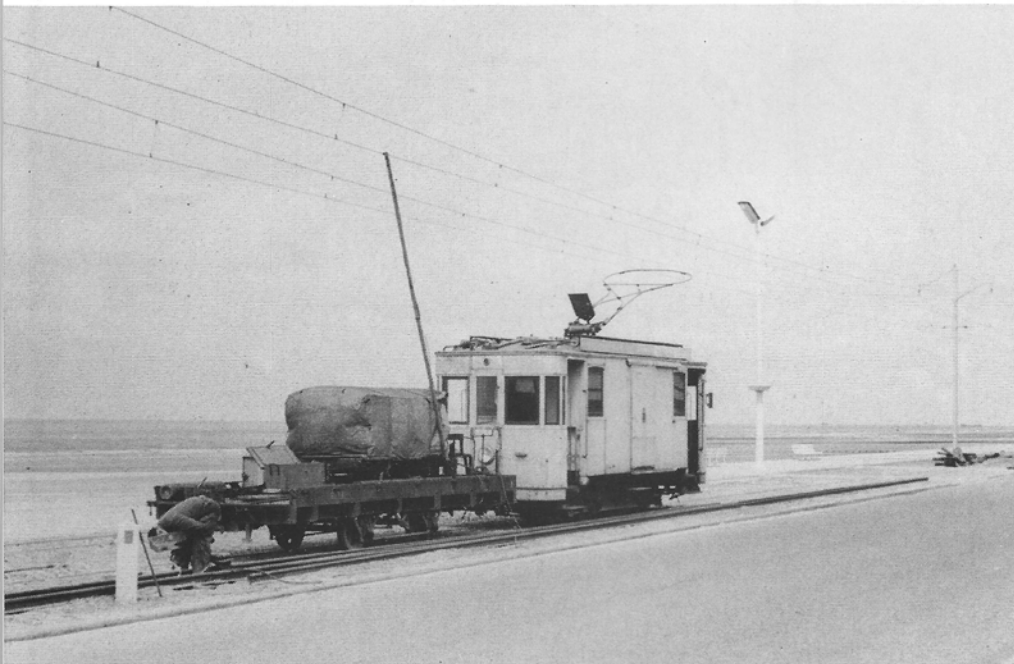
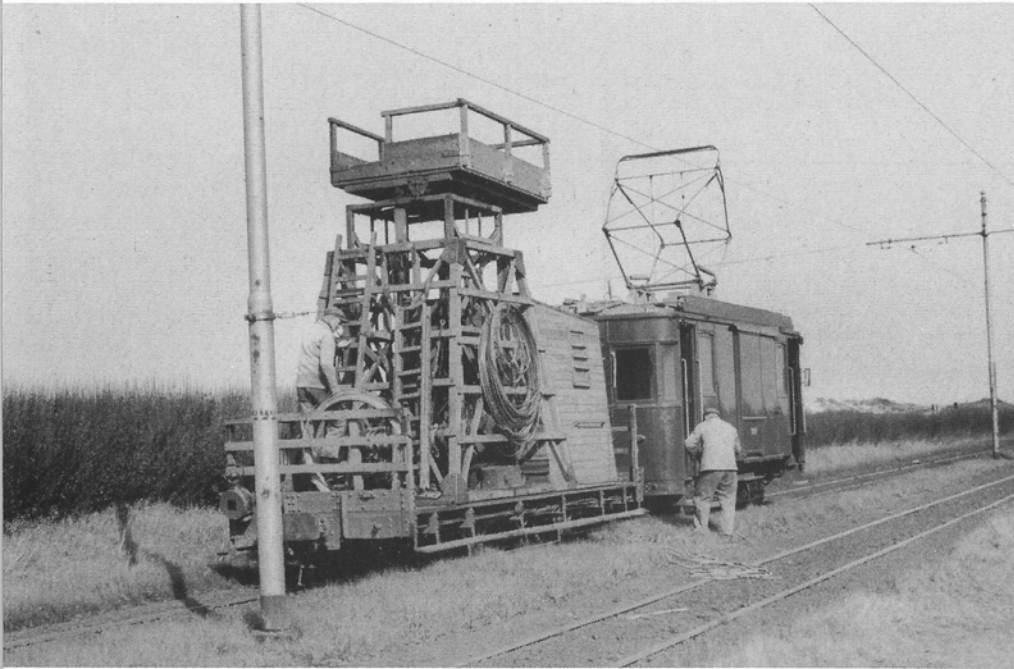
P-tankwagen van de „S.A. Pont Brulé”, bestemd voor het vervoer van zwavelzuur, met het opschrift „CFB - BSM”. Foto uit een catalogus van „Les Ateliers Métallurgiques” te Nivelles.



P-tankwagens van de „Cie Auxiliaire Internationale des Chemins de Fer”, bestemd voor het vervoer van petroleumproducten, met het opschrift „CFB - BSM”. Foto uit een catalogus van „Les Ateliers Métallurgiques” te Nivelles. Alle foto's in deze bijdrage : verzameling G. Nève.

Werkwagens van toen (VII)

Tekst en foto's : Jacques Cohn



In 1909 bouwde „Franco-Belge” vijf goederen-motorwagens voor de kustlijn, die de nummers 9950-54 kregen. Twee jaar later volgden er nog twee gelijkaardige rijtuigen, die de nummers 9965 en 66 ontvingen (oorspronkelijk 9478 en 9479 ?). Deze laatste waren, door hun sleepbeugel van het Oostendse stadstramtype, gemakkelijk te onderscheiden van de eerste reeks, gezien de 9950-54 van een schaarbeugel waren voorzien. Deze zeven wagens waren echte „meiden voor alle werk”. Ze trokken goederentrans en voor W.O. II ook zuivere bagagetrans, samengesteld uit 3 of 4 pakwagens. In die laatste vorm reden zij achter een vaak overbelast reizigersstel. Ze hielpen verder bij het rangeren in Oostende en in Knokke, trokken ladderwagens of andere hulpwagens voor werken langs de kustlijn en, last but not least, ze mochten zelfs af en toe een echte reizigerstram aan de haak nemen. Dit gebeurde onder meer voor de oorlog bij speciale ritten met kinderen, vanuit Oostende naar de „vakantie-kolonieën” van Middelkerke, Westende en Nieuwpoort. Zo trokken ze soms wel 7 of 8 overvolle bws van het kusttype met open balkons (reeksen 8867-92 en 11566... 93). Na de hevige storm van 1 februari 1953, toen de tramlijn te Heist werd overstroomd en daardoor buiten dienst raakte, werden er pendelstellen gereden met een houten Standaard-mw aan de éne en een goederen-mw aan de andere kant van een aantal bijwagens. Tijdens de barre winter 1947/48 heb ik de 9954 ook met een sneeuwplough op het Oostendse stadnet gezien.

Foto 1 : De 9952, donkerbruin geschilderd, trekt in maart 1959 een ladderwagen op het linkerspoor te Wenduine.

Foto 2 : De 9965, in een crème jasje, in juni 1959 te Mariakerke. Voor laswerken aan het spoor wordt d.m.v. een contact-haak stroom ontnomen aan de bovenleiding.

Foto 3 : Door „Godarville” werden in 1932 nog 3 andere goederen-mws voor de kustlijn afgeleverd (10019-21). Ze hadden andere onderstellen en een meer rechthoekige wagenbak, maar verzekerden dezelfde diensten als hun voorgangers. Hier de 10021 in de stelplaats Knokke in mei 1952. De wagen draagt nog het oude cijfertype (lichtblauw met grijze schaduw). Werkwagens met reclameborden waren alléén op de kustlijn te zien. Met uitzondering van de 9965, die voor museumdoeleinden bewaard bleef, werden alle Oostendse goederen-mws tussen 1960 en 1973 gesloopt.

Trams

„ver van huis” (II)

Tekst en foto's : Jacques Cohn

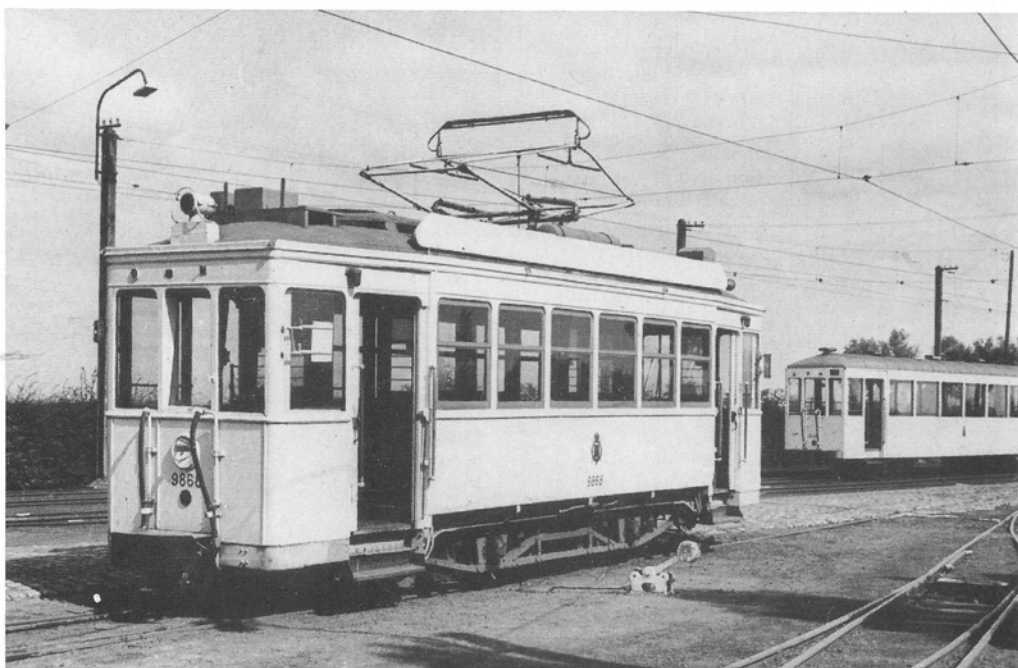
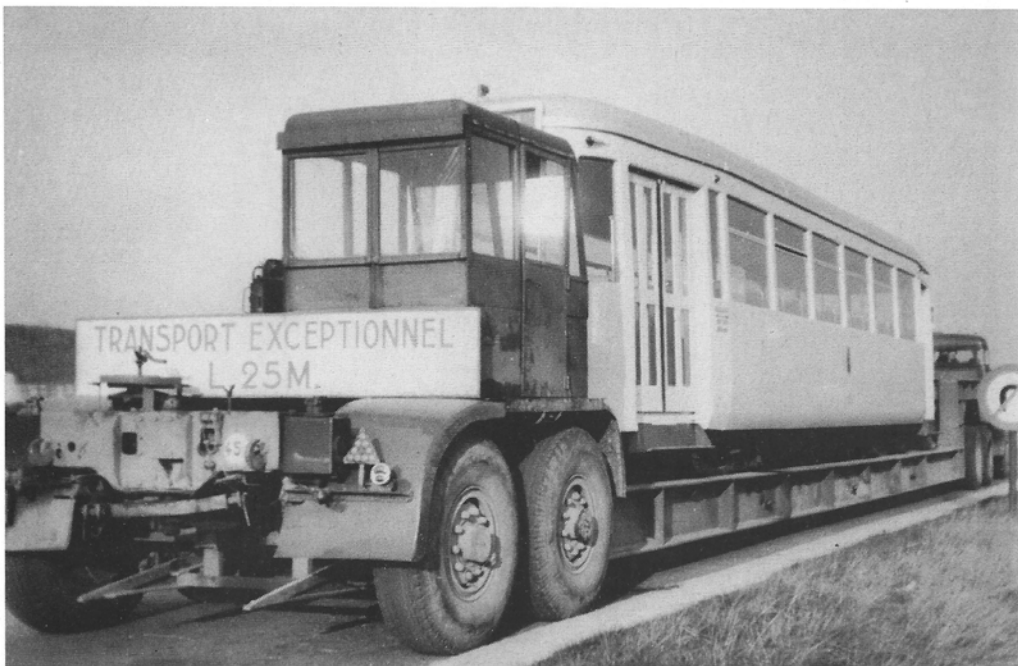
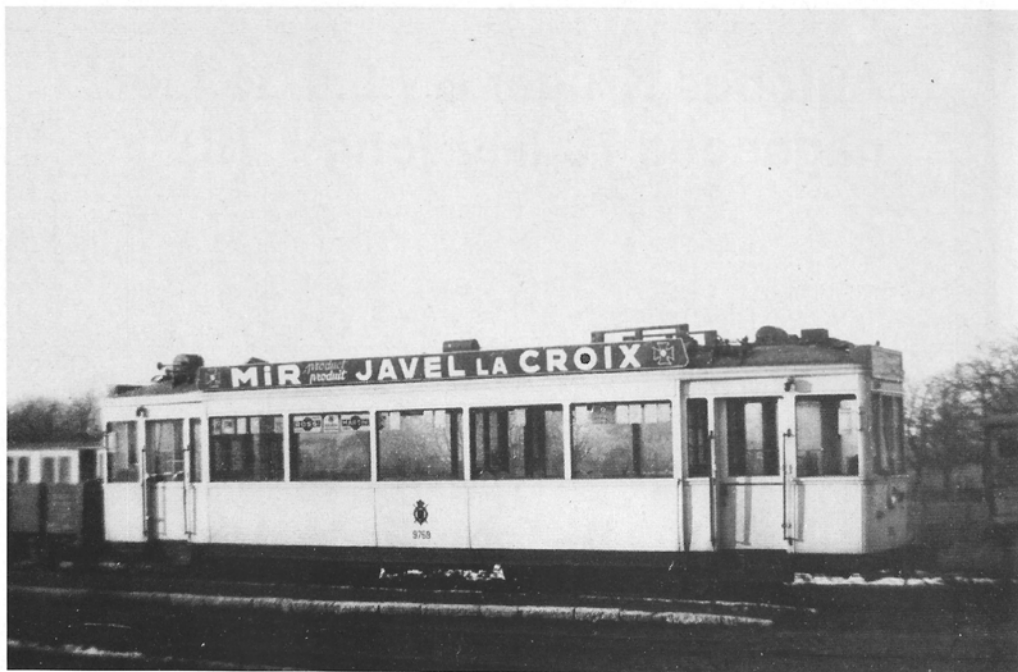
Foto 1 : In december 1954 staat de houten Standaard-mw 9759 uit de groep Vlaanderen, van zijn pantograaf ontdaan, op een spoor van het goederstation Overhespen, aan de lijn Tienen - Sint Truiden. Enkele dagen eerder had ik hem te Jodoigne gezien. Wat had deze wagen wel in Overhespen te zoeken, in een streek waar geen enkele lijn ook maar één stukje bovenleiding bezat? Was er soms een overplaatsing naar Luik of naar Hasselt gepland? Ik weet het niet. In feite belandde de 9759 - die voordien steeds braaf op de lijnen van Kortrijk, Gent en Hamme dienst had gedaan - in de ombouwreeks van het type „S” en werd dan ook in 1955 als S.9759 op het Antwerpse net in dienst gesteld. Bij opheffing hiervan ging de wagen nog naar Charleroi. Zijn oorspronkelijke wagenbak kwam als bw eveneens in Antwerpen terecht onder het nummer 19637.

Foto 2 : Echt ver van huis maar „going home again” is de gloednieuwe S.10047 (van de kustlijn) op traktor AT.553, die ik toevallig op een vroege morgen in maart 1957 te Wetteren heb gezien, langs de toen nog nieuwe (en onafgewerkte) autosnelweg Brussel-Oostende.

Foto 3 : Van de talrijke in de jaren 1929 tot 1932 gebouwde „Seneffe” of „Braine-le-Comte” tweessige mws, had Mechelen de 9867, -68 en -69 ter beschikking gekregen, na hun eerste inzet te Charleroi en te Luik. Ze deden vooral dienst op de lijnen T van Mechelen naar Keerbergen en H naar Heist-op-den-Berg, in latere jaren ook wel eens op de lijnen 53 en 54 vanuit Rumst (naar Duffel en Lier, en naar Aartselaar via Reet). Ze hebben ook goederentreinen gesleept en te Mechelen, Heist en Rumst gerangeerd.

Na W.O. II gebeurde het soms, dat één van deze wagens een Mechelse collega naar de werkplaatsen te Merksem of ter rug sleepte. Hij was dan meestal voorzien van een houten koersbord „Goederendienst”. In de laatste jaren had de 9869 zelfs nog een grote lijnfilmkast gekregen van hetzelfde type als de metalen Standaarden.

Op deze foto ziet u, in september 1958, de 9868 op het einde van zijn loopbaan, nadat zijn vertrouwde Mechelse lijnen reeds méér dan een jaar waren verdwenen. Hij staat klaar voor de rangeerdienst in de stelplaats Blauwhoef, langs de lijn Antwerpen-Zandvliet.



Autobus Kruger b.v.b.a. te Lier : nagenoeg 70 jaar jong ! (II)

Bus nr.	Merk	Motor	Koetswerk	Bouw- jaar	Nummer- plaat
155	DAF - TB TB.162.DS.605 41.310 Museum Edegem	DAF A.22.923	Stoelen 290	1963	8342.P.
156	DAF - TB TB.162.DS.605 41.336	DAF A.22.943	Stoelen 291	1963	8408.P.
157	DAF - TB TB.162.DS.605 42.396	DAF A.23.922	Stoelen 292	1963	294.P.1
158	DAF - TB TB.163.DS.605 46.935	DAF A.27.734	Jonckheere 10.106	1964	096.P.0
159	DAF - TB TB.163.DS.605 48.742	DAF A.29.260	Jonckheere 10.107	1964	096.P.1
160	Van Hool Fiat - 420 420 HA/ST 4 2.338	Fiat 220.H-008-006.458	Van Hool VHF. 2.338	1964	3918.P.
161	Van Hool Fiat - 420 420 HA/ST 4 2.347	Fiat 220.H-008-007.660	Van Hool VHF. 2.347	1965	9654.P.
162	Van Hool Fiat - 420 420 HA/ST 4 2.344	Fiat 220.H-008-007.650	Van Hool VHF. 2.344	1965	4581.P.
163 1572.63	Van Hool Fiat - 420 420 HA/ST 4 2.346	Fiat 220.H-008.007.611	Van Hool VHF. 2.346	1965	9667.P.
164 1572.64	Van Hool Fiat - 420 420 HA/ST 4 2.464	Fiat 220.H-008-007.812	Van Hool VHF. 2.464	1966	3420.P.
165 1572.65	Van Hool Fiat - 420 420 HA/ST 4 2.354	Fiat 220.H-008-013.765	Van Hool VHF. 2.354	1968	4783.P.
166 1572.66	Van Hool Fiat - 420 420 HA/ST 4 3.598	Fiat 220.H-0.840-019. 562	Van Hool VHF. 3.598	1968	4795.P.
167 1572.67	Van Hool Fiat - 420 420 HA/ST 4 3.599	Fiat 220.H-0.840-019. 341	Van Hool VHF. 3.599	1968	4797.P.
168 1571.68	Van Hool Fiat - 340 SO.340-60.B.3.651	Fiat 220.H-008-008.764	Van Hool VHF. 3.651	1968	3402.P.
169 1572.69	Van Hool Fiat - 340 SO.340-60.B.3.751	Fiat 220.H-12/2.027.499	Van Hool VHF. 3.751	1969	8925.P.
170 1572.70	Van Hool Fiat - 340 SO.340-60.B.3.752	Fiat 220.H-12/2.027.503	Van Hool VHF.3.752	1969	9865.P.
171 1572.71	Van Hool Fiat - 340 SO.340-60.B.3.753	Fiat 220.H-12/2.027.282	Van Hool VHF. 3.753	1969	9671.P.
172 1571.72	Van Hool Fiat - 340 SO.340-60.B.3.754	Fiat 220.H-12/2.026.731	Van Hool VHF. 3.754	1969	516.P.8
173 1571.73	Van Hool Fiat - 340 SO.340-60.B.3.755	Fiat 220.H-12/2.027.489	Van Hool VHF. 3.755	1969	565.P.6
174 1572.74	Van Hool Fiat - 340 SO.340-60.B.3.756	Fiat 220.H-12/2.027.484	Van Hool VHF. 3.756	1969	556.P.9
175 1571.75	Van Hool Fiat - 340 SO.340-60.B.4.562	Fiat 033.494	Van Hool VHF. 4.562	1970	692.P.4
176 1571.76	Van Hool Fiat - 340 SO.340-60.B.4.563	Fiat 033.485	Van Hool VHF. 4.563	1970	692.P.5
177 1572.77	Van Hool Fiat - 340 SO.340-60.B.4.564	Fiat 033.236	Van Hool VHF. 4.564	1970	692.P.6
178 1572.78	Van Hool Fiat - 340 SO.340-60.B.4.565	Fiat 033.681	Van Hool VHF. 4.565	1970	692.P.8
179 1571.79	Van Hool Fiat - 409 409-AU.16-4.060	Fiat 008.432	Van Hool VHF. 4.060	1971	263.P.1
180 1572.80	Van Hool Fiat - 409 409-AU.16-4.069	Fiat 012.300	Van Hool VHF. 4.069	1972	787.P.9
181 1572.81	Van Hool Fiat - 409 409-AU.16-4.070	Fiat 012.228	Van Hool VHF. 4.070	1972	801.P.7
182 1571.81	Van Hool Fiat - 409 409-AU.16-4.071	Fiat 006.458	Van Hool VHF. 4.071	1972	801.P.8

Bus nr.	Merk	Motor
183	DAF - MB	DAF
1571.83	MB.200.DKDL.600 104.400	F.20.452
184	DAF - MB	DAF
1571.84	MB.200.DKDL.600 106.717	F.21.288
185	DAF - MB	DAF
1572.85	MB.200.DKDL.600 107.567	F.21.457
186	DAF - MB	DAF
1571.88	MB.200.DKDL.600 107.402	F.21.419
187	DAF - MB	DAF
1572.87	MB.200.DKDL.600 107.198	F.21.394
188	DAF - MB	DAF
1572.88	MB.200.DKDL.600 118.017	F.25.167
189	DAF - MB	DAF
1572.89	MB.200.DKDL.600 127.191	F.28.511
190	DAF - MB	DAF
1572.90	MB.200.DKDL.600 127.138	F.28.181
191	DAF - MB	DAF
1572.91	MB.200.DKDL.600 131.715 Verkocht aan Vermeulen - Molengarm.	F.29.819
192	DAF - MB	DAF
1572.92	MB.200.DKDL.600 131.550	F.29.974
193	DAF - MB	DAF
1571.93	MB.200.DKDL.600 142.034	F.34.277
194	DAF - MB	DAF
1571.94	MB.200.DKDL.600 142.082	F.34.323
195	DAF - MB	DAF
1572.95	MB.200.DKDL.600 141.720	F.34.152
196	DAF - MB	DAF
1572.96	MB.200.DKDL.600 153.629	F.38.848
197	DAF - MB	DAF
1572.97	MB.200.DKDL.600 153.585	F.38.806
198	DAF - MB	DAF
1572.98	MB.200.DKDL.600 153.927	F.38.934
201	DAF - MB	DAF
1572.01	MB.200.DKDL.600 159.765	F.41.372
202	DAF - MB	DAF
1572.02	MB.200.DKDL.600 157.476	F.40.388



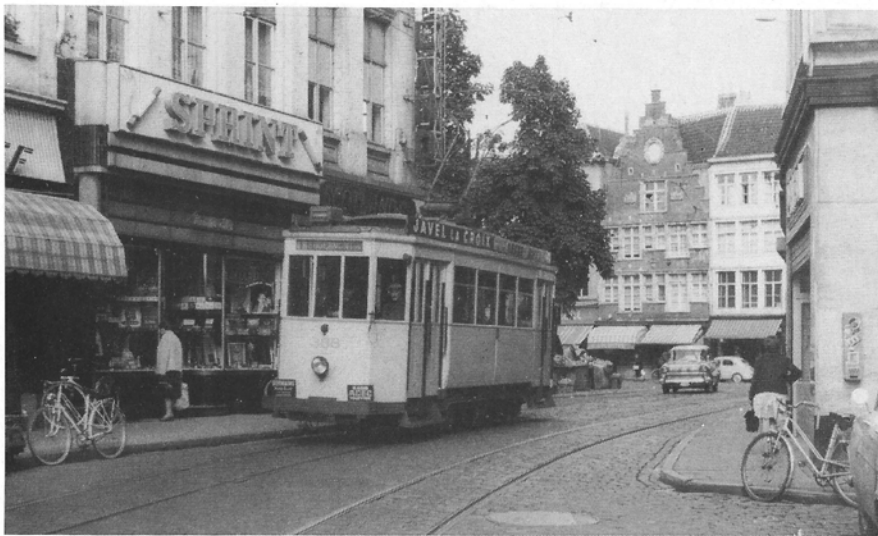
	Koetswerk	Bouw- jaar	Nummer- plaat	Bus nr.	Merk	Motor	Koetswerk	Bouw- jaar	Nummer- plaat
52	Stoelen 771	1973	965.P.0	203 1572.03	DAF - SB SB.210.DKL.550 181.286	DAF F.49.504	LAG AI.300. 13.002	1979	EFL.707
88	Stoelen 782	1973	AAT.737	204 1572.04	DAF - SB SB.210.DKL.550 181.438	DAF F.49.505	LAG AI.300. 13.003	1979	EGB.901
57	Stoelen 785	1973	ACF.764	205 1572.05	DAF - SB SB.210.DKL.550 181.630	DAF F.49.506	LAG AI.300. 13.004	1979	EGB.902
19	Stoelen 788	1973	ACZ.433	206 1572.06	DAF - SB SB.210.DKL.550 181.961	DAF F.49.719	LAG AI.300. 13.005	1979	DHB.932
94	Stoelen 789	1974	AFC.981	207 1572.07	DAF - SB SB.210.DKL.550 186.055	DAF F.53.423	LAG AI.300. 13.009	1980	CFT.394
67	Stoelen 886	1975	BCB.978	208 1572.08	DAF - SB SB.210.DKL.550 186.053	DAF F.53.368	LAG AI.300. 13.008	1980	128.P.6
11	Stoelen 890	1975	BEK.041	209 1572.09	DAF - SB SB.210.DKL.550 186.021	DAF F.52.119	LAG AI.300. 13.010	1981	3967.P.
81	Stoelen 896	1975	163.P.9	210 1572.10	DAF - SB SB.210.DKL.550 186.061	DAF F.53.659	LAG AI.300. 13.011	1981	ETF.299
19	Stoelen 898	1975	163.P.8	211 1572.11	DAF - SB SB.210.DKL.550 186.129	DAF F.56.586	LAG AI.300. 13.015	1981	8408.P.
m.				212 1572.12	DAF - SB SB.210.DKL.550 186.126	DAF F.56.421	LAG AI.300. 13.016	1981	9654.P.
74	Stoelen 899	1975	164.P.1	213 1572.13	DAF - SB SB.210.DKL.550 186.131	DAF F.56.618	LAG AI.300. 13.019	1982	EXC.001
77	Stoelen 919	1976	CFS.362	214 1572.14	DAF - SB SB.210.DKL.550 186.130	DAF F.56.651	LAG AI.300. 13.018	1982	EVT.999
23	Stoelen 920	1976	CFS.334	215 1572.15	DAF - SB SB.210.DKL.550 208.436	DAF F.60.311	LAG AI.300. 13.020	1983	096.P.0
52	Stoelen 921	1976	171.P.3	216 1572.16	DAF - SB SB.210.DKL.550 186.244	DAF F.60.284	LAG AI.300. 13.021	1983	337.P.1
48	Stoelen 928	1977	106.P.0	217 1572.17	Van Hool A.120.P A.120.31.D.10.13.899	DAF F.95.092	Van Hool 13.899	1986	FCS.727
06	Stoelen 929	1977	128.P.5	218 1572.18	Van Hool A.120.P A.120.31.D.10.16.809	DAF H.00.283	Van Hool 16.809	1987	GHU.994
34	Stoelen 930	1977	164.P.2	219 1572.19	Van Hool A.120.P A.120.31.D.10.16.810	DAF H.00.284	Van Hool 16.810	1987	GKC.838
72	LAG BC.12.005	1978	9925.P.	220 1572.20	Van Hool A.120.P A.120.31.D.10.16.811	DAF F.99.835	Van Hool 16.811	1987	GKC.837
88	LAG BC.12.004	1978	2337.P.	221 1571.21	Van Hool A.120.P A.120.31.D.10.16.859	DAF H.00.996	Van Hool 16.859	1988	GVV.776
				222 1571.22	Van Hool A.120.P YE2.120.31.N.02.D.16.887	DAF H.16.195	Van Hool 16.887	1988	692.P.6
				223 1571.23	Van Hool A.120.P YE2.120.31.N.02.D.16.888	DAF H.16.193	Van Hool 16.888	1988	263.P.1
				224 1571.24	Van Hool A.120.P YE2.120.31.N.02.D.16.889	DAF H.16.194	Van Hool 16.889	1988	ACF.764
				225 1571.25	Van Hool A.120.P YE2.120.31.N.02.D.16.890	DAF H.07.058	Van Hool 16.890	1988	565.P.6
				226 1571.26	Van Hool A.120.P YE2.120.31.N.19.M.19.934	MAN 30.360.780.307.111	Van Hool 19.934	1990	692.P.4
				227 1571.27	Van Hool A.120.P YE2.120.31.N.19.M.19.935	MAN 30.360.780.273.111	Van Hool 19.935	1990	692.P.8
				228 1571.28	Van Hool A.120.P YE2.120.32.N.02.D.19.936	DAF H.41.282	Van Hool 19.936	1990	801.P.7
				229 1572.29	Van Hool A.120.P YE2.120.32.N.02.D.19.937 De Lijn	DAF H.41.281	Van Hool 19.937	1990	BCB.978
				230 1572.30	Van Hool A.120.P YE2.120.32.N.02.D.19.938 De Lijn	DAF H.41.283	Van Hool 19.938	1990	AAT.737



N.B. : de kontraktvermelding 1571 en 1572 gebeurde bij het opstellen van de NMVB-kontrakten, omstreeks september 1977 of bij de indienststelling van de voertuigen. Daarmee wil niet gezegd zijn dat deze voertuigen nadien niet van kontrakt wisselden.

Charles Smits, december 1990

Geschiedenis van de Gentse tramwegen (IX)



Rijtuig 388 aan de Groentenmarkt in Gent, september 1957. Foto Edu Bouwman.

In de vorige artikelen hebben wij de drieassers, volgens het chassis, onderverdeeld in drie types. Tot het derde type behoorden de rijtuigen 316-405. Dit type werd op zijn beurt in drie reeksen ondergebracht, waarvan de rijtuigen uit de reeks 316-387, gebouwd met onderdelen van de oudste tweeassers, reeds werden beschreven. Ter afronding van het hoofdstuk over de drieassers zullen wij het nu hebben over de twee overblijvende reeksen.

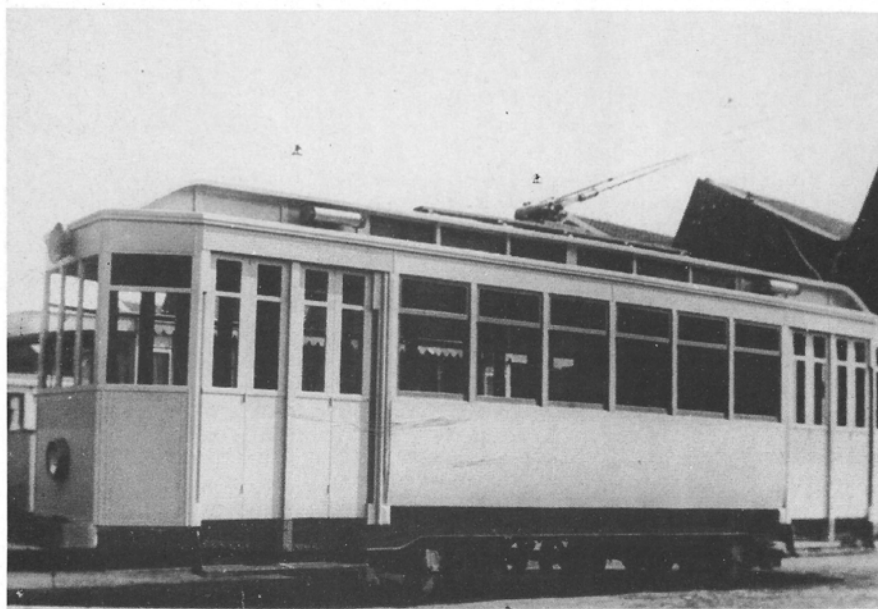
De reeks 388-393 (6 stuks)

Toen de rijtuigen van de reeks 316-387 af waren, beschikte de ETG over een rijtuigenpark dat als basis diende voor een vlotte exploitatie. De oude tweeassers waren verbouwd en de over-

blijvende tweeassers, zijnde het type Melle (reeks 174-179) en het type Expo (reeks 180-215) waren nog verre van versleten. Van de laatste reeks zullen er trouwens heel wat rijtuigen nooit tot drieassers worden verbouwd; zij zullen als tweeasser dienst blijven doen tot in de jaren vijftig.

In 1932 denkt men er toch aan nog een achttiental tweeassers te verbouwen. Het zal wellicht de bedoeling geweest zijn de vervoerscapaciteit nog te verhogen en deze rijtuigen vooral in te zetten tijdens de piekuren.

Het spreekt vanzelf dat de zes rijtuigen van de reeks 174-179 hiervoor het eerst in aanmerking komen. Het eerste rijtuig is klaar op 2.9.33 en het laatste op 19.5.34.



Prototype 394 van de reeks 394-405. Let op het over de hele lengte doorlopend lanterneau (daklicht) en de gedeelde ramen. De beplating van de middenkast kwam langs deze zijde minder laag dan bij de andere rijtuigen van de reeks. Archief MIVG.

Het worden opnieuw drieassers met twee grote en twee kleine zijramen, binnenin uitgerust met langsbanken. Zij bieden plaats aan 66 reizigers (22 zit- en 44 staanplaatsen) en rijden tegen een slakkegangetje, vermits de controllers T10 en de motoren T3d ongewijzigd uit de tweeassers komen. Kort voor de oorlog zullen de T3d motoren wel worden omgebouwd tot het type T3d tr (transformé), zoals alle andere nog bij de ETG in gebruik zijnde motoren.

Voor het overige blijven de traktieonderdelen ongewijzigd tot bij de buitendienststelling in de jaren zestig. Een verschil met alle andere drieassers is wel, dat de rijtuigen een lanterneau (daklicht) hebben, gevormd door kleine zijvenstertjes in het verhoogde dak.

Bij de grote verbouwingen in de jaren vijftig was men aanvankelijk zinnens het daklicht te vervangen door een plat dak, maar gezien deze rijtuigen toch als „tweederangs” werden beschouwd, heeft men van een nieuwe en dure dakconstructie afgezien. Deze tweederangsrol zal er vermoedelijk wel de oorzaak van zijn, dat wij van deze reeks geen enkele foto terugvonden, daterend van voor de ombouw van de jaren vijftig.

Er werden voordien aan deze rijtuigen slechts enkele kleine wijzigingen uitgevoerd, zoals het tegen overbelasting versterken van het chassis in 1942 of het aanbrengen van sterkere koplampen, samen met het overige rollend materieel.

Kort na de oorlog worden de nummers van de rijtuigen 388 en 362 omgewisseld (!), doch nog voor 1949 kregen beide rijtuigen hun oorspronkelijk nummer terug.

In de jaren vijftig worden de rijtuigen op dezelfde wijze als de reeks 316-387 gemoderniseerd, op het laterneau, de controllers en de motoren na. Wagen 393 komt als eerste buiten op 4.12.52.

Ook na hun ombouw zullen de rijtuigen uit deze reeks het minst op het net in dienst komen. Het hoeft dan ook geenszins te verwonderen dat, na de buitendienststelling van de 301, het een rijtuig uit deze reeks wordt dat als tweede drieasser wordt afgebroken in 1963, jaar waarin de 388 en de 390 verdwenen, vrij kort nadien gevolgd door de 392 en de 389 (1964), de 393 (1965) en tenslotte de 391 (1967).

Van deze reeks rijtuigen bleef er geen enkel bewaard.

De reeks 394-405 (12 stuks)

Uit een grote reeks van 36 tweeassers (180-215) werden er 12 tot drieasser omgebouwd. Het zal ook in dit geval wel oorspronkelijk de bedoeling geweest zijn, deze rijtuigen vooral te gebruiken als versterking tijdens de piekuren en op de minder belangrijke tramlijnen. Om deze redenen worden ook hier de traktieonderdelen ongewijzigd in de nieuwe drieassers gemonteerd. De rij-

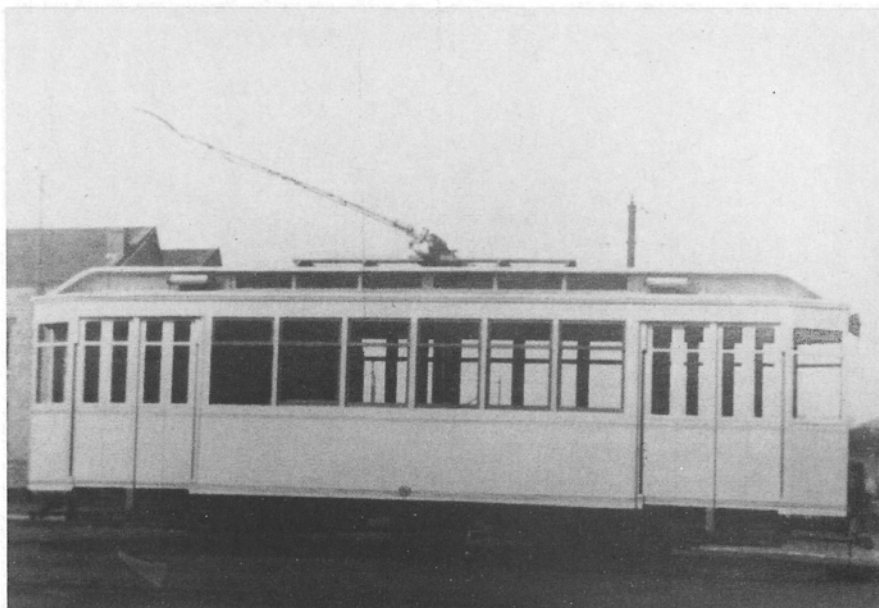
tuigkast zal nochtans heel wat wijzigingen vertonen t.o.v. de kasten der andere rijtuigen uit de grote groep 316-393. Zoals de reeks 388-393 behouden ze wel het daklicht dat ze ook als tweesser hadden. Opvallend verschillend is echter de middenkast, bestaande uit zes kleine, gedeelde vensters. De ramen van deuren en balkons worden, om in de stijl te blijven, eveneens gedeeld. Binnenin hebben de rijtuigen dwarsbanken, zodat er slechts 18 zitplaatsen beschikbaar zijn. De beplating van de middenkast komt lager, zodat een deel van het chassis onzichtbaar wordt.

Het eerste rijtuig, de 394, komt buiten op 12.7.1932 en het laatste, de 405, op 14.7.1934. Dit is meteen de laatste drieasser die het atelier verlaat. Het is ons niet bekend of men ooit van plan is geweest nog méér rijtuigen tot drieassers om te bouwen en in het archief is hieromtrent beslist geen spoor terug te vinden. Op enkele algemene verbeteringen na, zoals het ombouwen van de T3d-motoren, het versterken van het chassis en het aanbrengen van betere koplampen, zullen deze rijtuigen voor de jaren vijftig géén grondige wijzigingen ondergaan.

Alhoewel het eveneens traag rijdende rijtuigen zijn, zullen zij heel wat méér worden gebruikt dan de vorige reeks. Op oude prentkaarten en foto's komen zij regelmatig voor. Klaarblijkelijk werden enige pogingen ondernomen, ze een modern uitzicht te geven en de 394 heeft hiertoe als proefkonijn gediend. Er bestaan heel wat foto's van dit rijtuig met een tot aan de kop verlengd lanterneau. Zoals hiervoor reeds gezegd, bedekte de beplating van deze reeks een deel van het chassis, wellicht in een poging, de esthetiek van de rijtuigen te verbeteren. Zo vonden wij twee foto's, vermoedelijk van hetzelfde rijtuig, met langs de ene zijde een normale, iets afgeronde onderkastbeplating; de andere zijde toont een rechte beplating, onderaan even laag komend als deze van de balkons. Voor deze laatste schikking werd tenslotte gekozen.

Het verlengde daklicht bleef vermoedelijk beperkt tot het rijtuig 394. Bij de verbouwingen in de jaren vijftig werd het verlengde lanterneau weggenomen en wordt de reeks rijtuigen op dezelfde wijze als de overige drieassers getransformeerd. Motoren en controllers worden echter niet aangepast of vervangen, zodat het trage rijtuigen zullen blijven. De verlengde beplating van de onderkast blijft behouden, doch de gedeelde ruitjes van deuren en balkons verdwijnen, teneinde een uniform uitzicht te verkrijgen met het overige rollend materieel. Aanvankelijk wou men de lanterneau's verwijderen, maar ze werden uiteindelijk toch behouden.

Het eerste omgebouwd rijtuig, de 405, is



Aan de andere zijde van het prototype kwam de onderkant van de middenkast lager te liggen en bedekte zodoende gedeeltelijk de langsbalk van het chassis. Archief MIVG.

klaar op 31.10.1952. Het restant van de reeks volgt in de loop van het jaar 1953. Deze trage doch veel gebruikte rijtuigen zullen eveneens bij de eerste zijn om buiten dienst te worden gesteld. In 1964 sneuvelt de 395, in 1965 gevolgd door de rijtuigen 405, 404, 403, 402, 401, 400 en 397. Het overschot van de reeks (399, 398, 396 en 394) volgt tenslotte in 1967. Ook van deze reeks bleef geen enkele tram bewaard.

Slot

Als afsluiting van het hoofdstuk over de drieassers volgen hier nog een aantal bijkomende gegevens.

Vanaf de jaren vijftig werden dus in het totaal 92 van de 105 drieassers grondig omgebouwd (de kast kreeg o.m. vier gelijke zijramen). Rijtuig 301 was het enige dat niet werd omgebouwd, terwijl de reeks 302-315, met uitzondering van de 312 en de 314, reeds voor de tweede wereldoorlog een vernieuwde kast kreeg.



Rijtuig 403 - na de ombouw in de jaren vijftig - aan de St.-Lievenspoort op 9 september 1963. Foto Edu Bouwman (?).

Bezoek het ANTWERPS TRAM- EN AUTOBUSMUSEUM, Rekreatiedomein FORT V, Fort V-straat, 2650 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 !



Binnenzicht van de 404 na de ombouw in de jaren vijftig. Met uitzondering van de 301 hadden alle drieassers na de laatste ombouw een gelijkaardig interieur gekregen. Onbekend fotograaf.

In het MIVG-archief vonden we de volgende lijst, die wellicht veel tramliedhebbers zal interesseren :

Volgorde van de indienststelling van getransformeerde drieassers

PROGRAMMA 1950 (14 rijtuigen)

Volg-nummer	Nummer rijtuig	Datum in dienst
1	345	24/04/50 (prototype)
2	325	03/07/50
3	342	13/07/50
4	331	15/07/50
5	333	16/09/50
6	334	20/09/50
7	335	12/10/50
8	338	23/10/50
9	340	31/10/50
10	341	31/10/50
11	343	13/12/50
12	323	30/12/50
13	328	20/01/51
14	324	17/02/51

PROGRAMMA 1951 (22 rijtuigen)

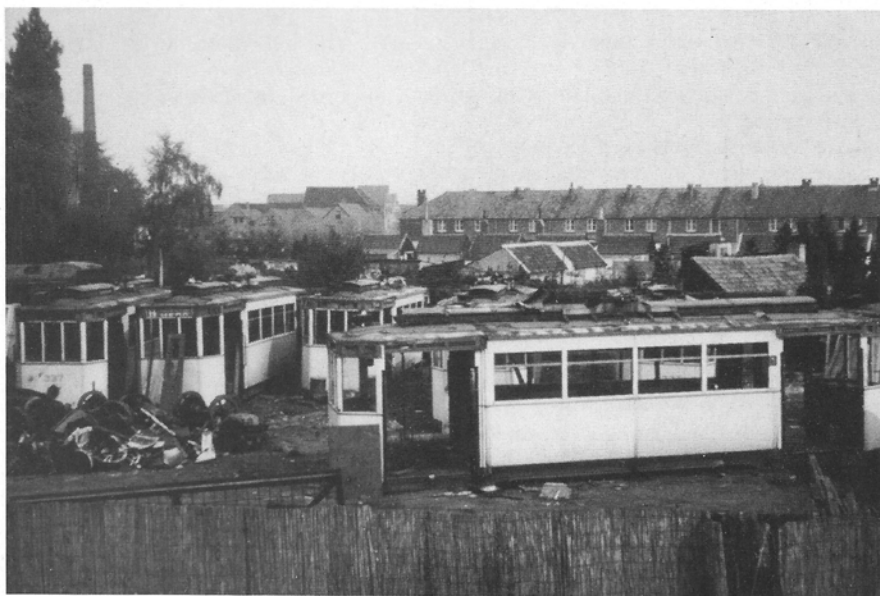
Volg-nummer	Nummer rijtuig	Datum in dienst
15	312	31/03/51
16	336	21/04/51

17	380	28/04/51
18	384	10/05/51
19	370	19/05/51
20	361	08/06/51
21	385	21/06/51

22	369	30/06/51
23	339	13/07/51
24	376	04/08/51
25	363	18/08/51
26	330	31/08/51
27	366	19/09/51
28	373	29/09/51
29	378	12/10/51
30	337	24/10/51
31	365	30/10/51
32	382	21/11/51
33	317	01/12/51
34	383	15/12/51
35	379	28/12/51
36	332	14/01/52

PROGRAMMA 1952 (26 rijtuigen)

Volg-nummer	Nummer rijtuig	Datum in dienst
37	367	24/01/52
38	329	06/02/52
39	386	20/02/52
40	319	01/03/52
41	387	14/03/52
42	316	29/03/52
43	374	08/04/52
44	320	24/04/52
45	371	08/05/52
46	349	21/05/52
47	377	31/05/52
48	318	17/06/52
49	368	28/06/52
50	322	11/07/52
51	375	19/07/52



De kasten van de voormalige drieassers staan er verlaten bij op het tramkerkhof te Balgerhoeke. Bijna allen wacht de „brandstapel”. Foto Achiel Ryckaert.

VERZAMELAARS OPGELET !

Jammer maar waar: de nummers **1, 2, 3, 4, 12, 13 en 14 zijn nu geheel uitverkocht** en het heeft geen zin meer ze bij ons te bestellen (wellicht vindt de verzamelaar nog iets in sommige hobbyshops of in „antiquariaat”). De overige nummers blijven nog verkrijgbaar : stort 135 F (vanaf nr. 9 : 150 F, vanaf nr. 17 : 165 F) per gewenst exemplaar op KB 402-6008751-83 (Monopress, Borgerhout) en geef naam, adres en het ontbrekende of de ontbrekende nummers op. Voor Nederland : f 8 (vanaf nr. 9 : f 8,50, vanaf nr. 17 : f 9) op bankrekening 51.89.84.524 (voor postrekeninghouders giro 7112 t.n.v. ABN te 's Gravenhage ten gunste van genoemde bankrekening) t.n.v. J. Oskam, postbus 91604, 2509 EE 's-Gravenhage. Betaling uitsluitend per toe te zenden acceptgiro.

Toezending volgt langs de post !

			Nr. rijtuig	Buiten dienst	Ontman- teling	Afgevoerd Datum faktuur °	Bestemming van de kast
52	321	09/08/52					
53	364	23/08/52					
54	344	08/09/52					
55	381	15/09/52					
56	327	26/09/52	301	19.08.62	22.08.62	63°	Scheepswerven Langerbrugge, speelplein langs Moervaart, ?
57	372	10/10/52					
58	405	31/10/52	302	11.69		18.11.69	Chimefer
59	353	10/11/52	303	11.69		19.11.69	Chimefer
60	362	26/11/52	304	11.69		17.11.69	Chimefer
61	393	04/12/52	305	18.09.69		.69	Chimefer
62	357	23/12/52	306	14.11.69		26.11.69°	Chimefer
			307	25.11.69		26.11.69°	Chimefer
			308	29.11.69		26.11.69°	Chimefer
			309	29.11.69		02.12.69	Chimefer
PROGRAMMA 1953 (30 rijtuigen)			310	11.69		26.11.69°	Chimefer
Volg- nummer	Nummer rijtuig	Datum in dienst	311	11.69		21.11.69	Chimefer
			312	11.69		21.11.69	Chimefer, voetbalplein Burvenich- straat Gent, 1.7.71 uitgebrand
63	352	/52	313	24.11.69		24.11.69	Chimefer
64	390	24/12/52	314	29.05.64		02.09.69	Chimefer
65	347	31/01/53	315	11.69		05.11.69	Chimefer
66	391	10/02/53	316	11.72	29.11.72	08.12.72	Chimefer
67	392	26/02/53	317	04.12.72	04.12.72	07.12.72	Chimefer
68	360	10/03/53	318	71		10.12.71°	Chimefer
69	359	21/03/53	319	07.05.72	07.05.72	09.05.72	Chimefer
70	388	04/04/53	320	02.07.70	02.01.71	11.02.71	Chimefer
71	389	18/04/53	321	02.12.72	08.12.72	16.12.72	Chimefer
72	350	02/05/53	322	03.12.72	07.12.72	21.12.72	Chimefer
73	355	13/05/53	323	15.11.71		10.12.71°	Chimefer
74	403	30/05/53	324	02.11.71		10.12.71°	Chimefer
75	404	16/06/53	325	02.11.71	15.11.71	10.12.71°	Chimefer
76	346	26/06/53	326	02.11.71		10.12.71°	Chimefer
77	394	10/07/53	327	11.72		05.12.72	Chimefer
78	402	31/07/53	328	02.12.72		02.01.73	Amutra
79	354	12/08/53	329	04.12.72	05.12.72	14.12.72	Chimefer
80	400	29/08/53	330	02.12.72	06.12.72	15.12.72	Chimefer, stuurpost A met con- troller v. 332 A. Ryckaert St.- Amandsberg
81	401	12/09/53					
82	348	26/09/53	331	11.01.74	11.01.74	29.01.74	Chimefer
83	397	10/10/53	332	01.04.74		17.02.80°	Fr. Coussens, TTO (in principe rij- vaardig mits nazicht)
84	396	24/10/53					
85	358	07/11/53	333	31.03.74		08.04.74	Chimefer
86	395	21/11/53	334	02.70	24.04.71	24.05.71	Chimefer
87	399	08/12/53	335	29.03.74	01.04.74	03.04.74	Chimefer
88	356	19/12/53	336	30.03.74	12.04.74	16.04.74	Chimefer
89	398	06/01/54	337	29.03.74	03.04.74	04.04.74	Chimefer
90	351	16/01/54	338	03.74	27.03.74	31.03.74	Chimefer
91	326	06/02/54	339I	05.03.69		08.07.69°	Chimefer
92	314	24/02/54	339II				Museumtram MIVG (ex-362)
			340	30.03.74		10.04.74°	Chimefer
			341	03.74		10.04.74°	Chimefer
			342	71		10.12.71°	Chimefer
			343	17.12.73		15.01.74	Chimefer
			344	10.71	21.10.71	10.12.71°	Chimefer
			345	11.01.74	16.01.74	18.01.74	Chimefer
			346	18.11.73	15.01.74	16.01.74	Chimefer
			347	11.01.74	18.01.74	23.01.74	Chimefer
			348	71	08.71	10.12.71°	Chimefer
			349	71	11.10.71	10.12.71°	Chimefer
			350	29.10.71	10.07.72	11.07.72	Chimefer
			351	02.11.71	11.71	10.12.71°	Chimefer
			352	29.03.72		16.01.73	Chimefer
			353	71	18.10.71	10.12.71°	Chimefer
			354	31.03.74		29.03.74°	A. Ryckaert St.-Amandsberg, museumrijtuig in dienst aan de kust
			355	71		10.12.71°	Chimefer, Drukkerij Snoeck Gent, afgebroken 1986
			356	02.11.71	03.11.71	10.12.71°	Chimefer
			357	11.06.72	12.07.72	13.07.72	Chimefer
			358	11.01.74	17.01.74	26.01.74	Chimefer
			359	71	11.71	27.01.72°	Chimefer
			360	31.03.74		10.04.74°	Chimefer
			361I	23.10.63			Kast door MIVG afgebroken na ongeval
			361II				Chimefer (kast van 381)
			362	31.03.74		10.04.74°	Vernummerd tot 339II, museum- tram MIVG (zal hersteld worden)

Tramliefhebbers zullen het ook op prijs stellen, te vernemen wat er met de drie-assers is gebeurd na hun buitendienststelling. Wij laten hierna een - naar wij hopen zo volledig en korrekt mogelijke - tabel volgen omtrent de bestemming die de rijtuigkasten kregen. Met sommige kasten kunnen desondanks ons onbekende gebeurtenissen hebben plaats gevonden. Wij verwachten dan ook een berichtje van hen, die deze lijst zouden kunnen aanvullen en/of verbeteren. Zo zien wij dat bv. rijtuig 389 rijvaardig werd opgekocht, doch met welk doel? (Werd het naderhand afgebroken of verblijft het bij een ons onbekende verzamelaar?)

In de meeste gevallen werden de rijtuigen na hun buitendienststelling van hun kast ontdaan. Het onderstel werd in de MIVG-stelplaats afgebroken en als schroot verkocht. De kast werd meestal verkocht aan de firma Chimefer in Adegem, die ze in de meeste gevallen in brand stak of - uitzonderlijk - doorverkocht. Wanneer in onderstaande tabel „Chimefer” wordt vermeld, betekent dit dat de kast vermoedelijk werd verbrand.

Nr. rijtuig	Buiten dienst	Ontmanteling	Afgevoerd Datum faktuur °	Bestemming van de kast
363	70	08.11.70	23.11.70	Chimefer, kast verkocht en naar Avelgem
364	10.07.71		31.08.71°	Chimefer
365	10.07.71		01.09.71	Chimefer, kast verkocht en naar St.-Denijs-Westrem (Gent)
366	10.07.71		31.08.71°	Chimefer
367	10.07.71		01.09.71	Chimefer, kast verkocht en naar St.-Denijs-Westrem (Gent)
368	10.07.71		01.09.71	Chimefer, kast verkocht en naar St.-Denijs-Westrem (Gent)
369	18.12.68		08.07.69°	Chimefer
370	10.07.71		31.08.71°	Chimefer
371	26.07.71		31.08.71°	Chimefer
372	10.07.71		31.08.71°	Chimefer
373	06.69	25.06.70	29.04.70°	Chimefer
374	10.07.71		31.08.71°	Chimefer
375	68	06.69	08.07.69°	Chimefer
376	10.07.71		31.08.71°	Chimefer, kast verkocht en naar Deftingen (Geraardsbergen)
377	10.07.71		31.08.71°	Chimefer
378	09.07.71		19.10.71	Rijvaardig geschonken aan Amutra, heden geheel te restaureren
379	10.07.71	16.08.71	31.08.71°	Chimefer
380	67		08.07.69°	Chimefer
381				Zie 361II
382	64		26.08.64°	E. Hoflack, Ieper
383	09.08.67		14.03.68°	Chimefer
384	05.67		26.05.67°	Bloemisterij Peynsaert, St.-Amandsberg (Gent)
385	09.08.67		14.03.68°	Chimefer, kast berghok Merelbeke, afgebroken
386	06.65		30.06.65°	Aannemer Dhondt Brugge als werfwagen, doorverkocht aan ?
387	09.08.67		13.09.67°	Tuinhuis in weide te Zevergem bij Gent
388	63		63	Scheepswerven te Langerbrugge bij Gent, afgebroken
389	64		09.09.64°	Rijvaardig verkocht aan N.V. Bladt te Vilvoorde
390	63		15.09.64°	Aan personeelslid MIVG te Gentbrugge
391	08.67		09.08.67°	Naar voetbalplein Racing Gent
392	05.05.64		64	Kast afgebroken door MIVG
393	06.65		30.06.65°	Aannemer Dhondt Brugge als werfwagen, doorverkocht aan ?
394	09.08.67		08.67°	Naar voetbalplein Racing Gent, afgebroken
395	64		14.10.64°	Aan partikulier in Gentbrugge
396	09.08.67		09.08.67°	Naar voetbalplein Racing Gent
397	06.65		30.06.65°	Aannemer Dhondt Brugge als werfwagen, doorverkocht aan ?
398	09.08.67		14.03.68°	Naar Machelen aan de Leie
399	09.08.67		02.11.67°	Werfhuysje aan dok 68 in Gentse haven, afgebroken
400	06.65		30.06.65°	Aannemer Dhondt Brugge als werfwagen, doorverkocht aan ?
401	06.65		30.06.65°	Aannemer Dhondt Brugge als werfwagen, doorverkocht aan ?
402	09.08.67		14.03.68°	Naar Machelen aan de Leie
403	65		19.09.64°	Aan personeelslid MIVG te Zwijnaarde, doorverkocht naar Drogen
404	06.65		30.06.65°	Aannemer Dhondt Brugge als werfwagen, doorverkocht aan ?
405	06.65		12.07.65°	Naar Sidmar te Zelzate, afgebroken.

(Gegevens : Fr. Coussens en W. Gogaert)

(Wordt voortgezet)
Pierre de Meyer

Nürnberger Messe 1991 :

De Belgische visie

1991 belooft een interessant jaar te worden voor de Belgische modelspoorder op schaal 1/87. De nadruk voor dit jaar ligt minder bij de lokomotieven en des te meer bij het reizigersmaterieel. Een overzicht :

JOCADIS

De reeds lang aangekondigde modellen van de K-rijtuigen zouden dan toch in het najaar uitgebracht worden. Deze vertraging is onder meer te wijten aan het verschijnen van de modellenreeks van de L-rijtuigen, de eerste metalen rijtuigen voor de NMBS, gebouwd in 1933-1935. Het gaat hier om volledige kunststof bouwkits, met interieur, voorzien van Symoba kortkoppelingsmechanisme. Geleidelijk aan zullen alle versies worden uitgebracht, die een zeer welkome aanvulling van ons modelrijtuigpark zijn, te meer daar zij in alle tijdperken kunnen ingezet worden. De prijs zou rond de 1.000 F per rijtuig schommelen.

KLEIN MODELBAHN

Naast een kleurvariant van de NMBS reeks 60, namelijk deze in de oorspronkelijke schildering met enkele gele band, brengt Klein Modellbahn ook een volledige gele ex-NMBS reeks 60, zoals die in de werkplaats Monceau werd omgeschilderd na verkoop aan de Italiaanse firma Ventura. Dit model is vooral als curiosum interessant. Belangrijker zijn de M1 rijtuigen, die in verschillende versies vanaf het najaar verkrijgbaar zouden zijn.

FLEISCHMANN

Ook Fleischmann houdt het dit jaar bij enkele rijtuigen, t.t.z. een reeks van vier ex-DRG „Donderbussen” in Belgische versie. De volgende rijtuignummers worden uitgebracht :

- 27.203 tweede klasse rijtuig met gesloten balkons
- 27.506 tweede/derde klasse rijtuig, open balkons
- 27.339 derde klasse rijtuig
- 27.416 bagagerijtuig

Alle rijtuigen zijn voorzien van het koersbord Hasselt/Liège G.

MARKLIN

Märklin brengt voor 1991 een Belgische versie uit van de Franse „Micheline type 11” - dieselmotorwagen. Het model is in Belgisch groen met het opschrift „Minerva-Michelin”, waarbij Minerva verwijst naar de motor (en het chassis ?) geleverd door het eens zo roemrijke Minerva uit Mortsel. Meer gegevens over bouwjaar, aantal(len), inzet e.d. van deze Belgische Micheline zijn blijkbaar zeer moeilijk te achterhalen. Wellicht weet één van onze lezers ons hierover meer te vertellen.

LIMA

De vorig jaar aangekondigde rangeerdiesellokomotief 231.001 (ex-Duitse V36) zou reeds in het voorjaar in de handel verkrijgbaar zijn. Het exemplaar dat in Nürnberg werd getoond was zeer fraai afgewerkt met een groene kast en een zwart dak, ingezette ruiten en gebronzeerde wielen en drijfstangen. Mechanisch is dit model identiek aan de reeds uitgebrachte Duitse V 36, die over meer dan behoorlijke rijeigenschappen schijnt te beschikken. Guy Van Meroye

Een „stiefkind” wordt volwassen :

TRAMMODELLEN EN TRAMMODELBOUW

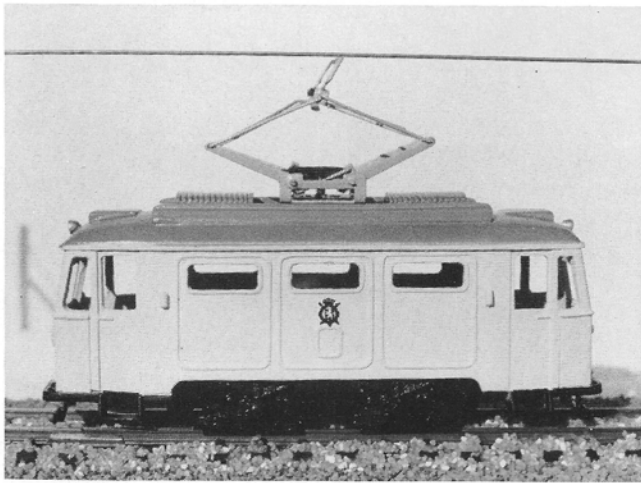
In het grootbedrijf gaan meer en meer stemmen op om de tram als het openbaar vervoermiddel bij uitstek in ere te herstellen.

Ook in de modelspoorwereld werd de tram lang stiefmoederlijk behandeld, doch de voorbije jaren is hierin stilaan verandering gekomen. Het aanbod bij de „grote” merken is nog steeds zeer beperkt, maar bij de „artisanale” fabrikanten verschijnen ieder jaar nieuwe trammodellen, zodat een tram-modelbaan meer dan ooit tot de reële mogelijkheden behoort en niet langer voorbehouden blijft aan de echte doe-het-zelvers, zoals bijvoorbeeld Don Sibley (zie RR 11).

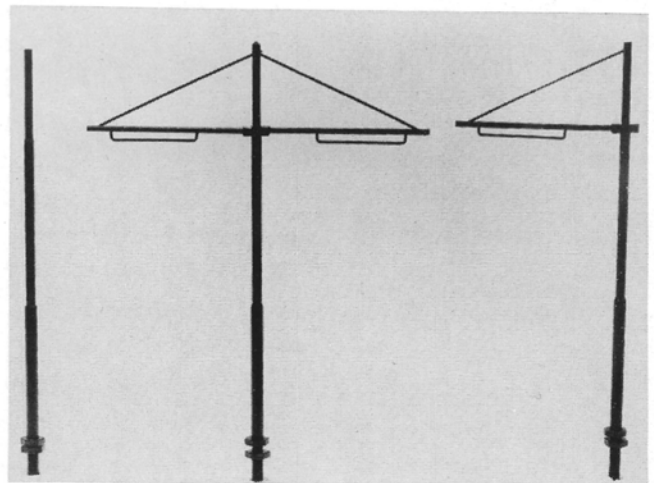
verkrijgbare bouwdozen van de NMVB-standaardmotorwagen met de daarbij horende standaardbijwagen.

Het Britse BEC, dat reeds lang een grote verscheidenheid aan witmetalen bouwkits aanbiedt, is in modeltram-middens een begrip. In Groot-Brittannië zijn deze bouwdozen vrij courant verkrijgbaar wat, dankzij het initiatief van Fernand Vanhoey, zaakvoerder van Ferivan, nu ook in Vlaanderen het geval is. Uit het internationale aanbod van BEC zijn voor de modeltramliefhebber naar Belgisch voorbeeld de Brusselse 5000 en het PCC-rijtuig van de reeks 7000, op schaal 1/87, zeer interessant. Zoals bij het grote voorbeeld zijn deze

worden. Het solderen dient wel te gebeuren met een speciale lage spannings-soldeerbout (8 W) en met behulp van soldeersel met een laag smeltpunt. De diverse onderdelen (zijwanden, dak, koppen, chassis) dienen vooraf grondig van gietbramen en andere onvolmaaktheden te worden ontdaan. Bij het samenbouwen dient men zorgvuldig tewerk te gaan. Kleine openingen en spleten die bij de montage ontstaan kunnen worden bijgewerkt of opgevuld met twee componentenlijm. Beide modellen zijn voorzien van twee aangedreven draaistellen, ieder met een eigen motortje. Teneinde een betere stroomafname en een synchrone werking van de



Schörling-slijpwagen NMVB, gebouwd met behulp van een Bec-kit.



Moderne metalen masten van Fairfield, uitstekend te gebruiken als telescopische NMVB-bovenleidingsspalen.

Op het vlak van de Belgische Buurtspoorwegen zijn er o.a. de initiatieven van André Witmeur van de firma Jocadis, met een model (op Bemo-chassis) van een NMVB-diesel-motorrijtuig ART met bijhorende goederenwagens en de in de gespecialiseerde handel nog

modellen geschikt voor het rijden op normaalspoor, de gewone HO-sporen dus.

Zoals alle BEC-kits bestaan deze bouwdozen uit een aantal witmetalene onderdelen die ofwel met cyanolijm gekleefd dan wel gesoldeerd kunnen

motoren te bekomen verdient het aanbeveling deze elektrisch te verbinden, wat meteen in een veel beter en praktisch schokvrij lopen van het model resulteert. Deze modellen zijn niet voorzien van ingezette ruiten noch van een interieur. De twee matig geprijsde bouwkits zijn door iedere enigszins ervaren modelbouwer tot een uitstekend en fraai model samen te bouwen. Voor de minder handige modeltramliefhebber levert Ferivan, op speciale bestelling, ook geheel afgewerkte BEC-kits.

Een derde interessant BEC-model wordt gevormd door een Schörling-slijpwagen zoals die, op enkele details na, ook bij de NMVB in Henegouwen heeft gereden onder het nummer 21001. Deze twee-asser wordt aangedreven door één motortje en is voorzien voor normaalspoor, zodat hij eventueel dient te worden omgespoord voor gebruik op „meter-spoor” (12 mm-rails).

Een elektrische tram zonder bovenleiding is als een café zonder bier. Om aan dit eerste euvel te verhelpen voert Ferivan de Nederlandse Fairfield bovenleidingsmasten in. Deze in opdracht van Fairfield door Sommerfeldt



FERIVAN

TRAMMODELBOUW

verdeelt Bec-kits, Fairfield Models, Hamann, International Hobby Corp., Keilkraft, Prefo, Sedlacek, Tower Models, „Wiener Verkehrsbetriebe”, Dapol Models, SB Modellbau, Günther, Spieth, Elfer-Lemaco, Kehi, G-K Modellbau

BOEKEN van Motor Buch Verlag; BOEKEN en VIDEO'S van Alba en Eisenbahn Kurier

Nog enkele kant-en-klare witmetalene NMVB-standaard motorwagens in voorraad !

IN VOORBEREIDING : gelede NMVB-dubbelrichtingstram op 1/87 in kunststof-bouwpakket

Open op woensdag van 18.30 tot 21 u, op zaterdag van 13.30 tot 17.30 u
VRIJGEWEIDE 26, B-2980 ZOERSEL (St.-Antonius). Tel. 03 / 383 11 17



vervaardigde, moderne metalen masten zijn in drie versies verkrijgbaar : als paal met enkele of met dubbele draagarm en als losse paal voor overspanningen. Deze masten zijn buitengewoon geschikt voor de bouw van een NMVB-bovenleiding en stemmen overeen met de masten van het telescopische type, zoals door Walter Temmerman beschreven in RR 23.

Naast de hoger vermelde BEC-kits en de Fairfield-masten biedt Ferivan een ruime keuze aan van Britse, Oostenrijkse, Zwitserse en Duitse trammodellen, al dan niet in bouwkit, evenals enkele tram- en trein-toebehoren van SB Modellbau (met Faulhaber motoren) en van Dapol. Deze laatste zijn zeer gunstig geprijsde bouwkits in grijze kunststof naar overwegend Britse voorbeelden, doch mits enig aanpassingswerk kunnen sommige gebouwen gemakkelijk naar Belgisch voorbeeld worden „getransformeerd”, zoals bijvoorbeeld het seinhuis. Ferivan wil niet uitsluitend een gespecialiseerde modeltramzaak zijn. Het ligt ook in de bedoeling, een lang gekoesterde droom te verwezenlijken : de bouw van een echt Belgisch trammodel. De plannen voor een gelede dubbelrichtings-motorwagen van BN, uit de reeks 6100 (Charleroi) nemen reeds zeer concrete vormen aan en het „handmonster” is nagenoeg klaar. De voor dit project bestemde beschriftingsset, bestaande uit een vel waterdecals met vier NMVB-emblemen, nummers, losse cijfers en blauwe sierstrepen is intussen reeds af en ook afzonderlijk verkrijgbaar.



Reproductie van het bijzonder gedetailleerd, **vierkleurig** NMVB-embleem in schaal HO, voorkomend op de nieuwe waterdecals (4 maal vergroot).

Van zodra dit gedurfd model daadwerkelijk gecommmercialiseerd wordt brengen we onze lezers hieromtrent uitgebreid op de hoogte.

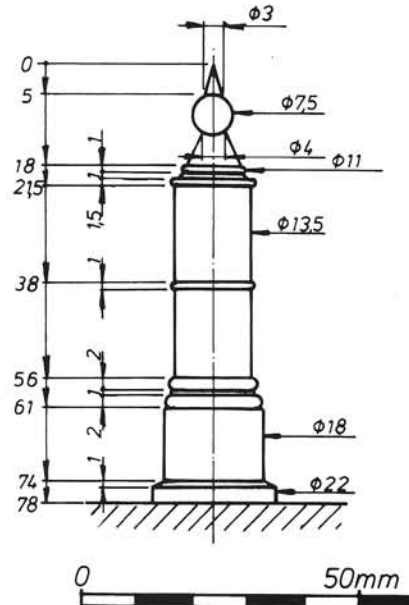
Guy Van Meroye

Een historisch monument op uw modelbaan :

De Mijlpaal

Zoals ieder rechtgeaard Belgisch treinfan liefhebber hoort te weten, werd op 5 mei 1835 door de deelnemers aan de eerste treinrit, na hun aankomst te Mechelen, overgegaan tot de plechtige inhuldiging van een monument : de Mijlpaal. Bedoeld om het nulpunt van het uit te bouwen spoorwegnet te markeren, verloor dit gedenkteken vrij vlug zijn functie door de feitelijke verlegging van het centrum van het spoorweggebied naar de hoofdstad. Door de voortdurende uitbreiding van de installaties te Mechelen veranderde de Mijlpaal ook meerdere malen van standplaats.

De gelijknamige vereniging van op rust gestelde spoormannen te Mechelen heeft omtrent het lot van ons oudste spoorwegmonument een uitgebreide brochure uitgegeven. Daarnaast heeft deze vereniging met niet aflatende ijver meegewerkt aan het eerherstel van haar „peetoom”, die stilaan dreigde vergeten te geraken.



De Mijlpaal staat nu weer in zijn oude glorie in een bloemenperk voor het station, terwijl zijn oorspronkelijke plaats in het gebouw zelf wordt aangeduid met een gedenksteen in de vloer, in

de doorgang waar vroeger de kaartjesknipper zat.

Het model

Voortgaande op de maatschets in de reeds genoemde brochure heb ik de tekening voor schaal HO gemaakt. Mijn eigen Mijlpaal is uit één stuk in brons gedraaid en gezandstraald, maar hij kan even goed in andere materialen en volgens andere technieken tot stand komen, afhankelijk van de ter beschikking staande middelen.

JOCADIS P.V.B.A.

BRUSSELSESTRAAT 53
7850 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

Om een en ander helemaal conform de realiteit te hebben kan arduin worden gebruikt, terwijl men de pin bovenaan kan vergulden. Het bewerken van arduin vraagt echter wel enige oefening. Een andere methode bestaat erin, met een gatzag ronde schijven van de nodige diameter te zagen en op elkaar te kleven (PVC-platen lenen zich uitstekend voor deze techniek). Na droging van de lijm voorzichtig gladschuren en eventueel overschilderen. Voor de bol is wel een kogel met de gepaste afmeting te vinden. Rest nog, een goede plaats voor uw model-monument te zoeken, wat uiteraard afhangt van uw persoonlijke visie en ruimtelijke mogelijkheden : plaats het a.u.b. liefst niet in een hoekje naast een bruggehoofd.

De Mijlpaal van Mechelen zal u zeer dankbaar zijn !

Walter Temmerman

Méer en méer „Vlaamse” trams en autobussen beginnen de nieuwe livree van de Vlaamse Vervoermaatschappij „De Lijn” te tonen. Op deze winterse 10e februari 1991 lukte fotograaf Luc Couscheir dit stemmige sneeuwplaatje van geleed BN-motorrijtuig 6032 in zijn „new look”, tijdens een gekoppelde stelplaatsrit aan de Nieuwpoortse Steenweg in Oostende. Het andere rijtuig treedt nog op in de oorspronkelijke kleuren.

Als gevolg van in Gent aan de gang zijnde weg- en spoor-herprofilingswerken, was einde 1990 MIVG-tramlijn 1 (St.-Pietersstation - Evergem Brielken) nog steeds onderbroken aan het Koophandelsplein : zij reed slechts tussen Evergem en de Veldstraat. De voorlopige lijn 43 (Muide - St.-Pietersstation) toont vanaf het station achter het windscherm van de rijtuigen een bord „Savaanstraat”; zij brengt reizigers voor het stadscentrum en voor de verder liggende bestemmingen van lijn 1 tot op loopafstand van de Veldstraat. Er dient dus te worden overgestapt van lijn 43 op lijn 1 en omgekeerd. PCC-motorrijtuig 07 op lijn 43 bevindt zich hier aan de halte Brugsepoort. Het bestemmingsbord „Savaanstraat” ligt nog achterstevoren. Dia Eddy Cassiers, 23 december 1990.

NMVB-bovenleiding op de modelbaan (II)

2. BOVENLEIDING

De NMVB had drie soorten bovenleiding :

- de eenvoudige of tramwaybovenleiding;
- de kettinglijn of catenaire bovenleiding;
- de trolleybovenleiding. Deze zal niet besproken worden omwille van een aantal problemen waar ik geen haalbare modeloplossing voor heb (o.a. wissels) enerzijds en het ontbreken van concrete gegevens anderzijds.

2a) De tramwaybovenleiding

Ze bestond uit één enkele rijdraad, opgehangen aan een dwarskabel welke op zijn beurt kon bevestigd zijn aan een konsole, tussen palen of tussen gevels. (Aanbevolen doormeter van de rijdraad op HO : tussen 0,35 en 0,5 mm.) De eenvoudige bovenleiding werd toegepast daar waar de snelheid beperkt was, o.a. in de steden en de stelplaatsen. Zoals reeds eerder vermeld was de hoogste toegelaten afstand tussen twee opeenvolgende ophangpunten 35 meter, later nog beperkt tot 30 (HO : 402 en 345 mm).

Alhoewel de tramwaybovenleiding „eenvoudig” is van naam en uitzicht, dient de modelbouwer met zeer veel zorg en overleg te werken, zowel voor het spannen van dwarskabels en rijdraad, als voor het regelen van de druk van beugel of panto. Enige proeven zullen nodig zijn om een compromis te vinden tussen veerdruk en maximum afstand tussen de ophangpunten, om de rijdraad niet teveel omhoog te duwen, wat kan aanleiding geven tot haken van het sleepstuk achter het ophangpunt.

2b) De bovenleiding met draagdraad (fig. 7, tabel 1)

Waarschijnlijk omwille van de uit twee geleidingen bestaande verticale hangers werd dit type bovenleiding in NMVB-kringen „kettinglijn” genoemd. De hangers werden om de 5 m geplaatst, vertrekkend van 2,5 m van het ophangpunt. Hun lengte was afhankelijk van de spanwijdte. In tabel 1 zijn de naar bruikbare maten herleide HO-lengtes gegeven, zodanig dat twee opeenvolgende hangers minstens 1 mm in lengte verschillen. Daar de systeemhoogte op 1/87 gelijk is aan 17 mm zal de grootste hangerlengte dus 16 mm bedragen. De twaalf verschillende spanwijdten zijn gegeven voor de volledigheid want ik denk dat er weinig trambanen voldoende groot zijn om de maximale afstanden van 798 mm toe te passen.

Voor wie van monnikenwerk houdt : het onderste lid van de hangers heeft een vaste HO-lengte van 2 mm !

2c) Beschermraden (fig. 8)

Op die plaatsen waar de bovenleiding een niet-geïsoleerde telefoon- of telegraaflijn kruiste, dienden beschermraden aangebracht, zodanig dat deze bij breuk niet op enig stroomvoerend deel van de bovenleiding konden vallen. Eenzelfde voorzorgsmaatregel was nodig voor de bescherming van de luchtfeeders (zie verder). Eigenaardig genoeg was dit niet vereist bij het kruisen van luchtlijnen van het gewone elektriciteitsnet, waar de verdeler zelf moest instaan voor het aanbrengen van de nodige veiligheidsmaatregelen. Volledigheidshalve nog het volgende : niet-geïsoleerde geleiders van het elektriciteitsnet (bv. straatverlichting) hadden een verplichte hoogte

boven het spoor van minstens 8,5 m voor tramwaylijnen of 9 m voor kettinglijnen; hoogspanning mocht niet lager komen dan 9,5 m (HO : 98, 103 en 109 mm). Bij eenvoudige bovenleiding werden de beschermraden bevestigd aan een dwarsdraad op de aangepaste konsole, bij catenaire ophanging aan een (omgekeerde) U-vormige beugel, geplaatst over de draagstoel van de draagdraad. De doorhang werd zo gekozen dat de verticale afstand tussen beschermraden en draagdraad/rijdraad, altijd minstens 0,6 m bedroeg (HO : 7 mm). In geval van dubbelspoor, waarbij de afstand tussen de twee bovenleidingen kleiner was dan 3,6 m (41 mm) volstond langs de buitenkanten telkens één beschermrad. Er waren ook beschermraden nodig als de telefoon/telegraaflijn evenwijdig liep met het spoor en bij breuk, onder invloed van de wind, op de bovenleiding zou kunnen vallen.

2d) Ophanging van de bovenleiding

De bij de Buurtspoorwegen toegepaste excentriciteit bedroeg + en - 0,4 m over één spanwijdte of, omgezet naar HO, een verplaatsing van 10 mm. In de bochten kan een „desaxering” van 7 mm naar de buitenkant gebruikt worden waarbij de uithouders van de kettinglijnen, slingeringsweringen in het NMVB-jargon (letterlijke vertaling van anti-balançant) altijd moeten trekken. In de rechte baan kunnen ze zowel duwen als trekken. Waar mogelijk werden uithouders gebruikt met een standaardlengte van 0,75 m of 1,5 m (HO : 9 en 17 mm). Rijdraad en ophangpunt bevinden zich altijd op een loodrechte op het bovenvlak van de sporen, d.w.z. dat in bochten met verkanting de kettinglijnen schuin t.o.v. de verticale hangen. Bij de overgang van een eenvoudige naar een bovenleiding met draagdraad werden de twee systemen elektrisch en mechanisch gescheiden.

2e) Hoogte van de rijdraad

De rijdraad bevond zich in regel 6 mm boven de sporen (69 mm). Bij noodzakelijke verlaging kon deze hoogte teruggebracht worden tot 4,2 mm (48 mm). De toegelaten helling t.o.v. de sporen was 5 %, voor en na ingesloten door een overgangsstuk met halve hellingwaarde. Enig cijferen leert dat op een HO-baan met twee spanwijdten van 171 mm aan

BOVENLEIDING MET DRAAGDRAAD

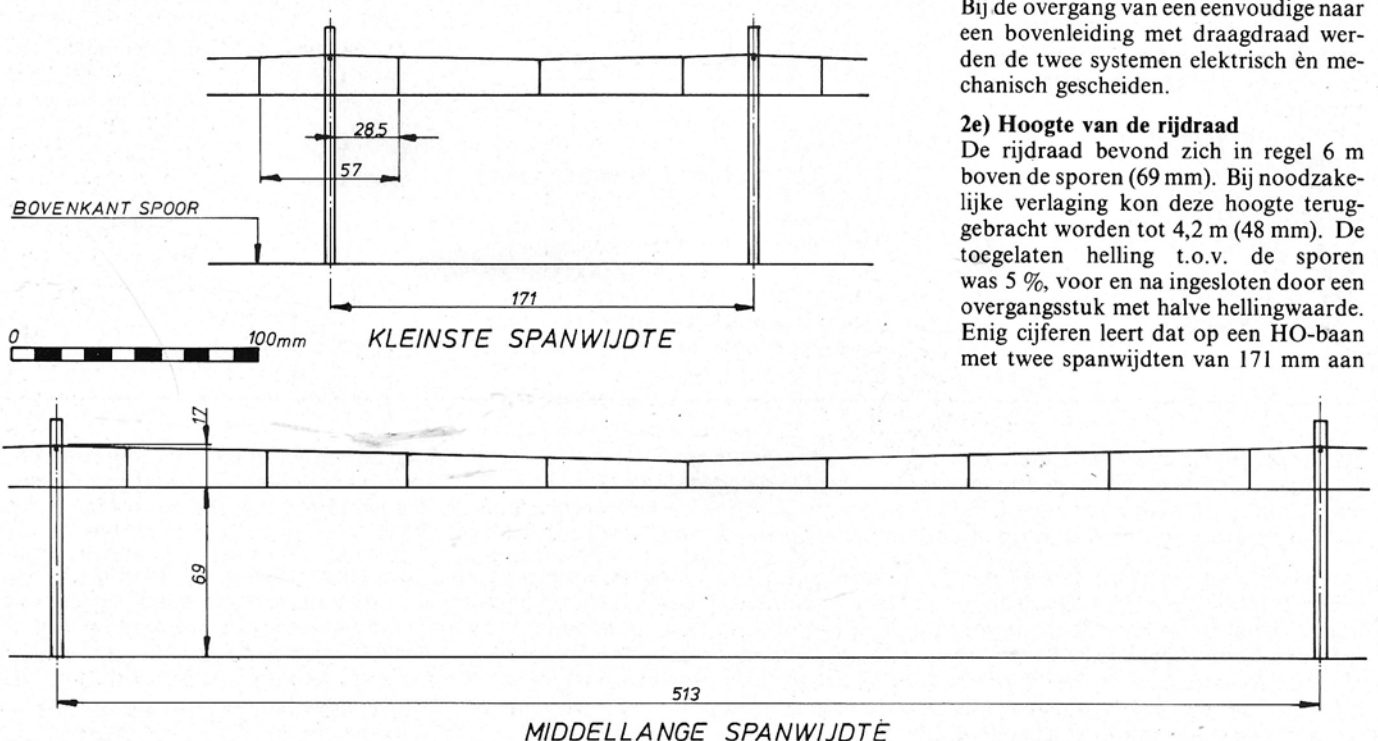


FIG. 7

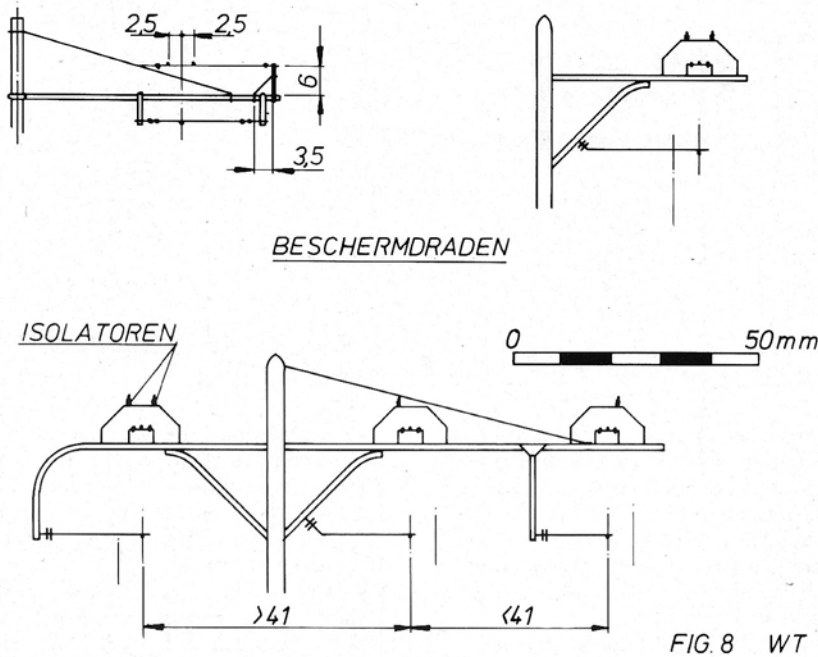


FIG. 8 WT

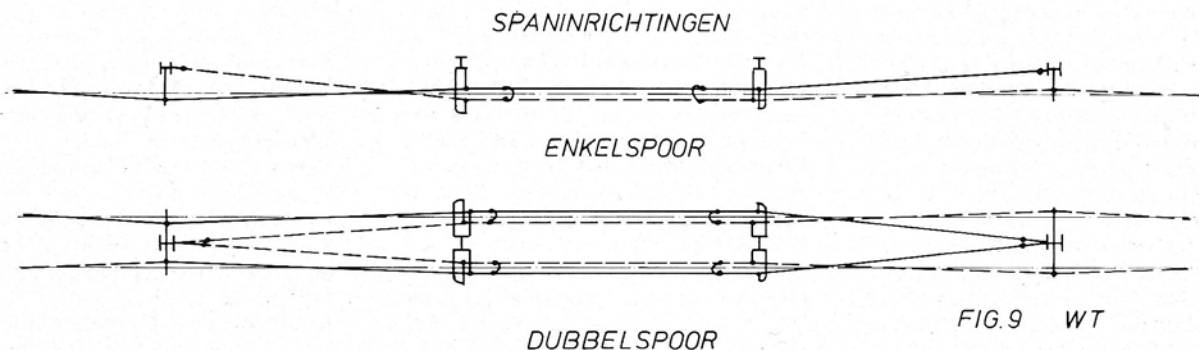


FIG. 9 WT

2,5 % als overgang ($2 \times 4,5 \text{ mm} = 9 \text{ mm}$) en een centraal gedeelte van 228 mm aan 5 % (12 mm) het minimum niveau kan bereikt worden op een baanlengte van 570 mm.

2f) Ophanging aan dwarsdraad

Deze wijze van ophangen werd meestal toegepast voor de tramwaybovenleiding in de bebouwde kom. De dwarsdraad had tussen ophangpunt(en) en de rijdraad een helling van 10 % en werd, mits tussenvoeging van isolatoren en geluidsdempers, bevestigd aan de huisgevels. In de bochten werd slechts een „halve spanning” toegepast, t.t.z. alléén een dwarsdraad langs de buitenkant van de bocht. De dwarsdraden hadden een diameter van 6 mm. Een en ander maakt het de modelbouwer niet gemakkelijker. Gebruikt men een rijdraad van 0,35 mm dan kan men voor de dwarsdraad, om de verhoudingen enigszins te respecteren, slechts een doormeter van 0,2 mm of kleiner gebruiken. Deze dunne draad heeft wel het voordeel dat hij gewoon rond de rijdraad kan gedraaid worden zonder noemenswaardige hinder voor de stroomafnemer.

In bepaalde gevallen werden ook de kettlinglijnen aan dwarsdraden opgehangen, echter alleen als andere oplossingen uitgesloten waren.

2g) Sektioneringen

De Buurtspoorwegen maakten geen gebruik van de sektionering met lucht-

strook. De nodige elektrische scheidingen werden aangebracht d.m.v. de „Schabelitz”-sektie-isolator, bij voorkeur aangebracht aan een ophangpunt of zo dicht mogelijk er tegen.

2h) Spaninrichtingen (fig. 9)

Het spannen van inkomende en uitgaande rijdraad gebeurde doorgaans over drie spanwijdten (4 masten), waarbij het centrale gedeelte 40 tot 50 m (456 tot 570 mm) lang was met de twee rijdraden op gelijke hoogte. Er bestond ook een type van spaninrichting voor maximale spanwijdten, maar $3 \times 798 = 2394 \text{ mm}$ lijkt me nogal groot voor een HO-modelbaan.

De d.m.v. gewichten uitgeoefende trekkracht bedroeg 6 kg/mm^2 , wat in model, voor een rijdraad van 0,35 mm diameter, overeenkomt met een gewicht van 288 gram langs elk uiteinde van de draad. Men bedenke wel dat deze waarden bepaald zijn in functie van de grootste spanwijdte waarvan het gebruik op een modelbaan zeer onwaarschijnlijk is. Bij kleinere lengten kan een trekkracht van 3 à 4 kg/mm^2 waarschijnlijk al volstaan, of 144 à 192 gram aan elk uiteinde. Vergeet niet de veerdruk van de stroomafnemers te verminderen! Enkele proeven kunnen hier duidelijkheid brengen.

2i) Aftakkingen

Onder „1b) Plaats naast het spoor” werd reeds opgemerkt dat de rijdraad van

doorgaand en van aftakking spoor opgehangen werd aan dezelfde mast. Voor zover ik heb kunnen nagaan, werden de twee rijdraden zo weinig mogelijk gekruist. Het kon dus voorkomen dat de doorgaande rijdraad boven het afbuigend spoor kwam en de bijkomende rijdraad boven het doorgaand spoor. Bij kettlinglijnen liet men gebeurlijk de uithouders overlappen om te kunnen trekken, d.w.z. dat de linker rijdraad opgehangen was aan de rechter uithouder en omgekeerd. Ik herhaal het echter: een vaste regel was het niet, andere uitvoeringen hebben ook voorgekomen. De verschillende montageploegen hadden blijkbaar de gewoonte ter plaatse de beste oplossing te kiezen.

2j) Elektrische voorzieningen FEEDERS

De elektrische voeding kon van de onderstations naar de afnamepunten gebracht worden met een ondergrondse

kabel of met een luchtleiding. In dit laatste geval werd de feeder, op isolatoren, door de bovenleidingsmasten gedragen, zo mogelijk langs de buitenkant. Met de masten geplaatst en de feederkabel afgerold van een haspel op een werktrein was dit niet zo simpel uit te voeren.

Op het aansluitpunt werd de feeder, eventueel via een sektieschakelaar, over isolatoren op de konsole, verbonden met de bovenleiding.

PARALLELVORBINDINGEN

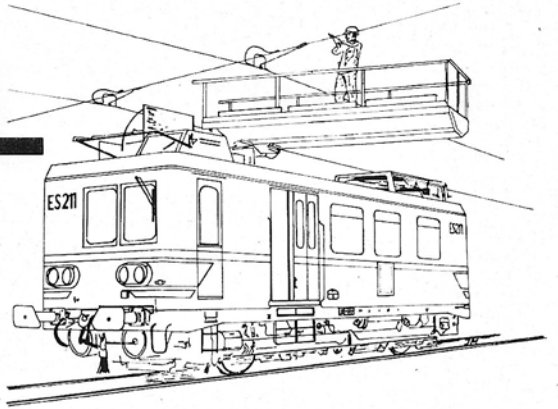
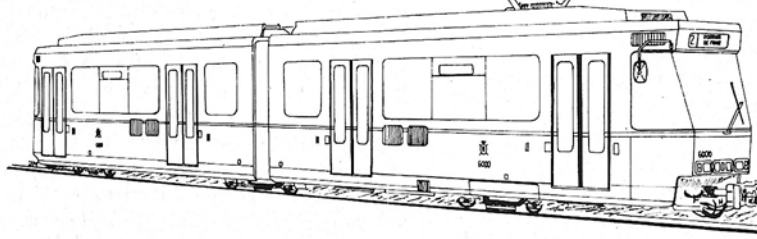
Bij aftakkingen, kruisingen, spaninrichtingen e.d. werd de spanningsoverdracht verzekerd met parallelverbindingen. Het bestuderen van oude foto's en prentkaarten kan de modelbouwer inspiratie verschaffen over de mogelijke verschijningsvormen.

NAWOORD

Met deze bijdrage hoop ik een klein steentje bij te dragen in de realisatie van een op NMVB-leest geschoeide modeltrambaan. De verdwijning van het grote voorbeeld is ontegensprekelijk een handicap. Daarbij komt nog dat slechts weinig foto's een duidelijk beeld van de bovenleiding geven. Gelukkig waren ook bij het grootbedrijf een aantal vrijheden toegestaan en zal niemand u een gebrek aan realisatie kunnen aanwrijven bij de toepassing van het zoveelste modelbouw-kompromis.

Walter Temmerman

RAIL-AKTUEEL



• A.B.X.

Vanaf begin juni 1991 zal het vervoer van stukgoed geheel langs de weg worden afgehandeld.

Door deze maatregel hoopt de NMBS de dienstverlening gevoelig te kunnen verbeteren. Volgend jaar zal eveneens een grondige modernisering plaatsvinden in de sortering van het stukgoed. De laatste jaren is er in deze sector reeds veel veranderd en zijn er ingrijpende herstructureringsplannen doorgevoerd. Zo werden in september 1989 de 24 stukgoedcentra teruggebracht tot 12. Vier ervan werden vanaf toen nog slechts met vrachtwagens bediend, terwijl de overige acht hun bediening per trein bleven behouden. Hieraan zal binnenkort een einde komen.

• Van „zone” Antwerpen naar „zone” Brussel ?

Sinds januari 1991 werden een aantal stations in éénzelfde gebied „samengevoegd” onder de benaming „zone”.

Er zijn in totaal 22 stadszones, die ieder van 2 tot 28 stations tellen. Met een biljet of een treinkaart waarop de vermelding „zone” voorkomt kan

men vrij het vertrek- of aankomststation kiezen. Bovendien kan men gratis reizen tussen de stations van die zone.

De zones zijn :

Aalst : Aalst, Erembodegem

Antwerpen : Antwerpen-Centraal, Berchem, Antwerpen-Oost, Antwerpen-Zuid, Antwerpen-Dam

Brugge : Brugge, Brugge-St.-Pieters

Brussel : Brussel-Zuid, Brussel-Kapellekerk, Brussel-Centraal, Brussel-Congres, Brussel-Noord, Schaarbeek, Haren, Haren-Zuid, Bordet, Evere, Meiser, Delta, Merode, Etterbeek, Boendaal, St.-Job, Watermaal, Bosvoorde, Vorst-Oost, Moensberg, Ukkel-Stalle, Ukkel-Kalevoet, Vorst-Zuid, Bockstael, Jette, St.-Agatha-Berchem, Brussel-Leopoldswijk, Brussel-Schumann

Denderleeuw : Denderleeuw, Welle, Idergem

Dendermonde : Dendermonde, St.-Gillis

Gent : Gent-St.-Pieters, Gentbrugge, Gent-Dampoort, Drongen, Wondelgem

Halle : Halle, Lembeek, Buizingen

Hasselt : Hasselt, Kiewit

Knokke : Knokke, Duinbergen, Heist

Leuven : Leuven, Heverlee

Mechelen : Mechelen, Mechelen-Nekkerspoel

Charleroi : Charleroi-Sud, Charleroi-Ouest, Lodelinsart, Couillet, Marchien-

ne-Est, Marchienne-Zone, La Villette, Marchienne-au-Pont

Huy : Huy, Statte

La Louvière : La Louvière-Centre, La Louvière-Sud, Haine-St.-Pierre, Bracquegnies

Liège : Liège-Guillemins, Liège-Palais, Liège-Jonfosse, Liège-Haut-Pré, Angleur, Chênée, Sclessin, Bressoux

Marche : Marche, Marloie

Mons : Mons, Nimy, Cuesmes

Mouscron : Mouscron, Herseaux

Namur : Namur, Jambes-Nord, Jambes-Etat, Ronet, Flawinne

Nivelles : Nivelles, Baulers

Verviers : Verviers-Central, Verviers-Palais

• **Vervolgorder AM86 in volle uitvoering**
Bij BN te Brugge is men volop bezig met de bouw van een vervolgorder „Duikbril-stellen”.

In totaal zullen 17 stuks worden afgeleverd, genummerd van 936 tot en met 952. Vanzelfsprekend krijgen deze stellen de technische wijzigingen die wenselijk worden geacht ten opzichte van de AM86-tweetjes uit de eerste schijf. Intussen werden de eerste motorstellen van de tweede schijf reeds afgeleverd en overgebracht naar de onderhoudswerkplaats Schaarbeek.

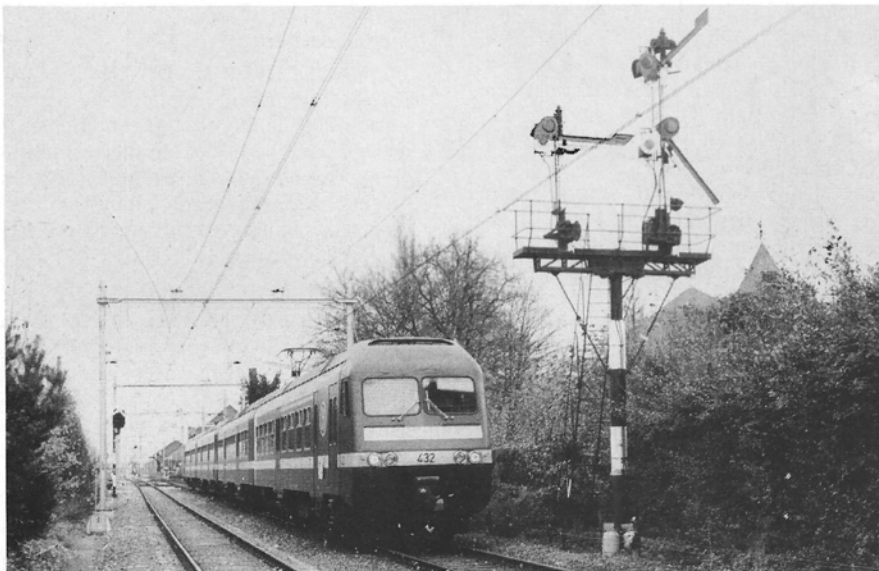
• **Tussenrijtuigen voor de AM80/82/84**
Nadat de bestelling was geplaatst voor de aankoop van 68 tussenrijtuigen voor de „Break-motorstellen” reeks 03 (301-368), kwam er intussen ook reeds een vervolgorder voor de overige 72 stellen (369-440).

BN is aan deze opdracht begonnen, zodat binnen afzienbare tijd de eerste drieledige „Break” zijn opwachting zal kunnen maken.

• Koning Winter... Keizer Trein !

Tijdens de eerste weken van februari schoot Koning Winter plotseling uit zijn slof en dat hebben we mogen ervaren ook !

De eerste echte kou had weliswaar hier en daar-voor gevolg dat een breuk in de bovenleiding of een spoorbreuk te noteren viel, doch al bij al bood het spoor meer dan behoorlijk weerwerk. Dit kwam enkele dagen nadien op opmerkelijke wijze tot uiting, toen op de bevroren grond nog een extra laag sneeuw werd „uitgestrooid”. De vrijdagavonds-pits van 8 februari werd toen praktisch zonder problemen afgewerkt. Er valt daarbij te noteren dat, op deze vooravond van de krokusvakantie, zeer vele



De 140 elektrische motorstellen AM 80/82/84 (type „Break”) zullen mettertijd allen een tussenrijtuig krijgen; vijf ervan worden uitgerust met wisselstroommotoren. Stellen 432 en 406 in hun klassieke gedaante te Eijsden (Nederland) op 6 november 1985. Foto Ronald Mardaga.

Defecten veroorzaken vertraging tijdens avondspits Veel automobilisten kiezen voor de trein

Van onze redacteur

Ook dinsdag trok de NMBS zich globaal genomen weer bezighouden uit de slag. Van de duizend treinen die tijdens de ochtendspits in actie kwamen, reden er tien niet. De vertragingen bleven binnen de perken. Het aantal wagens erin waren er

sein gestoord. Rond 17 u ontstond op spoor 1 tussen Congres een langse traai en spoorstaaf. Die

Spoor weer behoorlijk

Ook woensdag trokken de Spoorwegen zich globaal genomen behoorlijk uit de slag. Wel waren er net als de vorige dagen op een aantal lijnen vertragingen. In Ant-

ting Leuven en verder hadden tien tot vijftien minuten vertraging. Omstreeks 20.30 u was het spoor 1 van de noord-zuidverbinding weer berijdbaar.

De stations Antwerpen, Leuven, Kortrijk en Hasselt signaleerden meer treinreizigers dan normaal. "Blijkbaar rachten talrijke automobilisten de slogan van de Zwitserse Bonds-spoorwegen — Der Kluge reist im Zuge/Wie verstandig is neemt de trein — in praktijk daar zijn wij natuurlijk bli-

Spoorwegen bieden behoorlijk weerwerk

Van onze redacteur

"Globaal genomen doen de spoorwegen het in deze winterse omstandigheden behoorlijk. De wisselverwarming werkt uitstekend. Problemen zijn er

baanvak was daardoor slechts één spoor berijdbaar. De vertragingen op lijn 59 schommelden tussen de 20 en 40 minuten. Een aantal Intercity's Oostende-Roosendaal werd beperkt tot Antwerpen CS om de beurtregeling voor het materieel niet

maandag). Het aantal defecte elektrische en diesellocomotieven is eveneens aanzienlijk. Tijdens het voorbije weekend werd in de tractiewerkplaatsen met man en macht gewerkt om kapotte locomotieven rijvaardig te maken. Het hoge aantal defecte mo-

extra-treinen werden ingelegd voor het vervoer van vakantiegangers naar de skiorden. Ook tijdens het daaropvolgende weekend liep de dienst op het gehele net naar behoren.

De wisselverwarming werkte uitstekend en „sneeuwpluogen" waren onafgebroken in de weer teneinde de belangrijkste wisselverbindingen sneeuwvrij te krijgen of te houden.

Maandagnamiddag 11 februari werd het pas menens : het gehele land werd toen op de kortste keren onder een dik sneeuwtapijt begraven en dat had direct spekgladde wegen voor gevolg. Terwijl vrijwel overal het autoverkeer hopeloos in de knoei was geraakt, trok ook deze maal het spoor zich behoorlijk uit de slag. 's Anderdaags kozen dan ook vele automobilisten eieren voor hun geld en maakten gebruik van de trein !

De bij het spoor genoteerde vertragingen bleven binnen zeer redelijke perken. De door hevige sneeuwval veroorzaakte problemen op de lijnen 161/162 (Brussel - Namur - Luxemburg) werden reeds snel opgelost en hadden niet voor gevolg dat het treinverkeer onttaarde in een chaos.

Dit laatste was wel het geval bij onze overzeese bureaus in Groot-Brittannië, waar British Rail niet opgewassen bleek tegen de onverbiddelijke weergoden : BR reed zich in sneeuw en ijs letterlijk vast. Als voornaamste oorzaak werd de bijtende koude genoemd, die de sneeuw tussen de wisseltongen onmiddellijk in ijsklompen veranderde.

Verscheidene moderne elektrische lokomotieven hadden erge te lijden van in mechanische en elektronische onderdelen binnendringende stuifneeuw, met onvermijdelijke kortsluitingen als gevolg.

De toestand bij onze NMBS bleef gelukkig gunstig evolueren en halfweg de week kon er zelfs volgens het spoorboekje worden gereden. Kleinere problemen met het traktiematerieel werden goed opgevangen door sommige treinen te laten rijden met een verminderd aantal rijtuigen. Gezien de schoolvakantie leverde dit geen noemenswaardige pro-

blemen op.

Wanneer het goed is, mag het ook eens gezegd worden !

Alle spoormannen die ervoor zorgden dat in deze barre winterdagen de dienst „overeind" bleef verdienen een grote pluim !

• BN Brugge : afwerking van rijtuigkasten voor de kanaal-pendeltrein

Op 31 december 1990 zijn de eerste twee rijtuigbakken per schip te Zeebrugge aangekomen. Ze werden vervaardigd door Bombardier in zijn fabrieken te Quebec (Canada).

De verdere afwerking zal gebeuren door BN te Brugge, een dochteronderneming van Bombardier. Het ligt in de bedoeling nog een tiental volledig gemonteerde kasten naar Zeebrugge te verschepen. Later zullen de onderdelen in „bouwdoos" worden toegeleverd en zal BN instaan voor de volledige montage.

Op 3 januari 1991 werden de bakken in Zeebrugge gelost en per binnenschip overgevoerd naar de Brugge vestiging van BN.

Deze eerste schijf van kanaaltunnelrijtuigen omvat de roestvrij stalen kasten voor het vervoer van auto's, auto's met caravans en autobussen. Voor het vervoer van personenwagens worden het dubbeldeksrijtuigen, terwijl er voor bussen en wagens met caravans slechts één niveau wordt voorzien.

• Herwaardering van het station

Er wordt gewerkt aan een project om het station en zijn onmiddellijke omgeving te herwaarderen. In het verleden werd immers teveel geijverd om het wegverkeer de nodige ruimte te bieden, teneinde niet vast te lopen in ellenlange files. Nu is men tot het besluit gekomen dat, hoe meer ruimte er gegeven werd, hoe meer verkeer men aantrok, met alle nefaste gevolgen daaraan verbonden. Bovendien wordt bij dit alles het openbaar vervoer letterlijk in de hoek gedruimd. Daar wil men (eindelijk ?) iets aan doen. Naast de actie „De weg naar het station" van de Koning Boudewijnstichting heeft nu ook voogdijminister Dehaene de NMBS verzocht, werk te maken van een uitgebreid programma met als hoofddoel de stations te „herontdekken" en in te passen in een levendig geheel. Het station moet als het ware opnieuw een middelpunt worden in de omgeving. Op korte termijn zullen verschillende stationscomplexen worden doorgelicht, met als voornaamste doelstellingen :

- algemene schoonmaak, oprissing, schildering en verfraaiing van de stationsinrichting en afbraak van nutteloos geworden gebouwen, ongebruikte sporen, omheiningen enz.;
- verbetering van de bewegwijzering naar het station;
- aanbrengen of verbeteren van geluidsinstallaties;
- installeren van tegen vandalisme beschermde schuilmogelijkheden;
- uitbreiden van parkeergelegenheden rond de stations, zowel voor het stalling van voertuigen als van fietsen en bromfietsen;



Alweer een tijdje geleden : op de lijn Moeskroen - Kortrijk werd de dieseltraktie gestaakt. Lok 6213 sleept een graantrein op de laatste diesel-exploitatiedag. Marke, 29 september 1990. Foto Philippe Dejonckere.



De zware traktor 9219 van de Dienst Baan te Lier op 3 augustus 1981. De machine is hier nog geschilderd in de kleurstelling ten tijde van de aflevering door BN. Het opschrift „Dienst Baan” werd toegevoegd om aan te duiden dat dit materieel toebehoorde aan het Departement Infrastructuur. Foto Jan Mahieu.

- coördinatie van en betere uitrusting voor de aansluitingen tussen trein, tram en bus;
- verbeteren van de algemene toegankelijkheid van de stations en bijzonder van de perrons, voornamelijk ten behoeve van minder-validen;
- uitbreiden van het wachtcomfort met méér zitjes op de perrons;
- verbeteren van de bescherming tegen onzure weersomstandigheden;
- invoeren van een „huisstijl” met betrekking tot de stations.

• TGV

De NMBS heeft een tipje van de sluier opgelicht m.b.t. de reiswegen, voorzien voor de supersnelle trein. Voor het traject naar Nederland wordt lijn 12 vooropgesteld. Deze keuze dient echter nog te worden geëvalueerd door de Nederlandse regering. Indien men akkoord geraakt zullen in de nabije toekomst alle overwegen op lijn 12 moeten verdwijnen. De maximum toegelaten snelheid zou echter wel beperkt blijven tot 160 km/u.

In het zuiden van het land zal de TGV binnenrijden via Lille (Rijsel). Richting Brussel zal de nieuwe lijn worden aangelegd langs Antoing. Dit eerste gedeelte moet normaal in 1994 gebruiksklaar zijn. Een jaar later, maar zeker in 1996, moet de lijn in gebruik zijn tot Lembeek terwijl Brussel in de loop van 1997 wordt bereikt.

Tussen de stations van Tournai en Kortrijk zullen rechtstreekse verbindingen naar Lille worden ingelegd, waardoor een optimale aansluiting kan verwezenlijkt worden met de TGV op het SNCF-net.

• Dieseltraktie verdwijnt van langzaam méér

Het buiten dienst stellen van diesel-lokomotieven gaat onverminderd voort. Bij het bereiken van de slijtage-grens of bij zware averij wordt een uitgebreid onderzoek ingesteld, teneinde te bepalen of het al dan niet lonend is, de

betrokken machine nog langer in dienst te houden.

Op dit ogenblik zijn o.a. reeds zes van de vijftientig kleinere diesellokomotieven van reeks 92 buiten dienst gesteld. Deze voormalige rangeerdieseltjes werden afgestaan aan het Departement Infrastructuur - Dienst Baan voor het slepen van werktreinen.

Buiten dienst zijn 9203, 9206, 9211, 9219 en 9223. Machine 9224 van Kinkepois werd reeds in juni 1990 van zijn taak ontheven.

In de plaats van deze 92'ers werd een vijftal lokotraktoren van de reeks 91 aan de Dienst Baan overgedragen, te weten de nummers 9104, 9105, 9106, 9125 en 9127.

• Reeks 74 telegeleid

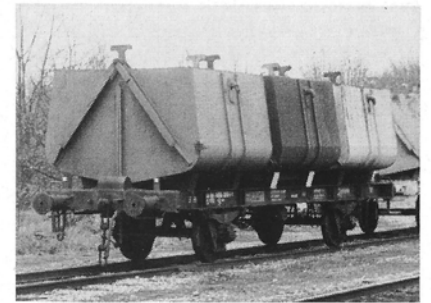
Met het oog op de modernisering van de haveninstallaties in Antwerpen werd

beslist, de hele reeks 74 (10 lokomotieven) uit te rusten voor afstandsbediening. De telegeleide exploitatie zal steeds met twee gekoppelde machines gebeuren, die als één eenheid worden beschouwd. Te dien einde wordt de eerste lokomotief uitgerust met een „radio-besturingsdispositief” en een snelheidsregelaar, terwijl de tweede machine alleen over een snelheidsregelaar beschikt.

In de centrale werkplaats Salzannes is men doende twee diesel-rangeerloks van reeks 74 voor afstandsbediening uit te rusten: de 7402 ging binnen op 10 juli 1990, terwijl de 7403 op 8 november haar zus ging vervoegen.

J.M.

• Alhoewel, zoals reeds vermeld in onze vorige uitgave (RR 23, blz. 114), sinds half juni 1990 in de provincie Limburg het verkeer met de karakteristieke kubel-kolenwagens geheel kwam stil te



liggen werd - eigenaardig genoeg - op 11 januari 1991 nog éénmaal een geheel aparte en ditmaal definitief laatste rit met deze „kolenbakken” gereden. De trein werd via lijn 15 gesleept door het dubbelspan 5152 + 5142. Vertrekkend in Zolder trokken zij de 466 m lange en 1713 ton wegende trein (bestaande uit 44 kubels) naar vertakking Hasselt, wisselden van front en sleepten vervolgens hun zware last aan „zwart goud” naar de Genkse kolenhaven, waar de inhoud van



5152 + 5142, voorzien van een bescheiden opschrift „De laatste kubel 11-01-91”, aan de vertakking Hasselt Noord. Na een frontwisseling zullen zij hun reis naar de Genkse kolenhaven voortzetten, via de op ons beeld naar rechts afbuigende elektrische lijn. Foto Ronald Mardaga.

de bakken in binnenschepen werd gestort.

Daags voordien had men alle 88 assen van het konvooi ontroest en gesmeerd, teneinde de kubels toch nog min of meer „rijvaardig” te krijgen en om, tegen een maximumsnelheid van 40 km/u, hun allerlaatste taak tot een goed einde te kunnen brengen.

Een zoveelste bladzijde uit de industriële geschiedenis van ons land werd hiermede voor immer omgekeerd!

S.C.

BVS-SHOP

Station Baasrode-Noord

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

Ruime keuze aan spoorwegliteratuur

BOEKEN, TIJDSCHRIFTEN,
PRENTKAARTEN

DE NIEUWE BELGISCHE OPENBAAR VERVOERSTRUKTUUR

• Het is intussen algemeen bekend dat de Vlaamse Vervoermaatschappij („De Lijn”) sinds 1 januari 1991 in Vlaanderen alle openbaar vervoeractiviteiten heeft overgenomen van de voormalige maatschappijen MIVA, MIVG en NMVB. In de regio Brussel blijft het openbaar vervoer verzekerd door de MIVB, samen met de VVM voor het Vlaamse deel van de provincie Brabant en met de SRWT (Société Régionale Wallone du Transport), die instaat voor de bedrijvigheid in het Franstalige gedeelte van ons land, Waals Brabant inbegrepen.

Maatschappijbenamingen en/of maatschappijlogo's zijn dientengevolge gewijzigd en het spreekt daarbij vanzelf, dat Rail-Revue in zijn actuele berichten de nieuwe namen (en emblemen) zal gebruiken. Even vanzelfsprekend zullen wij de verschillende oude benamingen en letterwoorden blijven toepassen in onze historische bijdragen, teneinde elke mogelijke Babylonische spraakverwarring te vermijden!



ANTWERPEN

• Nadat op 11 januari een aantal spoorstaven werd aangevoerd en naderhand gemonteerd in de De Lijn-werkplaats Oude Bareel te Merksem, kwam daar op 5 maart uit het museum van Schepdaal het NMVB elektrisch Seneffe-motor-

rijtuig 9704 (ex-9714) aan. Op 7 maart volgden de goederenwagens A8054 (gierketelwagen en B7888 (gesloten wagen). Deze drie historische NMVB-rijtuigen zullen door de zorgen van de werkplaats Merksem worden gerestaureerd, om te worden toegevoegd aan de NMVB-verzameling in het Antwerps Tram- en Autobusmuseum in Edegem.

In de werkplaats van de Van de Wouwerstraat in Hoboken zouden overigens nog twee Antwerpse stads-motorrijtuigen (5855, ex-305 en 5851, ex-4405/ex-181) met dezelfde bedoeling onder handen worden genomen. Zij zullen in Edegem een plaats krijgen bij het MIVA (ex-TAO, ex-CGTA) materieel.

• Het verbouwingsprogramma voor de Antwerpse PCC-rijtuigen is nu definitief gestart. De firma BREC in Lot (Brabant) transporteert de rijtuigen langs de weg heen en weer tussen Hoboken en Lot en draagt zorg voor vernieuwing en/of aanpassing van chassis, vloeren en leidingen en verbouwt deuren en opstaptreden. Bij deze bewerkingen worden maximum drie PCC's tegelijkertijd behandeld. Eind februari waren zodoende rijtuigen 2098, 2099 en 2101 „uithuizig”.

Werkhuis Hoboken is belast met de inbouw van de elektronische en mechanische componenten.

Het derde verbouwde rijtuig wordt vermoedelijk in juli 1991 in dienst genomen. De niet te verbouwen rijtuigen 2000 tot en met 2060 krijgen hun nieuwe livrei van De Lijn bij gelegenheid van de normale onderhoudswerken in Hoboken (cfr. PCC 2011). PCC-cars 2061 tot en met 2165 krijgen de witte VVM-jas aangepast bij hun wederoptreden. S.C.

• **Reiswegaanpassingen in Antwerpen** Lijn 690 (films 93, 95, 97 en 99)

Vanaf de terminus Rooseveltplein (kant Opera) rijden deze lijnen recht door langs de Italiëlei, via de voorbehouden (sic) busstrook, naar Linkeroever. Tot zover het positieve nieuws, want sinds

1 januari 1991 wordt de pas sinds 21 september 1990 in gebruik genomen autobusterminal Frederik van Eeden niet meer door lijndiensten gebruikt (!). Het busstation zou wel gebruikt worden voor op Linkeroever... stationerende voertuigen (dixit De Lijn, Oost-Vlaanderen).

Vanaf 2 maart is busstation Van Eeden evenwel terug normaal in gebruik genomen.

• Snelheidsbeperking

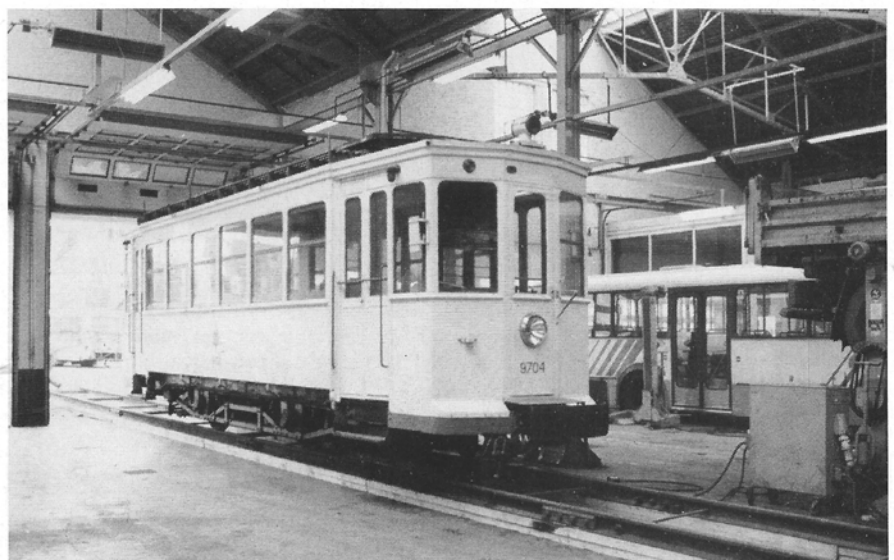
Op het vernieuwde traject van lijnen 2 en 4 aan de Antwerpse Steenweg te Hoboken mag nog maximum 40 km/u worden gereden. De reden hiervoor is niet van technische aard; een en ander gebeurt op verzoek van de bewoners van deze straat. Voor wanneer een Multanova-snelheidscontrole door de Rijkswacht?

• Februari-sneeuw

De min of meer overvloedige sneeuwval tijdens de maand februari zorgde voor enkele kleine dienst-incidenten en voor soms grote vertragingen, voornamelijk bij het autobusverkeer. Op 14 februari diende, vermits Antwerpen niet (meer) over een rail-sneeuwruimer beschikt, vanaf de vroege uurtjes een kleine bulldozer te worden ingezet om de tramsporen vrij te maken. Desondanks verliep het openbaar vervoer in de Scheldepool vrijwel zonder problemen. L.C.

• VVM- en publiciteitsschilderingen

PCC-motorrijtuig 2011 kwam eind januari in dienst na herschildering in de nieuwe maatschappij-„look” en werd zodoende de derde tram die in Antwerpen de kleuren van „De Lijn” voert. Het begin van een reclamecampagne voor „Lipton” werd gekenmerkt door een valse start: PCC 2034 werd op 17 januari voorgesteld met een voor die firma bedoelde kleefreklame, maar werd reeds de dag nadien achteraan aangereken door een ander PCC-rijtuig, zodat 2034 in herstelling moest. PCC 2090 (voorheen Amev-verzekeringen) nam de



Op 5 maart 1991 kwam NMVB-motorrijtuig 9704 (ex-9714) in de werkplaats Merksem Oude Bareel aan met het oog op restauratie. Ons beeld toont 9704 onmiddellijk na het binnenbrengen in het gebouw waar hij vele jaren geleden regelmatig vertoefde. Foto Staf Cuyt.

Lipton-taak over terwijl 2034, intussen hersteld, terug in dienst kwam in de klassieke rood-witte livrei.

PPC 2125 en autobus 639 kregen een „Elvea“-reklame en PCC's 2029 en 2127 maken (onrechtstreekse?) publiciteit voor... het roken van „Gauloises-Blondes“ sigaretten. In hoeverre deze laatste reclame beantwoordt aan de huidige wetgeving en of er eventueel en voor de zoveelste maal gebruik werd gemaakt van één der beruchte „achterpoortjes“ op deze wet wordt hier wijsheidshalve in het midden gelaten. J.D.

OOST-VLAANDEREN

Het opgaan van de MIVB in „De Lijn“ verplicht ons ertoe in de toekomst bovenstaand titeltje te gebruiken. Niet-tegenstaande de entiteit Oost-Vlaanderen nagenoeg de gehele provincie omvat, zal de meeste aandacht blijven gaan naar het Gentse tram- en trolleybusnet.

• Nieuwe directeur

Op dinsdag 19 maart 91 stelde de Raad van bestuur van „De Lijn“ Antoon Eggermont aan als Directeur van de entiteit Oost-Vlaanderen. Genoemde was van 1 juli 1989 tot 31 december 1990 waarnemend Directeur-generaal van de MIVG en sedert 1 januari 1991 waarnemend Directeur van deze entiteit. Eggermont (44) is licentiaat in de economie en trad bij de MIVG in dienst op 1 maart 1974. Op 15 december 1978 werd hij bevorderd tot directeur van de administratie.

• Herschildering rijtuigen

De eerste ex-MIVG rijtuigen die in de nieuwe „Lijn“-kleuren verschenen waren PCC 38 en bus 83. Het van ver onderscheiden van ex-NMVB en ex-MIVG-bussen wordt hierdoor een stuk moeilijker. De ex-MIVG blijven echter gemakkelijk herkenbaar aan hun nummer, de geel-zwarte lijnfilms en de blauwe zetels.

• Werken tramlijn 1

Midden maart was de heraanleg van de sporen in de Sint-Niklaasstraat (lijn 1) nagenoeg voltooid. Het herstellen van lijn 1 over de gehele lengte is nu afhankelijk van de (weeral tergend langzaam vorderende) werken op en rond het Koophandelsplein. Het einde van deze werken, oorspronkelijk gepland voor eind december 1990, is nu voorzien voor eind april 1991. Tussen haakjes : lijn 1 is op haar drukste traject tussen het Sint-Pietersstation en de Korenmarkt onderbroken sedert 22 januari 1990.

• Werken tramlijn 40

De werken aan tramlijn 40 in de Geldmunt (vlakbij het Gravensteen) naderen hun einde maar zullen onmiddellijk gevolgd worden door de aanpak van de Lange Steenstraat.

• Tram 21 naar Melle

In haar advies over het Verkeers- en Vervoerplan Vlaanderen van Minister Johan Sauwens, heeft de stad Gent duidelijk positie ingenomen ten voordele van de verlenging van tram 21 naar Melle (Leeuw). Aangenomen wordt, dat de werken voor de verlenging nu niet lang meer op zich zullen laten wachten : er bestaat immers een algemene concen-

sus over de verlenging, het geld is beschikbaar op de begroting en de nodige onteigeningen zijn sinds lang gebeurd. De verlenging noodzaakt ook niet langer de heraanleg van de parallel lopende N9.

• Koker Sint-Pietersstation

In hetzelfde advies schaarde de gemeenteraad zich ook unaniem achter de bouw van de koker aan het Sint-Pietersstation ten behoeve van de verlenging van tramlijn 1 naar Zwijnaarde en Flanders Expo. Niettegenstaande dit standpunt, is de bouw van de koker thans echter meer dan onzeker. In bevoegde kringen wordt zelfs gesteld dat de koker er meer dan waarschijnlijk nooit zal komen. Gezien de zuidelijke verlenging van tramlijn 1 buiten discussie staat, zal binnenkort een debat kunnen beginnen over het meest ideale „alternatief tracé zonder koker“.

B.V.C.

WEST VLAANDEREN

• **Infrastructuur** : In Nieuwpoort (Bad) en in Blankenberge (Duinse Polders) zullen keerinrichtingen worden aangelegd.

Voor de driehoek van Nieuwpoort zijn de onteigeningsbesluiten verschenen. Het wijkspoor „Stapelplaats Weg & Werken/Vakantiehuis Zonnebloem“ zal geïntegreerd moeten worden in deze nieuwe inrichting.

• **Materieel** : Eind februari werden door verscheidene technici van BN, van de MIVB en van de VVM opnieuw grondige expertises uitgevoerd op de draaistellen onder de BN-trams.

Deze draaistellen zijn van het type „BN-monomotor“, zoals zij in verschillende versies werden geplaatst onder de BN-trams van de kust en van Henegouwen, van Manilla (Filippijnen) en van Portland (VS).

Boven een snelheid van 45 km/u vertonen de luchtgeveerde draaistellen onder de trams aan de kust en in Henegouwen een sterke „vetergang“. De studiediensten van BN zijn momenteel bezig met een uitgebreid onderzoek teneinde aan dit euvel te verhelpen.

Dientengevolge geldt sinds 1 maart een snelheidsbeperking, niet alleen om de slingerbewegingen van de rijtuigen te beperken maar ook om de bovenbouw van de spoorbaan minder te belasten.

• De directie West-Vlaanderen zal binnenkort een analyse maken omtrent de depannages en de onderhoudswerken, uitgevoerd aan de BN-trams tijdens het laatste zomerseizoen.

Wanneer dit onderzoek een positief resultaat oplevert zal men trachten de komende zomerdienst uit te voeren met gebruikmaking van maximaal 40 trams op een effectief van 50. De resterende trams zullen „in park“ worden geplaatst en de mogelijkheid is niet uitgesloten deze eventueel over te brengen naar Antwerpen of naar Gent. (In Gent werd tijdens de herprofilingswerken aan de Kortrijksepoortstraat en de Nederkouter rekening gehouden met een tramprofielbreedte van 2,5 m.)

• Momenteel kan aan de kust een grote diversiteit aan tramrijtuigen met afwij-

kende fronten en schilderijen worden aangetroffen. Wat de reclame- en thematrams betreft is de „totaalbeschildering“ nu ook hier goed ingeburgerd geraakt. Men denkt er wel aan, de afwijkende schilderijen te beperken tot maximum 15 rijtuigen.

Een overzicht leert ons, dat de nummers 6013, 6015, 6045 en 6046 geschilderd zijn in de laatste NMVB-huisstijl, terwijl de 6009, 6012, 6025 en 6032 reeds rondrijden in de nieuwe kleuren van De Lijn. Geschilderd als reclame- of thematram zijn 6004, 6006, 6007, 6010, 6011, 6016, 6017, 6018, 6022, 6028, 6036 en 6037 (6036 verloor zijn „Pisang-Ambon“-schildering, die werd vervangen door één voor „Meubelen De Olifant“.

E.G.

MUSEUMBEDRIJVEN

• **De Vennbahn** : een schot in de roos ?

Er heeft zich, op het stuk van de museumspoor-exploitatie, sinds 1990 een op zijn minst merkwaardig fenomeen voorgedaan. De Duitstalige (en meteen kleinste) gemeenschap in ons land en het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling van de Europese Gemeenschap hebben, ieder voor de helft, het niet onaardige sommetje van 127 miljoen frank (!) ter beschikking gesteld voor het herstel van de technische structuur van de Hoge Venenspoorweg en voor de aankoop van rollend materieel, teneinde deze meer dan interessante spoorlijn toeristisch te kunnen exploiteren.

Nadat de NMBS de exploitatie tussen Raeren en Büllingen op 30 juni 1989 officieel had gestaakt werd, in ijltempo, overgegaan tot herstelling van de spoorinfrastructuur, waarbij o.m. 12.500 dwarsliggers en 348 spoorstaven werden vervangen. Daarnaast werden de seinen aan een grondige opknapbeurt onderworpen en kocht de v.z.w. Vennbahn het nodige rollend materieel, zodat reeds op 2 juni 1990 de inhoudingsrit op deze kersverse museumlijn kon worden gereden.

Het werd een buitengewoon succes !

Tijdens het seizoen 1990, dat werd besloten op 14 oktober, werden niet minder dan 3.072 kilometer gereden en vervoerde de Vennbahn het veelzeggende aantal van 12.936 betalende reizigers. Dit eindresultaat krijgt nog méér betekenis wanneer men weet, dat in de periode van 2 juni tot 14 oktober telkens slechts één rit heen en weer werd gereden op de zondagen en tijdens Belgische en Duitse feestdagen. Hierbij dienen wel enkele speciale ritten te worden gerekend, ingelegd ten behoeve van verenigingen en groepen.

De Vennbahn realiseerde tijdens deze activiteiten een ontvangst van 5.375.928 F en gaf 3.300.444 F uit aan allerlei kosten, zodat het veelbelovende saldo van 2.075.484 F kon worden overgedragen naar het exploitatiejaar 1991. De vereniging beschikt heden reeds over het volgende, vrij indrukwekkende materieelpark : 2 diesellokomotieven reeks 59, 5 rijtuigen K1A, 2 rijtuigen L1, 15 rijtuigen M1B, 1 pakwagen, 3

onderhoudswagens en 1 buffetrijtuig. Tijdens het seizoen 1991 komt het buffetrijtuig in dienst, wordt de aankoop overwogen van nogmaals 2 rijtuigen KIA, een dieselmotorwagen en een derde lok, terwijl men tegen 1992 voorziet in de aanschaf en de inzet van een stoomlokomotief, wat de aantrekkelijkheid van de uitbating slechts kan verhogen.

Groot onderhoud en herstelling van het rollend materieel gebeuren heden nog door de zorgen van de NMBS-werkplaats Kinkempois, terwijl de „kleinere” klussen op dat vlak worden geklaard door een dertigtal actieve leden van de vereniging. De Vennbahn plant ook de oprichting van een loods/werkplaats, zodat enerzijds ook grotere herstellingen in eigen beheer zouden kunnen gebeuren, anderzijds lokomotieven en ander materieel tegen ongunstige weersinvloeden zouden worden beschermd, waardoor tevens exploitatie tijdens de winter kan worden overwogen.

Tijdens het seizoen 1991 wordt gereden op 31 maart en op 1 april en vanaf 1 mei op alle zondagen en (Belgische en Duitse) feestdagen, tot 5 en 6 oktober inbegrepen.

Vertrek en aankomst vinden plaats in Eupen, doch er kan aan alle tussenhaltes en in alle stations onderweg worden op- en afgestapt.

Een bezoek overwaard !

• MSTB exit, welkom THT !

In Vlaanderen dient de verdwijning te worden genoteerd van de oudste - in 1990 tien jaar bestaande - Vlaamse museumspoor-exploitatie : de Museum Stoomtrein der Twee Bruggen (MSTB) te Vilvoorde. De uitbating van dit uitstekend georganiseerde museumbedrijf moest worden gestaakt door gebrek aan... (vrijwillige) medewerkers en men diende eind 1990, begin 1991 tot vereffening van de v.z.w. over te gaan.

Een gedeelte van het rollend materieel werd verkocht : twee L-rijtuigen gingen naar de Vennbahn en dieselmotorrijtuig 4620 belandde bij het Stoomcentrum Maldegem. Hiermede is echter niet alles gezegd. Vermits de heer Duvivier, oprichter en bezieler van de (ex-)MSTB, ten allen prijze wou voorkomen dat zijn geesteskind met het bekende badwater werd weggegooid, zag een nieuwe v.z.w. het licht, de THT (Trein Hobby Trains), die vier doelstellingen nastreeft :

1. het bewaren van het resterend spoorwegpatrimonium van de ex-MSTB;
2. het verder inrichten van de vermaarde Vilvoordse ruilbeurzen;
3. het blijven uitgeven van het verenigingstijdschrift „Moeten Express”;
4. het promoten van de spoorweghobby.

Een tweede v.z.w. zou zich in de toekomst gelasten met de verdere restauratiewerken en met de exploitatie van de museumtrein. Dit jaar zullen echter in Vilvoorde géén toeristische ritten volgens een vaste dienstregeling plaats vinden.

Speciale ritten voor groepen behoren wel tot de mogelijkheden.

De traditionele ruilbeurzen vinden dit jaar plaats op 26 mei, 22 september en 1 december in Zaal „Star”, telkens van 9 tot 13 u. Wegens verbouwwerken zijn de beurzen voorlopig te bereiken langs de tijdelijke ingang aan de Guldenschaapstraat te Vilvoorde.

Info THT : Harenssteenweg 494, B-1800 Vilvoorde. Tel. 02 / 252 03 19. S.C.

DUITSLAND

• „Zappen 1991”

De **German Youth Pass** kost in 1991 3.940 F voor 5 dagen, 5.250 F voor 10 en 6.560 F voor 15 dagen, telkens binnen een periode van 30 opeenvolgende dagen.

De **German Rail Pass** kost, bij dezelfde reisvoorwaarden, 8.520 F in eerste en 5.680 F in tweede klasse (5 dagen), 13.110 F (eerste klasse) en 8.740 F (tweede klasse) voor 10 dagen en 15.730, resp. 10.710 F voor 15 dagen. L.C.

FRANKRIJK

• **Lille** : Positief nieuws van vlak over onze zuidergrens. Na een jarenlange discussie omtrent de keuze tussen de VAL en de MONGY-tram is men tot een compromis gekomen. VAL-lijn 1bis, nu eindigend in Gares SNCF, wordt in noordelijke richting verlengd naar Mons-en-Baroeul. Een VAL-lijn 2 zal Lille verbinden met Roubaix en Tourcoing. Als eerste sectie wordt de verbinding Tourcoing - Roubaix gerealiseerd. Het definitieve tracé tussen deze noordelijke steden en Lille staat nog niet vast.

De MONGY blijft op zijn huidig tracé gehandhaafd, maar zowel baan als rollend materieel worden vernieuwd. Wellicht wordt er van meter- naar normaalspoor overgeschakeld.

Buiten enkele korte tunnels bij Saint Maur en Clémenceau betekent het verdwijnen van de eindpuntlus in het centrum van Roubaix de belangrijkste

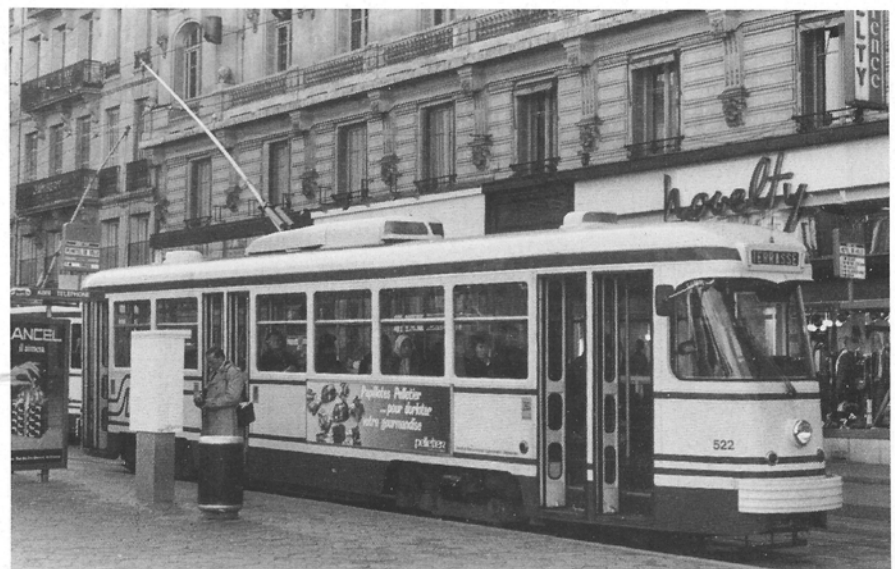
wijziging. Er komt één overstappunt op de buslijnen en op de VAL naar Tourcoing en Wattrelos.

Men voorziet 1 september 1993 als streefdatum voor de „ombouw” van de MONGY en voor de verlenging van VAL-lijn 1bis naar station Lille TGV. In september 1994 zou de verlenging van VAL-lijn 1bis tot Mons-en-Baroeul een feit moeten zijn en in 1996 moet het deel Roubaix - Tourcoing van VAL-lijn 2 gereed komen.

In de planning is er eveneens sprake van een eventuele latere verlenging van VAL-lijn 2 tot... Mouscron (Moeskroen) dat, zoals we wellicht weten, in ons aller dierbaar vaderland ligt. Doch dan leven we vermoedelijk reeds lang en breed in de ééntwintigste eeuw. (Gegevens uit „Chemins de Fer” 218)

• **Saint-Etienne** : De werkzaamheden voor de verlenging over een afstand van 2,2 km van Saint-Etienne's enige tramlijn 4 zijn midden 1990 gestart. De ingebruikname is voorzien voor het najaar 1991. De nieuwe centrale werkplaats met tram-, trolleybus- en autobusdepot, vlakbij het huidige noordelijke eindpunt Terrasse, zou omstreeks dezelfde tijd in gebruik worden genomen. Op dat ogenblik moeten ook de eerste vijftien nieuwe, enkelgelede lagevloertrams (of wat dacht u ?) in dienst zijn. Deze rijtuigen zijn 23,1 m lang en bezitten nog steeds een trolleytang. Het kleine middendraistel bevindt zich onder de voorste wagenbak. Het geheel wordt gebouwd door GEC-Alsthom en ACMV Vevey.

Gezien het vrij krappe materieelbestand in Antwerpen en in Gent kan de VVM misschien enig soelaas zoeken in Saint-Etienne : de in 1958-59 in licentie gebouwde PCC-rijtuigen zijn wel slechts 2 m breed, doch kunnen vermoedelijk zonder grote kosten op één of meer zwakkere lijnen worden ingezet. (Gegevens uit „Tram 2000”, „Chemins de Fer” en eigen waarnemingen) L.C.



De nu ruim dertig jaar oude - maar zo te zien uitstekend verzorgde - PCC-rijtuigen van St.-Etienne (Frankrijk) zullen stilaan verdwijnen en worden vervangen door hedendaagse lagevloertrams. Rijtuig 522 is hier op weg naar Terrasse. Foto Willy Bomans, 24 december 1983.

Lezersforum

AR 283 in beeld !

Op mijn vraag naar een foto van AR 283 (RR 19, blz. 118) reageerden de heren P. Roovers en J. Nijs, die na ijverig zoekingswerk terecht kwamen bij de heer Smets, voormalig werkhuisoverste te Hasselt, die in zijn „jongere” jaren betrokken was bij de bouw van AR 283. Aan de hand van door de heer Smets verstrekte gegevens kon de heer Roovers de hierbij afgedrukte robot-tekening van deze unieke NMVB-spoorauto samenstellen, waarbij de heer Nijs garandeert dat deze tekening voor 99,99 % juist is !

AR 283 werd gebouwd uit het vierassige stoomtramrijtuig A2046. Aan de rijtuigkast werd niets gewijzigd, doch de „koppen” werden aangepast en voorzien van schuifdeuren. De oorspronkelijke eerste klasse- en de pakafdeling verdwenen en kregen de klassieke houten banken, waardoor 2 x 24 zitplaatsen ontstonden, gescheiden door een tussenschot. Daklichten en driedelige vensters bleven bestaan; het dak werd naar voren hellend verlengd. Aan de onderzijde werd de kast aan weerszijden voorzien van een plaatijzeren schort, die zodoende het chassis afschermd. De fronten kregen een drieramige indeling. Het rijtuig kreeg aan ieder uiteinde een op verlengde balken gemonteerde Studebaker-benzinemotor van 90 pk. De chassisverlenging bleek echter te zwak en diende te worden versterkt met bijkomende metalen profielen.

De beide motoren dreven elk een draaistel aan (waardoor ze alletwee synchroon dienden te kunnen werken !), waarbij de trekkracht vermoedelijk werd overgebracht op de voorste as van ieder draaistel, zodoende een IA-A1 asindeling vormend. De spoorauto werd bediend d.m.v. de drie klassieke pedalen (koppelings-, rem- en gaspedaal). Een eenvoudige handrem van het type „Denne” hield het rijtuig bij inactiviteit staande.

De lengte van het rijtuig, gekombineerd met de eerder kleine afstand tussen de spullen van de draaistellen, zorgde voor een zeer grote uitzwaai in de bochten, wat het rijden door smalle straten gevaarlijk maakte. AR 283 was niet geschikt om bijwagens te slepen en werd daarom niet voorzien van een

normale tram-schroefkoppeling (hij was daarentegen wel uitgerust met een haak, ingeval hijzelf diende te worden geslept - iets wat naar het schijnt veelvuldig voorkwam). Het rijtuig zou bekend geweest zijn als „de schrik van de AR-bestuurders”! Gezien zijn grote uitzwaai gebeurde het slepen meestal d.m.v. een sleepkabel.

Na een korte proefrit-periode en een gebeurlijke inzet als markt- of bedevaarttram op het vlakke baanvak Lanaken - Maastricht werd AR 283 niet meer gebruikt en tot ongeveer 1946 te Hasselt afgesteld. Rond dit tijdstip bouwde werkhuis Hasselt het nieuwe type AR 291. Onze 283 werd ontdaan van zijn motorzittingen en kreeg normale buffers, zodat hij desnoods als aanhangrijtuig kon worden gebruikt, eigenaardig genoeg nog steeds onder de vermelding AR 283 ! Na de ingebruikname van de spoorauto's AR 292-296 en de bijwagens 19500-19502 verhuisde bijwagens AR 283 naar andere lijnen in de provincie Limburg.

De logge en zware bijwagens AR 283 werd niet met luchtremmen uitgerust, waardoor hij mede de oorzaak werd van een ontsporing van AR 285 in Borgloon. Nadien werd AR 283 nog gezien als bijwagens in elektrische dienst op de lijn Hasselt - Genk en nog later, doch dan hernoemd als 19526, heb ik hem opgemerkt op de lijn Koersel - Beringen - Diest, geslept door AR 172 (dit was omstreeks 1952).

Alhoewel er van AR 283 als spoorauto dus hoogstwaarschijnlijk géén foto's bestaan, zijn wij, dankzij het waardevol opsporingswerk van de heren P. Roovers, J. Nijs en werkhuisoverste Smets, in staat ons een duidelijk beeld te vormen van dit unieke spoorvoertuig. Gezien deze autorail reeds in 1936 in dienst kwam zijn alle tramliefhouders deze heren zeer veel dank verschuldigd voor het feit, dat zij na ongeveer vijftien jaar erin geslaagd zijn, nog zoveel interessante gegevens m.b.t. dit rijtuig aan de vergetelheid te ontrukken. Speciale dank zijn wij verschuldigd aan de heer Roovers voor zijn toelating, de door hem gemaakte robot-tekening te mogen afdrucken !

Theo Beerts, Brasschaat

PCC 2000 en nog wat

Naar aanleiding van het artikel „PCC 2000 dertig jaar in Antwerpen” (RR 22)

kon ook ik niet nalaten even naar die tijd terug te gaan.

Rijtuig 2006 verscheen als eerste in de regelmatige lijndienst op lijn 2; we schrijven 1 december 1960. Er bevonden zich toen reeds zeven nieuwe rijtuigen in het Antwerpse. Toch verliep het vervangingsproces van oude door moderne rijtuigen slechts mondjesmaat. In het jaar 1966, na de levering van nogmaals 40 PCC's, was de voorlopige eindstand tot 101 eenheden gestegen. Toen pas werd het mogelijk, alle basisdiensten met de nieuwe rijtuigen te verzekeren. Tramlijn 10 was de laatste die het diende te stellen met de oude vierassige VA's, die toen reeds de gezegende leeftijd van 58 jaar hadden bereikt. Vervolgens, bij de openstelling van het eerste pre-metrovak, zou het opnieuw lijn 10 zijn die in de spitsdienst het laatste tweewassige rijtuig (nr. 4417) had lopen. Intussen was het aantal „moderne” tramwagens gestegen tot 166 stuks - na de levering van de laatste 40 exemplaren - die toen reeds een verouderde indruk maakten, gezien men gedurende vijftien jaar steeds hetzelfde produkt bleef afleveren, zonder zich te bekommeren om de moderne tram-ontwikkeling.

Tot slot nog een eerder toevallige maar veelzeggende vergelijking : wanneer in 1960 de eerste PCC een wiel op Antwerpse bodem zette, waren de toentertijd „jongste” tweewassige rijtuigen... dertig jaar oud !

J. Tijssens, Hoboken

Evenementen

op en om het spoor

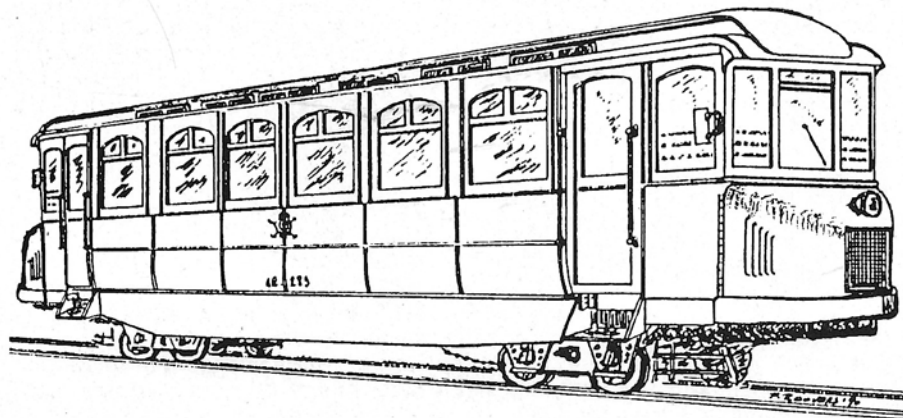
• SDP tot in Dendermonde NMBS ! Vanaf 1991 worden de door Stoomspoorlijn Dendermonde - Puurs te rijden museumdiensten verlengd tot in het NMBS-station Dendermonde, wat een gevoelige verbetering betekent t.o.v. de bereikbaarheid van de voor sommige reizigers iets te moeilijk te vinden opstapplaats St.-Gillis-Dendermonde. Nu kan rechtstreeks worden overgestapt van de NMBS-treinen op deze van de SDP en omgekeerd.

Dit jaar wordt gereden op 6, 7, 14, 21 en 28 juli, 4, 11, 18 en 25 augustus en tenslotte op 14 september (Puurse Kermismarkt „Pukema”) volgens volgende dienstregeling : Dendermonde NMBS 11.15, Sint-Gillis 11.19/21, Baasrode Noord 11.30/35, Sint-Amands 11.43/48, Oppuurs 11.56/12.01, Puurs 12.08 - 13.40, Oppuurs 13.47/52, Sint Amands 14.00/05, Baasrode Noord 14.13/18, Sint Gillis 14.27/36, Dendermonde NMBS 14.40.

Tweede rit : Dendermonde NMBS 15.15, Sint Gillis 15.19/21, Baasrode Noord 15.30/35, Sint Amands 15.43/48, Oppuurs 15.56/16.01, Puurs 16.08 - 17.10, Oppuurs 17.17/22, Sint Amands 17.30/35, Baasrode Noord 17.43/18.18, Sint Gillis 18.27/36, Dendermonde NMBS 18.40.

Het „Weekend van de Trein” te Puurs vindt dit jaar plaats op zaterdag 6 en zondag 7 juli.

S.C.





Het uit Wenen afkomstige motorrijtuig 4143 sleept twee Weense bijwagens tijdens de manifestatie „Tram 81”, n.a.v. het halve eeuwfeest van de NVBS. Foto Erik Swierstra, 17 mei 1981.

• Rondrit met motorwag

Nog dit jaar zouden de armseinen op de lijnen 58 (Eeklo) en 86 (Ronse) verdwijnen. Ook verdwijnt lijn 83 naar Zwevegem. Daarom worden op **vrijdag 10 mei 1991** (brugdag O.H.Hemelveert) deze lijnen nog eens bereden met een motorwagen die er in de jaren vijftig effectief dienst op gedaan heeft.

Praktisch : vertrek Gent St.-Pieters rond 8.20 u, terug rond 19 u. Fotostops zijn voorzien bij elk armsein.

Inlichtingen bij Ph. Dejonckere, Watertorenhoek 13, 8500 Kortrijk, tel. 056 / 22 16 01.

• STOOM '91/TRAM '91

In het weekeinde van 5 en 6 oktober 1991 organiseert de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen (N.V.B.S.) het evenement STOOM '91. Deze manifestatie, met méér dan 20 stoomlocomotieven uit binnen- en buitenland, wordt in Amsterdam georganiseerd en is de afsluiting van de 60-jarige jubileumviering van deze Nederlandse vereniging.

Voor STOOM '91 heeft de N.V.B.S. contacten gelegd met Nederlandse museumrailbedrijven, het Nederlands Spoorwegmuseum en musea en museumspoorlijnen in België, Groot-Brittannië en Duitsland. Op zaterdag 5 oktober 1991 paraderen de stoomlocomotieven een aantal malen in een grote optocht door het Westelijk Havengebied (basisweg) in Amsterdam. Op zondag 6 oktober 1991 wordt voor het publiek een pendeldienst met twee stoomtreinen gereden tussen het Westelijk havengebied en het voormalig rangeeremplacement Watergraafsmeer, waarbij steeds andere locomotieven deze treinen zullen trekken. Opstappunt is het station Amsterdam Centraal.

Een eerste activiteit, het congres „Rail 2006” werd op 13 april 1991 in het congrescentrum in Den Haag gehouden. Hier gaven vooraanstaande sprekers uit de wereld van het (rail-)vervoer hun visie op de ontwikkelingen van deze

branche in de komende vijftien jaar. Op het symposium werd tevens het N.V.B.S.-jubileumboek gepresenteerd. Verder zal de N.V.B.S. excursies organiseren met historisch diesel- en elektrisch N.S.-materieel. STOOM '91 besluit het N.V.B.S.-jubileum. STOOM '91 is ook voor niet-leden toegankelijk.

Op de manifestatie TRAM '91, zondag 5 mei 1991 in Amsterdam, staat de tram in het middelpunt van de belangstelling. Tussen het eindpunt Sloterpas van lijn 14 en het NS-station Sloterdijk, via de Burg. De Vlughtaan en de Bos en Lommerweg zullen van circa 12 tot 14 u ongeveer 25 tramstellen een pendeldienst onderhouden. De trams geven een goede indruk van de technische ontwikkeling op tramgebied in de loop van de jaren. De parade zal worden aangevoerd door de oudste rijaardige tram van Nederland, de uit Rotterdam afkomstige RETM-motorwagen 11 uit 1905. De nieuwste aanwinst van het GVB Amsterdam, in de vorm van de laatst geleverde Lagevloertram van het Type 12G, besluit de stoet.

Niet alleen trams uit Amsterdam rijden in de parade, ook trams uit Den Haag, Rotterdam, Haarlem en buitenlandse steden rijden mee in de parade evenals een aantal minder vaak voor het publiek zichtbare werkwagens, waaronder de legendarische Amerikaanse Sneeuwveger SV 2 uit 1905 van de Amsterdamse tram. Op een enkele tram wordt muziek ten gehore gebracht. Doordat twee uur lang een pendeldienst wordt onderhouden zullen regelmatig merkwaardige ontmoetingen op het traject plaats vinden, hetgeen voor de fotografen en (video)filmers aantrekkelijk zal zijn.

Het betreft hier een „besloten vervoer” waarbij alleen leden van de NVBS, hun gezinsleden en door het bestuur van de NVBS uitgenodigde gasten met de trams mee kunnen rijden. De aandrang zal zo al groot genoeg zijn. Voor het publiek langs het traject

zal echter meer dan genoeg te zien zijn gedurende de tijd dat de trams met hoge frequentie af en aan rijden.

De trams zullen omstreeks 11.30 u uitrukken uit de tramremise Havenstraat en via de Hoofdweg - Mercatorplein naar de Sloterpas rijden.

Na de parade zal omstreeks 14.30 u vanaf de Sloterpas langs een route door de oude westelijke en zuidelijke stadsdelen weer naar de Havenstraat worden teruggereden. De route van deze „remiserit” is : Bos en Lommerweg - Adm. De Ruyterweg - Bilderdijkstraat - Van Baerlestraat - Roelof Hartplein - Beethovenstraat - Stadionweg en -plein - Amstelveenseweg.

Foto voorpagina : In dit nummer vindt de lezer het eerste deel van een artikelenreeks omtrent de geschiedenis van de stadstram van Charleroi. Gedurende drieënnegentig jaar heeft deze Henegouwse agglomeratie stadstramdiensten gekend, naast de over heel de provincie uitzwermende NMVB-streektrams. Op 30 juni 1974 was het echter definitief afgelopen met de „groene” van Charleroi. Onze foto toont stadsmotorrijtuig 413 op lijn 15 (Châtelineau - Charleroi Sud) tijdens de laatste exploitatiedag. De beruchte „tand des tijds” heeft reeds zichtbaar aan het oorspronkelijk kleurenbeeld van dit historisch dokument geknaagd. Dia Raymond Poot.

Foto achterpagina : Stemmig sfeerbeeld van NMVB-motorrijtuig type N, nr. 10441 (reeks 10420-10485) te Pepingen. Alhoewel we hier oktober 1964 schrijven, is het nog steeds verboden op den spoorweg te „gaan” (lopen mocht dus klaarblijkelijk wel, wanneer we de tekst op de fraaie gietijzeren plaat letterlijk nemen). Het rijtuig neemt stroom af d.m.v. de voor de Groep Brabant karakteristieke trolley'stand. Gezien hun lengte waren de Brabantse standaard-, S-, SE- en N-rijtuigen allen van twee trolley's voorzien, waarvan één naargelang de rijrichting tegen de draad werd geplaatst.

10441 toont hier een film van lijn H : Brus. Brux. (Brussel) - St. P. Leeuw (St.-Pieters Leeuw) - Halle. De typisch Belgische taalwetgeving werd zo te zien strikt toegepast, want de Franse benaming „Hal” voor Halle werd d.m.v. een veeg donkere verf op de film onleesbaar gemaakt. Foto Jacques Cohn.

