

# RAIL-REVUE

met gratis LOSSE kleurenposter



## Driemaandelijks tijdschrift voor de tram- en treinhobby

Vierde jaargang - Nr. 14 - oktober 1988 - ISSN 0773-0713

Prijs per nummer 150 F

DE RODE TRAM - 150 JAAR SPOORWEGEN TE LUIK - BELGISCH POSTVERVOER  
PER SPOOR - GESCHIEDENIS VAN DE GENTSE TRAMWEGEN - HISTORISCHE  
FOTO'S - OMBOUW TYPE 80 - EEN MODELBAAN AUTOMATISEREN - RAIL-AKTUEEL

8.50

Afgifftekantoor 2600 Berchem (Antw.) 1

# RAIL-REVUE

**Redaktie en publiciteit** : Monopress, Vosstraat 43, B-2200 Antwerpen-Borgerhout  
Telefoon 03/321.28.36 (kantooruren) - H.R. Antwerpen 149.553 - BTW 511.126.751

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

**Prijs per nummer** : België 150 F, Nederland f 8,5, Luxemburg 180 F, andere landen 190 F

**Abonnementen** : België 550 F, Nederland f 32, Luxemburg 670 F, andere landen 700 F per 4 nummers

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

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

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

De redaktie 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. Zendingen verschijnen onder de verantwoordelijkheid van hun auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de redaktie of van de verantwoordelijke uitgever van het tijdschrift.

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

**Correspondenten Nederland** : A. Hermans, J. Oskam

**Coördinatie** : G. Cuyt

Photosetting :

Fotozetterij Jorissen, Schoten

Selektie kleurendruk :

Fotogravure Vergouts, Wommelgem

Druk en verspreiding :

Monopress, Borgerhout

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

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

„Een hobby staat voor plezier en niet voor dwangarbeid.” W. Temmerman

## Rail-Revue groeipijnen ?

*Alhoewel er bij iedere driemaandelijke abonnementswisseling telkens weer eenlingen afhaken, kon ik op de voorbije redaktievergadering tot mijn grote voldoening mededelen dat, mede als gevolg van de in ons vorige nummer aangekondigde folder-campagne, het aantal nieuwe inschrijvingen blijft stijgen. Ook de nabestelling van vroeger verschenen nummers nam in zulke mate toe, dat de nummers 1 en 4 - en dit is dan wellicht jammer voor hen die er naast grepen of zullen grijpen - intussen uitverkocht zijn.*

*Al bij al zitten er aan deze verheugende ontwikkeling enkele probleempjes vast, waaraan ik ten spoedigste een oplossing zou willen geven.*

*Tijdens de vergadering waarvan hoger sprake werd me door een medewerker de vraag gesteld hoeveel tijd er, buiten het redaktionele werk, in de technische realisatie van een aflevering van ons tijdschrift wordt gestopt. Tot de blijkbaar niet geringe verbazing van de aanwezigen diende ik te antwoorden dat met deze klus méér dan tweehonderd uren zijn gemoed, uren die niet door een ploeg van meerdere mensen worden gepresteerd doch uitsluitend door ondergetekende, daarin op een meer dan bescheiden wijze bijgestaan door zijn echtgenote. Waarmede meteen geantwoord is op een reeds langer geleden door een lezer gestelde vraag, waarom Rail-Revue niet tweemaandelijks of maandelijks kan verschijnen.*

*Ik heb deze taak destijds volkomen vrijwillig, op eigen initiatief en steeds met veel genoegen op mij genomen en beschouw ze als een (groot) onderdeel van mijn hobby-beleving.*

*Met de voorgaande bedenking krijgt de lezer echter nog geen Rail-Revue in de bus gestopt : voorafgaand aan het drukken van het tijdschrift dienen artikelen geschreven, opzoekingswerk gedaan, foto's en dia's gemaakt en uitgezocht, kontakten gelegd, promotiewerk verricht enzovoort. Kortom, een hele reeks toch wel tijdrovende activiteiten waarbij ik, het weze nog maar eens gezegd, op een meer dan fantastische wijze word geholpen door een steeds maar groeiend team van belangloos optredende, zeer gemotiveerde medewerkers-auteurs en -fotografen.*

*Doch, ingevolge de stijgende „respons” van de lezer - alhoewel ik me niets verheugender en dankbaarder kan indenken - krijg ik nu ten overvloede nog een hele resem bijkomende taken voorgeschoteld : telefoons en brieven dienen beantwoord, zeer interessante ingezonden teksten dienen soms geheel herschreven teneinde ze „publiceerbaar” te maken, ik dien aanwezig te zijn op persconferenties, forums en allerlei manifestaties... kortom, het wordt van het goede een beetje teveel om het nog lang op die wijze te blijven volhouden.*

*Temidden van deze „groeipijnen” uit mijn titel moet ik dan ook nog even trachten mijn brood te verdienen...*

*Zelfbeklag ? Nee : ik heb het alles aan m'n eigen initiatief te danken en ik moet er bijgevolg de konsekwenties van dragen.*

*Een en ander neemt niet weg dat ik hier een dringend beroep durf te doen op enkele mensen die over méér dan voldoende taalvaardigheid beschikken en die bereid zouden gevonden worden een deel(tje) van de administratieve en letterkundige lasten van mijn schouders te nemen.*

*Voorwaar geen geringe doch een op de duur wel dankbare taak, die de kwaliteit van Rail-Revue slechts ten goede kan komen.*

*Wie neemt de handschoen op ?*

*Staf Cuyt*

### INHOUD VAN DIT NUMMER

Rail-Revue groeipijnen ?	blz. 42
De rode tram (VI)	43
Honderdvijftig jaar spoorwegen te Luik	47
Het Belgisch postvervoer per spoor	51
Geschiedenis van de Gentse tramwegen	58
Historische foto's uit privé-verzamelingen	62
Expo 58	63
Een modelbaan automatiseren : niet zo moeilijk ! (II)	67
81 - 1 = 80 !	69
Rail-aktueel	72
Het bekijken of het lezen waard	76
Spooragenda	77
Lezersforum	78



TA, Antwerpen, 22 oktober 1929. Bijwagen 1044 (ex-VA). Deze foto werd genomen naar aanleiding van beschadigingen, opgelopen ingevolge een aanrijding (zie paneelstijlen).

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

# De rode tram (VI)

### HET ROLLEND MATERIEEL VAN LES VICINAUX ANVERSOIS

#### I. De bijwagens reeks 101 - 126

Om alle 20 motorrijtuigen van Les Vicinaux anversois (reeks 1 - 20),

waarvan de bouw gestart was in december 1907, te kunnen voorzien van een bijwagen werd in 1908 begonnen, ook in eigen werkplaats, met de bouw van 20 bijwagens. Zij waren, op enkele details na, van hetzelfde model als de bijwagens van

het type 900 (reeks 931-1033), die toen eveneens volop bij de CGTA in konstruktie waren.

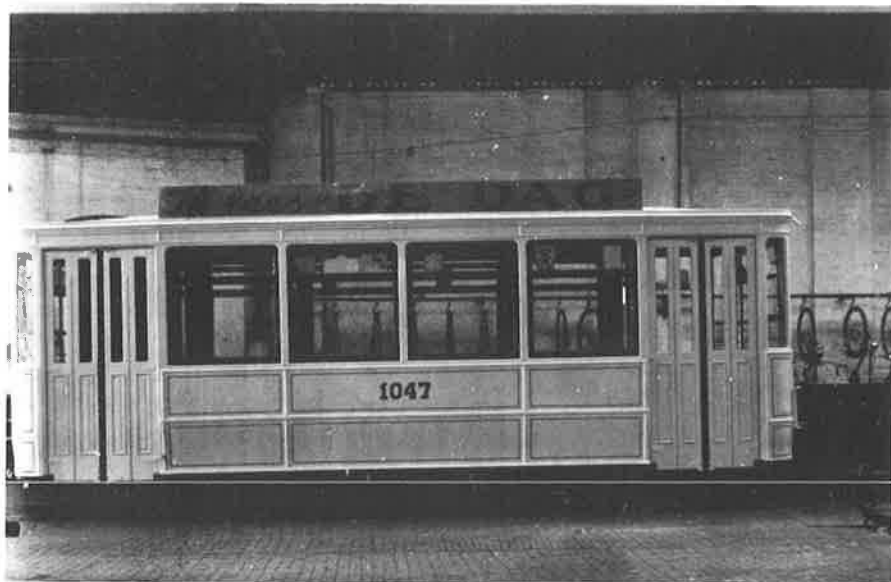
Om het hoofd te kunnen bieden aan de stijgende reizigerstoeloop op de eerste geëlektrificeerde buurtlijnen en op verzoek van Les Vicinaux anversois, besloot de Raad van Bestuur van de CGTA op 28 juni 1909 onmiddellijk en tegen de prijs van 4.968,- F per stuk nog ZES bijwagens van het in aanbouw zijnde type 900 te verkopen aan Les Vicinaux anversois. De CGTA zou ter vervanging opnieuw zes bijwagens voor eigen gebruik bouwen.

De 26 bijwagens kregen de nummers 101 tot en met 126.

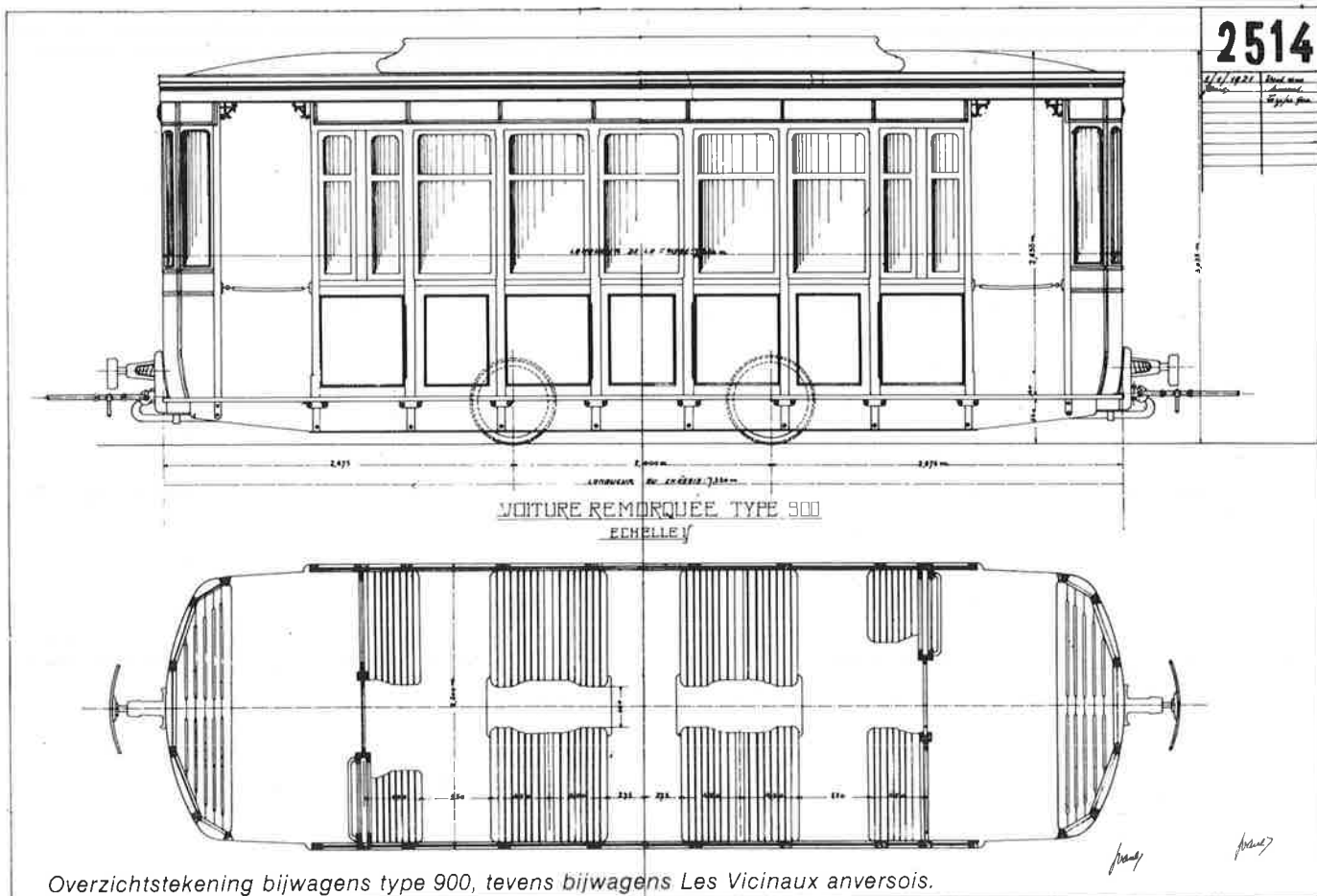
De oorspronkelijke kenmerken waren :

Spoorwijdte	1,067 m
Totale lengte v.h. chassis	7,350 m
Grootste uitwendige breedte	2,200 m
Hoogte rail-dak	3,035 m
Lengte koetswerk	5,079 m
Aswijdte	1,800 m - 2,000 m (1)
Diameter van de wielen	0,660 m
Aantal zitplaatsen	22 (+ 6)
Aantal staanplaatsen	20
Handrem	
Tarra	5.000 kg

(1) Volgens bouwtekening, aswijdte van 2,000 m. Volgens gegevens materieelkenmerken, aswijdte van 1,800 m.



T.A.O., Antwerpen. De 1047 met vernieuwd koetswerk, voorzien van pneumatische deuren.



Alle rijtuigen hadden wegneembare zijpanelen, zodat zij zowel in de zomer als in de winter konden gebruikt worden. Ook zij waren in het karmijnrood geschilderd.

Na de overname, in 1920, van 10 bijwagens door de NMVB, stonden de overgebleven 16 bijwagens een tijdlang te koop. Daar er geen gegadigden waren, werden zij in het CGTA-

park opgenomen en kregen de nummers 1034 tot en met 1049. Zij werden herschilderd in de kleur van de stadstrams en, na aanpassing voor meterspoor, op het net in gebruik genomen.

De tien door de NMVB aangekochte bijwagens kregen de nummers 19023 tot 19032.

#### BIJ DE ANTWERPSE TRAMMAATSCHAPPIJ

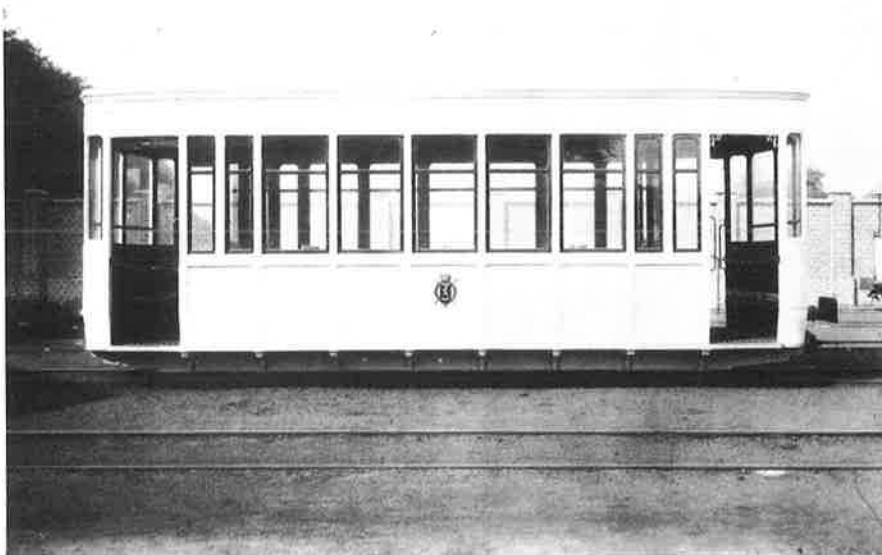
Vanaf 1933 startte de maatschappij met de plaatsing van de luchtrem op de bijwagens type 900, reeks waarin ook de ex-VA-bijwagens waren ondergebracht. In de periode 1935 tot 1937 kregen zij een nieuw koetswerk. Enkel het dak en het chassis bleven behouden.

Op 1 april 1938 ziet de toestand voor de ex-VA-bijwagens er als volgt uit : - rijtuigen 1034, 1039, 1046 en 1049 hebben een aswijdte van 3,600 m en een handrem. Zij kunnen in het totaal 52 reizigers vervoeren (22 zitplaatsen - houten banken/30 staanplaatsen). De zijpanelen kunnen nog worden weggenomen.

De overige 12 nummers hebben een aswijdte van 2,900 m en zijn voorzien van een luchtrem. Het aantal zitjes bedraagt 16, met riet bekleed, en er zijn 30 staanplaatsen.

Na de Tweede Wereldoorlog, vanaf 1947, worden nog een aantal bijwagens verbouwd tot eenrichtingsrijtuigen, voorzien van pneumatische- of schuifdeuren.

In februari 1960, enkele maanden voor de aankomst van de eerste PCC-rijtuigen, wordt een algemene toestand van het rollend materieel opgesteld. Over de 16 ex-VA-bijwagens vinden wij het volgende :



NMVB-Merksem, Oude Bareel, omstreeks 1927. De 19027, één van de vijf getransformeerde VA-bijwagens. Foto NMVB

1034	V	PL.L.R.	-	D	L	TB	maart 1959
1035	V	S	Z.O.	E	L	EB	januari 1961
1036	V	Pn	Z.O.	E	L	EB	juli 1966
1037	V	Pn	Z.O.	E	L	EB	april 1966
1038	V	Pn	-	E	L	EB	februari 1966
1039	V	PL.L.R.	-	D	L	TB	december 1959
1040	V	Pn	Z.O.	E	L	EB	februari 1966
1041	V	S	Z.O.	E	L	EB	maart 1961
1042	V	Pn	Z.O.	E	L	EB	mei 1965 (1)
1043	V	PL.L.R.	-	D	L	TB	maart 1957
1044	V	PL.L.R.	-	D	L	EB	maart 1962
1045	V	Pn	Z.O.	E	L	EB	maart 1963
naar dienst Weg en Werken							
1046	V	PL.L.R.	-	D	L	EB	december 1959
1047	V	Pn	Z.O.	E	L	EB	februari 1966
1048	V	Pn	Z.O.	E	L	EB	mei 1965 (1)
1049	V	PL.L.R.	-	D	L	TB	maart 1952

V = verbouwd koetswerk; PL.L.R. = plooideuren, links, rechts; Pn = pneumatische deuren; S = schuifdeuren; Z.O. = zitplaats ontvanger; E = enkelrichting; D = dubbelrichting; L = luchtrem; EB = elektrische bel; TB = trekbel.

De vermelde datums zijn deze van verkoop voor schroot.

(1) De nummers 1042 en 1048 werden op 1 mei 1965 verkocht aan het Koninklijk Atheneum van Schoten.

#### BIJ DE BUURTSPORWEGEN

Tien bijwagens, gekozen uit de reeks 101 - 126, werden op 26 mei 1920 door de NMVB aangekocht tegen de prijs van 20.000.- F per stuk.

Eén derde van de totale kostprijs rekende men aan op het kapitaal Antwerpen - Zandvliet - Lillo en twee derden op dit van de lijn Antwerpen - Brasschaat - Grens en uitbreidingen.

Zij werden aangepast voor meter-spoor, in de NMVB-kleuren geschilderd en kregen de nummers 19023 tot en met 19032.

Over de levensloop van deze bijwagens in de NMVB-groep Antwerpen is weinig bekend.

In 1926 werden echter vijf van de tien rijtuigen verbouwd, waaronder de 19027 (zie foto). Men bracht de aswijdte van deze rijtuigen van 1,80 m naar 2,40 m zoals gebruikelijk bij de Buurtspoorwegen. Op de balkons plaatste men een zitbank en de zijwanden werden volledig gesloten.

De nummers van de vier andere verbouwde bijwagens zijn ons niet bekend. Bijwagen 19032 zou verbouwd geweest zijn met een nieuw koetswerk met vijf ramen. Een afbeelding of geschreven vermeldingen zijn hierover niet te vinden.

Eind 1938 begon de NMVB in de werkplaats te Merksem - Oude Barel met de bouw van grote bijwagens op draaistellen, bekend onder de typebenaming „Antwerpen I”.

De eerste van de nieuw gebouwde bijwagens op draaistellen kreeg het nummer 19023, doch zou korte tijd nadien vernummerd worden in 19253.

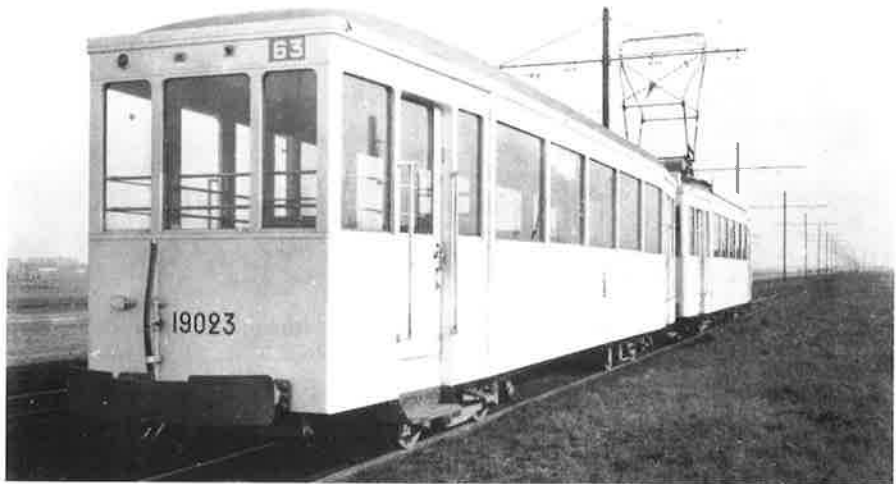
De reeksnummers 19023 (later 19253) tot en met 19032 die vrij kwamen na de sloop van de VA-bijwagens, werden niet meer aan andere rijtuigen toegekend.

#### II. De pakwagens voor reisgoed 01, 02 en 03

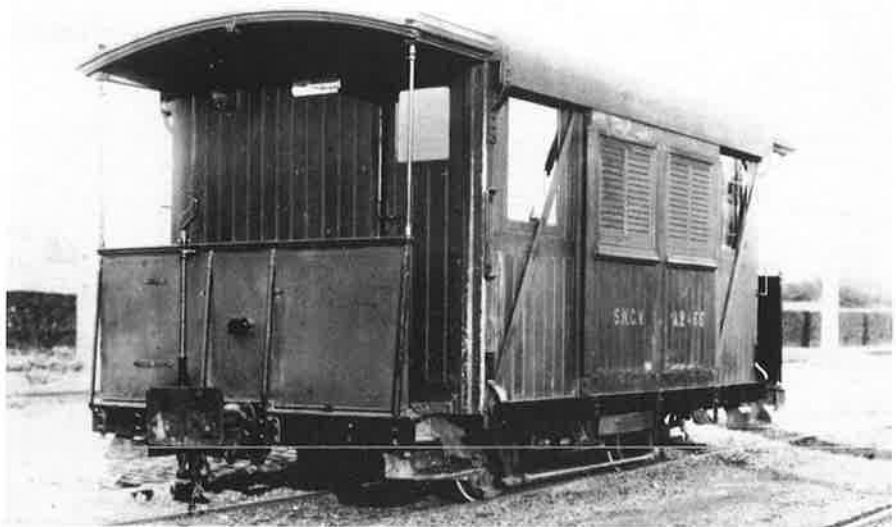
Eveneens in 1908 bouwde de CGTA, in haar eigen werkplaats, nog drie lichte pakwagens voor de elektrische tramdiensten van Les Vicinaux anversois.

Het model van deze pakwagens was overduidelijk geïnspireerd op de bouwplannen van de twee pakwagens, die op 25 mei 1906 in dienst waren gesteld op de elektrische

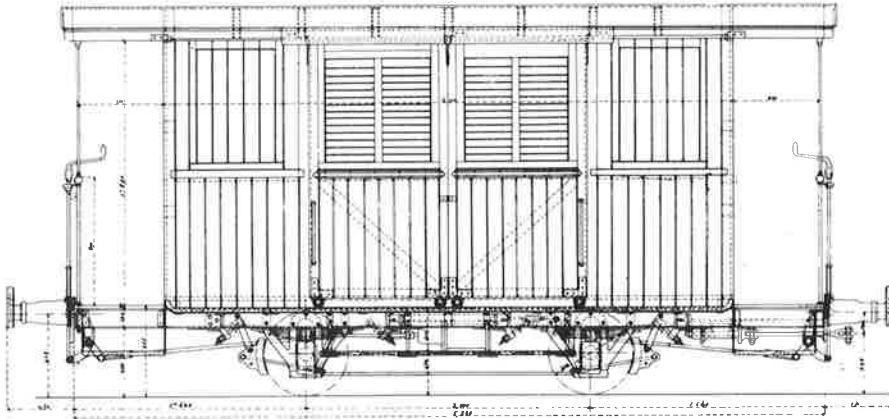
Zij kregen de nummers 19251-19262. De ex-VA-bijwagens werden vanaf 1936 nog weinig ingezet en als gevolg van hogervermelde bouw werden zij in de periode 1938-1939 afgevoerd en gesloopt.



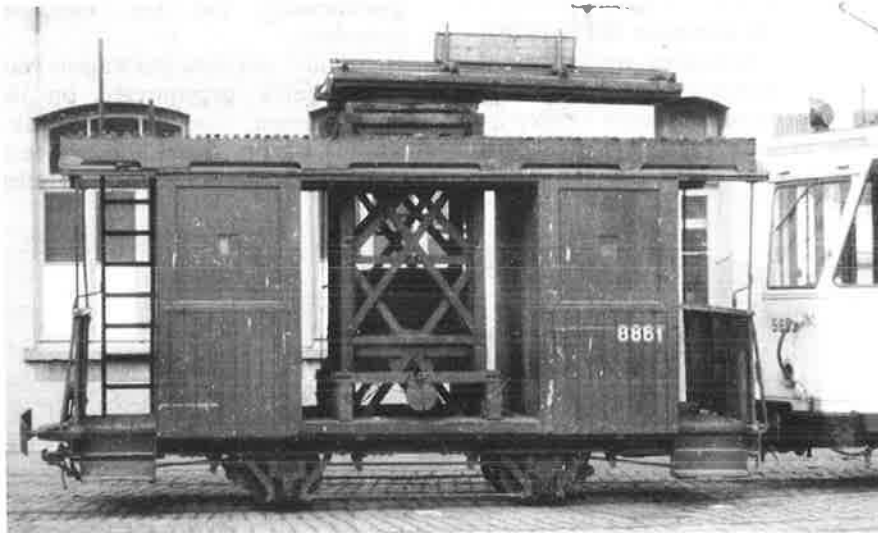
Antwerpen, Noorderlaan, 1939. De nieuw gebouwde bijwagen op draaistellen 19023 (later 19253). Deze in Merksem gebouwde rijtuigen (19251 - 19262) vervingen de VA-bijwagens. Foto NMVB.



Pakwagen A 2466, gebouwd bij Tyberchamps voor de elektrische tramdienst Brussel - Kleine Hut. Er is een zeer sterke gelijkenis met de pakwagens van Les Vicinaux anversois. Verz. AMUTRA.



Overzichtstekening pakwagens 01 - 03 van Les Vicinaux anversois.



Hoboken, J. Van de Wouwerstraat, 5 oktober 1968. Bovenleidingswagen 8861, een ex-pakwagen van Les Vicinaux anversois. Nu bij de TTA. Foto E. Keutgens. Alle dokumenten behoren tot het archief Keutgens.

buurtlijn Brussel - Kleine Hut. Zij droegen de nummers A 2465 en A 2466 en werden gebouwd bij Tyberchamps.

Het houten koetswerk van de pakwagens 01 - 03 had een lengte van 4 m en een totale breedte van 2,32 m. Zij hadden een totale lengte van 6,220 m (buffers inbegrepen) en een draagvermogen van 10 ton.

Na de overname in 1920 kwamen zij terecht bij de CGTA.

In april 1922 vroeg de NMVB nog een prijsofferte aan de CGTA voor de aankoop van de drie lichte pakwagens. De CGTA stelde een globale prijs voor van 33.000.- F voor de drie stuks. Deze koop is niet doorgegaan en de pakwagens bleven bij de CGTA.

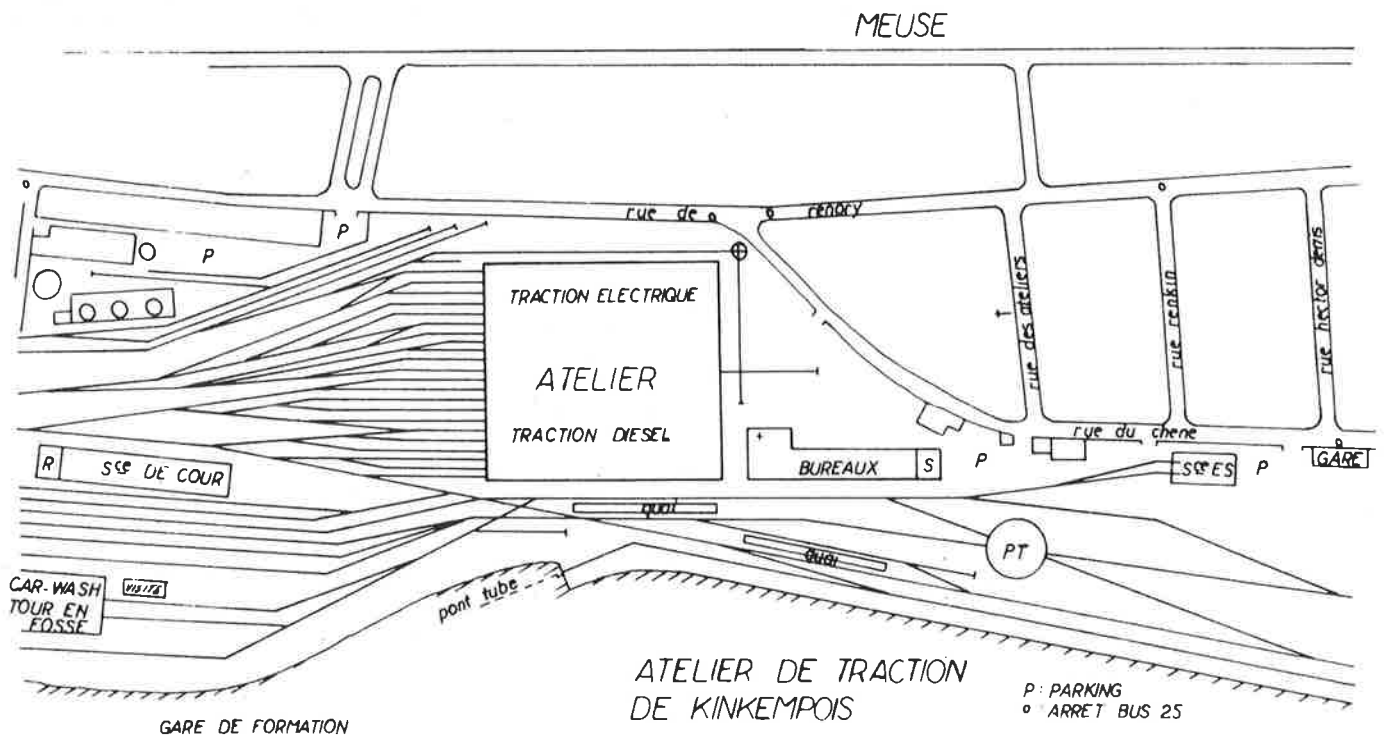
Vanaf dat ogenblik wordt hun levensloop zeer duister. Eén pakwagen heeft het tot op heden overleefd en behoort nu tot het rijtuigenpark van de Tramway Touristique de l'Aisne (TTA).

Inderdaad, één van de pakwagens (nummer onbekend) werd omgebouwd tot ladderwagen voor de bovenleiding waardoor hij bewaard bleef.

Bij de MIVA droeg hij het nummer 8861. Op 25 november 1974 werd hij overgebracht naar de TTA, waar hij nog steeds terug te vinden is.

Wat er met de twee andere pakwagens is gebeurd hebben wij tot op heden niet kunnen achterhalen.

Eric Keutgens  
Januari 1988



EEN TERUGBLIK :

## Honderdvijftig jaar spoorwegen te Luik

HET STATION  
LIEGE-GUILLEMINS

Een weinig geschiedenis

Toen op 2 april 1838 de spoorlijn Brussel - Luik werd geopend, liep deze lijn aanvankelijk slechts tot „Liège Supérieur”, het huidige Ans. Om het eigenlijke stadscentrum te bereiken dienden de reizigers verder de diligence te nemen tot aan de „Quai de la Sauvenière”.

Een rit Brussel - Luik kostte in die tijd 8, 5,5 of 4 frank, afhankelijk van de omstandigheid of men reisde in de klasse „diligence”, „char à banc” of „wagon ouvert”.

Een belangrijke verbetering in de relatie Brussel - Luik betekende de ingebruikname, op 1 mei 1842, van het „hellend vlak” tussen Ans en Liège. Tussen beide plaatsen werd een hoogteverschil van 111 meter overwonnen door middel van een door Ir. H. Maus ontworpen kabelsysteem, waarmee de treinen werden naar boven getrokken of neergelaten.

Bij die gelegenheid werd ook het eerste (houten) Luikse stationsgebouw opgericht op de gronden van het voormalige klooster van de Orde van de H. Guillaume (Willem). De monniken, ook wel „Guillemins” genoemd, gaven dus hun naam aan dit station, dat toen vier sporen telde.

In 1863 werd de houten stationsconstructie vervangen door een stenen gebouw.

In 1871 werd het kabelmechanisme op het hellend vlak afgedankt. Vanaf dit ogenblik werd de werkwijze met behulp van opdruklokomotieven toegepast, werkwijze die tot op onze dagen overleeft, zij het dan vanzelfsprekend met hedendaags materieel (lok 2383 !).

Vanaf 1905 bleek verdere uitbreiding van Liège-Guillemins niet meer mogelijk : het station telde toen vijf hoofdsporen voor reizigerstreinen, overdekt door een indrukwekkende glazen koepel. Op deze sporen sloten vijf sporen aan, bestemd voor het opstellen van het rollend materieel. Bovendien telde een langs de rue Varin liggend parallelstation eveneens vijf sporen.

Bij gelegenheid van de tentoonstelling in 1930 werd de stationskoepel afgebroken en vervangen door perronoverkappingen. Het gehele gebouw werd opgefrist, het restaurant uitgebreid en de wachtzalen evenals het buffet kregen artistieke versieringen.

De elektrificatie van de lijn Brussel - Luik kwam tot stand in 1956, terwijl intussen het oude stationsgebouw stukje bij beetje werd vervangen door de huidige constructie uit aluminium, kalksteen en glas. Het nieuwe gebouw werd ingehuldigd op 1 juli 1958 : met



*De dienst tussen Luxembourg en Liège Guillemins wordt normaal o.a. verzekerd door CFL-machines van de reeks 18. Bij gelegenheid van de Luikse happening legde de CFL echter ook diesellok 1603 in, hier gekiekt te Esneux met een sleep NMBS M2-rijtuigen. 19 juni 1988. Foto Thierry Heylen.*



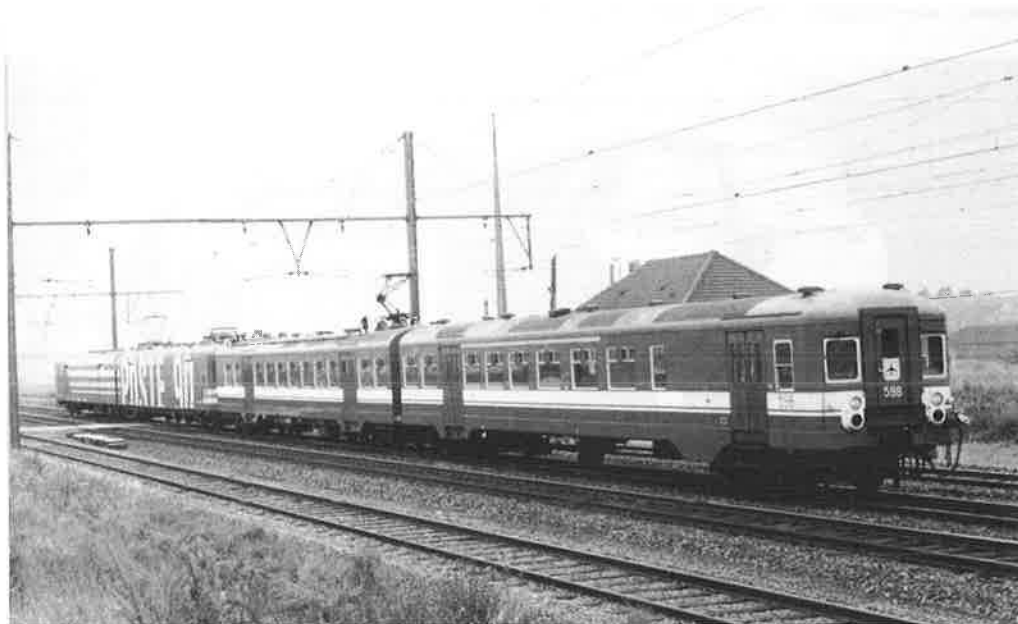
*Op 18 juni 1988 verzorgde dieselmotorwagen (spoorauto) 4609 een pendeldienst tussen het station Liège Guillemins en de Werkplaats Kinkempois. Het reizigersaanbod overtrof alle verwachtingen en men diende de bijkomende hulp in te roepen van een „Sabenastel” en van een groen tweetje. Foto J. Oskam.*

*204004 in historische livree naast DB 215 019-1 te Kinkempois op 19 juni 1988. Foto Ronald Mardaga.*





*Baandiesel 5308 op de tentoonstelling in Kinkempois, 18 juni 1988. Foto J. Oskam.*



*Een ongewone combinatie : luchthavenstel 598, in gezelschap van poststel 963, onderweg naar de tentoonstelling. Ezemaal, 15 juni 1988. Foto Ronald Mardaga.*

*Lok 5542 viel de eer te beurt, de TGV over te brengen. Achter de NMBS-diesel bemerkt men een goederenwagen met o.a. materiaal voor de stroomvoorziening van de TGV tijdens de tentoonstelling. Het daarop volgende SNCF-rijtuig vormde het tijdelijke hotel voor het begeleidende Franse personeel. Bovigny, 16 juni 1988. Foto Thierry Heylen.*



de hakken over de sloot was het „tijdig” afgewerkt voor Expo 58 te Brussel.

### Het huidige „spoorse” Luik

Het Luikse grondgebied omvat heden vijf stations (Angleur, Bressoux, Kinkempois, Liège-Guillemins en Liège-Palais) en één halteplaats (Liège-Jonfosse). Draaispil van het reizigersverkeer is Guillemins, dat naast zijn belangrijke binnenlandse verbindingen niet alleen Groot-Brittannië, Nederland, Duitsland, Luxemburg en Frankrijk voor de reiziger bereikbaar maakt, doch tevens een uitvalspoort vormt naar Centraal-, Noord-, Oost- en Zuid-Europa.

Liège-Guillemins wordt dagelijks door niet minder dan 373 treinen bediend, waaronder 46 internationale (waarvan 4 Euro City) en 89 Inter City treinen. In 1986 werden er samen zo'n 1.074.000 nationale en internationale spoorkaartjes verkocht, naast 40.800 abonnementen en abonnementsvernieuwingen van velerlei aard. Dagelijks verwerkt Guillemins gemiddeld 25.000 reizigers.

De „vurige” stede Luik hoopt passioneel de in ons land zo fel omstreden TGV in het laatste decennium van de twintigste eeuw tot één van de regelmatige treinen in „haar” Liège-Guillemins te mogen rekenen !

### DE TRAKTIEWERKPLAATS KINKEMPOIS

De in het Luikse industriebekken gelegen belangrijke lokomotievenstelpplaats Kinkempois werd gedurende de tweede wereldoorlog door luchtbombardementen van de kaart geveegd. De heropbouw begon in 1946 en op 12 september 1950 kon Kinkempois zijn activiteiten hervatten, die toen bestonden uit onderhoud en herstelling van stoomlokomotieven.

Veel is sedertdien veranderd.

Sinds begin 1955 werd een gedeelte van de voor onderhoud aan Kinkempois toegewezen stomers vervangen door diesellokomotieven en in 1956 werd de werkplaats elektrische tractie in dienst genomen, mede als gevolg van de elektrificatie van de lijn Brussel - Luik.

Toen in 1966 de stomers geheel verdwenen waren, werd het onderhoudscomplex omgedoopt tot Traktiewerkplaats Kinkempois, werkplaats die geleidelijk één der belangrijkste van de veertien NMBS-onderhoudscentra zou worden.

Bijna 350 mensen staan er heden in voor het onderhoud van 72 diesel- en 66 elektrische lokomotieven, naast 82 elektrische treinstellen. Deze 220 machines vertegenwoordigen ongeveer 13 % van het totale NMBS-traktiepark. De groep van 220 bestaat uit ;

27 dieselloks reeks 55;

7 idem reeks 62;

19 idem reeks 82;

15 idem reeks 82;

4 idem reeks 92;

(in totaal worden maandelijks door deze diesels 300.000 km afgelegd)

20 elektrische loks reeks 23;



40 idem reeks 27;  
 6 idem reeks 18,  
 die alle maanden zo'n slordige 720.000  
 km bij elkaar rijden, in deze totale af-  
 stand nog overtroffen door  
 24 elektrische motorstellen type 54;  
 12 idem type 70;  
 28 idem type 73;  
 18 idem type 82,  
 allen samen goed voor 920.000 km per  
 maand !

De technische inrichting van de Traktie-  
 werkplaats Kinkempois laat zich nog  
 het best door een aantal getallen  
 illustreren :

Het hoofd-onderhoudsgebouw, te-  
 gelijkertijd stelplaats, omvat 10 sporen  
 van 90 m en 12 sporen van 120 m lengte.  
 Het merendeel van deze sporen is voor-  
 zien van centrale en laterale werkputten.  
 13 van deze sporen worden bediend door  
 loopbruggen die toegang verlenen tot  
 daken en machinekamers van de in on-  
 derhoud zijnde lokomotieven.

Teneinde de verschillende soorten lo-  
 komotieven evenals de zeer zware onder-  
 delen zoals draaistellen, assen, ver-  
 warmingsketels, compressoren enz. te  
 kunnen lichten beschikt de werkplaats  
 over 6 rolbruggen met een capaciteit  
 van 1,5 tot 7,5 ton, 3 lichtingsportieken  
 van 10 en 12 ton, 2 stellen vijzels van  
 100 ton, 4 stellen van 80 en 1 stel van  
 40 ton; 2 zweefbruggen voor draaistellen  
 met een draagkracht van 30 ton sluiten  
 de rij.

Een apart gebouw bevat de auto-  
 matische wasinstallatie voor lokomo-  
 tieven en rijtuigen, naast een inrich-  
 ting voor het herprofilen van wiel-  
 banden zonder dat deze laatsten dienen  
 te worden gedemonteerd.

Wij besluiten deze indrukwekkende  
 doch verre van volledige gegevensdans  
 met enkele cijfers omtrent de bevoorra-  
 ding in dieselolie en (Maas)water :  
 3 opslagreservoirs voor stookolie heb-  
 ben ieder een capaciteit van 300 m<sup>3</sup>,  
 voorzien van een pompinstallatie waar-  
 van de pompen een debiet kunnen leve-  
 ren van 20 m<sup>3</sup>/u; het water-distributienet  
 omvat een watertoren, welks pompin-  
 stallatie in totaal 180 m<sup>3</sup>/u kan af-  
 leveren, die worden verdeeld langs 3  
 distributiepunten. Dit water wordt ge-  
 bruikt voor de treinverwarmingsketels  
 van de dieselloks evenals voor de be-  
 voorradings in „industriële” water be-  
 stemd voor de diverse afdelingen van de  
 werkplaats.

Uiteindelijk en om de stoomlokliefheb-  
 ber nog even te laten dromen : Kinkem-  
 pois bezit nog steeds een gebruiksklare  
 draaischijf van 24 meter doorsnede !

## DE MANIFESTATIE

Luik heeft van 17 tot en met 27 juni 1988  
 honderdvijftig jaar spoorwegen op een  
 werkelijk grootse wijze herdacht. Bij  
 deze herdenking werden de steden en  
 gemeenten Ans, Borgworm, Verviers en  
 Weikenraedt nauw betrokken

De manifestatie was in de eerste plaats  
 het werk van de NMBS, doch naast de  
 hulp van talrijke bestuurs- en privé-  
 instanties, verenigingen en individuele  
 spooramateurs mag de simpatieke mede-  
 werking van de Deutsche Bundesbahn



*De TGV Atlantique, in het bovenleiding-loze spoorweglandschap te Bovigny, vormt wel een schril contrast met het oude armsein. 16 juni 1988, foto Thierry Heylem.*



*210034, eveneens in een vroegere uitmontering. Kinkempois, 19 juni 1988. Foto Ronald Mardaga.*

*Ons historische AM 35 reed, samen met spoorauto 4609, ter gelegenheid van de Luikse festiviteiten enige pendelritten tussen Welkenraedt en Aachen. Hier „van de brug af gezien” in Aachen Hauptbahnhof op 26 juni 1988. Foto Ronald Mardaga.*





DB-diesel 218 139-4 tijdens de overbrenging van de ICE (Inter City Experimental) in Verviers Centraal. Foto Ronald Mardaga.



Sedert 1 mei 1988 heeft de ICE het wereld-snelheidsrekord van de TGV afgesnoept en plaatste het meteen op 406 km/uur! Hier bolt ie gezapig en braaf links rijdend, zoals het in België hoort, door het station van Verviers. Foto Ronald Mardaga.

Lok 8418 met sneeuwruimer „Peter”, een stel zoals eveneens te Kinkempois tentoongesteld, is hier op 25 januari 1984 in actie te Neuvillers. Foto Thierry Heylen.



(DB), de Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) en de Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) zeker niet onvermeld blijven.

Samen met de NMBS, het toegewijde personeel van Liège-Guillemins, Kinkempois en alle andere betrokken stations en spoorwegdiensten, zorgden de drie buitenlandse maatschappijen met hun ICE, TGV en diverse diesellokomotieven voor een schitterende show; de meer dan uitgebreide tentoonstelling van het NMBS traktie- en getrokken materieel, het bezoek aan de werkplaatsen en aan de verschillende stations: het heeft de duizenden bezoekers volop laten genieten, terwijl de fotografen méér dan uitzonderlijke gelegenheden werden geboden om al dat moois in duizenden foto's te vereeuwigen.

Het is onbegonnen werk te trachten alles te vermelden wat er die dagen in het Luikse te zien, te horen, te ruiken... te doen was. Stoomtreinen, elektrische treinen, dieseltreinen, demonstraties en bezoeken allerhande: het droeg alles bij tot een manifestatie die wij zouden willen samenvatten in de herhaling van slechts dit éne woord: GROOTS!

Staf Cuyt

**Bibliografie:** Voor de gegevens, verwerkt in dit artikel, werd te rade gegaan bij de brochures „La Gare des Guillemins” en „Atelier de traction de Kinkempois”, beide uitgegeven door de NMBS naar aanleiding van honderdvijftig jaar spoorwegen te Luik.

**De foto's:** Voor de illustraties bij dit artikel heeft de redactie er de voorkeur aan gegeven, zoveel mogelijk „aktiefoto's” te publiceren i.v.m. het te Luik, Kinkempois, Ans, Borgworm, Verviers en Welkenraedt tentoongestelde materieel, teneinde waar mogelijk te vermijden de lezer voor de zoveelste maal reeds door hemzelf gefotografeerde of door andere spoorwegtijdschriften gepubliceerde beelden te moeten aanbieden. Wij hopen dat U dit op prijs zal weten te stellen.

S.C.

## RAIL-REVUE TELEFOON

Bij wijze van proef worden, tot op het einde van dit jaar, al uw vragen met betrekking tot Rail-Revue of tot de spoor- en tramhobby beantwoord (of voor doorzending naar de betrokken medewerker genoteerd) via de telefoon.

Hebt u vragen of suggesties? Telefoon ons op de eerste of de derde woensdag van de maand, van 19 tot 20 uur, op het nummer 03/449.10.37. Geen gehoor? Probeer dan het nummer 03/321.28.36. Zodoende bespaart u zelf en ons heel wat tijdrovend schrijfwerk. Indien u ons wil schrijven, vermeld dan steeds uw eventueel eigen telefoonnummer.

Dank!

## Het Belgisch postvervoer per spoor



Autonoom poststel nr. 807 te Schaarbeek, in oorspronkelijke uitvoering. Acht van deze stellen zorgen sinds 1968 en tot op heden voor het postvervoer. Foto NMBS.

### INLEIDING

Van bij zijn ontstaan heeft de mens klaarblijkelijk de behoefte aan gevoeld om met zijn soortgenoten in contact te komen, t.t.z. te communiceren en van gedachten te wisselen, behoefte waaruit ook de noodzaak om berichten en mededelingen te kunnen verzenden ontstond.

Reeds tijdens het Romeinse tijdperk ontstaan voor onze streken de eerste officiële bodendiensten, de zg. „cursus publicus”.

In de middeleeuwen beschikten steden en gemeenten over boden voor de onderlinge uitwisseling van berichten.

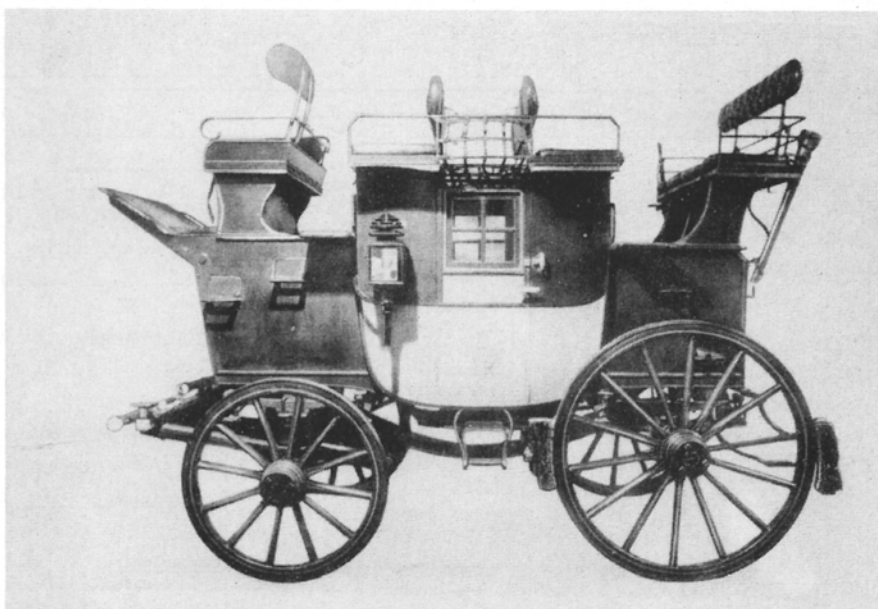
Op het einde van de vijftiende eeuw werd door leden van het uit Bergamo afkomstige vorstelijk geslacht Thurn en Taxis voor het eerst een internationale postdienst ingericht. Belangrijk voor onze contreien was de aanstelling, in 1501, van Frans van Thurn en Taxis tot kapiteinpostmeester te Gent. Mede hierdoor werden de Nederlanden geleidelijk een belangrijk knooppunt in het internationale postverkeer.

Nog tot in de negentiende eeuw werd het postvervoer tussen steden

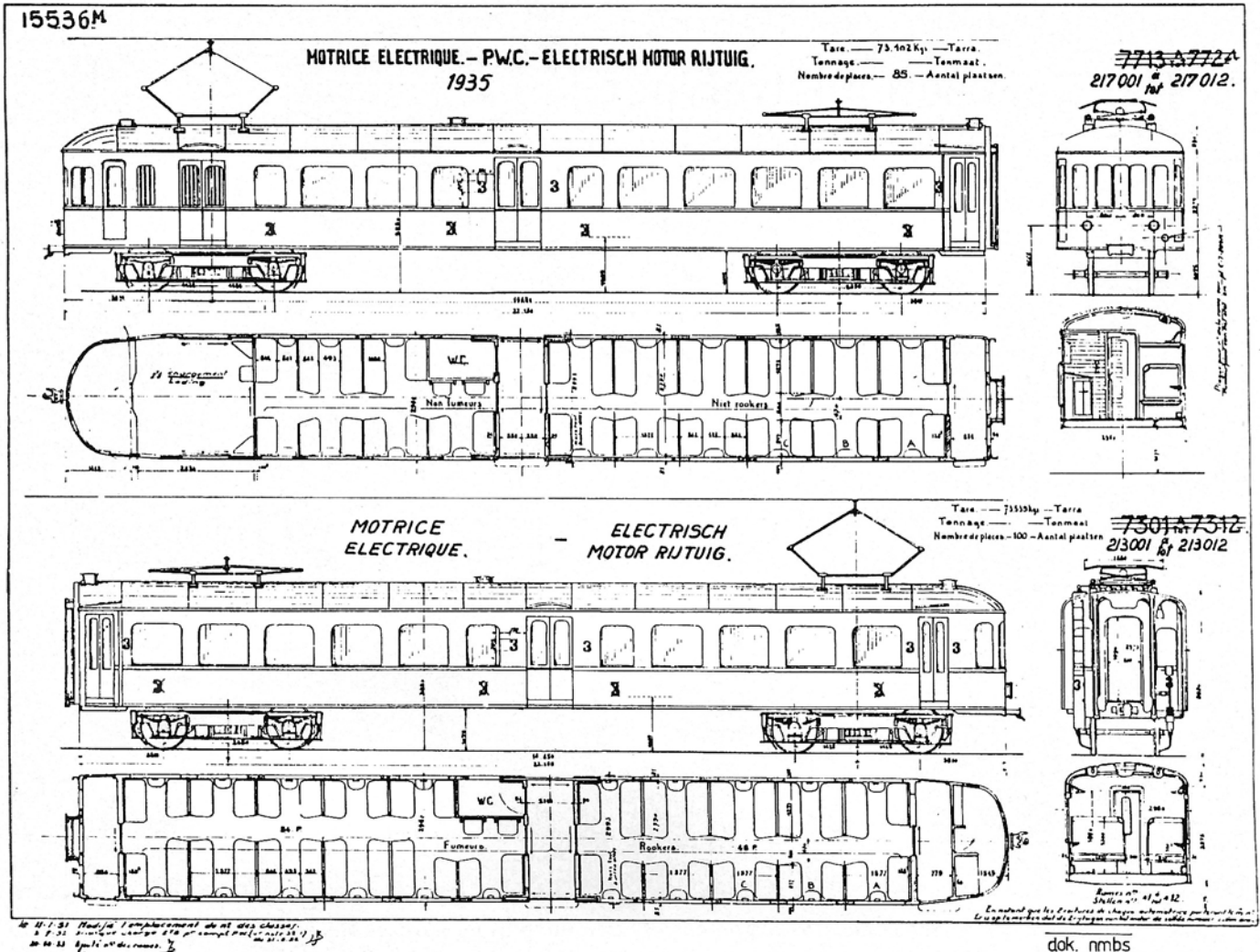
en gemeenten verzekerd met postkoetsen, die eveneens reizigers aan boord namen.

### DE POST NEEMT DE TREIN

Met de komst, in 1835, van de „ijzeren weg” begon de post geleidelijk de modernisering van het vervoer op de voet te volgen en werd het tot dan toe



Negentiende eeuwse postkoets voor het vervoer van reizigers en poststukken. Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis, Brussel. Prentkaart „Nels”, verzameling Staf Cuyt.



**Tweeledig motorstel, reeks 09 - type 35 P**

nrs: 221.801 tot 221.808  
 801 tot 808  
 951 tot 958

Algemeenheden		Mechanisch gedeelte	Elektrisch gedeelte	
<b>Effectief</b>	8	<b>Bouwers:</b> ex-motorrijtuigen 1935 omgevormd door C.W. Mechelen	<b>Tractieuitrusting.</b>	
<b>Type</b>	dubbel		<b>Bouwers:</b> A.C.E.C. Charleroi - (SEM - Gent)	
<b>Nummering</b>	001 tot 008	<b>Bouwjaar:</b> 1967	<b>Type van aandrijving:</b>	
<b>Massa :</b>		<b>Capaciteit:</b> Postlading	Individuele pneumatische contactoren	
<b>Tarra</b>	ton 109	<b>Rijtuig met panto:</b> 10 ton	<b>Tractiemotoren:</b>	
<b>Bruto</b>	ton 133	<b>Rijtuig zonder panto:</b> 12 ton	<b>Aantal</b>	4
<b>Totaal eenuurvermogen</b>	kW 735	<b>Remming.</b>	<b>Eenuurvermogen</b>	185 kW
<b>Specifiek eenuurvermogen</b>	kW/t 5,51	<b>Rechtstreekse r.:</b>	<b>Doorlopend vermogen</b>	155 kW
<b>Max. snelheid</b>	km/h 120	Stelsel W, met machinistenkraan Oerlikon FD 1	<b>Autogeventileerde motor.</b>	
<b>Max. versnelling op horizontale baan tussen 0 en 50 km/h (wiel 1/2 sleet) cm/s<sup>2</sup></b>	42,5	<b>Hulpr.:</b>	<b>Neusophanging.</b>	
<b>Tarra/ton netto: massa</b>	ton 4,55	- Aut. rem W, bediend door hulpkraan	<b>Aslagers:</b> met gladde kussenblokken	
<b>Doormeter van de wielen</b>	mm 1010	- Handrem bediend door handwiel	<b>Overbrenging:</b> met vaste tandwielen, eenzijdig	
<b>Minimumstraal van de bocht</b>	m 125		Verhouding van de tandwielen 2,54 (61/24)	
			<b>Hulptoestellen.</b>	
			Motor op 3000 V - drijft aan door chevron tandwielen:	
			1 compressor met 2 cilinders, een-traps - enkelwerkend	
			Afvoerdruk: 7,5 bar	
			Debiet: 1050 l/min.	
			Motor op 3000 V - drijft aan met V-riemen:	
			- 1 dynamo A.C.E.C., 102 V-40 A bij 1000 tr/min	
			shuntbekrachtiging	
			- 1 alternator, homopolair, A.C.E.C. type H 50 19/8, 3-fazig 24V-5 kW	
			<b>Accumulatorenbatterijen</b>	
			- Tractiekring: 72 V - Lood - Prestolite	
			6 x 12 V - 80 Ah - type 10.729	
			- Verlicht. - verwarm.kring	
			4 x 6 V - 400 Ah - type Diesel Heavy Duty nr 1192	

BESCH. FICHE NMBS

gevoerde beleid grondig gewijzigd. Reeds in 1837 werd het eerste kontract met de spoorwegen afgesloten, wat een grote ommekeer in de behandeling van de briefwisseling met zich bracht. Het spoorwegverkeer breidde meer en meer uit, waardoor de paardepost geleidelijk verdween. Het eerste „spoorwegpostkantoor” rijdt op 15 september 1840 op de lijn Brussel-Antwerpen, gevolgd door meer en meer nieuwe diensten naargelang de voortschrijdende uitbreiding van het spoorwegnet. Op 30 januari 1850 werd de nieuwe dienst definitief opgericht bij Koninklijk Besluit : het voorzag in de invoering van postdiensten op alle lijnen van de Staatsspoorwegen.

Hierbij mag niet onvermeld blijven, dat ook de later op te richten Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen evenals verschillende stadstrammaatschappijen postvervoer per spoor hebben verzorgd, doch dit is uiteraard een andere geschiedenis.

## HET MATERIEEL

Een volledig overzicht van de sinds het begin van het postvervoer per spoor gebruikte voertuigen, in samenhang met hun herkomst, verbouwingen, nummeringen enz. zou ons binnen het bestek van dit artikel veel te ver leiden. Wij verwijzen hiervoor naar een lijvig boek, geschreven door de Heer Ch. Ocsinberg, dat deze materie uitvoerig behandelt en dat vermoedelijk einde 1988 zal verschijnen.

Teneinde tot een optimale samenwerking te komen, dienden de directies van de post en van de spoorwegen zowel de dienstregelingen als het gebruikte materieel eens nader te bekijken : rijtuigen verslijten en dienen te worden vervangen. Uit deze gedachtenwisselingen ontstond het idee dat het onderwerp van deze bijdrage vormt : de APT of Autonome Posttrein.

## DE AUTONOME POSTTREIN

In de vervanging van de eerste, uit 1935 stammende, elektrische motorstellen (AM 35) werd voorzien in een beslissing van de Raad van Beheer op 29 augustus 1958. Deze stellen verdwenen dan ook geleidelijk uit de dienst, doch het zou nog 20 augustus 1962 worden, vooraleer de laatste twee AM 35 uit het normale verkeer verdwenen. Met PV 67 van 3 maart 1964 werd aan de laatste overblijvers van dit type een einde gemaakt. Intussen nam het vervoer van post meer en meer uitbreiding, in zoverre dat de postdiensten niet meer bij



*AM 35, gefotografeerd in een ons onbekend station. Vooraleer te worden verbouwd en ingezet als poststellen, reed dit materieel als vierledige stellen reizigersdiensten tot in 1962. Het hier afgebeelde stel nr. 12 werd in 1984/85 gerestaureerd voor museumdoeleinden. Foto Jocadis, verzameling Jan Mahieu.*

machte bleken, alle aangeboden stukken tijdens de posttreinritten te sorteren : de treinen reden immers steeds sneller en de modernere treinstellen beschikten over een heel wat beperkter laadruimte dan de vroeger gebruikte bagagewagens.

Bij de NS had men dit probleem opgelost door de ombouw van buiten dienst gesteld materieel.

De Belgische posterijen namen dit idee over en besprekingen dien-aangaande met de NMBS begonnen op 20 november 1959.

Aanvankelijk had de post over volledige nieuwbouw gedacht, doch de NMBS stelde voor, oud materieel AM 35 te verbouwen. Als gevolg van dit voorstel vroeg de post op 15 maart 1960 aan de NMBS, alsnog geen AM 35 te slopen, verzoek dat werd ingewilligd.

Oorspronkelijk gold de uitgestelde sloop zowel motor- als aanhangrijtuigen, doch op 12 oktober 1961 werd beslist, alleen de motorrijtuigen te behouden en de aanhangers vrij te geven voor gebruik als dienstwagens. De motorwagens zouden worden samengevoegd om als nieuwe tweeledige stellen dienst te doen.

In 1962 kwamen de plannen voor deze tweetjes klaar en reeds op 3 oktober 1962 vond, tot algehele voldoening, een proefrit plaats op de lijn Brussel-Charleroi. Het kostenbestek, op 3 juli 1963 opgesteld door de Centrale Werkplaats te Mechelen, vermeldde als basisprijs voor de verbouwingen een bedrag van 6,5 miljoen frank.

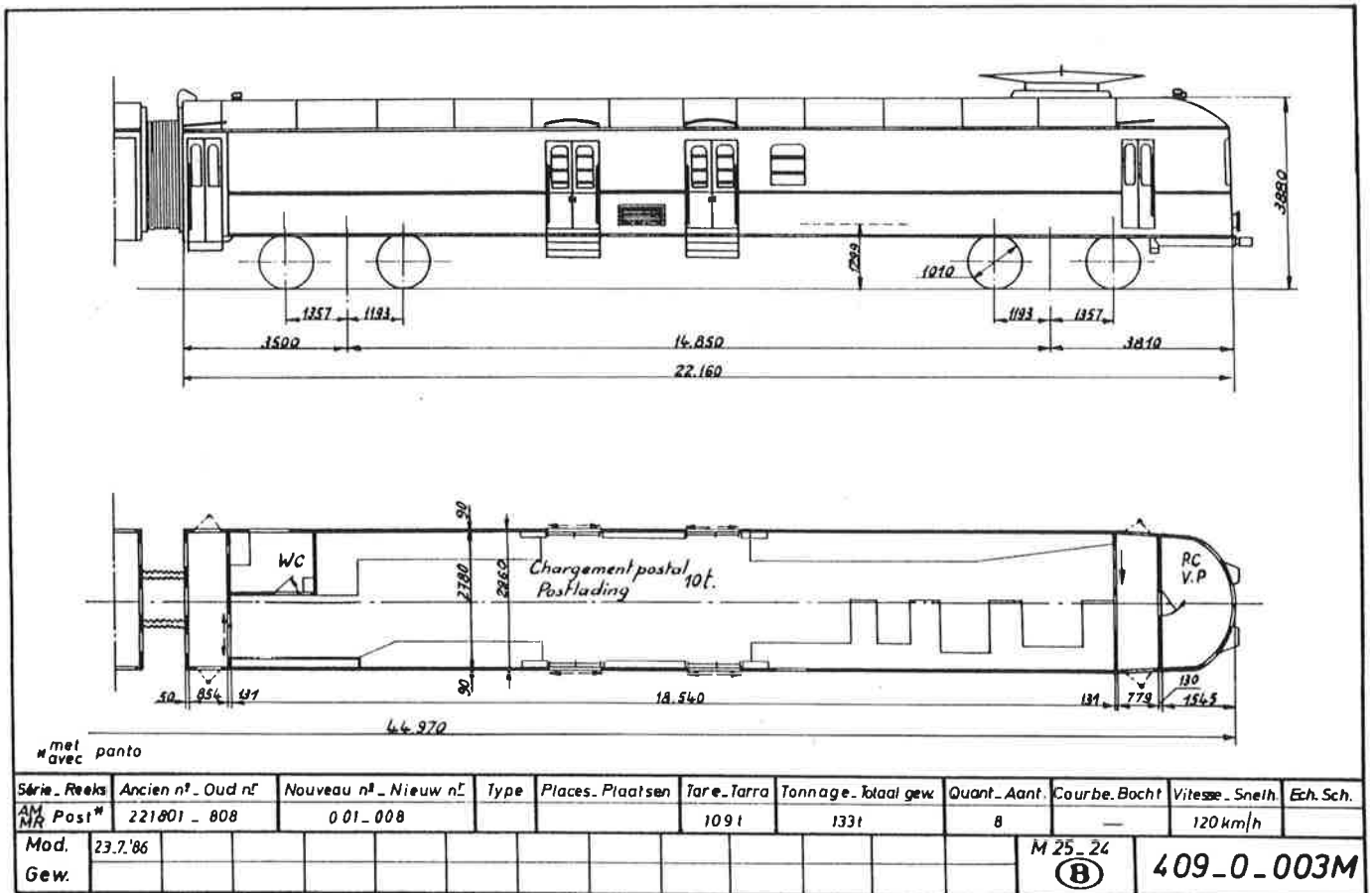
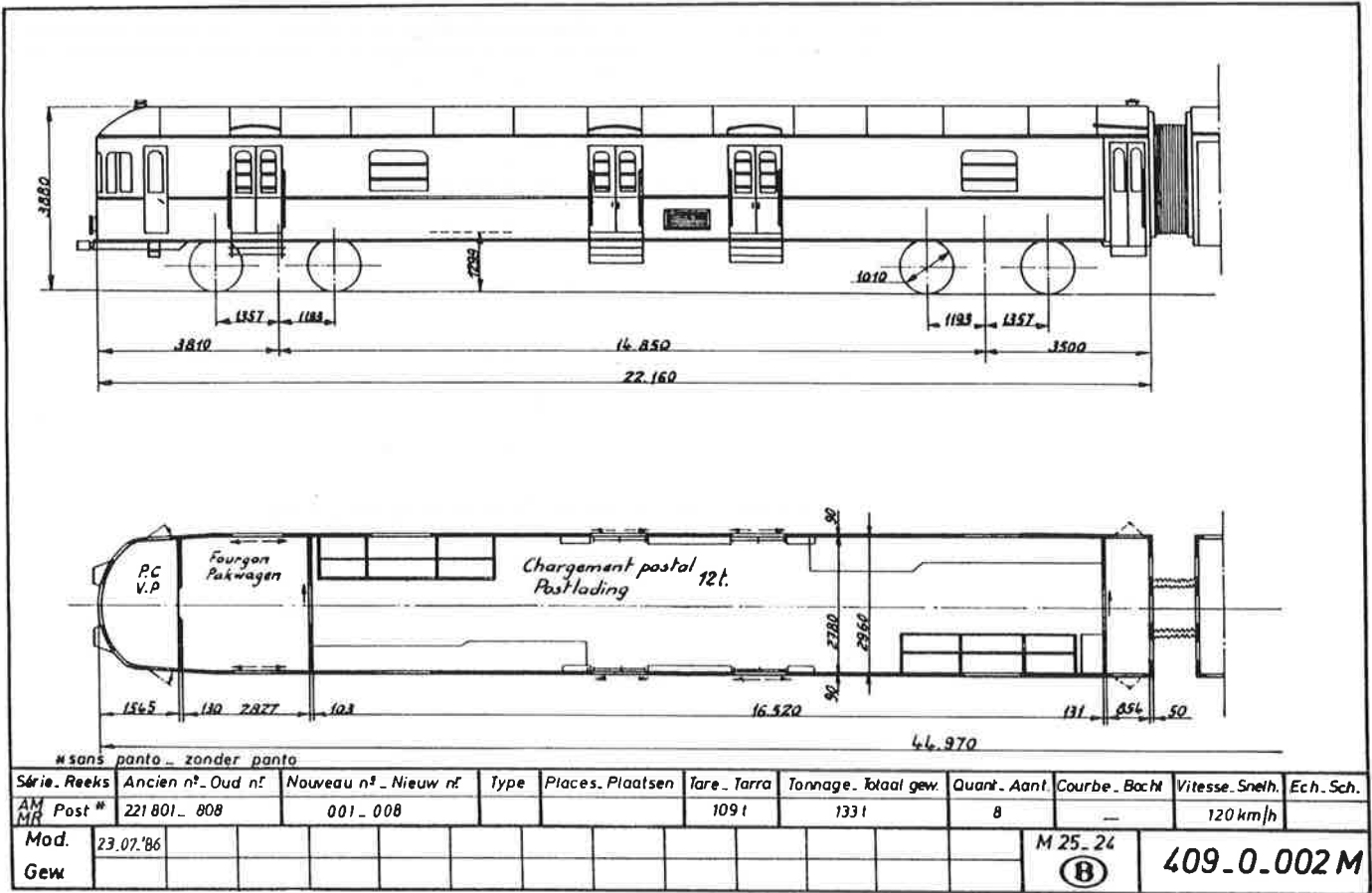
Tijdens een vergadering op 5 november 1964 werd bij de NMBS de ombouw besproken : een hele rits verbouwingen en aanpassingen kwam aan de orde.

Omstreeks de jaarwisseling 1964/65 stelde de CW Mechelen de planning van de verbouwingen werkzaamheden op. In samenwerking met de werkplaats Schaarbeek, die instond voor de gedeeltelijke ontmanteling van de rijtuigen, werden in de CW Mechelen voorbereidingen getroffen om aan de ombouwwerken te kunnen beginnen.

De aflevering van het eerste poststel werd verwacht omstreeks einde 1966. Reeds vlug bleek deze datum te optimistisch ingeschat : het materieel bevond zich in een veel slechtere staat dan verwacht. Bovendien konden de voorziene motoren niet langer worden weerhouden en er werd beslist, in plaats van de gereviseerde oorspronkelijke motoren, dezelfde traktiemotoren te gebruiken als deze bij de stellen type 50 en 53.

De posterijen hadden in den beginne een optie op alle twaalf bestaande stellen type AM 35. Het werden er uiteindelijk slechts acht.

Op 1 december 1967 verliet het eerste omgebouwde stel (221.801) de Centrale Werkplaats. Na de overdracht aan de posterijen kon het personeel er op 1 en 2 februari 1968 kennis mee maken te Brussel Zuid. Het duurde echter nog tot 5 maart 1968 vooraleer het aan de pers werd voorgesteld en een officiële proefrit liep tussen Brussel en Luxemburg. Naarmate



de overige stellingen werden afge-  
werkt kwamen ook Gent, Oostende,  
Liège en Hasselt bij verdere proefrit-  
ten aan de beurt.

Op 7 maart 1968 sloten de spoor-  
wegen en de posterijen een overeen-  
komst betreffende het onderhoud  
en de herstelling van de stellingen; op  
15 maart 1968 gebeurde dit insgelijks  
m.b.t. de besturing, het gebruik  
en de exploitatie. Een vergelijk met  
de CFL omtrent het rijden op het  
Luxemburgse net kwam tot stand  
op 31 januari 1969.

**VERVOER TUSSEN  
DE SORTEECENTRA**



Autonoom poststel 954 in station Antwerpen Centraal, ingezet voor de post-  
dienst tussen Antwerpen Centraal en Gent St.-Pieters. 28 november 1983. Foto  
Jan Mahieu.

Sinds 1971 worden de rode post-  
stellen eveneens gebruikt als „ver-  
voerselement” : er wordt dan aan  
boord geen post meer gesorteerd,  
doch de lading wordt wel steeds be-  
geleid door postpersoneel. Zodoen-  
de kan een heelwat intensiever ge-  
bruik van het materieel worden ge-  
maakt. Terzelfdertijd wordt nog  
steeds heel veel post vervoerd door  
gewone reizigerstreinen, terwijl onze  
groene tweetjes vrij veelvuldig wor-  
den ingezet voor postvervoer.

Op 24 december 1976 kwam een  
akkoord tot stand tussen de NMBS  
en de post m.b.t. de aankoop van  
acht nieuwe, thyristor-gestuurde  
treinstellen. Toen echter op 6 maart  
1979 de prijs van deze bestelling be-  
kend geraakte, zagen de posterijen  
van aanschaf af wegens... geld-  
gebrek.

In 1980 en 1981 werden de spoor-  
wegpostkantoren Brussel-Mons,  
Brussel-Charleroi en Brussel-  
Kortrijk afgeschaft. De posterijen  
wildan het vervoer van poststukken  
reorganiseren. Bij de invoering van  
het IC/IR-plan (3 juni 1984) werd de  
mogelijkheid om post te vervoeren  
met gewone reizigerstreinen aan-  
zienlijk verminderd.

De verdere exploitatie van de auto-  
nome posttreinen werd grondig on-  
derzocht, wat resulteerde in een  
akkoord over het behoud van post-  
vervoer per spoor voor een tijds-  
spanne van twee jaar. Daar de acht

**Post MR**

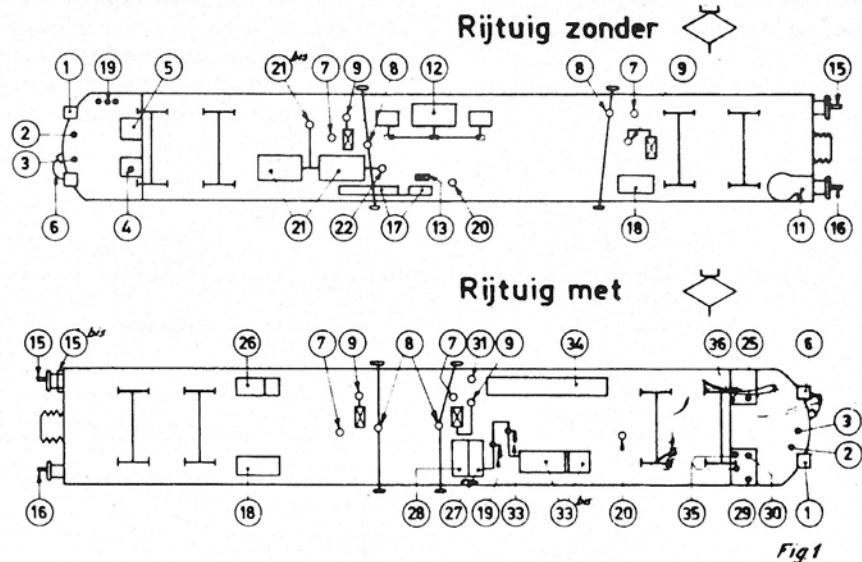


Fig 1

**Rijtuig met**

- 1 Koppeldoos voor treindr tussen motorrijtuigen
- 2 Afzonderingskr. voedingsklep autom. leiding (cab.)
- 3 Afzonderingskr. autom. waakinrichting (cab.)
- 4 Afzonderingskr. elektr. noodsein (cab.)
- 5 Gereedschapskast
- 6 Rustdoos koppelaar
- 7 Afzonderingskr. autom. rem
- 8 Spuiklep remcyl.
- 9 Afzonderingskr. rechtstreekse rem + rel. transform.
- 10 Koppelaar treindraden
- 11 Toegangsladder dak
- 12 Koppelaar verbindingdraden
- 13 Contacten verwarm. afdel. post
- 14 Afzonderingskr. richtingswals
- 15 Afzonderingskr. bedieningsleiding
- 16 Afzonderingskr. stroomafnemer leiding (cab.)
- 17 Inductieve shunt
- 18 Ritwisselaar
- 19 Uitschakeling motorgroepen
- 20 Kast met hoofdverbreker (cab. I)
- 21 Afzonderingskraan hoofdverbreker (cab. I)
- 22 Afzonderingskraan controle res.
- 23 Afzonderingskraan contactoren - batterij
- 24 Batterijkast van contactoren
- 25 Aanzet weerstanden
- 26 Smeltzekeringen motor-compr./mot dyn - altern.
- 27 Veiligheidsuitrusting

**Rijtuig zonder**

- 1 Koppeldoos voor treindr tussen motorrijtuigen
- 2 Afzonderingskr. voedingsklep autom. leiding (cab.)
- 3 Afzonderingskr. autom. waakinrichting (cab.)
- 4 Afzonderingskr. elektr. noodsein (cab.)
- 5 Gereedschapskast
- 6 Rustdoos koppelaar
- 7 Afzonderingskr. autom. rem
- 8 Spuiklep remcyl.
- 9 Afzonderingskr. rechtstreekse rem + rel. transfo.
- 10 Compressor
- 11 Groep motor - dynamo - alternator
- 12 Aut. spijer aflicafscheider
- 13 Koppelaar treindraden
- 14 Koppelaar verbindingdraden
- 15 Batterij 72 V
- 16 Toestellenkast 24 V - 72 V
- 17 Aardingslask
- 18 Afzonderingskraan bedieningsleiding
- 19 Hoofddres
- 20 N.D. veiligheidsklep
- 21 Afzonderingskr. hoofddres

rode poststellen het vervoer niet alleen aankunnen worden ze bijgevoerd door gewone groene stellen. Vijfmaal per dag heeft in het station Brussel Zuid een uitwisseling van vervoerde poststukken plaats. Postsortering tijdens de rit gebeurt nog alleen op de verbinding Brussel-Luxembourg.

## DE „NIEUWE” POSTSTELLEN

Zoals bij iedereen die en alles wat op een gevorderde leeftijd geraakt het geval is, traden en treden er steeds meer defekten op bij de APT-stellen. Vervanging werd dan ook alsmat dringender. Deze toestand leidde tot een nieuw akkoord tussen de posterijen en de NMBS.

Dit akkoord is er echter slechts gekomen na heel veel overleg: beide instellingen bevinden zich immers in een herstructureringsfase. Zowel de spoorwegen (IC/IR-plan, Topplan, reorganisatie, herverdeling van de werkverschaffing) als de post (Plan „Post 90”) streven naar éézelfde doel: een beter produkt afleveren tegen een goedkoper tarief... Beiden hebben uiteindelijk mekaar gevonden in een nieuw tienjarig kontrakt dat einde 1987 werd afgesloten.

De ombouw van de reeks 54 kon nu beginnen...

## Een bewogen geschiedenis... of een moeilijk begin ?

Reeds lang werd gesproken over de vervanging van de oude autonome posttreinen, nu nog gereden met de verbouwde stellen 1935.

Geruime tijd werd gediscussieerd over de vraag, of men in de toekomst het postvervoer verder per spoor dan wel met vrachtwagens zou verzekeren. Uiteindelijk werd gekozen voor de vernieuwing van het vervoerskontrakt met de spoorwegen.

Deze vernieuwing had tot gevolg dat in de vervanging moest worden voorzien van de huidige acht posttreinen (stellen 001/008).

Voor ombouw tot „nieuwe” posttreinen werden vijftien stellen gekozen uit de reeks 051/128, in spoorwegjargon het type 54 (reeks 00). De prijs voor deze ombouw bedraagt ongeveer 20 miljoen frank per stel.

Op de oorspronkelijke lijst van de voor ombouw in aanmerking komende stellen kwamen de volgende nummers voor: 071, 074, 080, 084, 085, 086, 087, 091, 093, 109, 110, 117, 118, 123 en 128.

Het stel 087 werd op 30 november 1987 echter betrokken bij een ongeval te Namèche, waarbij het zwaar werd beschadigd. Verder verkeert het oorspronkelijk aangeduide

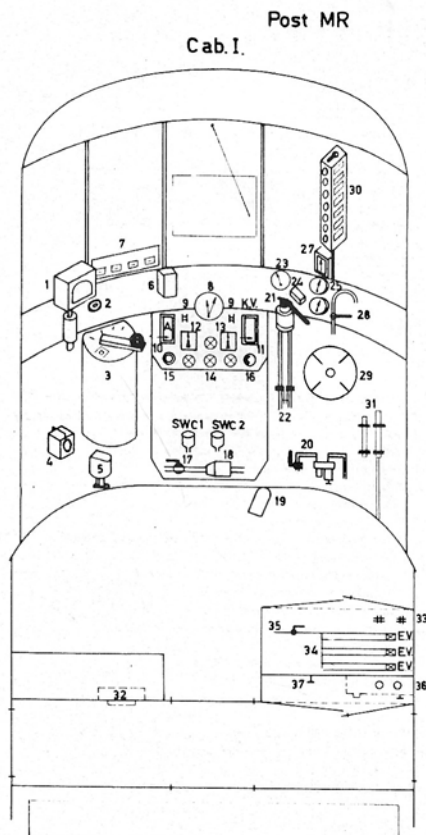
stel 071 in zulke erbarmelijke toestand, dat ook in dit geval ombouw zeer onwaarschijnlijk wordt. Stellen 120 en 111 werden als vervangers aangeduid.

Toen op 16 maart 1988 het eerste omgebouwde stel ex-109 officieel aan de pers werd voorgesteld te Brussel Zuid, had deze nieuwe posttrein reeds een bewogen „ombouwgeshiedenis” achter de rug.

Op 27 januari werden met de nieuweeling 963 proefritten gedaan tussen Mechelen en Haacht. De oorspronkelijk tot Landen geplande rit diende vroegtijdig te worden onderbroken ingevolge een defekt. 's Anderdaags ging echter alles naar wens en werd er tot Landen gereden. Op 2 februari werden de afgevaardigden van de Posterijen uitgenodigd om de resultaten te komen beoordelen, met als gevolg dat werd gevraagd de „algemene presentatie” van het stel te wijzigen.

De schildering van het stel werd daarbij volledig „herdacht”, het tweede kopvenster dichtgemaakt en tenslotte verschenen op het front de verstrengelde symbolen van post en spoor.

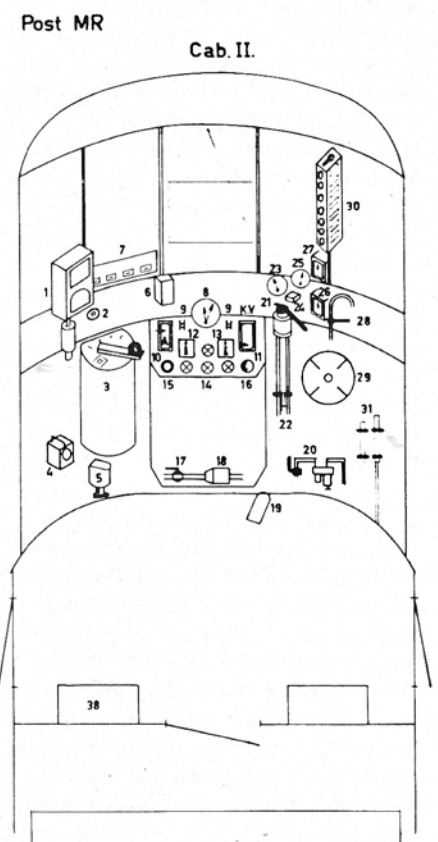
Op 8 maart was het motorstel afgevoerd volgens de nieuwe richtlijnen, doch het bleef nog tot op 16 maart in de CW te Mechelen. Bij gelegen-



## STUURCABINES — SCHIKKING VAN DE TOESTELLEN

1. Teloc-registroertoestel met aandrijfmotor (niet-registrerende snelheidsmeter in stuurcabine II).
2. Puntig waakzaamheid.
3. Manipulator.
4. Hulplantaarn.
5. Omgekeerde elektroklep van automatische waakzaamheid.
6. Doos van koptelefoon.
7. Bord met schakelaars: van links naar rechts: koptichten, verlichting stuurcabine, toestellenverlichting, ontrijmer-wasemweerder.
8. Duplex-manometer.
9. Drukknop opening deuren (alleen voor de aangekoppelde MR N.M.B.S.).
10. H.S.-ampèremeter.
11. H.S.-voltmeter.
12. Schakelaar kop-krulslichten.
13. Schakelaar tunnelverlichting.
14. 4 setlampen: deuren, rem, tractie, noodsein.
15. Ruitenswisser.
16. Tromp.
17. Afzonderingskraan automatische waakzaamheid.
18. Speedklep automatische waakinrichting.
19. Pedaal automatische waakzaamheid.
20. Voedingaklep en afzonderingskraan van de automatische remleiding.
21. Machinistenkraan rechtstroekse rem Oerlikon Fd 1.
22. Dubbele afzonderingskraan.
23. Manometer remcilinder.
24. Contact noodremming.
25. Manometer bedieningsleiding en controle (cabine II).
26. L.S.-ampèremeter.
27. L.S.-voltmeter.
28. Noodkraan.
29. Handrem.
30. Doos met vergrendelde drukknoppen: van boven naar onder: panto; groepen mot. comp. en mot. alt. gen.; hulpcompressor; controle; verwarming; herbewapening; shunt.
31. Veiligheidsmaterieel.
32. Aardingsstoestel (cabine I).
33. R.M. I — R.M. II.
34. Lijnschakelaar met 3 H.V.
35. Kraan luchtleiding hoofdschakelaar.
36. Kast met H.S.-zekerling H6 compressor en H7 gr. mot. alt. gen.
37. Scheidingsmes S.A. 1.
38. Cabine II: afzonderingskraan en elektroklep noodsein — drukregelaar d D.V.A.

dk. mbs





heid van de persvoorstelling werd het nummer 963 nog in bliksemtempo gewijzigd in 961.

Nog diezelfde 16e maart keerde het stel terug naar de Centrale Werkplaats, waar het opnieuw het oorspronkelijk inschrijvingsnummer 963 (definitief) kreeg toebedeeld! Van dit verblijf in de CW werd gebruik gemaakt om de handgrepen aan de deuren van de stuurposten te verlengen en om de opstaptreden te verplaatsen.

Op 26 april diende het stel aanwezig te zijn bij de eerste steenlegging van het nieuwe postsorteercentrum Antwerpen X te Berchem. Het kwam uit Mechelen via Antwerpen Oost POSTvatten op spoor I te Berchem. Na de plechtigheden ging het weerom richting CW Mechelen om op verdere beslissingen van het departement M te wachten voor de uiteindelijke indienststelling.

Het volgende af te leveren motorstel was het voormalige nummer 080, dat het nieuwe nummer 961 kreeg toegewezen. Schildering en opschriften zijn identiek aan het stel 963, doch de vermelding POST 90 verdwijnt om plaats te maken voor het woord POST langs de ene en het woord POSTE langs de andere zijde.

Op de datum van beëindiging van dit artikel zijn de poststellen nrs. 961 tot en met 967 door de CW Mechelen afgeleverd.

#### Overzicht van het werkschema

Nieuw nummer	Oud nummer	In (1)	Uit (2)
963	109	14.10.87	15.03.88
961	080	19.10.87	22.06.88
962	085	23.11.87	22.06.88
964	086	29.02.88	28.06.88
965	117	21.03.88	20.07.88
966	123	13.04.88	02.08.88
967	118	04.05.88	11.08.88
968	074	24.05.88	
969	091	07.06.88	
970	093	28.06.88	
971	128	12.07.88	
972	084	01.08.88	
973	120	22.08.88	

(1) Datum begin ombouwwerken

(2) Datum eindcontrole (datum vermeld op rijtuigkast)



Autonoom poststel 008 in het station Luxembourg op 21 augustus 1987. In de achtergrond bemerkt men een „kleine” SNCF-krokodil (reeks BB 12...) evenals een rangeerdiesel van de CFL, reeks 851-858. Foto Thierry Heylen.

De nieuwe stellen werden officieel in dienst gesteld op 11 juli 1988. Ze doen dienst in de beurtregelingen van de begeleide autonome posttreinen.

Wanneer alle vijftien stellen afgeleverd zijn, zullen de groene tweetjes niet langer meer aangewend worden voor het postvervoer.

De nieuwe stellen 961 t.e.m. 975 worden in Kinkempois in onderhoud genomen.

In een tweede en laatste aflevering, gewijd aan de autonome posttreinen, zullen wij dit interessante materieel schetsen aan de hand van uitgebreide technische gegevens en tevens aandacht besteden aan de inzet ervan. Zowel het vooroorlogse ex-AM 35 materieel als de recentere ex-reeks 54 komen daarbij aan bod.

13 augustus 1988

Jan Mahieu en Staf Cuyt

IS UW RAIL-REVUE VERZAMELING ONVOLLEDIG ?

## NUMMERS 1 EN 4 ZIJN UITVERKOCHT !

Stort 135 F (vanaf nr. 9 : 150 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) 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 !**

# Geschiedenis van de Gentse tramwegen

Onder deze titel publiceert ingenieur Pierre de Meyer uit Brugge sinds geruime tijd een artikelenreeks in „MIVG Krant”, het personeelsblad van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent. De Heer de Meyer, die vooral geboeid is door de technische evolutie van de voertuigen en van het net, verzamelde talrijke gegevens, prentkaarten en foto's, die mettertijd de basis moeten vormen voor een diepgaande studie over tram en bus in de Artevelde-stad.

Daar hoger vermelde artikelenreeks bestit ook de tramliedhebbers onder onze lezers zal interesseren, beginnen wij heden de publikatie van dit belangwekkende werk in Rail-Revue. Wij nemen deze gelegenheid te baat om de Heer de Meyer hartelijk te danken voor de gewaardeerde bereidwilligheid waarmee hij ons publikatie van deze serie toestond. S.C.

## HET PRILLE BEGIN : DE ACCUTRAM

Toen in de jaren 1890 beslist werd het Gentse paardetramnet op te doeken om plaats te maken voor een modern openbaar vervoer werd gedacht aan een tramnet uitgerust met elektrische rijtuigen, gevoed door batterijen.

Op 08.01.1889 werd de T.E.G. opgericht (Tramways Electriques de Gand). Het paardetramnet werd opgekocht en snel begon men aan de bouw van een nieuw net op meterspoor, dit in tegenstelling met het vroegere net dat normaalsporig was. Het eerste werk bestond erin enkele paardetrans om te bouwen naar meterspoor (dit kostte toen 2.775,89 F per rijtuig), teneinde de exploitatie te kunnen voortzetten op de omgebouwde lijndelen. Bij de eeuwfeesten in 1930 reed een dergelijke omgebouwde paardetram gedurende de Gentse Feesten. In 1937 werden de laatste twee rijtuigen voor paardetractie voor schroot afgevoerd. Op de plaatsen van ombouw werd de dienst verzekerd door paarde-omnibussen.

Begin 1899 was men met de ombouw klaar en op 23.01.1899 werd het nieuwe Gentse tramnet plechtig geopend. Begin mei van dat jaar reden accutrams op de zeven tramlijnen.

### Reeks 101 - 142

Over deze reeks rijtuigen vonden we, in tegenstelling met de twee volgende reeksen, heel wat gegevens. In het lastenboek staat vermeld waaraan de nieuwe Gentse trams moeten voldoen. Zo is de toegelaten breedte 2,20 m, de asafstand 2 m. Er mogen twee klassen zijn. De eerste klasse was het compartiment achteraan, bekeken vanuit de rijrichting. Aan de terminus gekomen werden losse kussens vlug naar de andere kant gesleept en de tram kon in tegenovergestelde richting vertrekken. Verder moeten lantaarns de rijrichting van het rijtuig aanduiden. Op de buitenkant moet er een bordje worden aangebracht dat de reisweg aanduidt. In de praktijk werd dit een miniplaatje, schuivend in een bakje boven het rijtuignummer. Bij volle lading moest een ander plaatje ontbloot worden met de vermelding „voltallig”.

Aan het accusysteem werden er eveneens heel wat eisen gesteld. Zo moesten de accumulatoren volstaan om minstens tweemaal de lengte van de langste afstand te kunnen afleggen. De accu's lagen in „luchtdichte” kasten, voorzien van luchtbuizen uitkomende op het dak en van een afleidingsbuis onder het rijtuig, tegen het overtollige vocht. Het laden van de batterijen zou maar 12 minuten mogen duren. De accu's worden geleverd door de „Société Electrique”, die eveneens een kontrakt bekomt voor onderhoud en vernieuwing.

Rekening houdende met de gestelde voorwaarden werd dan op 23 maart 1898 de eerste bestelling geplaatst bij de „Société Anonyme de construction La Métallurgique”. In de overeenkomst vinden wij volgende interessante gegevens : „42 rijtuigen (reeks 101 - 142) met 1e en 2e klasse worden gebouwd

volgens plan nr. 349. De scheiding tussen de twee klassen zal niet volledig zijn. Men zal zich beperken tot twee schutten zonder deur, die wel zo hoog moeten zijn dat iemand die neerzit zijn geuur in de andere klasse niet kan zien. De tweede reeks 143 - 147 moet op dezelfde manier uitgerust geweest zijn, gezien in een brief daterende van 5 oktober 1904, 47 volledige schotten met schuifdeur worden besteld bij „La Métallurgique” om de twee klassen beter te scheiden. Op de foto van rijtuig 105 zijn deze schotten goed te zien. De lengte van het rijtuig zal 5,03 m zijn. De lengte van de „platesformes” 1,60 m. De breedte van de kast 2,12 m en de totale breedte met voettreden 2,20 m. Het hout moet van eerste kwaliteit zijn, zonder knopen of andere kwaliteitsverminderende factoren.

Verder zijn er heel wat gegevens over het te gebruiken staal, de wielen, wielbanden, assen enz. Men lette op de beschrijving van de kussens voor de eerste klasse : „les deux coussins mobiles de Ire classe seront rembourés de crin animal. Ils seront recouverts de velours rouge, le dessous étant de cuir”. Men spreekt maar van twee kussens gezien de rijtuigen uitgerust werden met langsbanken. Dit is een lange bank met de rug naar de ramen. Men zat dus over elkaar in de tram met de rug naar de vensters gekeerd. De prijs per rijtuig bedraagt 5.600 F. Hierin zijn niet begrepen de elektrische uitrusting en de verlichting. Wel is het ophangingsysteem voorzien voor motoren Walker of Westinghouse (het werden tenslotte Westinghouse motoren).

15 rijtuigen moeten geleverd worden voor 15 juli 1898 en de rest tegen 4 rijtuigen per week vanaf deze datum. Opvallend is, dat voor heel wat punten verwezen wordt naar rijtuigen van andere maatschappijen. Zo wordt verwezen naar identieke accutrams voor Oostende, die reeds in opbouw zijn (zelfde ramen, gordijnen, binnenversiering enz.). De beremming moet voldoen aan de eisen gesteld door de Buurtspoorwegen.

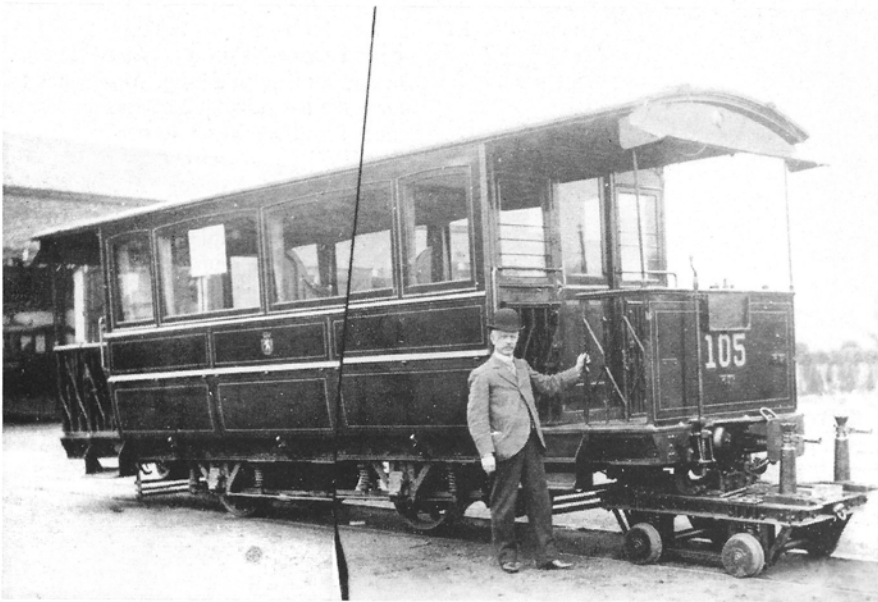
Over de kleur van de rijtuigen vinden we hier niets terug. Uit andere bronnen blijkt dat ze groen geschilderd werden. In de rijtuigen zijn er 20 zit- en 28 staanplaatsen.

Zoals hoger vermeld werd de elektrische uitrusting besteld bij Westinghouse in Londen. Op 08.06.1898 werden 37 volledige uitrustingen besteld en op 08.05.1899 de 5 overige.

Einde 1898 wordt het eerste rijtuig geleverd. In het archief vonden we terug dat op 01.01.1899 proef gereden werd met 2 rijtuigen. Einde februari van dat jaar zijn reeds 13 rijtuigen in dienst.



Motorrijtuig nr. 138 aan de Kouter. Boven het rijtuignummer staat de lijnaanduiding „Marché aux Grains - Koornmarkt”. (Prentkaart)



Motorrijtuig nr. 105. Let op de schotten tussen eerste en tweede klasse en op het bakje boven het rijtuignummer, waarin de lijnaanduiding geschoven werd. (Archief MIVG)

#### Reeks 143 - 147

Wij vonden weinig gegevens over deze reeks. In een brief van 08.05.1899, gericht aan Westinghouse, leest men dat 5 volledige uitrustingen besteld worden voor de overblijvende kasten van de reeks 101 - 142. Verder staat: „binnenkort zullen echter nog 5 uitrustingen besteld worden voor nog te bouwen rijtuigen.” Buiten deze brief vinden we verder niets meer in het archief van de MIVG. Men kan dus slechts gissen wanneer deze rijtuigen in dienst kwamen. Vermoedelijk gebeurde dit wel in 1900 of 1901. In een document van 1903 vermeldt men onder meer dat deze reeks in dienst is.

Bezitten we talrijke foto's en prentkaarten met afbeeldingen van de vorige reeks, voor deze reeks is dit niet het geval. Wij hebben bijgevolg geen idee hoe deze trams eruit zagen. Vermoedelijk hadden zij hetzelfde uitzicht als de vorige reeks. Bij hun ombouw tot trolleytram kregen ze wel een typische „kop”.

Meer hierover later. Graag ontvingen wij nadere bijzonderheden van lezers die hier meer over weten of hierover afbeeldingen bezitten.

#### Reeks 148 - 155

Omtrent de laatste reeks accutrams vonden wij nog minder. Uit geschriften blijkt dat zij in 1904 zeker in dienst waren. Wij veronderstellen echter dat zij een paar jaar vroeger reeds op het net reden.

In een brief van 1904, handelend over hun ombouw, vermeldt men dat zij uitgerust waren met Westinghouse motoren, doch uit talrijke latere bronnen blijkt dat zij de enige reeks vormden, uitgerust met motoren „Walker”.

Hier zijn nadere gegevens en afbeeldingen eveneens welkom.

#### OMBOUW VAN DE ACCUTRAMS

Al had men oorspronkelijk veel verwacht van trams gevoed met batterijen, het bleek na korte tijd dat het systeem tegenviel en dit om allerlei redenen. Zo had men erop gerekend dat, eens de batterijen geladen, de tram 100 km kon afleggen. In de praktijk bleek dit maar 20 à 25 km te zijn. Ook was de trekkracht zeer laag, zodat het trekken van bijwagens onmogelijk bleek. Dit is ook de reden waarom de lijn naar Merelbeke zo vlug uitgerust werd met bovenleiding. Tijdens een kongres in Londen in 1903 wordt de accutram ten dode opgeschreven. In één der verslagen leest men het volgende: accutraktie is niet alleen zeer kostbaar, maar daarenboven zo on-

zeker dat zij niet geschikt is voor een openbaar vervoersnet, dat in de eerste plaats op regelmaat gesteund is. Het nuttige rendement blijkt uit de praktijk maar 56 % te bedragen, terwijl dit voor trolleytrams 90 à 92 % bedraagt.

In tal van gemeenteraadsverslagen vinden wij inderdaad terug dat de tramdienst in het Gentse regelmatig ontredder is.

De „Société Electrique”, die de accu's leverde en onderhield, bleek aan de haar gestelde taken niet te kunnen voldoen, zodat de T.E.G. zelf moest instaan voor het vervaardigen en onderhouden van accu's.

#### BOVENLEIDING

Na dit alles spreekt het vanzelf dat de T.E.G. al het mogelijke deed om de toelating te bekomen haar trams om te bouwen en het net uit te rusten met een bovenleiding. Daarbij kwam nog dat de lijn Gent - Merelbeke, uitgebaat door de T.E.G. voor de Buurtspoorwegen, reeds in 1901 omgebouwd werd met bovenleidingssysteem. Het is ook in die periode dat er heel wat heibel ontstond tussen de Maatschappij en het stadsbestuur over de toenmalige lijn 6 Gent Zuid - Gentbrugge-Zuid. De T.E.G. beschouwde deze lijn als een deel van de lijn Gent - Merelbeke terwijl de stad ze als een stadlijn beschouwde. Het is op dit baanvak dat de Maatschappij in 1902 proeven deed met zelf omgebouwde trams. Op 07.01.1902 werd een trolleybasis (voor 107 fr.) en een trolleykop (voor 30 fr.) besteld aan Bisson-Berges te Parijs. Op 15.11.1902 worden opnieuw 10 trolleykopen besteld (type Dufay bij Chalanqui Beuret te Parijs) en 10 basissen (bij Chapuis in Lyon). De gebruikte trolleytang is 3,50 m lang.

In de gemeenteraadszitting van 25.07.1904 krijgt de T.E.G. uiteindelijk de



De vermoedelijke opening van het Gents accutramnet in 1899. (Foto A.C.L.)



Accutrams op de Korenmarkt kort na hun ombouw tot trolleytram. (Verzameling P. de Meyer)

toelating om heel haar net om te bouwen. In het lastenboek van 20.06.1904 worden volgende nieuwe eisen aan de trammaatschappij gesteld :

- de lijnwijzers moeten in beide landstalen zijn;
- de reizigers moeten de ruiten van de rijtuigen kunnen doen zakken;
- de rijtuigen moeten voorzien zijn van lantaarnen en de platformen moeten eveneens verlicht kunnen worden;
- naast de handrem moet er ook een snelwerkende rem komen;
- de maximum snelheid wordt beperkt tot 12 km/u.

#### OMBOUW

De T.E.G. kon dus beginnen met de ombouw van haar rijtuigen en zo wordt bij brief van 09.11.1904 aan ACEC gevraagd 110 motoren (55 trams) type Westinghouse (vermoedelijk worden ook de Walkers bedoeld) om te bouwen. Deze motoren moeten voldoen aan dezelfde eisen als deze die in aanbouw zijn voor de pas bestelde nieuwe trams (reeks 156 - 172).

Op 4 januari 1905 bestelt men 47 chassis bij „La Métallurgique”, bestemd voor de ombouw van de accutrams. Op 18 oktober 1905 werden nogmaals 8 chassis besteld voor de reeks 148 - 155. Deze laatsten moeten identiek zijn aan de vorig geleverde.

Als prijs vermeldt men 1400 fr./stuk.

Alles tesamen is dit dus een zware aderlating voor de nog jonge Maatschappij. Opvallend is ook dat de oude chassis niet meer bruikbaar zijn. In het archief van de MIVG vinden we een paar foto's, die de levering van de nieuwe chassis afbeelden.

In een gemeentebulletin van maart 1907 wordt vermeld dat heel het net heden met trolley uitgebaat is.

Een andere zaak die bij dit alles opvalt is, dat de reeks 101 - 142 zijn platte neus behoudt. Bij de reeks 143 - 147 komt de controller als het ware buiten het koetswerk te staan en bij de laatste reeks (148 - 155) komt de controller half buiten te staan. Zo krijgt men op de platformen van de eerste reeks 13 staanplaatsen en op deze van de andere reeksen 15 staanplaatsen.

Oorspronkelijk behielden deze rijtuigen hun groene kleur. Vanaf 1908 vraagt de „Belgische Werklieden Partij” dat alle trams voorzien zouden worden van glazen schermen om de geleider tegen wind en koude te beschermen. Tussen vermoedelijk 1909 en de wereldtentoonstelling van 1913 werden de platformen afgesloten met vooruitstekende windschermen en kregen de trams de gele kleur. Op een archiefphoto vindt men een ex-accutram voorzien van een niet uitstekend windscherm; dus een nieuwe vlakke gesloten kop (zie foto). Een vraag die ik mij stel is, of dit nog een latere ombouw is? Werden verschillende trams uit deze reeksen op die wijze omgebouwd? Weet iemand hier iets meer over en zou men de nummers van de aldus omgebouwde rijtuigen kennen?

De zeer kleine lijnplaatjes boven het rijtuignummer werden door houten lijnborden op het dak vervangen.

Ook hier evolueerde de kleur en de vormgeving.

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

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

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

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

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

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

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



*Twee-assige trolleytram rond 1912, reeds voorzien van windscherm en betere lijnaanduiding. (Verzameling P. de Meyer)*

### SLEEPBEUGEL

In 1910 vindt de Heer Versluys, toenmalig directeur, een systeem uit dat de trolley belet te ontsporen. De nieuwe uitvinding moet nog steeds geen algehele voldoening gegeven hebben, gezien de raad van beheer op 18.06.1913 beslist de trolley Dickinson te vervangen door een sleepbeugel. Hiervoor moet het gehele bovenleidingsnet worden herlegd. Nog voor de eerste wereldoorlog werd lijn 6 (Muide - Meulestede) hiervoor aangepast. De rijtuigen die dienst deden op deze lijn werden 's morgens en 's avonds van en naar de stelplaats gesleept door een trolley-broertje. Door de oorlogsomstandigheden werd de verdere ombouw verdaagd tot het begin van de jaren twintig.

In de jaren die volgen worden nog heel wat verbeteringen aan de rijtuigen aangebracht. Ook de lijnwijzers veranderen. Rijtuig 146 wordt in januari 1928 voorzien van nieuwe zetels. De kussens van de zetels worden vervangen door riet en dit zowel in de eerste als in de tweede klasse.

Volgens een brief, gericht aan de stad Gent, zou deze wijziging gebeurd zijn om hygiënische redenen. Het College van Burgemeester en Schepenen is zeer tevreden over de ombouw en moedigt de TEG aan om dit ook op de andere rijtuigen te doen.

### OMBOUW NAAR DRIE-ASSER

Tussen 1929 en 1932 worden alle rijtuigen omgebouwd tot drieassige trams. Nieuwe chassis werden besteld bij „La Métallurgique”. Het koetswerk (zonder platformen) van de tweassers wordt gerecupereerd evenals de elektrische uitrustingen.

Middenkast en elektrische uitrusting worden niet voor dezelfde drieasser gebruikt en zo komt het bijvoorbeeld dat een rijtuig van de reeks 148 - 155,

met motoren „Walker”, zijn kast afstaat aan een drieasser die uitgerust zal worden met motoren Westinghouse. De nieuwe drieasser werd dan bestempeld als type Westinghouse.

Tenslotte werd de nieuwe drieasser voorzien van twee nieuwe grote platformen.

Tot hier in het kort de geschiedenis van de drie reeksen „accutrams”. Meer informatie en afbeeldingen over deze reeksen zijn steeds welkom. We zullen ook niet nalaten de meest belangrijke gegevens die we van u zouden mogen ontvangen in een volgende aflevering te publiceren.

Voor de echte tramliedhebbers volgt hier een lijst van omnummering van tweasser tot drieasser; dit geldt, zoals hoger vermeld, alleen voor het koetswerk (uit archief MIVG).

#### 1e reeks (ex-type Westinghouse)

101-334	Wal	122-322	We
102-348	Ch	123-353	Ch
103-319	We	124-351	Ch
104-336	We	125-385	We
105-331	Wal	126-333	Wal
106-347	Ch	127-325	We
107-341	Wal	128-345	We
108-318	We	129-355	Ch
109-352	Ch	130-330	We
110-340	Wal	131-387	We
111-317	We	132-316	We
112-328	We	133-335	Wal
113-338	Wal	134-327	We
114-344	We	135-349	Ch
115-354	Ch	136-337	We
116-329	We	137-320	We
117-350	Ch	138-386	We
118-332	We	139-383	We
119-326	We	140-323	We
120-339	We	141-324	We
121-321	We	142-384	We

#### 2e reeks (ex-type Westinghouse)

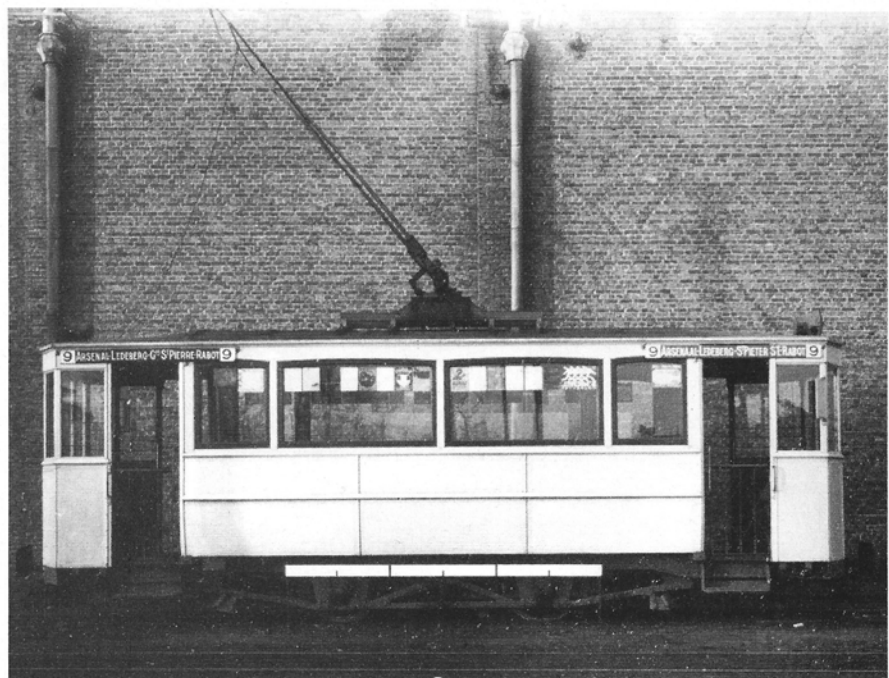
143-343	Wal
144-346	Ch
145-381	We
146-342	We
147-382	We

#### 3e reeks (ex-type Walker)

148-370	We
149-359	Ch
150-372	We
151-362	Ch
152-364	We
153-369	We
154-366	We
155-367	We

(nr Zasser - nr 3 asser, type motor in nieuwe drieasser : Wal : Walker; We : Westinghouse; Ch : Charleroi).

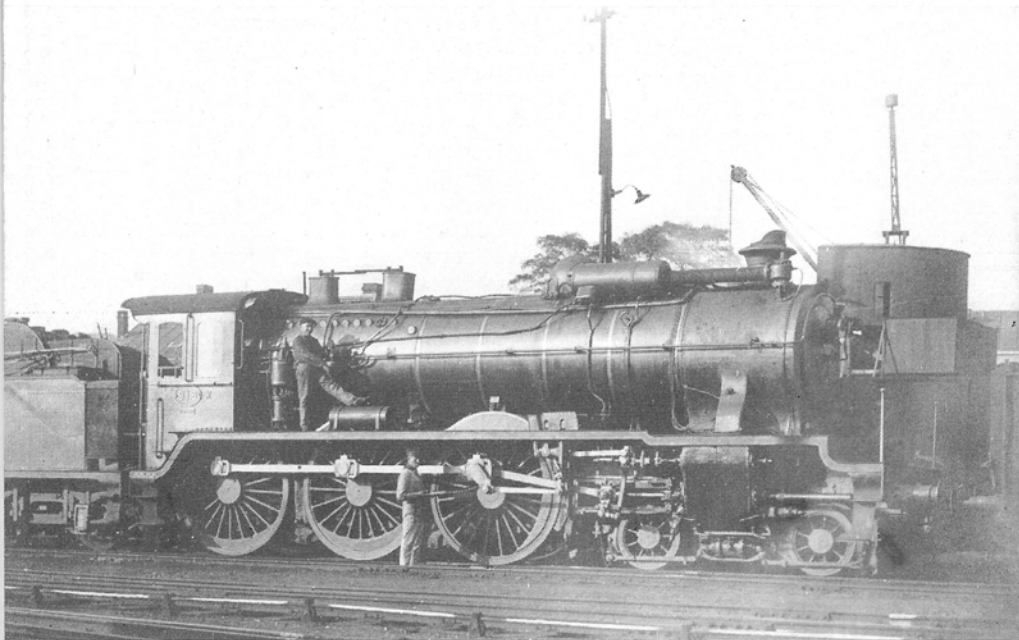
(Wordt voortgezet)  
Pierre de Meyer



*Ombouw naar trolleytram met „vlakke” neus. (Archief MIVG)*

Beelden van vroeger :

## Historische foto's uit privé-verzamelingen



In het spoorweggedeelte van deze rubriek tonen wij u ditmaal twee locs van het type 9. Deze 2-3-0-snelreïnclocomotieven met drijfwielen van 1,98 m waren voorzien van een oververhitter en vier gelijke cilinders met enkelvoudige uitzetting. In totaal werden er 64 stuks van gebouwd in de periode 1909-1914 (afgezien van twee prototypen die in 1905 op de sporen verschenen). Deze locomotieven zijn duidelijk produkten uit het beroemde Flammetijdperk, samen met (o.a.) de bekende machines van het type 10 en het type 36. De laatste locomotieven van het type 9 verdwenen reeds in 1951.

De eerste opname toont locomotief 916 van het depot Berchem/Antwerpen

(FCV). De foto is gemaakt in de jaren dertig; juiste opnamedatum, opnameplaats en naam van de fotograaf zijn ons niet bekend. Het gaat hier duidelijk op de eerste plaats om een „personeelsfoto“ : de machinist en de stoker zijn „hun“ machine aan het voorbereiden voor de volgende inzet. Vermoedelijk heeft deze foto gedurende vele jaren in de woonkamer van een van beide spoor mannen gehangen... De opname (ware grootte : 23 x 29,5 cm, ingekaderd en met een glasplaat afgedekt) hoort thuis in de verzameling van J. Caeberts, die dit kostbaar stuk tijdens een avondwandeling vond... op een vuilnisbak ! Identificatiegegevens van de locomotief : Belgische Staatsspoorwegen nr. 4046; in

1931 : nr. 916; in 1946 : 9.016; gebouwd door „L'Energie“ te Marcinelle-fabrieksnummer 528/1910. Deze machine zou nog tentoongesteld geweest zijn op de Internationale Tentoonstelling van Brussel in 1910 !

De tweede foto toont machine 4061 (in 1931 : 911; in 1946 : 9.011), gebouwd door „La Hestre“ - fabrieksnummer 31/1914. Datum, plaats en fotograaf zijn ons niet bekend.

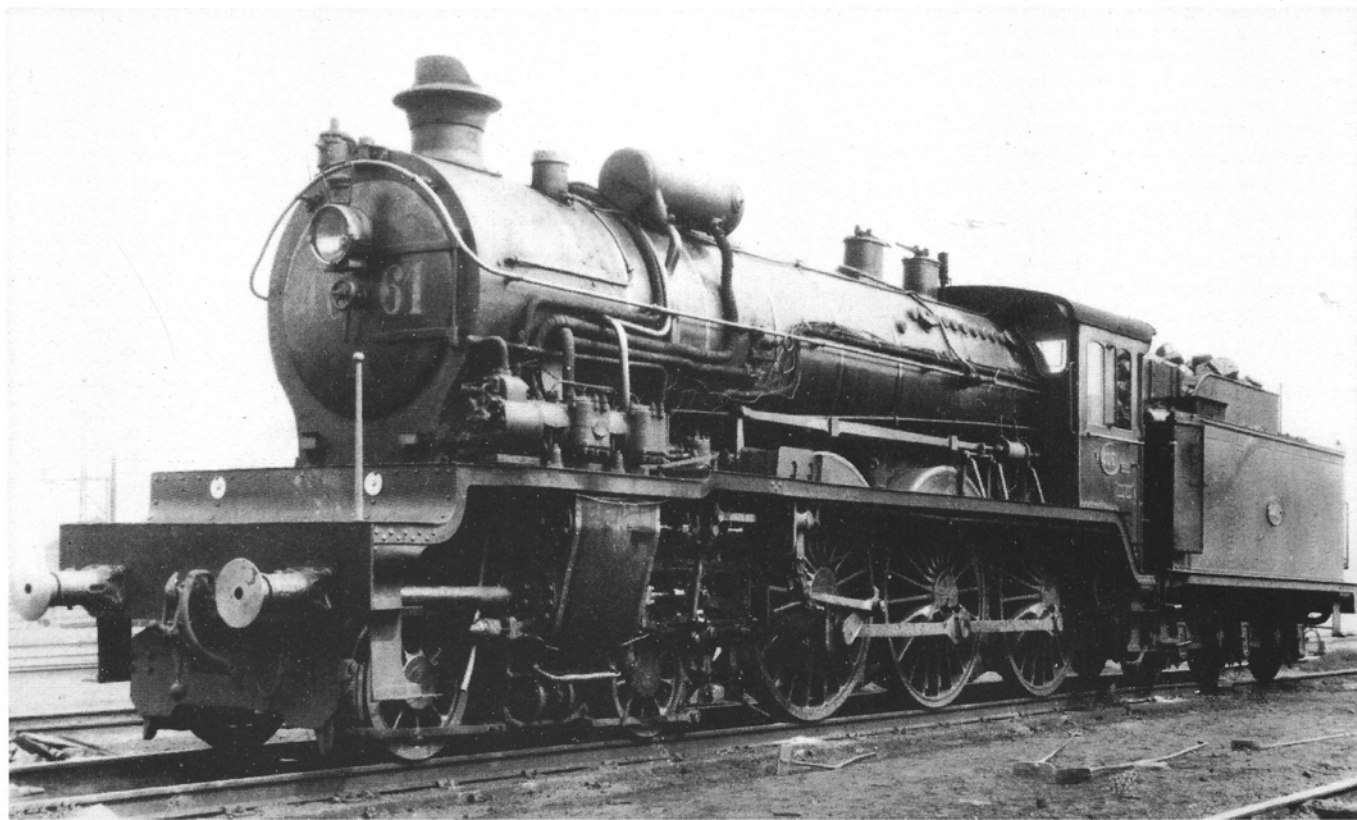
De opname is in ieder geval gemaakt door een Engels spoorwegliefhebber die vermoedelijk in 1929 of 1930 (mogelijk met enkele vrienden) een rondreis heeft gemaakt doorheen België.

De foto maakt deel uit van de privé-verzameling van J. Van Olmen, maar is oorspronkelijk afkomstig uit de beroemde collectie van de Locomotive Publishing Company (nu overgenomen door Real Photographs Company te Shepperton in Engeland).

Enkele opmerkingen : wat vooral opvalt bij deze locomotieven is de aandrijving op de eerste as, met als gevolg een zeer compact aandrijf- en stoomverdelingsmechanisme; het prachtig silhouet van de machines wordt enkel verstoord door het op de ketel geplaatste mengreservoir van de A.C.F.I.-voorverwarmingsinstallatie en de dubbel uitgevoerde Wilson-veiligheidskleppen. Een detail : de armsteun in het venster van het machinistenhuis (kant stoker) van loc 916.

J. Van Olmen

Bron historische gegevens : A. Dagant, „Les locomotives à vapeur de l'Etat Belge à la SNCB“, Tielt, 1982 en locomotieflijsten gepubliceerd door de vereniging T.T.Z.



30 JAAR GELEDEN :

# EXPO 58

Tekst en foto's : Jacques Cohn



Rijen van op vertrek wachtende trams in het station Esplanade, april 1958.

*30 jaar geleden - in oktober 1958 - sloot Expo 58 haar deuren, wat voor medewerker Cohn aanleiding was om uit zijn archief een reeks foto's op te diepen. Deze foto's hangen een representatief beeld op over de wijze, waarop tram en bus de massale toeloop naar deze universele manifestatie wisten op te vangen. Bij het bekijken van deze beelden en het lezen van de heer Cohn's commentaren erbij, is men geneigd een parallel te trekken tussen het openbaar vervoer van destijds en datgene, tot wat het op heden - jammer genoeg - in ons land „verworden” is.* S.C.



De voetgangersbrug naar het station Esplanade, september 1958.

Nooit werden in ons land met tram en bus zoveel mensen naar een bepaalde plaats vervoerd dan naar de Heizel tijdens de Brusselse Expo 1958.

De tramstations Esplanade, Centrexpo, Benelux en Folklore werden door de tot het uiterste versterkte en soms verlengde lijnen 1, 8, 9, 11, 14, 16, 18, 20, 39, 46, 52, 81 en 89 bediend; verder door talrijke „doorstreepte” diensten hiervan, waarvan sommige van de koersbordletters „Sp” waren voorzien. Verder bestonden er nog speciale lijnen, zoals lijn **B** naar het station van Schaarbeek, of de nachtlijnen, die de vijfhoekige Expo-ster op hun koersbord of lijnfilm hadden staan. Tijdens de spitsuren van de bijzonder drukke eerste dagen kon men zelfs sporadisch wagens van de lijnen 2, 3, 40 en 83 op de Heizel zien, evenals talrijke NMVB-trams en bussen naar de Expo-ingangen Benelux, Folklore en Grote Paleizen.

Motorwagen 1278 op lijn **B** bij het Schaarbeekse station. Lijnkleur : groen/groen, de toenmalige kleur van de spoorwegen. September 1958.





Een van de talrijke „Sp” diensten : motorrijtuig 3403 op „Sp” Esplanade - Tervurense Poort van lijn 20, lijnkleur : rood/wit. Augustus 1958.



De NMVB legde talrijke rechtstreekse diensten in naar de Expo, zowel vanuit de Brusselse voorsteden als vanaf veel verder gelegen eindpunten, zoals Halle, Leerbeek, Ninove en zelfs Wavre. Motorwagen type N 10451 „Benelux - Wavre”, aan het Gemeenteplein te Laken, mei 1958.

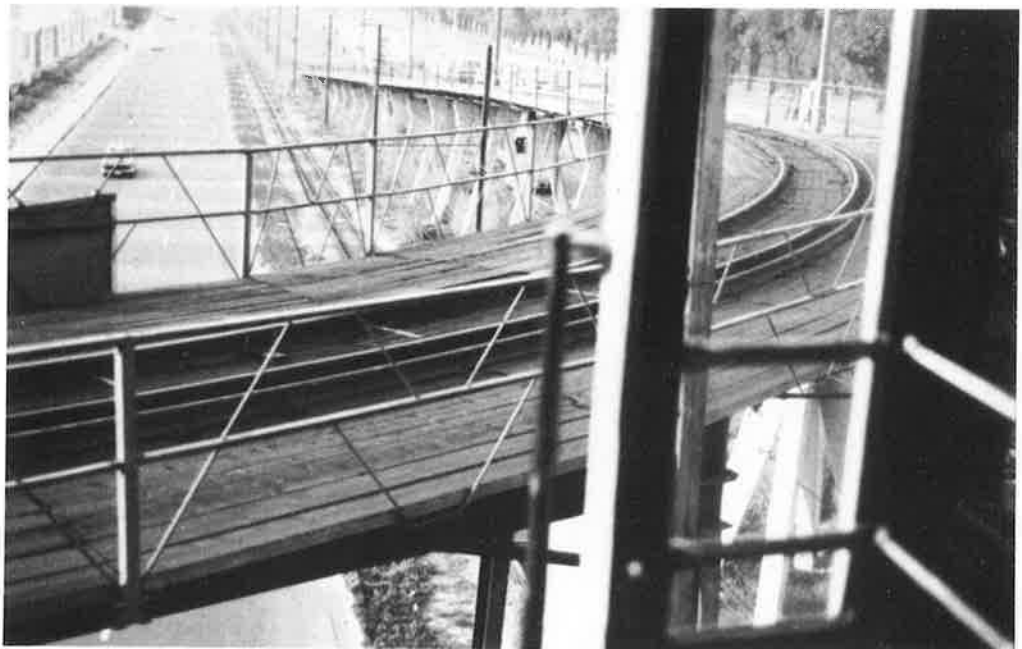


Alle trams en bussen naar de Expo waren vooraan getooid met een gekleurde schijf, die de naam vermeldde van het of de bediende station(s). Deze kleuren waren :  
 Benelux : lichtblauw  
 Centrexpo : donkerblauw  
 Benelux/Esplanade : blauw/groen  
 Folklore : rood  
 Esplanade : groen  
 Grote Paleizen : geel  
 Hier hangen enkele van deze borden, in afwachting van gebruik, in het NMVB-station Grimbergen, juni 1958.

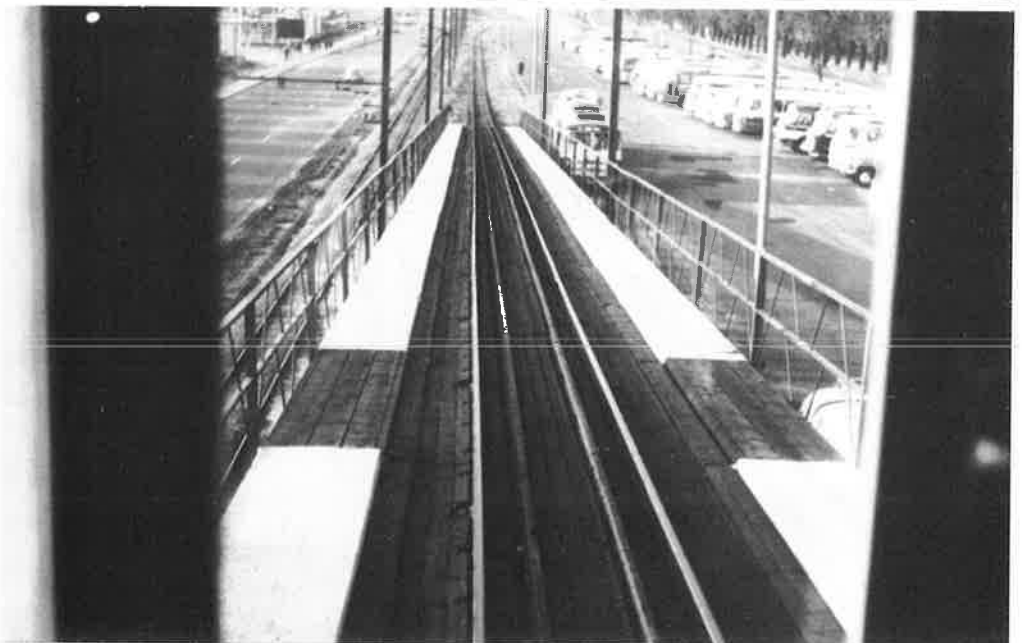




Een van de speciale busdiensten van de MIVB : bus 8125 op de „Express“-dienst Zuidstation - Benelux, lijnkleur : blauwe ster en zwarte tekst op witte achtergrond. Augustus 1958.



Er bestond zelfs een voorlopige NMVB-tramlijn, die meerdere parkeerterreinen te Strombeek verbond met de Expo-ingang „Grote Paleizen“. Voor de aanleg van deze, slechts een kort leven beschoren lijn zonder letter of nummer moesten twee voorlopige bruggen over de autoweg Brussel - Boom - Antwerpen worden gebouwd : afrit richting Strombeek, gefotografeerd door de voorruit van motorrijtuig 10089. Links lijn L naar Londerzeel, rechts één van de busparkings. September 1958.



Eén van de tijdelijk trambruggen over de autoweg naar Boom. September 1958.



Een van de speciale busdiensten van de NMVB naar de Expo : tijdelijke lijn „ME”..., lijnkleur blauw. April 1958.



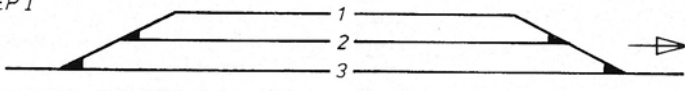
Een weinig gekend verschijnsel tijdens de eerste weken van Expo 58 : het „wisselmannetje” aan het kruispunt Lambermontlaan/Elisabethlaan. Tijdens de Expo werd hier links afgebogen door lijnen 20 en ①, rechtdoor gereden door de 81 en de „Sp” en rechts afgebogen door lijnen 1, 52 en 58. Voor de Expo bestond de boog naar links nog niet en de rechtdoor lopende sporen werden slechts zelden gebruikt. De wissel lag dan ook bestendig naar rechts afbuigend, richting Verboeckhovenplein. Het wisselmannetje moest, tijdens de beginperiode van de Expo, de wissels verleggen. Later werden deze wissels elektrisch schakelbaar, zoals algemeen gebruikelijk. April 1958.



Gedurende Expo 58 waren talrijke voertuigen van de Belgische tram- en busdiensten, ook buiten Brussel, met het Expo-embleem getooid. Hier zien we bv. NMVB-motorwagen 10068 op lijn W Gent - Wetteren te Destelbergen in juli 1958.

# Een modelbaan automatiseren : niet zo moeilijk ! (II)

GROEP I



REL	0	a	b	A0	A1	A2	B0	B1	B2
RSp1	99	100	101	102	103	104	105	106	107
RSp2	108	109	110	111	112	113	114	115	116
RSp3	117	118	119	120	121	122	123	124	125
RK1	126	127	128	129	130	131	132	133	134
RK2	135	136	137	138	139	140	141	142	143
RK3	144	145	146	147	148	149	150	151	152

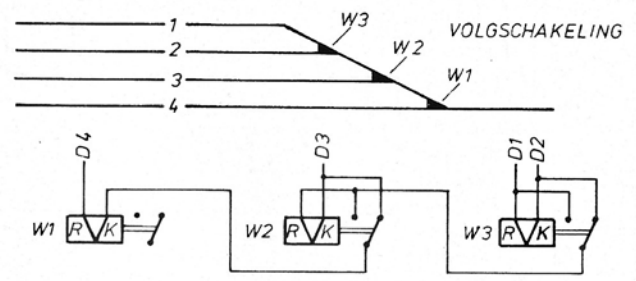


FIG.9

FIG.10

Hernemen we nog even in detail wat allemaal nodig is om een trein op een gekozen spoor te laten binnenlopen, stoppen en terug te laten vertrekken. D IN 1 drukken - wisselposities W3R en W1K - hartstukken op de juiste polariteit - controle via LW1 - spoor 1 onder spanning - controle via LG 1 - trein kan binnenrijden - eerste as raakt K1 - rijstroom onderbroken - trein stopt - controle via LRI.

Vertrekken : D UIT indrukken - wisselposities W4R en W2K - hartstukken op juiste polariteit - spoor 1 onder spanning - controle via LG1 - trein vertrekt - tweede as raakt K1 - rijstroom mag niet onderbroken worden (daarvoor dient RK) - trein verlaat station. Daar bij het afwikkelen van de vertrekbewegingen het spoor spanning krijgt en deze niet meer onderbroken wordt kan deze voorwaarde bij het binnenrijden vervallen. In- en uitrijden van spoor 2 en 3 verloopt gelijkaardig maar met aangepaste wisselstanden.

Hoe realiseren we de opgesomde bewegingen ? Daar het een eenvoudige wisselstraat betreft kunnen we een gewone volgschakeling gebruiken via de omschakelaars op de wisselaandrijvingen. De polariteit van het hartstuk wordt geschakeld via een andere omschakelaar en de terugmelding IN via de 3de. In- en uitschakelen rijstroom, bezetmelding via relais RSp (2x OM, bi-stabiel, t.t.z. de gewone relais die door de meeste modeltreinfabrikanten geleverd worden). Daar een spoel van de RSp via een spoorkontakt bekrachtigd wordt en het mogelijk is dat een as op het contact staan blijft, is het aan te bevelen een uitvoering met eindafschakeling te gebruiken.

In- en uitschakelen van de spoorkontakten via relais RK (1xIN, bi-stabiel). Uit standaardisatie-overwegingen kunnen ook de 2xOM relais gebruikt worden waarvan een omschakelaar vrij blijft. Weer kunnen we enkele tabellen opstellen (fig. 9).

Hier zijn :  
 RSp1 : relais spoor 1  
 RK 1 : relais kontakt 1  
 A1 - B1 en A2 en B2 : kontakten omschakelaars A en B overeenkomstig standen a en b.  
 Voor wie de volgschakeling niet kent

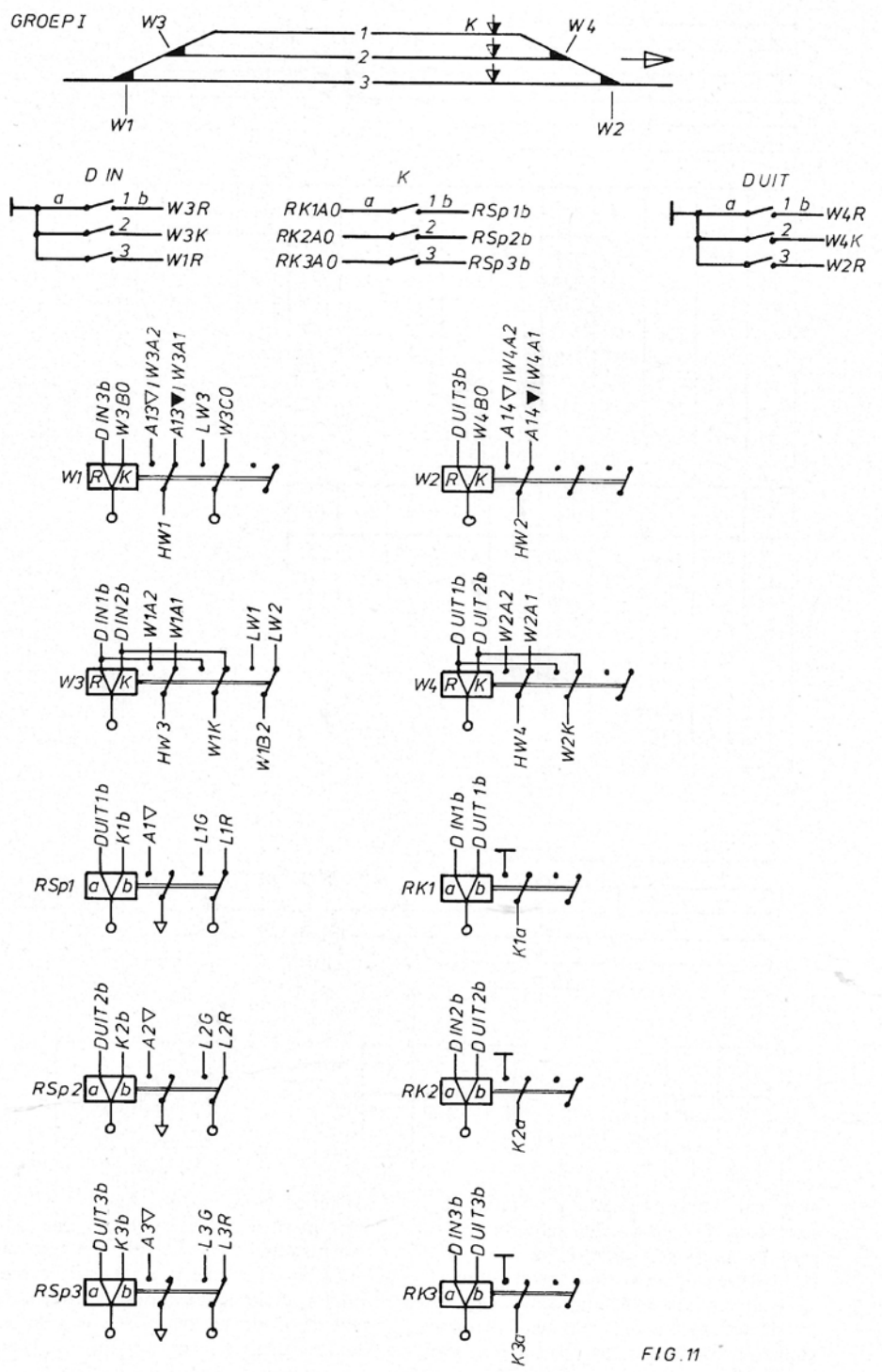
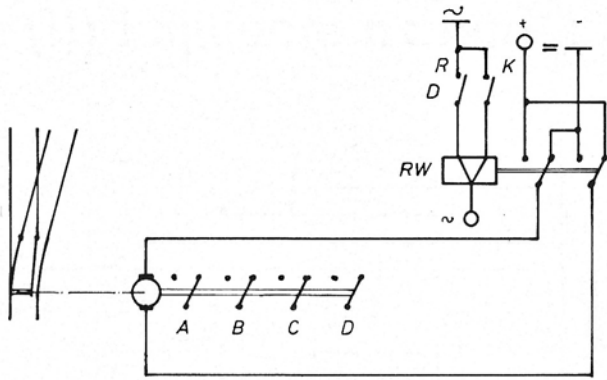


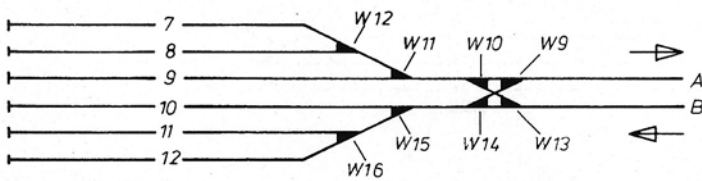
FIG. 11



TRAGE WISSELAANDRIJVING  
MET GELIJKSTROOMMOTOR

FIG. 11 bis

GROEP III

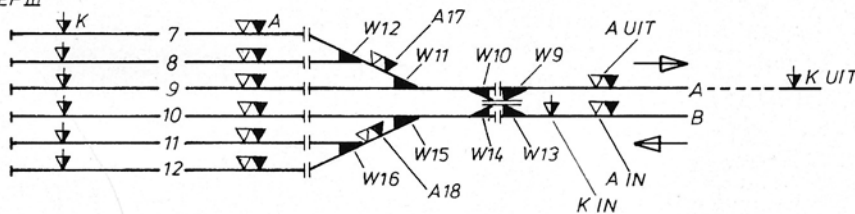


W	R	K	A0	A1	A2	B0	B1	B2	C0	C1	C2	D0	D1	D2
9	307	308	309	310	311	312	313	314	315	316	317	318	319	320
10	321	322	323	324	325	326	327	328	329	330	331	332	333	'
11	335	336	337	338	339	340	341	342	343	344	345	'	'	'
12	349	350	351	352	353	354	355	356	357	'	'	'	'	'
13	363	364	365	366	367	368	369	'	'	'	'	'	'	'
14	377	378	379	380	381	382	'	'	'	'	'	'	'	'
15	391	392	393	394	'	'	'	'	'	'	'	'	'	'
16	405	406	'	'	'	'	'	'	'	'	'	'	'	'

RW	0	a	b	A0	A1	A2	B0	B1	B2
9	419	420	421	422	423	424	425	426	427
10	428	429	430	431	432	433	434	435	436
11	437	438	439	440	441	442	443	444	445
12	446	447	448	449	450	451	452	453	454
13	455	456	457	458	459	'	'	'	'
14	464	465	466	467	'	'	'	'	'
15	473	474	475	'	'	'	'	'	'
16	482	483	'	'	'	'	'	'	'

FIG. 12

GROEP III



HW	NR
9	491

A	▽	▼
7	499	500

K	a	b
7	519	520

FIG. 13

even een korte toelichting : al de te schakelen spoelen worden achtereenvolgens bekrachtigd, telkens via een omschakelaar van het vorige toestel. Indien er een eindafschakeling aanwezig is wordt tevens de te schakelen stroom kleiner daar de spoelen één na één be-

krachtigd worden (fig. 10). We zijn nu zover dat we een schema kunnen maken. Teneinde dit niet te overladen worden alleen de korte verbindingen getekend, de andere worden aangegeven door het vermelden van de bestemming(en) aan de uitgangen. Daar

alle klemmen benoemd zijn is dit geen probleem.

Op een groepsblad worden alle elementen getekend. Neem er wel tijd en ruimte voor, gebruik desnoods een tweede blad (dit wel vermelden op de twee bladen). Nu nog aan de hand van het programma de korte verbindingen tekenen en voor de andere de bestemming vermelden en het is gebeurd (fig. 11). De klemlijst aanvullen (fig. 7).

Bedenking : zelfs bij een eenvoudig sporenplan loopt het aantal benodigde relais aardig op met het aantal gestelde voorwaarden.

Als beveiliging tegen ongewild schakelen kan een tweehandsbediening voorzien worden. Er wordt een drukknop van afwijkende vorm, kleur, grootte op het bedieningsbord geplaatst die de stroomtoevoer of terugloop van de spoelen (b.v. de gele draad) onderbreekt. De wissels en relais kunnen alleen nog bekrachtigd worden door het gelijk indrukken van deze veiligheidsknop (VK) en de knop van de gewenste schakeling. Als we voor groep 2 hetzelfde doen als voor groep 1 (= omgekeerd) is ons schaduwstation klaar op papier. Het opzet, een eenvoudige bediening met controle van het gebeuren, is bereikt.

We kunnen nu verder gaan met groep 3 (fig. 4). Dit is een eenvoudig kopstation dat bediend wordt met treinstellen en trek-duwtreinen. Er zijn geen voorzieningen voor rangeren. De wissels hebben een trage aandrijving met motor op gelijkstroom waaraan vier omschakelaars (14 uitgangen !) gekoppeld zijn (fig. 11 bis).

**Opmerking :** omschakelen van wissels met losse aandrijvingen laat niet toe op voorhand te bepalen wat R en K is daar dit afhangt van de montage van wissel en aandrijving. Dit verandert echter niets op papier, maar wel even uittesten bij montage. De uitrijseinen zijn gewone stopseinen (rood/groen). Binnen- of buitenrijden op tegenspoor is niet voorzien, er moet dus alleen op het gewone spoor een inrijsein (rood/oranje).

Met bovenstaande gegevens kunnen we al groepsbladen invullen voor de wissels en seinen en voor de relais voor het ompolen van de wisselmotoren en omschakelen der seinen (fig. 11 bis, 12 en 14).

Aangezien we te maken hebben met een kopstation worden de spoelen in twee richtingen bereiden zodat de rijstroom moet omgepoold worden. Door het eenvoudig sporenplan volstaan twee relais. RP1 voor A7, 8, 9, 17 en RP2 voor A10, 11, 12 en 18.

Stand a komt overeen met binnenrijden, b met buitenrijden.

Er is op elk kopspoor een spoorkontakt voor het laten stoppen van de trein. Om terug buiten te kunnen rijden moet dit contact uitgeschakeld worden. Per contact hebben we dus een relais RK nodig (fig. 13).

Voor het laten stilhouden van de trein voor het inrijsein is eveneens een spoorkontakt nodig. In- en uitschakelen gebeurt via het seinrelais. Het openzetten

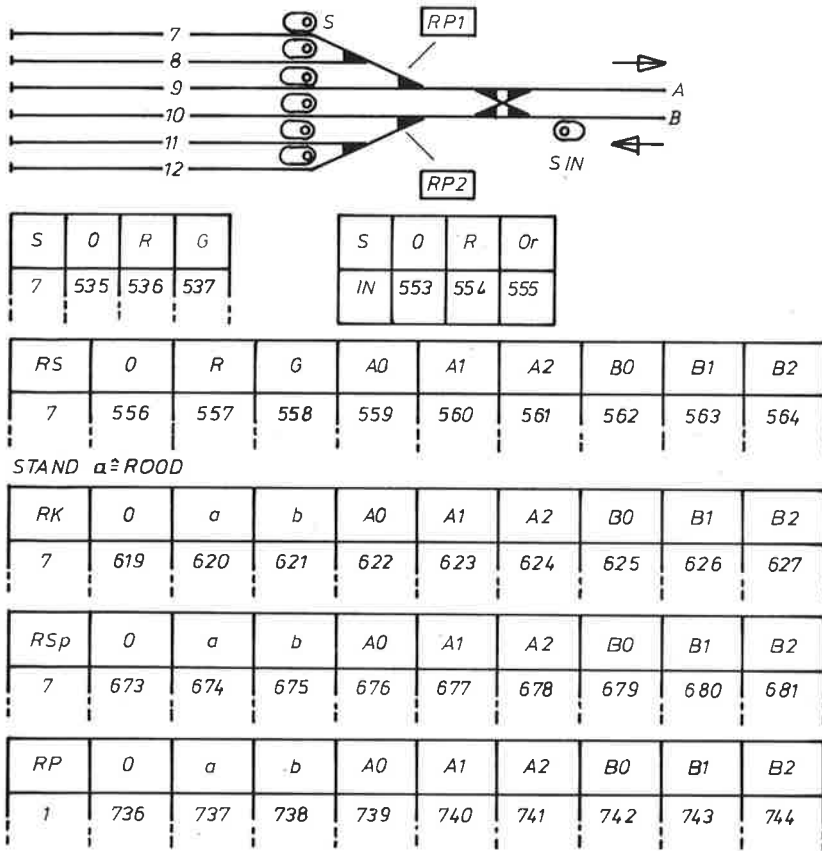


FIG.14

van S IN wordt mogelijk gemaakt door een K UIT op spoor A, ver genoeg geplaatst opdat de langste trein het station volledig verlaten heeft voor S IN kan opengaan.

We kunnen weer een groepsblad maken voor de seinen (fig. 14) :

- S7 : Sein 7
- G : Groen
- R : Rood
- RS7 : Relais Sein 7
- Or : Oranje

Daar alle sein- en wisselposities duidelijk waarneembaar zijn is terugmelding niet nodig. Er blijft dus alleen nog een groepsblad te maken voor de drukknoppen (fig. 15). Het kopstation ligt aan een dubbelsporige lijn en de treinen lopen binnen op een ander spoor dan ze wegrijden. Een start-richting systeem (fig. 16) is hier dus aangewezen waarvoor we  $6 + 2 = 8$  knoppen nodig hebben (vb. 6 zwarte en 2 witte). Hierbij komen nog 6 groene voor het openzetten van de uitrijseinen. Het inrijsein wordt automatisch gesteld. We zijn rond met benoemen en nummeren van al de elementen en gaan nu noteren wat er allemaal moet en niet mag gebeuren om de treinen veilig binnen en buiten te loodsen.

(Wordt voortgezet)  
Walter Temmerman

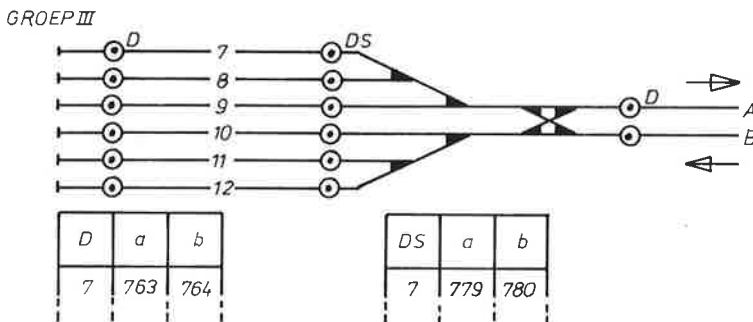


FIG.15

## 81 - 1 = 80 !

Een doordenkertje als titel, doch de oplossing moet niet ver gezocht worden. Dit simpele rekensommetje staat voor de (bijna) even simpele ombouw van het type 81 (Pr G8.1) naar het type 80 (Pr G8).

### HET GROTE VOORBEELD

De Pruisische G8 (type 80) is de minder bekende voorloper van de G8.1, waarvan vele duizenden exemplaren werden gebouwd (4948 loks alleen al voor de Pruisische spoorwegen).

Door export en later door twee oorlogen, werd de G8.1 van Zweden tot Turkije over gans Europa verspreid.

Dit verklaart het schaduwbestaan van de G8.

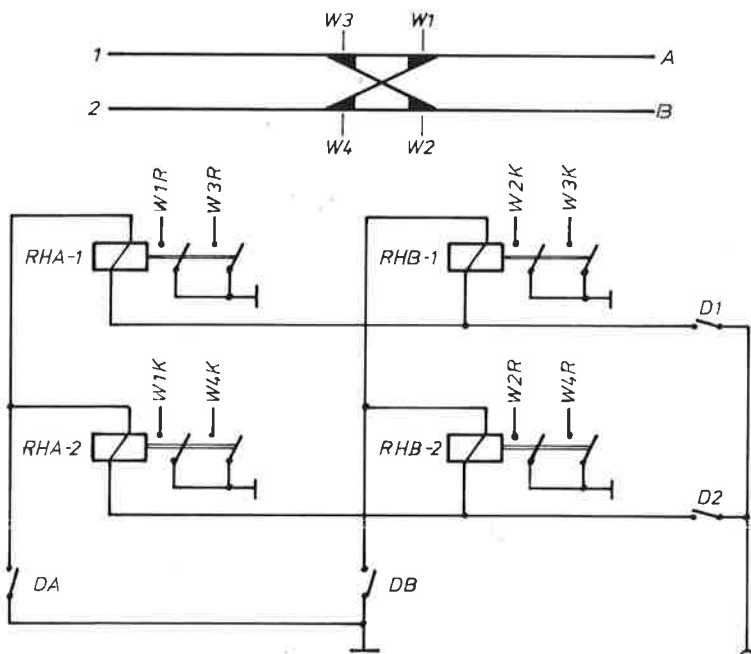
Beide types, die reeds lang de pensioengerechtigde leeftijd overschreden hebben, verrichten zij aan zij nog dagelijks dienst in Turkije.

### HISTORIEK

Nadat de in gebruik zijnde goederentreinloks steeds minder tegen hun taken opgewassen bleken, zochten de Pruisische spoorwegen een waardige opvolger. Oververhitte stoom had reeds bij persontreinlokomotieven zijn deugdelijkheid bewezen, vandaar was het maar een kleine stap om ook goederenloks ermee uit te rusten.

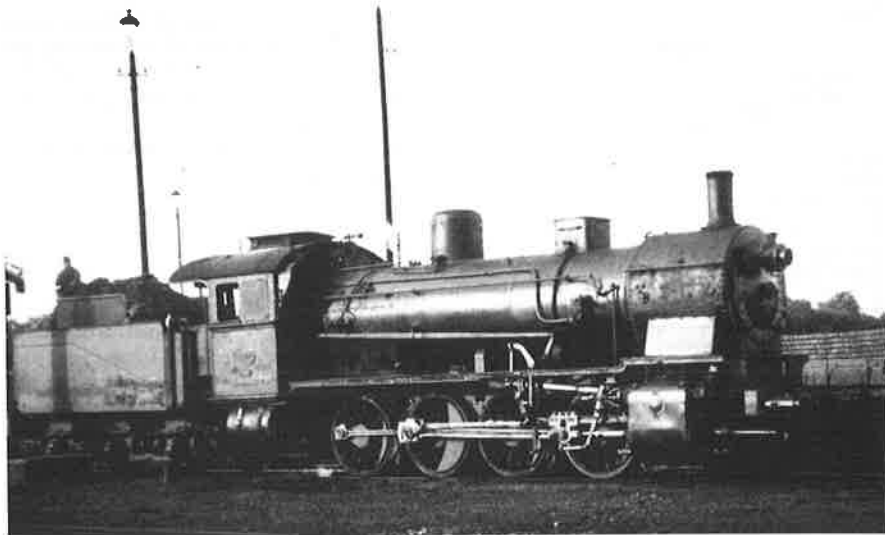
In 1901 had Robert Garbe, hoofdgenieur van de Pruisische spoorwegen, zijn ontwerp klaar van de eerste goederenlokomotief met oververhitte stoom, de G8.

De eerste exemplaren verlieten de fa-

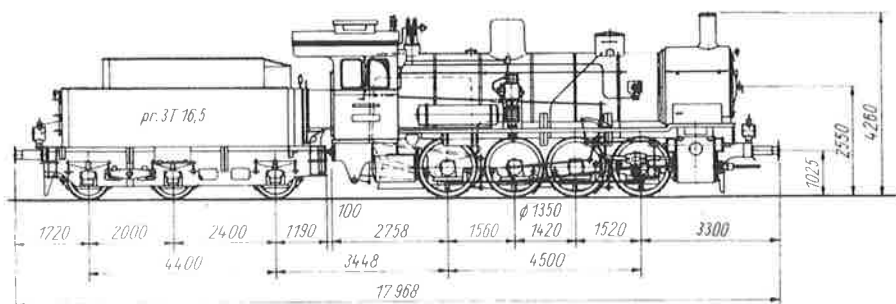


START-RICTING SCHAKELING

FIG.16



Lok 8032 (de latere 80.001), gefotografeerd te Brugge in 1940. Foto K.J. Harder, verzameling J. Van Olmen.



Illustratie uit „Damplokomotiven deutscher Eisenbahnen“ (Weisbrod/Müller/Petznick) - Uitg. Alba, Düsseldorf.

briekshallen van de Stettiner Maschinenbau AG Vulcan in 1902.

In totaal werden 1045 locomotieven gebouwd, voornamelijk door Vulcan, Schichau en Hanomag.

Kinderziektes en aanvankelijke materiaalproblemen zorgden ervoor dat de oververhitting nog niet echt doorbrak. Dit alles maakte dat er in 1908 een nieuwe reeks met verzadigde stoom verscheen, de G9.

Gezien het feit dat de G8 ondanks alles toch superieur bleek aan de G9, werden van het laatste type slechts 200 exemplaren gebouwd.

De snelle evolutie in het spoorwegverkeer en het besef dat de G8 toch niet zo geslaagd was, gaven aanleiding tot het ontstaan van het succesnummer G8.1 in 1913.

#### G8 IN BELGIË

Krachtens het verdrag van Versailles stond Duitsland 2000 locomotieven aan België af.

Daaronder waren 71 stuks van het type G8 en 576 stuks van het type G8.1. De G8 werd in België type 80, de G8.1 type 81.

Reeds in 1948 werd het type 80 uit de

dienst genomen, het type 81 reed nog tot het einde van het stoomtijdperk in ons land.

#### HET MODEL

De nummering liet al vermoeden dat er een sterke gelijkenis is tussen beide locomotief types.

Werd in werkelijkheid de G8.1 afgeleid van de G8, dan gaan wij in model omgekeerd te werk.

Als basis gebruiken we het type 81 (of eerder welke G8.1 versie) van Piko. Wie dit model nog niet bezit, raad ik aan eens door de supermarkten te wandelen.

De kans bestaat dat je er een Piko-geschenkverpakking aantreft met volgende inhoud : 1 stoomlok type 81, 5 goederenwagens, een transformator en een spoorvaaltje.

Wat de prijs betreft, deze ligt normaal onder de 1000 Bfr, wat minder is dan de prijs van de gewone locomotief !

#### OMBOUW

Allereerst wordt de tender netjes opgeborgen, deze blijft ongewijzigd.

In de volgende stap wordt de bovenbouw van het chassis gescheiden. Behalve een eventuele verflaag blijft het chassis ongewijzigd.

Alvorens tot actie over te gaan is het raadzaam enkele foto's van de G8/80 grondig te bekijken en te vergelijken met opnamen van de G8.1/81 (zie B Stoom II door Max Delie, foto's 111 en 112 : op de hier getoonde foto's zijn de pomp en het voorverwarmer-reservoir wel aan de andere zijde van de machines type 80 gemonteerd).

Eerst worden alle opgezette onderdelen (trapjes, luchtpomp enz.) voorzichtig verwijderd. Uiteraard wordt NIETS weggegooid !

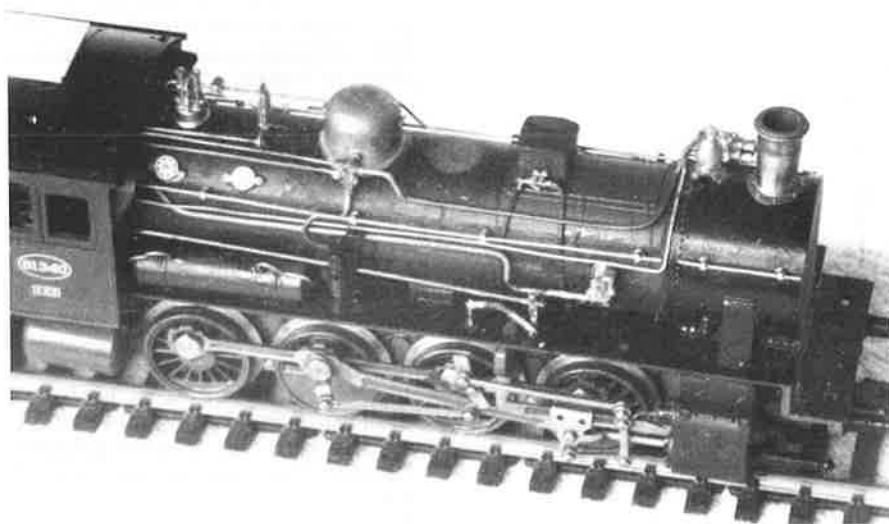
Vervolgens gaan we over tot het zaagen en slijpwerk.

De kast wordt op een houten lat geschroefd langs de opening in de stoomdom. Het geheel wordt dan stevig vastgezet in een bankschroef. We beginnen met de achterste zanddom weg te zagen, evenwijdig aan de ketelbovenzijde. De overblijvende randen worden bijgeschuurd tot de ketelronde weer mooi gaaf is.

Vervolgens wordt de kast langs de ontstane opening van de vroegere zanddom vastgevoerd om de stoomdom te kunnen wegzagen. Het gladschuren is zeer belangrijk voor het eindresultaat, dus niet te snel tevreden zijn !

De veiligheidskleppen en de schoorsteen kunnen ook verwijderd worden, noodzakelijk is dit echter niet. Dit hangt af van het budget dat aan de ombouw gependend wordt. Hetzelfde geldt voor de rookkastdeur en de wasluikjes : wegnemen mag maar moet niet. Zeer belangrijk voor het welslagen van elke ombouwactie is het korrekte verloop van de diverse leidingen. Hierbij kan men weer kiezen : of men vernieuwt alles of men neemt het overbodige weg en vult het ontbrekende aan.

Het wegsnijden van aangegoten onderdelen is een sekuur werkje waar men



ruimschoots de tijd voor moet nemen. Het is beter tien dunne laagjes weg te snijden dan één dikke !

Aangezien de G8 een ander type schaarbediening heeft, moeten we de aanwezige verwijderen (schuine zilveren stang aan de rechterzijde).

De opening waar de stoomdom stond wordt nu dichtgemaakt. Daartoe plakken we over de opening langs de buitenzijde een stuk plakband (papieren afplakband), zodat we de opening langs de binnenzijde kunnen volgieten met epoxylijm. Na het uitharden van de lijm kan de plakband probleemloos verwijderd worden. Luchtbelletjes worden bijgewerkt met plamuur. Het gaaf afdichten van deze opening is van groot belang daar er nadien niets bovenop geplaatst wordt !

De ketel is nu klaar om vervolledigd te worden. Alvorens de onderdelen aan te brengen worden passende gaatjes geboord (juiste plaats nauwkeurig bepalen !).

Alle nieuwe onderdelen zijn van messing of tin.

Ik geef er de voorkeur aan om deze onderling te solderen met soldeer pasta. Na een half uurtje oefenen met een paar stukjes messingdraad zal men deze techniek zeker naar waarde weten te schatten. Het eindresultaat loont beslist de moeite.

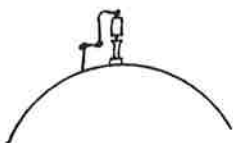
Ikzelf heb alle leidingen van en naar de stoomdom aan de dom gesoldeerd en als één geheel op de ketel gelijmd.

De schaarbediening en de ophanging worden van messingdraad gemaakt (zie tekening). Het is mij onbekend of bij het type 80 de bedieningsorganen in het machinistenhuis van de rechter naar de linkerzijde verplaatst zijn. Bij het aanbrengen van de bedieningsstang moet daar dus rekening mee worden gehouden.

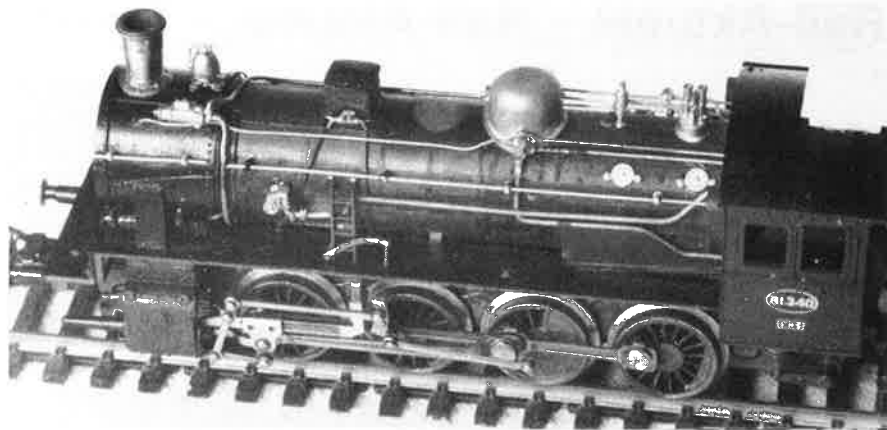
Om de plaats van de schaarophanging nauwkeurig te bepalen moet de kast op het onderstel worden geplaatst. Daar er verschillen kunnen optreden in de plaatsing van de hulptoestellen moet de juiste plaats aan de hand van foto's worden bepaald.

Sommige loks hadden twee straalpompen (injectoren), anderen hadden één straalpomp en een waterpomp met of zonder voorverwarmer. Deze laatste werd op de linkerzijde geplaatst. De stoomfluit wordt ofwel op het machinistenhuis ofwel op de ketel tussen de veiligheidskleppen en de stoomdom geplaatst. Het merendeel van de historische foto's toont de fluit op de ketel. Tenslotte wordt de verluchtungsklep mooi centraal op het machinistenhuis gezet. Als materiaal gebruikte ik daarvoor een stukje balsahout (2mm dik) met een plasticplaatje er bovenop gelijmd. Nu alles op zijn plaats zit, rest er ons nog

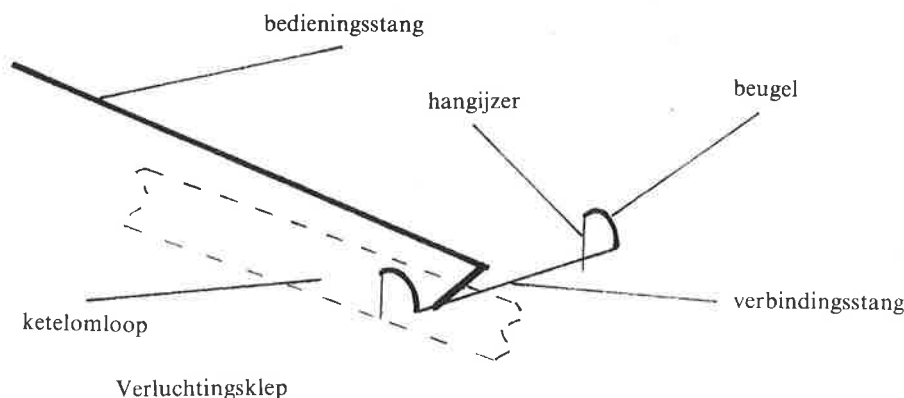
Plaatsing van de stoomfluit



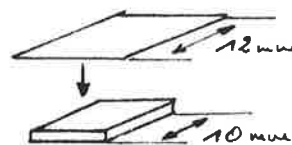
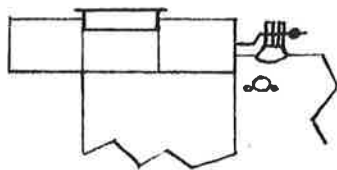
Wasluikje



SCHAARBEDIENING



Verluchtungsklep



één probleem op te lossen, namelijk de bevestiging van de kast aan het onderstel. Gezien de oorspronkelijke methode is weggefallen (schroef door de stoomdom) gaan we als volgt te werk.

Het ballastgewicht wordt in de ketel gelijmd (op de juiste plaatsing letten !!). Vervolgens wordt de kast op het chassis gezet en boren we een gat van 1,5 mm van onder naar boven, midden tussen de cylinders, tot in het ballastgewicht. Voor de bevestiging tappen we draad in het gewicht of we gebruiken een zelfsnijdende schroef.

Op de schildering en de nummering na is de lokomotief nu klaar.

Wie wil kan echter nog de motor wegnemen en een gemotoriseerde tender van Roco (type 90) gebruiken.

Er rest mij nu enkel nog de navolgers veel plezier en veel succes toe te wensen.

Alain Veys

#### MATERIAALLIJST

Alle volgende onderdelen zijn van Günther :

- waterpomp - F
- voorverwarmer - F
- stoomdom nr. 1272 of 1337
- schouw 1243 - F
- rookkastdeur 1052 - F
- stoomfluit 1241 - ★
- veiligheidsklep 1440 - ★ - F

- ventielen/kranen 1442 - ★
- stoombel 1441 - ★ - F
- wasluiken 2 x 1445 - ★ - F
- luchtpomp 1389 - F
- handstanghouders 1311 - F
- messingdraad 0,8/0,5/0,3 mm dik
- lantaarn naar keuze

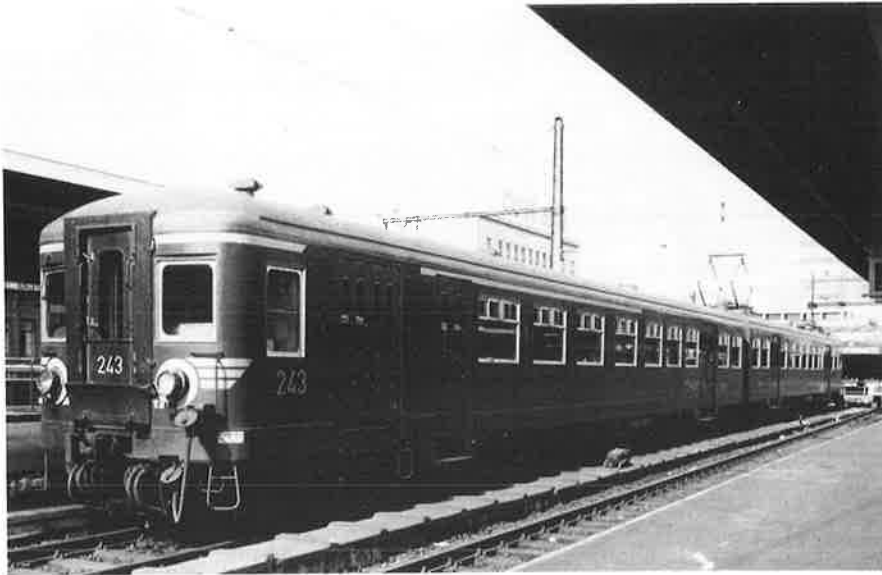
F : fakultatief

★ : bevat verschillende modellen.

Voor de veiligheidsklep wordt het model met voet gebruikt. Bij de wasluiken gebruiken we deze met zijdelingse steunbouts.

Er werden de redactie tijdens de voorbije maanden vele lezenswaardige bijdragen toegezonden, waarvoor onze hartelijke dank. Terzelfdertijd begonnen enkele andere rubrieken a.h.w. een beetje uit de kleren te groeien. Het plaatsgebrek dat daarvan het gevolg was noodzaakte ons, enkele voor dit nummer voorziene artikelen naar het nummer 15 te verplaatsen, o.a. het tweede deel van „Het Beneluxmaterieel in HO”. Wij wensen ons tegenover de lezer voor deze niet te voorziene situatie te verontschuldigen en wij zorgen ervoor, dat deze „achterstand” in het volgende nummer beslist wordt ingelopen. De redactie.

# Rail-Aktueel - Rail-Aktueel - Rail-Aktueel - Rail-Aktueel



Motorstel 243 (reeks 00, type 62), nog in oorspronkelijke uitvoering met enkele koplampen en in de originele schildering te Brussel Zuid, nà 1971. Let ook op de toen nog aanwezige hydraulisch bediende opstaprede aan de pakwagenafdeling. Foto NMBS.

## NMBS

### • Enkele gegevens over het net van de NMBS op 31.12.1987

Op 31 december 1987 bedroeg de totale lengte van het net nog 3568 kilometer :

- 2829 km voor reizigers- en goederenverkeer;

- 739 km enkel voor goederenverkeer;
- 2200 km (62 %) hiervan is geëlektrificeerd;

- 2070 km (58 %) hiervan is uitgerust met het automatisch blokstelsel;
- 1922 km (54 %) laat rijden toe tegen een snelheid van 120 km/u of meer.

Er waren 531 seinhuizen in dienst, waarvan 200 mechanische of elektro-mechanische, 34 elektrische, 293 „all-relais” en 4 elektronische.

### • De NMBS beschikte op 31.12.1987 over het volgende rollend materieel :

374 elektrische lokomotieven;  
714 diesellokomotieven, verdeeld als volgt :

- 335 rangeerdiesels,
- 314 lijndiesels,
- 45 lokotraktoren;
- 660 elektrische motorstellen, waarvan 44 vierledige;
- 29 dieselmotorwagens;
- 7 aanhangrijtuigen voor dieselmotorwagens;
- 2035 rijtuigen, waarvan 375 voor internationaal reizigersverkeer;
- 47 pakwagens;
- 5 generatorwagens;
- 32667 goederenwagens, eigendom van de NMBS (gehuurde en privaatwagens niet meegerekend);
- 13 sluitwagens;
- 3875 dienstwagens.

### • Planning voor de vervanging van het traktiematerieel

1989/1995 :  
begin van de vervanging van de elektrische motorstellen types 50, 53, 53

Marelli, 54 niet-post, 55 en 56 (dit zijn de nummers 010/150 en 502/539), AM050 prototype niet inbegrepen (= motorstel type 62 !).

1996/2000 :  
einde van de vervanging van de elektrische motorstellen types 50 tot 56;  
begin van de vervanging van de diesellokomotieven reeksen 51, 52, 53 en 55.  
2001/2006 :  
vervanging van de elektrische motorstellen types 62, 63 en 65 (dit zijn de nummers 151 tot en met 270);  
begin van de vervanging van de elektrische lokomotieven reeks 22 en 23;  
begin van de vervanging van de diesellokomotieven reeks 62;

einde van de vervanging van de diesels reeksen 51, 52, 53 en 55.

### • Planning vervanging rijtuigen

Voor 1995 :  
in dienst stellen van 100 nieuwe rijtuigen met groot comfort voor de vervanging van de rijtuigen typen K en M3.

1998/2003 :  
begin van de vervanging van de rijtuigen M2 door 480 nieuwe rijtuigen.

ombouw :  
15 rijtuigen type 16 (b) om te bouwen tot ligrijtuigen voor de vervanging van de 40 ligrijtuigen type I3;  
modernisering van 45 ligrijtuigen type 15.

### • planning wagens

1990 :  
opvoeren van de aslast voor alle wagens van het commerciële park tot 22,5 ton = categorie d4;

vermindering van het park met ongeveer 2 % door een beter te volgen omloop met een verder gaande mechanisatie van het beheer;

in 1990 dient zodoende in de vervanging te worden voorzien van een 90-tal wagens.

1991/1996 :  
vervanging van een 370-tal wagens per jaar.

1997/... :  
vervanging van ongeveer 550 wagens per jaar.

• De NMBS wil iets gaan doen aan de netheid van het traktiematerieel, de reizigersrijtuigen, de stations en de halteplaatsen. Hiervoor zal in de komende jaren nog fors (moeten) geïnvesteerd worden. Uitbreiding van het „car-wash”-systeem is dan ook in een relatief nabije toekomst te verwachten. Momenteel zijn reeds 8 car-washes



Lok 210.003 te Mons, één van de uit zes stuks bestaande prototype-serie van de latere reeks 60, met hetzelfde uitzicht als de reeks 51, doch uitgerust met tweeassige draaistellen. Bij deze zes machines is alleen 6005 (ex-210.005) voorzien van een installatie voor elektrische treinverwarming. Foto Jocadis, verzameling Jan Mahieu.





Lok 201.019 te Brussel Zuid, in de zg. „Expo“-schildering. Dergelijke historische schildering wordt voorzien op één van de 59'ers, in te zetten bij de afscheidsrit op 29 oktober 1988. Foto van onbekend fotograaf, verzameling Jan Mahieu.

operationeel : Oostende, Merelbeke, Schaarbeek, Leuven, Kortrijk, Liers, Kinkempois en Chatelet.

Verder worden voorzien :

tegen half 1991 : Gent St.-Pieters, Antwerpen Schijnpoort;

tegen einde 1991 : Brussel Klein Eiland;

in 1992 : Mons;

in 1993 : Ronet en Vorst Zuid.

De capaciteit van de car-washes wordt bepaald door het te verwerken aantal rijtuigkasten. Dit varieert tussen de 30 en de 240 kasten in een tijdspanne van 8 uur, gerekend met een doorvoersnelheid van 1 km/u.

Meerdere car-washes zijn voorzien voor het rechtstreeks doorvoeren van elektrisch traktiematerieel, zonder dat bijkomende rangeerbewegingen noodzakelijk zijn.

- Met ingang van de nieuwe dienstregeling 1988/1989 werden de littera van de reizigersrijtuigstellen aangepast. De vroegere aanduiding met drie cijfers is vervangen door een twee-cijferige aanduiding. Bedoeling is, te komen tot een logische volgorde van te bedienen treinen en een regelmatige doortocht te verzekeren in de onderhoudswerkplaatsen en -posten voor nazicht, herstelling en reiniging.

Littera - betekenis/soort van rijtuigen :

1 tot en met 25 : rijtuigen geschikt voor elektrische en stoomverwarming;

26 tot en met 35 : rijtuigen trek en duw type M2 dieseltraktie;

36 tot en met 50 : rijtuigen trek en duw type M2 elektrische traktie;

51 tot en met 75 : rijtuigen type M4 geslept materieel;

76 tot en met 89 : rijtuigen van het type M4 of M5 trek en duw.

De reserverijtuigen, die dienen om beschadigde rijtuigen te vervangen of om rijtuigen in onderhoud te kunnen nemen in de centrale werkplaatsen, blijven tot nader bericht hun driebcijferige littera behouden.

#### • Afscheidsritten

Op zaterdag 6 augustus werd een speciale „blauwe“ afscheidsrit georganiseerd.

Deze rit ging van Gent St.-Pieters naar Trois-Vierges in Luxemburg via Brussel, Leuven, Liège Guillemins, Rivage, Trois-Ponts en Gouvy.

Als sleeplokomotieven noteerden wij de nummers 6005 en 6215. Later werd zelfs een „triple“-traktie georganiseerd tussen Trois-Ponts en Gouvy, gezien nr. 5529 een ekstra handje kwam toesteken. Zodoende was de familie van de „elektrische treinverwarmers“ compleet. Onderweg werden op de meest strategische plaatsen van het parcours meerdere fotohaltes gehouden. Op het net van de CFL kwam het tot een spontane ontmoeting tussen onze 6005 en een CFL-diesel van de reeks 16.

Volgens de laatste berichten zal 6005 in september buiten dienst worden gesteld, daar het kontrakt tussen de NMBS en de Gentse firma ABC (die de motor leverde) niet werd verlengd.

De initiatiefnemers van de rit hebben er

in ieder geval voor gezorgd dat de spoorliefhebbers een gewaardeerde herinnering aan deze opmerkelijke lokomotief kunnen bewaren.

- Op zaterdag 29 oktober 1988 zal door dezelfde spoorvrienden een waardig afscheid van de reeks 59 worden georganiseerd. Hiervoor zullen twee lokomotieven in een andere, historisch verantwoorde jas worden gestoken. Daar op het laatste ogenblik lokomotief 5907 niet kon worden weerhouden als museummachine en in diens plaats nr. 5910 werd aangeduid, zal die machine beslist worden ingezet voor deze rit. De tweede lokomotief zal door het departement Materieel worden aangeduid in overleg met de traktiewerkplaats Antwerpen Dam.

De inrichters hebben reeds meermaals bewezen wat zij in hun mars hebben : wij mogen dus nogmaals een sublieme dag vermoeden. (Verdere gegevens over deze rit in „Spooragenda“.) J.M.

#### MIVA

- Met ingang van 15 juni 1988 werden nationale toeristenkaarten ingevoerd, geldig voor alle MIV's en voor de stadsnetten van de NMVB.

Deze nationale toeristenkaart geeft de reiziger het recht onbeperkt gebruik te maken van alle lijnen van de stadsmaatschappijen voor intercommunaal vervoer en van de stadsnetten van de NMVB, d.w.z. in de steden Aalst, Antwerpen, Arlon, Brugge, Brussel, Chaleroi, Genk, Gent, Hasselt, Kortrijk, La Louvière, Leuven, Liège, Mechelen, Menen, Moeskroen, Mons, Namur, Oostende, Roeselare, St.-Niklaas, Tienen, Turnhout, Tournai en Verviers. De kaart is geldig tot 24 uur na ontwaarding en wordt verkocht tegen de prijs van 140 F.

- Kruispunt Zwaantjes. Gedurende het weekeinde van 18-19 juni werden de nieuwe sporen aangesloten. Tijdens deze aansluitingswerken werd tramlijn 12



Hoboken, Centrale Werkplaats, 30 juni 1988. De laatste twee crème geschilderde PCC's 2152 en 2154 in grote hernieuwingsbeurt. PCC 2152 werd op 30 mei naar de werkplaats gevoerd, gevolgd door de 2154 op 20 juni. Deze laatste heeft tot voornoemde datum in reserve gestaan en is niet meer in reizigersdienst geweest. Foto E. Keutgens.

ingekort tot haar vroeger eindpunt Kiel (J. Lambeauxstraat). Dit was een enige gelegenheid om nog trams te fotograferen in deze keerlus, daar de bovenleiding en de wissels van deze lus in een nabije toekomst zullen worden uitgebrouwen.

De trams van de lijnen 2 en 4 keerden terug via de lus Voetbalstraat en maakten hun eindpunt aan de halte De Bruynlaan. Pendelbussen verzekerden de verbinding met de eindpunten van lijn 12 (Schoonselhof) en lijnen 2 en 4 (Hoboken, Lelieplaats).

Vanaf de 20ste juni - aanvang dienst - konden de trams van lijn 2 over de nieuwe aansluiting. De rijtuigen van lijnen 4 en 12 gebruikten - richting stad - nog het spoor van de Voetbalstraat.

Vanaf vrijdag 24 juni te 9 uur konden ook de trams van de lijnen 4 en 12 - richting stad - het nieuwe kruispunt gebruiken, zodat vanaf dit ogenblik ook de nieuwe halte St. Bernardsesteenweg voor deze lijnen in gebruik kon worden genomen.

- PCC 2150 werd op dinsdag 21 juni 1988 voor het Provinciehuis als Anti-vandalismetram aan de personaliteiten en de pers voorgesteld. „Ben jij ook zo'n Jan Vandaal” staat er op de zijkant te lezen. De afdeling Sierkunsten van het Technicum in de Londenstraat verzwezenlijkte de schilderwerken.

Noteer alvast dat dit reeds het twaalfde PCC-rijtuig is dat een kleurrijk jasje draagt. Hierbij mogen ook de ZOO-en de FLANDRIA-bus niet vergeten worden.

- Naar aanleiding van 25 jaar MIVA kon het MIVA-personeel op zaterdag 25 juni, tijdens een voor hen voorbehouden opendeurdag in de premetro, ondergronds wandelen vanaf de Groenplaats naar het station Frederik Van Eeden. Het personeel en de genodigden konden vaststellen dat één tramtunnel reeds over een grote lengte is uitgerust met een tramspoor.

Ook onze nieuwe verkeersminister J.L. Dehaene bracht toen een bezoek aan de tramtunnels onder de Schelde.

- Vanaf vrijdag 24 juni hernam tramlijn 8 (Eksterlaar - Groenplaats) bij aanvang dienst opnieuw haar normale reisweg langs de Lange Leemstraat. Naar aanleiding van deze herprofileringwerken kwam een nieuwe halte-indeling tot stand tussen de kruispunten Cuperusstraat en Lamorinièrestraat, dit met het oog op de beïnvloeding van de verkeerslichten door de trams. E.K.

#### MIVB

- Op 31 augustus 1988 had de MIVB eindelijk weer enige redenen tot wat feestgedruis. Het was immers reeds ruim zes jaar geleden (12 april 1982 : uitbreiding van lijn 103 naar Erasme) dat een tramlijn werd verlengd.

De gelijktijdige verlenging van een metrolijn, gepaard gaand met de inhuldiging van twee metrostations, was op de koop toe mooi meegenomen !

Op deze heuglijke dag werd de Noord-Oostas van metrolijn 1B via het nieuwe station Kraainem verlengd met ongeveer

één kilometer, om zijn definitief eindpunt te vinden in het eveneens nieuwe station Stokkel. De totale lengte van deze lijn bedraagt nu 25 km.

De werken aan het station Kraainem begonnen reeds in september 1981 (!) en het complex werd opgericht aan de kruising van de Mounier- met de Kraainemlaan. Er is overstapmogelijkheid op buslijnen 30 en NK, terwijl een gratis parking voor 170 auto's ter beschikking staat. Het geheel werd aanbesteed voor 158 miljoen frank.

Een metrotunnel van 719 m (aanbestedingskost 284 miljoen) verbindt de stations Kraainem en Stokkel. Van laatstgenoemd station werd de ruwbouw reeds bijna zes jaar geleden beëindigd (!). Het geheel werd geïntegreerd in het nieuwe handelscentrum „Stockel Square” en werd toentertijd aanbesteed tegen een som van 81 miljoen. Vermeldenswaard voor de stripliefhebber is het feit, dat de wanden van de perronhal werden versierd met figuren uit de beroemde „Kuifje”-albums van de te Etterbeek geboren Hergé.

Vanuit het station Stokkel is er overstapmogelijkheid naar tramlijn 39. Deze lijn (oorspronkelijk Montgomery - Stokkel) werd met 3,4 km verlengd om, via Kraainem, haar nieuwe eindpunt te vinden in Ban Eik te Wezembeek-Oppem.

De verlenging loopt voor een groot gedeelte in de bedding van de in 1958 opgeheven elektrische spoorlijn Brussel - Tervuren en bedient acht nieuwe halteplaatsen. Aan de terminus Ban Eik worden de rijtuigen in de tegengestelde richting gezet langs een keerdriehoek.

Geleed motorrijtuig 7500 - met in z'n „kielzog” enkele rijtuigen van de reeks 7000 - bracht, na de inhuldiging van de metrostations Kraainem en Stokkel, de

excellenties en genodigden vanaf Stokkel, via de verlenging naar Ban Eik, naar het Museum voor het Stedelijk Vervoer in Woluwe.

Uit de toespraak van de voorzitter van de MIVB valt o.a. te onthouden :

- de suggestie tot het opnieuw in gebruik nemen van het laatste vak van de voormalige spoorlijn Brussel - Tervuren, lijn die dertig jaar geleden te vroeg werd afgeschaft, getuige het gedeeltelijk weer in gebruik nemen;

- dat tussen 1982 en 1988 de werkings-subsidie van de MIVB met 20 % en het personeelsbestand met liefst 1200 mensen werden ingekrompen, zonder wijziging van het aantal rijtuig/kilometer;

- dat de voorbije zes jaar geen nieuw rollend materieel werd aangekocht en dat spoorvernieuwings-programma's aanzienlijk werden vertraagd;

- dat de MIVB tegen 1995 voor **méer dan vijf miljard** aan rollend materieel dient te kopen, aankoop vergezeld door belangrijke investeringen, wil men het bestaande spoornet behouden;

- dat o.a. lijn 39 slechts kan worden geëxploiteerd met materieel dat méer dan dertig jaar oud is;

- dat het aanwezige metro-materieelbestand voldoende groot is voor de normale exploitatie doch dat niet de minste reserves voorhanden zijn tijdens de spitsuren.

Tenslotte citeren wij, uit de toespraak van de nieuwe verkeersminister, letterlijk volgende alinea's :

„Het openbaar vervoer zal nooit in zijn opdracht slagen als het parkeerbeleid, het stedelijk verkeerspatroon en het inplantingsbeleid, samengevat het fysiek kader waarin het moet functioneren, niet tram- en busvriendelijk wordt gemaakt.”  
!!!



MIVB-motorrijtuig 7500 reed de verlengde tramlijn 39 officieel in, voorzien van een gelegheidsfilm. 31 augustus 1988, foto Staf Cuyt.

En nog :

„Voor wat de instandhouding en vernieuwing van het voertuigenpark betreft komt het de exploiterende maatschappij toe hiervoor reserves aan te leggen en ook de beste keuze te maken rekening houdend met prijs/kwaliteit.” Met andere woorden : iemand die niets bezit moet desondanks véél en vlijtig sparen om in zijn levensonderhoud en in zijn voortbestaan te voorzien...

Begrijp maar wie kan !

S.C.

MIVG

- Op vrijdag 24 juni kwam in de stelplaats Brusselsesteenweg een oude gele NMVB-tram (type S, nr. 9974) aan. In samenwerking met de MIVG en de vzw TTO, had de krant „De Gentenaar”, sponsor van het project, het originele idee opgevat om deze veteraan tijdens de bekende Gentse Feesten (17 tot 25 juli) tussen 15 en 23 uur te laten pendelen tussen het Ledebbergplein, de Korenmarkt, het Sint-Pietersstation en terug (lijnen 41 en 12).

- Begin september was de bouw van de nieuwe trolleyloods, rechtover het bestaande tram- en busdepot aan de Brusselsesteenweg, zo ver gevorderd dat alle trolleybussen er hun intrek konden nemen.

- Op dinsdag 2 augustus werden de wegenwerken aangevat in de Cataloniëstraat (tussen Korenmarkt en Belfort) als onderdeel van de voor de trolleybus noodzakelijke herprofilering van een laatste stuk wegdek tussen de Korenmarkt en Bij Sint-Jacobs. De werken aan dit sluitstuk zullen vermoedelijk duren tot maart 1989, zodat de trolleylijn met de lente zal kunnen worden ingereden.

- De opening van de volop aan de gang zijnde verlenging van tramlijn I naar Evergem is gepland voor 1 april 1989.

B.V.

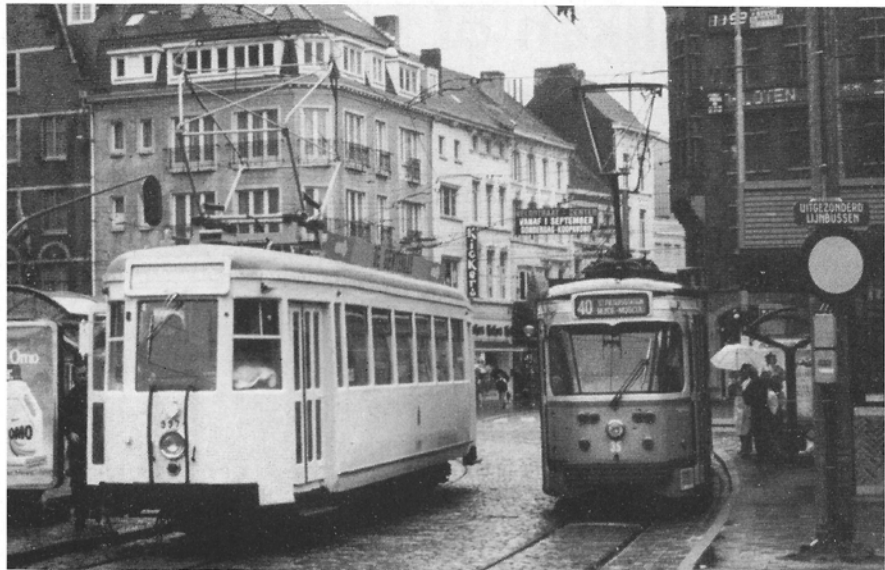
## NEDERLAND

### • Spoorlijn dicht

De Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat heeft eind 1987 besloten een spoorlijn, in gebruik voor het vervoer van personen, voor alle railverkeer te sluiten. Het gaat hier om de spoorlijn tussen Kerkrade en Simpelveld in Zuid-Limburg.

De oorsprong van deze lijn dateert van 1853. In dat jaar werd de spoorlijn tussen Aken en Maastricht via Simpelveld geopend. De zijlijn Simpelveld - Kerkrade was bedoeld ter ontsluiting van de kolenmijn in Kerkrade en diende voor de afvoer van kolen. De eerste jaren verzorgden paarden de tractie op deze zijlijn. Lange tijd geschiedde de afvoer van kolen uit de kolenmijnen van Kerkrade via de spoorlijn Simpelveld - Maastricht.

Pas in 1934 kwam de verbinding Schaesberg - Kerkrade in gebruik, bekend onder de naam „Miljoenenlijn”. De aanleg van deze spoorlijn ging gepaard met hoge kosten, wat de basis vormde voor de latere benaming. Met de aanleg van de Miljoenenlijn kreeg Kerkrade een kortere verbinding voor de afvoer van kolen. Na de Tweede Wereldoorlog is er



Een ongewone verschijning aan de Korenmarkt te Gent : ex-NMVB motorrijtuig S 9974 ontmoet MIVG PCC-rijtuig 35 op de van regen zwangere zondagmiddag van 17 juli 1988. Foto Staf Cuyt.

een reizigersdienst tussen Heerlen - Kerkrade - Schin op Geul (- Valkenburg) gekomen.

In 1985 is de spoorlijn Heerlen - Kerkrade geëlektrificeerd en legden de spoorwegen elektrische treinen in tussen Kerkrade en Maastricht via Heerlen. Sederdien is de dieseltreindienst Heerlen - Simpelveld - Valkenburg ingekort tot Kerkrade - Valkenburg. Dat bleek desastreus te zijn voor de treindienst Kerkrade - Simpelveld - Valkenburg : onvoldoende reizigers maakten van deze spoorlijn gebruik. Daar kwam nog bij dat dit baanvak het oude, arbeidsintensieve en dus dure beveiligingsstelsel kende. Modernisering van de beveiliging werd veel te kostbaar geacht. Door de Nederlandse Spoorwegen werd op 29 mei 1988 de dieseltreindienst tussen de stations Kerkrade Centrum en Valkenburg via Simpelveld vol-

ledig gestaakt. Daarmee verloren Kerkrade West en Wijlré hun stations. Op het baanvak (Maastricht -) Valkenburg - Simpelveld - Aken wordt de dienst echter voortgezet. Het betreft hier een klok vaste treindienst, die elke twee uur een verbinding verzekert tussen beide steden en die in Aken Hbf goede aansluitingen geeft in de relatie naar Keulen, op de treinen Oostende - Keulen. Hoewel de Deutsche Bundesbahn aanvankelijk haar materieel op de verbinding Aken - Maastricht zou weghalen en NS-diesels deze relatie zouden onderhouden, zijn vooralsnog de Duitse akku-treinstellen blijven rijden. Of op termijn de beveiligingskosten ook tot opheffing van de dienst Aken - Maastricht zullen leiden, blijft een groot vraagteken. Een „Vlaamse” trein over deze spoorlijn is blijkbaar volstrekt illusoir geworden.

A.H.



Tot mei 1982 reden motorrijtuigen (DE 1) op de diesellijnen in Zuid-Limburg. Hier rijdt stel 48 langs het voormalige grote rangeeremplacement Kerkrade West, op weg van Valkenburg naar Heerlen. 10 februari 1979, foto Antoon Hermans.

# Het bekijken of het lezen waard

## PUBLICATIES VAN DE HEER IR. J. VANDENBERGHEN (Uitgegeven door de NMBS - Departement Materieel)

Ter gelegenheid van de opruiming van de heer Ir. J. Vandenberghe (Hoofdingenieur bij het Departement Materieel van de NMBS) bezorgde deze ons een lijst van al zijn publicaties die sedert 1979 verschenen zijn.

Wij vonden het gepast, deze lijst in Rail-Revue af te drukken, waarbij wij evenwel enkel die werken vermelden die op dit ogenblik nog verkrijgbaar of nog in voorbereiding zijn (Ir. Vandenberghe is inderdaad zinnens zijn publicatiewerkzaamheden nog een tijdje voort te zetten). Wij hebben ons beperkt tot een opsomming van de Nederlandstalige werken en de Franstalige werken waarvan geen Nederlandstalige versie voorhanden is. Beide versies (NL/FR) zijn wél afzonderlijk vermeld, indien tussen beide een groot onderscheid blijkt te bestaan.

Zonder afbreuk te willen doen aan de grote verdienste van de heer Vandenberghe wensen wij er de geïnteresseerden toch op te wijzen, dat het (op enkele uitzonderingen na, bijv. het boek over de geschiedenis van het reizigersrijtuig - zie bespreking in Rail-Revue nr. 13) vnl. gaat om brochures gedrukt in offset, met veelal copys van materieellijsten, schetsen, materieeltekeningen, diverse verslagen en rapporten, oude tijdschriftenartikels, uittreksels uit vroegere cursussen voor spoorwegpersoneel, reproducties van historische foto's enz. De auteur/samensteller heeft dus duidelijk niet de bedoeling gehad „een reeks boeken te schrijven”, maar wel zoveel mogelijk archiefmateriaal, met toestemming van de NMBS, te bundelen en te publiceren in een min of meer samenhangend geheel.

Enkele brochures maken dan ook een vrij verwarde indruk, mede omdat heel wat uittreksels uit verslagen, cursussen en rapporten die soms weinig verband hebben met elkaar, onverkort en zonder bijkomende commentaar zijn overgenomen. Bovendien zijn er brochures die elkaar overlappen, zijn gedeelten van bepaalde publicaties ook afzonderlijk uitgegeven onder een andere titel en is er in enkele gevallen een groot verschil in omvang (aantal blz.) tussen de Nederlandstalige en de Franstalige versies van hetzelfde werk... De publicaties van de heer Vandenberghe zijn ons inziens enkel bestemd voor ernstige geïnteresseerden in de spoorweggeschiedenis, die over een vrij grote voorkennis en... een analytische geest beschikken. Enkel zij zullen dit „œuvre” vermoedelijk echt naar waarde kunnen schatten! Tot slot moeten wij de heer Vandenberghe feliciteren met zijn initiatief, dat ertoe heeft geleid dat heel wat basisinformatie over het vroegere en huidige spoorwagematerieel nu erg vlot toegankelijk is. J.V.O.

### 1. Boeken bestemd voor de vorming van het kaderpersoneel van de Maatschappij

- Album macrografie, vermoeiingsbreuken (130 blz., 250 fr.)
- De spoorstaven (312 blz., 1000 fr.) Overdruk van het historisch gedeelte (200 blz., 200 fr.)
- De bodemplanken voor wagens Deel I en Deel II (120 blz. en 130 blz. met 78 afbeeldingen, samen 1100 fr.)
- De veren (150 blz., met 175 afbeeldingen, 650 fr.)

### 2. Geschiedenis van de goederenwagens

- Effectief van het goederenmaterieel 1835-1927 (150 blz., 275 fr.)
- Verzameling van de goederenwagens :  
Deel I - Open wagens (200 blz., 300 fr.)  
Deel II - Gesloten wagens (200 blz., 300 fr.)  
Deel III - Platte wagens (200 blz., 300 fr.)
- Verzameling van de wagens in dienst (formaat A3, 250 blz., 1000 fr.)
- Geschiedenis van de goederenwagens (300 blz., met 130 afbeeldingen, 600 fr.)

### 3. Geschiedenis van de reizigersrijtuigen

- Effectief van het reizigersmaterieel 1835-1927 (132 blz., 250 fr.)
- Verzameling schema's van het tweewassig reizigersmaterieel 1835-1927 (265 blz., 400 fr.)
- Verzameling schema's van het drieassig reizigersmaterieel en het materieel op draaistellen 1835-1927 (370 blz., 500 fr.)
- Verzameling schema's van het metalen reizigersmaterieel 1927-1985 (184 blz., 300 fr.)
- Verzameling schema's van de gewezen Duitse rijtuigen (256 blz., 500 fr.)
- Histoire des chars, carrosses, voitures et leur suspension (enkel in het Frans, 120 blz., 300 fr.)
- Geschiedenis van het reizigersrijtuig (overzicht van alle voorgaande gegevens, gekoetst papier, 361 blz., 900 fr.)
- Overdruk van het Hofmaterieel (kleurenafbeeldingen van de bestaande Koninklijke rijtuigen, 100 blz., 200 fr.)
- Het metalen reizigersmaterieel (wer-

ken die een uitvoerige beschrijving geven van de verschillende bouwprincipes en de inrichting van de rijtuigtypen door de Maatschappij in dienst gesteld) :

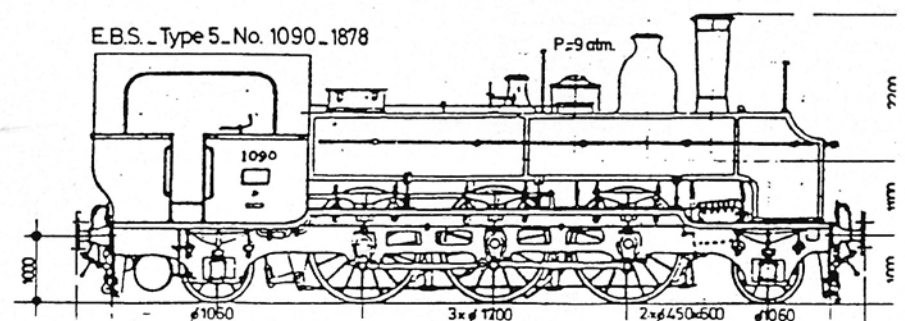
- Deel I - Periode 1935-1950; rijtuigen I1, K1, L, M1 (425 blz., 110 afb., 800 fr.) - Overdruk van elk rijtuigtype (100 fr. per type)
- Deel II - Periode 1950-1985; rijtuigen I2 tot I10, K2, K3, M2 tot M5 (in voorbereiding, 400 blz., 900 fr.)
- Deel III - De deuren, de verlichting, de verwarming, de schildering, enz. van de rijtuigen (in voorbereiding, 275 blz., 500 fr.)
- Deel IV - Industriële vormgeving en stijl (126 blz., 250 fr.)

### 4. De motorstellen

- Verzameling schema's van de motorstellen van de NMBS (125 blz., 250 fr.)

### 5. De locomotieven, met historiek van de privaarmaatschappijen

- De geboorte en de ontwikkeling van de Belgische Staatsspoorwegen en de privaarmaatschappijen (40 blz., 100 fr.)
- De technologie van de stoomlocomotief (238 blz., 450 fr.)
- Période Stephenson 1835-1853 (enkel in het Frans, 148 blz., 300 fr.)
- Période expérimentale 1853-1863 (enkel in het Frans, 324 blz., 600 fr.)
- Période Belpaire 1864-1883 (enkel in het Frans, 292 blz., 550 fr.)
- La Grande Compagnie du Luxembourg 1846-1873 (Franse versie, 138 blz., 275 fr.)
- La Grande Compagnie du Luxembourg 1846-1873 (Nederl. versie 96 blz., 175 fr.)
- Le Grand Central Belge 1848-1897 (Franse versie, 284 blz., 550 fr.)
- Le Grand Central Belge 1848-1897 (Nederl. versie, 104 blz., 200 fr.)
- Le Nord Belge 1845-1940 (enkel in het Frans, 298 blz., 600 fr.)
- Le Nord Belge - Etat du matériel en 1911 (enkel in het Frans, 100 blz., 200 fr.)
- Le Nord Belge - Etat du matériel : voitures et fourgons G.V. en janvier 1930 (enkel in het Frans, 77 blz., 150 fr.)
- La Flandre Occidentale 1845-1907



Locomotief type 5 van de Belgische Staatsspoorwegen (tekening van wijlen A. Jacquet, in „Période Belpaire 1864-1883”).

- (enkel in het Frans, 282 blz., 550 fr.)
- Période Belpaire-Masui 1884-1898 (enkel in het Frans, 214 blz., 400 fr.)

Alle publikaties kunnen worden bekomen :

- tegen betaling in speciën aan het loket van de Directie A. (inlichtingsbureau betreffende aanbestedingen), gelijkvloers, Frankrijkstraat 89, 1070 Brussel;
- door betaling op P.C.R. 000-0249600-19 of toezending van een bankcheque in Belgische frank aan de Directie A op het bovenstaande adres;
- in het Spoorwegmuseum (station Brussel Noord).

Wij raden de geïnteresseerden aan, eerst telefonisch contact op te nemen met het spoorwegmuseum (tel. 02/218.60.50 - toestel 1279 - van 9 tot 16.30 uur op wekdagen en op de eerste zaterdag van elke maand, behalve wanneer dit een feestdag is), om na te gaan of de gewenste publicatie nog voorradig is. J.V.O.

## 25 JAAR MIVA

### Een terugblik op een stuk Antwerpse verkeersgeschiedenis

Bij gelegenheid van haar zilveren jubileum gaf de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen een piekfijn verzorgde brochure uit, die in een zeer brede kontekst het verhaal vertelt van de voorbije vijftiengint jaar openbaar stadsvervoer in Antwerpen.

Nadat in een korte historische schets aandacht wordt besteed aan het ontstaan van de diverse vormen van openbaar vervoer, leidt de (ons onbekende ?) auteur de lezer naar de geschiedkundige kanten van het Antwerps openbaar vervoer en tegelijk naar de verschillende maatschappijen die in deze vorm van dienstbetoon de MIVA voorafgingen. Het was van de ontwerper van de brochure een uitstekend idee, deze pre-MIVA bladzijden op getint papier te laten drukken, wat aan de historische zwart/wit illustraties een zeer eigen, warm cachet geeft.

Het aan de MIVA gewijd gedeelte is, op wit papier, geheel in twee kleuren gedrukt wat de teksten aangaat. De illustraties bestaan uit een schat aan zwart/wit en kleurenfoto's.

Zeven hoofdstukken behandelen een kwarteeuw MIVA-activiteiten, verdeeld over vier verscheidene periodes, daarbij aandacht bestedend aan alle administratieve-, bouwkundige-, exploitatie- en sociale aspecten die aan de uitbating van een openbaar vervoersbedrijf vastzitten : rollend materieel, garages, loodsen, werkplaatsen, premetro, reizigers-evolutie, personeel en toekomst.

Er worden in dit werk veel pertinente vragen gesteld en, konsekwent, even pertinente antwoorden gegeven : er is uit de tekst van deze brochure heel wat op te steken omtrent het openbaar vervoer en over het privé-autoverkeer. Desondanks blijft het geheel in een zeer keurige en uiterst prettig leesbare taal geschreven.

Een uitgebreide bibliografie, die de lezer verwijst naar de voor het samenstellen van het werk geraadpleegde en op haar beurt zeer leeswaardige literatuur, rondt deze méér dan geslaagde brochure af.

25 jaar MIVA, gestoken in een toepasselijk zilverkleurig omslag, telt 64 bladzijden en meet 21 x 29,7 cm. Het boek is te koop bij MIVA Grotehondstraat 58, 2018 Antwerpen en in het Antwerps Tram- en Autobusmuseum te Edegem tegen de prijs van 100 F. Dit laatste is, gezien het gebodene, beslist een koopje ! S.C.

## Spooragenda

### 125 jaar spoorwegen te Aarschot

Tentoonstelling in het Museum voor Heemkunde en Folklore, Begijnhof, Aarschot, tot 2 november 1988. Talrijke documenten en voorwerpen, waaronder vele modellokomotieven en -rijtuigen. Iedere dag, uitgezonderd de dinsdag en de zondagnamiddag, toegankelijk van 9 tot 12 en van 14 tot 17 u. Uitgave van een geïllustreerd boek „125 jaar spoorwegen te Aarschot”.

### Expo Modeltreinen en Modelbouw

met modelbanen uit verschillende spoorwegtijdschriften, in het Don Bosco Instituut, Kortrijkse steenweg 1025, St.-Denijs Westrem, op 11 november van 13 tot 18 u en op 12 en 13 november van 10 tot 18 u.

### Het Spoor, Leopold III-laan 5, 9160 Hamme, tel. 052/47.89.34.

Tentoonstelling op 15-16 en op 22-23 oktober, telkens van 10 tot 18 u in de lokalen van het NMBS-station te St.-Niklaas : modelspoorwegen, HOE-baan, TT-baan, occasiemarkt.

### MOBOV - Modelbouw Openbaar Vervoer, De Oude Landen 94, 2070 Antwerpen.

#### MOBOV MODELTREIN EXPO

In november richt onze vereniging een modelspoorbouwtentoonstelling in. Deze wordt gehouden in het Kulturcentrum „De Kern”, Kern 18 te Antwerpen-Wilrijk op vrijdag 11 november van 14 tot 17 uur, zaterdag 12 november van 10 tot 17 uur en zondag 13 november van 10 tot 17 uur.

Het hoogtepunt wordt de voorstelling van de door de MOBOV-leden gebouwde drie grote modulebanen in de schaalgroottes HO, HOe en N. De halfnulbaan telt 21 meter lengte en wordt zowel door gelijkstroom- als door wisselstroommaterieel bereden. De smalspoorbaan heeft zes meter lengte en de N-baan telt acht meter.

Daarnaast worden een tiental diorama's en werkende modelbanen van eigen leden getoond, evenals verzamelingen oude treinen. Ook NMBS, NMVB, MIVA en het ATAM werken mede.

Een bijzonder iets, voor de eerste keer op een modelspoorontentoonstelling te zien, vormt de grote afdeling modelbouw op tram- en busgebied, met diorama's, met een grootschalige buurttram en een radiobestuurde Antwerpse stadstram.

Een tweedehandsmarkt, videovertoningen over modelspoorbouw, een info-stand en een gezellig buffet ronden het geheel af.

De toegangsprijs is 60 frank of 30 frank voor kinderen tot 12 jaar.

De Kern is met de MIVA-buslijnen 17 (vanaf Centraal Station), 18, 25, 26 en 33 vlot bereikbaar en ligt vlakbij de Ring en de Autoweg Brussel-Antwerpen.

**MSTB - Museumspoorlijn der Twee Bruggen**, Harensessteenweg 494, 1800 Vilvoorde, tel. 02/252.03.19 (na 18 u) en 02/251.54.78 (maandag tot vrijdag van 14 tot 18 u).

Miniaturetreinen-dioramawedstrijd met talrijke prijzen ter waarde van méér dan 10.000 F in zaal „Star”, N. De Brauwerestraat 20, Vilvoorde op 27 november 1988 van 9 tot 13 u. Zowel verenigingen als individuen is deelname toegestaan in alle schalen, met maximum afmeting van 50 x 100 cm. Opstelling vanaf 8 u, schragen of tafels te voorzien door de deelnemers. Deelnamerecht 100 F, te storten op rekening 429-7118001-56 van MSTB, onder vermelding van naam, adres en referentie „diorama”.

**Toeristisch Spoorpatrimonium vzw.**, (info :) Twee Huizenweg 25, 1200 Brussel.

Op 14 juni 1988 werd officieel de vzw Toeristisch Spoorpatrimonium, afgekort vzw T.S.P., opgericht.

Het doel van deze vzw is enerzijds het behoud en de restauratie van historisch NMBS rollend materieel en anderzijds de inrichting van speciale treinen, waarop de spoorweggeïnteresseerden een zo volledig mogelijk programma aangeboden krijgen.

Het rollend materieel dat door de vzw op dit ogenblik wordt beheerd zal in de toekomst gerestaureerd worden en daarna zal bepaald materieel op het NMBS-net ingezet worden.

Bij aankoop en restauratie van dit materieel is er, naast grote financiële inbreng van de leden, ook enorme tijdsinzet en manuele hulp noodzakelijk bij het weer rijvaardig maken.

De vzw T.S.P. staat open voor alle spoorweggeïnteresseerden die, samen met de pioniers-oprichters, het gestelde doel willen bereiken.

Op 29 oktober 1988 organiseert de vzw een afscheidsrit voor de laatste loks van reeks 59 van stelplaats Antwerpen Dam. De rit zal naar de niet-geëlektrificeerde lijnen van Limburg voeren. De in te zetten lokomotieven zullen terug in een oude, uit de vijftiger jaren daterende livrei worden geschilderd.

**TTZ, Toeristische Trein Zolder**, Radiostraat 19, 3700 Tongeren, tel. 012/23.76.61.

Stoom-St.-Niklaasritten met vertrek om 14 u vanuit Zolder op 13, 20 en 27 november en op 4 december.

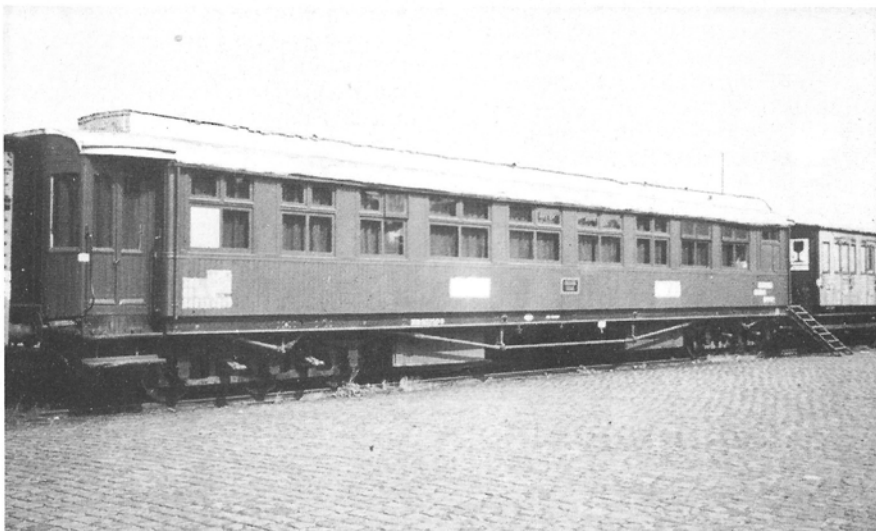
Gegevens voor deze Spooragenda werden verstrekt door Febelrail en door de betrokken verenigingen/organisatoren.

# Lezersforum

Reagerend op onze in RR 13 beëindigde artikelenreeks over het Beneluxmaterieel hebben wij van diverse lezers vele opmerkingen, aanvullingen en antwoorden op gestelde vragen mogen ontvangen. De aldus verzamelde bijkomende informatie is zo interessant doch tevens zo uitgebreid, dat besloten werd in het nummer 15 nog eenmaal in een apart artikel op dit belangwekkende onderwerp terug te komen onder de titel „Het Beneluxmaterieel - Epiloog”. Wij danken nu alvast de lezers die de samenstelling van dit slotwoord hebben mogelijk gemaakt. J.M. en S.C.

Naar aanleiding van het artikel over het radiotreinmaterieel in R.R. nr. 13 zend ik u bijgaand een foto van het rijtuig 30 88 94325 42-9 dat deel uitmaakte van de in uw artikel vermelde werktrein nr. 2 van de dienst Baan te Schaarbeek. Deze foto maakte ik in 1979 te Halle, waar ik onderstationschef was. Het rijtuig werd twee jaar later buiten dienst gesteld en vervangen door een omgebouwd II-rijtuig. Het ex-bloktreinrijtuig en ex-radiotreinrijtuig werd vervolgens „HR” geplaatst en uitgeweken in bundel S „Bergaf” te Leuven. Omstreeks die tijd werd ik overgeplaatst naar Leuven en vond ik het rijtuig erg verminkt terug. Via de heer Boddewijn van ARBAC/KBVVS en de Directie M. van de NMBS werd het rijtuig door mijn zorgen overgebracht naar SPTM Leuven om aldaar bewaard te worden voor het museum. Na 7 jaar is men echter nog niet begonnen met enige vorm van restauratie (veel gebroken ruiten, geen interieur enz.). Het rijtuig staat op het „kolenpark” naast de locomotiefloods. Geïnteresseerden zullen misschien een glimp opvangen van deze „laatste der Mohikanen” tijdens de opendeurdagen in september...

Ivo Haine  
Stationschef Kortenberg.



Het ex-bloktreinrijtuig eerste klasse (ook genoemd: voorbehouden rijtuig voor bloktreinen) nr. 16002, later ingezet als radiotreinrijtuig nr. 80102, te Halle in 1979. Foto I. Haine.

Een toemaatje: dit prachtige rijtuig werd gebouwd door Baume et Merpent in 1907. Bemerkt de drie-assige draaistellen, het bovenlichtdak en de teakhouten wanden. Dit historisch voertuig werd gelukkig door de NMBS bewaard, doch vervolgens blijkbaar aan zijn lot overgelaten. Wij nemen aan dat er voorlopig geen middelen voorhanden zijn om de in Leuven afgestelde historische rijtuigen te restaureren maar we vragen ons af of het niet mogelijk zou zijn de meest waardevolle exemplaren (eventueel elders in België) een onderdak te bezorgen zodat ze alvast beschermd zouden zijn tegen weersinvloeden en... vandalisme. J.V.O.

...Met een laatste vraag wens ik deze brief af te sluiten: in het slot van de bespreking over het materieel van de Beneluxdienst is er namelijk sprake van een toekomstig spoorwegmuseum. Zou ik - en met mij waarschijnlijk ieder spoorwegliefhebber - nog wat meer informatie kunnen bekomen over WAAR dit museum zal komen en vooral tegen WANNEER dit voorzien is?

T. Wustenberghs, Mortsel

Wij vrezen U te moeten teleurstellen: reeds tientallen jaren verzamelt de NMBS allerlei lokomotieven, rijtuigen, wagens en andere reliëken m.b.t. onze spoorweggeschiedenis, teneinde deze ooit onder te brengen in een - onze Belgische spoorwegtraditie waardig - (nationaal) spoorwegmuseum. De verzameling is er; het gebouw en de plaats van oprichting of van ingebruikname blijven echter reeds lang in zeer misterieuze nevelen gehuld (Brussel, Vlaanderen, Wallonië... en centen - begrijpt U?). Waar Nederland, Duitsland, Frankrijk en Groot-Brittannië - om ons slechts tot de buurlanden te beperken - magnifieke spoorwegmusea bezitten, dienen wij ons tevreden te stellen met een oud remisegebouw te Kessel-Lo (Leuven) dat slechts zeer sporadisch door een geïnteresseerd publiek kan en mag worden bezocht. S.C.

Naar aanleiding van het in RR 12, blz 129 verschenen artikel „Vaarwel NMVB-tram in de provincie Antwerpen” schreven ons de aandachtige lezers Beerts uit Brasschaat en Cohn uit Lerinnes dat de eerste naoorlogse opheffing van een NMVB-lijn in de provincie Antwerpen NIET de lijn Rumst - Lier betrof. Volgens de heer Cohn zou deze lijn ten vroegste omstreeks 1948 (en niet op 4 september 1945) zijn afgeschaft. De Heer Beerts geeft als opheffingsdatum 31 maart 1949 op, wat dus kan stroken met de opmerking van onze lezer uit Lerinnes. T. Beerts stelt dat de eerste naoorlogse opheffing de lijn Brasschaat Polygoon - Rijkvorsel betrof (die op 16 oktober 1946 ophield te bestaan) en voegt bij zijn schrijven een uitgebreid artikel over de geschiedenis van deze lijn. Dit artikel, dat in aanmerking komt voor publicatie in ons blad, zouden wij echter graag geïllustreerd zien met enkele markante foto's en/of prentkaarten. Lezers die hieromtrent iets zouden bezitten, verzoeken wij hiermede ons dit materiaal ter beschikking te willen stellen. Intussen danken wij de heren Beerts en Cohn voor hun zeer gewaardeerde medewerking. S.C.

Waarde Redactie,

□ Na lektuur van RR 13 denk ik U enige inlichtingen te kunnen verschaffen over een tweetal artikels:

## 1. Beneluxmaterieel:

De foto op blz. 11 werd genomen te Mechelen, vanaf de Jubellaan met op de achtergrond de brug die doorgang verleent naar Rijksweg nr. 1 (in de nabijheid van het station);

## 2. Spoortoerisme in de jaren dertig:

- Het „onvindbare slaaprijtuig” UIC 30 88 94325 42-9 uit de Werktrein nr. 2 van Schaarbeek staat sinds jaren afgesteld in het „openlucht” gedeelte van de S.P.T.M. te Leuven waar het naast ander materieel staat te verkrotten.

De heer Ivo Haine heeft U - naar ik van hem heb vernomen - hierover reeds inlichtingen bezorgd.

Verder bezit de firma Jocadis eveneens foto's van afgestelde bloktreinen, waaronder voormeld 3-assig rijtuig en genomen kort na de overbrenging naar Leuven.

- Pw nrs. 77102 en 77105 fotografeerde ik op 25.8.86 te Brussel „Klein Eiland” waar ze afgesteld stonden.

- De ombouw van de 21 salonrijtuigen staat beschreven in het boek „Het Metalen Reizigersmaterieel - Deel I - 1835-1950” geschreven door Hoofding. Vandenberghen van de NMBS.

- Waar werden de gegevens gevonden die toelieten te bepalen dat HV 16002 werd vernummerd tot HV 80102 dat nadien het UIC-nr. 30 88 94325 42-9 toegewezen kreeg?

□ In het boekje „De Belgische Treinen in beeld” van A. ver Elst staat onder nr. 128 (fotocopie bijgevoegd) HLE 101001 afgebeeld.

- Betreft het hier inderdaad een experimentele versie?

- Volgens bekomen inlichtingen waren de loks van dit type in het begin geschilderd in twee kleuren groen met een rode bufferbalk. Tot wanneer werd deze rode bufferbalk behouden ?
- Sinds enige tijd doen hardnekkige geruchten de ronde dat het Belgisch Leger nog enkele stoomloks zou bezitten. De meest fantastische verhalen worden hieromtrent opgedist. Sommigen beweren deze HL's te hebben gezien (zelfs personeel van de NMBS) en dat er mogelijk hierover contacten zijn met het leger. Steeds dezelfde plaatsnamen duiken op : Brasschaat, Kapellen en Oudenaarde. Wat is hier eigenlijk waarheid en wat fantasie ? Misschien is er onder de lezers van Rail-Revue iemand die hier meer over weet ?
- Welk lot zijn de twee ex-Duitse rijtuigen (type B4 ü Pr 13) beschoren die deel uitmaakten van de oude schooltrein ES (HV 947/221+222). Het laatst heb ik ze gezien eind januari '87, kort na het binnenbrengen in de CW te Mechelen. Het zijn wellicht de laatste exemplaren van dit type in ons bezit. Het valt niet te loochenen dat België na W.O. 1 en 2 zeer veel Duits materieel heeft gebruikt dat - naar mijn gevoel - evenzeer deel uitmaakt van ons „historisch patrimonium” doch waarover nog relatief weinig bekend is (enkele zeer verdienstelijke werken niet te na gesproken). Het is zeer moeilijk de opeenvolgende vernummeringen te volgen van de Duitse rijtuigen die na W.O. 1 aan België werden afgestaan (om maar één van de opduikende problemen te vermelden bij de identificatie van foto's). Laat ons dan nog niet spreken over de goederenwagens van Duitse oorsprong die aan België werden afgestaan. Ik vermoed dat hier nog veel pionierswerk te verrichten is. Nochtans zijn de jaren twintig en dertig voor de Belgische modelspoorder eigenlijk een zeer dankbare periode, gezien de variëteit aan Duits materieel dat kan worden ingezet, materieel dat nota bene van 1920 tot 1923 quasi ongewijzigd in België heeft rondgereden.
- Hierbij aansluitend nog enkele losse gedachten...
  - Dat de NMBS als instelling niet kan mededelen waar een rijtuig, dat bestemd is voor het toekomstig museum, zich bevindt is niet zo verwonderlijk gezien het volkomen gebrek aan een echt museumbeleid. Gelukkig zijn er tal van toegewijde zielen die nog proberen te redden wat er te redden valt.
  - Als er in een periode van besparing geld beschikbaar is voor het opknappen van het gebouw voor „Auto-world” te Brussel (privé collecties!) moet dit zeker kunnen voor het behoud van ons spoorwegpatrimonium of van wat er nog van overblijft. Ook dit behoort tot het „kulturele erfgoed”, naast schilderijen en monu-

menten.

- En wanneer het schoentje wringt op communautair vlak, kan nog altijd een bevredigende oplossing worden gevonden in de Brusselse regio. Waarom niet op de terreinen van Tour en Taxis ? Loodsen en spoorwegemplacements zijn ter plaatse beschikbaar ! Waar een wil is, is een weg - doch juist die wil en de interesse van de bevoegde overheden ontbreekt.

Het is beschamend dit te moeten vaststellen !

Er is inderdaad geen coherent museumbeleid :

- De aanslepde restauratie der stoomloc's : gewoon belachelijk als men nagaat wat er in het buitenland kan gerealiseerd worden.
- Het totaal ontbreken van enige restauratie van rijtuigen.
- Het laten teloorgaan van het stel Nord-Beige rijtuigen, in '77-'78 te Mons herschilderd voor het toekomstig museum. Dit stel zou nochtans een mooie afwisseling kunnen brengen bij historische ritten.
- De afbraak te Brussel-LW, in mei '86, van een ex-Duits draaistelrijtuig type C4i-30, nr. 22802 - UIC 30 88 2966 402-0. Bestaan de andere HV van dit type nog (nrs. 22801 en 22803) ?

En zo kan men maar doorgaan !

- Het is triest te moeten vaststellen dat het initiatief tot behoud van een HLD reeks 60 moet komen van enkele toegewijden, die via een pas opgerichte vereniging pogen geld in te zamelen voor de aankoop van een dergelijke lok.

Heeft de NMBS dan zo weinig fierheid en zelfrespect dat ze blijkbaar poogt haar verleden uit te wissen, uitgerekend in een tijd waarin meer en meer belang wordt gehecht aan ons industrieel verleden (waarvan de spoorwegen toch één der pioniers zijn geweest) ?

Waarom richt men, binnen de schoot van de NMBS, geen aparte vereniging op met als doel het tot stand komen van een werkelijk museum ? Een vereniging die meer armslag heeft dan de NMBS en die beroep zou kunnen doen op sponsoring uit de privé-sektor evenals op arbeidskrachten buiten de NMBS. Naast een klantvriendelijk beleid zou ook dit veel kunnen bijdragen tot het „imago” van de NMBS.

Hopelijk ziet U in deze bedenkingen stof tot een polemiek met andere lezers via Rail-Revue. Ik laat het aan uw oordeel over.

Voor het overige kan ik U maar feliciteren met de verschenen artikelen over het grootbedrijf en over modelbouw.

Met de beste groeten,  
Axel Vermeulen, Mechelen

*Uw vrij lange doch overigens zeer interessante brief zal, naar ik vermoed, hier en daar wel enig stof doen opwaaien, stof dat dan liefst niet terug op dezelfde plaatsen zou mogen neerdwarrelen... U stelt in uw schrijven ook een hele reeks vragen. Op twee ervan zal ik pogen zelf een antwoord te geven; voor de overige*

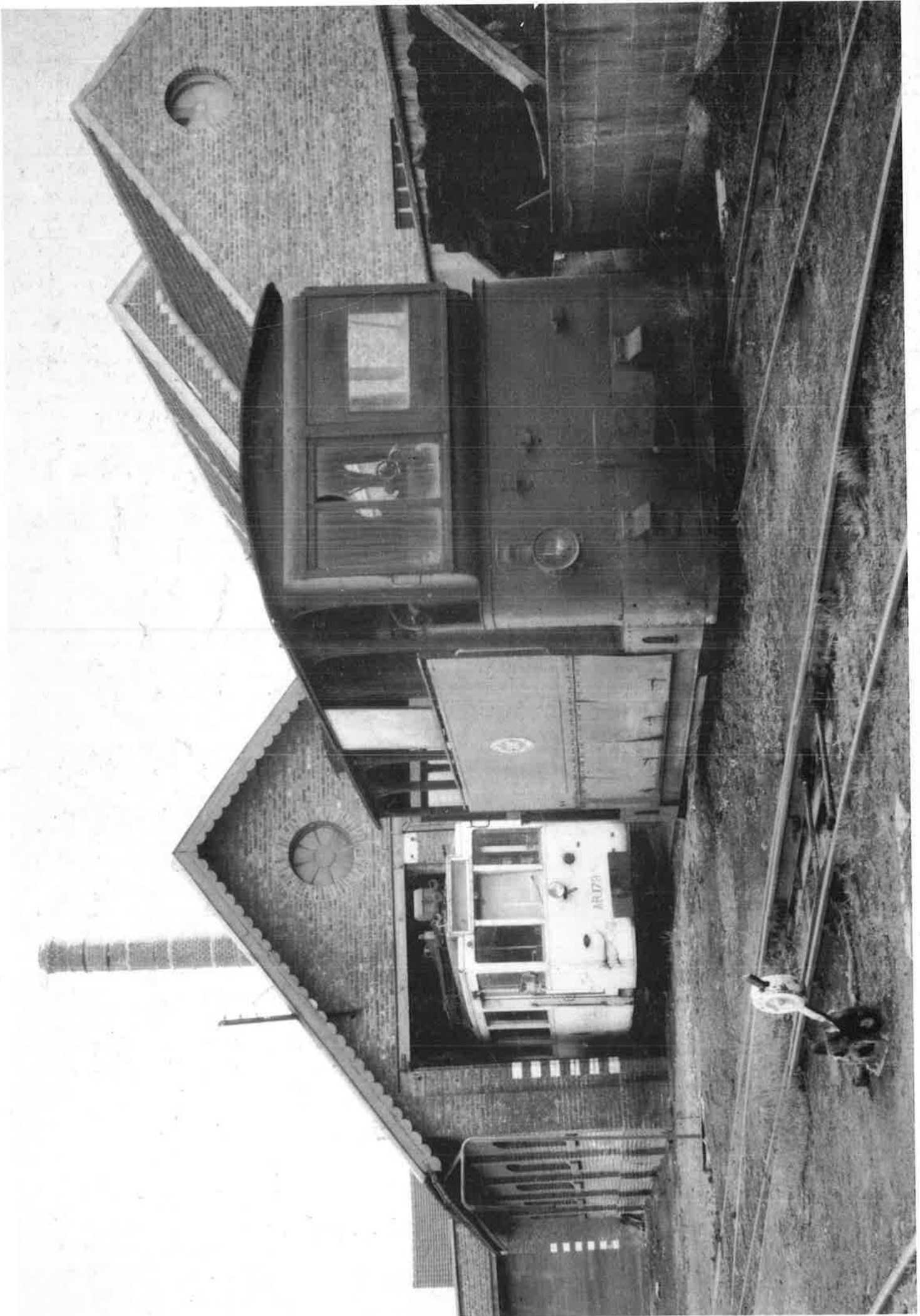
*doe ik, samen met U, beroep op de „know how” van meer deskundige geesten.*

*De boekjes van de Heer ver Elst bevatten over het algemeen zeer belangwekkende fotodokumenten, doch wanneer het op bijschriften aankomt dient de lezer wel omzichtig met de aangeboden informatie om te springen : persoonlijk twijfel ik er sterk aan, dat lok 101.001 een „experimentele” machine zou zijn geweest. Het leger en zijn stoomloks : het is gewoon ongelooflijk hoe lang geruchten kunnen overleven ! Reeds omstreeks 1980 werd mij door een NMBS-agent, in die tijd behorend tot de werkplaats Kinkempois, voor absolute waarheid verteld dat aldaar nog een 52-er (NMBS reeks 26) - al dan niet ten behoeve van ons wakend leger - werd bewaard. Onmiddellijke controle van dit bericht was mij toen onmogelijk, doch in 1988 heb ik in Kinkempois vergeefs naar deze machine gezocht. Zolang niemand met harde bewijzen omtrent deze geruchten voor de dag kan komen, blijven het voor mij ordinaire „kwakkels”. Tenzij het leger zijn stoomloks nog beter verborgen kan houden dan zijn nucleair „speelgoed”, wat vanzelfsprekend ook een mogelijkheid is !* S.C.

**Foto voorpagina :** *In dit en in het volgend nummer schetsen wij de historie van de Belgische autonome posttrein. Ons beeld toont het eerste nieuwe poststel 963 - dat in deze livrei slechts twee dagen buiten kwam - zoals Paul Jacobs het op 28 januari 1988 te Leuven voor de lens kreeg.*

**Foto achterpagina :** *NMVB werkhuis en stelplaats Waremmes. HL 398, type 7, gebouwd door „Energie” te Marcinelle en op 21 oktober 1905 in dienst gesteld op de lijn Clavier - Val St.-Lambert. Achteraan de stoomtramlok : AR 179, gebouwd door de „Forges, Usines et Fonderies Haine-St.-Pierre”, behoorde tot de reeks 159-183 en kwam in dienst in maart 1936. AR 179 werd in januari 1958 afgebroken. Het NMVB-complex te Waremmes, geopend in 1888, vormde de voornaamste werkplaats voor de herstelling van lokomotieven in de provincie Luik. Foto N. Glover, verzameling J. Van Olmen.*

Dit nummer van Rail-Revue kwam tot stand dankzij de medewerking van J. Cohn, P. de Meyer, A. Hermans, T. Heylen, P. Jacobs, E. Keutgens, J. Mahieu, R. Mardaga, J. Oskam, W. Temmerman, B. Vancraeynest, J. Van Olmen, A. Veys.







**Onze kleurenposter :** Naar aanleiding van 150 jaar spoorwegen in de provincie Luik werd, tijdens de materieelshow te Kinkempois op 18 en 19 juni 1988, een door bezoekers en fotografen fel gesmaakte parade-opstelling van een negental diverse dieselloks verwezenlijkt. De foto ontstond tijdens het ter plaatse brengen van de machines : op het linkse, nog vrije spoor zou even later lok 5147 postvatten, terwijl machine 6034 nog net een plaatsje zou vinden tussen de nummers 6005 en 6289. Dia Thierry Heylen.