

RAIL-REVUE

met gratis LOSSE kleurenposter



Driemaandelijks tijdschrift voor de tram- en treinhobby

Vijfde jaargang - Nr. 19 - januari 1990

Prijs per nummer 165 F - f19

LOCOMOTIEVENINZET TIJDENS W.O. II - GESCHIEDENIS VAN DE GENTSE TRAM-
WEGEN - NMBS-SEINEN - BELGISCHE BOVENLEIDING - BUURTSPOORWEGVERBIN-
DINGEN MET DE SPOORWEGEN - SPOORAUTO'S BIJ DE NMBS - HISTORISCHE FOTO'S

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor 2600 Berchem (Antw.) 1

RAIL-REVUE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Correspondenten Nederland: A. Hermans, J. Oskam

Coördinatie: G. Cuyt

Photosetting :

Fotozetterij Jorissen, Schoten

Selektie kleurendruk :

Fotogravure DBL, St.-Denijs-Westrem

Druk en verspreiding :

Monopress, Borgerhout

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

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

De beste machinisten op het perron ?

Het gaat hier niet om de aankondiging van een aktie van het NMBS-personeel maar, zoals u het al wel begrepen hebt, om een oud spreekwoord in een spoorse jas.

Af en toe gebeurt het dat de auteur van een bijdrage naast de roos schiet, wat steevast voor gevolg heeft dat, in de de weken volgend op het verschijnen van de „misser”, door een aantal lezers wordt gereageerd door het inzenden van foto's en/of dokumentatie die moeten toelaten wat krom was weer recht te trekken. Wees ervan overtuigd, waarde lezer, dat uitgever en medewerkers dit zeer op prijs stellen en als positief ervaren. Deze wisselwerking kan de inhoud van ons blad alleen maar ten goede komen, waardoor wij er als spoorfreaks allemaal beter van worden.

Betekent dit dat wij er maar op los schrijven en erop rekenen dat de steken die wij laten vallen daarna wel door de lezers zullen opgeraapt worden ?

Dat is zeker niet de bedoeling : Rail-Revue is er om u te dokumenteren en te informeren en wel liefst zo korrekt mogelijk. Maar, zoals Willem Elsschot het reeds zei, „tussen droom en daad staan wetten in de weg, en praktische bezwaren”. Vooral deze laatsten kunnen voor problemen zorgen. Gegevens die in de loop der tijden verloren zijn gegaan, historische bronnen die elkaar tegen spreken, de wijze waarop sommigen niet-uitdrukkelijke gegevens interpreteren : het zijn allemaal factoren die het de steller van een bijdrage moeilijk maken. Ook aan aktuele onderwerpen zitten soms weerhaken vast : op bepaalde gegevens (of foto's) kan een publikatieverbod staan. Het kost dan heel wat kopbrekens om u toch te informeren zonder in konflikt te komen met de embargo-stellers.

Zelfs de rubriek modelbouw verbergt, buiten de reeds vernoemde problemen, haar specifieke wolfijzers. Zo is bijvoorbeeld ondergetekende de „tikkunst” niet machtig. Om te voorkomen dat de zetterij een artikel in een soort Bargoens zou afleveren, worden mijn teksten (en die van anderen) dus eerst uitgetikt door een derde. Schrijven, overtikken en zetten vormen weer drie mogelijke bronnen van vergissingen.

Wanneer u bij dit alles bedenkt, dat naast hun hobbybeleving àlle Rail-Revue-medewerkers nog een goed gevuld beroeps- en privéleven hebben (ook dat nog !), dan kunt u alleen maar besluiten dat er al bij al weinig „missers” worden afgeleverd.

Naast de gegronde en opbouwende kritiek zijn er natuurlijk ook de anonieme kritikasters en de (uit naijver geboren ?), „kraakrecencies”. Wij stellen deze verschijnselen uiteraard minder op prijs, doch die vormen klaarblijkelijk een onvermijdelijk neveneffekt waarvan iedereen die op één of andere wijze aan de (spoor)weg timmert mag „genieten”.

Daarom niet getreurd : de immer toenemende verspreiding van ons blad én de lezers van de eerste categorie zijn voldoende bewijzen van waardering voor de inzet van de (onbezoldigde !) medewerkers.

Het lijkt er sterk op dat ook Vlamingen zonder kompleksen noch winstbejag voor een goede zaak kunnen samenwerken (of zou de invloed van onze Nederlandse lezers zich zo sterk doen gelden ?). Hoe dan ook, de goede wisselstraat werd gelegd en met Rail-Revue op het goede spoor zien wij de toekomst met vertrouwen tegemoet, zelfs wanneer er al eens een „groen/oranje horizontaal” voorkomt.

Walter Temmerman

INHOUD VAN DIT NUMMER

De beste machinisten op het perron ?	blz. 82
De locomotieveninzet bij de Belgische spoorwegen tijdens de tweede wereldoorlog	83
In memoriam Karl Julius Harder	87
Geschiedenis van de Gentse tramwegen (V)	88
NMBS-seinen in realiteit en op de modelbaan (II)	93
Opgedane ervaring met Belgische bovenleiding op mijn modelbaan (slot)	96
De Buurtspoorwegverbindingen met de spoorwegen (IV)	99
Het reizigers-dieselmaterieel bij de NMBS (IV)	102
Werkwagens van toen (III)	110
Trams in de sneeuw	111
Het bekijken of het lezen waard	112
Rail-aktueel	113
Opsporing gevraagd !	117
Evenementen op en om het spoor	118
Lezersforum	118

De locomotieveninzet bij de Belgische spoorwegen tijdens de tweede wereldoorlog

EEN OOGGETUIGEVERSLAG

Op een mooie zondagavond in juni 1940 kwam ik met mijn toenmalige vriendin terug van een uitstap naar het Oostzeestrand te Travemünde. In het station kwam de stationschef naar mij toe, met de mededeling dat ik mij 's anderdaags bij de Directie te Schwerin moest aanmelden, want... „es geht ab nach dem Westen...”. Samen met enkele collega's werd ik 's anderdaags inderdaad ontvangen door de Voorzitter van de Reichsbahndirektion te Schwerin, die onze tijdelijke overplaatsing naar andere oorden bevestigde. Wij kregen een blauw uniform met bijhorende mantel en vertrokken die namiddag reeds naar Hamburg. 's Nachts reisden we met de beroemde D100 van Hamburg Altona naar Keulen, waar we 's morgens vroeg in het goederenstation Köln Wahn de trein naar België namen. Deze trein was samengesteld uit een reeks mooie drie-assige Belgische houten rijtuigen, en werd via Neuss naar Venlo (NL) gesleept door een Duitse P8. Te Venlo kwam de Nederlandse loc 6223 voor de trein, tot in Eindhoven, waar de Nederlandse loc 1835 de trein overnam. Deze machine bracht ons dan tot in Hasselt. Vanaf Hasselt werd de rit voortgezet met de Belgische locomotief 8396, via Leuven tot Herent, waar wij de nacht in de trein doorbrachten. 's Anderdaags bracht dezelfde loc ons via Schaarbeek naar Brussel Noord. Vervolgens werd de reis voortgezet per auto, naar Gent, waar wij ons aanmeldden bij de IPM (Maschinenamtsvorstand), Reichsbahnoberrat Steffens. Tenslotte werd ik per auto naar Brugge gebracht, om aldaar de functie van chef (Dienstvorsteher) van het locomotievendepot Brugge waar te nemen.

Toen ik te Brugge aankwam, stonden er in en rondom de stelplaats wel 163 locomotieven, en in de regio Brugge in totaal meer dan 330. Deze machines waren hier vanuit alle hoeken van het land terechtgekomen. Eigenlijk was het er een echte tentoonstelling van Belgische locomotieven: alle tot het NMBS-bestand behorende locomotief-types (op drie na, nl. de types 5, 61 en 57) waren er aanwezig. Op sommige plaatsen vonden we zelfs verlaten treinen, zoals bijv. op de vroegere militaire spoorlijn tussen Veurne en Poperinge, waar we midden in het veld een lege trein aantreffen met een locomotief type 41 aan de kop; alle wagons waren leeg en er lagen uiteraard geen kolen meer op de tender...

Onze eerste taak bestond erin, orde op zaken te stellen. Eerst maakten we de Duitse wapenstilstandslocomotieven terug rijvaardig, waarna we alle verspreide locomotieven te Brugge samenbrachten. Daarna werden de machines in orde gebracht en eventueel verder naar andere depots, meestal de oorspronkelijke eigenaarsdepots, doorge-

zonden. De lijsten die wij toen hebben opgemaakt bestaan nog, en ik heb het genoeg er een exemplaar van te overhandigen aan de werkgroep. Om dubbeltellingen te vermijden werd voorlopig op alle machines, die wij in de overzichtslijsten hadden opgenomen, een wit kruis aangebracht om aan te geven dat ze „geteld” waren.

Zo snel mogelijk werd op de verschillende spoorlijnen in de streek proefgereden, eventueel na herstelling van door oorlogsgeweld beschadigde of vernielde spoorbanen of kunstwerken. Zo werden bijvoorbeeld locomotief 9089 en een loc type 44 gebruikt voor de belastingsproef van de noodbrug te Zeebrugge. Nadat deze brug in dienst was, konden wij het baanvak naar Knokke terug berijden. Te Knokke vonden we de - tot dan toe van de rest van het spoorwegnet geïsoleerde - loc 8032, de laatste originele G8 die nog in België voorhanden was; deze loc werd zo snel mogelijk weer rijvaardig gemaakt om daarna uitsluitend aangewend te worden voor de rangeringen op de pier van Zeebrugge (enkel met Duits personeel, vanwege de verboden zone - „Sperrgebiet” - aldaar). Ook met het fameuze Sentinel-stoomrijtuig hebben we proefritten gehouden, hoewel we toch enige problemen ondervonden omdat er geen bedieningshandleiding beschikbaar was...; later werd het voertuig te Brussel Zuid afgesteld. De Brossel-motorwagens hebben we echter wel nuttig kunnen inzetten, na hun ombouw tot „Kohlengaswagen” met een gasgenerator; we gebruikten ze voor de koerierdienst tussen Brugge en Hazebrouck (F) via Ieper.

Vreemde locomotieven in België tijdens de tweede wereldoorlog

In de beginperiode werden Franse locomotieven dagelijks tot zeer ver in België ingezet. Een voorbeeld: de militaire trein Hazebrouck (F) - Abele - Ieper - Roe-

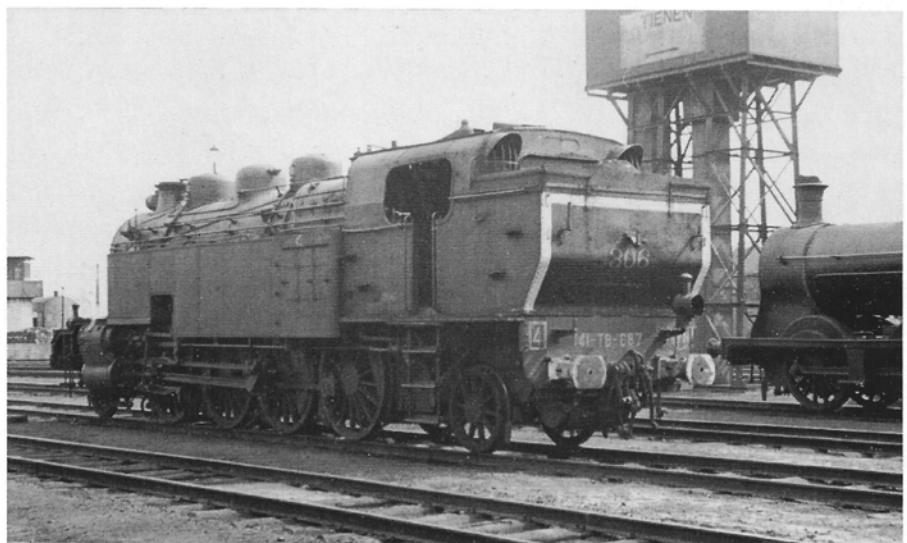
selare - Torhout - Brugge werd steeds gesleept door een loc van de Nord, meestal een de Glehn compound van de reeks 3.300. Zo heb ik in Brugge tot mijn genoegen „Wiedersehen” gevierd met locomotief 3.579 die ik in 1928 reeds gezien had aan de kop van een trein waarmee ik toen als student naar Parijs reisde!

Niet alleen Franse locs kwamen een heel eind op Belgisch grondgebied: ook Nederlandse machines reden dagelijks in België, o.a. met verlofgangers-treinen (Fronturlauberzüge) op de spoorlijnen Roosendaal - Antwerpen en Maastricht - Hasselt.

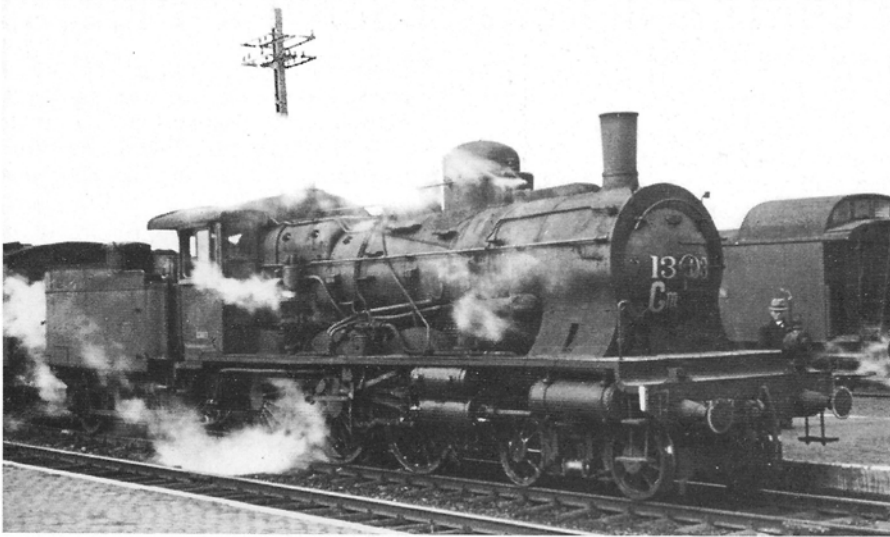
Een voorbeeld: de verlofgangerstrein Hannover - Brest kwam van Roosendaal tot Antwerpen met een Nederlandse locomotief; daarna nam een Belgische machine van depot Merelbeke de trein over, en vanuit Gent St.-Pieters bracht een Franse machine van depot Lille de trein naar Frankrijk.

Toen einde 1940 begonnen werd, de ex-Duitse wapenstilstandslocomotieven die België na de eerste wereldoorlog ontvangen had, naar Duitsland te zenden, trad in België een locomotieven-tkort op waaraan verholpen werd door Franse „Pershing”-locs aan België over te dragen (dit waren Amerikaanse locs daterend uit W.O.I, identiek met het oude Belgische type 39). Verschillende Belgische stelplaatsen ontvingen de Franse 140B's, 140C's en 140G's. In België bekwamen deze locs de typenummers 1 (ex-Est), 2 (ex-Ouest), 3 (ex-Nord) en 4 (ex-PLM). Uiterlijk waren deze machines nauwelijks van elkaar te onderscheiden (de Nord-locs hadden weliswaar een hogere schoorsteen, de Ouest-locs een waarschuwingsbeugel voor de bovenleiding op de tender). Enkele Pershings werden later voorzien van - weinig effectieve - pantserplaten als beveiliging tegen lucht-aanvallen.

Later tijdens de oorlog kwamen nog Franse Pershing-locs via Duitsland naar België. Een anecdote: in 1943



Locomotief 306 (SNCF 141TB), de latere 6803, te Tienen in 1942.



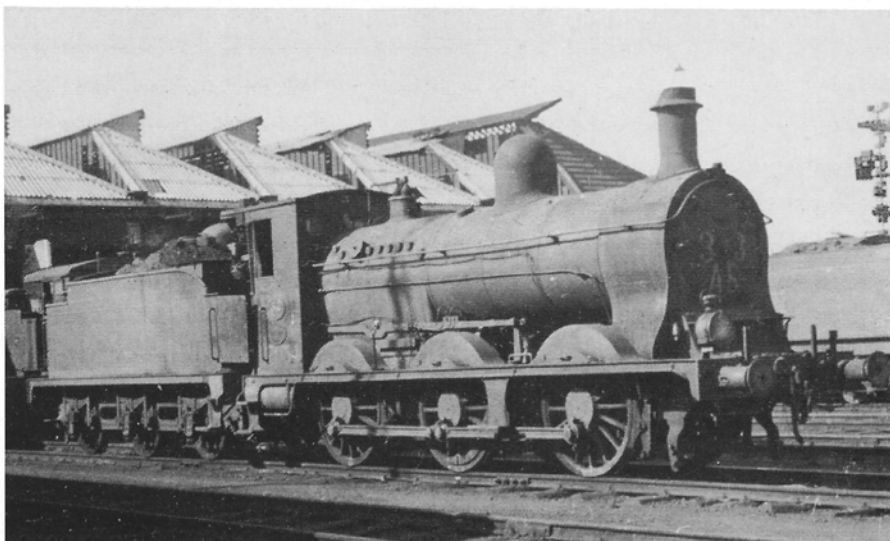
Locomotief 1303 (SNCF 230B - Est) van depot Gent Merelbeke (kenletters Gm) te Leuven (of Aarschot) in 1943.

ontvingen wij vanuit Duitsland de machine 140-1161 (Belgisch nr. 278); deze loc hadden wij in juni 1940 te Leper gevonden, en nadien terug aan Frankrijk overgedragen!

Niet alleen Pershings kwamen naar België. We kregen ook 25 Franse tenderlocs 141TB (ex-PO), die kortstondig het Belgisch type 3 werden. Er bleek echter verwarring op te treden met de Pershings van het type 3, zodat de machines omgenummerd werden in type 68. Deze mooie tenderlocomotieven waren van weinig nut in België. Ze werden niet intensief gebruikt; de machines die bijv. in Tienen gestationeerd waren, sleepten 's morgens en 's avonds slechts enkele arbeiderstreinen naar/van Luik en Tongeren en werden voor de rest van de dag niet benut. Later werden deze locomotieven overgedragen aan het Rijk. Ook enkele oeroude PLM-goederentreinlocomotieven 040TB, omgebouwd tot tenderlocs, werden aan België overgedragen. Het betrof hier machines waarmee we eigenlijk niets konden aanvangen... Van de 7 exemplaren die

we kregen, kwamen 6 „in dienst” te Gent Zeehaven, waar ze veel te zwak bleken voor de zware rangeerdienst. Aanvankelijk werden de locs als type 4 geregistreerd, later gewijzigd in type 70. Ze hadden nog een staande Giffard-injecteur (zoiets had ik voordien nog nooit „in natura” gezien).

Nog later werden ons vanuit Duitsland 3 Franse locs 230A en 7 locs 230B (ex-Est) toegewezen. Deze machines kwamen de Belgische type-aanduidingen 23 (ex-230A) en 13 (ex-230B). De locomotieven 230A waren nog machines met verzadigde stoom, terwijl de machines 230B voorzien waren van een oververhitter. De locs waren gekoppeld met kleine twee-assige tenders. Een detail: loc 2302 was nog voorzien van een typische Duitse stoombel, die in het depot Celle aangebracht was. Al deze locomotieven waren in Merelbeke gestationeerd. Ze werden bijv. ingezet op de verbinding Gent - Leuven - Eisden, met personeel van Merelbeke en Leuven. De situatie werd nog ingewikkelder, toen Frankrijk (ex-Duitse) G8.1-lo-



Locomotief 33 van de Maatschappij Mechelen - Terneuzen (NMBS-nummer 7954) te Leuven in 1943. De machine was gestationeerd te Antwerpen Zuid (kenletters AS).

comotieven afstond aan België. Deze locs kwamen in België het typenummer 78, hoewel ze volledig gelijk waren aan het Belgische type 81. Er bestaan lijsten van de aan België toegewezen machines, maar het is zeer de vraag of ze alle echt in België gereden hebben. Op enkele locs was het Belgisch nummer slechts met krijt op het machinistenhuis aangebracht (bijv. 040D-922, Belgisch nummer 7822). Het vreemde is, dat België haar eigen G8.1-machines aan Duitsland had moeten „uitlenen” en dat de Fransen nadien identieke locomotieven aan België moesten afstaan...

Om dit onderwerp af te sluiten, nog een woordje over Franse machines die tijdens de oorlog doorheen België reden, op weg naar of komende van een onderhoudswerkplaats (Ausbesserungswerk), voor of na een herstelling, periodiek onderhoud, e.d. Franse machines, die in Duitsland gestationeerd waren, dienden inderdaad geregeld voor onderhoud terug te keren naar hun oorspronkelijke onderhoudswerkplaats in Frankrijk! Zo heb ikzelf o.a. op een Franse loc 130A (ex-Ouest) meegereden die vanuit een Franse werkplaats terugkeerde naar het Rijk via Montzen; het betrof een - moeilijk te bedienen - tweecilinder-compoundmachine (toen reeds een rariteit). Ik heb ook meerdere locs 150P gezien (o.a. te Hasselt) die van het depot Offenburg in Duitsland naar hun onderhoudswerkplaats in Frankrijk reden of ervan terugkeerden.

Er waren overigens nog andere „vreemde” locomotieven in dienst op het NMBS-net, zoals de locomotieven van de spoorwegmaatschappij Mechelen - Terneuzen, bijv. M.T.-loc 33 (met het Belgisch nummer 7954 in het klein aangebracht op het machinistenhuis - het betrof een machine van het oude type 30 van de Staatsspoorwegen) en loc 39 (met het Belgisch nummer 7158 - een oude Pruisische G7, ex-Köln 4558...).

Ik hoop dat mijn uiteenzetting uw interesse heeft opgewekt. Ik kan natuurlijk enkel vertellen over mijn eigen ervaringen tijdens de oorlog. Anderen hebben op andere plaatsen wellicht ook andere dingen gezien en meegeemaakt.

Zo u vragen heeft, zal ik die graag trachten te beantwoorden.

K.J. Harder+

Tekst: Jef van Olmen

Alle foto's: Karl Julius Harder / verzameling Jef van Olmen

VRAGEN, GESTELD AAN DE HEER HARDER

Wat was uw functie bij de Reichsbahn voor de oorlog?

KJH: Ik was technisch inspecteur bij het Maschinenamt Lübeck (verantw. voor maschinelle Anlagen).

Wist u reeds van in het begin, dat u naar België ging komen?

KJH: Neen, eerst toen ik in Keulen was (bij de heenreis), vernam ik dat ik naar Brussel moest doorreizen.

U was geen militair ?

KJH : Neen, ik ben tijdens de ganse oorlog burger gebleven. Ik had een blauw uniform (oorspronkelijk met armband „Deutsche Wehrmacht”) toen er nog sprake was van de „Wehrmachtsverkehrs-direktion” (deze werd later omgedoopt in een civiele Hauptverkehrs-direktion). Aan het einde van de oorlog vroegen wij ons af, wat er met ons tijdens een eventuele gevangenschap zou gebeuren, aangezien wij geen soldaat waren. Men heeft ons toen zelfs een „Ausweis” gegeven, waarmee we konden bewijzen dat we geen militair waren...

Er waren „graue” of „grüne” Eisenbahner, die in tegenstelling met de „blauw” wél militairen waren. Dit waren geuniformiseerde Reichsbahn-spoorwegbeambten; ze waren o.a. verantwoordelijk voor het spoorweggeschut (aan de kust, in Blankenberge, werden bijv. dergelijke spoorwegkanonnen ingezet - het personeel had de beschikking over dieselmotorwagens). Deze mensen hadden trouwens ook een militaire rang (bijv. machinist : onderofficier of korporaal...) en ze stonden rechtstreeks onder het bevel van het Wehrmachts-kommando.

Tijdens de oorlog werden depot-identificatieletters aangebracht op de rookkastdeur van de locomotieven. Waarom werd de aanduiding „Br” geplaatst op de schoorsteen van de locomotieven van de stelplaats Brugge ?

KJH : Ik heb toen inderdaad de beslissing genomen de vermelding „Br” op de schoorsteen te plaatsen, om onze locomotieven reeds van ver te kunnen onderscheiden van vreemde locs, die de kenletters van hun depot op de rookkastdeur droegen. U moet namelijk weten, dat de stelplaats Brugge zich te Steenbrugge bevindt, en vrij afgelegen ligt t.o.v. de hoofdlijn en t.o.v. het station Brugge. U begrijpt dat het van belang was (zeker tijdens de chaos in de beginperiode) te weten of één van onze eigen machines ging toekomen in het depot (we moesten ons dan om de locomotief en het personeel bekommeren), dan wel een vreemde loc (die enkel kwam keren op de draaischijf en water en kolen kwam innemen). Ergens is er toch ook wel een beetje traditie mee gemoeid : tijdens de eerste wereldoorlog werden de Bw-kenletters steeds op de schoorsteen van de locs aangebracht...

U had in Brugge ook een tenderloc uitgerust met een afzonderlijke tender ?

KJH : Dat is juist. Het betrof loc 9846, waaraan we een afzonderlijke tender gekoppeld hadden. Indien nodig, werd het water uit de tender met een pulsometer overgepompt. De loc had op die manier voldoende water om lang in dienst te blijven, bijv. voor werktreinen (een grote kolenvoorraad hadden dergelijke treinen overigens niet nodig).

Er heeft zich tijdens de oorlog een ernstig ongeval voorgedaan in het depot Brugge ?

KJH : Dat klopt. Het voorval gebeurde in de herfst van 1941. Locomotief 4459



Locomotief 6627 (Pruisische S6) te Brugge in 1940. Bemerkt de kenletters „Br” op de schoorsteen.

kwam van Zeebrugge, met Duits personeel (rangeerloc Zeebrugge). Aangezien er die dag weinig werk was, had het locpersoneel iets te diep in het glas gekeken. De locomotief heeft alle seinen genegeerd, en is voorwaarts „de berg naar Eeklo” opgereden waar hij een stootblok geramd heeft en de berm afgedonderd is. De stoker (Leinfelder) verloor hierbij het leven, en de machinist (Ziethof) werd gekwetst.

U heeft in het begin van de oorlog te Brugge ook een oude loc type 29 gevonden ?

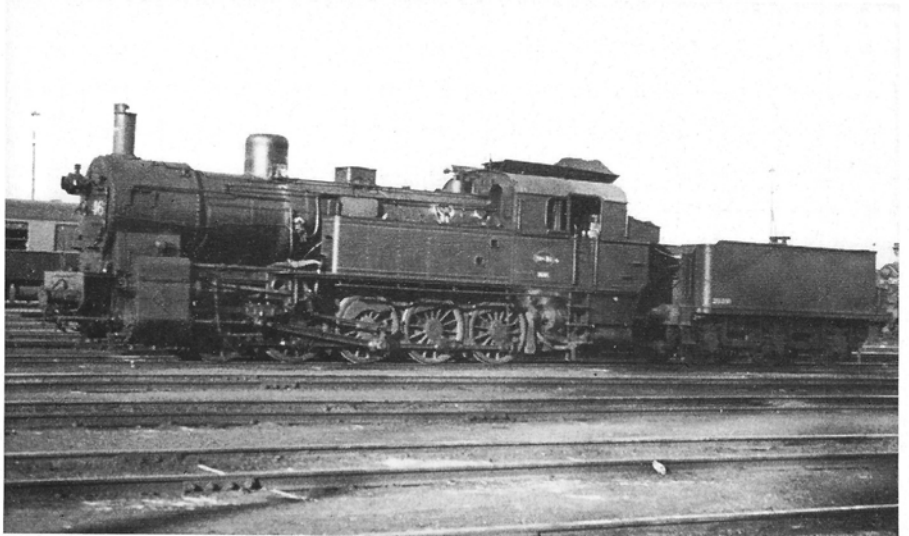
KJH : Inderdaad, die loc hebben we te Brugge gevonden. De machine had geen nummer. Achteraf bleek, dat het een locomotief was van het Belgisch leger, afkomstig van Brasschaat/Hoogboom. We hebben de loc het nummer 2984 gegeven. Toen iemand mij er later 'ns van trachtte te overtuigen dat de nummerreeks van het oude type 29 „slechts” liep tot het nummer 2983, zond ik aan de (verbaasde) betrokkene een foto van „onze” 2984... Terloops : we vonden ook nog een Pruisische T9, ook zonder

nummer. Dit was eveneens een militaire machine, die we zelf dan maar het nummer 9300 gegeven hebben (de nummers van de Belgische wapenstilstandslocomotieven vingen steeds aan met ..00, en aangezien bij het type 93 officieel met 9301 aangevangen werd, vonden wij het logisch de „nieuwe” loc het nummer 9300 te geven)...

Deze loc is later ook aan Duitsland afgestaan, en werd ingezet in de streek van Eupen/Malmedy (Duits nummer 91.1842). Na de oorlog is de locomotief naar België teruggekomen, en opnieuw ingezet als militaire loc te Brasschaat/Hoogboom.

Kan u iets vertellen over de sabotagegedurende de oorlog ?

KJH : Persoonlijk heb ik enkel minder belangrijke sabotagegedaden gekend, behalve één zwaar ongeval op de lijn Leuven-Ottignies, waarbij de locomotief van een militaire trein ten gevolge van een sabotagegedaad van de spoorberm stortte. Het Belgische locomotiefpersoneel en een Duitse soldaat vonden de dood in het ongeval.



Locomotief 9846 (Pruisische T16) te Brugge in 1940. Bemerkt de aangekoppelde tender.

Kan u iets vertellen over het beheer van de locomotievendienst ?

KJH : In het begin (juni/juli 1940) waren de depots verplicht te werken volgens de rechtstreekse instructies van de militaire „Wehrmachtsverkehrs-direktion“. Later werd de organisatie gewijzigd : de Duitsers bleven enkel rechtstreeks verantwoordelijk voor de stelplaatsen Oostende en Brugge, i.v.m. het „Sperrgebiet“ aan de kust. Elders in België werden de stelplaatsen voortaan „Ueberwachungsbw's“ genoemd; ze stonden onder toezicht van de Duitsers, die zich evenwel enkel inlieten met transporten (Fronturlauberzüge en overige militaire treinen) die hen rechtstreeks aanbelangden. Zuiver Belgische treinen interesseerden hen in feite niet.

De „Hauptverkehrsdirektion“ Brussel had onder zich twee Directies (Brussel en Nancy), die elk verantwoordelijk waren voor de „Aemter“ (IPM in België). Deze Aemter waren evenwel dikwijls anders georganiseerd dan de originele IPM's. Het Amt Lüttich bijv. omvatte de IPM's Luik en Hasselt. Het depot Aarschot viel onder de IPM Hasselt, niet Leuven zoals vroeger (ik heb trouwens zelf nog getracht Aarschot terug onder Leuven te laten ressorteren, toen ik aldaar chef was, zodat ik een bijkomend depot zou gehad hebben om naartoe te gaan.

Werkte u ook met Duits locomotiefpersoneel ?

KJH : Neen, afgezien van de eerste maanden en op het einde van de oorlog. Alleen te Zeebrugge (op de pier) werd Duits personeel ingezet (vanwege het Sperrgebiet). Deze mensen hadden aldaar echter niet zoveel te doen, zodat we ze af en toe de gelegenheid gaven een goederentrein naar Merelbeke of Kortrijk te brengen. Later was er een tekort aan personeel, wegens de inzet aan het Oostfront. Tijdens de eerste oorlogsmaanden reden Duitse machinisten op Franse of Belgische locs, die verlofgangerstreinen sleepten (het eigenlijke locomotiefpersoneel was

Frans of Belgisch - de Duitse machinist hield enkel toezicht). Later werd dit voorschrift afgeschaft : zoals altijd is men in het begin zeer streng, en worden de voorschriften later versoepeld...

Tot wanneer was het civiele spoorwegverkeer in België onderbroken ?

KJH : Het civiele spoorwegverkeer startte terug op 15 augustus 1940.

Heeft men m.b.t. de organisatie van het spoorwegbedrijf ook rekening gehouden met de taalgrens in België ?

KJH : Wij hadden geen taalproblemen. De instructies („Verfügungen“) werden alle in het Duits opgesteld, waarna vertalers ze omzetten in het Nederlands en het Frans.

Welke regeling had men getroffen i.v.m. het uitzoeken van de „Leihlokomotiven“ die naar Duitsland moesten afgevoerd worden ?

KJH : Er werden alleen aantallen locomotieven (per type) opgegeven; op de over te dragen locs werd met rode verf een lijn aangebracht onder het nummer van de uitgezochte machines. Van verschillende depots werden de locomotieven vervolgens overgemaakt aan depots die verantwoordelijk waren voor het in orde brengen van de locs.

De locomotieven werden daarna via Hasselt en Montzen naar Duitsland gebracht. Opgelet : er bestaan depotlijsten van machines die aan Duitsland overgedragen werden, maar de betrokken depots hebben meestal de locomotieven enkel in orde gebracht (aafgebeit).

Welke wapenstilstandslocomotieven werden niet naar Duitsland afgevoerd ?

KJH : Zoals u weet, werden tijdens de oorlog de meeste wapenstilstandslocomotieven „uitgeleend“ aan het Duitse Rijk, samen met een 60-tal tenderlocomotieven van het type 53. Niet alle ex-Duitse machines werden evenwel afgestaan. Zo bleven de locs type 60 (Pruisische S10) in België; deze machines hadden een slechte reputatie als „Kohlenfresser“ en bleven in dienst bij het depot Brussel Zuid, vanwaar

ze vnl. op de lijn naar Bergen werden ingezet. Ook de locomotieven type 66 (Pruisische S6), die ik mij nog zeer goed herinnerde uit mijn jeugd, zijn in België gebleven; in Duitsland waren deze machines reeds jaren voordien uit de dienst genomen. Deze oude locs hebben tijdens de oorlog voortreffelijke diensten bewezen, hoewel we ze natuurlijk niet meer in kunnen inzetten tegen snelheden van 100 km per uur...

De Atlantic-locomotieven type 69 (Pruisische S9) bleven ook hier; ze waren gestationeerd in het depot Berchem en werden ingezet tussen Brussel en Antwerpen.

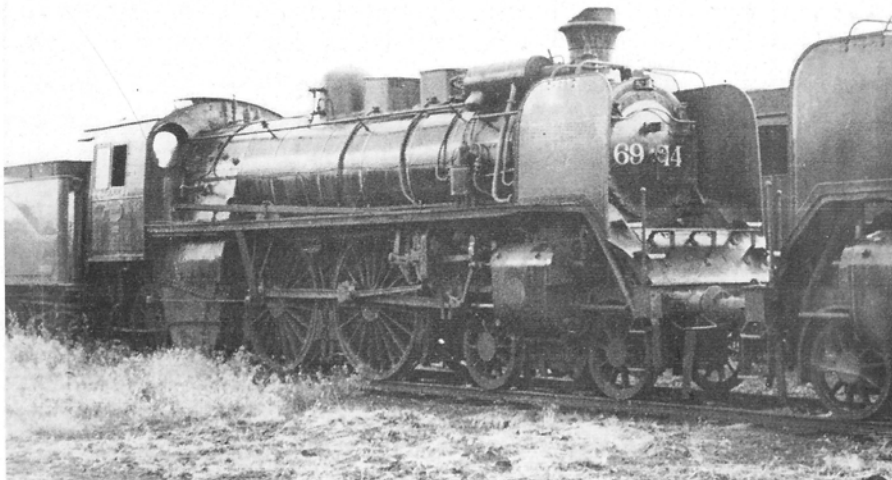
De oude locomotieven type 71 en 72 (Pruisische G7.1 en G7.2) werden daarentegen wél aan Duitsland overgedragen. De locs type 72 waren tweecilinder-compoundlocomotieven, die al lang niet meer in Duitsland voorkwamen; ze hadden steeds een tekort aan stoom (Dampfmangel) : ik herinner mij dat wij op een keer, niettegenstaande het winter was, de stoomverwarming in een militaire trein tussen Brugge en Kortrijk moesten afsluiten om locomotief 7329 zijn rit te kunnen laten voortzetten !

Waar werden de aan Duitsland afgegeven „Leihlokomotiven“ gereviseerd ?

KJH : Deze locs werden onderhouden in hun oorspronkelijke onderhoudswerkplaats in België of in Frankrijk. Het is niettemin toch mogelijk dat een Leihlok in Duitsland een grote herstelling ondergaan heeft. Zo kregen wij eens een Leihlok type 81 uit Duitsland terug, met een Duitse ketel. Deze ketel beantwoordde niet aan de Belgische normen terzake (geen loodnagels), zodat we de machine terug naar Duitsland zonden; na een week kwam de loc in dezelfde staat terug... Nadien hebben we de machine te Hasselt uitgerangeerd; ze werd vernietigd tijdens het grote bombardement van Hasselt. Ons probleem was daarmee opgelost...

Sommige G8.1-locs zijn niet naar Duitsland afgevoerd ?

KJH : Inderdaad, niet alle Belgische 81'ers werden aanvankelijk aan Duitsland afgestaan. Zo bleven meerdere locs o.a. te Ans gestationeerd. Enkele machines zijn tijdens de oorlog nog vanuit Duitsland naar België teruggekeerd : zo kreeg Winterslag zijn 9 stuks type 81 terug uit het Rijk, voor de inzet in het kolenvervoer. Meerdere locs type 81 zijn evenwel na de oorlog nooit naar België teruggekeerd. Een voorbeeld : locomotief 8378; deze machine heb ik zelf in 1949 - kort na mijn huwelijk - te Heringsdorf op het eiland Usedom in de D.D.R. gezien en gefotografeerd; de locomotief droeg het nummer 55.8378 (m.a.w. het Belgisch nummer, met eenvoudigweg het Duitse bouwreeksnummer 55 ervoor !).



Locomotief 6914 (Pruisische S9) te Brugge in 1940.

Weet u iets af van de 15 Franse locs 151TC en 151TA die ook naar België dienden te komen? Zijn die machines hier werkelijk in dienst geweest?

KJH: Ik kan dit persoonlijk niet bevestigen. Ik heb die locs nooit gezien en op mijn bureau heb ik nooit een officiële nota daaromtrent ontvangen.

Welke was de langste doorgaande „Fronturlauberzug“ die doorheen België reed?

KJH: Het was de trein Brussel-Königsberg-Tilsit (Königsberg en Tilsit liggen nu in de U.S.S.R. en heten resp. Kaliningrad en Sovetsk). Deze trein was samengesteld uit Belgische rytuigen (in tegenstelling met bijv. de trein Brest-Hannover waarvoor Franse rytuigen gebruikt werden).

De verlofgangerstrein naar Königsberg reed via de lijn Hasselt - Maastricht?

KJH: Dat klopt. Deze trein verliet België via lijn 20. Traditioneel werd de trein hier gesleept door twee locs type 44/41. Andere machines, behoudens de Nederlandse locomotieven van de reeks 3700, waren te zwaar voor de spoorlijn Hasselt - Maastricht. Ik heb de locomotieven 44/41 steeds beschouwd als de Belgische standaardlocomotieven; je kwam ze overal tegen...

Blijkbaar werden tijdens de oorlog vele belangrijke treinen (o.a. militaire treinen en internationale sneltreinen) in dubbeltractie gesleept. Was dit voorgescreven?

KJH: Inderdaad, dit was voor de zekerheid en voor de veiligheid.

Moest een loc om een of andere reden uitvallen, dan kon de andere machine de trein toch ter bestemming brengen. Dit voorschrift had niets te maken met snelheid. De snelheid van de treinen speelde tijdens de oorlog eigenlijk niet zo'n rol; de bedrijfszekerheid was belangrijker - wij hebben dikwijls militaire treinen gereden met locomotieven type 66, tegen max. 70 km per uur.

Voor uw terugkeer naar Duitsland had u orders ontvangen om de spoorweginstallaties te vernietigen?

KJH: Inderdaad, wij kregen het bevel de spoorweginstallaties volledig te vernietigen, m.a.w. een „Verkehrswüste“ (verkeerswoestijn) te creëren. Wij hebben dit bevel niet letterlijk uitgevoerd, maar we hebben bijv. wel een locomotief de kuil van een draaischijf ingereden.

Kan u de laatste dagen eens beschrijven?

KJH: De Engelsen bevonden zich reeds te Brussel, toen wij de beslissing namen naar Duitsland terug te keren. We zijn toen op een namiddag met een condenslocomotief (52.1969) van Hasselt via Waterschei - Houthalen - Neerpelt - Hamont (en verder via Roermond en Dalheim) naar Oberhausen gereden waar we 's anderdaags 's morgens aankwamen (overigens zonder problemen; de bruggen over de Rijn waren toen nog niet vernield). We hebben ons dan aangemeld bij de directie te Essen,

waarna we naar huis mochten. Voor sommige van mijn collega's is het niet zo vlot gegaan; zij die te Brugge waren, hebben vele km te voet moeten afleggen...

Hoe kwamen die condenslocomotieven in België?

KJH: Deze machines kwamen op het einde van de oorlog naar België, aange-

zien zij na de ineenstorting van het Oostfront aldaar niet meer dienden ingezet te worden. Bij ons hebben deze locs zeer nuttig werk kunnen leveren, aangezien ze vanuit de lucht minder opvielen dan gewone locs (door de condensinstallatie produceerden deze locs bijna geen stoomwolken tijdens het rijden).

Tekstbewerking: Jef van Olmen

In memoriam Karl Julius Harder



Op 12 juli 1989 overleed op tachtigjarige leeftijd de Duitse spoorwegkenner en stoomloctechneus Karl Julius Harder. Hij was bij vele Belgische spoorvrienden vooral bekend voor de bijzonder interessante trein- en tramfoto's die hij tijdens de tweede wereldoorlog in België genomen heeft en die in heel wat boeken en tijdschriften gepubliceerd zijn. Ook in Duitsland was hij een bekend spoorweghistoricus. Diverse artikels en bijdragen van zijn hand zijn o.a. verschenen in het gerespecteerde Duitse tijdschrift „Lok Magazin“; tevens was hij de auteur van het bekende boek „Die P8 - Entstehung und Geschichte einer europäischen Dampflokomotive“ (Stuttgart, 1974, uitg. Franckh) en co-auteur (samen met H. Kobschätzky) van het boek „Die Grossherzoglichen Staatseisenbahnen in Mecklenburg“ (Stuttgart, 1978, Franckh).

K.J. Harder was werkzaam bij de Deutsche Reichsbahn toen W.O. II uitbrak. Reeds in juni 1940 werd hij als spoorman overgeplaatst naar België, waar hij achtereenvolgens chef (Dienstvorsteher) was van de locomotievendepots Brugge, Leuven en Hasselt. Tijdens zijn vierjarig verblijf in ons land heeft hij honderden locomotief- en tramfoto's genomen en diverse aantekeningen gemaakt, materieellijsten samengesteld enz. Na de oorlog woonde hij enige tijd in de D.D.R. Hij week

echter uit naar de Bondsrepubliek, waar hij een loopbaan opbouwde bij de Deutsche Bundesbahn (o.a. te Flensburg en te Husum, ten Noorden van Hamburg). Bij zijn opruststelling bekleedde hij de functie van „Technischer Oberamtmann“.

Na de oorlog heeft hij jarenlang contacten onderhouden met Belgische en Nederlandse spoorvrienden, waarbij hij altijd bereid was zijn kennis met anderen te delen en zijn opnamen beschikbaar te stellen voor publicatie. Hij heeft zich steeds ingezet voor de internationale uitwisseling van informatie over de spoor- en tramgeschiedenis in Europa. Toen wij hem in 1984 contacteerden om in Brussel een spreekbeurt te geven voor de Werkgroep Spoorweggeschiedenis, was hij tot ons genoegen onmiddellijk bereid deze uitdaging aan te nemen (hij woonde nochtans erg veraf, nl. te Westerholz nabij de Deense grens).

Na een voordracht op 31 maart 1984 (over de locomotieveninzet tijdens de oorlog) volgden er nog twee andere spreekbeurten, op 30 maart 1985 (over de locomotieven van de Nord Belge tijdens de oorlog) en op 22 maart 1986 (over de Buurtspoorwegen tijdens de oorlog). Deze voordrachten, geïllustreerd met tientallen door de spreker zelf genomen foto's, behoren ongetwijfeld tot de meest interessante die de Werkgroep ooit heeft ingericht, ook al hadden ze betrekking op één van de somberste perioden uit de Belgische spoorweggeschiedenis.

Ter ere van de nagedachtenis van K.J. Harder vonden wij het gepast in Rail Revue het verslag op te nemen van zijn voordracht te Brussel op 31 maart 1984. De tekst is gebaseerd op een bandopname van de spreekbeurt. Wat de lezer natuurlijk mist, zijn de vele reacties van de aanwezigen in de zaal n.a.v. de (met een epidiascoop) getoonde foto's. Enkele van deze foto's worden ter illustratie bij dit artikel afgedrukt; een ruime selectie van de meest interessante opnamen die de heer Harder toonde, zijn vanaf 1985 verschenen in diverse fotoboeken en tijdschriften.

Om de tekst van de voordracht in een wat ruimer kader te plaatsen, hebben wij een reeks vragen en antwoorden opgenomen die wij tijdens de discussie na de spreekbeurt hebben opgetekend.

Jef van Olmen.

Geschiedenis van de Gentse tramwegen (V)

4. De naoorlogse periode

Na de oorlog wordt beslist de zestien overblijvende tweessers grondig onder handen te nemen en de vroegere reeksen weer te verenigen en uniform te maken. In 1946 en 1947 krijgen de er nog niet mee uitgeruste rijtuigen plooidertjes, elektrische bel en koplichten. De sneeuwruimer 202 komt in 1948 opnieuw in reizigersdienst.

Luidens een nota van 24.06.46 zouden vier trams uitgerust worden met zwaardere motoren (ACEC 51), dit om twee bijwagens te kunnen trekken. Slechts drie rijtuigen worden afgewerkt; het vierde zal nooit verbouwd worden.

Tegenstrijdig hiermede vindt men in 1950 een uitvoerige nota waar wordt

vermeld dat in 1947 drie (182, 202, 206) van de zestien trams worden uitgerust met zwaardere motoren ACEC 51, controllers T46, pantografen i.p.v. sleepbeugel, nieuwe belinstallatie, standaard verlichting, nieuwe koplichten, nieuwe weerstanden, kabelwerk, wielstellen, tandwielen en tenslotte solenoïde beremming. In 1952 worden ze verder uitgerust met een zitje voor de bestuurder.

Deze drie rijtuigen zullen, met hun bijwagens, een vertrouwd beeld worden, vooral als schooltram op lijn 20 en dit tot ongeveer 1962.

Later zullen aan enkele van de twe-assige trams nog verbeteringen worden aangebracht. In 1951 krijgen de 197 en

de 199 een verbeterde motor T3D. In 1952 worden ze uitgerust met een remtoestel Ackley. In 1953 worden 197, 201 en 209 eveneens uitgerust met een zitje voor de bestuurder.

Tenslotte vermelden we dat enkele wagens (o.a. 201, 206, 211) bij een ombouw nieuwe rechthoekige zijramen kregen. Wanneer dit gebeurde is ons niet bekend (mogelijk in 1941).

5. Het einde van de zestien tweessertjes

In 1953 zijn nog slechts drie rijtuigen in dienst op lijn Melle en drie op lijnen 6 en 8. De rest staat in de loods. Van 09.09.54 af worden de drie zwaardere rijtuigen nog alleen op Melle gebruikt tijdens de spitsuren.

In 1959 worden elf rijtuigen buiten dienst gesteld en verkocht aan de Firma De Buck (185, 186, 195, 196, 198, 209, 210, 211, 212, 214, 215). In 1962 volgen de twee overblijvende met lichte motoren (197 en 201) en twee van de drie met zware motoren (182, 202). Het laatste rijtuig, de 206, wordt buiten dienst gesteld in 1965.

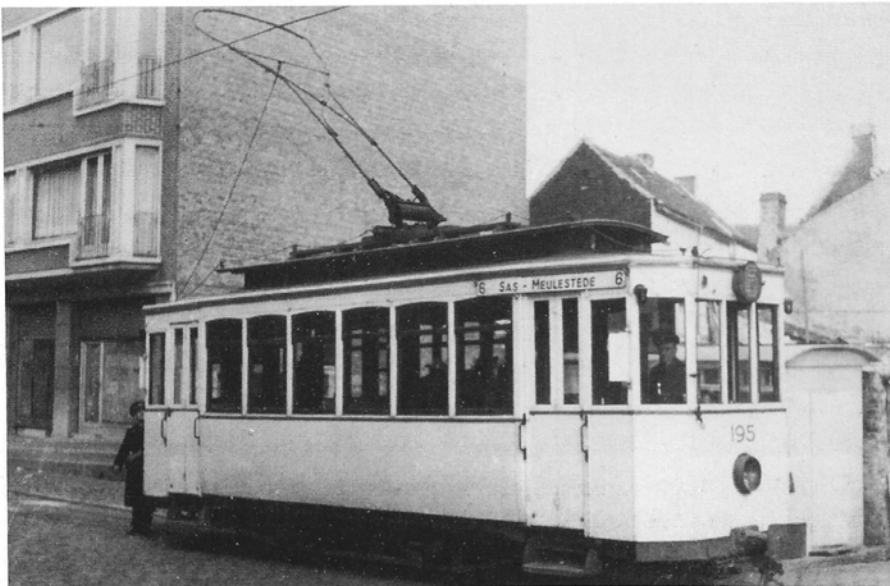
Het koetswerk van 182, 201 en 202 wordt overgebracht naar de scheepswerven van Langerbrugge. In 1967 wordt het er gesloopt. De 206 deed nog tot voor kort dienst als werfwagen bij de Firma D'hondt in Brugge. De 197 tenslotte werd door de MIVG zelf afgebroken.

6. De bijwagens (reeks 65-72)

Zoals eerder gemeld werd in 1941 beslist, acht motorrijtuigen om te bouwen tot bijwagens. Hier volgen de ombouwnummers : 65 (ex-181), 66 (ex-193), 67 (ex-203), 68 (ex-188), 69 (ex-194), 70 (ex-187), 71 (ex-204), 72 (ex-207). De ombouw moest voltooid zijn op 31.12.42. De voornaamste werkzaamheden waren het uitbreken van de elektrische motorrijtuig-uitrusting en de vervanging door een meer eenvoudige (verlichting, haltebel). Ook de beremming diende vernieuwd te worden. Naast de handrem komt er een solenoïde beremming (dit worden de zg. „zwarte snorren“). Rest nog enig schrijnwerk teneinde de motorrijtuig-kenmerken weg te werken. Tenslotte worden de balkons voorzien van plooidertjes. Het hele rijtuig krijgt dan een grondige verbouwing.

Door de oorlogsomstandigheden trad vertraging op in deze werkzaamheden. Vooral het niet kunnen bekomen van de solenoïde beremming stuurde de planning in de war. Op 01.01.42 was slechts het nr. 65 omgebouwd. Een jaar later waren de wagens 65 en 66 in dienst, doch zonder beremming; de 67 staat ontdaan van de motorrijtuiguitrusting; de 68 moet nog beplaat en van elektrische uitrusting worden voorzien. Het schrijnwerk is af.

Op 01.06.43 zijn nog steeds dezelfde twee rijtuigen „voorlopig“ in dienst. Van de 67 tot de 70 is het schrijnwerk



Rijtuig 195 in 1957. Deze kleine rijtuigen deden op het laatst vooral dienst op de lijnen 6 en 8. Foto ARBAC.



Drie rijtuigen werden uitgerust met zwaardere motoren evenals met Sécheron beremming en pantograaf, dit om bijwagens te kunnen trekken. De 206 zal het langst in dienst blijven. Enkele rijtuigen uit de reeks werden verbouwd met rechthoekige ramen. Onbekend fotograaf (vermoedelijk Edu Bouwman), verzameling Pierre de Meyer.

klaar. De 204 en de 207 staan dan nog onaangeroerd in de loods. In een verslag van 27.12.44 leest men dat de ombouw ingevolge oorlogsomstandigheden werd stilgelegd op 01.06.43.

In 1946 werden de solenoïde beremmingen eindelijk geleverd. Een nota van 26.06.46 meldt : twee bijwagens volledig uitgerust; drie in dienst zonder beremming, doch die zullen binnen de maand met solenoïde uitgerust worden; de laatste drie zullen einde september in dienst komen. Einde 1946, begin 1947 moet dus de volledige reeks eindelijk afgewerkt zijn geweest. Tot het einde van hun loopbaan zullen ze ongewijzigd dienst doen. Alleen worden einde 1953, begin 1954 de rieten zitbanken overtrokken met zwart similileder. In 1960 worden vier rijtuigen voor verschroming verkocht aan de Firma De Buck. In 1967 wordt de 66 verkocht aan de Firma Danilith uit Wortegem om er als werfwagen omgebouwd te worden. De 67, 70 en 72 vertrekken op 31.07.72 naar de Toeristische Tram van het Aisnedal. Hiervan kwam in 1986 de 70 terug in het Gentse om te worden gerestaureerd voor het regionaal verkeersmuseum. Binnenkort zal men ook de 72 overbrengen om te worden gerestaureerd als motorwagen 207. De 67 doet nog steeds dienst op de T.T.A.

DE LAATSTE TWEEASSERS VAN DE ETG (ex-reeks 9200-9204 van de NMVB)

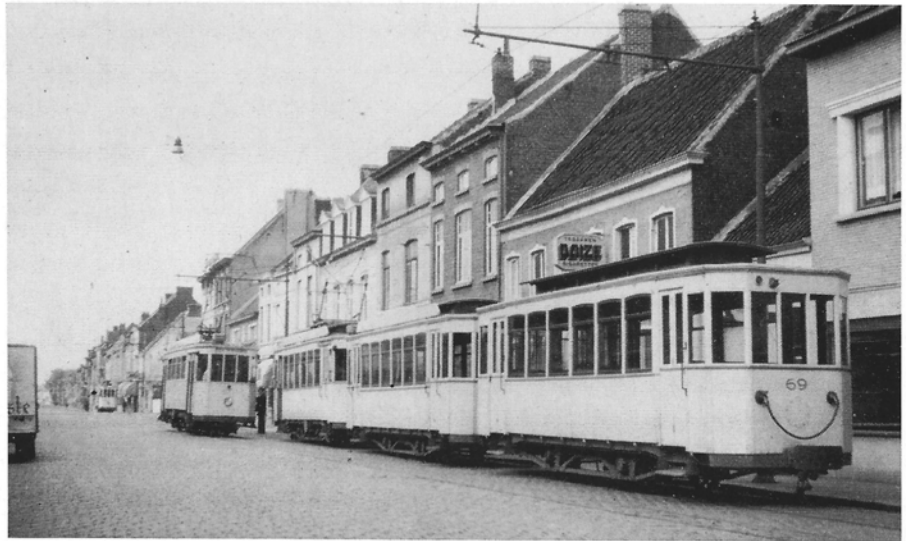
1. De voorgeschiedenis als Buurtspoorwegtram

Zoals eerder gemeld werd einde vorige eeuw de ETG pachter van de buurtlijn Gent - Merelbeke. Deze lijn zou zo vlug als mogelijk uitgebaat worden met elektrisch materieel. In de overeenkomsten leest men dat de NMVB voor de motorrijtuigen zal zorgen en de ETG voor de bijwagens (zie artikels over de bijwagens reeks 50-54). Intussen ontdekten wij dat deze reeks bijwagens begin 1901 reeds in de stelplaats van Gentbrugge aanwezig was en dat ze 25.000 fr. hadden gekost.

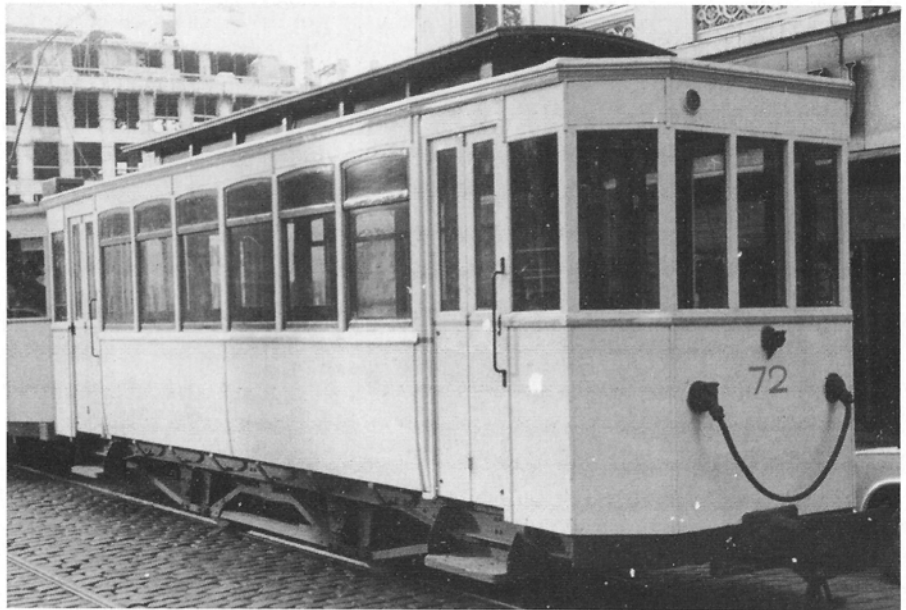
In de praktijk maakte de ETG de plannen van de te leveren motorrijtuigen, vermits ze instond voor het onderhoud. Logischerwijze bestelde zij rijtuigen die haast identiek waren aan deze van het stadsnet. De NMVB betaalde ze en schreef ze in op haar inventaris.

In 1899 bouwden de „Ateliers Métallurgiques” de vijf accutrams. Qua uitzicht zijn zij gelijk aan de reeks 143-147 van de ETG. De motoren en de controllers werden geleverd door Westinghouse. De ruimte waarin de controllers zijn geplaatst vormt a.h.w. een erker aan de fronten van de rijtuigen. Die zijn 2,20 m breed en hun oorspronkelijke kleur is groen; totale aankoop prijs : 69.078, 50 fr. Op 31.12.1899 komen deze wagens in dienst op het baanvak Ledeberg-Zuid, onder de Buurtspoorwegnummers M200-M204.

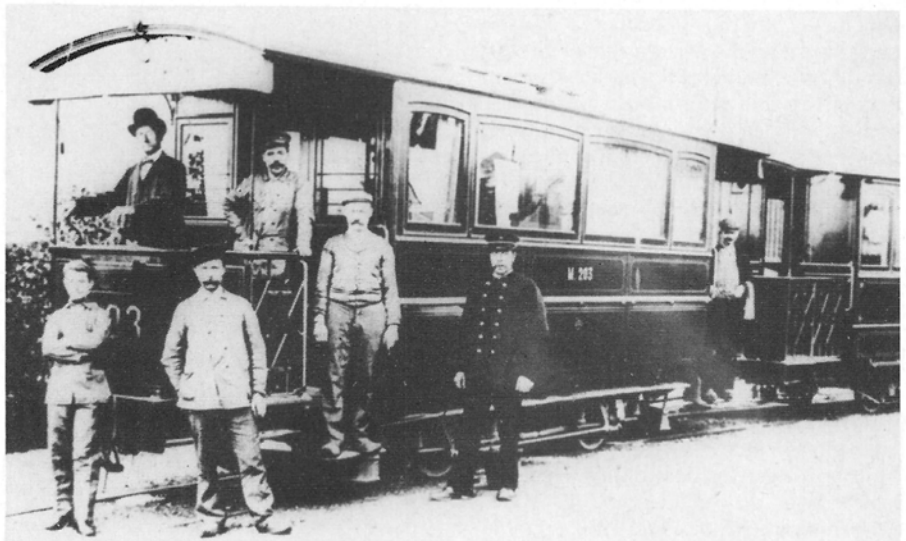
Vrij vlug merkt men dat zij met dezelfde problemen hebben te kampen als hun



Wie herinnert zich nog de trammetjes naar Melle ? Motorrijtuig 202 met bijwagens 72 en 69 : omgebouwde motorrijtuigen, eveneens uit de reeks 180-215. Waar het koplicht werd weggenomen stopte men het aldus ontstane gat dicht met een rond stuk plaat. 12 september 1953, foto Maurits van Witsen.



Bijwagen 72 is ex-motorrijtuig 207. 22 oktober 1970, foto Pierre de Meyer.



Rijtuig M.203 - later 9203 - en zijn soortgenoten deden gedurende slechts korte tijd dienst als accutram. Hier is het rijtuig reeds met een nauwelijks zichtbare trolley uitgerust. Archief MIVG.



Rijtuig 9202 op 23 december 1932 : de laatste versie. Het rijtuig is uitgerust met trolley én sleepbeugel. Onbekend fotograaf, verzameling Pierre de Meyer.

stads-soortgenoten. Door het feit dat zij bijwagens trekken bezorgen zij nog méér kopzorgen. Op 19.05.1900 worden ze, na nauwelijks vier maanden, uit de dienst genomen en in juli van datzelfde jaar zijn ze reeds verbouwd tot trolleytram.

Eens de lijn uitgebouwd met trolley-bovenleiding (spanning 250 volt), worden deze trams op 01.12.1901 opnieuw in dienst gesteld.

Tot einde 1934 zal men op de lijn Merelbeke het trolleysysteem kennen.

In een brief van 21.11.1902 vraagt de ETG om de rijtuigen van windschermen te voorzien. Op 01.07.1903 is de eerste wagen uitgerust met een windscherm, gelijkaardig aan dit gebruikt in de Borinage. Bij brief van 22.09.1904 geeft de NMVB het bevel ze te hernoemen als A9200-A9204.

In mei en juni 1913 is er heelwat briefwisseling omtrent de herschildering van deze rijtuigen. Zij zullen de gele kleur van de Gentse stadstram krijgen (het „Empain“-geel en niet het Buurtspoorweg-geel). De NMVB dringt er wel op aan dat men het NMVB-schild op de flanken niet zou vergeten.

Begin 1920 is het Gents trolley-net vervangen door het sleepbeugelsysteem. Ook het vak Zuid - Ledeborg - Botermarkt werd op die wijze vernieuwd. Opdat de rijtuigen gebruik zouden kunnen maken van de twee rijdraad-ophangsystemen, worden ze uitgerust met twee stroomafnemers (trolley en sleepbeugel). Op 4 oktober 1928 verschijnt een wet die bepaalt hoe de trams bij nacht verlicht moeten worden. Dit betekent dat er een binnenverlichting moet zijn. Vooraan moeten de rijtuigen uitgerust zijn met één koplicht; verder een violet licht bovenaan en links achteraan een rood. Reeds lang voor deze datum waren de twee petroleumlampen op de kop vervangen door twee vaste elektrische lampen. Vanaf 16.08.29 zullen alle motorrijtuigen gedeeltelijk uitgerust zijn volgens de bepalingen van bovengenoemde wet. Tot einde 1930 zal men de twee koplampen behouden. De wet is formeel : er mag slechts één koplamp zijn, dit ondanks protest van het personeel dat een slechtere verlichting

van de spoorbaan vreest. Op 13.09.30 geeft de NMVB het bevel zich dringend in orde te stellen met de wet en de rijtuigen uit te rusten met één koplicht. De rijtuigfronten moeten herbeplaat worden teneinde de oude verlichtingsopeningen weg te werken.

Op 1 november 1934 behoort ook de trolleyophanging op de lijn Merelbeke tot het verleden. Nog voor het einde van dit jaar werden de trams uitgerust met nieuwe beugels (werd de trolley-stang toen weggenomen ?). Dit zal wel de laatste vernieuwing aan deze rijtuigen zijn geweest, daar de ETG bij brief van 03.03.36 aan de NMVB mededeelt dat ze nooit meer zullen gebruikt worden. Gevraagd wordt ze over te nemen of ze te likwideren.

In 1942 staan ze nog steeds aan de kant in de stelplaats van Mariakerke en de ETG vraagt opnieuw ze over te nemen. In juni van dat jaar is de NMVB akkoord, op voorwaarde dat ze in goede staat gesteld worden en dat ze voor verzending kunnen onderzocht worden door de NMVB.

Einde 1943 komt er plotseling een ommekeer : in plaats van ze af te staan

vraagt de ETG of ze de rijtuigen mag kopen. Op 01.12.43 maakt de NMVB een prijsofferte en op 09.12.43 bestelt de ETG de vijf motorwagens. Op 10.02.1944 laat de NMVB weten dat ze afgestaan worden aan de ETG. Tegen de som van 74.616,25 fr. plus overdrachtstaxen koopt de ETG zijn laatste vijf tweeassers.

2. Hun verdere loopbaan bij de ETG

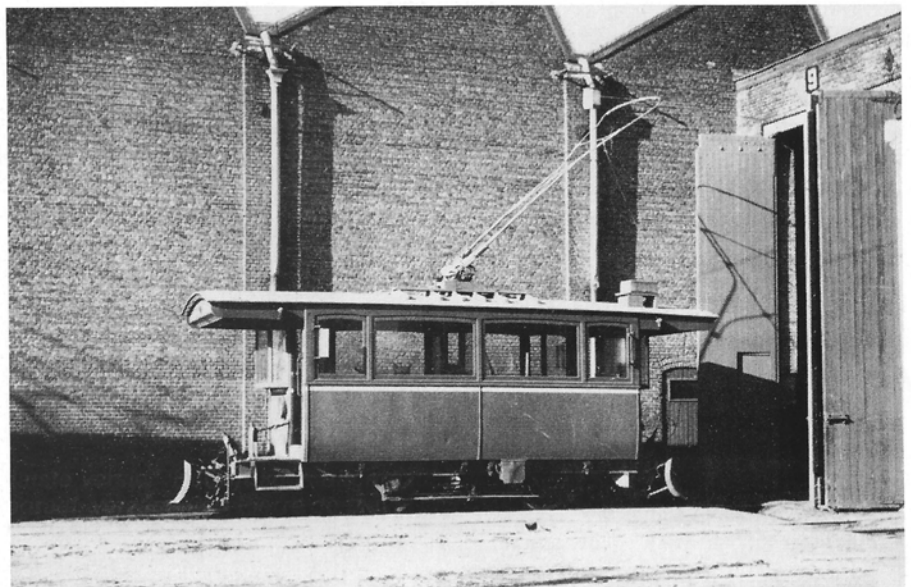
Wat er met deze vijf rijtuigen bij de ETG gebeurde is niet al te duidelijk. Het feit dat ze geen ETG-nummer kregen laat ons vermoeden dat ze eerder als „plukwagens“ dienden voor de herstelling van ingevolge oorlogsomstandigheden beschadigde stadstrams.

Op het chassis van één der rijtuigen (vermoedelijk de 9200) bouwde men een platte wagen voor de spoordienst. Deze wagen werd in 1980 aangekocht door de vereniging TTO om het chassis te gebruiken voor de restauratie van oude tramrijtuigen.

Volgens een nota van 08.03.43 blijkt dat in de winter van 1941-1942 heel wat sneeuw viel. Uit deze nota wordt duidelijk dat de Maatschappij tijdens deze winter over geen sneeuwruimer beschikte (hoewel men in het vooroorlogs archief regelmatig gegevens vindt over een sneeuwruimer - wie weet hier méér over ?).

Verder leest men dat in bovengenoemde winter het tramverkeer totaal lam lag ingevolge sneeuwophoppingen. Om zulke toestanden te vermijden zal men dringend een tramrijtuig tot sneeuwruimer ombouwen. Tot dit doel werd in 1943 rijtuig 202 (uit de reeks type Expo) aan elke kop uitgerust met een sneeuwschuiver die schuin t.o.v. het spoor ligt en in de hoogte regelbaar is. Algehele voldoening moet dit rijtuig niet hebben gegeven, daar het in 1947 terug in orde werd gebracht voor de reizigersdienst.

In 1946 bestudeerde men de bouw van een nieuwe sneeuwruimer. Als basis zal



Totaalbeeld van de (ongenummerde) sneeuwruimer. 22 april 1968, foto J. Schleich.

men gebruik maken van een gekocht rijtuig van de lijn van Merelbeke. In 1948 is de ombouw klaar. De voorplatformen worden ingekort en de stuurposten komen in het midden te staan. Een stevige sneeuwschuiver wordt aan iedere kant gemonteerd. Tot in 1951 staat het rijtuig (in normale omstandigheden zonder motoren) ergens in de stelplaats. Bij sneeuwweer rust men het uit met motoren van een tram die voor herstelling of onderhoud in de werkplaats is.

In 1951 wordt de tram voorzien van motoren ACEC 51 „transformé” en controllers T46 en van nieuwe weerstanden, automatisch kabelwerk, nieuwe wielstellen en tandwielen. Een echt officieel nummer zal dit rijtuig nooit krijgen. In de inventaris van 31.12.53 wordt het ingeschreven als rijtuig nr. 197.

In de onderhoudsbladen van 1961 schrijft men het in als rijtuig 195. Op het rijtuig zelf vonden we nooit een ETG-nummer. Ook het oorspronkelijk NMVB-nummer was nergens meer terug te vinden. Op 26.03.1973 wordt het in brand gestoken bij de slopers in Balgerhoeke.

Sommigen hebben nog getracht dit in België enig overblijvend ex-accu-rijtuig te kopen om het te restaureren. Door tegewerking uit bepaalde hoek kon dit uniek stuk helaas niet worden gered. Wat er met de drie overblijvende trams van deze reeks gebeurde is ons onbekend. Zijn er lezers die hier meer over weten, dan verwachten wij daaromtrent graag enig nieuws.

Enkele dagen zes bijwagens rijker

De ETG was eveneens pachter van de lijn Gent - Zomergem - Ursel (later, bij de elektrifikatie, nog alleen Gent - Zomergem). De rijtuigen - zowel trams als bijwagens - behoorden hier toe aan de NMVB.

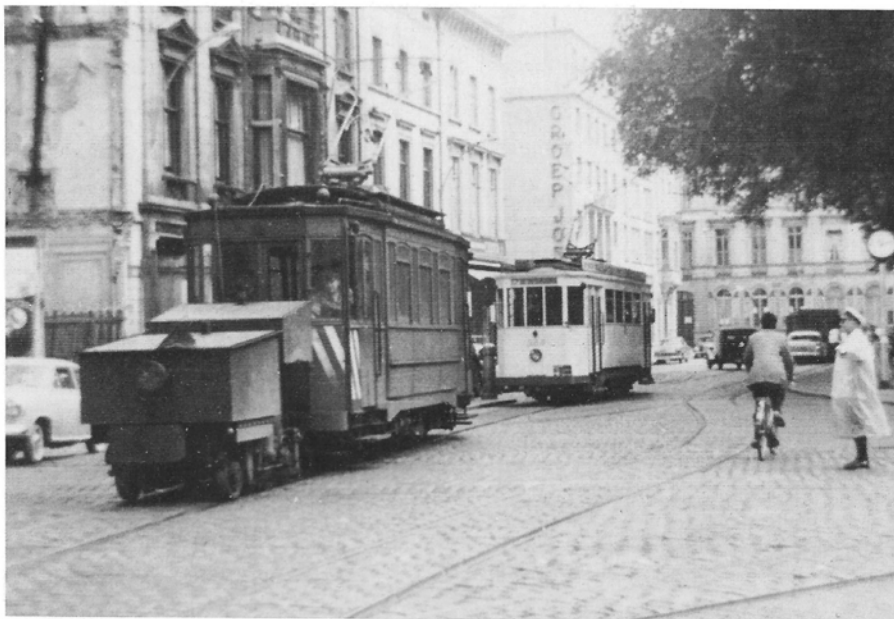
Op 09.12.43 kocht de ETG, samen met de vijf motorrijtuigen van Merelbeke, nog zes bijwagens die eerder dienst hadden gedaan op de lijn naar Zomergem. De prijs bedroeg 105.592,25 fr. plus 4,5 % tax. Het ging om de bijwagens nrs. 1500, 1505, 1507, 1274, 1630 en 1882.

Doel van deze aankoop was vermoedelijk het versterken van de stadsdiensten, wegens het grote aantal reizigers ingevolge de oorlog.

De NMVB had waarschijnlijk met dezelfde problemen te kampen, daar ze begin januari 1944 de ETG „smeekt” haar deze bijwagens terug te verkopen ! Op 14.01.1944 worden ze opnieuw verkocht en gefactureerd aan de NMVB. De 1500, 1505 en 1507 bijvoorbeeld zullen nog tot het einde van de jaren veertig dienst doen op het NMVB-stadsnet van Brugge.

Een geleende tweesser voor de spoor-dienst

De ETG beschikte eertijds niet over een railslijper. Dit werktuig dient om losgekomen metalen deeltjes en oneffen-



Slijpwagen en werk-motorwagen van de STIC op het St.-Annaplein op 13 juli 1960. Onbekend fotograaf, verzameling Pierre de Meyer.



Dankzij de spoorlorry kon een tram met beschadigde as op eigen kracht de stelplaats bereiken. Foto Robert Temmerman, 16 juli 1963.

heden op de rails weg te slijpen. Splinters kunnen bijvoorbeeld gevaarlijk zijn voor de wielbanden van de rijtuigen. De tramwegen van Charleroi beschikten wel over een slijpstel. Dit was samengesteld uit tramrijtuig 201 en duwslipjer 196.

Dit stel werd enkele malen door de ETG geleend om bovenvermelde werkzaamheden op haar net uit te voeren. In een nota van december 1952 vinden wij gegevens over het laden van de slijptram van Charleroi. Verder vonden wij nog twee facturen voor het vervoer van deze rijtuigen : de eerste van 22.04.66 voor transport naar Gent en de tweede van 18.11.66 voor transport naar Gent en naar Charleroi - voor de uitleenperiode van 30.08.66 tot 04.11.66 - (kwam het stel dit jaar tweemaal naar Gent ?). Verder vonden we nog een foto van het stel, genomen op 13.07.60 op

het St.-Annaplein. Sinds wanneer en tot wanneer en hoeveel maal de slijptram naar Gent kwam is ons verder niet bekend.

Railrijtuigen voor de spoordienst

Reeds vroeger hebben we geschreven dat de spoordienst over enkele rijtuigen kon beschikken. Als motorrijtuigen beschreven we de eerste 173, de tweede 173, de hulptram 216, de sneeuwruimers 202 en ex-Merelbeke. Bij de hulptram 216 hoorden ook twee depannagelorrys. Deze spoorlorrys werden onder een al dan niet zwaar beschadigde tram (waarvan een as of een wiel defect of gebroken was) geschoven. Dikwijls kon het gehavende rijtuig middels dit hulpmiddelje nog op eigen kracht de stelplaats bereiken.

Later, tussen 1974 en 1979, zullen ook

de driessers 332 en 339 naar de spoordienst worden verwezen. Als getrokken materieel vermeldden we de platte wagen nr. 3, gebouwd op een onderstel van een ex-accutram type Merelbeke. Er waren nog twee andere platte wagens op het net aanwezig, eveneens gebouwd op oude tramonderdelen.

Deze twee bijwagens konden worden voorzien van uitrustingen om spoorstaven te vervoeren. Bij het vervoer van zeer lange rails werd, tussen deze beide wagens, het nr. 3 - dat iets korter was dan de twee andere - geplaatst. Bedoelde wagens droegen voor de oorlog de nummers 1000 en 1001. Na de oorlog werden ze hernummerd als nummers 1 en 2.

Bij rijtuig 1 zijn de aspotten voorzien van het jaartal 1898. Dit doet ons vermoeden dat het om een afgedankt chassis van een accutram van de reeks 101-142 gaat. Op de aspotten van wagen 2 is het jaartal 1909 vermeld, hetgeen wijst op een chassis van de open trams nummers 217 en 219 (oorspronkelijke nummering).

Zoals hoger vermeld gingen deze drie platte wagens in 1980 naar de vereniging TTO die de chassis zal gebruiken voor de restauratie van oude trams.

Er zijn ons foto's bekend van een ketelwagen, eveneens gebouwd op het afgedankt chassis van een tweeasser (vermoedelijk van een ex-open tram of een ex-open bijwagen afkomstig).

Tenslotte had de ETG nog enkele „spitsvondigheden”. We vermelden eerst de éénassige werkbakken nrs. 2 en 3. Deze waren voorzien van twee kleine spoorwielen. Om naar de spoorwerf te rijden werden ze gekoppeld aan de buffer van een lijn- of diensttram. Ter plaatse gekomen werden ze terzijde „ontspoord”.

Er waren nog twee éénassige werk-aanhangwagens (nrs. 3 en 4), maar die liepen op autobanden. Ook zij konden aan een trambuffer vastgehecht worden.

Tenslotte vernamen wij dat de maatschappij nog over twee gesloten, twee-assige personeels-werfwagentjes beschikte. Deze konden eveneens aan een tram worden gekoppeld. Ter plaatse gekomen werden ze met mankracht uit de sporen getild en op de werf geplaatst. Persoonlijk heb ik deze wagens nooit gekend en ik vond er geen foto van. Kunnen oudere lezers, die nog bij de spoordienst hebben gewerkt, ons iets meer over deze rijtuigen vertellen ?

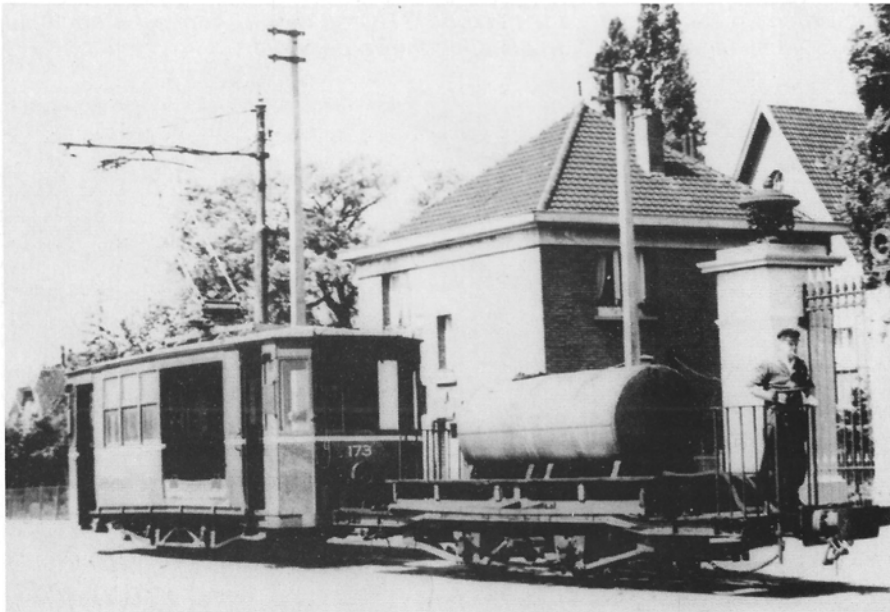
Het is ons niet bekend of de spoordienst nog over méér dienstwagens beschikte. Wel weten wij dat regelmatig goederenwagens van de lijn Zomergem werden gebruikt voor spoorwerken, doch die waren eigendom van de NMVB.

Hoe gering uw bijkomende informatie ook moge zijn, toch is zij voor ons van het grootste belang !

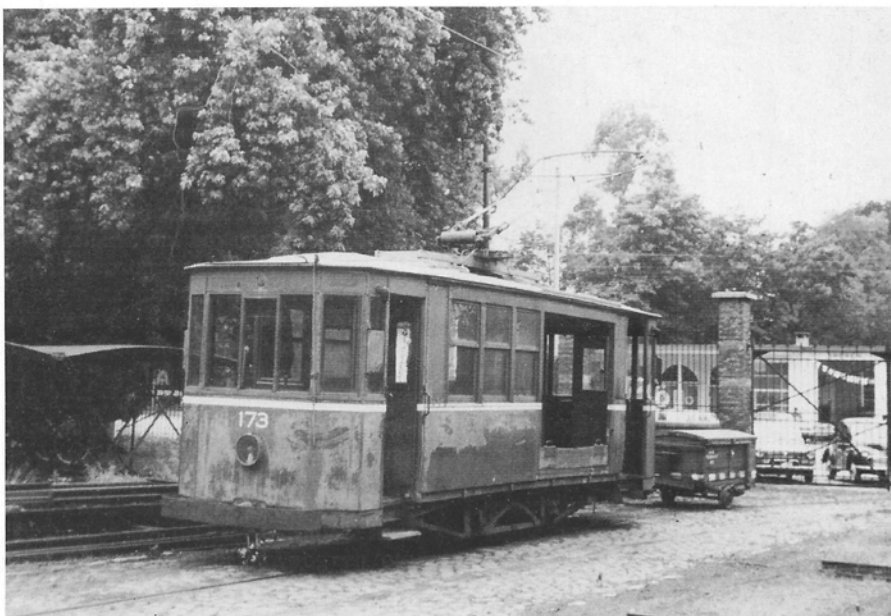
EINDE DEEL I

Volgend deel : **De Gentse driessers**

Pierre de Meyer

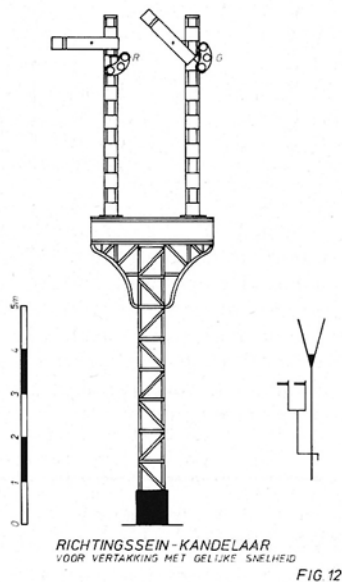


Motorrijtuig 173 met de ketelwagen van de ETG. Verzameling Pierre de Meyer.



Eénassig bijwagentje met flenswielen, gekoppeld aan een buffer van mw 173. Foto J. Deijs.

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



2. **Kandelaarseinen** (fig. 12, 13 en 14)
In het stelsel van 1919 komen alléén dubbele en drievoudige kandelaars voor. Zoals in het oude stelsel worden ze geplaatst voor vertakkingen waar de toegelaten snelheid hoger is dan 40 km/u. Ook hier is het paaltje van het sein, betrekking hebbend tot het doorgaand spoor dat met onverminderde snelheid mag bereiden worden, hoger. De paaltjes zijn even hoog als de snelheid na de vertakking gelijk is.
Staat een kandelaar als inrijsein aan een station, dan zijn de paaltjes voor de zijsporen lager en kunnen de hierop bevestigde armen slechts twee standen innemen :

- horizontaal (rood licht) : stoppen
- schuin (geel licht) : uitwijken

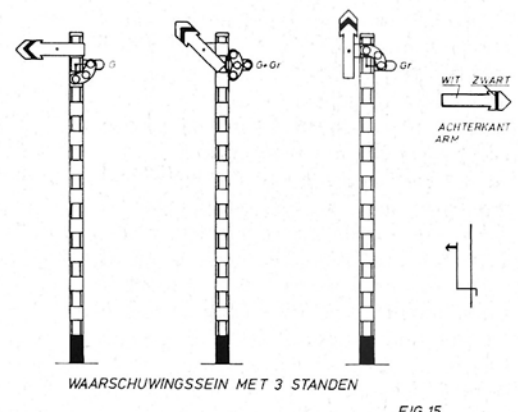
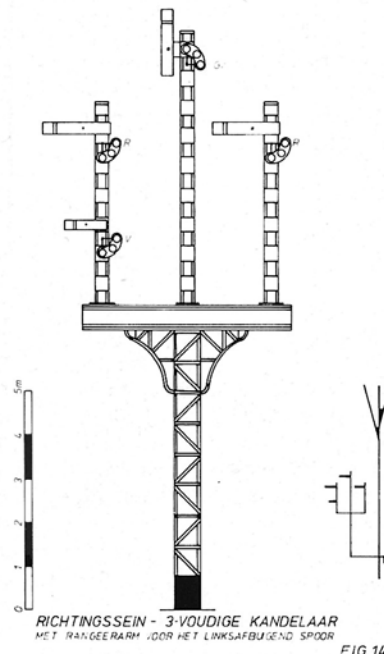
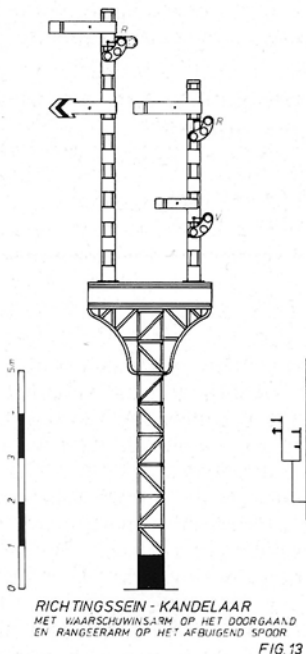
In sommige gevallen kan onder de gewone arm ook een waarschuwingsarm zijn aangebracht. Is dit het geval en is

er ook nog een rangeerarm, dan staat deze laatste onder de waarschuwingsarm.

3. **Waarschuwingsein** (fig. 15)

Het komt op modelbanen niet zoveel voor dat een baanvak voldoende lang is om het gebruik van een vrijstaand waarschuwingsein nodig te maken, maar van een spoor dat uit het gezicht verdwijnt ziet men de lengte niet, dus... Het waarschuwingsein heeft eveneens drie standen :

- 1°. horizontaal (geel licht) : het volgend sein staat gesloten.
- 2°. schuin (geel + groen licht) :
 - a. het eerstvolgend sein staat veilig maar is op korte afstand gevolgd door een stopsein dat onveilig staat (op de modelbaan kan dit deel van het trajekt weer zichtbaar zijn en wordt het tussenliggende sein verondersteld te bestaan);
 - b. het eerstvolgend sein staat veilig maar is een richtingsein, waarna een snelheidsbeperking volgt;
 - c. het eerstvolgend sein is een kandelaar die veilig staat op de „niet afgeweken richting”, maar is op korte afstand gevolgd door een stopsein dat onveilig staat (in model : zelfde opmerking als onder a.).



PH. DELLICOUR

Naamsestraat, 49 A. B-1000 Brussel. Tel. (02) 511 61 20.

Open van 7 tot 18 u (op zaterdag van 10.30 tot 17 u).

DE SPECIALIST VAN SPOORTIJDSCRIFTEN EN -PRENTKAARTEN

A
SCHIENENVERKEHR AKTUELL

EISENBAHN ZEITSCHRIFT
SCHWEIZER EISENBAHN REVUE
TRAM

STRASSENBAHN MAGAZIN

+ ÉDITIONS DU CABRI (boeken & postkaarten)

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

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

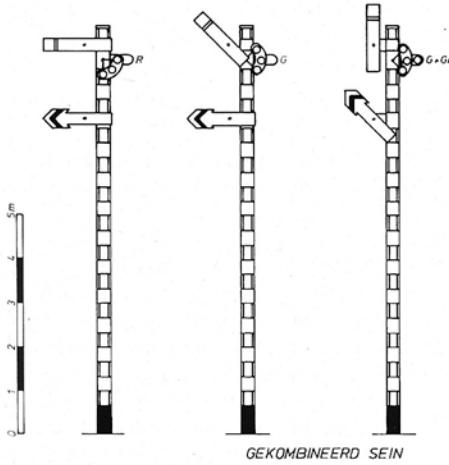
F
CHEMINS DE FER
CHEMINS DE FER RÉGIONAUX
ET URBAINS
CONNAISSANCE DU RAIL
ENTRE LES LIGNES
LA VIE DU RAIL
LE RAIL
L'ESCARILLE
LE TRAIN
LOCO REVUE
MAGAZINE DES TRAMWAYS A
VAPEUR ET DES SECONDAIRES
RAIL MINIATURE FLASH
TRANSPORTS URBAINS
VOIE ÉTROITE
VOIES FERRÉES

GB
MODERN TRAMWAY
TROLLEYBUS MAGAZINE

I
MONDO FERROVIARI
TUTTO TRENO

NL
OP DE RAILS
RAIL HOBBY
RAILKRONIEK

USA
ELECTRIC LINES
TRAINS



GEKOMBINEERD SEIN

3°. vertikaal (groen licht) : doorrijden zonder snelheidsvermindering toegelaten.

4. Gekombineerd sein (fig. 16)

Bij dit sein staan op één mast (of paaltje van een kandelaar) zowel een gewone als een waarschuwingsarm (deze laatste altijd onder de stoparm). Onder de waarschuwingsarm kan ook een rangeerarm aangebracht zijn.

Het sein kan vier verschillende beelden vertonen :

1°. de twee armen horizontaal (rood licht) : stoppen.

2°. de stoparm schuin en de waarschuwingsarm horizontaal (geel licht) : waarschuwt dat het volgend sein onveilig staat.

3°. de stoparm vertikaal en de waarschuwingsarm schuin (geel en groen licht) : veilig met waarschuwing (zie waarschuwingsein 2°. a, b en c).

4°. de twee armen staan vertikaal (groen licht) : veilig zonder beperking.

NOTA : Zoals oude foto's bewijzen waren, vooraleer het driestandenstelsel werd ingevoerd, de seinarmen recht. Teneinde een gemakkelijk onderscheid mogelijk te maken werd een ronde schijf aangebracht op de armen van de seinen uit het oude stelsel. De oude seinen kregen dus een nieuwe vorm en de nieuwe behielden de oude vorm. De „speciale Belgische logica” bestaat dus klaarblijkelijk al héél lang !

C. SEINEN GEMEENSCHAPPELIJK VOOR DE TWEE STELSELS

a) Het vereenvoudigd stopsein (fig. 17)

Het sein bestaat uit een rechthoekig bord, rood met witte boord, en kan verhoogd (= op lage mast) of gelijkgronds opgesteld worden.

Het regelt zowel een trein- als een rangeerbeweging.

Voor het modelbedrijf zie ik drie mogelijkheden om het sein op te stellen :

1°. aan de kop van elk der sporen van een bundel wanneer de uitrit hiervan geregeld wordt door een stopsein (fig. 18a). In dit geval mag het vereenvoudigd stopsein slechts veilig geven wanneer het gemeenschappelijk stopsein het vertrek van een trein of een rangering toelaat.

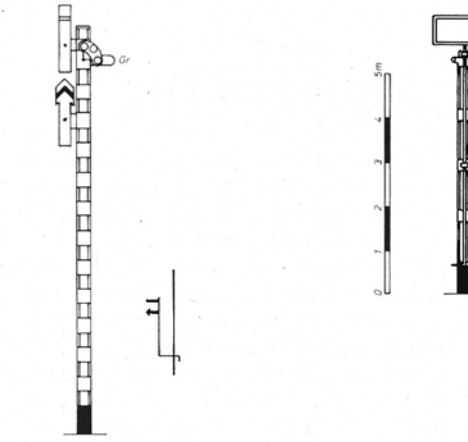


FIG 16

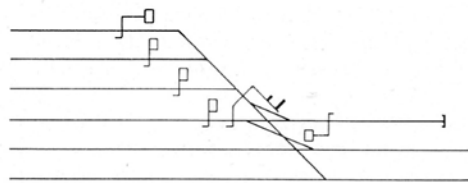


FIG 18a

2°. aan de uitrit van een zijspoor, wanneer het stopsein op het hoofdspoor staat, voorbij de verbindingswissel en binnen het veronderstelde zicht van de „modellokbestuurder” van de trein voor het vereenvoudigd stopsein (fig. 18b).

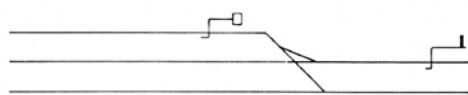


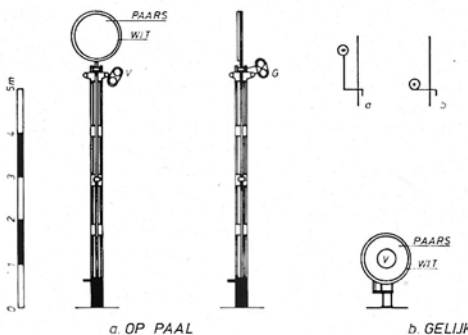
FIG 18b

3°. als vervanging van een rangeersein. Het bord kan rond een verticale as draaien. Wanneer het zichtbaar is, t.t.z. haaks op het spoor staat (rood licht 's nachts), beveelt het te stoppen; staat het parallel met het spoor (geel licht 's nachts) dan laat het doorrijden of rangeren toe.

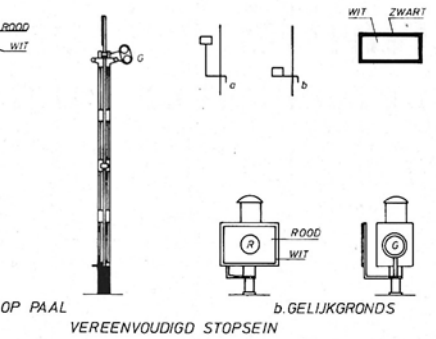
b) Rangeersein (fig. 19)

Een ronde schijf, paars met witte boord, die rond een verticale as kan draaien en hoog of laag kan opgesteld worden, beveelt de rangeringen. In model kan dit sein gebruikt worden om de rangeringen of de toegang tot een industrieaansluiting te regelen.

Staat de schijf haaks op het spoor (violet licht) dan beveelt ze te stoppen; in de afgekeerde stand (geel licht) is rangeren toegelaten.



RANGEERSEIN



VEREENVOUDIGD STOPSEIN

FIG 17

In de regeling van 1929 bestonden dergelijke borden met een rode schijf i.p.v. een paarse. De opstelling op lage mast werd stopschijf genoemd (rood/groen licht) en de lage versie heette „gelijkgronds bord” ('s nachts violet of geel licht) waarvan de onveilige stand niet tot stilhouden verplichtte.

BVS-SHOP
 Station Baasrode-Noord
 Open op de eerste en de derde zaterdag van de maand van 14 tot 18 uur
Ruime keuze aan spoorwegliteratuur
 BOEKEN, TIJDSCHRIFTEN,
 PRENTKAARTEN

D. DUIJS STELSEL

(In de naoorlogse regelingen wordt het Duits stelsel niet meer als zodanig vermeld. Er is nog alleen sprake van seinen die rechts staan opgesteld daar waar er rechts wordt gereden.)

Afwijkend van de overige seinstelsels staan de seinen rechts van het spoor, met de armen naar rechts wijzend. Tijdens de eerste wereldoorlog was de bezetter begonnen met de invoering van dit stelsel op het hele net. In de dienstvoorschriften van 1929 staat het stelsel vermeld als „overgangsregeling”, wat niet heeft belet dat deze „overgang” in de Oostkantons een lang leven kent. Er zijn slechts enkele types seinen in gebruik, die allen in de handel verkrijgbaar zijn.

a) Stopsein (fig. 20)

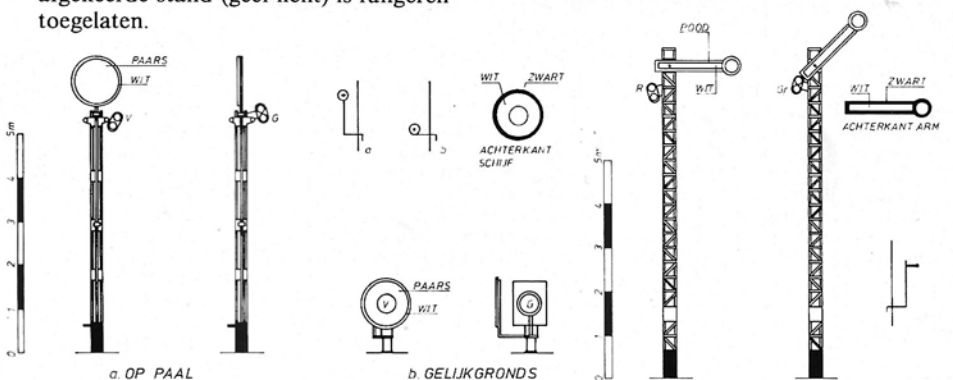
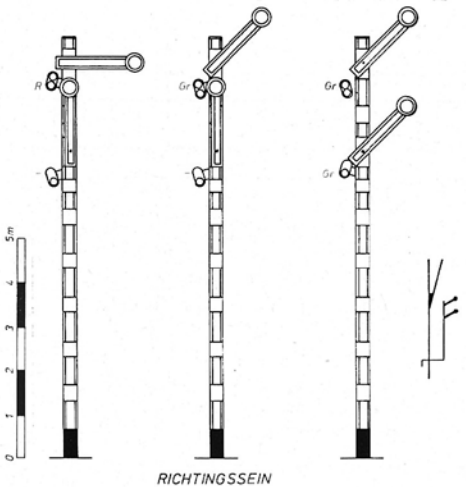


FIG 19

FIG 20

Horizontale arm (rood licht) : stoppen.
 Schuine arm (groen licht) : veilig.

b) Richtingssein (fig. 21)

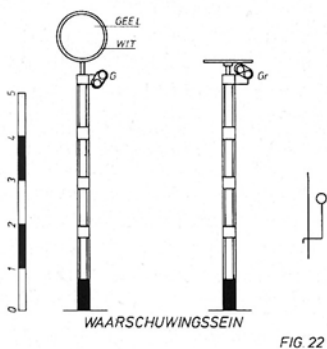


Dit sein heeft twee armen (versies met drie armen hebben eveneens bestaan) met drie mogelijke seinbeelden :
 1°. bovenste arm horizontaal, onderste arm vertikaal (rood licht) : stilhouden verplicht.
 2°. bovenste arm schuin en onderste arm vertikaal (groen licht) : veilig voor het doorgaand spoor.
 3°. de twee armen schuin (2 maal groen licht) : veilig voor het afbuigend spoor.

c) Rangeerarm

Alhoewel niet voorzien in 1929 heeft men later ook een rangeerarm in de regeling opgenomen. Het is de spiegelbeeldversie van de rangeerarm in het oud stelsel met twee standen.

d) Waarschuwingsein (fig. 22)



Het is een ronde schijf (geel met witte rand) die, opgesteld op een lage paal,

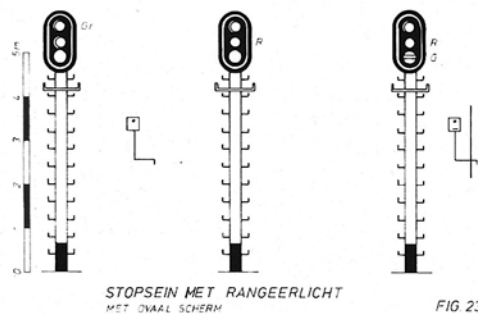
rond een horizontale as kan draaien. Ze kan twee standen innemen :
 1°. vertikaal (= zichtbaar) met geel licht 's nachts kan betekenen dat :
 - het volgend stopsein onveilig staat;
 - het volgend richtingssein veilig staat voor het afbuigend spoor.
 2°. horizontaal (= niet zichtbaar) met groen licht 's nachts betekent dat het volgend sein doorrijden zonder beperking toelaat.

E. LICHTSEINSTELSEL

Het stelsel met lichtseinen is het meest recente van de seinstelsels bij de NMBS. Zoals de benaming het reeds zegt worden de bevelen en waarschuwingen uitsluitend gegeven met gekleurde of witte lichten, die alleen of in combinatie kunnen branden. Ze kunnen aangevuld worden met borden boven of onder het lichtsein. Hierop kan d.m.v. een reeks witte lichtjes die een pijl, cijfer of keper vormen een bijkomend bevel of bijkomende informatie gegeven worden. De schermen zijn achteraan grijs en vooraan zwart met witte boord. Het scherm kan hoekig of afgerond zijn (de boord van een hoekig scherm kan eveneens afgerond zijn) en heeft altijd openingen voor het maximum aantal lampen. Is slechts een gedeelte van de lampen aanwezig, dan zijn de niet gebruikte openingen afgedekt met een plaat.

a) Stopseinen

1. Met ovaal scherm (fig. 23)



Bij deze versie, klaarblijkelijk een relik uit 1935, voert het sein onder elkaar een groen of een rood licht, eventueel aangevuld met een rangeerlicht (gele streep). Het rood licht beveelt stilhouden en het groen geeft toelating tot doorrijden. Brandt het geel streeplicht onderaan het scherm samen met het rood, dan is rangeren toegelaten.

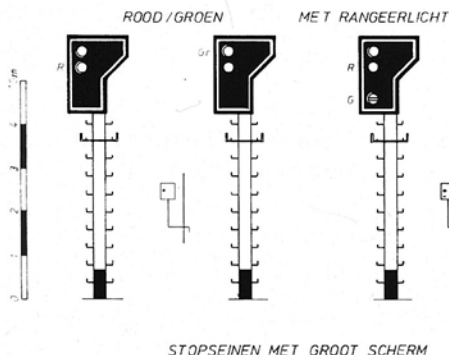
2. Met groot scherm (fig. 24)
 Bij deze vorm van scherm zijn twee varianten mogelijk :
 1°. met rood en groen licht, zondig aangevuld met rangeerlicht. De betekenis is dezelfde als bij het ovaal scherm.
 2°. met een rood en twee oranje lichten (voor de NMBS zijn deze lichten „geel”). Het rood licht beveelt, zoals altijd, stilhouden.
 Tweemaal oranje laat doorrijden toe aan een trein die :
 a. vertrekt naar een hoofdspoor;
 b. naar een ontvangstspoor rijdt. Is dit spoor een doodspoor, dan voorziet de NMBS onder het scherm een lichtbak met een platte, witte U. Deze brandt alleen samen met tweemaal oranje. Onder het scherm kan ook een lichtbak zijn aangebracht die één of meer cijfers kan weergeven. Dit betekent, in tientallen km/u uitgedrukt, de maximum snelheid voor het doorlopen van een wisselstraat. Het cijfer licht op vooraleer het sein veilig geeft.

b) Richtingsseinen (fig. 25)

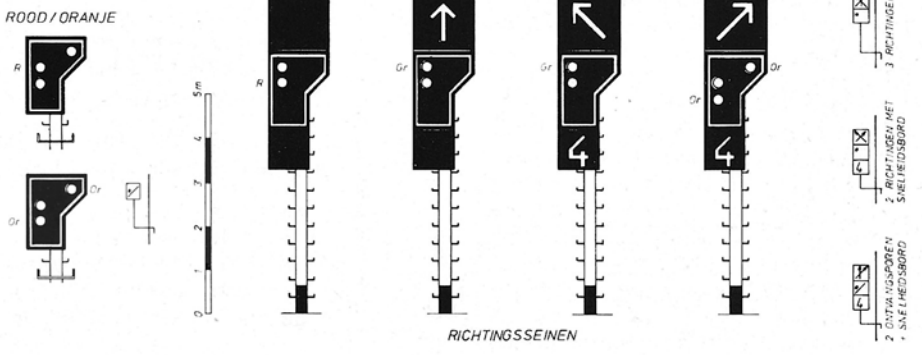
Het richtingssein heeft het scherm van een stopsein. Daarboven is een lichtbak gemonteerd waarop verlichte pijlen de te volgen richtingen kunnen aanwijzen. De pijl mag slechts verschijnen als doorrijden toegelaten is. Een bord met snelheidsaanduiding kan eveneens aanwezig zijn en samen met de richtingspijl oplichten.
 Vanaf 1967 wordt het richtingssein nog slechts toegepast indien minstens één der vertakkingen tegen méér dan 40 km/u mag bereden worden.
 (Wordt voortgezet)
 Walter Temmerman

JOCADIS P.V.B.A.
BRUSSELSESTRAAT 53
1390 EDINGEN
Tel. (02) 395 71 05

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



STOPSEINEN MET GROOT SCHERM



RICHTINGSSEINEN

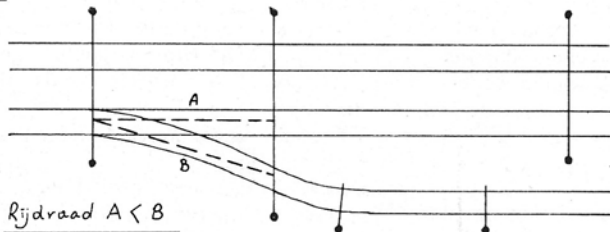
FIG 24

FIG 25

Opgedane ervaring met

Belgische bovenleiding op mijn modelbaan (slot)

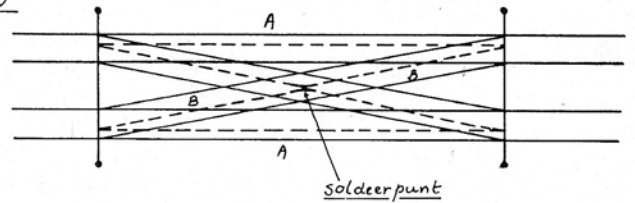
vb 8



Rijdraad A < B

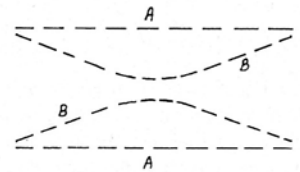
Rijdraad B is bijvoorbeeld een rijdraad met standaard lengte (vb. 25 cm)

vb 9



De rijdraden A dienen ingekort te worden
Rijdraad B is bijvoorbeeld een rijdraad met standaard lengte (vb. 25 cm)

Rijdraden B in een stompe hoek plooiën.



4. Bruggen

Op bruggen dient men de palen aan de zijkant vast te maken, waarvoor men wel zelf bevestigingsvoetjes moet maken. Denk eraan dat bij dubbelsporige bruggen waarbij de afzonderlijke sporen ieder op een apart brugdek liggen géén portieken mogen worden gebruikt doch wel losse palen. Ligt een brug in een bocht, dan dient ook in dit geval rekening te worden gehouden met het trekken van de rijdraad.

5. Wissels en wisselstraten

Om wissels of wisselstraten te overspannen dient men rekening te houden met het feit, dat vanuit een wissel twee rijdraden vertrekken, waarvan er telkens

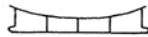
één zal moeten ingekort worden (vb. 8). Bij Engelse wissels lost men het probleem van de kruising best op door twee rijdraden onder een stompe hoek te plooiën en aan elkaar te solderen. Zodoende laat men de draden **niet** kruisen, wat bij het grootbedrijf wel gebruikelijk is (vb. 9). Boven wissels en wisselstraten moet ook zeer veel aandacht geschonken worden aan de plaatsing van de bovenste isolator (zie punt 3).

6. Inkorten van rijdraden (vb. 10 en 11)

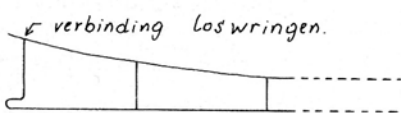
7. Afspannen van de rijdraad

Op de modelbaan is het afspannen van de rijdraad enkel haalbaar in langere trajecten. Afspannen in wisselstraten zou ik afraden. Bij het grootbedrijf

1) "Duitse" rijdraad:

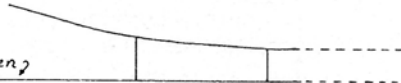


vb. 10



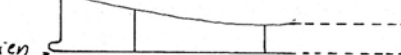
faze ①

omplooiën



faze ②

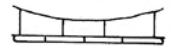
overtollige lengtes afknippen
solderen.



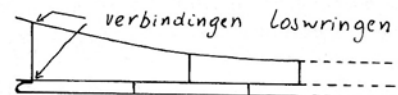
faze ③

Terugplooiën op nieuwe maat

2) Compound rijdraad:

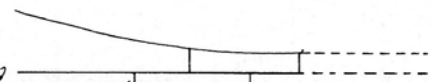


vb 11



faze ①

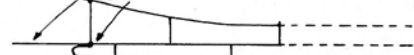
omplooiën



faze ②

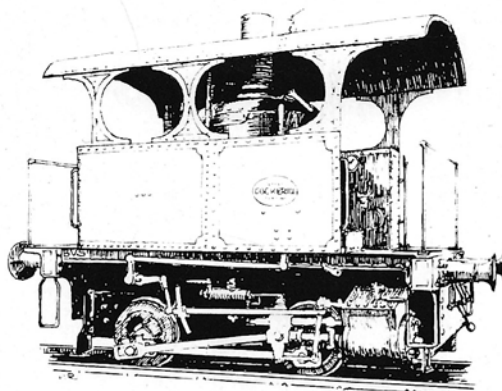
indien ver genoeg moet ingekort worden, deze verbinding verwijderen

overtollige lengtes afknippen
solderen



faze ③

Terugplooiën op nieuwe maat



BVS-SHOP

Spoorwegboekhandel van BVS

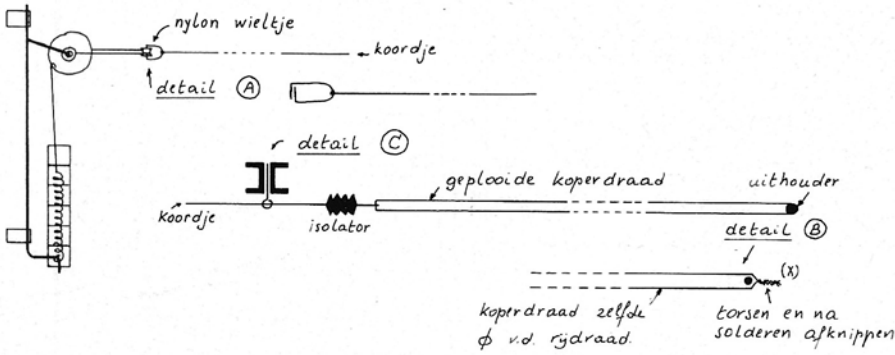
Méer dan 1.000 titels in voorraad : Boeken - Tijdschriften - Posters - Dia's - Postkaarten - Grammofoonplaten...

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

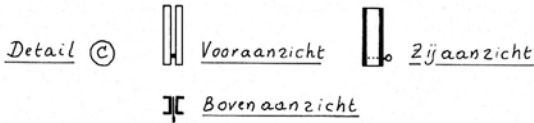
Correspondentieadres :

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

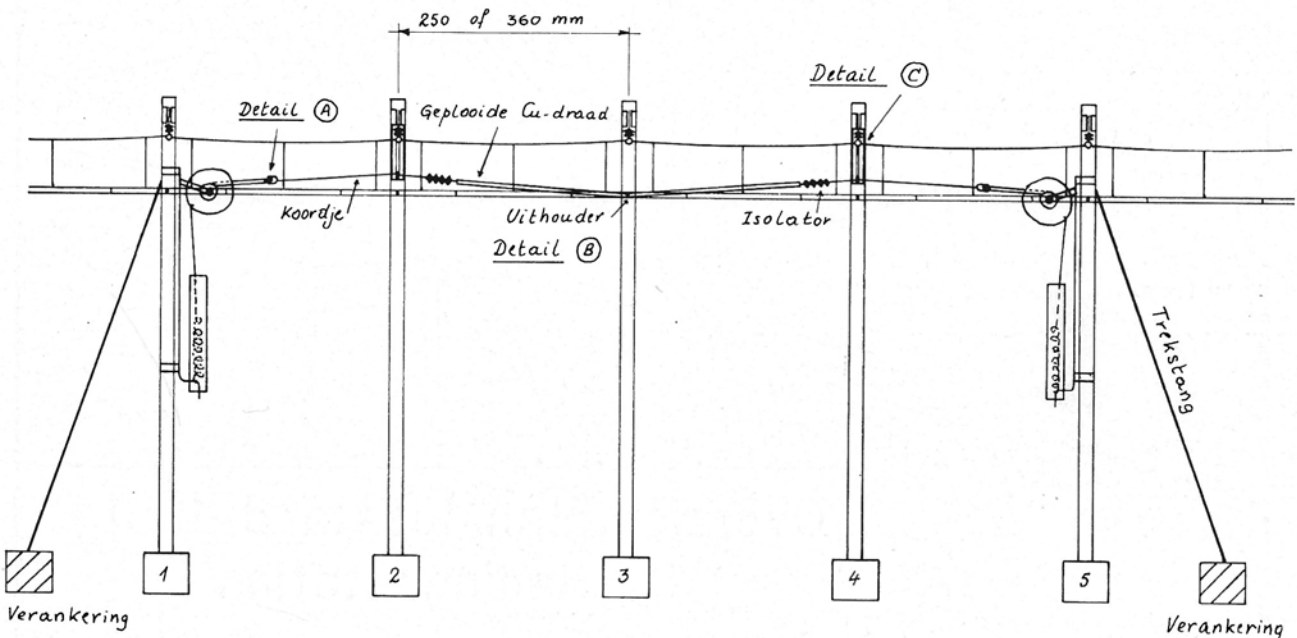
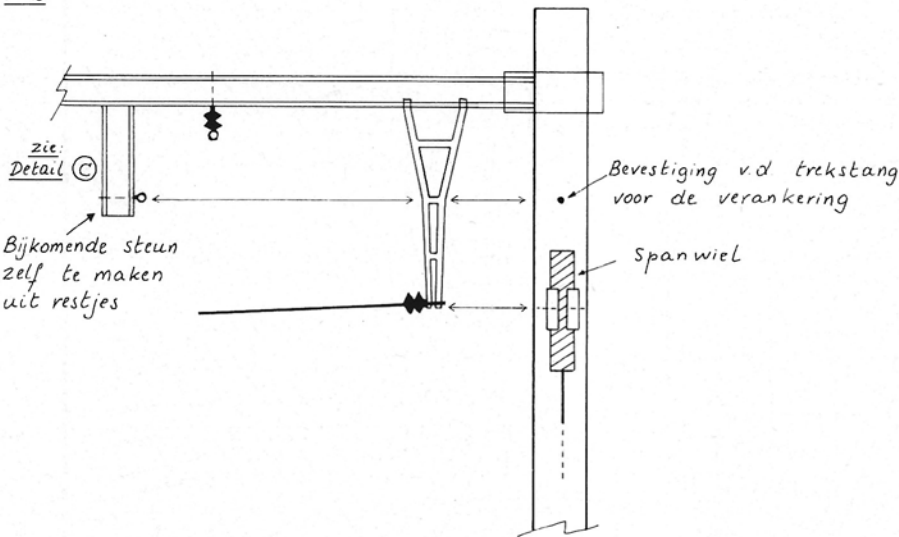
v.b. 12



Om de veerspanning zo' te krijgen dat het gewicht vertikaal staat kan men het gemakkelijkst de uiteinden (x) een klein beetje torsen vooraleer aan de uithouder te solderen. Na het solderen het getorste deel afknippen.



v.b. 13



Vb. 14 PRINCIPESCHETS VAN EEN AFSPANNING TUSSEN 5 PORTIEKEN

N.B. Tekening volledig buiten schaal!

gebeurt de afspanning van een rijdraad over vijf portieken. De afspanmethode die hier beschreven wordt is een vereenvoudigde versie van de werkelijkheid. Voor de afspanning wordt het art. nr. 509 gebruikt, dat ik samenbouwde als getoond in vb. 12, 13 en 14.

8. Eindafwerking

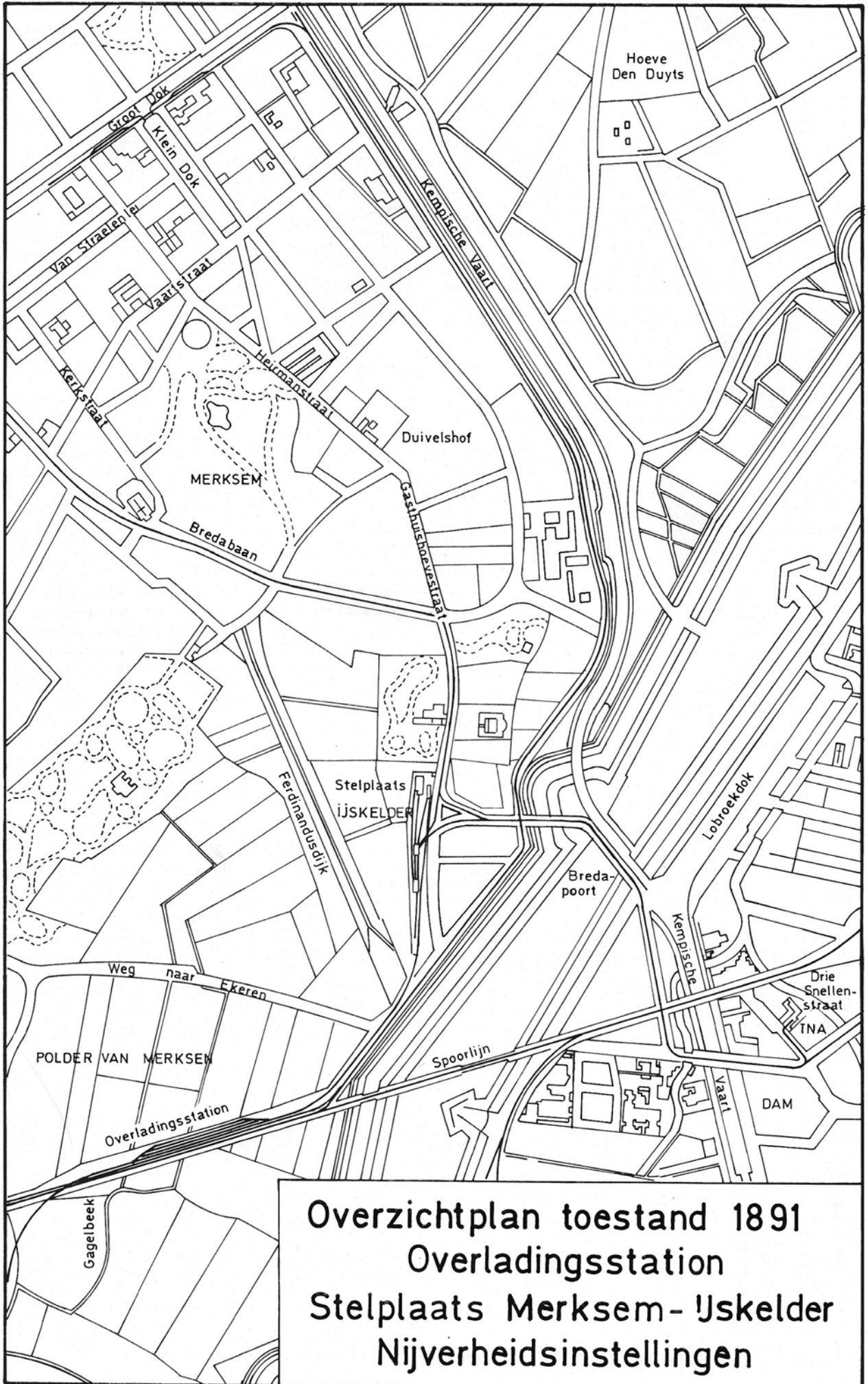
Na de volledige plaatsing van masten, portieken en losse rijdraden kan men beginnen de rijdraad definitief te bevestigen. Daarvoor heeft men uiteraard een wagon nodig, die bij voorkeur wordt voorzien van alle modellen van pantografen die op de baan zullen worden gebruikt. Met deze wagon wordt het volledige traject afgereden, waarbij de rijdraad zodanig aan de uithouders wordt gesoldeerd, dat de sleepstukken van de pantografen de rijdraad **altijd** raken. Naderhand worden eventueel uitstekende gedeelten van de uithouders afgeknipt.

Indien gewent kunnen palen, portieken en rijdraden worden geschilderd en/of verouderd, waarna het nummeren van de masten de eigenlijke „finishing touch” zou kunnen betekenen.

V. SLOT

Tot zover de beschrijving van mijn ervaring bij het plaatsen van de NMBS-bovenleiding op mijn modelbaan. Andere ervaringen, verbeteringen en verdere beschrijvingen voor het functioneel rijden zijn vanzelfsprekend altijd welkom. Het is de „theoreticus” nochtans aangeraden zijn gedachten eerst in de praktijk om te zetten alvorens eventuele voorstellen te opperen die naderhand toch niet zouden te verwezenlijken zijn.

Willy Arents



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

De Buurtspoorwegverbindingen met de spoorwegen (IV)

DE STELPLAATS EN HET TRAMSTATION MERKSEM - IJSKELDER

De oprichting van de gebouwen en de aanleg van de stelplaats was onderworpen aan een bouwtoelating van het Ministerie van Oorlog, dat in die periode de fortengordel rond Antwerpen beheerde.

De terreinen waarop de stelplaats zou worden gebouwd lagen in de zone van de krijgsvaardigheden van de Antwerpse fortentoechting.

Een van deze dienstbaarheden was ondermeer dat alle gebouwen in deze zone opgericht moesten worden in hout; de grondvesten mochten echter wel in metselwerk zijn.

Bij de eerste vordering van het oorlogsdepartement moesten de gebouwen, op kosten van de eigenaar, volledig kunnen afgebroken worden en de terreinen in hun oorspronkelijke staat hersteld.

Op 19 maart 1887 vroeg de NMVB aan het Ministerie van Oorlog de bouwtoelating voor de oprichting van een goederenmagazijn, een lokomotievenloods, een rijtuigloods, een loods in te richten als werkplaats, een watertoren, een kolenpark en een laadhelling voor vee. De bouwvergunning werd afgeleverd op 7 april 1887.

In de periode 1887-1889 werden er in het totaal 9 bouwtoelatingen afgeleverd en zij geven ons een goed beeld van de uitbouw van de stelplaats en het overladingstation.

Deze toelatingen, mooi met de hand geschreven en in het Frans opgesteld, beschrijven ons zeer nauwkeurig de op te richten gebouwen met alle mogelijke afmetingen van de grondvesten, de boven het maaiveld op te richten houten constructies, de dakbedekking (zink of teerkarton), enz... tot zelfs de soort afsluiting die rond het NMVB-terrein zou worden geplaatst.

In mei 1887 kocht de Heer Galler uit Antwerpen (stichter van de firma Galler Metalen N.V., Italiëlei 22, Antwerpen?) de oude sporen op, afkomstig van de aansluiting en de wisselplaats Carette en Elsen tegen de prijs van 60,15 frank per ton.

De Heer Rasquin, aannemer te Schaarbeek, was de laagste inschrijver van de openbare aanbesteding, door de maatschappij uitgeschreven voor de oprichting van een gebouw met kantoor en woonruimte voor de bewaker; een goederenmagazijn met een laadhelling voor vee; een werkplaatsgebouw, kolenmagazijn en watertoren; een lokomotievenloods met schouwputten en een rijtuigloods.

Het hele werk werd hem op 2 mei 1887 door de Raad van Bestuur van de NMVB toevertrouwd tegen de som van 29.707,45 frank.

Op 15 juli 1887 namen de Buurtspoorwegen de paardetramlijn Antwerpen (Klapdorp) - Merksem (Oude Bareel) over. Deze passeerde in de onmiddellijke omgeving van de stelplaats en het tramstation.

Blijkbaar verliep de uitbouw van de stelplaats vrij vlot, want in de daaropvolgende weken en maanden startte de maatschappij de stoomdienst op Brasschaat (20 juli 1887) en naar Zandvliet (4 september 1887).

Het materieel, nodig voor het verzekeren van deze diensten, vertrok vanuit de nieuw aangelegde stelplaats.

De tramactiviteiten namen aanzienlijk toe (op 1.10.1888 naar Lillo en op 1.4.1889 naar Schoten), zodat de stelplaats uitgebreid moest worden.

Op 3 april 1889 ging er een belangrijke aanbesteding door voor de oprichting van een tweede lokomotievenloods met schouwputten, twee rijtuigloodsen, een

tweede werkplaats met kolenbunker en een wachterswoning met bijgebouw.

Deze laatste werd opgericht aan de spoor kruising van de trambaan naar Zandvliet met de spoorlijn Antwerpen - Rotterdam.

Het werk werd op 5 april 1889 aan de Heer J. Peeters, aannemer te Anderlecht, toevertrouwd tegen de som van 28.484 frank.

De bouwtoelating hiervoor werd afgeleverd op 1 mei 1889; ze verleende eveneens machtiging voor de aanleg van een draaischijf, voor het oprichten van een overladingskraan en voor het plaatsen van de nodige afsluitingen.

Bij de opmaak van de inventaris, eind december 1892 (zie ook de tekening), kunnen wij zeggen dat de stelplaats volledig is uitgerust.

Gedurende vele jaren blijft zij in deze toestand bestaan. Weliswaar worden aan bepaalde gebouwen enkele zichtbare wijzigingen aangebracht.

Zo wordt er in 1908 tussen de twee kantoren (nr. 5 op de tekening) een houten gang gebouwd, zodat beide bureau's met elkaar verbonden worden en één geheel vormen.

Ingevolge de elektrificatie van de lijnen naar Schoten en Brasschaat (1908-1909) worden de sporen, gelegen in de Oude Bredabaan voor de stelplaats en de sporen tussen de kantoren (5) en het drierailspoor tot aan de wissel naar de veehelling, onder draad gebracht. Het overige gedeelte van de stelplaats is nooit van bovenleiding voorzien geweest.

Dit was trouwens ook niet nodig, vermits het elektrisch V.A.-materieel werd ondergebracht en onderhouden in een deel van de CGTA-tramloods in de St.-Bartholomeusstraat te Merksem.

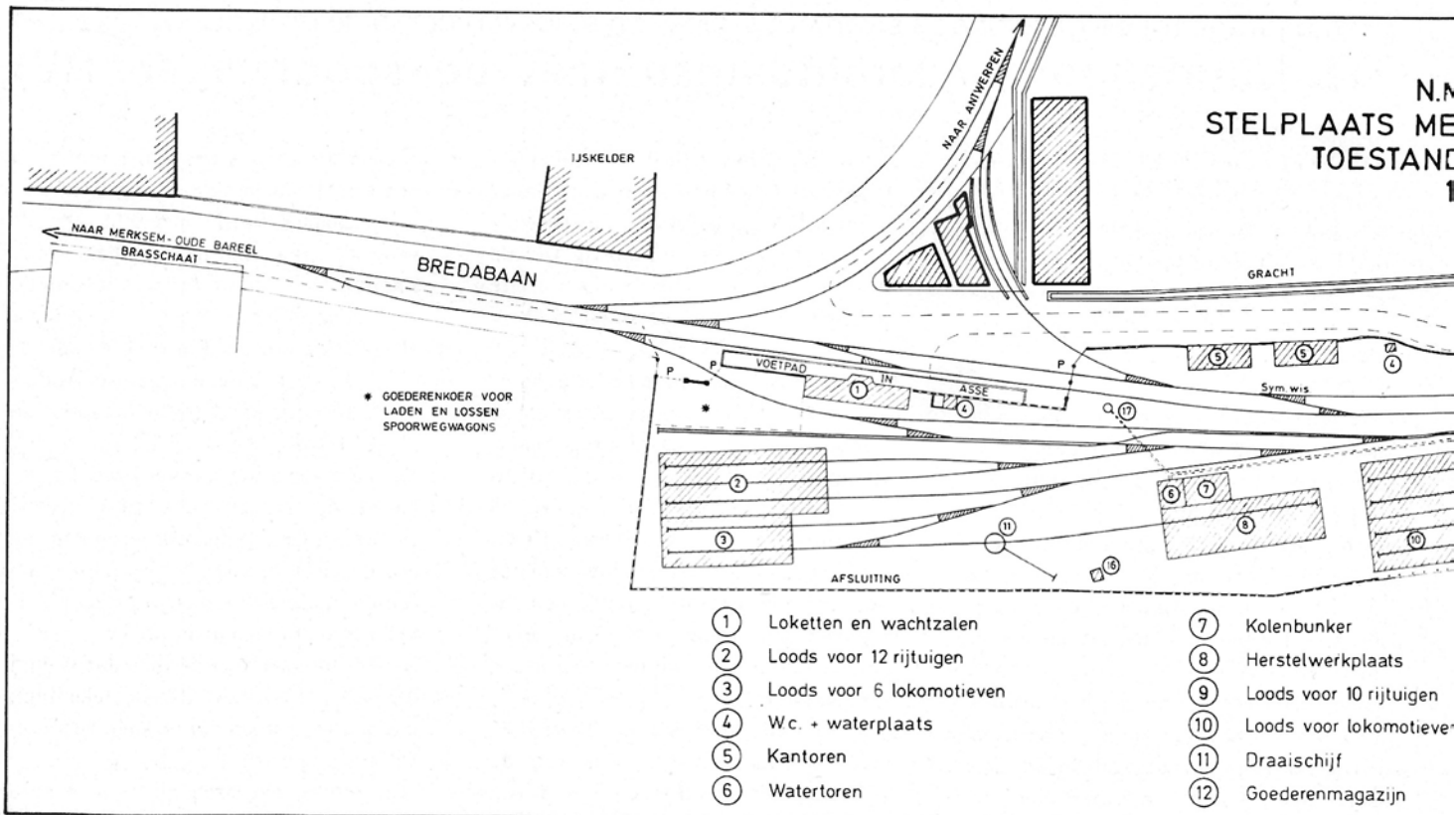
(wordt voortgezet)

Eric Keutgens, oktober 1989

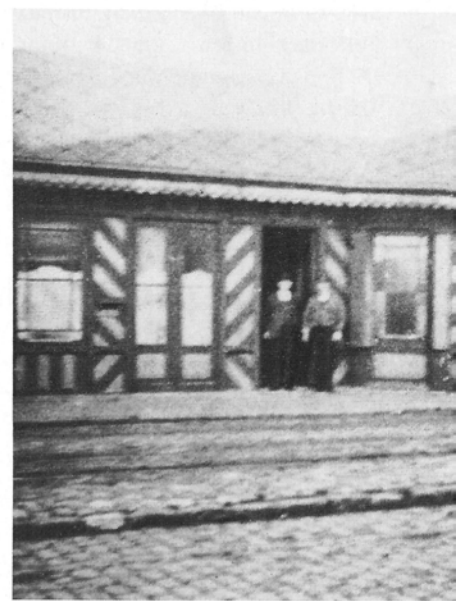
VERZAMELAARS OPGELET !

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

Toezending volgt langs de post !



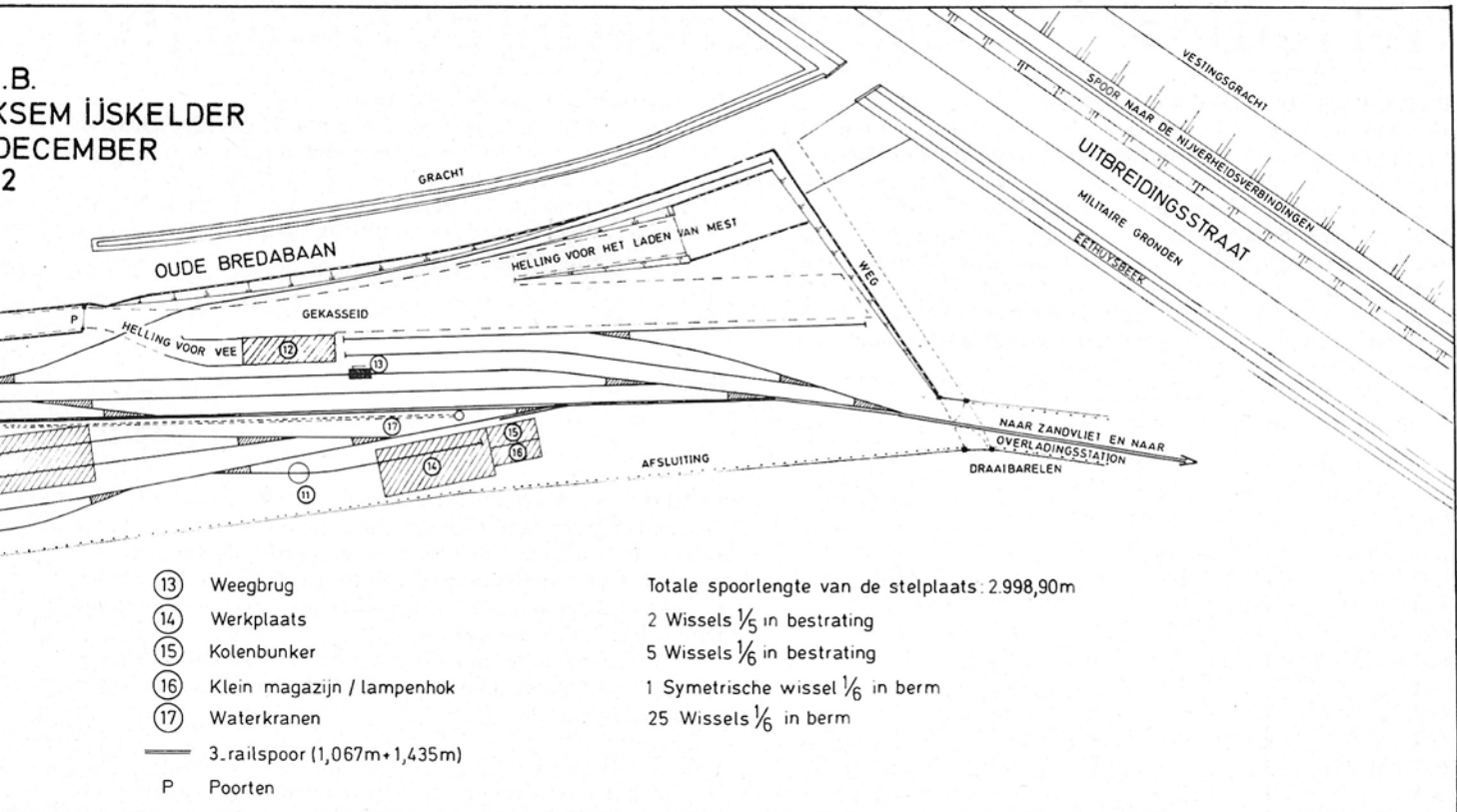
Merksem-IJskelder : tramstation en stelplaats omstreeks 1910. In de achtergrond, onmiddellijk rechts van motorrijtuig 11, is een stukje van het goederenmagazijn te zien. Ervoor staan de kantoorgebouwen. Zij zijn reeds met elkaar verbonden. Rechts (van achter naar voor) : het dak van de loods voor rijtuigen, vervolgens het kleine WC-paviljoen met de wachtzalen en het lokettenpaviljoen. Archief E. Keutgens.



Merksem-IJskelder : tramstation en stelplaats (1e klasse) met in het midden de loketten

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

.B.
 MERKSEM IJSKELDER
 DECEMBER
 192



plaats. De wachtzalen (eerste en tweede
 Archief E. Keutgens.



Merksem-IJskelder : zicht op een deel van de stelplaats. Het goederenmagazijn met de „veehelling” is duidelijk zichtbaar, evenals de werkplaatsloods rechts in de achtergrond. Vooraan delen van het dak van het kantoorgebouw en het dak van de rijtuigloods. Achteraan in de spoorwegberm de thans nog bestaande tunnelconstructie. Voor de spoorwegberm staat of rijdt een elektrisch tramstel, zodat wij mogen aannemen dat de foto genomen werd omstreeks 1938-1940. De NMBS-NMVB-helling naast de spoorwegberm kwam inderdaad in die periode tot stand. Het kleurverschil van de aangevoerde grond is te zien : links (donker) het bestaande talud en rechts (lichter) de aangevoerde grond. Het tramspoor waarop de crème-trams staan werd in 1938 aangelegd en verbond de Noorderlaan via de Groenen-daallaan. Archief E. Keutgens.

Het reizigers-dieselmaterieel bij de NMBS (IV)

PARK VAN DE MOTORWAGENS

Het motorwagen-park was ooit zeer uitgebreid. Voor en tijdens de tweede wereldoorlog werden niet minder dan 174 spoorauto's en diesel-motorstellen gebouwd. Na de oorlog kwamen er nog 83 nieuwe uit de werkplaatsen.

Die 257 dieselmotorwagens en -stellen zijn vanzelfsprekend nooit allen terzelfdertijd in dienst geweest. Opmerkenswaard is eveneens, dat na 1961 (bouwjaar van de reeks 40) geen spoorauto's meer werden gebouwd, alhoewel het er in 1981 even heeft naar uitgezien alsof nieuw-geborenen in deze grote familie „op komst” waren.

Een volledig overzicht van de aantallen rijtuigen per type of reeks is vervat in de hierna volgende tabel.

Voor-oorlogs

Type/ reeks	Aantal bij levering	1945	1956	1964	1971 ⁸	1988
600	3	1	0	-	-	-
650	1	0	-	-	-	-
601	14	5	5	0	-	-
602	1	0	-	-	-	-
651	1	1	0	-	-	-
603	1	0	-	-	-	-
604	5	0	-	-	-	-
652	1	1	1	0	-	-
605	1	0	-	-	-	-
606	1	1	1 ⁴	0	-	-
607	1	0	-	-	-	-
607	-	-	-	0	-	-
653	3	1	1	0	-	-
654	3	2	2	2	0	-
655	1	1	1	1	0	-
656	1	0	-	-	-	-
609	6	6 ¹	0	-	-	-
622	56	52 ²	0	-	-	-
608	6	6	6	6	0	-
652.1	12	10	10 ⁵	0	-	-
653.1	6	5	4 ⁶ +1 ⁷	0	-	-
553	25	25	50	30	0	-
554	25	25 ³	0	-	-	-
551	-	-	52	0	-	-
552	-	-	6	0	-	-
620	-	-	-	10	0	-
670	-	-	-	5	0	-
671	-	-	-	0	-	-
49	-	-	-	-	6	1
	174	142	140	54	6	1

Na-oorlogs

554	20	-	20	20	0	-
602	6	-	6	6	0	-
603	30	-	30	30	0	-
604	10	-	10	10	0	-
605	10	-	10	10	0	-
630	7	-	-	7	0	-
40	-	-	-	-	7	0
42	-	-	-	-	6	0
43	-	-	-	-	30	3
44	-	-	-	-	10	9
45	-	-	-	-	10	10
46	-	-	-	-	20	6 ⁹
	83	-	76	83	83	28

- 1 : hernummerd naar type 552
 2 : hernummerd naar type 551
 3 : hernummerd naar type 553
 4 : hernummerd naar type 607
 5 : hernummerd naar type 620
 6 : hernummerd naar type 670
 7 : hernummerd naar type 671, later terug naar type 670
 8 : 1971 : hernummeringsjaar van het traktiematerieel, zie tekst

9 : waarvan 2 als reserve in park.

N.B. In bovenstaande en in volgende tabellen werden alleen de motorwagens en stellen opgenomen die in het vernoemde jaar nog tot het effectief behoorden.

Museum-materieel, zelfs indien nog in het bezit van de NMBS, wordt dus NIET vermeld (zie hoofdstuk „Wat bleef bewaard?”).

VERDELING VAN DE MOTORWAGENS

Gezien het grote aantal, de verschillende bouwkenmerken en vooral de uitgebreide inzetgebieden werden de motorwagens over vele onderhoudswerkplaatsen verdeeld. Na 1965 is het aantal werkplaatsen dat het reizigers-dieselmaterieel in onderhoud nam geleidelijk verminderd.

In onderstaande tabellen volgt een beperkt overzicht van de verdeling van dit materieel over de verschillende traktie- en onderhoudswerkplaatsen.

1960

In 1960 noteren we als opmerkelijk feit, dat vooral aan de werkplaatsen Schaarbeek en Landen het onderhoud werd toevertrouwd van de op dat ogenblik modernste motorwagens. Zo kreeg Schaarbeek het volledig bestand van het type 602 (aanvankelijk 6 stuks, later enige tijd uitgebreid tot 12) „over de rails”, naast een ons onbekend aantal van het type 603. Landen stond in voor de volledige verzameling van het type 604 (10 stuks) en 605 (eveneens 10 stuks).

1967

	553	554	602/3	604	605	620	630
Schaarbeek			13				
Gouvy	5						
Bertrix			15				
Stockem	3						
Monceau						8	
Haine St.-Pierre		9			10		
Ath		11					
Merelbeke				10			
Kortrijk			8				7
	8	20	36	10	10	8	7

99 motorwagens, waarvan nog 16 vooroorlogse

1976

	40	42	43	44	45	46	49
Schaarbeek			5				
Gouvy		2	1				3
Montzen		1					
Bertrix			16				
Stockem			2				3
Haine St.-Pierre					10	10	
Ath						10	
Merelbeke				10			
Kortrijk	7		9				
	7	3	33	10	10	20	6

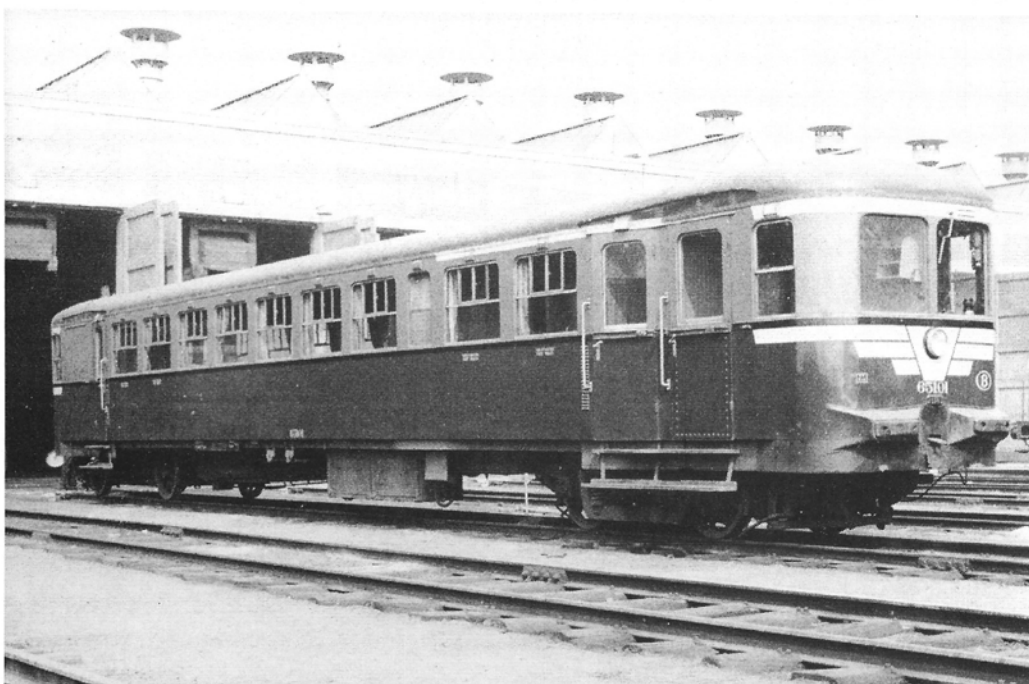
89 motorwagens, waarvan nog 6 vooroorlogse

Voor onze laatste foto's m.b.t. het reizigers-dieselmaterieel konden wij de hand leggen op enkele zeldzame documenten uit het archief van de NMBS.

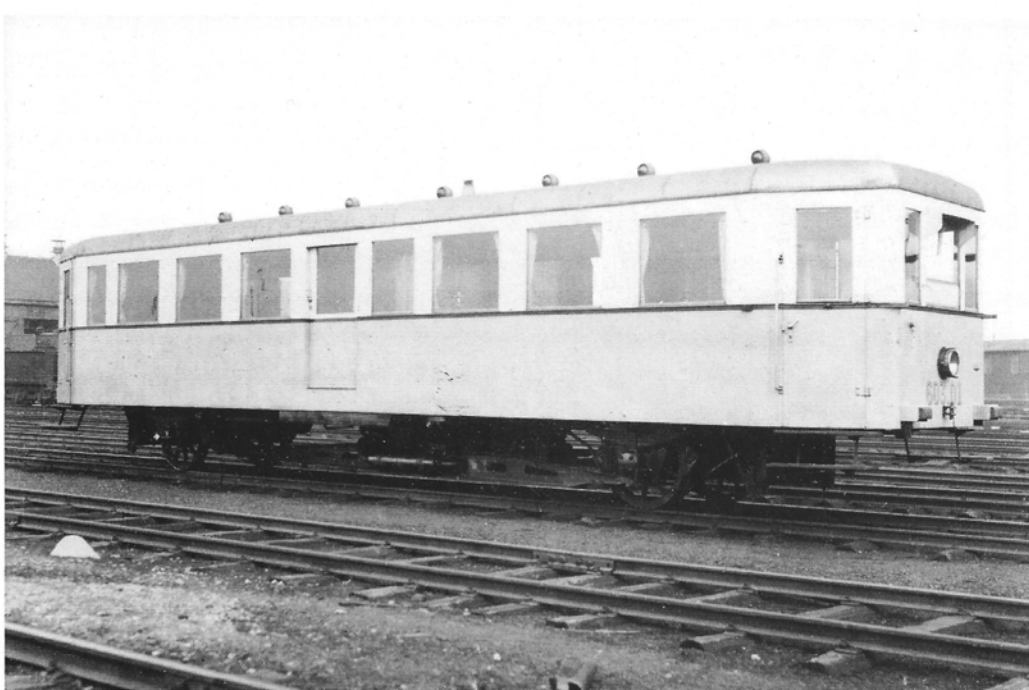
Hier motorrijtuig 650.01 uit 1932, door Deva in Zweden gebouwd. Dit enig exemplaar was de vierde spoorauto die in opdracht van de NMBS in het buitenland werd gekonstrueerd. In totaal werden negen stuks, verdeeld over de types 600, 650 en 604, buiten onze landsgrenzen gebouwd. Let ook even op het opschrift CFB-BSM (Chemins de fer belges - Belgische Spoorweg Maatschappij). Foto NMBS.



651.01 uit 1934 : uniek exemplaar, gebouwd door la Brugeoise et Nicaise et Delcuve. Deze motorwagen heeft korte tijd het nummer 652.01 gedragen. Op deze foto is de tweede achterdeur „verdwenen”. Dit rijtuig ging buiten dienst in 1956. Foto NMBS.



603.01 uit 1934 in oorspronkelijke crème-blauwe schildering : eveneens een enig exemplaar, ditmaal gebouwd door de Ateliers de la Dyle te Leuven. Nog voor het uitbreken van de tweede wereldoorlog door brand vernield te Haine-St.-Pierre. Foto NMBS.



1977

	40	42	43	44	45	46	49
Kortrijk	7		16				
Gouvy		1	2				
Stockem		1	2				
Merelbeke				10			
Haine St.-Pierre					10	10	
Ath						10	
Antwerpen Dam							1
Montzen							2
Bertrix			14				1
	7	2	34	10	10	20	4

87 motorwagens

1981

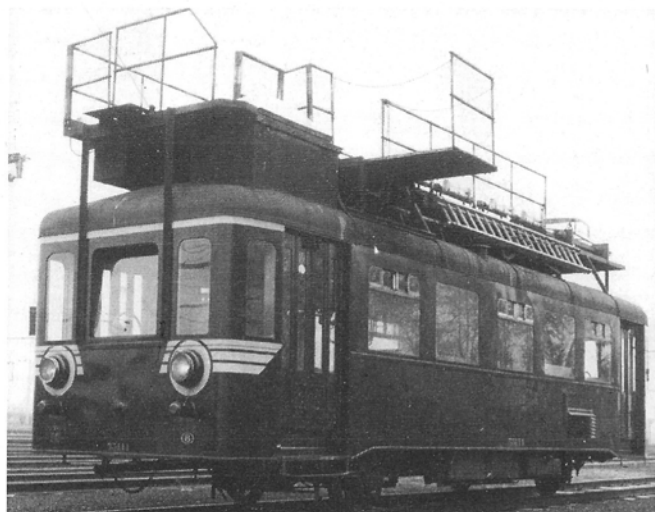
	40	43	44	45	46	49
Kortrijk	7	17				
Gouvy		3				
Bertrix		16		2		
Merelbeke			10			
Haine St.-Pierre				8	9	
Ath					11	
Montzen						3
Antwerpen Dam						1
	7	36	10	10	20	4

87 motorwagens

1984 (invoering IC/IR-plan)

	40	43	44	45	46	49
Kortrijk	7	1/10	10			
Bertrix		3/11		10		
Montzen		3				
Ath					13	
Antwerpen Dam						1
Haine St.-Pierre					7	
	-	7	10	10	13	1
In park	7	21			7	

41 motorwagens, 35 in park, totaal : 76



1988 (15 januari)

	40	43	44	45	46	49
Kortrijk			6			
Montzen		3			2	
Ath					2/2	
Bertrix				10		
Latour			3			
Antwerpen Dam						1
	-	3	9	10	4	1
In park					2	

27 motorwagens, 2 in park, totaal : 29

1988 (1 juni)

	40	43	44	45	46	49
Montzen		2			2	
Merelbeke			6			
Latour			3			
Bertrix				10		
Ath					2	
Haine St.-Pierre					2	
Antwerpen Dam						1
	-	2	9	10	4	1
In park					2	

26 motorwagens, 2 in park, totaal : 28

1989 (1 januari)

	40	43	44	45	46	49
Merelbeke			6			
Latour			3			
Bertrix				10		
Ath					2	
Montzen					2	
Haine St.-Pierre					2	
Antwerpen Dam						1
	-	-	9	10	4	1
In park					2	

24 motorwagens, 2 in park, totaal : 26

DIENSTVOERTUIGEN

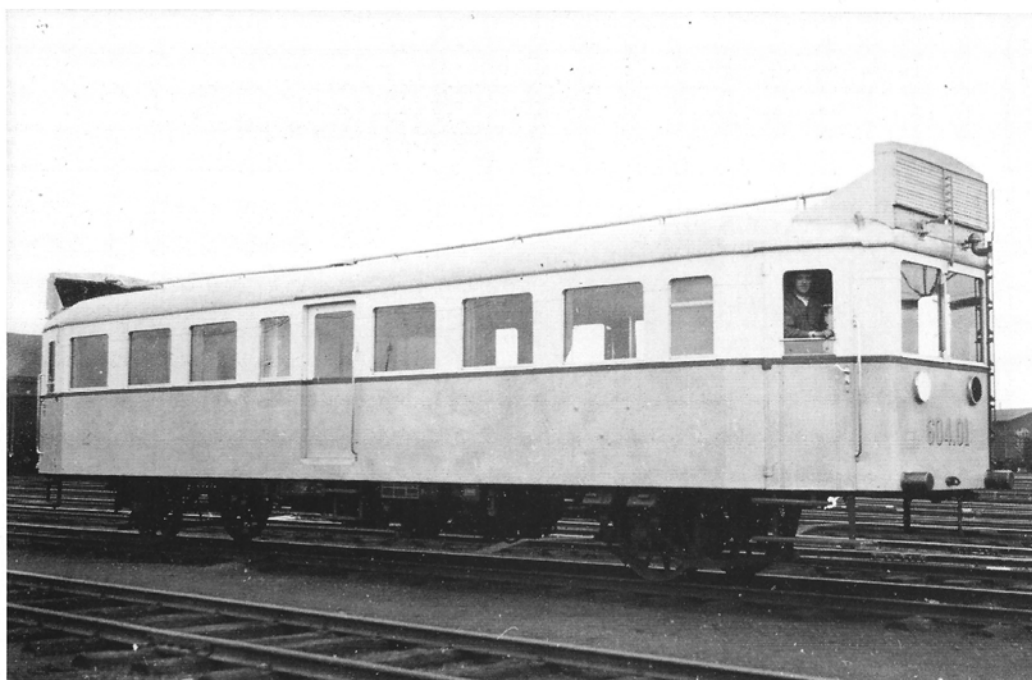
Wij vermelden hier alleen de voertuigen die zijn ontstaan uit ombouw van uitgerangeerd reizigersmaterieel. Nieuw gebouwde onderhouds-motorwagens worden dus buiten beschouwing gelaten.

Type 551 wordt ES 300

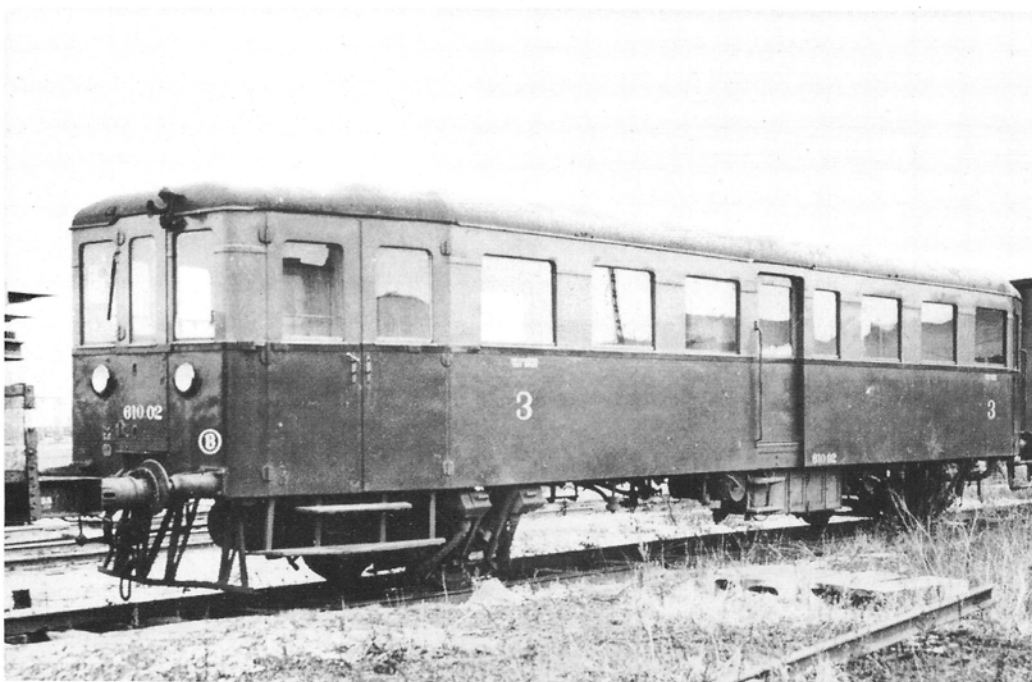
Vanaf 15 april 1959 worden een twaalfstal oude motorwagens van het type 551 overgedragen aan de dienst ES. Zij krijgen de nieuwe nummers ES 301 tot ES 312. Het verloop van de omnummering valt af te lezen uit de tabel op blz. 59 in RR 18/89. In de reizigersdienst zat de taak voor het type 551 erop in 1965. In 1978 stonden ES 305, 307, 308, 310, 311 en 312 afgesteld en werden niet meer ingezet. Op één uitzondering na (motorwagen ES 301 is nog steeds in dienst te Brugge !) werden, voor zover ons

Schaarbeek : op 28 januari 1965 was motorwagen 551.44 reeds geheel verbouwd voor de dienst ES, alhoewel hij nog zijn oude nummer droeg. Deze ES 310 droeg in 1939 het oorspronkelijke nummer 622.36 en werd vervolgens 550.16 in 1941. Foto NMBS.

604.01 uit 1934. Van het type 604 werden vijf exemplaren gebouwd door Ganz & Co in Boedapest. De voorzijde van deze wagens vertoont enige gelijkenis met de standaard-motorrijtuigen van de NMVB ! De hele serie 604 ging ingevolge oorlogshandelingen verloren. Foto NMBS.



De zeer zelden gefotografeerde 610.02 (ex-602.02, ex-A2 van de Compagnie de Chimay) uit 1936 werd in opdracht van de Nord-Belge gebouwd door Ganz & Co, Boedapest. Motorrijtuigen A1 en A2 kwamen in 1948 het park van de NMBS verwoegen. Zij verdwenen van het spoor in 1954. Foto NMBS.



ES 301, de enige nog in dienst zijnde motorwagen van de reeks ES 301-312. Werkplaats ES te Brugge, 26 september 1989. Foto Jan Mahieu.










bekend, in de periode 1978-1979 alle motorwagens ES 300 buiten dienst gesteld. De rij werd gesloten door ES 312, die in september 1979 „ter ziele” ging.

Reeks 43 wordt ES 400

Bij de invoering van het IC/IR-plan, in 1984, kwamen de dieselmotorwagens van de reeks 43 vrij. Vanaf dit ogenblik werden zij bij voorkeur gebruikt voor de ombouw naar onderhoudswerkwagens. Nog in hetzelfde jaar 1984 begon de CW Mechelen met de ombouw van spoorauto 4307 naar ES-rijtuig 401. Het werd een heel karwei om de hydraulische dak-platformen te monteren. Binnenin werden - nadat de reizigers-accommodatie was verwijderd - een volledige werkplaats met magazijnen, een kleedkamer en een eetruimte ingericht. Midden 1986 was het rijtuig klaar en op 19 juli volgde de eerste proefrit op „volle lijn”. Teneinde de stabiliteit te beproeven diende het werkplatform te worden uitgeschoven in een bocht van het spoor. Deze testen werden uitgevoerd op het baanvak Esneux - Rivage van lijn 43. Nadien werd de motorwagen overgedragen aan de stelplaats Schaarbeek.

Soortgenoot 4325 werd daarentegen omgebouwd door de ES-werkplaats Mons. De ombouw is gelijkaardig aan die van ES 401. Opvallende wijzigingen betreffen de afwijkende vorm van het dak-platform evenals de schildering: waar ES 401 een donkergroene verflaag met gele sierbanden had gekregen (zie de frontfoto van RR 17), verschijnt ES 402 in de wijnrood/gele IC/IR-kleuren. Zodoende zorgde de werkplaats Mons voor een

BIJ DE GRAFIEK :

- 7633 - treinnummer
 - volle lijn : één motorwagen (AR)
 - 2 volle lijnen : twee gekoppelde motorwagens
 - stippellijn : motorwagen die slechts op bepaalde tijdstippen in dienst is
 - gegolfde lijn : aanhangrijtuig
 - onderbroken gegolfde lijn : aanhangrijtuig dat slechts op bepaalde tijdstippen in dienst is
 - stip na treinnummer : geeft bijkomende informatie betreffende ritdata, rijperiodes enz.
 - driehoekje boven de lijn : losse rit

Afkortingen

N67 : weekdagen (niet op zaterdag, zon- en feestdagen)

N5 : niet op vrijdagen

R5 : enkel op vrijdagen

R135 : enkel op maandagen, woensdagen en vrijdagen

R24 : enkel op dinsdagen en donderdagen

Hoe de grafiek lezen ?

Bovenaan vinden we de **uurindeling**.

De linkerkolom geeft een bepaalde **plandienst**.

We lezen steeds van links naar rechts en per plandienst.

Voorbeeld :

Reeks 44, plandienst 1 (behalve op woensdagen - zie opmerking • - rijden steeds twee gekoppelde motorwagens tussen Aalst en Burst v.v. met treinen 3190, 3191 enz. tot en met 4195).

Reeks 45, plandienst 2 (hier wordt het ingewikkelder) : 's Maandags rijden twee gekoppelde motorwagens vanuit Bertrix naar Dinant met trein 7625. Vervolgens met 7606 en 7629 in dubbel tot Bertrix. Motorwagens ontkoppelen. De eerste AR doet 7629 verder naar Dinant enz. De andere AR rijdt 7609 naar Libramont en verder met 7631 enz.

Niet op maandag rijdt de 7615 met één AR tussen Bertrix en Dinant. In Bertrix koppelt een tweede AR aan de 7606 voor een slag heen en weer naar Libramont (treinen 7606 en 7629). Nadien zelfde regeling als hierboven.

„Telegrafische” afkortingen

Reeks 44 : FLS : Aalst, FRU : Burst, FRN : Ronse, FDN : Oudenaarde, FKR : Merelbeke.

Reeks 45 : MSM : Virton, LN : Bastogne Nord, MUT : Latour, LRB : Libramont, MBX : Bertrix, NDT : Dinant.

Reeks 46 : GMN : Montzen, GV : Verviers, GWK : Welkenraedt.

primeur !

Sinds 1987 is men te Mons ook begonnen aan de ombouw van motorwagen ex-4328.

Nog verscheidene andere 43'ers werden intussen aan de dienst ES toegewezen. Het ligt in de bedoeling, elk plaatselijk werkhuis in eigen beheer te laten zorgen voor de transformatie als ES-onderhouds-werkwagens : zodoende kan het betrokken personeel mee beslissen over de uitvoering van de ombouw.

In onderstaande tabel vindt de lezer reeds een gedeelte van de omnummeringen, het eigenaarsdepot en, voor zover reeds bekend, de datum van overdracht aan de dienst ES.

Nr. ES	Oud nr.	Ombouw door	Eigenaarsdepot	Datum overdracht ES
401	4307	CW Mechelen	Schaarbeek	01.07.84
402	4325	Mons	Mons	03.01.85
403	4328	Mons	Tournai	
404	4319	Arlon	Arlon	01.12.86
405	4326	Antwerpen-O	Antwerpen-O	
406	4306	Merelbeke	Merelbeke	
407	4320	Hasselt	Hasselt	
408	4305	Leuven	Leuven	
409	4309	Brugge	Brugge	
410	4315	Visé	Visé	01.03.87
	4324	Charleroi	Charleroi	01.12.86

Reeks 49 wordt ES 49

In 1976 werden twee spoorauto's van de reeks 49 (ex-type 553) aan de dienst ES overgedragen. Vermeldenswaard is, dat aan deze motorwagens géén ES-nummer wordt toegekend. Op 9 januari 1976 gaat 4905 (ex-553.21) naar Jemelle en komt 4907 (ex-553.38) in Namur terecht.

Vele jaren later, op 1 juli 1984, wou men ook motorwagen 4906 bij de dienst ES inlijven, doch door de persoonlijke inzet van een drietal liefhebbers zal deze wagen mettertijd een andere bestemming krijgen. Het rijtuig werd geheel gerestaureerd en opnieuw in twee tinten groen geschilderd.

Reeks 46 wordt ES 46

Precies zoals bij de twee motorrijtuigen van de reeks 49 worden géén ES-nummers toegekend aan de overgedragen spoorauto's van de reeks 46 (ex-554). Op 28 november 1983 bv. wordt nr. 4612 overgedragen en behoudt bij die gelegenheid zowel zijn eigen nummer als zijn oorspronkelijke rood-gele schildering. Wel werd uiteraard een loopplank op het dak gemonteerd. Deze motorwagen wordt ingezet vanuit Visé.

WAT BLEEF BEWAARD ?

(Tenzij uitdrukkelijk anders vermeld, wordt hier de toestand op 1 januari 1989 weergegeven.)

Nog in dienst bij de NMBS (de voor de dienst ES omgebouwde of om te bouwen motorrijtuigen worden in dit overzicht **niet** herhaald)

Reeks 44 : 4401-4408 en 4410 (9 stuks). Spoorauto 4409 ging, zoals bekend, buiten dienst na een ongeval op de lijn 89 (Kortrijk - Denderleeuw) op 14 januari 1985.

Het rijtuig ging uit de geschriften op 1 mei 1987.

Reeks 45 : 4501-4510 (10 stuks = volledige reeks).

Reeks 46 : 4601, 4603, 4608, 4609 (4 stuks); 4605, 4610 in park (2 stuks).

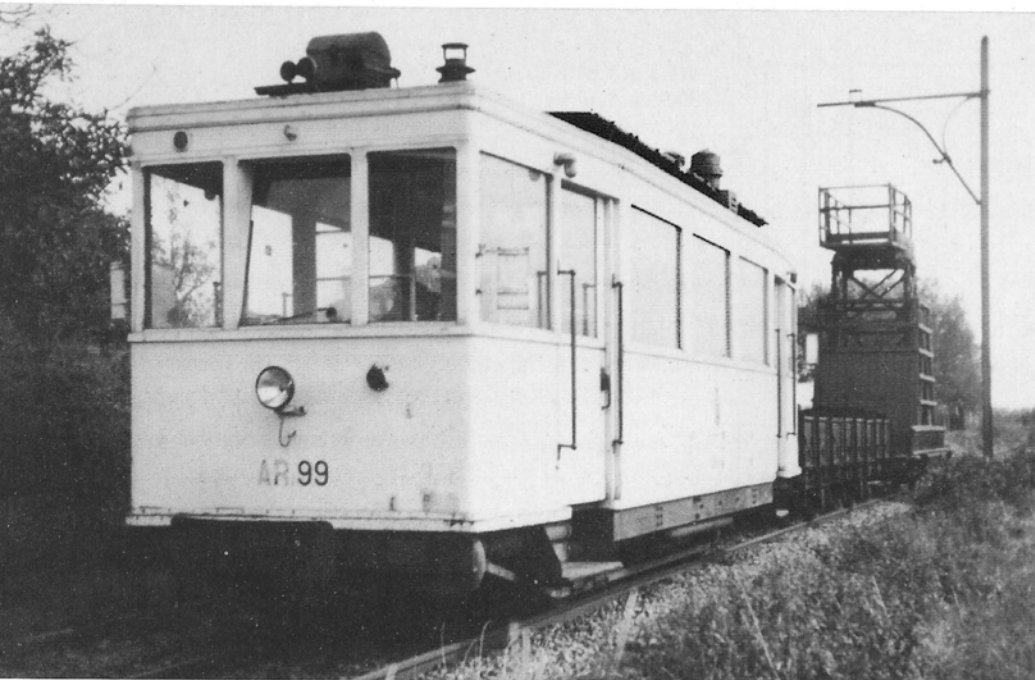
Reeks 49 : 4903 als instructierijtuig voor de opleiding van treinbestuurders, verblijft te Antwerpen Dam.

In museumbestand bij de NMBS

551.48 : In 1939 geleverd als 622.43 en in 1941 hernummerd als 550.20 (toen uitgerust met gasgenerator Brossel). Wordt in september 1947 het nummer 551.48. Opeenvolgende stelplaatsen : 1939-01.49 Bertrix, 01.49-11.51 Florennes, 11.51-09.52 Pepinster, 09.52-06.62 Kinkempois. Uit geschriften in juni 1962. Wordt desondanks tot in 1978 te Bertrix gebruikt voor rangierwerk en pas dan op non-actief gesteld. Op 12.08.80 overgebracht naar de CW Mechelen en daar geheel gerestaureerd tussen 1980 en 1982. Herschilderd in de voor-oorlogse kleuren crème/blauw (zie de slotfoto's van dit RR-nummer).

Werkwagens van toen (III)

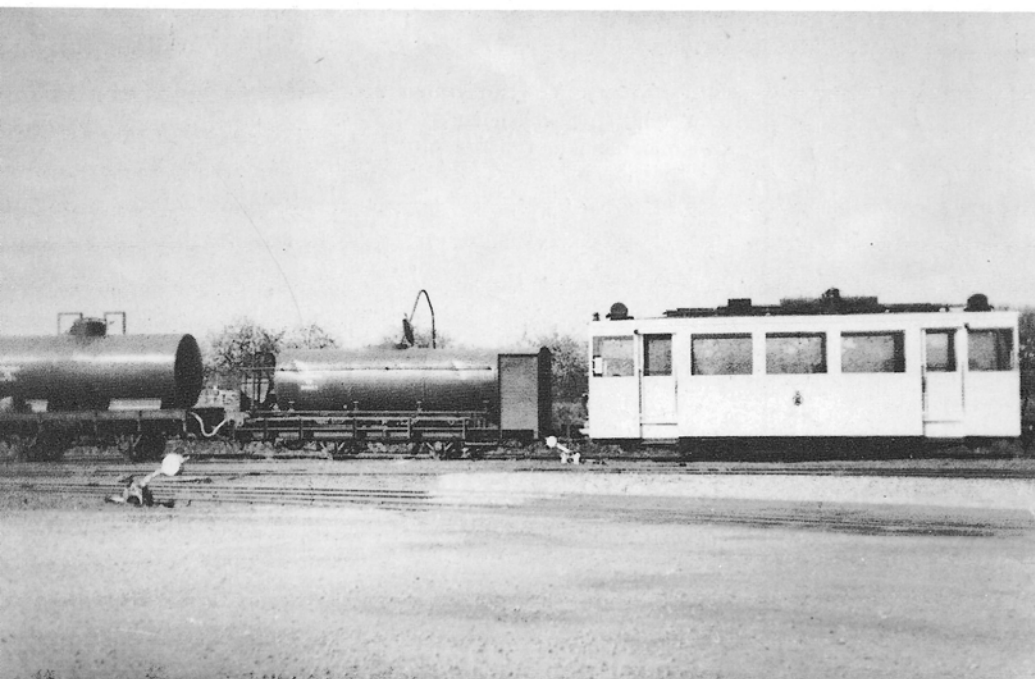
Tekst en foto's : Jacques Cohn



Het gebeurde af en toe dat men een ladderwagen door een AR of een ART liet trekken, teneinde de voeding op de bovenleiding tijdens de werkzaamheden te kunnen uitschakelen. Dit was hier het geval. We zien AR.99, die toen eigenlijk in de stelplaats Zwevezele thuishoorde, aan het werk tussen Harelbeke en Deerlijk, langs de Kortrijkse lijn D, in 1951.



ART.42, als trekker van de werkwagens 59750 en 51560, heeft in 1956 te maken met de voorbereidende werken tot de aanleg van het omgeleide spoorvak Strombeek - Meise van lijn L Brussel-Londerzeel, evenals de aftakking naar de „parkinglijn” van Expo 58.



Nogmaals een onkruidverdelgingstrein : ART.120 met twee speciale ketelwagens, gefotografeerd in 1950 op een spoor van de stelplaats Jodoigne.

Rechtzetting :

Mijn verklarend tekstje bij LW.3 (RR 17, blz. 14 bovenaan) zei, dat er volgens mij slechts vier el.mws bij de NMVB zijn geweest, die niet in de nummering vanaf 9001 waren opgenomen (later ook vanaf 41000), namelijk de LW.3, de sproeiwagens 8200 en 8201 en de kleine normaalsporige tractor van Kuregem. Toch bestond er nog een vijfde uitzondering : de tweessige mw 2912, die in 1945 samen met enkele andere mws van het Akense net naar Eupen kwam. Hij kreeg nooit het voor hem bestemde nummer 9682, reed nog korte tijd rond met het NMVB-embleem en zijn Akens nummer 2912 en werd vervolgens gesloopt.

Trams in de sneeuw

Tekst en foto's : Jacques Cohn

Mw 324 op lijn 4 is zojuist, op een koude middag in januari 1968, van het Gentse Sint-Pietersstation vertrokken en baant zijn weg naar het centrum door een hevige sneeuwbus.



Toen de Buurtspoorwegen nog op enkelspoor door rustige dorpjes reden, zonder daarbij van het autoverkeer al te veel hinder te ondervinden, werd deze winterse foto gemaakt in Impde, langs de lijn L Brussel-Londerzeel. De mw is de „metalen standaard” 10322, van oorsprong een Leuenaar. Hij draagt het gele bordje „I agent”, om er op te wijzen dat er geen ontvanger meer aan boord is. Datum : december 1964.



In december 1952 duwt mw 1752 van de MIVB sneeuwruimer 570 langs de Landsroemlaan (Koekelberg). Het stel komt van het eindpunt Basiliëk en rijdt in de richting Simonisplein. De Basiliëkerk staat ergens aan de linkerzijde, onzichtbaar door mist en sneeuw.

Werkwagen 570 was oorspronkelijk de laatste van de bijwagenserie 561-570, gebouwd door de „Tramways Bruxellois” tussen 1886 en 1894. Tot 1906 droeg hij het nummer 440. De reeks 561-570 werd rond 1932 gesloopt, behalve de nummers 563, 565, 566 en 570, die aan de afdeling Wegen & Werken werden toegewezen. Ze gingen in de jaren '50 naar de sloper.

Mw 1752 is afkomstig van de reeks 1748-1799, in dienst gesteld in 1914. Het waren oorspronkelijk tweerichtingwagens, maar ze werden in 1931/32 tot éénrichtingwagens verbouwd. De meesten werden in 1957 gesloopt, een klein aantal onderging dit lot slechts na de Expo 58. De laatsten werden tot werkwagens verbouwd.



Het bekijken of het lezen waard



LES LOCOMOTIVES NOHAB/AFB LOCOMOTIEVEN door Hugo de Bot en Bert van Reems.

„De diesellocomotieven die in de jaren '50 en '60 zijn gebouwd door NoHAB in Zweden en door Anglo-Franco-Belge in België stammen van de tekentafels van de Electro Motive Division van General Motors. In Europa zijn deze locomotieven al 35 jaar een internationaal begrip. Zij worden aangedreven door de sterke en betrouwbare dieselmotoren van General Motors, welke overal ter wereld hun toeren draaien. De locomotieven van het voorliggende concept zijn in twaalf verschillende uitvoeringen en in een veelvoud van kleurvarianten in vijf landen te vinden. Zij ronken door de Ardennen, door de Noorse hooglanden en rond het Hongaarse Balatonmeer. Voor wie deze locomotieven met hun ronde vormen kent is dit boek een bron van herkenning, voor anderen een bijzondere kennismaking. De Hongaren gaan de NoHAB-locomotieven nu vaarwel zeggen, maar de overige landen blijven van hun trouwe diensten gebruik maken. De spoorwegmaatschappijen prijzen hun spaarzaamheid met brandstof en hun gebruiksvriendelijkheid.

Spoorwegliefhebbers en zij die hun vakantie in de Ardennen plegen door de brengen krijgen in dit tweetalige (Nederlands-Franse) boek voor het eerst een compleet beeld van deze fraai gevormde locomotieven, die een boeiende historie hebben.”

Tot zover de tekst van het persbericht omtrent dit zonder meer schitterende boek. Auteurs Hugo de Bot (B) en Bert van Reems (NL) bouwden een perfecte en uiterst vlot lezende Nederlandse en Franse tekst rondom het sublieme fotowerk van een internationaal gezelschap (waaronder - mag het even vermeld? - drie regelmatige RR-medewerkers).

Zestien kleurenfoto's en niet minder dan honderdentwaalf prachtige zwart/wit reproducties (wie zei daar dat alléén een kleurenfoto een „goede” foto kan zijn ?)

sieren de boeiende geschiedenis van deze naar een General Motors-ontwerp gebouwde machines. Het Zweedse NoHAB (Nydqvist och Holm Aktie-Bolag) bouwde er 104 voor de Deense, 35 voor de Noorse en 20 voor de Hongaarse spoorwegen, terwijl AFB (Société Anglo-Franco-Belge de Matériel de Chemins de fer) er 48 voor haar rekening nam (reeks 1600 CFL : 4 stuks; type 202-reeks 52 - 17 stuks; type 203 - reeks 53 - 19 stuks en type 204 - reeks 54 - 8 stuks voor de NMBS).

Naar het ontwerp van 1953 werden door NoHAB oorspronkelijk ook nog enige machines voor de Finse spoorwegen afgeleverd. BN, dat na de likwidatie van AFB de GM-licentie overnam, bouwde nog de reeksen 55, 62 en 65 voor de NMBS en de reeks 1800 voor de CFL. Ook de modeltreinfabrikanten vermoeden een dik belegde boterham in de internationale verspreiding van dit lokomotieftype : de Belgische versies werden en worden vertegenwoordigd door Fleischmann (reeks 52), door Märklin (204.008, recent vervangen door nr. 5401) en door Piko (204.001, intussen niet meer verkrijgbaar).

De dieselfreak zal aan deze NoHAB/AFB-„bijbel” ontzettend veel kijk- en leesgenoegen beleven : het boek is prachtig gedrukt op een uitstekende kwaliteit mat papier en de lay-out is buitengewoon verzorgd. Ik ben me ervan bewust dat in deze bespreking vele superlatieven voorkomen, doch de lezer mag me geloven : de „NoHAB/AFB locomotieven” is een (betaalbare) aanrader over de hele lijn ! S.C.

„les locomotives NoHAB/AFB locomotieven” is een uitgave van De Bataafsche Leeuw, Amsterdam.

Voor België : Standaard Uitgeverij, Antwerpen.

Omvang 104 blz., formaat 22 x 28 cm, gebonden in vollinnen band onder vierkleuren stofwikkell. Prijs f 49,50/960 F.

LE CHEMIN DE FER DE L'OURTHE ET DE L'AMBLEVE

De spoorlijnen van de Ourthe- en de Amblèvevallei beïnvloeden sinds méér dan een eeuw het leven van een hele streek : van Liège tot Jemelle en van Rivage tot Gouvy bieden de NMBS-treinen vele diensten aan pendelaars en scholieren evenals aan toeristen, die in ieder seizoen de Belgische en Luxemburgse oostelijke Ardennen bezoeken. De Gouvy-lijn maakt bovendien een omvangrijk internationaal reizigers- en goederenvervoer naar Luxemburg, Oost-Frankrijk, Zwitserland en Italië mogelijk.

Het uitzicht van deze twee spoorlijnen gaat nochtans ingrijpend gewijzigd worden. De toekomst van de Ourthelijn schijnt, gezien de aan gang zijnde elektrificatie, veilig gesteld en biedt binnen enige jaren de mogelijkheid tot een goed gestructureerd en comfortabeler lokaal

verkeer tussen Angleur en Marloie.

Het lot van de Amblèvelijn is echter veel onzekerder geworden, vermits de NMBS sinds kort heeft besloten van elektrificatie af te zien en de lijn niet te behouden voor het internationaal goederenvervoer : de Amblèvelijn dreigt dientengevolge elk belang te verliezen, met alle overlevingsrisico's vandien.

De vzw GTF vond het, in het raam van voornoemde ontwikkelingen, noodzakelijk om het verleden, het heden en de toekomst van deze twee lijnen te belichten. Zij publiceerde onlangs een buitenreeks nummer van haar tijdschrift „Trans-Fer”, geheel gewijd aan de spoorlijnen van de Ourthe en van de Amblève. De volledige geschiedenis omtrent de bouw en de exploitatie, evenals de huidige toestand en de toekomst-vooruitzichten worden tot in de kleinste details besproken.

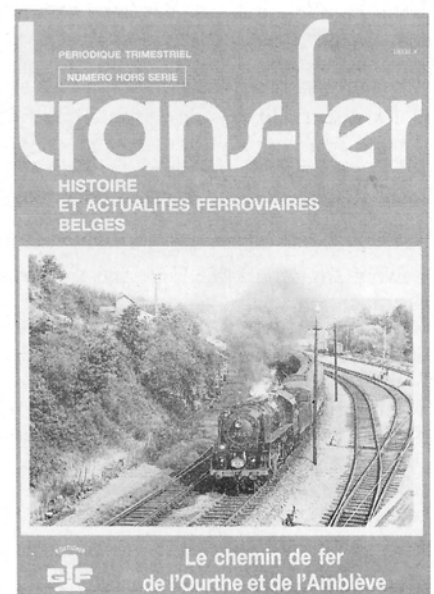
Het werd een fraaie brochure van 64 bladzijden, formaat DIN A5, gedrukt op glanzend papier, waarin onder meer een zestigtal illustraties (stationsgebouwen, mooie plekjes, lokomotieven in lijndienst) werd opgenomen, die vele herinneringen zullen oproepen.

„Le chemin de fer de l'Ourthe et de l'Amblève” kan worden besteld over overschrijving van 270 F, verzendingskosten inbegrepen, op rekening 240-0380489-59 van GTF asbl - Editions, BP 191, 4000 Liège 1.

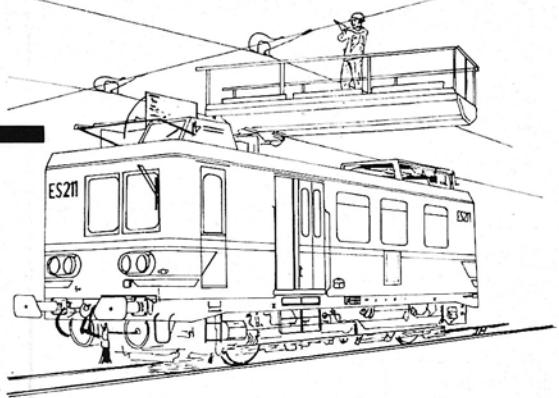
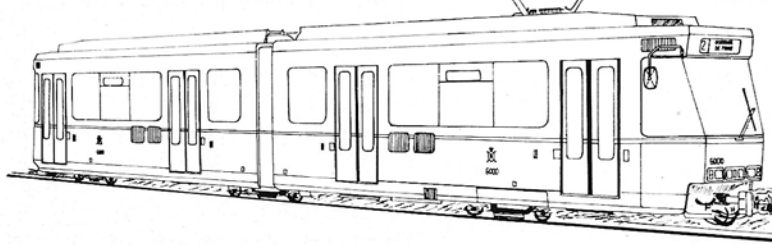
Voor het buitenland : 290 F op rekening 000-0896641-70.

Tekst : GTF, vrije vertaling S.C.

Nota van de vertaler : alhoewel deze brochure in haar geheel de traditionele en goede „GTF-verzorging” meekreeg, komen sommige van de illustraties eerder „plat”, d.w.z. zonder veel contrast, op de lezer over. De technische oorzaak van dit euvel dient gezocht in het te weinig lang belichten van de „lichte” partijen in de foto's : geen goede punten voor de fotograaf. Jammer !



RAIL-AKTUEEL



NMBS

• De zes „Sabena“-stellen zijn nu allen voorzien van het opschrift „Airport City Express“, opschrift dat langs beide zijden werd aangebracht. Het ontwerp van de proef op het nummer 598 werd ongewijzigd overgenomen.

• Postmotorstellen 001-008 verkocht ?

De oude postmotorstellen 001-008 werden in de Centrale Werkplaats te Mechelen ontdaan van alle nog bruikbare onderdelen. Einde oktober 1989 werden ze „in blok“ naar Leuven overgebracht. Stel 002 zal daar worden bewaard voor het toekomstig spoorwegmuseum. Naar verluidt zouden de Franse spoorwegen geïnteresseerd zijn in een overname van de zeven overige stellen. De SNCF zou ze, als postvoertuigen, voor hun oorspronkelijke taak willen blijven gebruiken. We houden u op de hoogte.

• Buitendienststelling van motorstellen types 54/55

Sinds de komst van de nieuwe „Sprinter“-tweejes is er vervangingsmaterieel voorhanden voor de gestandaardiseerde motorstellen van de types 54 en 55. Vooral de kasten van deze stellen vertonen zware verouderings- en slijtageverschijnselen en ze zullen dientengevolge buiten dienst worden gesteld. De nummers 054, 055, 066, 068, 069, 071, 079, 508, 522, 523, 524, 534, 535, 536 en 537 werden reeds uit de dienst genomen en zullen door de CW te Mechelen worden verschroot.

• De „proef-pantograaf“ Brecknell & Willis werd van lok 2628 verwijderd, niet omdat de proefperiode ten einde was of omdat deze stroomafnemer niet zou hebben voldaan : men wil deze panto namelijk gebruiken bij proeven voor de hoge snelheidstrein TGV. Te dien einde zou een elektrische lokomotief van de reeks 18 worden aangepast voor snelheden tot 200 km/u. De „B&W“-pantograaf wordt op deze machine gemonteerd met het oog op het uittesten van zijn stroomafname-capaciteit t.o.v. de bovenleiding.

• De stelplaats Ronet is nu druk in de weer om één van onze oudste elektrische lokomotieven van de reeks 29 - het vroegere type 101 - terug rijvaardig op te knappen. De lokkast werd herschilderd in de twee klassieke tinten groen. Enig idee van wat het allemaal moet of gaat worden kon men opdoen tijdens de in de Werkplaats Kortrijk op

23 en 24 september 1989 gehouden open deurdagen : onze goeie ouwe 2912 prijkte er in zijn oorspronkelijke livrei, met het nummer 101.012 !

• BN te Brugge heeft nu alle vijfendertig nieuwe Sprinters afgeleverd. Met deze

aflevering wordt het, zoals reeds gezegd, mogelijk om de oude stellen van het type 54 en 55 buiten dienst te stellen.

• Sinds het in voege treden van de nieuwe winterdienst (24 september 1989) worden de Beneluxtreinen met zeven rijtui-



Het nu buiten dienst gestelde elektrische motorstel 055, hier gekoppeld met een meetrijtuig. Een alleszins merkwaardige samenstelling ! Veltem-Beisem, 27 november 1984. Foto Ronald Mardaga.



ES 409 (ex-4309) op het terrein van de ES-werkplaats in Brugge op 26 september 1989. Deze „nieuwe“ onderhouds-werkwagen prijkt nu ook in het NMBS-bordeauxrood. De raampartij evenals de sierbanden op de fronten zijn geel, het restant van de band over de zijflanken is grijs. Foto Jan Mahieu.



Speciale trein Essen - Mariembourg v.v. op 28 oktober 1989, gesleept door loks •204.003 en 5211. Omtrent de „AFB“-lokomotieven van de reeksen 52, 53 en 54 verscheen zopas een zeer interessant boek (zie „Het bekijken of het lezen waard“). Foto Jan Mahieu.

gen gereden i.p.v. zes. Als gevolg van deze uitbreiding zijn nu in bijna alle stammen blauw/gele NS ICR-rijtuigen ingevoegd : een kleurrijk onderwerp voor de fotograaf !

- Ook op 24 september kwam een derde, om het uur gereden treinverbinding de „Sabena“-ritten aanvullen : de IC-treinen uit St.-Ghislain rijden nu door tot Zaventem Luchthaven, waardoor Brussel Zuid een doorgaande verbinding met Brussel „Nationaal“ krijgt. Als gevolg van deze bijkomende ritten kan men vanuit Brussel Centraal nu opnieuw om de twintig minuten naar de Jumbo's en de andere grote afstands-verslinders.
- Teneinde de torenkraan aan de sporenzijkte van Antwerpen Centraal te kunnen verwijderen, werd het station op 23 september voor de derde maal gesloten. Geheel treinloos was Antwerpen Centraal niet : om de tien minuten vertrok

vanaf het perron Ploegstraat een elektrisch pendeltreintje naar Berchem v.v. Voor deze dienst werden de stellen 822 en 842 ingezet. Een dieselmotorstel - gevormd door drie M2 rijtuigen die werden ingesloten door lokomotieven 5170 en 5172 - stond „stand by“ voor het geval er niet elektrisch zou kunnen worden gereden. Lok 5172 werd in de voormiddag vervangen door machine 5168. Met het afbreken van de torenkraan is de eerste fase van de restauratiewerken aan Antwerpen Centraal zo goed als beëindigd.

- Op 30 oktober deed dieselmotorwagen 4509 een proefrit van Muisen naar Leuven. Een alledaagse spoorse gebeurtenis, ware het niet dat 4509 het prototype vormt voor een geheel nieuwe en opvallend frisse schildering. Bij deze door de traktiewerkplaats Latour beheerde spoorauto werd ook de verwarmings-



NS-lokomotief 1150 met een stam Belgische M2-rijtuigen te 's Hertogenbosch op 1 oktober 1989. Let op het NS-embleem op de zijwanden van de wagens ! Foto Ronald Mardaga.

installatie geheel vernieuwd. Zie ook ons slotartikel m.b.t. de motorwagens elders in dit nummer.

- STAR 21 (Spoorwegen in de Toekomst/Avenir du Rail). Omtrent dit prestigieuze dertigjarenplan van de NMBS kunnen wij u reeds het volgende mededelen :

Krachtlijnen : vermeerdering van het aantal IC-uurverbindingen; snellere treinen; betere aansluitingen; „park and ride“ - het voorzien van grote parkeerplaatsen aan de agglomeratiegrenzen; flinke verbetering van het geboden comfort.

Voorstadsverkeer in „ster“-vorm voor Brussel, Antwerpen en eventueel Liège. Deze „knoopstations“ dienen echte commerciële en administratieve actiecentra te worden.

Doel : het gebruik van de trein als vervoermiddel met 40 à 50 % vermeerderen; het in het leven roepen van een overzichtelijk prijssysteem : met één treinkaartje van begin- tot eindpunt.

- Zaterdag 28 oktober reed voor een groep Nederlandse spoorvrienden een speciale trein uit Essen naar Mariembourg v.v. Het Nederlands gezelschap werd aan- en afgevoerd met Benelux-treinen die met dit doel een bijkomende halte werd opgelegd in Essen.

Er werd gereden met drie K-rijtuigen en een pakwagen. Als sleeplokomotieven noteerden we de •204.003 en de 5211 die voor de verwarming moest instaan. De oorspronkelijk bestelde lok 204.004 was wegens een defekt niet beschikbaar. Op het „net“ van de CFV3V werd een rit gemaakt met GCI-materieel, gesleept door de mooie „André Chapelon“. In Treignes vonden verscheidene schijnvertrekken plaats, waaronder ook dat van een goederentrein, in dubbeltraktie gesleept door SA 01 en SA 03.

Bij het begin van de museumrit maakte voor de gelegenheid ook de NMVB-stoomtramlok 808 „Louise“ enkele schijnvertrekken.

De weergoden waren het gezelschap jammer genoeg minder gunstig gezind : zij zorgden voor hevige regen !

- Tenslotte dienen nog enkele onnauwkeurigheden rechtgezet in Rail-aktueel van het nummer 18/89 :

Blz. 72, derde kolom : ritten op 17.6.89 (heen) en op 30.6.89 (terug) van British Rail dieselmotorwagen class 156. Deze motorwagen blijkt minstens een gedeelte van het traject Moeskroen - Essen v.v. op eigen kracht te hebben gereden. Blz. 73, eerste kolom, terugreis op 9.7.89 van de Brabo-Express : deze terugrit was volgens gegevens van het station Roosendaal **gepland** met de Franse stoomlok 141R420, in vervanging van de defekte 29.013. In werkelijkheid werd deze trein tussen Utrecht en Roosendaal gesleept door SNCF CC 7107.

Blz. 73, eerste kolom onderaan, verhuur NMBS-rijtuigen type M2 aan de NS. Op 11 juli 1989 staat als eerste rijtuig vermeld : 42382B. Dit moet zijn 42381B.

J.M.

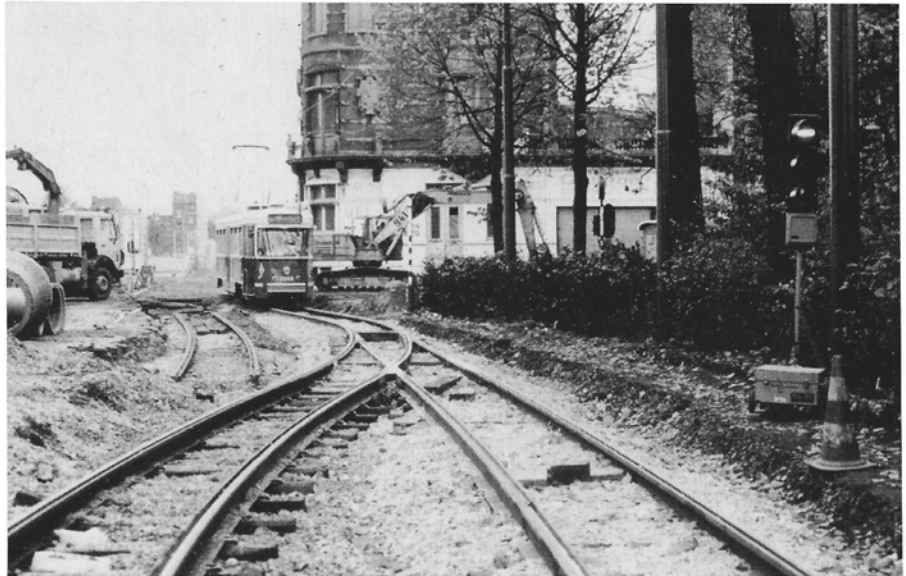
- De redactie van Rail-Revue dankt langs deze weg de Persdienst van de Na-

tionale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voor het ter beschikking stellen van de brochure „De Antwerpse Spoorwegkathedraal”. De Persdienst verleende ons eveneens toelating om dit werkje via Rail-Revue te verspreiden, ons zodoende de mogelijkheid biedend onze lezers een interessante documentatie omtrent het Antwerps Centraal station aan te bieden. S.C.

NMVB

• Rail-aktueel, RR 18/89, blz. 77, middenste kolom bovenaan : in mijn berichtje omtrent de gedwongen verhuizing van het ASVI-museummaterieel uit de stelplaats Trazegnies heb ik tweemaal dezelfde bok geschoten (je moet het maar kunnen !). De plaatsnaam Courcelles dient daar tweemaal te worden vervangen door deze van de gemeente Gosselies (daar waar er sprake is van de stelplaats Courcelles) : in Courcelles bevindt zich niet eens een NMVB-stelplaats ! Toppunt van verstrooidheid is wel geweest, dat ik onze niets vermoedende confraters van „Tram 2000” deze geheel foute informatie in de schoenen probeerde te schuiven. „Tram 2000” vermeldde wel degelijk en korrekter de stelplaats Gosselies als nieuwe behuizing voor een gedeelte van het ASVI-materieel. Ik strooi asse op mijn hoofd en vraag „Tram 2000” en de lezer nederig om verontschuldiging...

Overigens - en deze informatie is wel korrekt ! - is tramverkeer tussen Gosselies, Courcelles en de (vroegere) stelplaats Trazegnies intussen al niet meer mogelijk : op vele plaatsen werd de bovenleiding verwijderd en werden de rails met asfalt dichtgegoten. De NMVB is dus klaarblijkelijk niet bij de pakken blijven zitten wanneer het erop aankwam haar bijna laatste tramlijn(en) in Henegouwen buiten spel te zetten. Treffend is in deze kontekst het 1 november 1989-voorbeeld van de „voor een duur van ongeveer twee jaar buiten dienst” gestelde tramlijnen 30 en 80 : in Anderlues, net voorbij de kruising met de Steenweg op Charleroi, is zowel spoor als bovenleiding van lijn 30 over grote afstand in het niets verdwenen; aan de mijn in Anderlues is de rijdraad verwijderd; in Morlanwelz centrum is het spoor dichtgegoten en werd op het dubbelsporig gedeelte bovendien één van beide rijdraden weggenomen; aan de door fotografen zeer geliefde halte van lijn 80, ter hoogte van het NMBS-station Morlanwelz, onderging de bovenleiding hetzelfde lot; tenslotte (want ik zou zo nog wel een tijdje kunnen doorgaan) biedt Mariemont, waar 30 en 80 samenvloeden, een meer dan troosteloos beeld : vastgeroeste wissels, ontbrekende bovenleiding, half-geplunderde schakelkasten en een stenen schuilhokje waar geen splinter glas meer in de ramen te bekennen valt. De „tunnel-brug” van lijn 30/31, onder de NMBS-spoorlijn en de ernaast liggende NMVB-lijn 80, waar zoveel mooie „tramprenten” werden geboren, begint van langsom



Antwerpen, distrikt Berchem, Prins Albertlei. Spoor- en wegeniswerken Grote Steenweg, 15 november 1989. Tram 15 komt van Mortsels en rijdt over het enkelspoor. Rechts staat de lichtsignalisatie met duidelijk zichtbaar de horizontale balk, wat betekent dat de tram die richting Mortsels rijdt moet wachten. Foto E. Keutgens.

meer de trekken van een spookkasteelpoort te vertonen !

De hiervoor beschreven toestanden dateren zeer duidelijk niet van gisteren of van vorige maand, zodat men zich kan afvragen of zij die in 1986 „officieel” spraken van een „tijdelijke” buitendienststelling hun eigen woorden toen wel mochten geloven... S.C.

MIVA

• In het Antwerps stadsbeeld kwamen twee nieuwe publiciteitstrams te voorschijn :
22 augustus : de S.K.M.-tram voor Succes Kleding Meyers (PCC 2121);
16 oktober : Antwerpen „Vroeg of laat”-tram. Kwam tot stand op initiatief van de provincie Antwerpen, als promotie voor de regio Antwerpen (PCC 2035). Voordien (tot en met 18 juni) reed dit rijtuig als „L & M”-tram.

De „Houd uw stad rein”-tram (PCC 2029) reed voor het laatst in deze uitvoering op 16 augustus 1989.

• Antwerpen, distrikt Berchem. Wegeniswerken Grote Steenweg : de aanleg van de nieuwe eigen trambaan voor de lijnen 7 en 15 vordert zeer vlot, dankzij de gunstige weersomstandigheden.

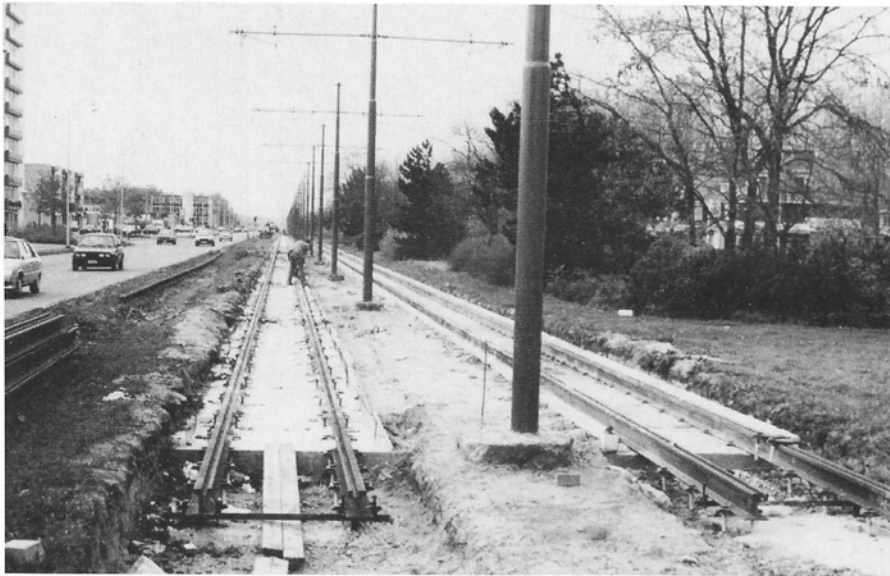
Vanaf vrijdag 10 november, bij aanvang dienst, geschiedde de exploitatie van de lijnen 7 en 15 - door middel van overgangswissels - op enkelspoor tussen de Prins Albertlei en de Th. Roucourtstraat, over een lengte van ongeveer 200 m (via het bestaande spoor richting Mortsels).

Het gebruik van enkelspoor was noodzakelijk teneinde de aannemer de mogelijkheid te bieden een nieuw riool te plaatsen onder het spoor richting stad, dat opgebroken werd.

Het enkelspoor werd beveiligd door



Als gevolg van de recente stakingen bij de MIVA stonden op 16 november 1989 niet minder dan elf PCC-motorwagens werkeloos in een rijtje opgesteld aan de Harmonie te Antwerpen. Foto Alain Janmart.



Antwerpen, Blancefloerlaan, 15 november 1989. De nieuwe trambedding, gefotografeerd vanaf de hoek Halewijnlaan/Galgenweel, richting Zwijndrecht. Foto E. Keutgens.

middel van een drie fasen lichtsignaling met volgende symbolen :
 horizontale balk : wachten;
 verticale balk : doorrijden;
 rood lichtpunt : niet meer aanzetten.
 Het enkelspoor bleef gedurende ongeveer drie weken in bedrijf.

De overgangswissels werden geplaatst op dinsdag 7 en woensdag 8 november, telkens tijdens de nacht. Vanaf 22 u tot einde dienst werd de tramexploitatie onderbroken tussen de Koninklijke Laan en de Harmonie.

Een trampendel reed tussen de Koninklijke Laan (keerlus) en Mortsel. Een buspendel verbond de Koninklijke Laan met de Harmonie, waar de tramrijtuigen van lijnen 7 en 15 een driehoekmaneuver uitvoerden.

In de nacht van 30 november op 1 december 1989 werd het nieuwe spoor richting stad aangesloten en vanaf

aanvang dienst op 1 december in gebruik genomen tussen de Vredestraat en de Boomgaardstraat. De enkelspoorsignalisatie kwam daardoor te vervallen.

- Autobus 656, bouwjaar 1977, met nummerbord 6153 P werd vanaf 1 november 1989 definitief uit de dienst genomen.

- Het Antwerps tram- en busverkeer lag vanaf 27 oktober 1989 regelmatig in de knoop door stakingsacties van het technisch personeel van de maatschappij, dat het spoor bezette aan belangrijke knooppunten. Looneisen lagen aan de basis van deze ontevredenheid. Later kwamen er acties van het personeel van de verkeersdienst bij : die staakten tegen de saneringsplannen, opgelegd door de Vlaamse Executieven.

De voorgestelde inkrimping of de volledige afschaffing van avond- en weekeinddiensten op bepaalde buslijnen

deden de emmer overlopen.

De Vlaamse Gemeenschapsminister voor Openbare Werken en Verkeer ging niet akkoord met deze voorstellen. Hij riep de maatschappijen op in eerste instantie een optimale herschikking van de bestaande MIVA en NMVB-netten te beogen, waarbij de overlast voor de reizigers tot een minimum dient te worden beperkt.

Op 24 november besloot de Raad van Bestuur van de MIVA een eenmalige barremaverhoging aan het technisch personeel toe te kennen.

De eisen van het MIVA-personeel zijn nu wel ingewilligd, doch de saneringsplannen blijven !

E.K.

- In de Kerkstraat (lijn 3) heeft men enkele honderden meter spoor vernieuwd, wat er mag op wijzen, dat de ingebruikname van de pre-metro nog niet voor morgen of overmorgen is.

- Het lijkt erop, alsof men nu volledige prioriteit geeft aan de as Linkeroever - Mortsel (lijn 15). Interessant in dit verband is een uitspraak in de gemeenteraad van Mortsel, die de lijnen 7 en 15 vanaf de huidige terminus wil verlengd zien in de richtingen Edegem en Boechout en hierbij de datum van 1 september 1990 (!) noemt.

Op Linkeroever is men, na de bovenleiding, nu (november 1989) bezig de sporen in de eindkeerlus te plaatsen.

- In de tweede helft van oktober 1989 verscheen PCC-rijtuig 2127 beplakt met publiciteit voor de „Union des Drapiers”.

- In verband met besparingsmaatregelen is het nagenoeg zeker, dat vanaf 1 januari 1990 buslijnen 1, 6/34, 9 en 16 op werkdagen alleen nog zullen rijden tussen 7 en 19 u. Als bijkomende maatregel onderzoekt men, ook de avonddiensten op tramlijnen 8, 15 en 24 af te schaffen.

L.C.

MIVG

- 1990 wordt voor het Gentse tramnet een jaar vol onderbrekingen en ongetwijfeld gevoelig reizigersverlies. Tussen het voorjaar (Pasen) en eind 1990 wordt de heraanleg geprogrammeerd van enerzijds de Nederkouter en Kortrijksepoortstraat (tramlijn 1) tussen het Sint-Pietersstation en de Korenmarkt) en anderzijds de Geldmunt en Lange Steenstraat (tramlijn 40 tussen Gravensteen en Sluizeken). In beide gevallen voorziet men de aanleg van een eigen bedding staduitwaarts. De onderbreking van het tramverkeer wordt aangekondigd voor 10 april 1990. Tijdens de periode van de werken zal tramlijn 1 tussen het Rabot en het Sint-Pietersstation omgeleid worden via lijn 40. Hiertoe zal aan het Rabot eerst een dubbele verbindingsboog worden aangelegd.

Tussen het bouwverlof 1990 en het paasverlof 1991 is de heraanleg gepland van de Blaisantvest en Opgeëistenlaan (inclusief de trambaan). Hierdoor zal lijn 40 tussen het Rabot en de Muide onderbroken worden vanaf 20 augustus 1990.

Gezien tijdens alle voornoemde periodes



Met geleed motorrijtuig 902, bestemd voor het Gemeente Vervoerbedrijf te Amsterdam, werden op 24 november 1989 testritten uitgevoerd op het bedrijfsspoor van BN te Brugge. Van zulk mooi materieel kunnen steden als Antwerpen en Gent slechts dromen ! Foto Alain Janmart.

vervangende bussen zullen worden ingezet, kan aldus de „krapte” aan MIVG-trammaterieel tijdelijk worden ondervangen. B.V.C.

MUSEUMBEDRIJVEN

•TTZ exit : welkom Limburgse Spoorweg Vereniging !

Met de St.-Niklaasrit op 3 december 1989 heeft de Toeristische Trein Zolder hoogst waarschijnlijk zijn laatste passagiersrit gereden op het bekende traject tussen Genenbos en de mijn van Zolder. Daar deze mijn in 1992 wordt gesloten diende de TTZ naar een andere thuishaven uit te kijken. Het nieuwe exploitatiecentrum is het station van As, dat intussen reeds werd opgeknapt en voor het publiek opengesteld. Onder de nieuwe benaming „LSV” (Limburgse Spoorweg Vereniging) rijdt men vanaf 1 mei 1990 op iedere zaterdag ritten met stoom- en dieseltraktie op het emplacement van As. Vanaf 1991 zou dan de uitbating op lijn 21, tussen Waterschei As en Eisden, van start kunnen gaan.

• 1 mei 1990 : opening Eeklo - Maldegem

Na de zeer succesvolle demonstratieritten van 1 oktober 1989 diende het Stoomcentrum Maldegem zijn onlangs verworven Poolse stoomlokomotief te „ontmantelen”, teneinde deze machine te kunnen laten keuren volgens de heersende Belgische normen.

Op 1 mei 1990 volgt de officiële inhuur van de „Museumspoorlijn 58 Eeklo - Maldegem”. Aansluitend met de opening wordt een zon- en feestdagedienst gereden op deze spoorlijn.

• Met 4620 langs het kanaal Brussel - Willebroek

Tijdens het winterseizoen 1989-1990 heeft de oudste museumspoorlijn in Vlaanderen een nieuw initiatief genomen : voor verenigingen, groepen of zelfs families organiseert de MSTB op verzoek tochtjes met haar (verwarmde) spoorauto 4620 langs het zeekanaal. Data en uurroeping zijn in gezamenlijk overleg met de aanvrager(s) te bepalen, waarbij de mogelijkheid tot het bouwen

Museumstoomtrein der Twee Bruggen vzw Vilvoorde

MÉÉR DAN EEN GEWONE
MUSEUMSPOORLIJN

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

Voor informatie :
BEL 02 / 252 03 19

van een „nat” feestje aan boord van de 4620 niet wordt uitgesloten !

• SDP „onder dak” ?

In 1990 zouden bij de Stoomspoorlijn Dendermonde - Puurs voorbereidingen worden getroffen voor de bouw van een (grote) loods. BVS voelt het, als exploitierende vereniging van de SDP, terecht als een leemte aan niet te kunnen beschikken over een opbergmogelijkheid voor haar toch wel zeer waardevolle verzameling historisch spoorwegmaterieel.

Verder doen hardnekkige - en bevestigde ! - geruchten de ronde dat tijdens het seizoen 1990 een tweede, zware lijndiesellokomotief het materieelpark van de SDP zou komen vervoegen. De vooruitzichten op de ingebruikname van een tweede rijkklare stoomlokomotief zijn daarentegen op dit ogenblik iets minder duidelijk.

• In de loop van 1990 worden, met uitzondering van de NMBS, alle Belgische openbaar vervoersbedrijven „geregionaliseerd”. Deze operatie kan (en zal) ook gevolgen hebben voor diverse museumexploitaties en voor de musea voor openbaar stads- en streekvervoer : zo zou bv. het trammuseum van Schepdaal worden gesloten, afgebroken en overgebracht naar het domein Bokrijk !

In ons aprilnummer hopen wij onze lezers definitief en uitvoerig omtrent een en ander te kunnen inlichten. S.C.

Opsporing gevraagd !

• Nu de NMVB-tramexploitatie in de provincie Henegouwen op sterven na dood is, wens ik een met zwart/wit en kleurenfoto's en met tekeningen geïllustreerde brochure samen te stellen die - gedurende de voorbije tien jaar - de geschiedenis en het verval beschrijft van dit eens zo interessante, mooie en door vele tramvrienden geliefde Buurtspoorweg-net. Met dit doel voor ogen kan ik alle mogelijke informatie gebruiken die handelt over de laatste tien jaar (netten sporenplannen, dienstregelingen en -nota's, geschiedkundige gegevens, anekdotes, zwart/wit foto's en kleurendia's, materieeltekeningen enz.), ook met betrekking tot alle activiteiten van de ASVI gedurende deze periode (vanaf ongeveer 1979 tot en met 1988). Ik ben ervan overtuigd dat velen mij kunnen helpen deze taak tot een goed einde te brengen. Ik sta ervoor in dat al het mij ter beschikking gestelde materiaal in originele en onbeschadigde toestand aan de eigenaars wordt terugbezorgd, waarbij ik vanzelfsprekend alle kosten voor mijn rekening neem die kunnen voortvloeien uit het bezorgen, resp. terugbezorgen. Belangstellenden kunnen mij schriftelijk of telefonisch contacteren : Staf Cuyt, Vosstraat 43, 2200 Borgerhout. Telefoon : 03/321.28.36.

• Lezer L. Lambrechts - Trieux des Scieurs 7, 5730 Malonne - stuurde ons een fotokopij van foto nr. 36 uit het boek „De Buurttram in Oost- en Zuid-Brabant” door A. ver Elst. Op deze foto (Aarschot, 16 april 1950) is, naast AR 161, een niet geïdentificeerde spoorauto met bijwagens afgebeeld. De heer Lamberts had graag een verklaring voor de vreemde en hoogst merkwaardige NMVB-nummering van deze bijwagens : **R.L.7 (!)**.

• Aangaande de in RR 17, bovenaan blz. 25 afgedrukte foto van de Gentse mw 216 bezorgde lezer A. Janmart uit Edegem ons volgende aanvulling op de fotolegende : „Deze opname werd gemaakt op 30 maart 1974 tijdens een rondrit op het Gentse net met de mw's 333 en 354. Ik was toen ook aanwezig doch bezit zelf geen foto of dia van de 216.” Dank voor deze toelichting !

• In de jaren dertig deed de NMVB een grote inspanning om haar traktiewijze grondig te wijzigen en te verbeteren. Dit was de periode van de vele elektrificaties en van de uitbreiding van het spoorautopark.

Na allerlei proeven kwam men tot het standaardtype autorail, doch in het NMVB-werkhuis Hasselt bouwde men een autorail door de kast van een vroeger vierassig stoomtramrijtuig te wijzigen en te motoriseren ! Rijtuig A 2046 werd zodoende AR 283. De verbouwing bleek niet erg succesvol en al snel werd deze spoorauto terug een bijwagen, die het nummer AR 283 behield. Na ruim tien jaar kreeg deze bijwagen



De fraai opgeknapte dieselmotorwagen 4620 van de MSTB op het CFI-spoor te Vilvoorde. Met deze spoorauto worden tijdens de winter 1989-1990 tochtjes ingericht langs het zeekanaal Brussel - Willebroek. Foto MSTB.

AR 283 het nummer 19526 en deed op praktisch alle Limburgse lijnen dienst. Mijn vraag : wie van onze lezers weet iets meer over deze eigenaardige auto-rail ? Wie bezit eventueel een foto van de AR 283 als **traktievoertuig** ? Zou deze foto een plaatsje kunnen krijgen in Rail-Revue ?

Antwoord a.u.b. aan Theo Beerts, Bethanielei 145, 2130 Brasschaat - tel. 03/663.46.25.

• Wie helpt mij aan een schema voor een realistisch werkend openblok seinstelsel voor een digitale Märklinbaan met Kunststofrails, te berijden zowel in de bedrijfsmodus normaalspoor als tegenspoor, daarbij gebruik makend van de door Märklin geleverde en leverbare componenten en bij voorkeur met zo weinig mogelijk schakelrails ?

Reacties graag aan Marc Timperman, Platanenlaan 76, 8730 Harelbeke - tel. 056/22.76.14.

Evenementen op en om het spoor

• Na het grote succes van de vorige beurs wordt de derde „**Zeeuwse Trein Modelruilbeurs**” georganiseerd op zaterdag 3 maart 1990 van 10 tot 16 uur. Deze beurs wordt weerom gehouden in het dorps huis „s-Heer Hendriks huis”, Te Werfstraat 18, 's-Heer Hendrikskinderen.

's-Heer Hendrikskinderen is gemakkelijk te bereiken met het openbaar vervoer : vanaf NS station Goes met buslijn 23 of 54 van de busmaatschappij ZWN. Tijdens de beurs kan ook een demonstratie wisselbouw worden bijgewoond.

Toegang : volwassenen fl 2,50, kinderen fl 1.

Nadere informatie : 's-Heer Hendrikskinderendijk 64, (NL-) 4461 DX Goes, tel. 01100-20493.

• **Exploitatieprogramma 1990 van de MSTB**

De verschillende activiteiten worden opgedeeld volgens volgende codes :

A : Internationale ruilbeurs in zaal Star, N. de Brauwerstraat 21, Vilvoorde;

B : MSTB-rijdag met de motorwagen;

C : MSTB-stoomtreinrijdag;

D : Gastronomische avondrit met stoomtraktie;

E : Lente-eetfestijn in het MSTB-buffetrijtuig in Intercom Park;

H : Opendeurdagen in de MSTB-stelplaats, gelegen in de Intercom Centrale, J.F. Willemsstraat te Vilvoorde.

11 maart A, 6 mei B, 20 mei C, 27 mei E en A, 9 juni D, 10 juni B, 24 juni C, 7 juli D, 8 juli B, 22 juli C, 4 augustus D, 5 augustus B, 19 augustus C, 1 september D, 2 september C, 15 september H, 16 september H, 23 september A, 29 september D, 30 september B, 13 oktober D, 25 november A.

Het buffet is geopend op elke rijdag (B en C) van 12 tot 19 uur.

Info : Harenssteenweg 494, B-1800 Vilvoorde.

Lezersforum

Lijnnummers bij de NMBS

Wanneer eens een artikelenreeks over de lijnnummers bij de NMBS ?* Bepaalde lijnnummers schijnen nooit gebruikt te zijn of zijn verdwenen of zijn samenvoegingen van stukken van andere lijnen. Graag wat meer klaarheid hierover. Dank bij voorbaat.

Rudy Nijs, Boechout

** Ik veronderstel dat u de lijnnummers bij de NMVB bedoelt, zoals moge blijken uit het bij uw brief gevoegde knipsel uit de „Volksbode”, dat over de stoomtram Antwerpen - Broechem handelt. Mocht ik het bij het rechte eind hebben, dan komt uw vraag min of meer neer op het zoeken naar de bekende speld in de hooimijt : de NMVB bestaat straks honderdenvijf jaar en opereerde, zoals bekend, over het hele land. Sommige lijnen werden, vooral in het stoomtijdperk, gereden onder op de lokomotieven geplaatste koersborden. Andere werden gereden onder lijnnummers of lijnletters, met alle mogelijke „doorstrepingen” en varianten vandien. Indien het de bedoeling is, een „volledig” overzicht te krijgen van alle bij de NMVB ooit gebruikte lijnaanduidingen, dan vrees ik dat de medewerker die deze taak op zich zou nemen een vele uren verslindend werk wacht. Het blijft overigens nog maar de vraag, of zulk werk ooit op een bevredigende wijze tot een goed eind te brengen is. Ik zou het dan ook op prijs stellen, indien u de door u verlangde „artikelenreeks” een ietsje duidelijker kon omschrijven, rekening houdend met de beperkingen die men zich in deze materie zal dienen op te leggen en eveneens de vraag stellend, in hoeverre deze artikelenreeks een redelijk aantal lezers zal kunnen interesseren.*

S.C.

De „Rode Tram”

In de nummers 9 tot 14 van RR heeft de Heer E. Keutgens een uiterst interessante artikelenreeks over dit onderwerp geschreven. Mag ik hieraan nog enkele persoonlijke herinneringen aan de ex-LVA-wagens toevoegen, wagens die ik in mijn schooljaren vanaf 1933 bijna dagelijks heb zien rijden ?

Ik kan hierbij op mijn geheugen steunen, maar eveneens op mijn oude notaboekjes (waarvan jammer genoeg het grootste aantal tijdens de oorlog verloren ging) om na te gaan, op welke lijnen bepaalde wagens in de jaren 1933 tot 1941 werden ingezet. In 1933 was ik zes jaar oud en was toen al geboeid door het Antwerpse tramgebeuren, ofschoon er toen op dat gebied helemaal geen literatuur bestond en ik ook geen gelijkgezinde vrienden of kennissen had. Ik volgde de rails te voet of per „trottinette” (autoped), in latere jaren per fiets, steeds met een boekje waarin ik lijn- en wagennummers noteerde.

Vanzelfsprekend kon dit meestal slechts op het weekeinde of tijdens de school-

vakantie. Hoogdagen waren de zondagen met een voetbalwedstrijd op Beerschot of op het Antwerp Stadion en de hiermee verbonden speciale diensten en ook, last but not least, de talrijke versterkingstrams naar het Schoonselhof op de laatste dagen van oktober en op Allerheiligen.

1. De TA vierassers 379-387

Mijn notaboekjes vertellen dat deze wagenreeks, tenminste gedeeltelijk, in de jaren 1933, 34 en 35 op de lijnen 4 en 18 doorstreept werd ingezet. Ze hadden toen nog hun „maximum-tractie” draaistellen en kopborden voor de lijnaanduiding. De diensten werden vanuit de stelplaats Brusselstraat gereden. Ik kan mij nog heel goed de stellen op lijn 4 herinneren, met de machtige 4-assige mws, die een lagere en veel kleinere bw uit de serie 900 sleepten. Een vrij merkwaardig gezicht. In latere jaren reden deze vierassers steeds los.

Volgende stellen heb ik toen op lijn 4 waargenomen : 379+911, 382+910, 385+979, steeds in dezelfde samenstelling, maar ook ééns 379 met bw 920 en 382+911. Op lijn 18 doorstreept reden steeds dezelfde twee losse wagens : 384 en 386. Op lijn 18 waren geen vierassers aan te treffen. Op de lijnen 4 en 18 doorstreept reden de ex-LVA-wagens dooreen met andere tweeassers. Het opschrift „Staande Plaatsen” op 379-387 was toen al verwijderd, maar het is mij niet bekend of de wagens opnieuw van zitbanken waren voorzien.

Na hun tweede verbouwing (1938) verscheen de hele reeks opnieuw op het toneel, ditmaal op lijn 1, zoals reeds door E. Keutgens beschreven in RR 12.

2. De TA tweeassers 374-378

In de jaren 1933-1935 reden deze wagens vanuit de stelplaats Brusselstraat en waren ze meestal op de lijnen 4 en 24 te zien. Ik vind b.v. in mijn boekjes van die jaren :

L.4 : 374+915, 375+902, 375+926, 376+920, 377+929.

L.24 : 375+917, 376+932, 377+1008, 378+901, 378+914.

Tevens, op een zondag in 1935, de speciale diensten 377+850+848 en 378+806+803.

Rond 1936 kwam hier verandering in. In de jaren 1936 tot 1939 had de Brusselstraat nog slechts de 375 in beheer. Deze reed op lijn 4, meestal met bw 920. De 374 en 378 waren naar „Groenenhoek” verhuisd en reden regelmatig op de lijnen 9, 11 en 16, soms ook op 7 of 7 doorstreept. (Groenenhoek bediende toen, behalve de lijnen 8, 9, 11 en 16, ook nog sommige diensten van de 7, 7 doorstreept, 10, 15 en 24). De 376 en 377 waren soms in loods „Driehoek”, soms ook in Groenenhoek ondergebracht.

Mijn boekje vermeldt voor het jaar 1937: 374 : L.16 (8x), 9 (6x), 11 (2x), 24 (+907) en een extra-dienst op lijn 12.

375 : L.4 (+920) 3 maal.

376 : L.7 (+1016), 24 (+911), Extra (+1030+999).

377 : L.5 (+1003), 7 (+1030) 2 maal,

24 (+ 979) en (+1029), L.11 (3x).

378 : L.9 (3x), lijn 11 (2x los, 1x+1014), lijn 16 (2x), lijn 7 (+1007), Extra-dienst (+1019+1034).

Na de oorlog, tussen 1946 en 1949, waren deze wagens alle terug in de Brusselstraat en reden op L.13, evenals versterkingsdiensten op lijnen 1, 1.4 en 24 doorsreep.

3. De TA bws 1034-1049

Rond 1935/36, voor hun ombouw, reden vanuit :

Groenenhoek, op L.8 en 11 : 1035, 36, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 46.

Driehoek, op L.5 en 17 : 1034 en 1049. Brusselstraat, op L.1 en 4 : 1037, 38, 45, 47 en 48.

Na hun ombouw gingen de wagens met pneumatische deuren naar :

L.2 : 1036, 40, 42, 45, 47.

L.1, later lijnen 2 en 8 : 1037, 38 en 48, verder na de oorlog ook op lijnen 4, 10, 12 en 24, bij speciale gelegenheden zelfs op lijnen 3 en 7.

Alle anderen reden meestal op de lijnen 5, 12 en 17, achter een mw serie 100.

4. De NMVB mws 9635-9645

De 9635 reed in 1937 en 1938 op de lijnen 63, 70 en 73. (Onder nummer 9635, niet 9688). Later ging hij dan naar Mechelen. De reeks 9636-9645 was op alle Antwerpse en Mechelse lijnen aan te treffen, zowel vanuit Merksem (met inbegrip van L.73, 75 en 77), als vanuit Zurenborg, Rumst of Mechelen. Tot het midden van de jaren '50 reden ze nog sommige spitsuurtreinen op de lijnen 40/41, 42, 50/52, soms ook nog 61 en 77, alsmede op lijn H Mechelen - Heist-op-den-Berg.

5. De NMVB bws 19023-19032

In het jaar 1937 reed de 19026 nog op lijn 77. Een jaar later was hij in Blauwhoef afgesteld. Eveneens in 1938 heb ik de 19030 nog op een opstelspoor zien staan in de stelplaats Zandhoven. Hij stond daar weg te roesten samen met de 8899, uit de Mechelse serie 8897-8904.

6. De NMVB bw 19023^{II}

Deze vierasser, gebouwd te Merksem eind jaren '30, zou later vernummerd zijn in 19253 (zie RR 14).

Ik vraag mij echter af, of deze twee nummers (19023 en 19253) niet allebei tegelijk hebben bestaan. Inderdaad, ik vind het nummer 19023 nog terug op mijn persoonlijke wagenlijsten van na de oorlog. Er bestond eveneens een reeks bws, de 19018-19022, die uiterlijk aan de 19251-19262 gelijk waren. Hetzelfde gold voor de 19023. Maar ik kan mij nog heel goed herinneren, dat de 19023 en de 19253 qua interieur duidelijk van elkaar afweken. De 19253 was bij de reizigers niet geliefd wegens zijn gebrek aan comfort. Hij was immers de enige van zijn reeks met een plaatsindeling 2+2, terwijl alle andere „standards” meer zitruimte boden met 2+1. De 19023 daarentegen was ook een enig exemplaar, doch op een andere wijze. Hij had een „rokers”-afdeling met zitplaatsen, zonder tussenschot of af-

scheiding tussen de zitplaatsen en het balkon. De reizigers die zich in dit compartiment bevonden mochten dus hun reis in de tocht of 's winters zelfs in de koude afleggen, want de buitendeuren van het balkon werden tijdens de rit zelden (volledig) gesloten.

Wat de zaak nog ingewikkelder maakt is het feit, dat NMVB-foto's van de gloednieuwe 19023 een interieur laten zien met zitplaatsindeling 2+2. Dit komt overeen met het interieur van de latere 19253, maar **niet** met hetgene dat ik zelf na de oorlog in de 19023 heb gekend. Zou men dus mogen veronderstellen dat de 19023^{II} wel in 19253 werd vernummerd, maar dat er nog later een omgenummerde 19023^{III} op het toneel verscheen ? Deze verdween rond 1950/51 (teruggenummerd en interieur opnieuw aan de normen aangepast ?).

Zou een lezer misschien dit raadsel kunnen oplossen ?

Jacques Cohn

Een „fijne” verrassing !

Enkele lezers, bezoekers aan de in november 11. gehouden tentoonstelling van de Miniatuurspoorwegclub Mechelen „De Pijl”, lieten ons met enig ongenoegen opmerken dat de verantwoordelijken voor de inkomkaarten-verkoop niets bleken af te weten van „een fijne verrassing”, aan te bieden aan Rail-Revue lezers die bij het kopen van een kaartje de in ons blad verschenen aankondiging omtrent deze tentoonstelling zouden voorleggen. Onnodig te zeggen dat de redactie deze enigszins verwarrend en dubbelzinnig overkomende tekst te goeder trouw heeft geplaatst zoals hij door de inrichters van de tentoonstelling werd bezorgd. Een „fijne verrassing” werd zodoende een „misser” van formaat, misser die deze maal echter niet op de schouders van Rail-Revue komt te rusten !

S.C.

ABONNEMENTS-VERNIEUWINGEN

Daar vele abonnementen **niet** gelijktijdig aanvangen met een nieuwe jaargang van Rail-Revue, dienen telkens om de drie maanden vernieuwingen te worden uitgevoerd. Onzerzijds krijgen **alle** abonne's, samen met hun laatst betaalde nummer, een overschrijvingsformulier toegestuurd teneinde de abonnementsvernieuwing te kunnen uitvoeren langs hun bank- of postrekening. Wij durven hen te verzoeken hun betalingen zo snel mogelijk na ontvangst van het betalingsformulier te willen uitvoeren. Vergetelheden dienaangaande betekenen voor ons heel wat **nuttelos extra-werk** met het sturen van herinneringen evenals **nutteloze extra-portkosten**, vermits de post deze herinneringen vanzelfsprekend niet gratis verzendt ! Mogen wij in deze beroep doen op begrip en medewerking van onze abonne's ?

VOOR VERZAMELAARS

West-Vlaanderen verkoopt oude richtingsfilms (bus) type Kust. Een film kost 200 F wanneer hij ter plaatse wordt afgehaald en 500 F in geval van verzending. Kontakteeur Danny Taelmans, werkhuis NMVB, Nieuwpoortsesteenweg 110, 8400 Oostende.

Foto voorpagina : *Op deze bar koude wintermorgen staat spoorauto 4602 (ex-554.02) in zijn toentertijdse „thuishaven” met een bevroren neus te wachten op bevoorrading in dieselbrandstof. Deze door een privé-liefhebber aangekochte motorwagen brengt heden zijn levensavond door op Stoomspoorlijn Dendermonde - Puurs, waar hij nog vrij regelmatig wordt ingezet. Dia Ronald Mardaga, Ath, 12 januari 1982.*

Foto's achterpagina : *Vooroorlogse tweepassige veteraan 551.48 (ex-550.20, ex-622.43) uit 1939, in originele livrei, ontmoet te Leuven de in 1954(-56) geboren „opvolger” 4320 (ex-603.20). Van de oorspronkelijk uit dertig stuks bestaande reeks 43 werd alléén 4302 door een museumbedrijf aangekocht. Verscheidene 43'ers werden intussen overgedragen aan de dienst ES en worden daar ES 400. Foto NMBS.*

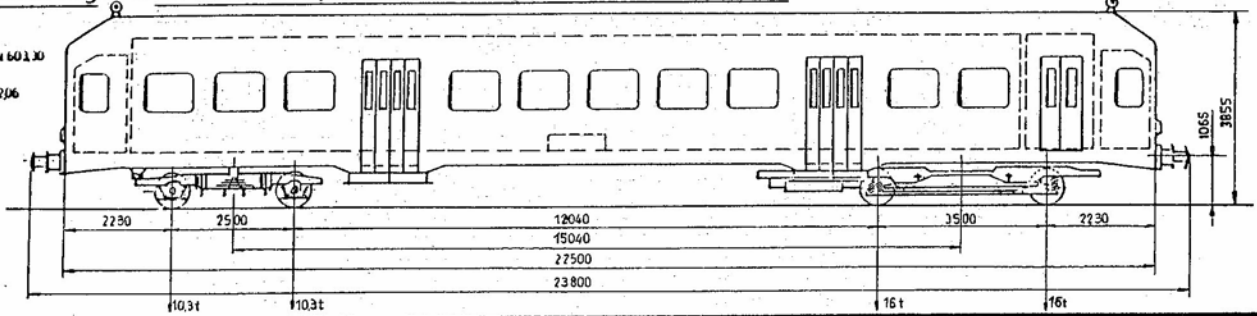
Op 4 november 1989 organiseerde de GTF een eerste uitstap met motorwagen 4509 (ex-605.09) in een geheel nieuwe, originele schildering. Zou deze nieuwe jas erop wijzen, dat voor deze nu toch vijfendertig jaar oude dieseltjes nog enige toekomst is weggelegd ? Bütgenbach, dia Jan Mahieu.

Dit nummer van Rail-Revue kwam tot stand dankzij de medewerking van de NMBS, W. Arents, J. Cohn, R. Boogaerts, L. Couscheir, P. de Meyer, K.J. Harder+, A. Janmart, E. Keutgens, J. Mahieu, R. Mardaga, W. Temmerman, B. Vancraeynest, J. van Olmen



Motorwagen reeks 43. Diesel - hydraulisch, éénledig op bogies, en koppelbaar

Voorheen
type 603
nr's 6010N tot 60130
type 602
6020N tot 60206
(4331 - 4336)



ALGEMEENHEDEN.

Effectief : m 36
 Massa : ton. 40,5
 in rijvaardige toestand, ledig : 52,7
 met belasting : 39,3
 Samenstelling van de totale bevoorrading : 1,2
 van de totale reisgoederen : 11,2
 massa reizigers : 1
 Specifiek vermogen : MW alleen : 5,66
 MW aan h.w. : 4,64
 MW aan h.w. t. : 3,67

Maximumsnelheid : km/h 90
 Minimumstraal van de te doorlopen bochten : m 125
 Actieradius : km 810
 Inhoud der gasolie-reservoirs : l 900
 Diameter der wielen : mm 850
 Vermogen (volgens UIC-fiche 622.0) : kW 265
 Nummering : 4301 tot 4336

* Een reeks zal omgevoerd worden tot werkwagen ES, de rest wordt geleidelijk buiten dienst gesteld (periode 1985/1986).

RIJTUIGGEDEELTE.

Bouwer : Ateliers Métallurgiques de Nivelles te Nijvel.
 Bouwjaar : 1954/55.
 Beschikbare plaatsen :

	1 ^e kl.	2 ^e kl.	Tot.	Max. toegel.
Zitplaatsen	99	99	99	
Slaanplaatsen	40	40	40	
Totaal	139	139	139	

* of 99 zitplaatsen + 19 klapstoelen geeft in totaal 118 zitplaatsen.

Remming : automatische Oerlikonrem met veranderlijke druk en met Oerlikonremkraan en verdelers, aangevuld met een automatische noodrem. Remming door gietijzeren remblokken op de wielbanden.

Verwarming : door het afkoelingswater van de motor of door een gasoliebrander stelsel Westinghouse.

Verluchting : langs centraal luchtkanaal in het dak.

DIESELMOTOR

Bouwer : S.E.M. te Gent.
 Fabricatietype : 6 K 103 HS
 Werkingsprincipe : 4 takt Dieselmotor met overvoeding (motor voorzien van vuldruk-turbo Brown-Boveri).

Injectiesysteem : mechanisch met voorverbrandingskamer Ganz-Jandrassik inspuitsstelsel Bosch.

Regeling van het vermogen : door starten van de motor : door middel van een elektrische starter.

Nominaal vermogen : kW 295
 Draaisnelheid : nominaal : tr/min 1350
 Cilinders : aantal : 6
 opstelling : in lijn, horizontaal met hellingshoek
 boring : mm 175
 slaglengte : mm 240

Totale massa : ton 3500
 Injectiedruk : bar 150
 Gemiddelde effectieve druk : bar 7,72
 Gemiddelde zuigersnelheid : m/s 10,8
 Maximum koppel : daNm 208
 Ophanging van de motor : in een bogie

OVERBRENGING

Bouwer : S.E.M. te Gent.
 Fabricatietype : G.I.C. 4
 Werkingsprincipe : hydro-dynamische versnellingskast met 2 trappen (1 koppeltransformator en 1 hydraulische koppeling).

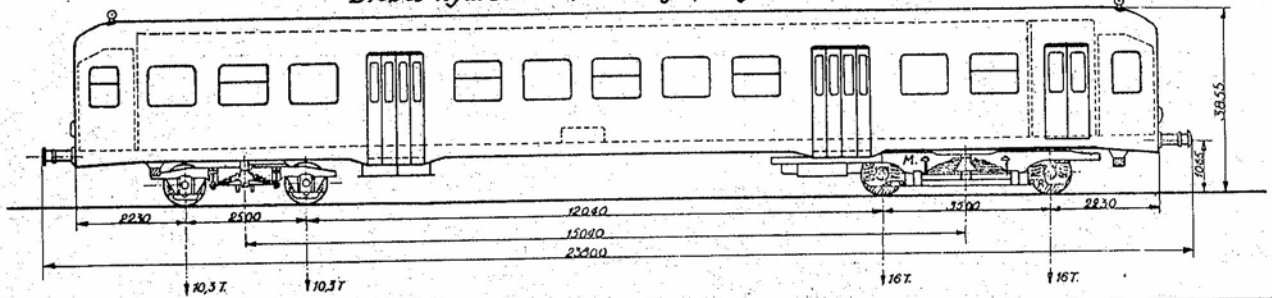
Koppeling met de motor : rechtstreeks
 Keerkoppeling : bestendig op elkander ingrijpende cilindrische tandwielen, met verschuifbaar koppelingstuk, opgesteld in het carter van de hydraulische transmissie.

Aandrijving van de drijfassen : door cardanassen en conische tandwielen op de assen.

Afstandsbediening : electro-pneumatisch.

Motorwagen reeks 42

Diesel-hydraulisch, éénledig op bogies en koppelbaar



Algemeenheden.

Effectief : m 6
 Gewicht : ton. 40,8
 in rijvaardige toestand, ledig : 52,7
 totaal met belasting : 39,3
 Samenstelling van de totale bevoorrading : 1,5
 van de totale reisgoederen : 7,9
 massa reizigers : 4
 Specifiek vermogen : MW alleen : 7,7 PK
 MW aan h.w. : 5,5 PK
 MW aan h.w. t. : 5 PK

Maximum snelheid : km/h 90
 Minimumstraal voor bocht : m 125
 Actieradius : km 900
 Inhoud brandstoftanks : l 975
 Wiel diameter : mm 850
 Vermogen (volgens UIC-fiche 622.0) : PK 330
 Nummering : 4231 tot 4236

Voorheen :
 type 602
 nr's 602.01 tot 602.06

Rijtuiggedeelte

Bouwer : Ateliers Métallurgiques van en te Nivelles.
 Bouwjaar : 1955
 Beschikbare plaatsen :

	1 ^{kl.}	2 ^{kl.}	tot.	max. toegel.
zitplaatsen	29	50	79	79
Slaanplaatsen	-	20	20	20
totaal	29	70	99	99

Remming : Automatische Oerlikonrem met veranderlijke druk met kraan en verdelers samenwerkend met automatische noodrem. Remming met gietijzeren remblokken op de wielbanden.

Verwarming : Met het afkoelingswater van de motor of met gasoliebrander Westinghouse.

Verluchting : langs centrale leiding in het dak.

Dieselmotor

Bouwer : S.E.M. Gent.
 Fabricatietype : 6 K 103 HS
 Werkingsprincipe : 4 takt dieselmotor met overvoeding (motor voorzien van vuldruk-turbo Brown-Boveri).

Injectiesysteem : mechanisch met voorverbrandingskamer Ganz-Jandrassik inspuitsstelsel Bosch.

Regeling van het vermogen : Door regeling van de injectie.

Starten v. d. motor : Met elect. starter.

Nominaal vermogen : PK 400
 Draaisnelheid : t/m. 1350

Cilinders : aantal : 6
 Schikking : in lijn, horizontaal met hellingshoek
 boring : mm 175
 slaglengte : mm 240

Totaal gewicht : kg 3500
 Injectiedruk : kg/cm. 150
 Gemiddelde effectieve druk : " 7,72
 Gemiddelde zuigersnelheid : m/s 10,8
 Maximum koppel : kgm. 212
 Motorophanging : In een bogie

Overbrenging.

Bouwer : S.E.M. Gent
 Fabricatietype : GTC.4
 Werkingsprincipe : Hydro-dynamische versnellingskast met twee trappen (1 koppeltransformator en 1 hydraulische koppeling)

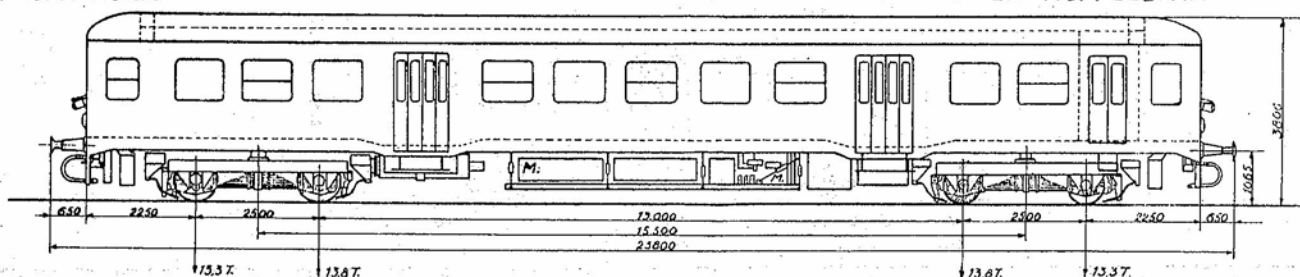
Koppeling met de motor : Rechtstreeks
 Keerkoppeling : Bestendig op elkaar ingrijpende tandwielen, met verschuifbaar koppelingstuk, opgesteld in het carter van de hydraulische overbrenging.

Aandrijving motorassen : Door cardanassen en conische tandwielen op de assen.

Afstandsbediening : Electro-pneumatisch.

Voorheen
type 605
nr's 605.01 tot 605.10

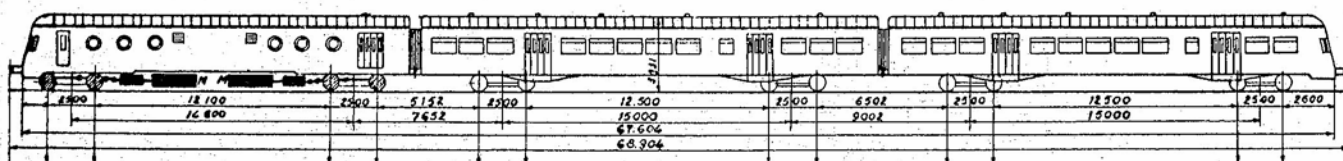
Motorwagen reeks 45 DIESEL HYDRO-MECHANISCH EENLEDIG OP DRAAISTELLEN EN KOPPELBAAR



Algemeenheden	Rijtuiggedeelte	Dieselmotor	Overbrenging																				
Effectief 10 Massa: in ritvaardige toestand ledig totaals met belasting 42 Samenstelling: tarra 40,8, van de bevoorrading 1,2, totale massa reizigers 11,2, reisgoederen 1 Motorvermogen (fiche 622) kW 2,36 (2 motoren) Specifiek vermogen kW/t 4,5 Lta kW/t bij vollast 3,05 Maximum snelheid km/h 80 Minimumstraal voor bocht m. 125 Actieradius km 700 Inhoud brandstoftanks L 700 Doormeter der wielen m.m. 920 Nummering: 4501 tot 4510	Bouwer: Werkhuizen Germain, Monceau Bouwjaar: 1955 gemoderniseerd door Cui FM periode 74-78 Beschikbare plaatsen: <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr><th></th><th>1^{ste}</th><th>2^{de}</th></tr> <tr><td>zitplaatsen (11)</td><td>99</td><td></td></tr> <tr><td>slaapplaatsen</td><td>40</td><td></td></tr> <tr><td>totaal</td><td>139</td><td></td></tr> </table> (1) 93 zitplaatsen + 6 klapsloefjes hetzij in totaal 99 zitplaatsen. Remming: Automatische overlikon rem met veranderlijke druk met kraan en verdeler overlikon. Samenwerkend met autom. noodrem. Remming met gietijzeren remblokken op de wielbanden. Verwarming: Autonoom met water/water geleverd door een gasoliebrander Westinghouse. Verluchting: Ramen met klappuik aspiratoren Schepens		1 ^{ste}	2 ^{de}	zitplaatsen (11)	99		slaapplaatsen	40		totaal	139		Bouwer: General Motors Detroit Fabriekstypen: 6 cil. 71N industrial Werkingsprincipe: 2 tact. Injectiesysteem: Mechanisch rechtstreeks Regeling van het vermogen: Door regeling van injectie-dabiet Roze Men van de motor: Met elektrische Aantal motor: 2 Nominaal vermogen (800 tr/min) kW 13,1 (1927) 10,00 (1950) Draaisnelheid tr/min Max. 1750 Cilinders <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr><td>aantal</td><td>6</td></tr> <tr><td>schikking: vert. in lijn</td><td></td></tr> <tr><td>boring</td><td>mm 108</td></tr> <tr><td>slaglengte</td><td>mm 127</td></tr> </table> Totale massa: per motor kg 750 Injectiedruk bar 1200 Gemiddelde effectieve druk bar 5,29 Zuigersnelheid m/s 7,62 Maximum koppel (1300 tr/min) daNm 77,5 Ophanging der motoren: in een raam opgehangen aan het kastgeraamte	aantal	6	schikking: vert. in lijn		boring	mm 108	slaglengte	mm 127	Bouwer: Voith, Heidenheim Fabriekstypen: Diwabus type 506-U + S. 380 Werkingsprincipe: Hydro-mechanische transmissie met een differentieel, koppelltransformator, een rechtstreeks aandrijving. Omkering van de ritzin door koppelingschijven Koppeling met de motor: Door middel van koppelbeperkter Aandrijving der motorassen: Een motor-drijf door cardanassen een asbrug aan. Asbrug met conische landwielen Afstandsbediening: Transmissie Electro-magnetisch Motor: Electro-pneumatisch
	1 ^{ste}	2 ^{de}																					
zitplaatsen (11)	99																						
slaapplaatsen	40																						
totaal	139																						
aantal	6																						
schikking: vert. in lijn																							
boring	mm 108																						
slaglengte	mm 127																						

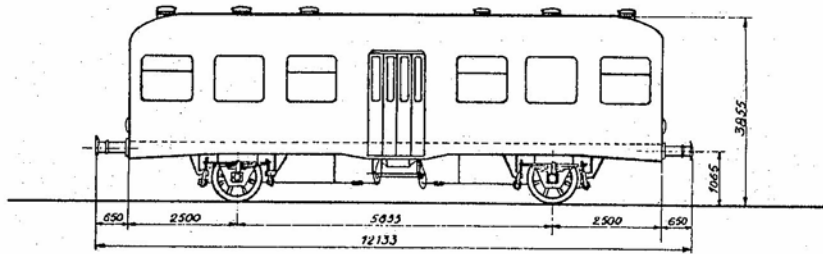
Voorheen
type 630
nr's 630.01 tot 630.07

Motorwagen reeks 40 Diesel-hydraulisch, drieledig



Algemeenheden	Rijtuiggedeelte	Dieselmotor	Overbrenging																										
Effectief 7 Massa: in ritvaardige toestand ledig totaals met belasting 103,5 Samenstelling: tarra 101, Bevoorrading 2,5, Reizigers 21,9, Reisgoederen 2,5 Vermogen (2 motoren) (fiche 622.0) kW 530 Specifiek kW/t 4,56 Maximum snelheid km/h 100 Minimumstraal voor bocht m. 125 Actieradius km 1400 Inhoud brandstoftanks L 2400 Wiel-doormeter Motorrijtuig mm 1010 Aanhangwagens 920 Nummering: 4001 tot 4007	Bouwer: C.W. Mechelen Bouwjaar: 1957 4001 1961: 4002 tot 4007 Beschikbare plaatsen: <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr><th></th><th>1^{ste}</th><th>2^{de}</th><th>tot.</th><th>max. loeg</th></tr> <tr><td>zitplaatsen</td><td>24</td><td>190</td><td>214</td><td>-</td></tr> <tr><td>slaapplaatsen</td><td>-</td><td>60</td><td>60</td><td>-</td></tr> <tr><td>Totaal</td><td>24</td><td>250</td><td>274</td><td>-</td></tr> </table> Remming: Autom. overlikon rem met veranderlijke druk met kraan en verdeler overlikon samenwerkend met autom. noodrem. Remming met gietijzeren remschoenen op de wielbanden. Verwarming: Het motorrijtuig; met het afkoelingswater van de motor De twee rijtuigen; met warm water voortgebracht door gasoliebrander Westinghouse. Verluchting: - Motorrijtuig: door ventilat. Schepens op het dak geplaatst - Rijtuigen: de w.c. door ventilat. Schepens, de reizigersafd. d.m.v. extractoren geplaatst in de veisters		1 ^{ste}	2 ^{de}	tot.	max. loeg	zitplaatsen	24	190	214	-	slaapplaatsen	-	60	60	-	Totaal	24	250	274	-	Bouwer: S.E.M. Gent Fabriekstypen: 6 K 103 H.S. Werkingsprincipe: 4 tact dieselmotor met overvoeding (motor voorzien van vuldrukruimte Brown-Boveri) Injectiesysteem: Mechanisch met voorverwarmingkamer Ganz-Jendrassik, inspuitsleisel Bosch. Regeling v.h. vermogen: Door regeling van de injectie. Starten v.d. motor: d.m.v. een electr. starter Nominaal vermogen: per motor kW 295 Draaisnelheid: nominaal tr/min 1350 Aantal 6 Cilinders <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr><td>Opstelling: in lijn, horizont. met holings</td><td></td></tr> <tr><td>Boring</td><td>mm 107,5</td></tr> <tr><td>Slaglengte</td><td>mm 240</td></tr> </table> Totale massa: 3500 Injectiedruk bar 150 Gemiddelde effectieve druk bar 7,72 Gemiddelde zuigersnelheid: m/s 10,8 Maximum koppel daNm 208 Ophanging van de motoren: Motoren met groep radiator-ventilator in een wals raam op bevestigd is aan het onderstel van de kast	Opstelling: in lijn, horizont. met holings		Boring	mm 107,5	Slaglengte	mm 240	Bouwer: S.E.M. Gent. Fabriekstypen: G.I.C. 4 Werkingsprincipe: Hydro-dynamische versnellingskast met 2 trappen (1 Koppelltransformator en 1 hydraulische koppeling) Koppeling met de motor: Rechtstreeks. De overbrenging is bevestigd aan het raam van het motorrijtuig Heerkoppeling: Bestendig op elkaar ingrijpende cilindrische tandwielen, met verschuifbaar koppelingsstuk, opgesteld in het carter van de hydraulische overbrenging. Aandrijving van de drijfassen: Door cardanassen en conische landwielen op de assen. Afstandsbediening: Electro-pneumatisch.
	1 ^{ste}	2 ^{de}	tot.	max. loeg																									
zitplaatsen	24	190	214	-																									
slaapplaatsen	-	60	60	-																									
Totaal	24	250	274	-																									
Opstelling: in lijn, horizont. met holings																													
Boring	mm 107,5																												
Slaglengte	mm 240																												

Aanhangwagen met twee assen t. 732



Nummering:

732.09	50.88.24.29.	581.2
10	" " "	582.0
16	" " "	586.1

Algemeenheden

Effectief (bij constructie: 20)	3
Massa:	
Totaal met belasting	ton 19,7
Samenstelling van de totale massa	
Terra	" 13,5
Reizigers	" 6,2
Reisgoederen	" -
Minimumstraal voor bocht	m 125
Doormeter der wielen	mm. 320
Nummering:	732.01 tot 732.20

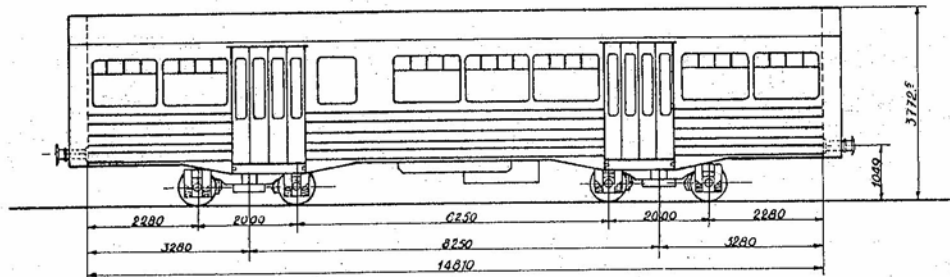
Kastgedeelte

Bouwer: Ateliers Métallurgique van en te Nivelles.
Bouwjaar: 1934/35.
Beschikbare plaatsen.

	1 ^{kl.}	2 ^{kl.}	tot.	Max. toegel.
Zitplaatsen	58	58	58	
Slaapplaatsen	20	20	20	
Totaal	78	78	78	

(1) of 58 zitplaatsen + 7 klapstoeltjes hetzij een totaal van 65 zitplaatsen.
Remming: Automatisch met verdeler Decliton, aangevuld door een noodrem die werkt op de autom. leiding. Er is ook een handrem voorzien. Remming door gietijzeren remblokken op de wielbanden.
Verwarming: Autonome warmwaterverwarming door middel van een gasolibrander Westinghouse.
Verluchting: 3 rijtuigen hebben ventilatoren "Torpedo".
 17 rijtuigen hebben luchtverversers Schepers.

Aanhangwagen met bogies t. 734.



Nummering:

50.88.27.29.	580.1
" " "	581.3
" " "	582.7
" " "	583.5
" " "	584.3
" " "	585.7
" " "	586.0
" " "	587.6
" " "	588.4
" " "	589.2

Algemeenheden

Effectief:	10
Massa:	ton
Totaal met belasting	25,9
Samenstelling van de totale massa	
Terra	" 17,4
Reizigers	" 8,5
Reisgoederen	" -
Minimumstraal voor bocht	m. 125
Doormeter der wielen	mm. 700
Nummering:	734.01 tot 734.10

Rijtuiggedeelte

Bouwer: C.W. Mechelen
Bouwjaar: 1935.
Beschikbare plaatsen.

	1 ^{kl.}	2 ^{kl.}	tot.	max. toegel.
Zitplaatsen	76	76	76	
Slaapplaatsen	30	30	30	
Totaal	106	106	106	

Remming: Automatisch met verdeler Decliton, aangevuld door een noodrem die inwerkt op de autom. leiding. Er is ook een handrem voorzien. Remming door gietijzeren remblokken op de wielbanden.
Verwarming: Autonome warmwaterverwarming door middel van een gasolibrander Westinghouse.
Verluchting: Extractoren geplaatst in de vensters.

Onze kleurenposter : Motorrijtuig type S 9137 op lijn 80 te Monceau-sur-Sambre op 15 januari 1979. Wegens overvloedige sneeuwval in de winter '78-'79 was deze lijn toen enige tijd ingekort tot Roux Plomcot. Er werd gereden met de voor deze toestand best passende lijnaanduiding 89 Charleroi - Chapelle-lez-Herlaimont. In de achtergrond : de berm aan de Rue de Roux van het voormalige baanvak Charleroi - Fontaine l'Eveque - Piéton van de spoorlijn 112. Dia Robert Boogaerts.