

RAIL-REVUE

nu met KLEURENFOTO'S!



Driemaandelijks tijdschrift voor de tram- en treinhobby

Zesde jaargang - Nr. 22 - oktober 1990

Prijs per nummer 165 F - fl 9

MET DE TRAM ONDER DE SCHELDE - BRABO-TRAMTUNNEL IN GEBRUIK -
LOKOMOTIEF REEKS 28 - PCC 2000 DERTIG JAAR IN ANTWERPEN - LOKOMOTIEVEN-
INZET TIJDENS W.O. 2 - TWEE MOOIE BELGISCHE MODELLEN - GOEBELSMUEHLE

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor 2600 Berchem (Antw.) 1

RAIL-REVUE

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

Verantwoordelijk uitgever : G. Cuyt, Meidoorn 2, B-2640 Mortsel

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

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

België : rekening KB 402-6008751-83 t.n.v. Monopress, 2140 Borgerhout - Antwerpen

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

Luxemburg en andere landen : postrekening 000-0124811-69 t.n.v. Monopress, B-2140 Borgerhout-Antwerpen, België. Abonnementen worden automatisch verlengd, tenzij door de abonné schriftelijk wordt opgezegd ten laatste een maand voor het verstrijken van zijn abonnement.

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

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

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

Correspondenten Nederland : A. Hermans, J. Oskam

Coördinatie : G. Cuyt

Photosetting :

Fotozetterij Jorissen, Schoten

Selektie kleurendruk :

Fotogravure DBL, St.-Denijs-Westrem

Druk en verspreiding :

Monopress, Borgerhout

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

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

Uit de kleren groeiend ?

Het is de trouwe Rail-Revue-lezer voldoende bekend - er werd ten andere tot in den treure op gewezen - dat ons in oplage en verschijningsfrequentie beperkte hobbyblad, wil het in zijn huidige gedaante en omvang kunnen overleven, niet al te veel financiële fratsen mag uithalen - en dus niet omvangrijker, duurder en met kortere tussenpozen verschijnend kan worden.

Nog tijdens de voorbije redactie-bijeenkomst werd het gezegd : „De sterkte van Rail-Revue is terzelfdertijd zijn zwakte”. De sterkte is zijn uitstekende hobby-voorlichting, zijn zwakte wordt gevormd door een nog steeds te klein aantal ernstige liefhebbers die er niet tegenop mogen zien, enige uren te besteden aan het aandachtig lezen van de inhoud van het blad. (Tegenwoordig moet immers alles snel gaan en bovendien gemakkelijk en licht verteerbaar zijn.)

Een hoopgevend verschijnsel vormt dan weer de vaststelling dat de redactie de voorbije maanden meer en meer uiterst lezenswaardige artikelen ter publikatie werden aangeboden. Probleem : dit aanbod overtrofen overtreft onze opname-mogelijkheden met vele bladzijden, wat onder andere voor gevolg had dat het inlassen van enkele zeer interessante artikelen en van een paar graag gelezen vaste rubrieken naar het huidige nummer diende te worden verschoven (ondanks het feit dat onze vorige uitgave reeds „eivol” zat).

Eenzijds wil Rail-Revue zijn lezers interessante informatie over groot- en kleinbedrijf blijven verstrekken, anderzijds diende dringend gezocht naar een oplossing voor het nu wel méér dan akuit geworden plaatsgebrek-verschijnsel. Ons blad heeft tegenover zijn lezers de absolute verplichting de aktualiteit zo goed als mogelijk op de voet te volgen, zonder daarbij evenwel voorbij te gaan aan de belangwekkende historische aspecten van onze hobby.

Gezien de publikatie van geschiedkundige vervolgbijdragen in de meeste gevallen minder of helemaal niet aan het zogenaamde heden is gebonden, zullen die artikelen in de toekomst - indien nodig en noodgedwongen - meer gespreid in de tijd worden opgenomen en dus niet noodzakelijk in mekaar opvolgende nummers.

Ik ben me ervan bewust dat deze oplossing wellicht niet helemaal ideaal kan worden genoemd. Daar staat tegenover dat historische artikelen - zij het over een langere periode gespreid - hoe dan ook volledig worden gepubliceerd en dat de zodoende vrijkomende ruimte kan worden beñut voor méér aktuele berichtgeving.

Iedereen komt op die wijze aan zijn trekken, mits het opbrengen van het nodige geduld. Ik durf - in het belang van lezers en auteurs - rekenen op begrip en welwillendheid, wat ons de mogelijkheid moet bieden het kwaliteitspeil van onze informatie te handhaven en op de duur nog te verbeteren !

Staf Cuyt

INHOUD VAN DIT NUMMER

Uit de kleren groeiend ?	blz. 42
Met de tram onder de Schelde	43
De Brabo-tramtunnel in gebruik	49
Elektrische lokomotief reeks 28	51
PCC 2000 dertig jaar in Antwerpen	57
De lokomotieveninzet bij de Belgische spoorwegen tijdens de tweede wereldoorlog	60
Twee mooie Belgische HO-modellen rijker !	62
Een buitenlandse vogel met Belgische pluimen :	
Goebelsmühle (L)	65
Trams „ver van huis”	68
Rail-aktueel	69
Het bekijken of het lezen waard	76
Lezersforum	77
Opsporing gevraagd !	79
Evenementen op en om het spoor	79

Dit nummer van Rail-Revue kwam tot stand dankzij de medewerking van de NMBS, de MIVA, R. Boogaerts, E. Cassiers, J. Cohn, J. Collier, J. Dingemans, W. Henderikx, M. Hennequin, P. Jacobs, E. Keutgens, F. Knops, J. Mahieu, R. Mardaga, R. Poot, W. Temmerman, B. Vancraeynest, J. Van Olmen, R. Vissers.



PCC 2100 bij de eerste aankomst in station Frederik Van Eeden op donderdagochtend 6 september 1990. Foto Eric Keutgens.

Met de tram onder de Schelde

DE ANTWERPSE PREMETRO

De geboorteaakte van de premetro, het Antwerpse zorgenkind bij uitstek, werd geregistreerd op 22 december 1966. Op die datum werd tussen de Belgische Staat en de MIVA de overeenkomst getekend die moest leiden tot de bouw van een premetro-tramnet, bestaande uit 13 km tunnels en 22 ondergrondse stations. In deze tunnels zouden 26 km spoor worden aangelegd.

Er was toen nog geen sprake van een Linkeroever-verbinding.

De konstruktie van het gedeelte Groenplaats - Centraal Station ging van start op 5 januari 1970. Dit eerste stuk ondergrondse Antwerpse tram werd op 25 maart 1975 in gebruik genomen over een lengte van 1300 meter. Het werd aangelegd volgens de open bouwwijze, methode die een enorme hinder voor de omwonenden en het verkeer in de nabijheid van de bouwplaatsen betekende.

Bij de werken aan het vak Centraal Station - Belgiëlei werden de tramkokers, als gevolg van de moeilijkheden met de open bouwwijze, voor het eerst gedeeltelijk volgens een ondergronds concept aangelegd. Het werk, deze maal over een afstand van 1535 meter, was klaar op 10 maart 1980 en op 15 april van datzelfde jaar werd dit tweede premetro-lijngedeelte ingehuldigd.

Sederdien is de ruwbouw van het resterende premetro-project zo goed als voltooid, doch het blijft een niet te

beantwoorden vraag wanneer dit deel in gebruik zal worden genomen, vooropgesteld dat er ooit trams in deze tunnels zullen rijden !

Reeds in de tweede helft van de jaren zeventig was men bij de MIVA overtuigd geraakt omtrent de noodzaak van een tramverbinding met de linker Schelde-oever. Wanneer op 15 juni 1978 de Regionale Commissie voor de Agglomeratie Antwerpen unaniem adviseert tot de aanleg van een dergelijke verbinding is de kogel door de kerk.

Het zou - eens te meer - een project met veel „ups and downs” worden waarbij, wanneer het erop aankwam het idee te dwarsbomen of te vertragen, zomin de regering, de hoofdstad als de NMVB zich onbetuigd lieten.

Op 30 mei 1979 worden de MIVA-plannen omtrent de Linkeroever-verbinding in de pers gepubliceerd en reeds op 26 oktober weerklinken de eerste negatieve geluiden : kredietbeperkingen zouden voor uitstel kunnen zorgen. Terwijl de centen zo te zien ongehinderd naar de Brusselse metro blijven stromen, dient Antwerpen in ieder geval zijn moderne sneltrams te vergeten en moet vrede (blijven) nemen met z'n PCC-rijtuigjes, waarvan het oudste in 1990 dertig jaar in dienst is.

In maart 1980 ziet het er zelfs even naar uit dat het Verkeersministerie het project wil schrappen. In april daarentegen komt het goede nieuws : „Antwerpen krijgt zijn tramtunnel onder Schelde - Eerste kredieten in 1981” (Gazet van

Antwerpen, 16.4.1980).

Dit spelletje wordt in 1982 nog even herhaald : de toen nieuwbakken verkeersminister uit aanvankelijk zijn twijfels omtrent de tramtunnels doch verandert nadien - zoals dat in de politiek wel meer gebeurt - van mening en verstrekt zijn goedkeuring voor de aanbesteding.

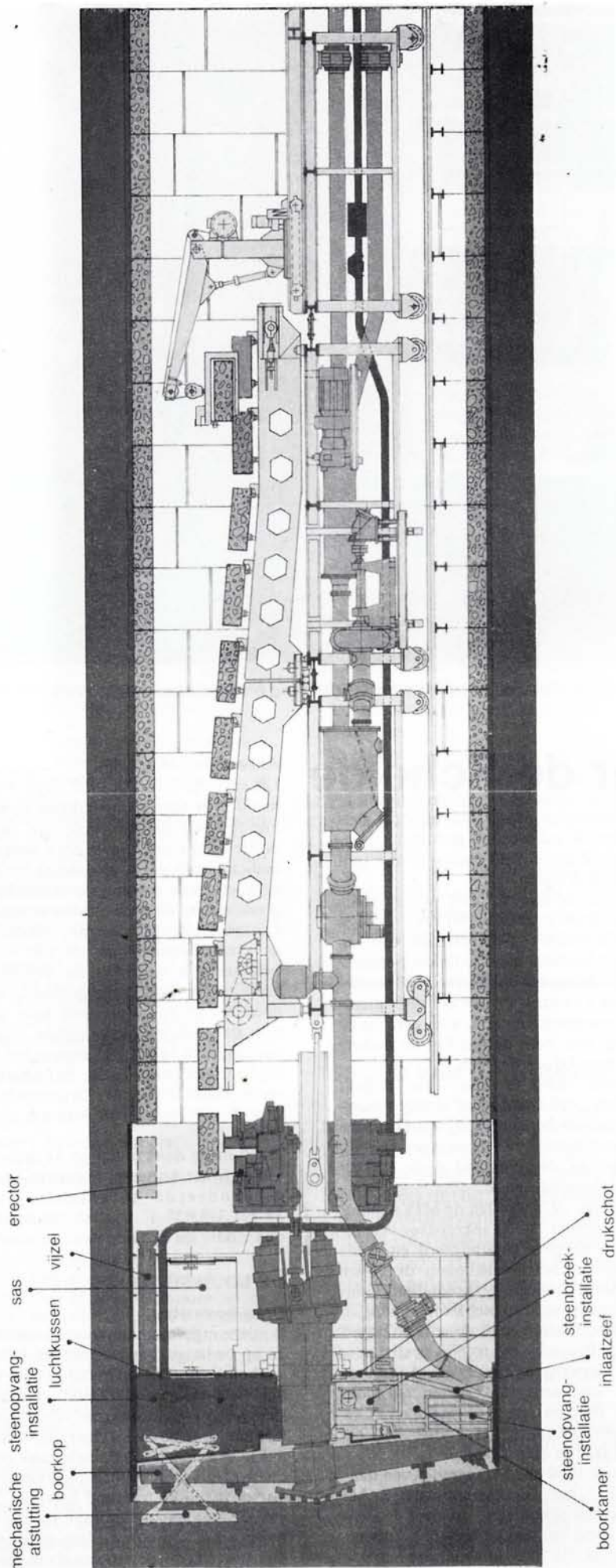
Dit politieke gehacketak, resulterend in kredietbeperkingen en niet tijdige betaling van subsidies en aannemers, heeft tot in 1990 voortgeduurd, waardoor het er nog even heeft naar uitgezien dat ook de reeds verlate officiële opening van vrijdag 21 september 1990 (optimisten zagen de MIVA-trams reeds einde 1989 tot Zwijndrecht rijden !) niet tijdig zou kunnen plaatsvinden.

Doch mede dankzij het op 31 december 1989 aan het Antwerps premetro-project gependende totaalbedrag van 31.791.378.037 F rijdt de tram heden ook onder de Schelde over en weer !

DE BOUWMETODES

Open bouwwijze

Bij deze ingewikkelde, meest hinderlijke en op de lange duur vermoedelijk duurste bouwwijze kwam het erop aan, over het hele voorziene traject een diepe sleuf te graven waarin de tunnelkokers werden opgebouwd (vloer, zijwanden, dak). Nadien werd de hele zaak netjes dichtgelegd en het stratenpatroon in zijn oorspronkelijke toestand hersteld. Het vak Groenplaats - Centraal Station kon bezwaarlijk op een andere wijze worden aangelegd : de aanwezigheid van het grote en uitgebreide ondergronds



rioleringsnet in het oude stadsgedeelte (de „ruien”) evenals het - soms onverwachte - opduiken van zeer diep liggende en meterdikke bakstenen fundamente van sinds langs verdwenen gebouwen, maakten de toepassing van andere bouwmetodes quasi onmogelijk.

„Messervortrieb”

Bij deze bouwwijze werd de ondergrondse uitgraving verwezenlijkt onder een stalen dak, gevormd door holle, in elkaar grijpende en puntvormig afgeschuinde profielen (messen). Dit dak werd gedragen door metalen, om de meter geplaatste steunramen, verplaatsbaar naargelang de vooruitgang van de door vijzels in de grond gedreven messen.

Slibwanden zorgden voor de zijdelingse steun van de uitgraving. Het graafwerk gebeurde mechanisch.

De betonnen dakplaat, zijdelings steunend in een uitsparing in de slibwanden, werd in moten van twee meter lengte onder de messen gegoten, telkens wanneer de uitgraving over eenzelfde afstand was gevorderd.

De „Messervortrieb”-bouwwijze werd toegepast bij de bouw van de dakplaat tussen de Lange Kievitstraat en de Vestingstraat (285 m), deel uitmakend van de koker Pelikaanstraat - Simonsstraat. In Antwerpen werd zodoende voor het eerst van een ondergrondse bouwmetode gebruik gemaakt.

Buizenmetode

Vanuit een bouwput worden buizen van een bepaalde doormeter horizontaal en naast elkaar in de grond gedreven, waarna de er zich in bevindende aarde wordt verwijderd en vervangen door gewapend beton. Onder het op die wijze ontstane stevige „dak” kan met de uitgraving van kokers of stationsruimten worden begonnen. De konstruktie van o.a. het grote kruisstation „Astrid” - gedeeltelijk onder het imposante gebouw van het station Antwerpen Centraal - werd op deze wijze uitgevoerd.

Gezien de zeer ondiepe ligging van de Scheldetunnelkokers tussen het station Groenplaats en de Oude Koornmarkt, onmiddellijk onder kelders en funderingen van gebouwen, verkoos men ook hier deze bouwwijze toe te passen, teneinde eventuele verzakkingen bij de bovenliggende gebouwen te vermijden.

Bentoniet- of hydroschild

Met uitzondering van het in dienst zijnde premetro-gedeelte Groenplaats - Belgïelei (met diensthelligen in de Mercatorstraat), werd het restant aan premetro-kokers - ook deze onder de Schelde - grotendeels verwezenlijkt d.m.v. het „bentonietschild”.

Het grote voordeel van deze werkwijze bestaat uit zijn volledig ondergrondse uitvoering, waarbij slechts aan de begin- en eindpunten van een te boren koker werkputten dienen te worden voorzien, werkputten die eventueel buiten de bovengrondse verkeersstromen kunnen worden gegraven.

Bovendien kan op die wijze worden gewerkt onder normale atmosferische druk, wat het risico op „caissonziekte” - met soms dodelijke afloop - volledig uitsluit.

Het hydroschild is een graafmachine, een horizontale cilinder met een diameter van 6,8 m. Met volledige uitrusting weegt het 325 ton.

Het voorste gedeelte, de boorkamer, is hermetisch afgesloten van de achterliggende bouwkamer.

Een tussenschot dat tot onder de as komt verdeelt de boorkamer in twee delen. De bentoniet suspensie vult deze twee delen. Een luchtkussen in de achterste bovenkamer zorgt voor de nodige druk op de vloeistof. Daardoor stijgt deze tot aan de nok van het schild in de voorste kamer. Zo steunt de bentoniet suspensie het boorfront volledig. Ze houdt de grond- en waterdruk in evenwicht. Door de cohesie te verhogen verbetert ze ook de grondstructuur. De stervormige boorkop kan in twee richtingen draaien met een continue regelbare snelheid van 0 tot 2,5 toeren per minuut. Het zand en de klei worden gelijkmatig afgemalen door de boorkop. Het schild duwt zichzelf vooruit op de reeds gebouwde tunnelgedeelten, door middel van 24 hydraulische vijzels, die elk een drukkracht van 200 ton kunnen verwezenlijken.

De uitgegraven materie, gemengd met de bentoniet suspensie, wordt doorheen een dubbelwerkende steenbreker geleid en weggepompt naar een ontzandingsinstallatie, waar het bentoniet gedeeltelijk wordt herwonnen door middel van hydrocyclonen.

De steenbreker verbrijzelt eerst de grote steenformaties, zodat ze samen met het slijkmengsel doorheen de leidingen kunnen gestuwd worden. De tunnel wordt uitgebouwd door middel van geprefabriceerde betonnen ringen met 6 segmenten en 1 sluitsteen. Een segment is 1,2 m breed, 0,45 m dik en weegt 4.500 kgr. De segmenten worden geplaatst met behulp van een hydraulisch gestuurde erector.

Gedurende de montage van een ring houden bouten de individuele segmenten op hun plaats. De wigvormige sluitsteen wordt tussen de naastliggende segmenten geduwd en brengt de hele ring onder spanning, zodat de voegen hermetisch gedicht worden en de tunnel volledig waterdicht is.

De besturing van het schild gebeurt door middel van een laserstraal.

Een computerprogramma is voorzien voor een ver doorgedreven automatisatie en controle van het schild.

DE LINKEROEVER-VERBINDING

In 1978 vonden op beide Schelde oevers en in de rivierbedding de eerste proefboringen en sonderingen plaats. Deze operaties dienden inzicht te verschaffen in de samenstelling en de eigenschappen van de diverse te doorboren grondlagen.

Station Frederik Van Eeden

In 1984 werd op Linkeroever met de bouw van het ondergrondse station



Station Frederik Van Eeden, 10 september 1986. Boorschild „Lange Wapper” is geplaatst voor het boren van de eerste tramkoker onder de Schelde. Op de toevoerlijn naar de „erector” is één van de tunnelsegmenten te zien. Foto Eric Keutgens.

Frederik Van Eeden gestart. Vanuit dit station vertrokken enerzijds de schilden die de beide tramkokers onder de rivier dienden te boren, anderzijds sluit het kompleks via een gedeeltelijk open helling aan op het sporentracé van de Blancefloerlaan.

De zeer ruime stationshal verleent toegang tot de sporen in beide rijrichtingen. Zij vertoont zowel de kenmerken van een Vlaamse schuur als van de boeg van een zeeschip en vormt zodoende het symbool voor de binding tussen de Antwerpse haven en het Vlaamse land. Bovengronds bevindt zich een ruime autobus-terminal, waardoor degelijke aansluitingen met vele buslijnen worden verzekerd.

De tramtunnels

Bij het boren van de kokers onder de Schelde diende men rekening te houden met een ernstig probleem, dat werd gevormd door de staat waarin de kaaimuren op Rechteroever zich bevonden. Er bestond groot gevaar voor verzakking van deze in 1883-1884 gebouwde kademuren, die dan ook dringend en degelijk dienden te worden versterkt. Dit resulteerde in een delicate en moeilijk uit te voeren operatie, die echter met succes werd bekrond: onder het drijvende boorplatform „Tijl” werd een duikerklok aangebracht, van waaruit men op verschillende diepten ankerpaten in de kaaimuren boorde. In deze ankerpaten werden horizontale verankeringen bevestigd.

Op 4 maart 1985 werd met de werken aan de tunnels begonnen en op 14 februari 1986 werd het boorschild „Lange Wapper”, dat de eerste koker onder de rivier zou wegvreten, in de bouwput neergelaten. Het eigenlijke boren begon reeds op 1 oktober 1986, alhoewel pas op 7 oktober officieel op de startknop werd gedrukt.

„Lange Wapper” kwam op 9 april 1987 op Rechteroever aan en beëindigde zijn taak op 10 juli van hetzelfde jaar.

Op 27 oktober 1987 gaat het tweede

boorschild - „Sus Antigoon” - van start en baant zich in rekordtempo een weg naar de andere oever. Reeds op 1 april 1988 is de ruwbouw van de tweede tramkoker voltooid: géén aprilgrap, alhoewel „Gazet van Antwerpen” het lichtgelovige deel van zijn lezers wil wijsmaken dat „Sus Antigoon” onder de Vlasmarkt is vastgelopen en op die éne dag vanaf de begane grond kan bekeken worden!

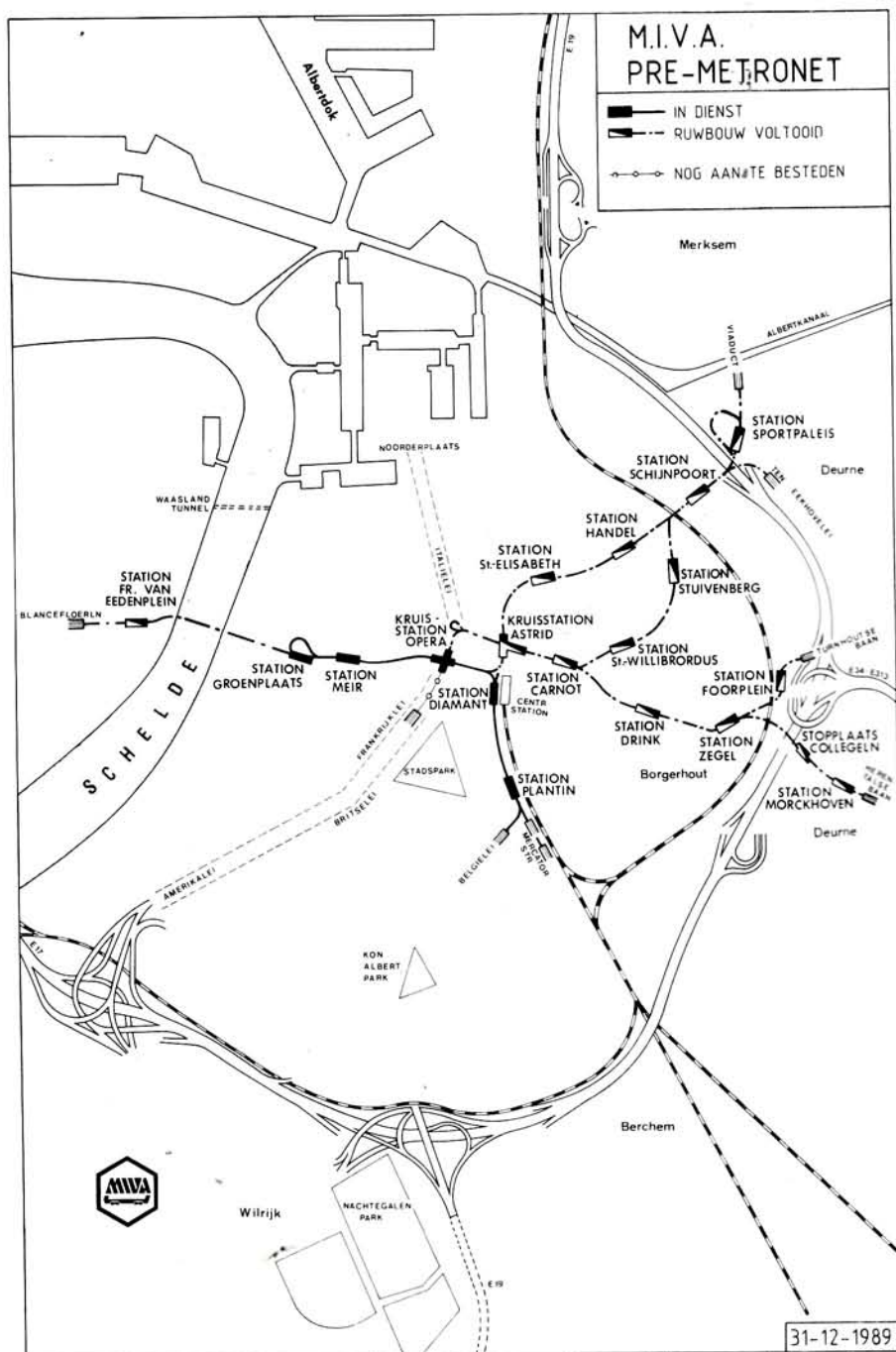
Kort nadien worden de tramsporen in de tunnels gelegd. Vermits men in de (verre?) toekomst verkeer met normaalsporige sneltrams voorziet en één van de twee huidige rails reeds op de plaats van het 1435 mm-tracé werd gemonteerd, ligt het meterspoor niet precies in het midden van het tunnelprofiel. Zodoende zullen de PCC-wagens ook niet in het midden van de tunnels rijden.

Reeds in oktober 1988 worden de bovenleiding en de verdere elektrische en mechanische uitrustingen aangebracht. Nu is het nog alleen wachten op de tram.

Blancefloerlaan

Op 10 juli 1987 zijn de ruwbouwwerken aan de open helling naar de Blancefloerlaan voltooid. Op dit ogenblik bestaat nog geen absolute zekerheid omtrent het op Linkeroever aan te leggen sporentracé. Waar enerzijds wordt geopteerd voor een spoorvertakking richting Waaslandtunnel en men anderzijds de tram reeds tot Zwijndrecht ziet rijden, wordt het reeds snel duidelijk dat de sporenaanleg in eerste instantie zal beperkt blijven tot de Blancefloerlaan zelf. De toekomstige tram naar Linkeroever zal ter hoogte van de Katwilweg terug richting Antwerpen centrum keren.

Op 12 oktober 1988 wordt de eerste bovenleidingmast aan de Blancefloerlaan geplaatst. De andere masten volgen spoedig en de bovenleiding zelf wordt met bekwame spoed gemonteerd. Het geheel levert een enigszins gek gezicht



op : een volledige bovenleidingsstructuur, neergeplant in een overigens slechts met gras begroeide middenberm. De rails komen er uiteindelijk ook :

vreemd genoeg wordt over de hele lengte van het bovengronds Linkeroever-tracé groefrail gelegd. De eindhalte Katwilgweg krijgt een lang uitwijkspoor.

waarna de wijde keerlus richting stad begint. Aan alle nieuwe haltes worden meteen verhoogde opstapperrons voorzien en stilaan wordt ook duidelijk waarom groefrail werd gelegd : het hele tracé wordt over de volle spoorbreedte van witte klinkersteen voorzien.

(Was een grasbegroeiing, volgens vele buitenlandse ervaringen, niet een uitstekende geluiddemper en stofweerder geweest die bovendien, in combinatie met gewone rail, veel goedkoper zou uitgevallen zijn ?)

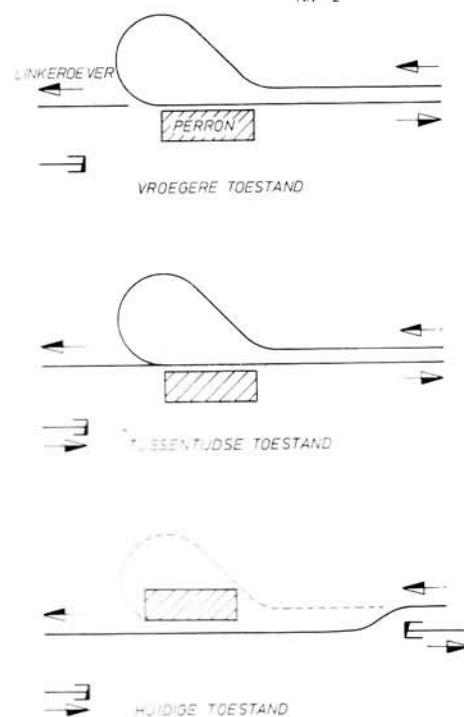
Een kniesoor die daarop let !

Station Groenplaats

Teneinde het reeds sedert 1975 in gebruik zijnde station Groenplaats op de Linkeroever-verbinding aan te sluiten, dienden hier heelwat ombouwwerken te worden verricht. De tunnel richting Linkeroever werd aangesloten op het

STATION GROENPLAATS

NV - 2

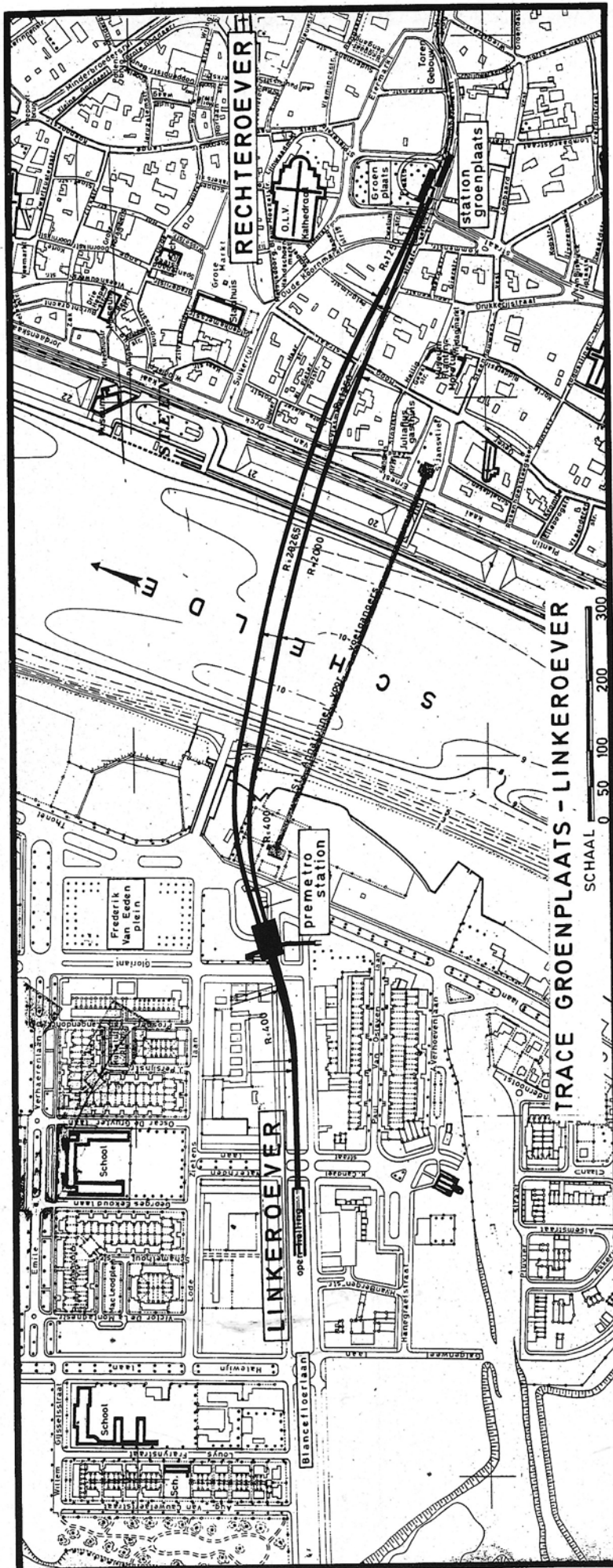


Tekening van Walter Temmerman naar gegevens in „Tram 2000” nr. 104, augustus 1990. (N.B. : tekening **niet** op schaal en slechts bedoeld om de tracé-wijziging op niveau -2 weer te geven.)

Miva PCC 2100, na verbouwing door de Centrale Werkplaats te Hoboken, tijdens een proefrit op 17 juli 1990 aan de Groenplaats te Antwerpen. Teneinde de aan de PCC's eigen slingerbewegingen tijdens het rijden op te vangen, werden met veel succes op ieder draaistel vier bijkomende schokdempers geplaatst (ook rijtuigen 2050 en 2165 werden reeds van deze uitrusting voorzien). Let op de ruimer geworden deuren en op de hier getoonde proefschildering, die nagenoeg zeker slechts tijdens de testperiode te zien was ! Dia Eric Keutgens.

STIL-motorrijtuig type D nr. 321 in de MIVB-stelplaats te Woluwe, 23 juni 1990. De 321 werd in november 1935 in dienst gesteld door de RELSE (Railways Economiques de Liège - Seraing et Extensions) als laatste van een reeks van 21. Op 30 april 1968 maakte de STIL, die inmiddels de RELSE had overgenomen, een einde aan de tramexploitatie in het Luikse, zodat de 321 evenals alle andere tramrijtuigen buiten dienst werd gesteld. Van het type D ontsnapten de 301 en de 321 aan de slopershamer. Tot 1970 bleven beiden bewaard in de stelplaats van Jemeppe. De 301 verhuisde daarna naar een MIVB-stelplaats, terwijl de 321 onderdak vond in een loods van de firma Cockerill te Longdoz. Einde 1989 werd hij overgebracht naar de MIVB-schilderswerkplaatsen aan de Antwerpsesteenweg, om daar gerestaureerd te worden in zijn versie anno 1964 (juist na de overname door de STIL). Nadien werd dit rijtuig terug rijvaardig gemaakt door een groep enthousiaste amateurs van het MSVB en de GTF. Op 16, 17, 23 en 24 juni van dit jaar werd de 321, 22 jaar na zijn officiële buitendienststelling, terug ingezet voor ritten op het museumtraject Woluwe - Tervuren. In het najaar zal deze tram terug worden overgebracht naar Luik, om vanaf volgend museumseizoen te pronken in de verzameling van het Musée des transports en commun du Pays de Liège (Natalis). Dia Robert Boogaerts.





stationsniveau -2. Om deze operatie mogelijk te maken moesten op deze verdieping zowel het perron als het spoor worden verplaatst, zodat de tram komende uit de richting centrum nu zuidelijker in station Groenplaats aankomt en voor een gedeelte terecht komt op de vroegere rijrichting naar Antwerpen centrum toe.

Het niveau -2 (richting Linkeroever) is voor de reiziger bereikbaar via een nieuw aangelegd trappencomplex.

De tunnel richting stad werd aangesloten op het tot dan toe niet in exploitatie zijnde niveau -3 van station Groenplaats. Via een helling onder het spoor richting Linkeroever bereikt de naar het centrum rijdende tram zijn gewoon ondergronds niveau. Het vroegere trappencomplex naar niveau -2 leidt nu naar niveau -3 (richting centrum). De eerste spooraansluiting van het station Groenplaats op de Scheldetunnels gebeurde op 31 augustus, gevolgd door de eerste proefrit naar Linkeroever op donderdag 6 september 1990, om 6.15 uur 's morgens, met PCC 2100. De Linkeroever-tramverbinding was hiermede een feit!

DE INGEBRIJKNAME

De laatste loodjes...

In de weken voorafgaand aan de officiële opening werd in station Groenplaats, in de beide tramkokers, in en boven station Frederik Van Eeden en op de Blancefloerlaan nog koortsachtig gewerkt teneinde alles in gereedheid te brengen voor de exploitatie.

De ligging van spoor en bovenleiding diende gekontrolleerd; de seingeving, de elektronische, elektrische en mechanische uitrustingen moesten worden getest; de halteplaatsen kregen wachthuisjes met allerlei reizigers-informatie; de rails werden hier en daar nog bijgeslepen...

Op donderdag 6 september gingen de proefritten in de Scheldetunnels en op het nieuwe tracé Linkeroever van start. Gezien op dit ogenblik alléén de koker richting Linkeroever in station Groenplaats op het overige MIVA-net was aangesloten, moest „proef-PCC” 2100 achterstevoren de nog in dienst zijnde keerlus Groenplaats berijden, teneinde zodoende „kop vooruit” voor het eerst de tunnelkoker naar Linkeroever in te duiken. De ritten op Linkeroever en in de kokers dienden dus eveneens vooruit en achteruit rijdend te geschieden. Tijdens één van deze achteruit-ritten op het spoor richting centrum kwam het reeds op vrijdag 7 september tot een eerste aanrijding met een de tramrails kruisende personenwagen!

Daar PCC 2100 zodoende zijn „staart” had geschonden nam o.a. rijtuig 2078 aan de verdere proefritten deel.

Dinsdag 18 september werden de tramlijnen 2 en 15 vanaf 6 uur 's namiddags tussen Harmonie en Groenplaats bovengronds omgelegd, teneinde station Groenplaats definitief op Linkeroever te kunnen aansluiten. Er bleven op dit

ogenblik nog amper twee werkdagen over om spoor en bovenleiding op niveau -2 te verleggen (met buitendienststelling van de keerlus) en te zorgen voor de aansluiting van de koker richting centrum op het bestaande ondergronds tracé Schoenmarkt - Meirbrug.

Vrijdag 21 september 1990

Terwijl tuiniers in de voormiddag de laatste boompjes plantten binnen de keerlus aan de Katwilgweg, ontdeed Verkeersminister Sauwens omstreeks 10.30 uur in station Groenplaats de zorgvuldig ingekapselde PCC's 2100 en 2165 van hun verpakking en onthulde zodoende de nieuwe livrei van „De Lijn” (Vlaamse Vervoermaatschappij).

Vervolgens nam de minister plaats op de bestuurdersstoel van de 2100 teneinde het intussen gekoppeld stel, bevolkt door het prominente gezelschap, eigenhandig naar de eindhalte Linkeroever te rijden, voorafgegaan door een aan de pers voorbehouden tramwagen. Om precies elf uur verschenen de gekoppelde trams op de open helling aan de Blancefloerlaan, om vanaf daar onder vuur te worden genomen door vele cameralezen. Aan de Katwilgweg keerde het stel in de andere rijrichting terug naar station Frederik Van Eeden, waar de klassieke toespraken werden gehouden en waar een gedenksteen en een kunstwerk werden onthuld. Het officiële gedeelte van de inhuldiging werd besloten in een reusachtige feesttent, waar de talrijke genodigden een aperitief en een koud buffet werd aangeboden.

Vanaf twee uur in de namiddag werden lijnen 2 en 15 voor een tot zondagnacht gratis reizend publiek opengesteld, waarbij de reizigers konden kennismaken met de Scheldetunnels en het Linkeroever-spoor met zijn nieuwe haltes premetro-station Frederik Van Eeden, Halewijnlaan, August Van Cauwelaertlaan, Sporthal en Linkeroever (Katwilgweg).

Naast vele andere evenementen werd deze gedenkwaardige vrijdag in de late uurtjes besloten met een schitterend vuurwerk.

Ook op zaterdag 22 en zondag 23 september werden massa's reizigers tussen Rechter- en Linkeroever vervoerd en genoten de diverse tentoonstellingen, animaties, gelegenheidsprogramma's, shows, optochten en wedstrijden ruime belangstelling.

Antwerpen vierde terecht feest : een grootse taak was met succes volbracht !

Staf Cuyt

Bibliografie

- De Antwerpse tram 1873-1979, Eric Keutgens
- Jaarverslag 1989, MIVA
- Diverse documenten van de Bijzondere Studiedienst Premetro-MIVA en van bij de bouw van de Scheldetunnels betrokken ondernemingen, archief Keutgens
- Persartikelen over de periode 1979-1990, archief Keutgens



De genodigden-tram (gekoppelde PCC's 2100 en 2165) duikt op uit de Scheldetunnel richting Linkeroever. De tramrijtuigen dragen als eersten de nieuwe schildering van „De Lijn” (Vlaamse Vervoermaatschappij). Vrijdag 21 september 1990, foto Staf Cuyt.



Vanaf 14 uur werd de normale exploitatie aangevat. Belangstelling was er genoeg : men kon immers gratis rijden ! Blancefloerlaan, 21 september 1990. Foto Staf Cuyt.

De Brabo-tramtunnel in gebruik

Enkele tram- en buslijnen van het stads- en streekvervoer in de Antwerpse regio ondergaan belangrijke wijzigingen naar aanleiding van de indienststelling van de Linkeroeververbinding onder de Schelde. Beide tunnels kregen gezamenlijk de naam van **Brabotunnel** mee. De tramlijnen 2 (Hoboken-Groenplaats) en 15 (Mortsel - Groenplaats) worden verlengd met 5,6 km, waarvan 2,9 km in tunnel en open helling. Op Linkeroever verdwijnt de buslijn 36

(Centraal Station - Linkeroever). Deze buslijn is één van de oudste buslijnen van de Scheldestad en werd in dienst gesteld op 25 april 1934, acht maanden na de opening van de Waaslandtunnel (10 september 1933).

Er is geen bediening per bus meer op de Linkeroever ten zuiden van de Blancefloerlaan, daar de inwoners op loopafstand zijn van de tramlijnen 2 en 15. De bediening van de noordkant van de Linkeroever wordt overgenomen door



Paardetramrijtuig van de S.A. des Tramways Nationaux aan de Suikerrui, omstreeks 1897. Deze terminus van de latere tramlijn 2 werd bediend vanaf 3 juni 1877 tot en met 25 november 1963. Foto : archief Keutgens.

de NMVB-buslijnen van de lijngroep 81 tot en met 86 (Waeslandlijnen). In het raam van deze belangrijke gebeurtenis brengen wij in het kort de voornaamste data in herinnering omtrent de evolutie van de twee stadstramlijnen die nu de Linkeroever bedienen.

Tramlijn 2 werd in augustus 1875 als paardetram in gebruik genomen tussen de Leopoldlei 29 en de Meir. Zij werd toen de lijn van het Station genoemd. In de Leopoldlei (nu Belgiëlei) werden toen de burelen en de loods opgericht van de S.A. des Tramways Nationaux, de paardetrammaatschappij die de lijn zou exploiteren tot in 1899, toen ze werd overgenomen door de Compagnie Générale des Tramways d'Anvers (C.G.T.A.).

Vanaf 1 oktober 1875 reden de groene paardetramwagens tussen de Isabellalei en de Groenplaats om vanaf 29 februari

1876 de dienst te verzekeren tussen de Driehoek (Warandestraat) en de Groenplaats. De bediening van de Suikerrui gebeurde vanaf 3 juni 1877. De paardetramklant kon toen de overtocht naar St. Anneke ondernemen per stoomboot. De lijn kwam op 19 november 1903 onder draad tussen de Driehoek en de Suikerrui. Langs de kant van de Driehoek werd de lijn op 18 juni 1911 over de Jan Van Rijswijklaan verlengd tot aan de Wezenberg (huidige Singel) en op 27 december 1925 reden de trams verder door tot aan de spoorlijnoverweg aan de Jan De Voslei, waar een keerlus werd aangelegd.

Op 19 mei 1930 kwam de trambaan, aangelegd in de VIIe Olympiadelaan en de De Bruynlaan, tot de Zwaantjes in gebruik. Een tramlijn 19 (J. De Voslei - Hoboken) werd in dienst gesteld, kort daarop gewijzigd in lijn 2 doorstreept. Acht jaar later verdween de overweg

en bracht de maatschappij een verbinding tot stand tussen de Jan Van Rijswijklaan en de VIIe Olympiadelaan. Op 14 januari 1938 ontstaat dan de rechtstreekse lijn 2 Hoboken - Suikerrui. Tot en met 25 november 1963 bleven de trams de Suikerrui bedienen, daarna kreeg de lijn haar eindpunt op de Groenplaats.

Op 25 maart 1975 duiken de trams van lijnen 2 en 15 vanaf de De Keyserlei de Antwerpse ondergrond in en hebben ze hun eindpunt in het ondergrondse tramstation Groenplaats.

Het ondergronds baanvak vanaf de Belgiëlei tot de De Keyserlei kwam in dienst op 10 maart 1980. Iets meer dan 10 jaar later krijgt lijn 2, samen met lijn 15, haar eindpunt op Linkeroever aan de Katwilweg.

De tramlijn 15 is veel jonger dan tramlijn 2. Ze werd tussen de twee wereldoorlogen in gebruik genomen, nl. op 1 augustus 1925. De lijn kwam tot stand om de gemeente Mortsel een rechtstreekse verbinding te geven met het Centraal Station. Het eindpunt was toen op het Statieplein (later Koningin Astridplein). Vanaf 3 juni 1935 reden de rijtuigen van lijn 15 over de De Keyserlei en namen hun eindpunt ter hoogte van het Zuidelijk Geuzenhofje, om terug te keren langs de Gemeentestraat en het Koningin Astridplein.

Vanaf 25 maart 1975 duikt ook tramlijn 15 de premetrotunnel in en evolueert ze verder samen met tramlijn 2.

Het centrum van Mortsel, Berchem en Hoboken heeft nu een rechtstreekse verbinding met de Antwerpse Linkeroever.

De richtingsfilmen tonen nu „Mortsel - Linkeroever” voor lijn 15 en „Hoboken - Linkeroever” voor lijn 2.

Het „Vlaams Hoofd” of Linkeroever werd ook gedurende 51 jaar bediend door een buurtspoorweglijn, nl. Antwerpen - Temse - Hamme.

De opening van deze lijn had plaats in drie stadia : Hamme - Temse op 17 november 1904, Temse - Bazel op 1 maart 1906 en Bazel - Zwijndrecht (Vlaams Hoofd) op 15 mei 1908.

De exploitatie gebeurde met de stoomtram.

In 1917 werd op bevel van de Duitse bezetter het baanvak Tielrode - Hamme - Moerzeke opgebroken. Het baanvak Tielrode - Elversele - Hamme werd onmiddellijk heraangelegd en op 1 oktober 1920 terug in dienst gesteld.

Het baanvak Antwerpen Linkeroever - Temse kwam elektrisch in dienst op 1 september 1931. Op 15 oktober 1937 kon men per elektrische tram van de Linkeroever tot in Hamme. De buurtspoorwegtram „H” (van Hamme) verdween op 19 september 1959 en werd vervangen door een busdienst.

31 jaar later, bijna dag op dag, rijdt onder het Frederik Van Eedenplein opnieuw een tram en volgt op een deel van de Blancefloerlaan het oude tracé van de vroegere buurttramlijn naar Hamme !

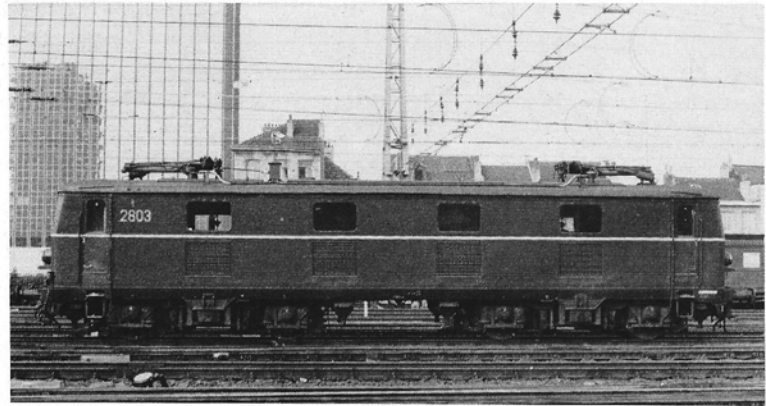
E. Keutgens
augustus 1990



NMVB-motorrijtuig 9790 op de lijn Hamme - Antwerpen, omstreeks 1953-1954 aan het Frederik Van Eedenplein. Deze buurttramlijn verdween op 19 september 1959. Foto : archief Keutgens.

Elektrische lokomotief reeks 28

Foto Ronald Mardaga.



Algemene kenmerken

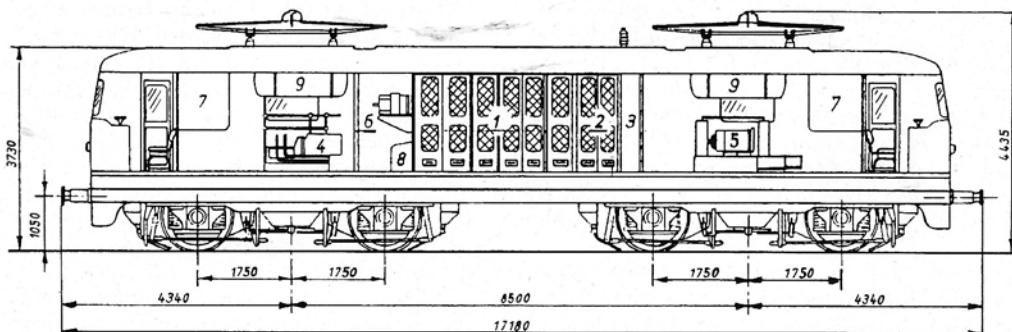
Bouwjaar	1949	Bouwer	Baume-Marpent
Type	Bo'Bo'	Effectief	3
Nummering	28 01 ÷ 03	Stroomtype	3kV
Max. asbelasting	21 t	Massa ritklaar	84 t
Vermogen		Max. snelheid	
<input type="checkbox"/> doorlopend	1620kW	<input type="checkbox"/> trein	130 km/u.
<input type="checkbox"/> uur	1985kW	<input type="checkbox"/> alleen	120 km/u.
Max. trekkracht bij aanzetten	196 kN	Grensprofiel	NMBS

Mechanische kenmerken

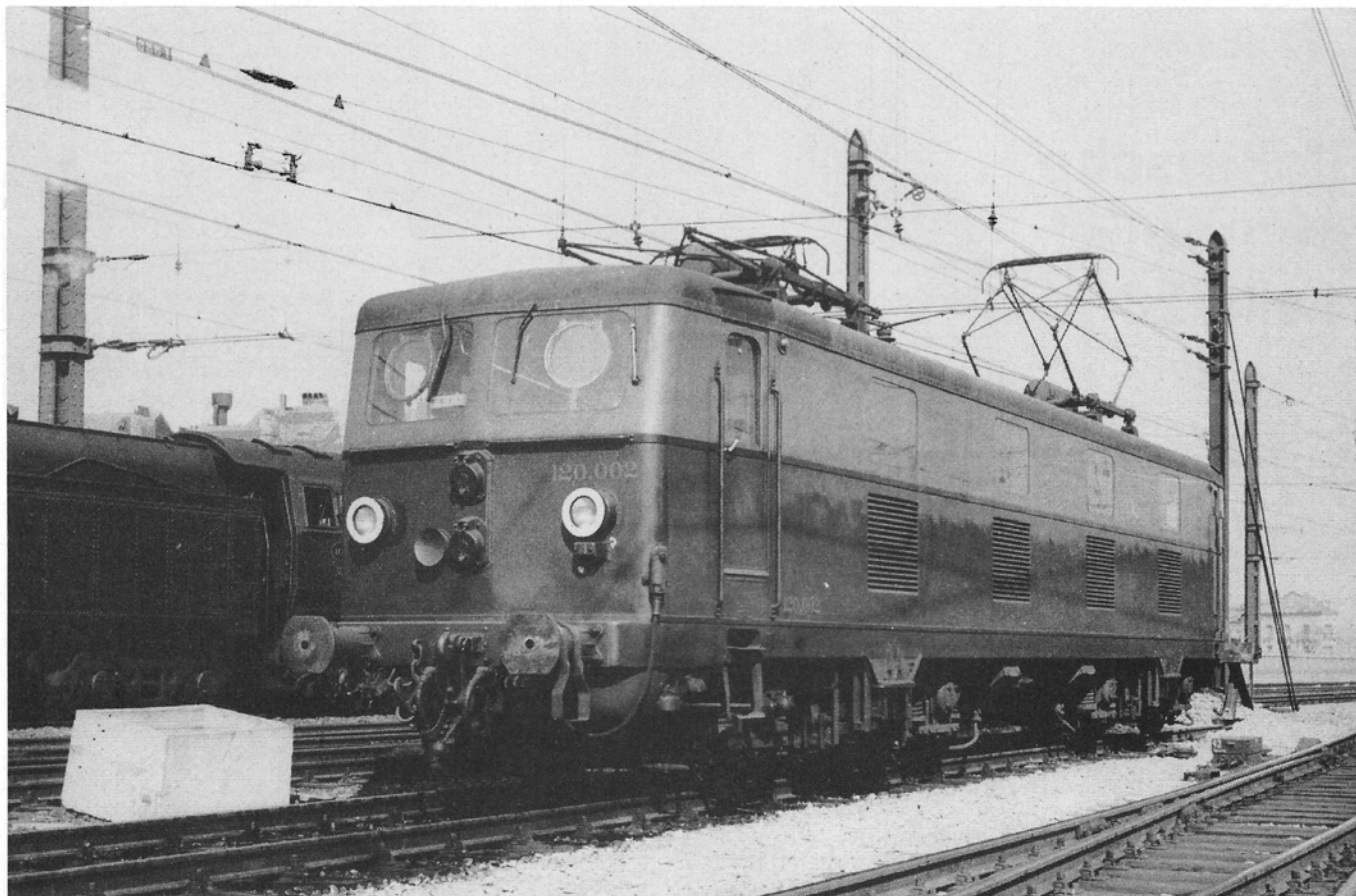
Doorlopen bochtstraal	125 m	Draaistel met centrale spil	BM
Wieldiameter nieuw	1262 mm	Rembediening	Oerlikon
Ophanging			
<input type="checkbox"/> primaire	schroefveren		
<input type="checkbox"/> secundaire	bladveren		
Remsystemen			
<input type="checkbox"/> Autom. drukluchtrem	GP		
<input type="checkbox"/> Rechtstr. drukluchtrem			

Motorisatie en elektrische kenmerken

Bouwer	Acec SEM
Tractiemotor	
<input type="checkbox"/> ophanging	neus
<input type="checkbox"/> aantal	4
<input type="checkbox"/> type	CF729
<input type="checkbox"/> doorlopend vermogen	405 kW
Aandrijvingsoverbrenging met stijve tandwielen, éénzijdig	Acec
Overbrengingsverhouding	3,259
Bediening met nokkenas	JH
Ventil. motor voor tractiemotor	
<input type="checkbox"/> type	CT16
<input type="checkbox"/> spanning	3000 V
<input type="checkbox"/> aantal	2
<input type="checkbox"/> vermogen	11 kW
Motor voor compressor	
<input type="checkbox"/> type	CT16
<input type="checkbox"/> spanning	3000 V
<input type="checkbox"/> aantal	2
<input type="checkbox"/> vermogen	11 kW
Generator voor lading batterij	
<input type="checkbox"/> type	CV266 Acec
<input type="checkbox"/> spanning	80 V
<input type="checkbox"/> aantal	1
Batterij	
<input type="checkbox"/> type Tudor	Cd Ni
<input type="checkbox"/> nominale spanning	72 V
<input type="checkbox"/> vermogen	80 Ah
Compressor	
<input type="checkbox"/> type Oerlikon	2A200
<input type="checkbox"/> aantal	2



- 1 Blok JH
- 2 Inductieve shunts
- 3 Blok DUR
- 4 Groepen moto-compressor
- 5 Ventilatoren
- 6 Pneumatisch bord
- 7 Elektrische borden
- 8 Batterijen
- 9 Hoofdreservoirs



120.002 in oorspronkelijke schildering (twee tinten groen), in maart 1953 gefotografeerd in Brussel Zuid aan de kant van de Noord-Zuid-verbinding. Let op de statige stomer van het type 1. Foto NMBS.

Bij de spoorwegen in ons land heeft de elektrische tractie pas in 1931 haar opwachting gemaakt, alhoewel reeds op het einde van vorige eeuw bescheiden proeven werden genomen met door accu's gevoede elektrische motorrijtuigen.

De Brusselse voorstads-spoorlijn Brussel-Tervuren werd op 1 december 1931 elektrisch in dienst gesteld.

Begin 1933 ontstonden plannen om de lijn Brussel - Antwerpen te elektrificeren. Men koos daarbij voor de op dat ogenblik meest renderende gelijkstroomvoeding van 3000 V.

Na het grote succes van deze elektrificatie rijpten de plannen om het elektrisch te berijden net verder uit te breiden in de vorm van een ster, met Brussel als middelpunt. Ten dien einde werd, in verschillende fazen, een strak schema ontworpen. De tweede wereldoorlog kwam echter duchtig roet in het eten gooien en het duurde nog tot in 1946-47 vooraleer men de „draad” weer kon opnemen.

Vanaf 1946 plaatste de NMBS bij de industrie bestellingen van elektrische lokomotieven voor gemengde dienst teneinde, na de bouw van de bovenleiding-infrastructuur, onmiddellijk te kunnen beschikken over het benodigd rollend materieel om overdag zware reizigers-treinen, 's nachts goederentreinen te kunnen slepen.

Aanvankelijk werden, over drie types verdeeld, 26 elektrische lokomotieven besteld :

- type 101 (de latere reeks 29, nu buiten dienst), 20 stuks;
- type 121 (door de Zwitserse industrie ontworpen en gebouwde lokomotieven, nu buiten dienst), 3 stuks
- type 120 (de latere reeks 28, nog steeds in dienst), 3 stuks.

Deze laatste drie machines gaan we in dit artikel van nabij bekijken.

Baume et Marpent tekende voor de bouw van deze lokomotieven die, analoog aan het type 121, werden ontworpen voor het slepen van reizigers- en goederentreinen.

De elektrische uitrusting werd geleverd door de tandem ACEC-SEM.

In 1950 werden de drie machines aan de NMBS overgedragen en gestationeerd in de stelplaats Schaarbeek.

Samen met de andere prototype-reeks 121 werden zij, naast de goederendiensten, voornamelijk ingezet voor het slepen van internationale treinen vanuit en naar Nederland evenals naar Antwerpen Centraal en naar Charleroi Sud.

Een indrukwekkend proef- en testprogramma diende uitgevoerd om voor de beide varianten 120 en 121 de meest doeltreffende uitrusting op punt te stellen. De uitslagen en resultaten van dit programma vormden de „blauwdruk” voor een latere bestelling van 50 lokomotieven van het type 122, waarin de eigenschappen van de prototypes overduidelijk zijn weerspiegeld.

In februari 1954 ging het type 120 naar de nieuwe stelplaats Brussel Zuid, vergezeld door de types 101 en 121.

Intussen waren aan de oorspronkelijke uitvoering van het type 120 reeds enige wijzigingen aangebracht. De aanzet-inrichting Jeumont-Heidman (JH) met drie nokkennassen was eerder storingsgevoelig en werd vrij snel gewijzigd door het verminderen van het aantal relais. Ook de uitrusting voor dubbeltractie in treinschakeling werd verwijderd. Een nota van de Directie M van 18 mei 1951 stelde deze uitrusting buiten gebruik, gezien de treinbestuurder niet over de minste aanduiding kon beschikken m.b.t. het eventueel doorslippen van de tweede lokomotief. Dit doorslippen kon verbranding van de traktiemotoren tot gevolg hebben.

Sindsdien bleven de lokomotieven, afgezien van enkele kleine aanpassingen, tot in 1970 vrijwel ongewijzigd.

In de jaren 1970-71 werden de drie 120'ers door de CW Mechelen volledig gereviseerd en gemoderniseerd. De elektrische uitrusting werd aangepast en de lokomotieven kregen een vrijwel aan het type 122 (reeks 22) identieke installatie. De stuurstanden werden geheel herschikt en uitgerust met een moderner bedieningstafel. De Acec-schaarpantografen werden vervangen door het éénbenige Faively-type. Aan de frontzijden werden de houders voor dubbele wit/rode koplampen ingebouwd terwijl de tot dan toe vertrouwde „wasemweersers” (ruitverwarming) van de voorruit werden verworpen.

De door de directie M voorgeschreven henummering van het traktiematerieel

kende het type 120 in 1971 het nieuwe reeksnummer 20 toe, doch reeds in 1973-74 diende deze reeks te worden vrijgemaakt voor de intussen in bestelling gegeven elektrische lokomotieven van 7.000 pk, zodat onze drie „oudjes” voortaan met het reeksnummer 28 door hun verdere spoorse leven dienden te gaan. De 28'ers werden nu vooral ingezet op de verbindingen Brussel - Aalst - Gent - Brugge - Oostende en op Brussel - Leuven. Vanaf 1977 gebeurde deze inzet vanuit Merelbeke, doch de machines bleven onveranderd tot de onderhoudswerkplaats Brussel Zuid behoren. De lokomotieven reden in een gezamenlijke beurtregeling met de reeksen 22 en 25 en het is precies in die periode dat zij zeer interessante opdrachten kregen.

Opmerkelijk was, vanaf 25 september 1977, reizigerstrein E 8806 uit Gent St.-Pieters naar Berchem die, vanaf laatstgenoemd station, als personeels-

trein verder reed naar Antwerpen Noord. Na de „rondrit” op het terrein van het vormingsstation werd de trein uitgeweken in het wijkbundel Luchtbal.

's Avonds werd vanaf Antwerpen Noorderdokken gereden als „evenwichtstrein” E 8877 met bestemming Gent St.-Pieters.

In diezelfde periode viel ook in de goederendienst een belangwekkende opdracht te noteren : als „reserve-lokomotief reeks Q - Merelbeke” kregen de 28'ers een tijdlang de „huckepacktreinen” E 42174 (Weert - Oostende) en E 42175 (Oostende - Weert) aan de haak tussen Oostende en Antwerpen Schijnpoort, waar een lokwissel was voorzien met een diesellokomotief van de reeks 59 voor de rest van het parcours.

Verder stond een regelmatige goederenrit Merelbeke - Schaarbeek v.v. op het programma.

Een overzicht uit de beurtregeling van 1977 geeft ons volgend beeld :

trein-nummer	verkeers-dagen	herkomst	bestemming	uur vertrek	uur aankomst
722	N67	Oostende	Schaarbeek	20u50	22u42
835	N67	Schaarbeek	Oostende	08u23	10u03
863	N67	Brussel-N	Oostende	17u10	19u05
2282	N67	Leuven	Brussel-Z	08u07	09u00
2824	N67	Gent-StP	Brussel-Z	05u40	07u20
2830	N67	Gent-StP	Etterbeek	07u20	08u20
2843	N67	Brussel-Z	Gent-StP	16u43	18u04
2847	N67	Brussel-Z	Gent-StP	17u13	18u42
4405	N67	Aalst	Leuven	06u12	07u30
4406	N67	Gent	Leuven	06u40	08u35
4417	N67	Gent	Leuven	17u42	19u20
4418	N67	Gent	Leuven	18u43	20u33
4426	R6	Aalst	Brussel-N	05u32	06u12
4431	N67	Aalst	Schaarbeek	07u00	08u00
4433	R6	Aalst	Schaarbeek	07u50	08u42
4434	N67	Gent-StP	Brussel-N	07u00	08u12
4465	N67	Leuven	Gent-StP	15u35	17u25
4466	N67	Leuven	Gent-StP	16u30	18u23
4470	N67	Leuven	Gent-StP	20u35	22u23
4482	N67	Brussel-N	Aalst	16u20	17u10
4487	N67	Brussel-N	Aalst	16u50	17u32
4491	N67	Brussel-LW	Aalst	16u50	17u45
5771	R6	Oostende	Gent-StP	19u05	20u15
8256	N67	Denderleeuw	Brussel-N	07u02	07u45
8806	N67	Gent-StP	Antwerpen-N	05u53	07u31
8877	N67	Luchtbal	Gent-StP	16u00	17u23
8922	N67	Aalst	Brussel-Z	07u15	08u38
15311	N67	Leuven	Brussel	21u30	21u55
21970	N7	Etterbeek	Merelbeke	02u30	03u55
29172	N7	Merelbeke	Etterbeek	23u22	00u55
39690	N67	Merelbeke	Schaarbeek	21u52	23u08
51900	N7	Brussel-N	Merelbeke	09u45	10u45
59100	N7	Merelbeke	Schaarbeek	14u15	15u25
ER835	N67	Oostende	Schaarbeek	10u35	12u05

N67 : wekdagen (niet zater-, zon- en feestdagen)

R6 : alléén op zaterdag

N7 : niet op zon- en feestdagen

In het begin van de jaren tachtig was een lokomotief van reeks 28 te Oostende bedrijvig voor rangerwerk en voor de voorverwarming van rijtuigstellen. Sinds mei 1983 werden deze diensten in een vaste beurtregeling opgenomen, waardoor deze lokomotief naar het Brusselse Zuidstation kon worden overgebracht.

Toen in 1984 de oudste elektrische

veteranen van reeks 29 voor de bewezen diensten werden bedankt, werden de 28'ers nog in hoofdzaak ingezet voor het aan- en afvoeren van de reizigers-treinstellen te Brussel Zuid en voor het overbrengen van de autoslaaptreinen naar Schaarbeek. Het slepen van materieeltreinen van en naar de werkplaats Brussel Zuid en naar de Centrale Werkplaats Mechelen vanuit en naar Schaar-

beek stond eveneens op het programma. In 1986-87 noteerden wij een laatste (?) opvallende wijziging aan deze machines : zij werden opnieuw uitgerust met het oude type schaar-stroomafnemers.

De inzet van het trio uit de reeks 28 verminderde geleidelijk, waardoor deze machines een meer bescheiden rol in het spoorgebeuren werd toebedeeld. Zo ontstond het idee, ze eens een „extraatje” te laten uitvoeren : op zondag 30 augustus 1987 reed „Tom's Noordzee Express”, geslept door stomer 29.013, van Antwerpen Centraal naar Blankenberge. De aanvoer van de rijtuigen uit Brussel evenals de terugrit van Blankenberge naar Antwerpen werd evenwel verzorgd door het dubbelspan 2801 + 2803.

Machine 2802 kreeg op zaterdag 31 maart 1990 eveneens een opmerkelijke rol te spelen : voor de gelegenheid herschilderd in het historisch tweekleurig groen en hernummerd als 120.002 nam zij deel aan een „Memorial Elektrische Traktie Jaren '50”. Samen met lok 101.012 (ex-2912) en met het elektrische motorstel uit 1935 werd zij letterlijk in het feestelijke lentezonnetje gezet. Ondertussen vervullen onze „drie musketiers” van de reeks 28 nog dagelijks plichtsgetrouw de hun opgelegde taken. Laten we hopen dat bij de definitieve opruststelling één exemplaar mag behouden blijven in het historisch patrimonium.

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

REEKS 28 : TECHNISCH BEKEKEN

Bouwer : Baume et Marpent (mechanisch gedeelte), ACEC Charleroi en SEM Gent (elektrisch gedeelte).

Nummering : bij levering type 120 : 120.001-120.003, vanaf 1970-71 reeks 20 : 2001-2003, vanaf 1973-74 reeks 28 : 2801-2803.

Dienstbestemming : lokomotief voor de gemengde dienst (reizigers- en goederentreinen).

Maximum snelheid : 125 km/h bij levering, later opgevoerd tot 130 km/h.

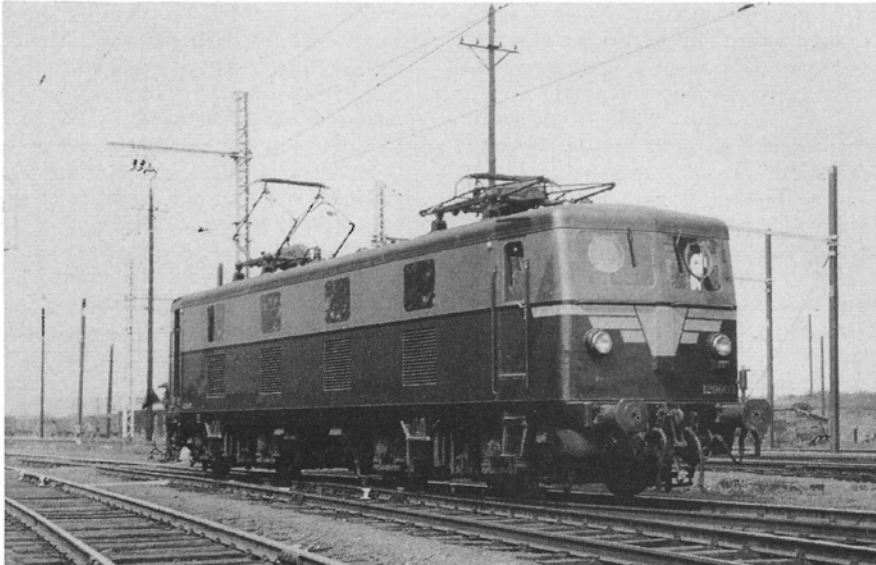
Gewicht : tarra 81 ton, ritvaardig 84 ton.

Kast :

mechanisch deel : 21,750 ton
elektrisch deel : 12,250 ton
totaal : 34,000 ton

Draaistel :

raam : 11,000 ton
motoren : 2 x 5,500 ton



Teneinde de zichtbaarheid te verbeteren kregen de lokomotieven, vanaf 1954, aan de fronten de bekende gele trapeziumvormige schildering met schuin verlopende parallele banden. 120.003 te Schaarbeek, datum onbekend. Foto NMBS.

tandwielen : 2 x 0,500 ton
 carter : 2 x 0,200 ton
 ophanging motoren : 2 x 0,050 ton
 totaal : 23,500 ton

Asdruk : 4 x 20,250 ton

Kastgedeelte :

lengte over de buffers : 17,180 m
 max. buitenbreedte : 2,932 m
 buitenbreedte tussen platen : 2,900 m
 max. hoogte boven spoorstaaf : 3,730 m
 Materialen - raam : staalplaat B.S. klasse 2, plaatwerk dak en langswanden : koperstaal, vloer : magnesiumcement en linoleum.

Stoot- en trekrichting - niet-doorgaande traktieinrichting standaard-type 65 ton, Ringfeder-buffers zonder terugvering.

Draaistellen :

type wiegbalk
 radafstand : 3,500 m
 bouwprincipe raam : geplet, geplooid, geklonken, gelast en met bouten - asplaten uit vormstaal
 type van draagpotten : rollagers met 2 rijen - SKF nr. 1 - 37.606 - C4
 doormeter drijfwielen : 1,262 m

Traktiemotoren :

type CF 729
 maximum spanning per motor : 1500 V
 opwekking : serie
 éénuursvermogen 675 pk (495 kW)
 doorlopend vermogen 550 pk (405 kW)
 geforceerde ventilatie
 shunting : door inductieve shunt graad :
 - 21, 37, 50 en 60 % bij lokomotieven 120.001 en 120.003
 - 25,5, 42,5, 63 en 75 % bij lokomotief 120.002

Overbrenging :

met vaste tandwielen
 neusophanging
 tandwielen :
 verhouding 87/28 = 3,107 oorspronkelijk

88/27 = 3,259 na wijziging
 unilaterale overbrenging
 elastische tandkrans
 materiaal : rondsel - smeedstaal (hardheid Rockwell C 48 aan de tanden)
 krans - smeedstaal (hardheid Rockwell C 44 aan de tanden)
 elektrische anti-slipinstallatie

Traktie-aanzetinrichting :

type JH (Jeumont-Heidman)
 nokkenassen bediend door laagspanning elektrische servo-motoren
 aantal standen : serie 27
 serie-parallel 24
 shunting 4

Hulptoestellen :

compressor : aantal - 2
 - type Oerlikon 2A - 200 - drie enkelwerkende cilinders met twee trappen
 - wijze van meenemen - door elek-

trische motor 3000 V - 2500 tr/min.
 - persdruk - 9 kgr/cm², de perslucht wordt in twee parallel geschakelde hoofdreservoirs van ieder 500 l gedreven
 - debiet - 1500 l/min.
 ventilator : aantal - 2
 - type schroefbladen
 - wijze van meenemen : door elektrische motor 3000 V - 2500 tr/min.
 - debiet - 90 m³/min.
 generator : type Acec C.V. 266
 - spanning en stroomsterkte 80 V - 44 A
 batterij : type cadmium-nikkel (Saft 12 Y.S. 6) bij levering
 - aantal elementen - 48
 - capaciteit - 80 A/u
 rem : rechtstreekse rem Westinghouse
 - automatische rem Westinghouse met machinistenkraan type H7
 - noodrem - handrem met wiel
 - aantal remcilinders per draaistel - 1
 - regelingstype ophangwerk - SAB
 - remcoëfficiënt 92 %

MECHANISCHE KENMERKEN

Draaistellen :

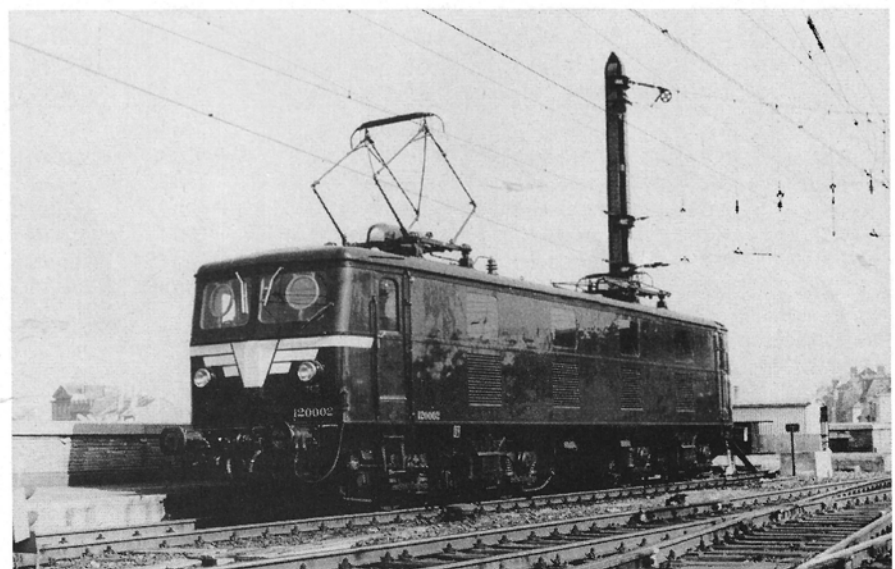
De lokomotieven van reeks 28 hebben twee draaistellen, ieder met twee drijfassen, waarop de kast rust door middel van twee zijdelingse steunen. Het draaistelraam bestaat uit twee stalen langsliggers, aan de uiteinden verbonden door twee dwarsbalken.

Aandrijving :

Elke as wordt door een traktiemotor aangedreven. De aandrijving geschiedt door tussenkomst van een stel tandwielen bestaande uit een op de ankeras bevestigd rondsel en een op de wielas bevestigd vast tandwiel.

Asbussen :

De asbussen van het type met rollagers bevinden zich buiten de wielen. Zijdelingse steunen vormen de dragers van de draagveren van het draaistelraam.



Vanaf 1961/62 werden de elektrische lokomotieven éénkleurig donkergroen geschilderd. 120.002 draagt hier reeds zijn nieuwe jas. Brussel Zuid, datum onbekend. Foto NMBS.

Ophanging traktiemotoren :

Elke traktiemotor rust enerzijds op de spildwarsbalk van het draaistel en anderzijds op de naburige as door middel van twee lagers met gladde kussens.

Kast :

De kast bestaat uit een profielijzer-ge-raamte waarop platen zijn gelast. Zij rust op een raam, samengesteld uit langsliggers en tussendwarsbalken. De kopdwarsbalken dragen de stoot- en trekrichting. De kast rust, geschraagd door twee zijdelingse steunen, op de bogies. De remcilinders zijn aan de kast bevestigd.

Ophanging :

De elastische ophanging van het draaistelraam op de aspotten wordt verwezenlijkt door vier stellen van schroefveren, bevestigd op de zijdelingse steunen van de rollagerpotten.

Twee groepen bladveren zijn met hun uiteinden d.m.v. beugels in de langsricting aan het draaistelraam opgehangen. Deze twee groepen veren zijn door een tussenstuk dwars onder elkaar verbonden.

De verticale last van het kastgewicht wordt aan iedere zijde op het dwarse tussenstuk overgebracht. De sferisch gevormde steun laat de relatieve rotatie toe van de bogie t.o.v. de kast.

ELEKTRISCHE UITRUSTING**Stroomafnemers :**

De schaarpanografen van het type Acec worden gelicht door middel van luchtdruk en veren. Bij het wegvallen van de luchtdruk worden zij automatisch gestreken. Iedere stroomafnemer weegt 440 kgr. De kontaktdruk tegen de bovenleiding is regelbaar tussen 7 en 10 kgr/cm².

Stroomverbreker :

De stroomverbreker is van het type DUR (ultra snel : Disjoncteur Ultra Rapide).

Automatische waakinrichting :

Teneinde het circuit te herbewapenen dient het pedaal van de automatische waakinrichting om de 60 seconden te worden ingedrukt en weer losgelaten tot in de middenstand, dit met het doel een stilstand van de lokomotief te veroorzaken bij mogelijke onmacht van de bestuurder.

Traktiemotoren :

De lokomotieven van reeks 28 hebben vier traktiemotoren, verdeeld in twee groepen : 1 + 2 = groep I, 3 + 4 = groep II. De twee motoren van éénzelfde groep zijn steeds in serie geschakeld.

Handschakelwals :

In iedere stuurstand is een handschakelwals opgesteld bestaande uit een handwiel voor de snelheidsregeling (12 standen), een keerkruk voor de rijrichting (3 standen : AV - vooruit, 0 - neutraal, AR - achteruit) en een hendel voor de regeling van de trekkracht (regelbaar tussen 0 en 20 ton).



In 1971 werd het type 120 de reeks 20. De gele zichtbaarheidsschildering verdween en werd vervangen door een geschilderde grijze „snor”, zoals bij de machines van de reeks 22. 2001 in de Centrale Werkplaats te Mechelen. Foto NMBS.

ALLERLEI**Seincode bij dubbeltractie :**

Deze code omvat vier lampen in de achterste stuurstand van de aan de kop van het konvooi rijdende lokomotief. Zij gaan automatisch branden wanneer de bestuurder van deze machine bepaalde handelingen uitvoert en waarschuwen de machinist in de tweede machine. Deze tweede bestuurder dient te handelen naar de instructies, hem door de code gegeven. De betekenis van de code-lampen is : oplichten van de letter „P” : pantograaf lichten, doven van de letter „P” : pantograaf strijken, oplichten „S” : serieschakeling, oplichten „SP” : serie-parallelschakeling, oplichten „SH” : shunting.

Antislip :

Bij het in gang zetten worden de voorste assen van elk draaistel ontlast. Het kan gebeuren dat onder bepaalde omstandigheden het door de motoren ontwikkelde koppel de adhesiegrens van de overeenstemmende assen overtreft, waardoor deze gaan slippen (doorslaan). Teneinde dit verschijnsel te vermijden zijn de lokomotieven uitgerust met een anti-sliptoestel en beschikken bovendien over zandstrooiers.

Teloc :

Om de waakzaamheid van de bestuurder te controleren is in iedere stuurstand een „Teloc”-controleapparaat aangebracht.



Bij het verschijnen van de 7.000 pk-machines van de nieuwe reeks 20 (2001-2025) diende, in de eerste helft van de jaren zeventig, het reeksnummer in „28” te worden gewijzigd. De oude Acec-pantografen werden door dito Faively's vervangen. 2802 met een gemengde goederentrein te Erembodegem op 16 maart 1981. Foto Ronald Mardaga.



Op 4 november 1982 kwam 2801 buiten in zijn huidige staalblauwe schildering met gele zichtbaarheidsbanden. De machine sleept op 7 juli 1983 een reizigers-trein in de vorming van Oostende. Foto Ronald Mardaga.

Overige uitrusting :

De lokomotieven van reeks 28 zijn uitgerust met elektrische verlichting van de machinekamer, met verwarming en ventilatie van de stuurcabines en tenslotte met van ruitensproeiers voorziene ruitwissers.

Een tweetonige claxon rondt het geheel aan veiligheidsvoorzieningen af.

SCHILDERINGEN

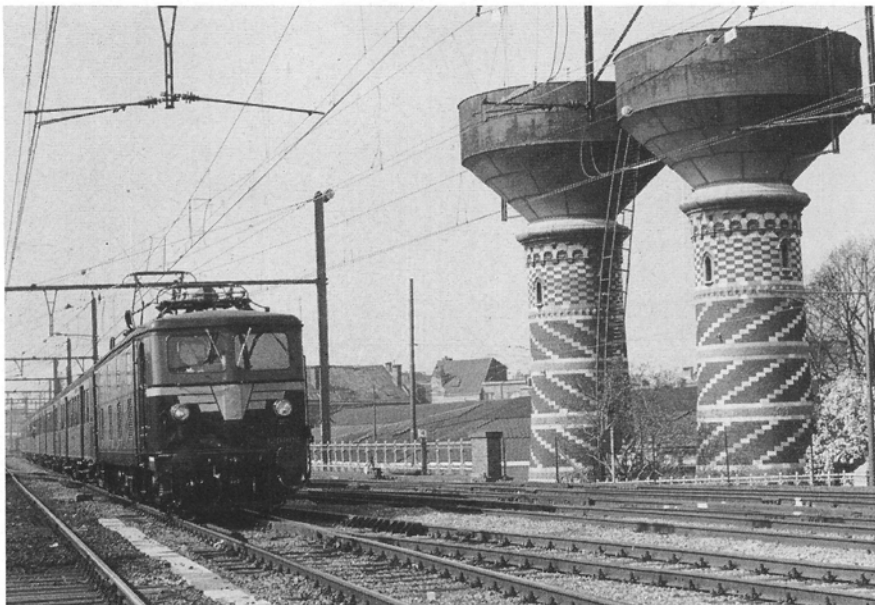
Bij de levering in 1950 waren de 28'ers bovenaan licht- en onderaan donkergroen geschilderd, waarbij deze twee kleurvlakken werden gescheiden door een zwarte bies. Onderstel en dak waren eveneens zwart.

Vanaf 1954-55 werd deze kleurstelling aangevuld met de typische zichtbaar-

heidsschildering op de fronten (trapeziumvormig met drie gele, schuin verlopende strips).

In 1961-62 worden de machines éénkleurig donkergroen doch behouden de gele zichtbaarheidsschildering.

1971 is het jaar waarin de „geelzucht” verdwijnt : onder de ramen op de zijwanden wordt nu een doorlopende witte bies getrokken, aan de fronten uitlopend in de typische „snor” zoals die bv. ook bij de machines van reeks 22 voorkwam. In 1981-82 wordt de lokomotiefkast in staalblauw geschilderd en krijgt het dak voor het eerst een lichtgrijze tint. Het onderstel blijft zwart. Het geheel wordt (opnieuw !) „versierd” met een gele band onder de zijramen. Over de fronten loopt onderaan eveneens een brede gele band



120.002 (ex-2802), opnieuw voorzien van Acec-pantografen, tijdens een TSP-uitstap gefotografeerd nabij de watertorens van Antwerpen Oost op 31 maart 1990. Foto Ronald Mardaga.

die eindigt onder de instapdeuren van de stuurcabines.

In april 1953 werden op de lokomotieven bijkomende opschriften aangebracht, waaronder een vak voor de notering van de grote revisie/herstellingsdata en de datum van schildering.

Vanaf december 1965 werden voor alle types lokomotieven de opschriften aangepast aan de UIC-normen. Schilderdata volgens het huidige kleurenstelsel : 2803 op 21 september 1981, 2802 op 5 juli 1982, 2801 op 4 november 1982.

JOCADIS P.V.B.A.

BRUSSELESTRAAT 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

STATISTIEKEN

Leveringsdata :

120.001 : 10 maart 1950
120.002 : 14 april 1950
120.003 : 26 mei 1950

Traktiewerkplaatsen :

Schaarbeek : vanaf leveringsdatum tot februari 1954, Brussel Zuid : vanaf februari 1954 tot op heden.

GERAADPLEEGDE BRONNEN

- beschrijvende fiches 25.12 NMBS
- boekje HLT deel 12, lokomotief 120 tekst en tekeningen NMBS, juni 1954
- foto-archief NMBS
- schilderplannen NMBS
- beurtregelingsdocumenten
- Benelux-lokomotieven en treinstellen, uitgaven 1977.01.01 en 1981.01.01, Frank Stenvalls Forlag, Malmö - Y. Steenebruggen
- Benelux Rail 1, 2 en 3, Frank Stenvalls Forlag, Malmö - Y. Steenebruggen
- Histoire des Chemins de fer belges - Ulysse Lamalle
- dokumentatie auteur

Jan Mahieu

Tekstbewerking Staf Cuyt

PCC 2000 dertig jaar in Antwerpen

Dertig jaar geleden, op maandagvoormiddag 17 oktober 1960, werd tijdens een persconferentie PCC 2000 aan de voltallige Antwerpse pers voorgesteld. 's Anderdaags deed hij zijn „maidentrip” op tramlijn 2 (Hoboken - Suikerrui) in aanwezigheid van talrijke personaliteiten.

Het was voor Antwerpen een historische dag !

We meenden er goed aan te doen deze belangrijke gebeurtenis eens terug in het daglicht te stellen, niet door in deze bijdrage een gedetailleerde opsomming te geven van de talrijke wijzigingen die de ondertussen 166 geleverde PCC-wagens in die dertig jaar hebben ondergaan, maar door eens even terug te blikken naar de reacties van de Sinjoren van toen en de Antwerpse pers.

Wij zullen trachten, door het aanhalen van enkele wetenswaardigheden en teksten uit de toenmalige perscommentaren, een beeld te vormen van de ontvangst van de nieuwe „PéCéCé” in de Scheldestad.

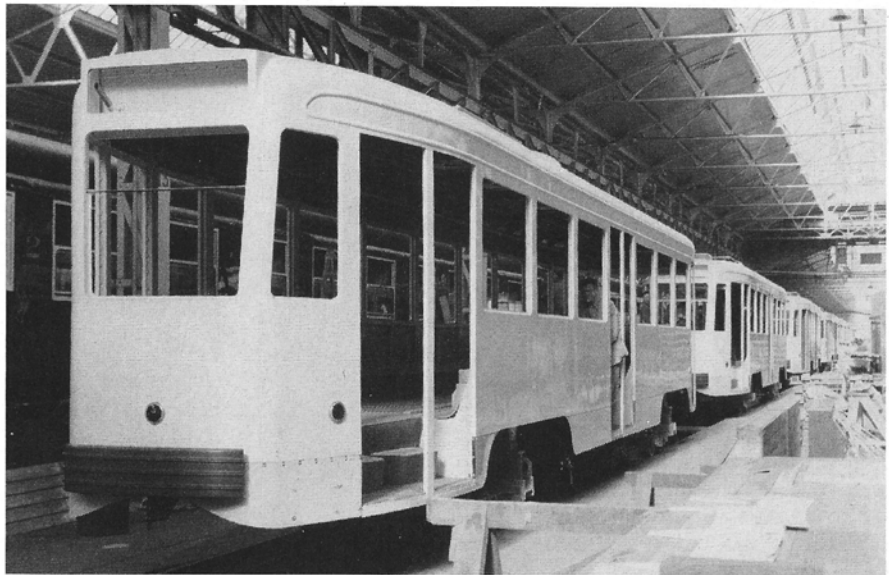
De noodzaak om het Antwerps trammaterieel te moderniseren liet zich reeds onmiddellijk na de Tweede Wereldoorlog voelen. Het oude trammaterieel, overwegend gebouwd in de periode 1902-1908, was aan vernieuwing toe. Ook de voorbije oorlogsperiode had het rollend materieel geen goed gedaan, wegens gebrek aan degelijk onderhoud en het ontbreken van reserveonderdelen om de trams in de beste voorwaarden rijklaar te houden.

Daarbij kwam nog het vervallen van de vergunning van de T.A. (Tramways d'Anvers) eind 1945 en de oprichting van een voorlopig beheerscomité „Tramwegen van Antwerpen en Omgeving (T.A.O.)”. Dit comité beschikte niet over de nodige financiële middelen om grootse dingen te starten of te verwezenlijken.

Niettemin worden een aantal pogingen ondernomen om het trammaterieel aan te passen aan de noden van de tijd en om het een modern uitzicht te geven. Denken wij maar even terug aan het type 351 (1948-1954), de verbouwing van de VA's (379-387) in 1949-1950 en de reeks van de „Platkoppen” (522-551) in 1956-1959. Het waren allemaal lovenswaardige initiatieven, maar Antwerpen bleef met oud trammaterieel exploiteren, waar andere binnen- en buitenlandse steden, zoals Brussel, Den Haag, Amsterdam, Keulen... om er maar enkele te noemen, volop aan het vernieuwen waren.

Dankzij P.W. Segers, Minister van Verkeerswezen, werd op de Begroting 1959 van zijn Departement 75 miljoen ingeschreven voor de modernisering van de Antwerpse trams.

Naar aanleiding van deze beslissing schreef G.V.A. (Gazet van Antwerpen, 16.02.1959) : „Het bleek dat vooral de lijnen 2 en 7 de meest aan overbevolking lijden. Om beide lijnen met nieuwe



Brugeoise et Nivelles te Brugge, 28 september 1960. De konstruktieketting van de eerste Antwerpse PCC-trams. Foto BN.

wagens te bedienen waren er echter 100 miljoen van doen. Daarom werd beslist de nieuwe wagens op de lijn 2 in dienst te nemen. Er zal dan ook aan de Eerste Minister gevraagd worden zo vlug mogelijk nog 25 miljoen ter beschikking te stellen om ook de lijn 7 te kunnen moderniseren.”

Op 6 juli 1959 werd bij La Brugeoise et Nivelles te Brugge een eerste bestelling geplaatst van 39 PCC-trams.

De modernisering kon starten.

Weinigen zullen echter nog weten dat, niettegenstaande een bestelling van nieuwe trams was geplaatst, er in diezelfde periode besprekingen gevoerd werden tussen de NMVB en het Voorlopig Beheerscomité voor de overname door de T.A.O. van de 24 door Nicaise et Delcuve / La Brugeoise voor de NMVB gebouwde PCC-rijtuigen (reeks 10395 - 10418).

De vraagprijs van de NMVB was toen 800.000 F per rijtuig, weggehaald te Charleroi. De beschikbare wisselstukken moesten mee overgenomen worden en hadden een waarde van ongeveer 2 miljoen.

Na onderhandelingen tussen beide partijen werden deze voorwaarden : 540.000 F per rijtuig (zonder pantograaf) en geleverd te Antwerpen. Van de wisselstukken zou de T.A.O. slechts overnemen wat zij werkelijk nuttig oordeelde.

Het Voorlopig Beheerscomité verklaarde zich op 8 februari 1960 principieel akkoord met de aankoop van deze PCC's, met dien verstande dat de verschillende problemen tot in de details zouden bestudeerd, besproken en uitgewerkt worden.

In maart deelde de NMVB aan de T.A.O. mee dat zij voor de 24 PCC's een buitenlandse koper had tegen veel voordeliger voorwaarden (een totaal prijsverschil van ongeveer 4 miljoen

méer), maar dat de voorkeur toch aan de T.A.O. werd gelaten op voorwaarde dat het Beheerscomité voor 12 april 1960 zijn beslissing zou laten kennen.

Intussen waren afgevaardigden van de T.A.O.-ondernemingsraad de PCC's in Charleroi gaan bekijken. Het besluit was gunstig voor de aankoop door T.A.O., voor zover het buitenaanzicht zou verbeterd worden, evenals de bekleding van de zitplaatsen.

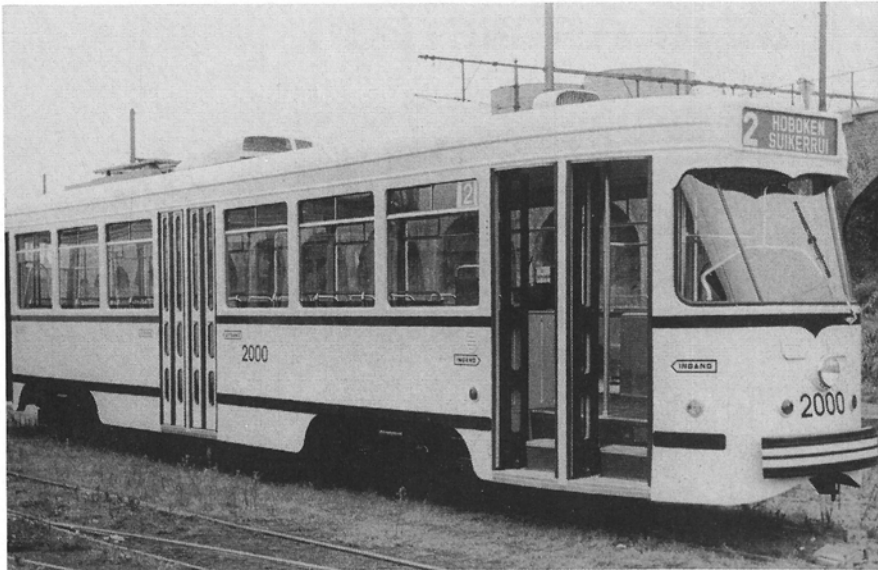
Deze aanpassings- en verbeteringswerken werden geraamd op 100.000 F, zodat de kostprijs uiteindelijk zou oplopen tot 640.000 F per rijtuig.

Een delegatie van de firma Acec was echter bij de Minister van Verkeerswezen gaan pleiten voor de verkoop van de PCC's aan Belgrado. Deze verkoop stond in het teken van reeds gevoerde onderhandelingen met de Joegoslavische autoriteiten, tot bestelling bij de Belgische nijverheid van ettelijke nieuwe rijtuigen van het PCC-type, alsmede van de uitrusting van talrijke onderstations. Ook zou in dat raam door de NMVB een belangrijke partij herbruikbare rails kunnen verkocht worden.

In het Beheerscomité van 25 april 1960 besloot men met 3 stemmen tegen 2 niet over te gaan tot de aankoop van de PCC's van de NMVB, maar te streven naar eenvormigheid in het rollend materieel, wat de kosten aan onderhoud, stock wisselstukken en stroomverbruik zou drukken.

De T.A.O.-directie kreeg opdracht onverwijld de mogelijkheid te onderzoeken, in vervanging van de NMVB-PCC's, nieuw materieel bij te bestellen. Enkele maanden later werd een order geplaatst van nogmaals 22 rijtuigen.

De rubriek „Onze Wandeling” van de Gazet van Antwerpen, ondertekend MAR., ging regelmatig in op de problematiek van de modernisering van het Antwerps trammaterieel, ook naar aan-



Berchem, NMVB-stelplaats Zurenborg. PCC 2000 is zopas afgeladen van een spoorwegwagon en wacht op de plaatsing van de pantograaf. 3 oktober 1960. Foto Studio Masson.

leiding van de eventuele aankoop van hogervermeld materieel.

MAR. schreef op 24 mei 1960 : „Antwerpen krijgt nieuwe trams en geen afgedankte rommel, die vele honderdduizenden aan modernisatie en herstellingskosten zou vergen.

Het gaat uiteindelijk toch om de Antwerpse bevolking, die al zo vaak gedupeerd is geworden en die zowel als „la Capitale” recht heeft op nieuwe en moderne tramrijtuigen. En niet op elders-afgedankt materiaal !”

Heel Antwerpen leefde vol verwachting en spanning naar de nieuwkomers toe. Met de regelmaat van een klok schreef men over de nieuw te verwachten tramrijtuigen. Alle Antwerpse kranten (De Nieuwe Gazet, Het Handelsblad, De Volksgazet, Gazet van Antwerpen, Lloyd Anversois, Le Matin, La Métropole) volgden de evolutie van het dossier op de voet.

Zo schreef Gazet van Antwerpen op 27 september 1960, enkele weken voor de eerste officiële rit : „DE NIEUWE

TRAMWAGENS WELDRA IN GEBRUIK TE ANTWERPEN. Geen uitgediende tramwagens van de buurtspoorwegen, geen bussen met eenmansbediening maar 61 gloednieuwe PCC-tramwagens zullen binnenkort een ganse omwenteling in het stadsbeeld van Antwerpen brengen, en een groot deel van het wagenpark vernieuwen. Grote snelle tramwagens met tweemansbediening komen de afgeleefde „middel-eeuwse” beestjes vervangen, die tot nu toe een blijvende bron van ergenis waren voor elke sinjoor en een welkome bron van inspiratie voor onze collega's van de Antwerpse Handjes en van Onze Wandeling. Er is iets veranderd in de wereld : zelfs de Antwerpse trams moderniseren !

Gedaan met die oude makke trams, die voor elke schooljongen de geschikte uitvlucht aan de hand deden als hij te laat op school kwam, gedaan met die rammelende ratelende wagentjes die op een sukkeldrafje toch zoveel werk op hun oude dag moesten doen. Gedaan ook

met iets dat met de stad vergroeid is, dat de folklore deed leven, en sommigen hielden er van lijk een boer van een oude koppige ezels kan houden.

.....
Het gebeurt veel te dikwijls dat technische vooruitgang ten nadele van het personeel van een onderneming uitvalt. Met het nieuwe materieel dat bij de Antwerpse trams in gebruik zal worden genomen, zal dit nadeel tot een minimum worden herleid, wat met een totale omschakeling op bussen, door één man bediend niet het geval zou zijn geweest. Ook het publiek en de andere weggebruikers zullen die snelle wagens, die zeer zacht lopen een grote verbetering vinden, een veel grotere verbetering dan eenmansbussen op de drukste lijnen ooit kunnen brengen.”

Op 18 oktober 1960 reed PCC 2000 zijn „maidentrip” door Antwerpen.

Uit de zeer uitvoerige perscommentaren kunnen wij besluiten dat alle aanwezige perslui unaniem de lof zongen over de inspanningen van de trammaatschappij en over de beloftevolle nieuwe tram.

Het Handelsblad (19.10.1960) echter beschreef de eerste rit op een eerder amusante, humoristische, ja zelfs sarcastische wijze. Enkele uittreksels zullen dit duidelijk maken.

„We hebben zelden een vlottere verkeersopstopping zien ontstaan op het ogenblik waarop de nieuwe, mooie, comfortabele, snelle, bekoorlijke, geruisloze eerste PCC-tram van het Antwerpse tramwegennet zijn officiële inhuldigungsrit reed, gisterochtend. Men kon van die nieuwe tram bezwaarlijk verwachten dat hij zich zou gedragen zoals alle andere trams en een vastgestelde reisweg zou volgen. Neen, die nieuwe tram moest en zou zich laten zien op zoveel plaatsen mogelijk opdat de Sinjoren zich een goed beeld zouden kunnen vormen van datgene wat de trammaatschappij voor hen in petto heeft. En voor zover het dit laatste betrof hadden de vroede heren van de maatschappij het goed bekeken. Heel Antwerpen stond mondengapend toe te zien hoe het gele vehikel zich met zeer

PH. DELLICOUR

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

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

DE SPECIALIST VAN SPOORTIJDSCRIFTEN EN -PRENTKAARTEN

A
SCHIENENVERKEHR AKTUELL

EISENBAHN ZEITSCHRIFT
SCHWEIZER EISENBAHN REVUE
TRAM

STRASSENBAHN MAGAZIN

+ ÉDITIONS DU CABRI (boeken & postkaarten)

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

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

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

GB
MODERN TRAMWAY
TROLLEYBUS MAGAZINE

I
MONDO FERROVIARI
TUTTO TRENO

NL
OP DE RAILS
RAIL HOBBY
RAILKRONIEK

USA
ELECTRIC LINES
TRAINS

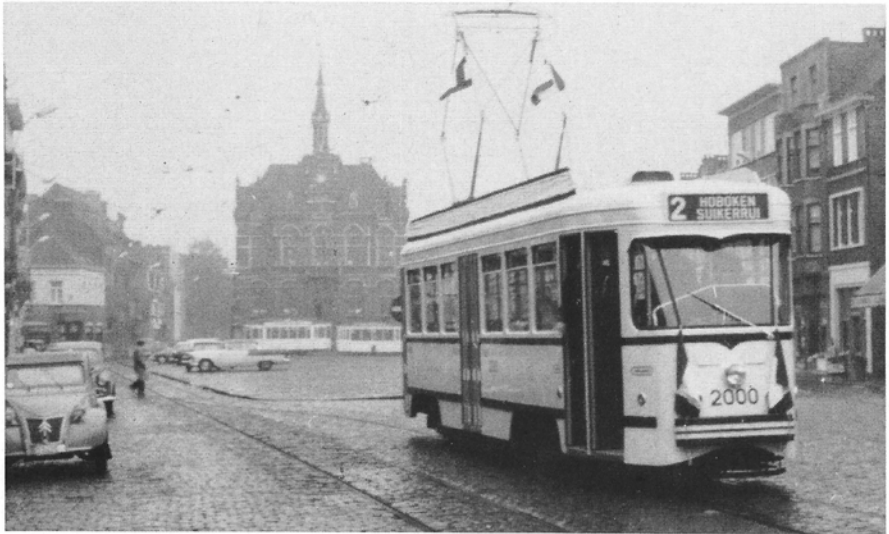
veel goede wil doorheen de straten slingerde. Niemand kon er trouwens naast zien. Het 'ding' was gesierd met officiële vaandeltjes en lange repen rood-witte stof sierden de flanken van het nieuwe rijtuig.

En wat de inhoud betrof? Wel er bleef van de 107 beschikbare plaatsen geen enkele beschikbaar. Terwijl de Antwerpenaars toekeken lieten de vroede burgervaders uit Hoboken, Berchem, Deurne en Merksem, vergezeld van kabinetschefs, privaat-sekretarissen van ministers, schepenen met allerlei taken, enfin, mensen die nooit praktisch per tram reizen, zich gezapig wegvoeren naar het kasteel Sorgvlied in Hoboken.

.....
En daarna waren al de genodigden even ernstig in tram nummer 2000 gestapt. Zij hadden enkele kwinkslagen gewisseld, zij hadden even op de belletjes gedrukt waarop zij niet mochten drukken, een schepen hees zich vlijtig in de plaats van de ontvanger alhoewel hij geen schepen van financiën is, men stapte in langs voor, langs achter en aan de middenzijde met een hautain misprijzen voor de bordjes „verboden ingang”, men blies de rook met dikke walmen tegen andere bordjes waarop te lezen stond dat het verboden was te roken, en men keek triomfantelijk naar buiten waar andere mensen, die wel regelmatig met de tram rijden, afgunstig stonden te kijken naar die geluksvogels 'ende opeters van het goevernement' die daar weggevoerd werden, van de ene ontvangst naar de andere.

Want dat het-in-gebruik-nemen van de eerste nieuwe tram te Antwerpen alleen maar met een inhuldigungsrit zou gepaard gaan, dat kon niemand geloven. Neen, die tram 2000 werd boven de doopvond (sic) gehouden met vele glazen champagne, schuimwijn en whisky, die vlijtig verdween in de dorstige kelen van de heren genodigden die zich zonder haast van de tramwagengloods op Zurenborg naar het gemeentehuis van Hoboken en van het gemeentehuis van Hoboken naar het stadhuis van Antwerpen lieten voeren door het nieuwe gevaarte.

.....
En zelfs de trammaatschappij, die de tel van haar vele deficieten al lang kwijt is, wou niet achter blijven bij al de champagne en snoepjes die de gemeentebesturen te voorschijn hadden getoverd uit hun leeg schapraai. De wijn vloeide overvloedig en vele kreeften kwamen voorspoedig aan hun einde om de hongerige magen te spijzen. En zo heeft te Antwerpen dan de eerste nieuwe tram zijn intrede gedaan, de eerste tram van een reeks van zestig. Wie niet beter wist heeft gisteren ongetwijfeld geloofd dat wij, Antwerpenaars, die nieuwe tram hebben uitgevonden en



Hoboken, Kioskplaats, 18.10.1960. PCC 2000 tijdens zijn maidentrip door Antwerpen. Fotograaf onbekend.

dat de hele wereld met verbazing en verstomming was geslagen toen wij dit vehikel ten doop hielden. En die onwetenden zouden nog verbaasder zijn geweest indien men hen had verteld dat diezelfde trams in Brussel al oud en versleten zijn en dat de PCC-wagens in de V.S.A. dertig jaar geleden uitgevonden werden. Maar ja, Clochemerle is nog niet dood en in Antwerpen is geen gelegenheid te klein om haar te vieren."

Ook de Nieuwe Gazet (18.10.1960) prees in lovende woorden al de kwaliteiten van de nieuwe tram en John Raeymaekers, auteur van het artikel, schreef als slot: „Mijn hartje wat wil je nog meer! Denken er sterk aan onze V.W. te verkopen als er te Antwerpen allemaal PCC zullen rijden. Tegen die tijd

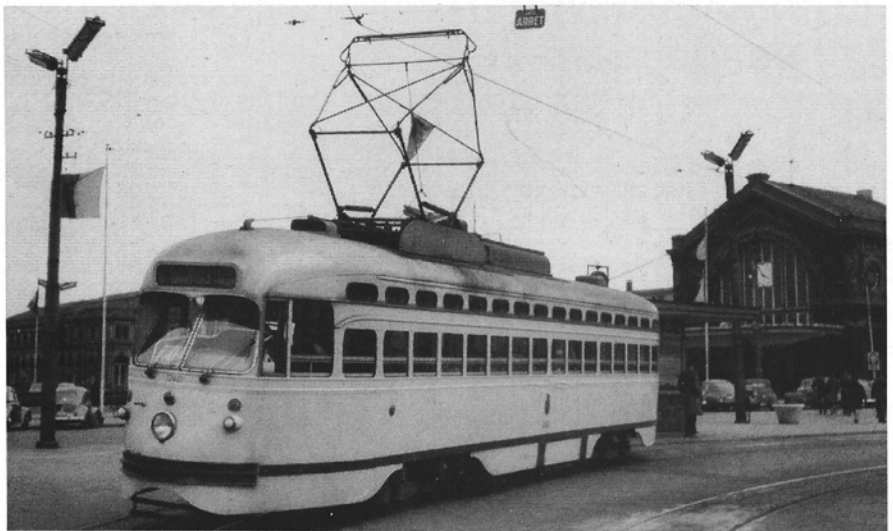
zal hij waarschijnlijk toch versleten zijn..."

Vijftien jaar later was het zover: toen verdwenen de oude trams voorgoed.

Wij weten niet of de journalist zijn wagen verkocht heeft, maar de geschiedenis herhaalt zich. Nu, dertig jaar later, kunnen wij opnieuw - bij gebrek aan kredieten - geen nieuwe trams aanschaffen en moeten wij noodgedwongen 105 PCC's moderniseren.

Misschien zal de Antwerpse pers, wanneer de eerste ultra-moderne gelede tram in Antwerpen zijn „maidentrip" doet, ook de huidige PCC's verguizen en de lof zingen van de eerste nieuwe gelede tram. Voor wanneer?

E. Keutgens
augustus 1990



Charleroi, Stationsplein, omstreeks 1959-1960. PCC 10401 van de NMVB op lijn 63 naar Fontaine-l'Évêque. Het scheelde weinig of de 24 PCC's van de NMVB (reeks 10395 - 10418) reden in de Scheldestad. Maar Antwerpen wou geen „afgedankte rommel"! Foto Fr. Keutgens.

Alle fotodokumenten in dit artikel zijn afkomstig uit het Archief E. Keutgens.

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!



In de tekst van de voordracht van K.J. Harder wordt verwezen naar een foto van een Belgische lok, genomen na de oorlog te Heringsdorf op het eiland Usedom (DDR). Wij hebben het genoegen hierbij deze unieke foto te kunnen tonen. Het gaat hier om de Belgische lokomotief 8378 (type 81, ex-Duitse G8.1, Kattowitz 5376, Borsig, fabrieksnr. 10106, in dienst 1918). Bemerk het nummer van de lok : 55.8378, d.w.z. het Belgisch nummer, met het Duitse bouwreeksnummer 55 ervoor geplaatst! Deze „Leihlok” is een eerste maal aan Duitsland afgestaan in 1941 (R.B.D. Essen), keerde nadien terug naar België (depot Landen) en werd in 1944 opnieuw naar Duitsland gezonden. Nadien is de machine nooit naar België teruggekomen... Foto K.J. Harder, verzameling M. Hennequin.

De lokomotieveninzet bij de Belgische spoorwegen tijdens de tweede wereldoorlog

EEN REACTIE OP HET ARTIKEL IN RAIL-REVUE NR. 19

Met grote aandacht heb ik de tekst van de toespraak van wijlen K.J. Harder te Brussel op 31 maart 1984 gelezen (RR nr. 19).

Ik heb mij steeds in sterke mate geïnteresseerd voor de lokomotieveninzet bij de Belgische spoorwegen tijdens de tweede wereldoorlog en heb de betrokken voordracht ook zelf bijgewoond. Ik kan bevestigen dat ik geen belangrijke afwijking of vergissing in de teksten heb ontdekt.

Toch moet een opmerking gemaakt worden i.v.m. de typenummers van de Franse Pershinglokomotieven. Nooit heeft er een type 1 - Pershing bestaan in België. De weerhouden typenummers waren 2, 3 en 4. Het type 2 omvatte een groot aantal lokomotieven ex-Ouest (région 3, reeks 140 B 1101...) maar ook een klein aantal loks ex-Est (région 1, loks 140 B 123/133/253, -- Belgische nummers 289/290/291).

Verder moet opgemerkt worden, dat de lokomotieven type 2, 3 en 4 (Pershing) in feite niet identiek waren met de loks type 39 van de Belgische Staatsspoorwegen, die in 1923 aan Roemenië verkocht werden. Deze machines (nrs.

3869-3900) kwamen van de R.O.D.-reeks 1351-1500 en waren gebruikt door het Britse en Canadese leger vanaf einde 1917 op het Franse front.

Tenslotte nog een kleine opmerking : het is niet zeker, dat lokomotief 306 (waarvan de foto voorkomt in het artikel) werkelijk het nieuwe nummer 6806 gekregen heeft, aangezien de hernummering ongeveer samenviel met het tijdstip waarop de lok aan Duitsland overgedragen werd (juli 1942).

In het kader van het onderwerp van de voordracht van de heer Harder, houd ik eraan enkele bijkomende gegevens i.v.m. de inzet van vreemde lokomotieven in België, gebaseerd op eigen waarnemingen tijdens W.O. II, te vermelden; wellicht zullen ze de lezers interesseren.

- De Franse lokomotieven uit het depot Fives Lille kwamen in 1940 regelmatig tot Brussel Leopoldswijk of Brussel Zuid met militaire treinen en verlofgangerstreinen.

- Verder reden loks 140 A en 150 A van de depots Hirson en Laon en 231 C van het depot Laon in 1942 langs de lijn 156 via Chimay naar Mariembourg (waar

gedraaid werd op de bekende driehoek). Ik heb op 31 augustus 1942 in Mognies de treinen met Canadese krijgsgevangenen (landing van Dieppe) gezien, gesleept door machines 140 A van Hirson.

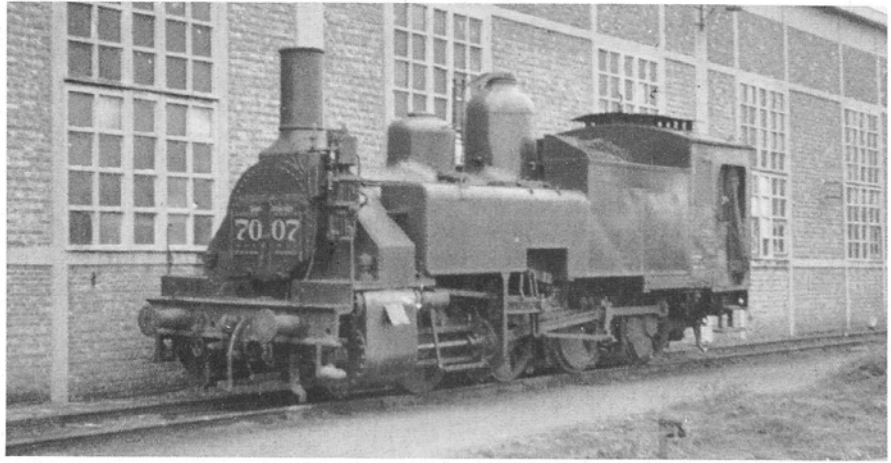
- De door de bezetter ingelegde rechtstreekse treinen Schaarbeek - Nancy via Dinant en Givet werden soms gesleept door Franse loks 140 G (région 5) van depot Givet. Normaal was het Belgische depot Ottignies belast met de tractie van deze treinen.

- Nederlandse lokomotieven (reeksen 1700, 1900 en 3700) kwamen geregeld via Roosendaal tot Schaarbeek (Josaphat) in juni en juli 1940. In die tijd hadden ze nog een koperen dom en een messinggordel rond de schoorsteen...

- Tijdens de eerste maanden van de oorlog reden ook heel wat Duitse lokomotieven in België. Uit nota's die ik indertijd genomen heb, blijkt dat ik tussen 8 juni en 2 juli 1940 in diverse stations van de Brusselse agglomeratie 54 stoomlokomotieven van de Deutsche Reichsbahn gezien en geïdentificeerd heb. Het ging hier om lokomotieven van de bouwreeksen 50, 55, 56 en 57. Sommige van de loks waren gestationeerd in de-

pots van de Reichsbahndirektionen Oppeln en Breslau ! Ik heb mij eerst later gerealiseerd dat ik toen als jonge spoorwegvriend wel een groot risico liep door dergelijke nota's te maken... - Ik heb ook één ex-Oostenrijkse lokomotief gezien (te Etterbeek), nl. de machine 13.109; het betrof een oude lok van de vroegere bouwreeks 106 van de Oostenrijkse spoorwegen, met asindeling 2B. De machine werd gebruikt als verplaatsbare stoomgenerator voor de verwarming van rijtuigen en was afkomstig uit de R.B.D. Regensburg. Een vraag : ik heb reeds heel wat foto's in handen gehad, die tijdens de oorlog genomen zijn, maar zelden of nooit heb ik foto's gezien van Duitse lokomotieven in België in juni/juli 1940, noch van de Franse G8.1-machines die ter beschikking gesteld waren van de Belgische spoorwegen (Belgisch type 78). Is er misschien een lezer van Rail-Revue, die over dergelijke foto's beschikt ?

Als bijlage bij dit artikel voeg ik een algemeen overzicht van de Franse „Leihlokomotieven” (uitgeleende lokomotieven) die tijdens de oorlog bij de NMBS



Lokomotief 7007 van depot Gent Zeehaven, gefotografeerd tijdens de tweede wereldoorlog te Merelbeke.

Het betreft hier een Franse lokomotief van het type 040 TB (Sud-Est); in totaal werden 10 van dergelijke machines uitgeleend aan de NMBS.

Foto K.J. Harder, verzameling J. Van Olmen.

in dienst geweest zijn.

Overigens bereid ik op dit ogenblik een gedetailleerde studie voor over de inzet van Franse lokomotieven in België tijdens W.O. II. Tevens tracht ik de tijd te

vinden om mijn jarenlange onderzoekingen m.b.t. de Belgische en Franse „Leihlokomotieven” te voltooien. Wellicht kan later in Rail-Revue nog eens op dit onderwerp worden teruggekomen.

OVERZICHT VAN DE FRANSE „LEIHLKOMOTIEVEN” IN DIENST BIJ DE NMBS TIJDENS DE TWEDE WERELDOORLOG

Eerste groep :

Ongeveer 80 lokomotieven G8.1 van de SNCF, régions Nord et Est, werden tijdens de winter 1940/1941 aan de NMBS uitgeleend. De eerste machines kwamen naar België vanaf 28/12/1940. De laatste loks verlieten België op 21/7/1941. De Belgische depots die de machines ingezet hebben, zijn niet bekend ! Ik heb deze lokomotieven persoonlijk nooit gezien... Op basis van dienstnota 45M van 21 april 1941 werden deze loks aangeduid als type 78, maar de Belgische nummers werden niet op de loks aangebracht.

Tweede groep :

Vanaf 1/12/1941 werden diverse Franse lokomotieven van verschillende oorsprong en leeftijd aan de NMBS uitgeleend. Deze machines bleven in België tot aan de Bevrijding (en zelfs later).

- Dienstnota nr. 7M van 10/2/1942 :
 ex-140 B, région 3 (Ouest) : Belg. type 2, nrs. 201-273 : 73;
 ex-141 TB, région 4 (Sud-O.) : Belg. type 3, nrs. 301-311 : +11;
 ex-040 TB région 5 (Sud-E.) : Belg. type 4, nrs. 401-406 : +6.
 - Dienstnota nr. 13M van 27/2/1942 :
 ex-140 B, région 3 (Ouest), en
 ex-140 B, région 1 (Est) : Belg. type 2, nrs. 274-293 : +20;
 ex-140 G, région 5 (Sud-E.) : Belg. type 3bis, nrs. 351-359 : +9;
 ex-040 TB, région 5 (Sud-E.) : Belg. type 4, nr. 407 : +1.
 - Theoretisch effectief einde februari 1942 : 120 lokomotieven, te verminderen met 13 lokomotieven die op onbekende data aan Frankrijk werden teruggegeven, of niet geleverd werden, nl. de lokomotieven :
 ex-140 B : Belg. type 2, nrs. 275-283 en 288 : -10;
 ex-140 G : Belg. type 3bis, nrs. 355, 358 en 359 : -3.
 - Resterend effectief : 107 lokomotieven.
 - Dienstnota nr. ? van maart 1942 :
 ex-141 TB, région 4 (Sud-O.) : Belg. type 3, nrs. 312-325 : +14.
 - Dienstnota nr. 43M van 2/7/1942 : hernummering :
 type 3 wordt type 68, nrs. 6801-6825;
 type 3bis wordt type 4, nrs. 401-406;
 type 4 wordt type 70, nrs. 7001-7010, waarbij drie loks worden toegevoegd, nl. de machines 7008-7010 : +3.
 - Voor september 1942 :
 de 25 loks 141 TB (Belg. type 68) worden naar Duitsland doorgezonden : -25.
 - Hierna bedraagt het effectief : 99 lokomotieven.

Derde groep :

Vanaf maart 1943 worden Franse lokomotieven uit Duitsland naar België overgebracht :
 - Dienstnota 9-3-25 van 9 maart 1943 :
 ex-140 B, région 3 (Ouest) : Belg. type 2, nrs. 275-278 : +4;
 ex-140 G, région 5 (Sud-E.) : Belg. type 4, nrs. 407-415 : +9;
 ex-140 C, région 2 (Nord) : Belg. type 3bis, nrs. 351-358 : +8;
 ex-230 B, région 1 (Est) : Belg. type 13, nrs. 1301-1307 : +7;
 ex-230 A région 1 (Est) : Belg. type 23, nrs. 2301-2303 : +3;
 ex-040 D, région 1/2 (Est/Nord) : Belg. type 78, nrs. 7801-7808 : +8.

- Effectief in mei 1944 : 138 lokomotieven.

Op dit ogenblik was het park Franse lokomotieven als volgt verdeeld over de Belgische lokomotievendepots :

Type 2 : 87 lokomotieven, waarvan 9 in Muizen, 18 in Antwerpen Dam, 24 in Leuven, 11 in Merelbeke, 14 in Aalst, 11 in Kortrijk.

Type 3 : 8 lokomotieven, alle gestationeerd in Hasselt.

Type 4 : 15 lokomotieven, alle gestationeerd in Merelbeke.

Type 13/23 : 10 lokomotieven, alle gestationeerd in Merelbeke.

Type 70 : 10 lokomotieven, alle gestationeerd in Gent Zeehaven.

Type 78 : 8 lokomotieven, alle gestationeerd in Kinkempois.

- Twee lokomotieven type 78 werden terug aan Frankrijk overgedragen : -2.

Vierde groep :

- Na de landing in Normandië op 6 juni 1944 worden opnieuw Franse loks vanuit Duitsland of Frankrijk aan België afgestaan :

uit de EBD Lille :

ex-040 D, région 1/2 (Est/Nord) : Belg. type 78, nrs. 7809-7820 : +12;

uit Duitsland :

ex-040 B, D en E : Belg. type 78, nrs. 7821-7851 : +31.

- Lokomotieven die op bevel van de Duitse overheid aan de EBD Lille afgestaan worden :

Belg. type 2 : -29 lokomotieven : -29;

Belg. type 78 : -1 lokomotief : -1.

- Effectief Franse lokomotieven op 31/7/1944 : 149 lokomotieven.

Vijfde groep :

- Voor het slepen van treinen ten behoeve van de Duitse Wehrmacht (terugtocht Duits leger) werden vele Belgische en Franse loks vanuit Duitsland naar België gezonden.

Afgestane Franse lokomotieven :

Belg. type 78, nrs. 7852-7900 : +49.

- Tijdens de eerste septembere dagen van 1944 kwamen nog enkele Franse loks vanuit Duitsland naar België :

Belg. type 78, nrs. 7901-7903 : +3.

- In de loop van augustus 1944 zijn enkele lokomotieven in Frankrijk gebleven voor het slepen van militaire treinen :

Belg. type 2, nrs. 210, 244 en 290 : -3;

Belg. type 78, nrs. 7827, 7830, 7831 : -3.

- Bij de bevrijding bedroeg het theoretisch effectief Franse lokomotieven in België : 195 lokomotieven.

- Vele Franse en Belgische lokomotieven verlieten België echter tijdens de laatste dagen van de bezetting (einde augustus / begin september 1944), richting Duitsland, Frankrijk en Nederland, voor het slepen van militaire treinen. Officieel (maar helemaal niet zeker) zijn 25 Franse loks hierbij „verdwenen”, nl. 13 exemplaren van het type 2, 1 lok type 13 en 11 exemplaren van het type 78 : -25.

- Met goedkeuring van de SNCF en de Franse staat werden 6 door bombardementen erg beschadigde loks van het type 2 in België tot schroot herleid (nrs. 217, 223, 229, 242, 262 en 293) : -6.

- De resterende 164 lokomotieven werden aan Frankrijk teruggegeven tussen september 1944 en januari 1945.

M. Hennequin
 (vertaling/bewerking : J. Van Olmen)

STOOMLOKOMOTIEF TYPE 25 EN DIESEL-RANGEERLOK REEKS 80 NMBS :

Twee mooie Belgische HO-modellen rijker !

STOOMLOKOMOTIEF TYPE 25

De Duitse industrie kon tijdens de tweede wereldoorlog, als gevolg van de steeds toenemende behoefte aan wapenleveringen, de spoorwegbestellingen niet langer in voldoende mate uitvoeren.

De bouw van o.a. de stomers „Bau-reihe 50” werd daarom in de door Duitsland bezette gebieden uitbesteed, waardoor ook België een 200-tal van deze machines diende af te leveren. Het bouwprogramma werd als volgt verdeeld :

Cockerill 42 lokomotieven; Marcinelle et Couillet 24; Energie 16; AFB 26; Usines et Fonderies Haine-St.-Pierre 28; Ateliers de Constructions de la Meuse 26; Ateliers Métallurgiques Tubize 38. Na de Bevrijding waren slechts veertien lokomotieven nog niet aan de Deutsche Reichsbahn overgedragen. Na hun afwerking werden deze machines rechtstreeks aan de NMBS geleverd. Verder bleven vele Duitse 50'ers bij de aftocht achter. Elf ervan werden aan de NMBS toegewezen, samen met één machine van de zwaardere reeks 44 (lok 2520, later omgenummerd als 25.021). Bij de NMBS kregen ze allen het typenummer 25.

Oorspronkelijk waren de lokomotieven van het type 50 DR voorzien van grote „Wagner”-windleiplaten, die op de voetplaat waren bevestigd. Bij de in België gebouwde machines waren alleen de lokomotieven 2500 (later 25.013) en 2501 (later 25.001) met deze zg. „Olifantenoren” uitgerust.

Een zeer typisch kenmerk van de in Duitsland gebouwde „Kriegsbauart” vormde de gesloten machinistenkabine. Alleen de NBMS 25.022 bezat zulk gesloten machinistenhuis.

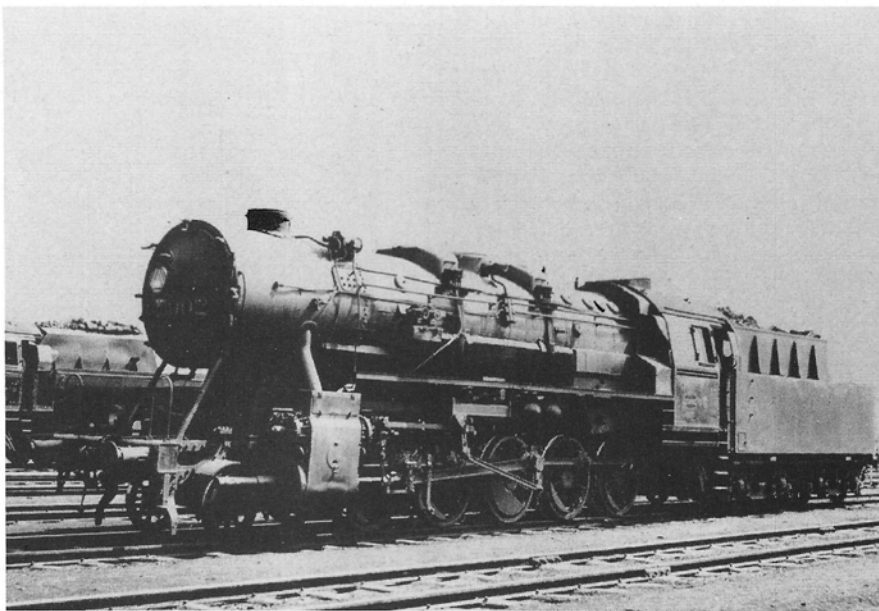
Het merendeel van de machines was gekoppeld met zg. „badkuiptenders” (type 4T32). Bij de ingebruikname was dit het geval met de lokomotieven 2500 (25.013), 2501 (25.001), 2504 (25.004) tot 25.012 en 25.023.

Alle andere lokomotieven kregen tenders met rechte zijwanden (type 4T26). Bij de NMBS waren dit alleen de loks 2502 (25.002) en 2503 (25.003).

Buitenbeentje 2520 (25.021), ex BR 44 DR, kreeg een gelijkaardige doch naar inhoud grotere tender.

Op 1 januari 1946 werd de oude nummering met vier cijfers vervangen door een vijf-cijferige, zodat sommige lokomotieven al vanaf de levering een nummer met vijf cijfers droegen.

Gedurende de laatste oorlogsjaren deden drie lokomotieven dienst vanuit de stelplaats Herbesthal. Naderhand werden de machines gegroepeerd te Schaarbeek. Ze verbleven daar tot in 1947/48 en reden vooral diensten op de lijnen 36 (Liège) en 161/162 (Namur-Arlon). Tot 1946 reden deze loks voornamelijk reizigersdiensten. Met de komst van het type 29 gingen ze hoofd-



Deze ietwat donkere foto toont lokomotief 25.002, de enige AFB-machine (fabrieksnummer 2359) die in het NMBS-bestand terecht kwam. Zij werd geleverd op 15 december 1944, overgedragen aan de stelplaats Schaarbeek en nadien overgebracht naar Latour, waar deze opname - na 1946! - vermoedelijk ontstond. Let op de klassieke, rechte tender. Foto NMBS.

zakelijk goederendiensten rijden. Enige tijd later werden ze overgeplaatst naar Latour, waar ze weer veel reizigersverkeer te verwerken kregen. Voor zware goederentreinen werden ze meestal in dubbeltraktie ingezet.

In 1945/46 werden reeds drie van de oorlogsbuit-machines aan Duitsland terug-

gegeven, gevolgd door de negen overblijvende in juni 1950.

Vanaf 1955 moest het type 25 wijken, daar de aflevering van de diesellokomotieven type 203 aan de stelplaats Latour begonnen was.

In 1957/58 gingen de laatste lokomotieven type 25 buiten dienst.

In België gebouwde machines

Nummering	Levering	Fabrikant	Buiten dienst
2500 (25.013)	17.11.44	Cockerill	oktober 1959
2503 (25.003)	01.12.44	Couillet	februari 1957
2502 (25.002)	15.12.44	AFB	augustus 1959
2501 (25.001)	23.02.45	Cockerill	november 1958
2504 (25.004)	21.12.45	La Meuse	juli 1959
25.005	27.03.46	La Meuse	november 1955
25.006	05.06.46	La Meuse	maart 1955
25.007	24.09.46	La Meuse	maart 1955
25.023*	20.11.46	La Meuse	augustus 1957
25.008	05.12.46	La Meuse	november 1955
25.009	06.06.47	La Meuse	november 1955
25.010	09.09.47	La Meuse	februari 1957
25.011	13.03.48	La Meuse	maart 1955
25.012	20.04.48	La Meuse	september 1958

* Als gevolg van de bombardementen in mei 1944 werden de werkplaatsen van La Meuse zwaar beschadigd. De 25.023 werd toen praktisch geheel vernield. De beslissing om de machine terug op te bouwen kwam pas in 1946, ogenblik waarop alle andere nog te bouwen lokomotieven hun nummer reeds hadden gekregen. 25.023 droeg dus wel het hoogste nummer doch werd niet als laatste geleverd !

Bibliografie

- NMBS : archief, jaarverslagen, technische fiches.
- „Onze onvergetelijke stomers”, Ph. Dambly
- „Eisenbahn Kurier”, verscheidene nummers.
- „40 Jahre Deutsche Bundesbahn”, Hestra Verlag, H. Weigelt en U. Langner.
- Vebov-brochure „Stoomlokomotieven type 25”, J. Casier.

Jan Mahieu

In Duitsland gebouwde machines

Nummering	Fabrikant	Buiten dienst in Duitsland
2513 (25.014)	Borsig	juni 1968
2514 (25.015)	Schichau	juli 1964
2515 (25.016)	Henschel	september 1970
2516 (25.017)	Henschel	juli 1969
2517 (25.018)	Henschel	?
2518 (25.019)	Schichau	juni 1968
2519 (25.020)	Krupp	december 1968
2520 (25.021)	Cail	1952
2521	Henschel	september 1966
2522	Skoda*	december 1961
2523	Krupp	augustus 1957
25.022	Henschel	?

* Tsjechoslowakije

HET MODEL

Na vele jaren geduldig wachten heeft Fleischmann - eindelijk ! - een versie van zijn BR 50 als NMBS type 25 uitgebracht. Het op de markt brengen van dit model gebeurde, gezien de eerder kleine afzetmogelijkheden, mits voorbestelling en in een beperkte oplage van 1250 exemplaren. Bij iedere geleverde machine hoort een genummerd certificaat. Naar verluidt zou de hele oplage reeds zijn uitverkocht, wat gunstige perspectieven opent voor de toe-

Vergelijkende afmetingen

	1/1	1/87	Fleischmann
Lengte over de buffers	22940	263,7	267
Radstand drijfwielen	6600	75,9	80
Asafstand drijfwielen	1650	19	20
Doormeter drijfwielen	1400	16,1	16,1
Doormeter loopwielen	850	9,8	9,6
Radstand tender	5700	65,5	63
Asafstand tender	1900	21,8	21
Doormeter tenderwielen	1000	11,5	11,4

Rij-eigenschappen en snelheidsproeven**Lok alléén**

12 V 160 km/u

9 V 120 km/u

6 V 67 km/u

3 V 18 km/u

Stopt

schoksgewijs

bij 1,5 V

Uitloop bij wegvallen spanning 12 V :

ongeveer 25 cm

De rijtesten - evenals die van het verder

besproken Roco-model reeks 80 - wer-

den door de heer Fernand Maes uitge-

voerd met behulp van een transformator

Roco ASC 1000 met impulsregelaar. Bij

de belastingsproeven hadden zowel

de lok van het type 25 als deze van

de reeks 80 zeven Liliput draaistelrij-

tuigen aan de haak. De echte maximum-

snelheid van het type 25 bedroeg 80

km/u, snelheid die op de modelbaan

wordt bereikt bij een spanning van

7 à 7,5 V (onbelast/belast).

Algemene beschouwingen

De aanbevelingen voor de ten opzichte

van de BR 50 uit te voeren wijzigingen

werden door Fleischmann gerespek-

teerd : de 25.018 heeft vooraan één lan-

taarn en een ingekorte schoorsteen, ter-

wijl het bij het Duitse model op de rook-

kastdeur opgegoten nummerbord inder-

daad en terecht werd weggelaten. Be-

schrijving en kleurstelling zijn bij-

zonder goed.

komst.

Dankzij de bemiddeling van „Gazet van Antwerpen” kon ik via de heer Jan Van de Velde de nodige contacten leggen met de NV De Cuyper, Fleischmann-invoerder voor België. De besprekingen leidden tot het nu voor mij staande resultaat : een fraaie Belgische stoomloek die, in vergelijking met de zeer weinige ervan bekende foto's en rekening houdend met de produktiemogelijkheden en -kosten, een waardig model vormt voor door de NMBS geïnspireerde modelbanen.

Een vraagteken vormen de achteraan de tender aanwezige twee lantaarns : gezien het ontbreken van foto's en er hier sprake is van een „oorlogsbuit-machine” zijn deze twee lantaarns mogelijk gerechtvaardigd. De bufferhulzen evenals de trapjes bezijden de bufferbalk vooraan zijn normaal zwart. Zij werden uit

budgettaire overwegingen rood gelaten. De bij deze lokomotief aangeboden ex-Pruisische B, C en D-rijtuigen in NMBS-versie ogen bijzonder mooi naar kleur en beschrifting en zijn prima van afmetingen : in werkelijkheid 18590 mm lang, wat in HO overeenstemt met 213,7 mm, hebben deze Fleischmann-produkten een lengte van 212 mm. Bij de hier gebrachte naoorlogse versie (cfr. het opschrift „Niet roken” met één „o”) dienden de daken van deze rijtuigen wel geheel vlak te zijn. De kleur van de houten ramen is overigens wel te geel. Samenvattend : een weliswaar vrij prijzig geheel dat zijn geld echter dubbel en dwars waard is.

Kwotering : **** zeer goed !

Roger Vissers

DIESEL-RANGEERLOK REEKS 80

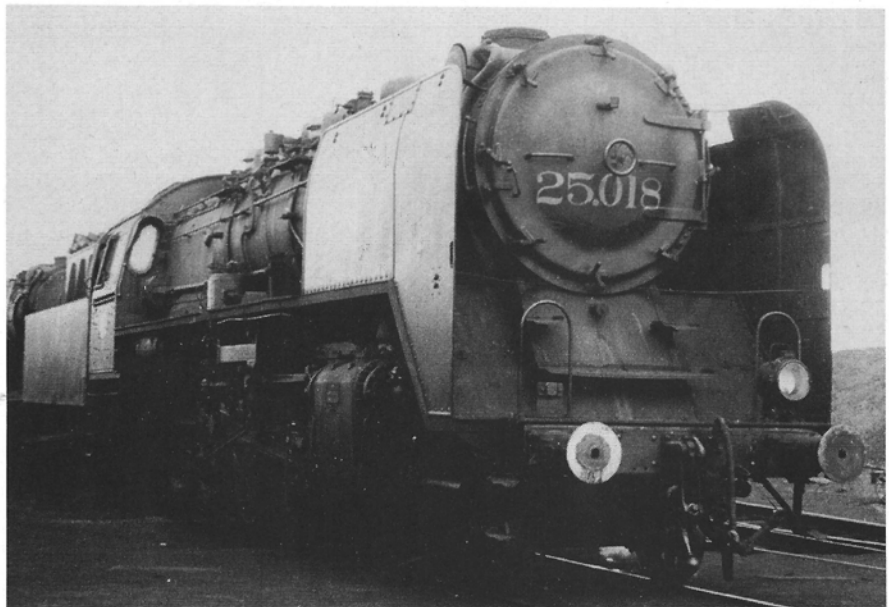
Op het einde van de jaren vijftig werd door een aantal West-Europese spoorwegmaatschappijen het financieringsinstituut „Eurofima” opgericht, met het doel het nieuw aan te schaffen rollend materieel te helpen financieren, zodat de aan gang zijnde modernisering kon worden versneld.

Als voorwaarde werd wel gesteld dat het materieel aan Europese standaardnormen diende te voldoen.

Bij de vervanging van de toen nog ruim 800 in België aanwezige stoomrangeerloks zou Eurofima dan ook een belangrijke rol spelen.

Daar tot dan toe geen „standaard dieseldrangeerloek” in het NMBS-park voorhanden was, ziet een nieuw type machine het licht.

De ORE-standaard (ORE : Office de Recherches et d'Essais - Bureau voor Onderzoekingen en Proefnemingen) werd bepaald als klasse C, type A. De Duitse DB-reeks V60 was zojuist aanvaard als standaardtype. De V60 stond bijgevolg model voor het NMBS-type 260, de latere reeks 80.



De door Henschel gebouwde „oorlogsbuitmachine” 25.018 stond model voor het fraaie Fleischmann-miniatur van deze „tijdelijke” NMBS-stomer. Foto Frans Keutgens, plaats en datum onbekend.

Nadat de besprekingen tussen de Duitse en de Belgische industrie rond waren, werd toelating verkregen de loks in licentie in België na te bouwen.

Eurofima bestelde voor de NMBS 15 loks bij Brugeoise et Nivelles. Terzelfdertijd plaatste de NMBS voor eigen rekening een order van 15 identieke lokomotieven bij de Ateliers Belges Réunis. Kort daarna plaatste Eurofima een vervolgorde van 12 loks, verdeeld over de beide konstruktoren, die zodoende elk 6 loks mochten bijbouwen. Deze machines werden opgeleverd in de jaren 1960/61.

Begin 1960 plaatste Eurofima bij BN opnieuw een vervolgorde van 27 machines. Deze loks werden aan de NMBS afgeleverd in 1963.

Het totale aantal 260'ers bedroeg dus uiteindelijk 69 exemplaren.

De aflevering, volgens konstruktuer, ziet er uit als volgt :

BN 1960/61 : 260.001-260.021

1962/63 : 260.043-260.069

ABR 1960/61 : 260.022-260.042

Van bij hun aflevering gingen deze rangeerdiesels de rangeerstomers aflossen in de vormingsstations te Kinkempois, Schaarbeek en Merelbeke.

Ook Monceau heeft enige jaren enkele 260'ers in zijn bestand gekend, nadat in Antwerpen proeven met de 260.013 voldoende hadden geschonken. In 1966 werden deze loks echter terugbezorgd aan Kinkempois. Hier kregen de rangeerdiesels, begin jaren 70, nog een bijkomende specifieke taak : het slepen van elektrische treinen door de nog niet geëlektrificeerde tunnel naar Liège Vivignies.

In 1973 verhuisden alle „Luikse” machines naar Merelbeke en Schaarbeek. De „Merelbekenaars” kwamen terecht op een uitgebreid werkterrein, daar ze ook werden ingezet vanuit Aalst, Dendermonde en St.-Niklaas.

Einde 1986 begon de afstelling van bepaalde dieselrangeermachines en het was vooral in Merelbeke dat de eerste loks „in park” werden geplaatst.

Met ingang van 15 januari 1988 werden alle machines gegroepeerd te Schaarbeek. Momenteel zijn er nog 39 iedere dag bedrijvig in en rondom de vorming te Schaarbeek, in Brussel Zuid en in Vorst.

Ingevolge de hernummering in 1971 werd het type 260 de huidige reeks 80. 260.019 ging op 27 november 1968 verloren als gevolg van een brand bij trein Z 99413 te Kwatrecht-Wetteren.

De „gedestandaardiseerde” machines werden ofwel verschroot, ofwel verkocht aan privé-maatschappijen, in sommige gevallen voor recuperatie van onderdelen. Dit was op 29 oktober 1986 het geval voor 8021, 8023, 8038 en op 25 februari 1987 voor 8014, 8029 en 8042. Zij verhuisden naar Italië via Luxemburg, Basel en Chiasso. De nieuwe eigenaar is „Gleis Mac”, die ook de 5933 in zijn bezit heeft. De machines worden als traktievoertuigen gebruikt bij spoorwegbouw.

8005 en 8048 werden in juni 1989 terug geheel „in staat gesteld” en volledig



De rangeerdieseltjes type 260 vervingen de rangeerstomers van de types 53, 58 en 98. De foto toont de eerste door ABR Familleureux aan de NMBS afgeleverde machine 260.022. Later werd het type 260 de reeks 80, terwijl de Duitse zuster machines V 60 werden ondergebracht in de DB-reeks... 260! Schaarbeek vorming, 1961. Foto NMBS.

in het knalgeel herschilderd. Op 29 juli 1989 gingen ook deze loks richting Italië. Zij werden verkocht aan de firma „Newag” te Prato.

De 8060 doet dienst bij de privé-spoorwegmaatschappij „Tecma”, die te Mariembourg goederenvervoer verzorgt.

De 8030 werd verkocht voor onderdelen. De huidige zichtbaarheidsschildering volgens de typische „Z”-kode werd voor de rangeerdiesels van de reeks 80 toegepast vanaf 24 maart 1972.

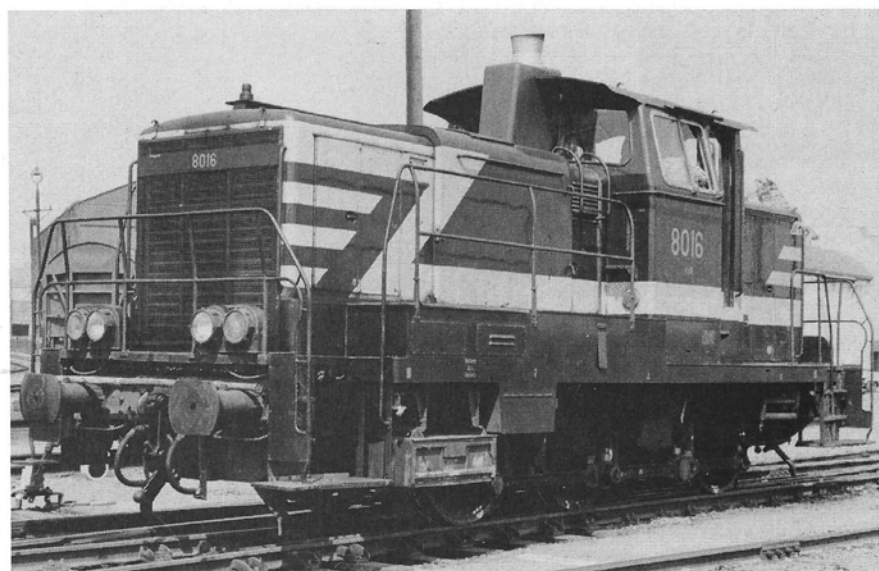
De oorspronkelijk enkele koplampen werden ontdubbeld vanaf 1979, waarbij ook enkele kleinere aanpassingen aan de schildering werden uitgevoerd (o.a. de afschermingsplaten aan de opstaptreden, die eveneens geel werden geschilderd).

Een uitschieter was lok 8037 van Merelbeke, die op 16 juni 1975 verscheen

in een proefschildering. Onderaan werd de machine voorzien van schuine geel/zwarte zebrastrepen, met het doel de zichtbaarheid te verbeteren. De proeven in de Gentse Zeehaven leverden echter niet het gewenste resultaat op en het bleef bij dit éne exemplaar. Tijdens de grote revisie te Salzinnes in 1986 verdween de proefschildering. 8037 verliet deze werkplaats in de standaardkleuren op 6 juni 1986.

Bibliografie

- NMBS : archief, jaarverslagen, technische fiches
- „Benelux Lokomotieven en Treinstellen” uitgaven 1977-01-01 en 1981-01-01, L. Calay, G. Nieuwenhuis en Y. Steenebruggen, Frank Stenvalls Förlag - Malmö
- „Op de Rails” 1964/10 (32e jaargang),



BN-machine 8016, intussen buiten dienst gesteld en verschroot, aan het Sifferdok in Gent Zeehaven op 31 mei 1978. Foto Ronald Mardaga.

bijdrage „De Diesellokomotieven van de Belgische Spoorwegen”, ir. K. Brouwer, blz. 243 (serie 260).

- eigen notities van de auteur

Jan Mahieu

HET MODEL

Nadat in de voorbije jaren Fleischmann, Jouef en Märklin een (gedeeltelijk gemiste) gooi naar een model van de NMBS-rangeerdiesel reeks 80 hadden gewaagd, komt Roco nu met een schot in de roos en brengt deze lok in verscheidene nummerversies (8001, 8033, 8062...).

Rij-eigenschappen en snelheidsproeven

Lok alléén	Lok belast
12 V 103 km/u	88 km/u
9 V 80 km/u	60 km/u
6 V 45 km/u	26 km/u
3 V 12 km/u	rijdt zeer traag, schokvrij
Uitloop bij wegvallen spanning 12 V : ongeveer 30 cm	
ongeveer 25 cm	

Vergelijkende afmetingen

	1/1	1/87	Roco
Lengte over de buffers	10360	119	120,6
Lengte kast	8570	98,5	99,2
Asafstand 1e-2e as	1750	20,1	20
Asafstand 2e as-blindwiel	1325	15,2	15,3
Asafstand blindwiel 3e as	1325	15,2	15,2
Totale radstand	4400	50,6	50,4
Hoogte dak-spoor	4540	52,2	51,5
Doormeter wielen	1262	14,5	14,3
Maatvoering : perfect !			

De bekende Roco-motor met vliegwiel maakt rijden tegen uiterst lage snelheden mogelijk, wat zeer realistische rangeeringen toelaat. De maximum-snelheid van de reeks 80 bedraagt 60 km/u, bij een onbelast model te bereiden onder 7,5 V spanning.

Algemene beschouwingen

Voor de testen stonden zowel de Roco 8033 als de 8062 ter beschikking, waarbij werd vastgesteld dat de fabrieks-nieuwe 8062... in kortsluiting stond !

Een zeer slecht punt dus voor de eindkontrolle in Salzburg. Het model is zeer mooi van uitvoering, waarbij de los bijgeleverde handgrepen met behulp van een fijn tangetje goed zijn te monteren. Kleurstelling en beschrifting zijn uitstekend. Alleen de gele verf is niet overal even goed dekkend aangebracht. Kwotering (met een schuine blik op ons model van de 8062) : **** zeer goed !

Roger Vissers

PROJEKT :

Een buitenlandse vogel met Belgische pluimen : Goebelsmühle (L)



Deze bijdrage is in de eerste plaats bestemd voor de grote groep modeltreinliefhebbers die meer geïnteresseerd is in de beweging op de baan dan in de statische elementen ervan. Het betreft een project met zeer eenvoudig sporenplan, bijna 100 % natuurlijk decor en de trafiek kan zeer gevarieerd zijn. De besproken situatie is deze van voor de elektrifikatie (voorbereidende werken aangevat in 1987) maar niets belet om uw versie onder draad te brengen (25 kV, op HO-schaal in de handel gebracht door JV). Door Goebelsmühle als voorbeeld te nemen kan ook, zonder de werkelijkheid geweld aan te doen, zowel Belgisch, Frans, Duits en zelfs... Luxemburgs traktiematerieel gebruikt worden.

Ligging (fig. 1)

Het gehucht Goebelsmühle ligt op de

Noord-Zuidas van de CFL, de langste lijn van de 271 km spoorweg die de maatschappij uitbaat. Ze verbindt het industriële Zuiden van het Groot-hertogdom met het Luikse. Vanuit België gaat de lijn in Gouvy de grens over en passeert Troisvierges, Clervaux, Ettelbrück, Mersch en Luxemburg.

Tussen Clervaux en Ettelbrück zijn een indrukwekkend aantal kunstwerken gebouwd en het is op dit gedeelte dat ons onderwerp is gelegen.

Langs de weg ligt het, op de N27, ongeveer halfweg tussen Wiltz en Ettelbrück.

De „stationswijk” bestaat uit een hotel en enkele huizen, van het station gescheiden door de N27 die hier over ongeveer 1,2 km naast de spoorweg loopt. Langs de andere kant van het spoor kronkelt de Sûre (of Sauer) door

een smalle strook weiden, het geheel ingesloten door beboste hellingen.

Sporenplan op 1/1

Kant Ettelbrück duikt het spoor op uit de tunnel onder de „Feischterbiërg” en overbrugt met een bocht onmiddellijk de Sûre. Het inrijsein van het station staat onmiddellijk na de brug met de wissels kort erachter. Het spoor beschrijft vervolgens een veranderlijke bocht van bijna 90° naar het Noorden, eerst tamelijk kort, daarna zeer groot en vervolgens weer kleiner. Het stationsgebouw ligt aan de binnenkant van deze bocht.

Langs de kant van Clervaux is méér ruimte : i.p.v. een engelse wissel liggen er twee gewone wissels na elkaar en het inrijsein staat voor de wegbrug die de N27 over het spoor en de rivier voert.

Het sporenplan is in fig. 2 schematisch

weergegeven. Spoor 1 wordt in twee richtingen bereden, de sporen 2 en 3, voor doorgaande treinen, in één richting. Het laad- en losspoor kan slechts bereikt worden vanop spoor 3. De werkelijke nummering is, vertrekkend van het stationsgebouw, precies omgekeerd.

...en in model

Zelfs voor dit bescheiden onderwerp is een 100 % omzetting op schaal voor slechts weinigen weggelegd. Een afstand van ongeveer 1,2 km komt in HO immers overeen met 14 meter en in N nog altijd met 7,5 meter. Ons project is dus eerder een evokatie waarin alle belangrijke elementen aanwezig zijn dan een model in de strikte betekenis van het woord.

Er zijn twee varianten mogelijk, nl. een rechtlijnige en een gebogen uitvoering. In fig. 3 wordt een voorstel gedaan voor de gebogen versie, de rechtlijnige baan kan zonder meer afgeleid worden van de fig. 2. Het gebogen tracé is voor de toeschouwer, aan de binnenkant van de boog, ongetwijfeld het fraaist. Daar tegenover staat de eenvoudige opbouw, eventueel als modulaire baan, met meer respect voor de onderlinge positionering van gebouwen, seinen en wissels van de rechtlijnige versie.

Wie opteert voor de gebogen vorm dient er wel rekening mee te houden dat voor de korte bocht, kant Ettelbrück, een straal van 600 mm een minimum is en voor de bocht over de brug 900 mm. Langs de andere kant raad ik aan voor de bocht tussen de brug en het station niet beneden de 1.200 mm straal te gaan. Kunnen deze waarden niet worden aangehouden, dan is het m.i. beter het geheel recht uit te voeren.



M.b.t. fig. 3 nog enkele opmerkingen :

1. Er werd geen rekening gehouden met karakteristieken van handelswissels daar elkeen in deze toch zijn eigen criteria en voorkeur heeft.
2. Daar gebogen wissels met zeer grote straal alléén mogelijk zijn voor zelfbouwers is het centrale deel uitgevoerd met oneindig grote straal (= recht).
3. Wie verkanting (schuin liggen van de sporen) in de bochten wenst toe te passen, moet het voorgesteld sporenplan wel zodanig aanpassen dat een rechte overgang van plat naar verkanting kan ingelast worden.

Seinen

Op het CFL-net wordt rechts gereden en staan de seinen ook rechts t.o.v. de rijrichting.

In totaal is Goebelsmühle 8 seinen rijk, nl.

- 4 stopseinen;
- 2 richtingsseinen met 2 armen;
- 2 waarschuwingsseinen.

Rangearseinen zijn er niet.

De stop- en richtingsseinen zijn van Duits model, maar de waarschuwingsseinen hebben een vierkant bord i.p.v. een ronde schijf. Het bord scharniert wel zoals de Duitse schijf rond een

horizontale as. De ombouw (= klevan van een dun vierkant plaatje of stukje karton op de schijf van een Duits sein) zal voor niemand een probleem vormen, zodat alle nodige seinen, zowel voor HO als voor N, uit de handel te betrekken zijn.

Zoals reeds eerder opgemerkt staan het richtings- en het waarschuwingssein kant Clervaux voor de wegbrug. Daar deze brug gebruikt is als afsluitend dekorelement kunnen bedoelde seinen verplaatst of weggelaten worden.

Dekor

Zoals in de inleiding reeds werd opgemerkt is het decor bijna volledig natuurlijk. De realisatie stelt géén grote problemen wanneer men van bij het begin rekening houdt met de niveauverschillen van spoorweg, rivier en weg. Wanneer we het spoor als referentie nemen, ligt de spoorwegbrug over de Sûre evenals de tunnelingang op pas 0. De N27 ligt eveneens op niveau 0 voor het station, tot ongeveer aan de perronuiteinden. Van daar af gaat het in de twee richtingen omhoog. De rivier ligt over de hele lengte beneden pas 0. Fig. 4 geeft een schematisch beeld van het niveauverloop, evenwel niet op

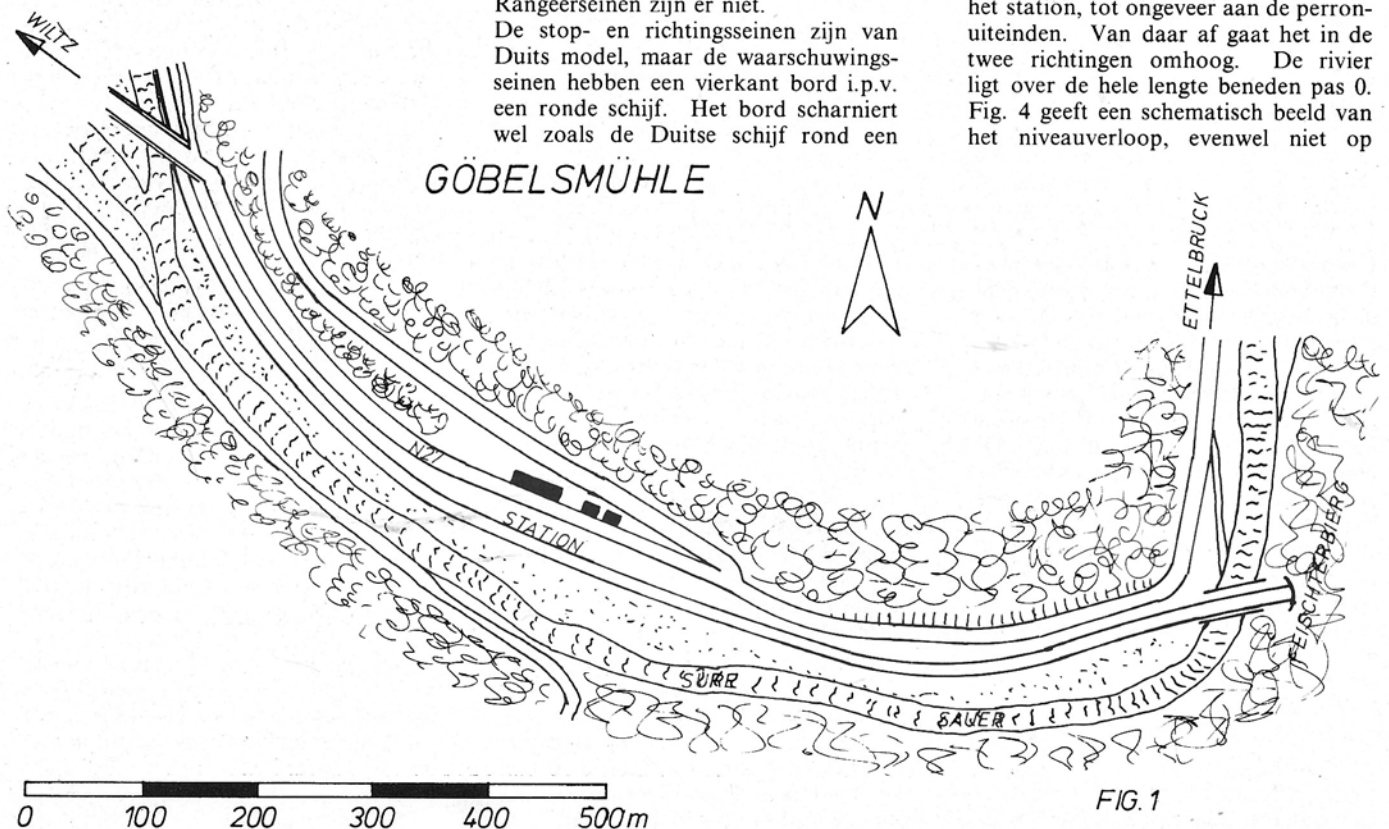
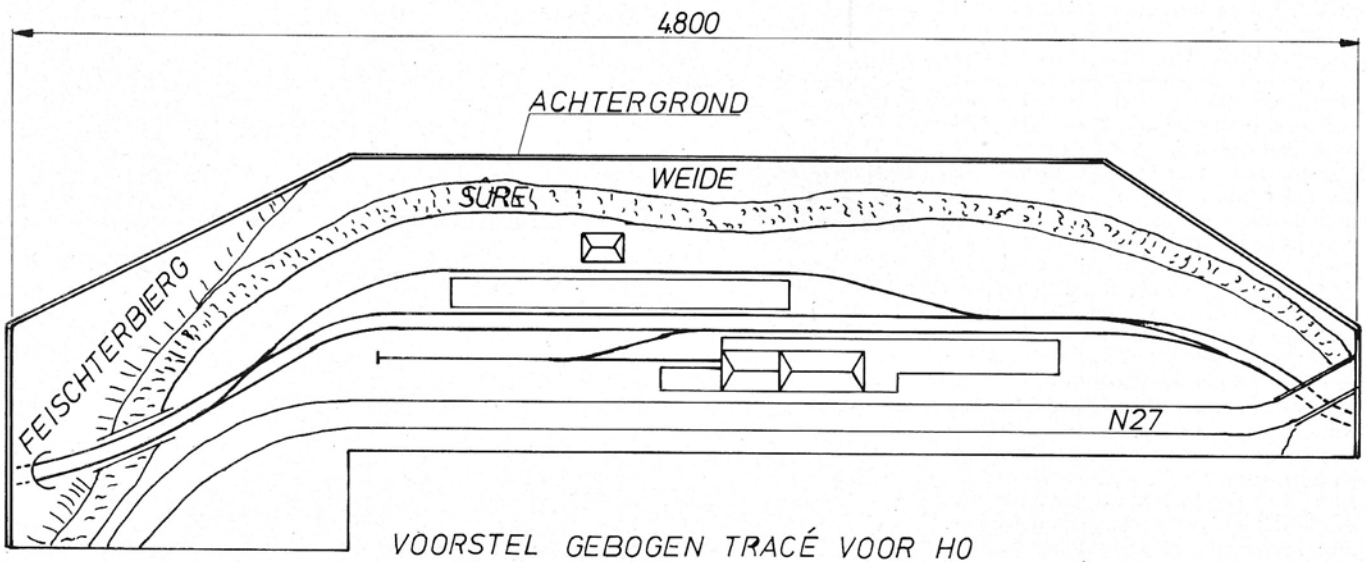
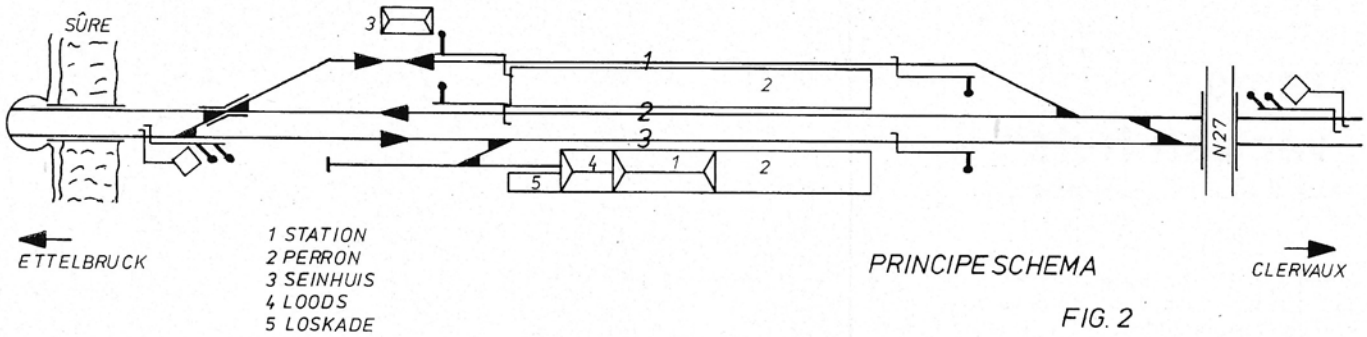


FIG. 1

GOEBELSMÜHLE



schaal.
De niet natuurlijke elementen beperken zich tot :

- de stenen spoorwegbrug met vier bogen;
- de betonnen brug van de N27;
- de tunnelingang;
- de N27;
- het stationsgebouw met loods, loskade en lage perrons;
- het seinhuis.

Daar het een seinhuis van het mechanisch type betreft doet men er best aan, de bedieningskabels en hun toebehoren (kabelrollen, spanners, doorvoeren) weer te geven. De moeilijkst te realiseren delen, de spanners, zijn in de handel verkrijgbaar (o.a. MKD). Stefan Carstens schreef over dit onderwerp een uitstekende handleiding (uitgave Miba, Mechanische Stellwerke I en II). Vergeet ook de krokodillen bij de seinen niet !
Wat gebouwen en kunstwerken in het

algemeen betreft moet ieder voor zichzelf uitmaken of hij een schaalmodel van de plaatselijke realiteit wenst of genoeg neemt met een ander model dat de functie weergeeft. Maak het in dit laatste geval niet te modern of te buitenlands.

Verkeer

Wie het verkeer op de CFL bekijkt denkt onwillekeurig aan de catalogi uit de tijd toen de term „miniaturspoorweg” beter de situatie weergaf dan de huidige modelspoorweg... Een NMBS-diesel met CFL-rijtuigen, een DB-lok met Belgische Fad's, een CFL reeks 18 met wijnrode M2's (een fraaie combinatie), een Franse BB 63.000 met een goederentrein : in Luxemburg is dit gewone dagelijkse spoorwegkost.

In Goebelsmühle ligt het zwaartepunt op het goederenverkeer. Erts, cokes, kolen, steenslag, staalproducten en, in mindere mate, ook hout maken de hoofdbrok uit van het vervoer, meestal in gehele treinen. Voeg daarbij nog enkele gewone goederentreinen en korte reizigerstreinen en we hebben alles voor een zeer afwisselend treinverkeer.

Het tijdeloze karakter van omgeving en gebouwen laat tevens een variatie van de traktievormen toe. Er kan, zonder te zondigen tegen de tijdperk-indelingen, gereden worden met stoom of diesel of gemengd.

Dit alles maakt het aantal mogelijkheden voor een dergelijk bescheiden stationnetje onvoorstelbaar groot.

Walter Temmerman

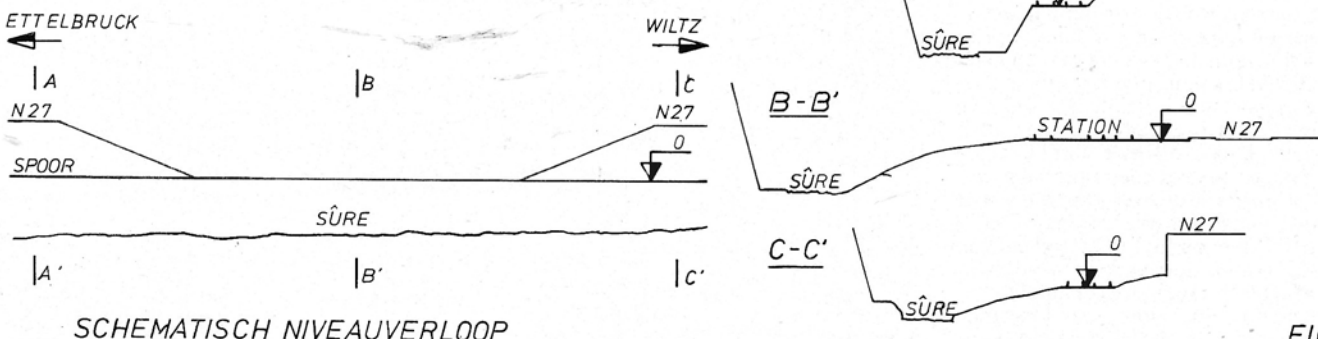


FIG. 4

Trams

„ver van huis”

Tekst en foto's : Jacques Cohn

Foto's 1 en 2 : Het is algemeen bekend, dat talrijke vierassige motorwagens van de kustlijn tijdens W.O. II naar andere netten werden overgeplaatst en na de vijandelikheden naar hun stamlijn terugkeerden*. Nauwelijks bekend is nochtans dat in februari 1957 twee Oostendse mws op het Kortrijkse net verschenen, namelijk 9730 en 9817. Gedurende twee of drie weken werden beiden op de lijn naar Deerlijk ingezet. Ze behielden hun Oostends uiterlijk met de lichtblauwe wagnnummers, maar werden van een Kortrijkse pantograaf voorzien. Een bord aan de voorkant, waarop de letter „D”, vormde de enige lijnaanduiding. Verder was geen bestemming aangegeven en de reisweg-zijbordjes waren verdwenen. De foto's tonen 9730 met twee Kortrijkse bws reeks 19533-48 aan het station en 9817 op de Markt. Kent één van onze lezers de reden van deze merkwaardige en kortstondige overplaatsing?

Foto 3 : Bij de NMVB gebeurde het soms, dat uit de dienst genomen mws niet onmiddellijk naar de sloper gingen, maar nog een tijdje als werkwagen overleefden. Ze bleven dan meestal in hun eigen groep en soms zelfs op hun stamlijn. Toch zijn er uitzonderingen op deze regel geweest. We zien hier, in de zomer van 1957, 9391 ex-Mechelen en 9306 ex-Eupen op het Brusselse NMVB-net, tijdens de aanleg - op het IJzerplein - van een keerlus voor de spitsuurdiensten van lijn AL Brussel - Aalst. Beide wagens hebben, zoals het hoort, een Brusselse trolleytang gekregen. Ze werden kort nadien gesloopt.

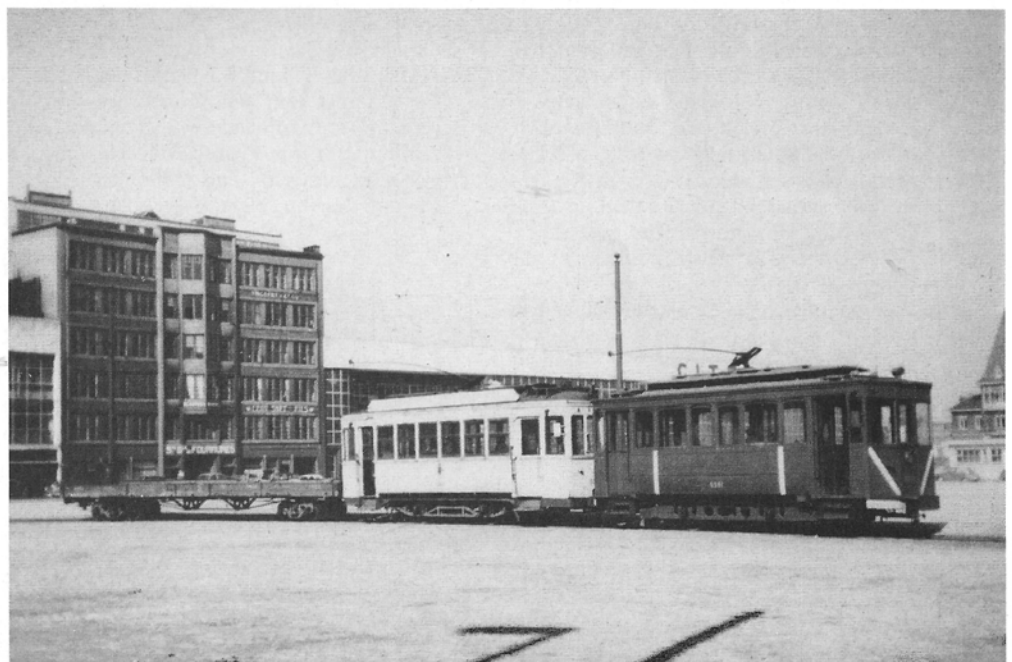
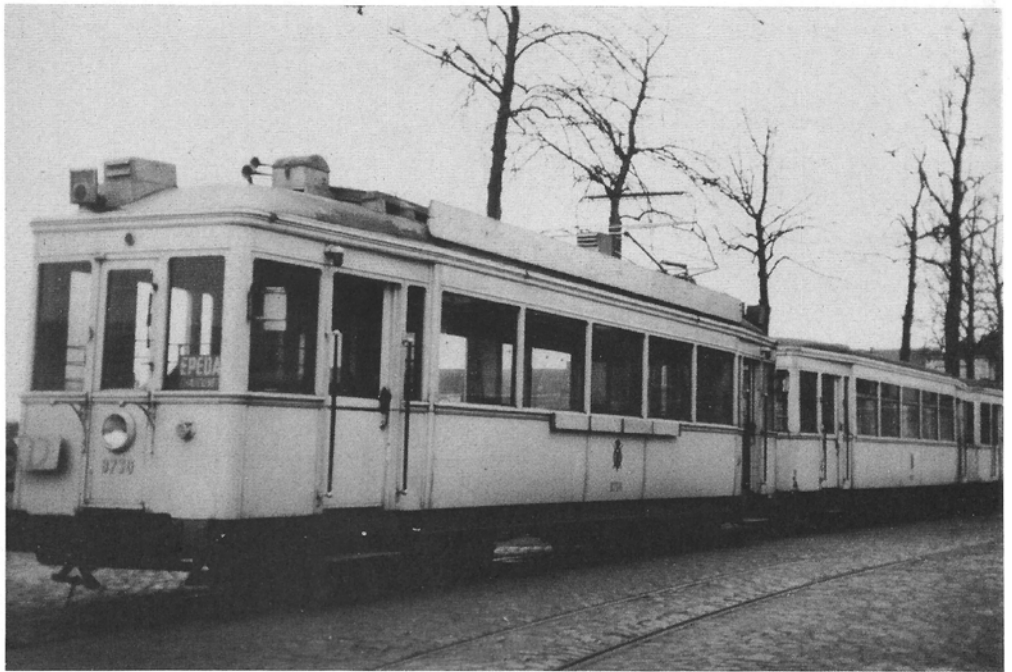
* Volgens mijn opzoekingen zouden de volgende kustwagens tijdens W.O. II zijn verplaatst :

- naar Leuven : 9729, 9731, 9817, 9818, 9819, 9942, 9947, 10005, 10051, 10053;
- naar Grimbergen : 9730, 9943, 10041;
- naar Bassenge (Bitsingen) : 9816, 9940, 9946;

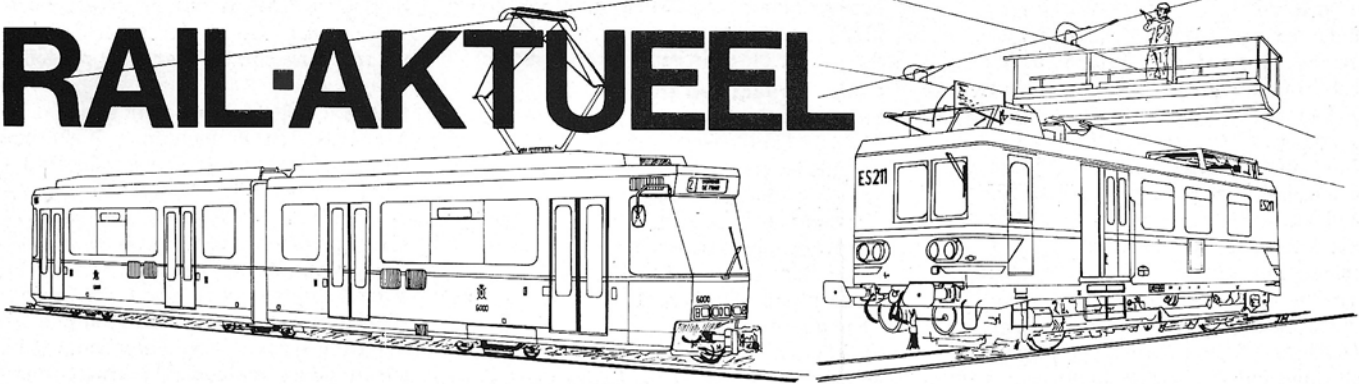
- naar Hasselt : 9941, 9944, 9945, 9948;
- naar Gent, Brussel en Hasselt : 10003.

De Grimbergse wagens hebben op lijn G Brussel - Grimbergen (en op lijn G of H naar Humbeek ?) dienst gedaan; die van Bassenge op (Luik-) Herstal - Bassenge. De 10003 zou op Gent Dampoort - Weteren hebben gereden.

De heer Harder heeft de 9816, met kopbord, tijdens de oorlog op lijn B Leuven - Brussel gefotografeerd. Er mag dus worden aangenomen dat deze wagen eerst naar Leuven kwam, om later naar Bassenge te verhuizen. Volgens sommige bronnen zouden er zelfs meerdere kustmws op Leuven - Brussel in dienst zijn geweest. Er bestaat geen zekerheid omtrent de inzet van de overige wagens in de reizigersdienst. De drie wagens van Bassenge werden op 5.7.1943 tijdens een brand in hun stelplaats vernield (vermoedelijk sabotage van weerstanders) en keerden dus niet meer naar Oostende terug.



RAIL-AKTUEEL



NMBS

• Snelheidsproeven met HLE 1805 op lijn 75

In het plan „STAR 21” wordt gesteld dat de TGV in België zowel zal rijden op nieuw aan te leggen tracés als op bestaande lijnen. Naast de TGV wordt voorzien in zeer snelle getrokken (reizigers)treinen die op bestaande baanvakken moeten kunnen rijden tegen 200 km/u.

Teneinde het gedrag van de bovenleiding te kunnen beoordelen bij hoge snelheden en om veiligheidsmarges te bepalen bij snelheden boven de 200 km/u, werden op lijn 75 Gent - Kortrijk verscheidene proeven gedaan. Dit baanvak werd verkozen omwille van de daar reeds toegepaste referte-snelheid van 160 km/u, de lange rechte baanvakken en het ontbreken van overwegen en wissels op het testcircuit Harelbeke - Waregem. De proeven vonden plaats over spoor B, richting Kortrijk - Gent, tussen kilometerpalen 35,5 en 29,6.

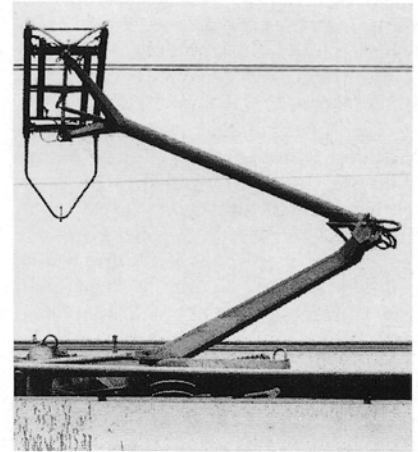
De dienst Infrastructuur zorgde voor aanpassing van de bovenleiding en voor controle van de spoorbedding. De bovenleiding werd strakker gespannen en de inplanting van de hangers voor

de ophanging van de rijdraden werd aangepast volgens computergegevens. De spoorbaan werd iedere dag nagemeten met behulp van het auscultatie-meetrijtuig M422 van de dienst Infrastructuur/Baan.

Lokomotief 1805 werd voor de proefnemingen gekozen omdat deze machine zonder beperkingen kan rijden tegen 180 km/u. Bovendien trekken de loks van de reeks 18 zeer snel op. Teneinde hogere snelheden te kunnen bereiken zonder wijziging aan de overbrengingsverhoudingen, werd de dikte van de wielbanden aangepast (grotere wiel diameter : hogere snelheid bij een gelijk aantal omwentelingen).

Met het oog op het registreren van de metingen door het meetrijtuig M13 werden een aantal elektrische sensoren in de lokomotief geïnstalleerd. De van lokomotief 2628 afkomstige Brecknell & Willis stroomafnemer werd speciaal voor deze proefritten als meetpantograaf gemonteerd op de 1805 en nadien terug verwijderd.

De verschillende aanpassingen aan machine 1805 werden verricht door de zorgen van de Centrale Werkplaats Salzinnes. De lok arriveerde er op



Detail-opname van de tijdens de testritten gemonteerde Brecknell & Willis-pantograaf. Foto NMBS.

26 februari 1990 en verliet het werkhuis op 28 maart 1990.

De testtrein bestond uit meetrijtuig M13 en uit twee rijtuigen I10B, allen voorzien van slingerdempers aan de draaistellen. De mogelijkheid tot het aanbrengen van deze dempers is bij de rijtuigen van het type I10 reeds voorzien van bij de constructie, daar deze wagens voorbestemd zijn om te rijden tegen snelheden van méér dan 200 km/u.

De proefritten vonden plaats van 14 tot en met 18 mei 1990. Dagelijks werd vijf of zes maal gereden tussen Harelbeke en Deinze. Na aankomst te Deinze koppelde een andere elektrische machine achteraan de meettrein, teneinde het geheel opnieuw naar het vertrekpunt te slepen.

Speciale maatregelen moesten zorgen voor een optimale veiligheid. Vermits door de stations Harelbeke en Waregem werd gereden tegen 170 km/u, dienden zich op de perrons bevindende reizigers te worden gewaarschuwd. De ritten van de proeftrein werden ingelegd onder het „blokstelsel per telefoon”-systeem.

Tussen de vertakking Zandberg (sein G 1.21) en Waregem (sein KX 1.12) mocht de proeftrein niet worden gekruist. Gedurende de ritten werd eveneens de grond-trein radioverbinding getest, die doorlopend „bezet” bleef voor de overige, normale radioverbindingen op lijn 75.

Tenslotte mochten tijdens de hele periode van deze proefritten geen



Na het afleggen van een „testparcours” staat lok 1805 met zijn meettrein op 15 mei 1990 uitgeweken in Deinze, waar het konvooi wacht op een andere elektrische lokomotief die het opnieuw naar Kortrijk zal brengen. De volgende dag bracht de hier afgebeelde meettrein het Belgisch spoor-snelheidsrekord op 218 km/u. Foto NMBS.

werken in of langs de sporen worden uitgevoerd.

Behaalde snelheden :

maandag 14.5, 1e rit : 170 km/u; 2e rit : 180 km/u; 3e rit : 196 km/u; 4e rit : 207 km/u;

dinsdag 15.5, gemiddelde snelheid 200 km/u; hoogste limiet 205 km/u; woensdag 16.5, 1e rit : 175 km/u; 2e rit : 205 km/u; 3e rit : 200 km/u; 4e rit : 213 km/u; 5e rit : 218 km/u;

donderdag 17.5 en vrijdag 18.5, ritten waarbij de 200 km/u niet meer werden overschreden.

Deze proefritten hebben alle nodige en nadien te verwerken gegevens opgeleverd. De verantwoordelijken voor het testprogramma waren zeer tevreden over de stabiliteit van lokomotief 1805, die boven de 200 km/u soms beter was dan bij 160 km/u !

• Ter gelegenheid van de „Open Monumentendag” op 9 september 1990 plaatste de NMBS op 8 en 9 september de „Koninklijke Trein” van Leopold II en Albert I in het Brusselse Noordstation op spoor 1. De drie bruine rijtuigen werden voorgesteld met aan kop stoomlokomotief 18.051 in zijn koninklijke paarse schildering. Het spoorwegmuseum was op die dagen eveneens toegankelijk van 10 tot 18 uur.

• Slechte tijden voor fraudeurs

Sinds de invoering van de nieuwe dienstregeling, op 27 mei 1990, werden 48 hoofdwachter-kontroleurs belast met de opsporing van zwartrijders. Sedert de afschaffing van de controle aan de in- en uitgangen van de stations spelen lang niet alle reizigers volgens de fair play-normen. Sommigen maken er zelfs een soort erezaak van, te reizen zonder geldig vervoerbewijs. De taak van de hoofdwachter-kontroleurs bestaat uit

het opsporen en in regel stellen van deze personen. Zij treden op in burgerkledij doch zijn te herkennen aan een duidelijk zichtbaar gedragen badge.

• ABS : rood, geel en blauw !

Sinds juni 1990 werd de benaming „NMBS Colli” vervangen door „ABX”. De gele letters ABX, op een rode achtergrond - die een stijgende beweging uitbeeldt - kaderen in een diepblauwe omgeving. Goederenwagens, vrachtwagens en drukwerk zullen dit nieuwe logo vertonen.

Teneinde de aandacht van het publiek op dit „nieuwe” produkt te vestigen werd een grootscheepse campagne gevoerd : vele trams en bussen werden langsrij van zelfklevers met dit nieuwe logo voorzien, vergezeld van de tekst „Geef ons 24 uur en wij verzetten bergen”.

Wat is nu eigenlijk de betekenis van de eerder „geheimzinnige” letters ABX ? De A staat voor de dag van ontvangst van het te verzenden goed, de B voor de gewaarborgde aflevering bij de bestemming op de dag na de aanvaarding, de X tenslotte staat voor „express”. Alle ABX-zendingen geschieden mits deze gegarandeerde tijdige aflevering.

• Op zaterdag 21 juli 1990 had een opmerkelijk transport plaats. Lokomotief 2137 vertrok uit Muizen, met aan de haak drie ex-Benelux motorstellen (220.901, 220.902 en 220.903), ingesloten door een motorstel '54 (115) en een motorstel '55 (524).

Verder werden acht platte wagens type Rems meegevoerd, die voor de nodige remkracht zorgden. In Namur namen de diesels 5215 en 5217 de sleeptak over tot Athus. De SNCF zorgde voor de laatste etappe naar Baroncourt.

Dit materieel zal in Frankrijk wor-

den gesloopt. Voor deze overbrenging diende de CW Mechelen enkele wijzigingen aan de motorstellen uit te voeren, teneinde het transport mogelijk te maken.

• De jeugd ontdekt de trein...

Minstens 15.000 mensen hebben per trein het dubbelfestival Torhout-Werchter bezocht. De NMBS spreekt dan ook van een succes. Twee jaar geleden maakten slechts 5000 festivalbezoekers van de trein gebruik.

Vooraf bij de extra ingelegde nachtreinen mocht men van een „bomvolle” bezetting spreken. Werchter scoorde in iets mindere mate dan Torhout, daar deze gemeente niet over een nabijgelegen station beschikt : pendelbussen werden ingezet naar Haacht, het dichtstbijgelegen spoorwegstation.

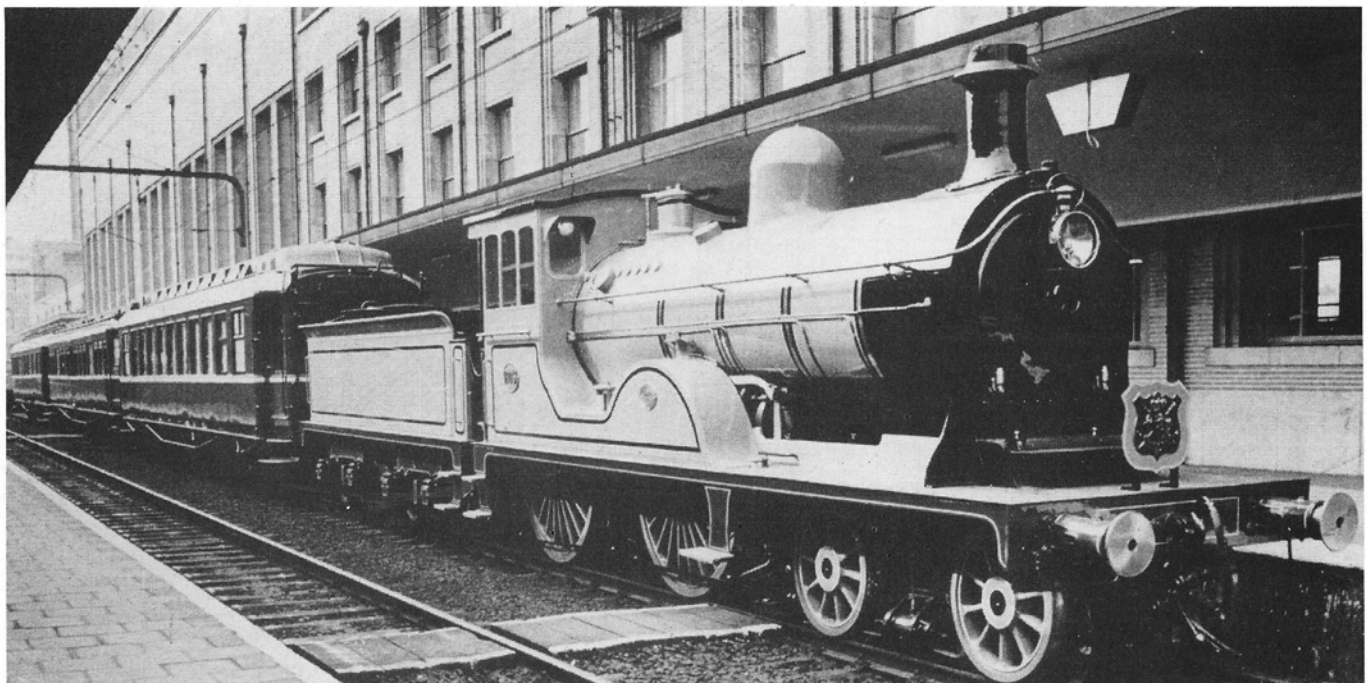
• Voorbereidende werken aan de „post aansluiting” te Berchem

Tijdens de weekeinden van 9 en 16 juni werden de eerste voorbereidende werken uitgevoerd voor de aansluiting van het nieuwe post-sorteercentrum met de sporen van het station te Berchem-Antwerpen.

In beide sporen van goederenlijn 27A werden uitzettoestellen geplaatst evenals aanpassingsrails teneinde later de wisselverbinding in te bouwen. Deze werken omvatten ook een tracé-aanpassing van de sporen en, vanzelfsprekend, het verleggen van de bovenleiding. De werken aan rail en draad vonden plaats op zondag 2 september.

In de weekenden van 8 tot 15 september werden de „doorsteekwissels” geplaatst tussen de sporen A en B van lijn 27A van de vertakking Groenenhoek.

• De Centrale Werkplaats Salzinnes krijgt werk op de plank : tijdens de komende maanden dienen nogmaals tien



De NMBS nam dit jaar deel aan de „Open monumentendag” en stelde de koninklijke trein tentoon in Brussel Noord. Bij gelegenheid van de tentoonstelling „Spoorwegen van toen en nu”, in september/oktober 1966, stond dit paradepaardje voor deze foto identiek in Brussel Noord opgesteld. Toch was er een verschil : de lokomotief had toen zelf zijn trein naar de tentoonstellingsplaats gesleept. Foto NMBS.

lokomotieven reeks 55 te worden voorzien van treinverwarming door middel van generatoren. Deze laatste tien machines van reeks 55, die nog niet over elektrische verwarming beschikken, zullen vervolgens worden overgedragen aan Hasselt. Vanaf januari 1991 zullen zij de IR-treinen Antwerpen - Neerpelt moeten duwen of slepen!

De overblijvende lokomotieven met oude kabinen uit de reeksen 52, 53 en 54 zullen door Salzannes worden uitgerust met „vlottende kabinen”.

- Lokomotief 7004 van Antwerpen Dam zal worden uitgerust met een dieselmotor van een afgeschreven machine uit de reeks 60 prototype. Teneinde deze inbouw mogelijk te maken diende het motorcompartiment van de 7004 te worden vergroot. De met deze ruil behaalde resultaten zullen bepalen of nadien andere 70'ers eenzelfde motorruil zullen ondergaan.

- Op donderdag 26 juli 1990 werden tien M2A rijkundigen van Mons (CW Cuesmes) naar Roosendaal overgebracht. De NS beschikken nu in totaal over 57 NMBS-rijtuig, verdeeld als volgt : eerste klasse (A) : 10 rijtuigen; tweede klasse (B) : 26 rijtuigen; eerste/tweede klasse (AB) : 12 rijtuigen; tweede klasse met pakwagens (BD) : 9 rijtuigen. Volledigheidshalve zij nog vermeld dat bij het transfert van 26 juli volgende rijtuigen naar de NS gingen : 41001, 41006, 41008, 41011, 41012, 41014, 41016, 41020, 41023 en 41025. De in vetjes gedrukte nummers slaan op rijtuigen die reeds vroeger op het NS-net hebben vertoefd, doch nadien terug naar de CW werden gezonden. Intussen werd ook het BD-rijtuig 49206 verwisseld voor de 49261.

- Bij wijze van proef zijn vanaf 9 augustus draagbare toestellen voor biljettenverkoop **in de trein** ter beschikking van de hoofdwachters gesteld. Deze proef duurt drie maanden en vindt plaats op de lijnen Erquelines - Charleroi Sud (lijn 125), Antwerpen Centraal - Brussel - Charleroi Sud (lijnen 25 en 124) en Antwerpen Centraal - Essen (lijn 12). Het gebruik van de toestellen zal worden uitgetest op sommige treinen. Met de beschikbare apparatuur kunnen biljetten worden afgeleverd voor alle op deze lijnen gelegen stations, evenals voor elk station gelegen in de richting Brussel Leopoldswijk - Etterbeek - Leuven - Namur en omgekeerd.

Klasseverhoging, vervoer van bagage, biljetten voor kleine dieren en forfaitaire heffingen zijn eveneens mogelijk. Toeristische manifestaties, een „Dag aan Zee/ in de Ardennen” en samengestelde excursies kunnen (voorlopig) nog niet worden gedrukt. Het afgeleverde biljet wordt gedrukt op papier met een beveiligings-achtergrond.

- **EurailCargo**

is de naam van een dagelijks tegen hoge snelheid rijdende internationale goederentrein. In oktober 1986 werd een eerste goederenverbinding België - Zuid-Frankrijk (Dijon/Marseille),



Heden komen baandiesels van de reeks 55 slechts zelden tot in Antwerpen. Vanaf januari 1991 kan hierin verandering komen, wanneer deze machines de IR-verbinding Antwerpen - Neerpelt te verwerken krijgen. Antwerpen Schijnpoort, 22 maart 1978. Foto Willy Henderikx.

Rhonebekken) op het spoor gezet onder de benaming „EurailCargo”.

In het begin reden per week vijf treinen van Noord naar Zuid en drie in omgekeerde richting. Sinds 1990 rijdt een vierde trein Zuid/Noord. Deze treinen kregen de benaming „Interdelta”. De capaciteit steeg van 1100 naar 1400 ton, waarbij zelfs op bepaalde perioden nog extra-treinen dienden ingezet. Dientengevolge werd de toegelaten maximumlast nogmaals verhoogd tot 1600 ton. Dit gebeurde in september 1989.

Op maandag 28 mei 1990 vertrok de nieuwste telg van deze „EurailCargo”-familie, de „Scaldo EurailCargo”. Deze trein rijdt tussen België (Antwerpen) en Oostenrijk (Linz), waarbij vijfmaal per week goederen tegen hoge snelheid

worden vervoerd via Hasselt en Montzen, waar de DB de diensten overneemt of overdraagt aan de NMBS. Aan de grens is geen stop voorzien, daar alle douaneformaliteiten worden vervuld bij vertrek of aankomst. Binnen de 48 uur zijn de goederen gegarandeerd ter bestemming, zoniet geniet de klant een niet geringe procentuele terugbetaling op de vervoerprijs. De benaming „Scaldo” staat voor Schelde (Scal) en Donau (do).

Terzelfdertijd met de „Scaldo” vertrok nog een nieuweling, de „Norlink”. Deze trein draagt het „EurailCargo”-label (nog) niet. Toch kon de rit naar Denemarken met 24 uur worden ingekort, wat op zijn minst een opmerkelijk resultaat mag worden genoemd.



De „Scaldo EurailCargo” op 28 mei 1990 in Antwerpen vertrekkensklaar voor zijn eerste rit met bestemming Linz (Oostenrijk). Foto NMBS.

• Op 1 januari 1990 telde de NMBS 46.151 werknemers en bedroeg de totale lengte van het spoor 3.513 kilometer, waarvan 2.797 voor zowel reizigers- als goederenvervoer en 716 uitsluitend voor goederenvervoer worden aangewend. Het net was over een lengte van 2.267 kilometer geëlektrificeerd.

Het totale park aan rollend materieel bedroeg op 1 januari : 381 elektrische lokomotieven, 287 baandiesels, 332 dieselmotorlokomotieven, 45 lokotraktoren (deze van de dienst Infrastructuur niet meegeteld), 670 elektrische motorstellen, 25 dieselmotorwagens, 7 aanhangrijtuigen voor motorwagens, 1513 rijtuigen voor het binnenlands verkeer, 330 internationale rijtuigen, 39 bagagerijtuigen, 3 generatorpakwagens, 28.973 commerciële goederenwagens - eigendom van de NMBS - en 2888 dienstwagens.

In 1989 werden 6,4 miljard reizigerskilometer afgelegd en werden 8049,3 miljoen tonkilometer goederen vervoerd. J.M.

• Lijn 278 terug in dienst ?

Lijn 278 (vertakking Heisbroek - St.-Katelijne-Waver Fort) was oorspronkelijk aangelegd om de groentevervoeringen van St.-Katelijne-Waver op het spoornet aan te sluiten. Sinds de indienststelling tot bij de buitendienststelling in 1989 werd de lijn echter weinig gebruikt. Vorig jaar besloot de NMBS de lijn af te schaffen. Een groot gedeelte van de signalisatie (o.a. de slagbomen van de drie overwegen) werd reeds voor herbenutting ontmanteld. Sinds kort wordt echter de mogelijkheid onderzocht om de lijn terug in dienst te stellen. Reden hiervoor is de interesse die bestaat om in de driesporenbundel een „Kangoeroeterminal” in te richten. Inderdaad, door plaatsgebrek te Muizen en te Antwerpen Schijnpoort en de gunstige aansluiting met het autowegennet zou men tegen het einde van dit jaar hier een overslagstation maken waar drie maal per dag vrachtwagens op of af de trein kunnen gereden worden.

• Werken op de lijnen 25 en 27

Sinds 1986 zijn de werken voor de herelektrificatie van lijn 25 in volle gang. De eerste fase (Berchem - Kontich) is reeds geruime tijd af. Volgens plan zou de hele lijn in 1991 dienen klaar te zijn. Een hele reeks wijzigingen in de planning werd echter sindsdien uitgevoerd. Sinds kort besliste de NMBS de op de lijnen 25 en 27 uit te voeren werken volgens volgende planning te verrichten : Eerst en vooral zal lijn 27 aan het station van Nekkerspoel verlegd worden, zodat eind 1991 dit werk volledig kan beëindigd zijn. Deze werken vergen wel de buitendienststelling van lijn 27 (niet van 27B naar en van Muizen) tussen St.-Katelijne-Waver en Nekkerspoel voor een periode van 6 maanden, beginnende bij de nieuwe zomerdienst 1991. Deze omleiding zal een aantal ernstige wijzigingen in de treindienst voor gevolg hebben.

Nadat deze werken uitgevoerd zullen zijn zal men het grondwaterpeil op lijn 25 tussen Kontich en Berchem aanpassen. Hiervoor dient men gedurende een vol jaar, vermoedelijk 1992, de reizigerstreinen via lijn 27 om te leggen. Na de beëindiging van deze werken zullen eindelijk de herelektrificatiewerken terug aangevat kunnen worden. Een groot werk in dit raam - en met vooruitzicht op de doortocht van de STT - is het rechtekken van de bocht van Duffel en de vervanging van de Netebrug, waarvan het stenen booggedeelte uit 1920 dateert.

• Sluiting lijn 18

Op 5 augustus 11. werd door de NMBS lijn 18 Houthalen - Winterslag buiten dienst gesteld. De dienst Infrastructuur van de Groep Hasselt achtte namelijk een veilig verder uitbaten van deze lijn niet mogelijk. Als gevolg van deze sluiting dienen de laatste twee „Kubeltreinen”, indien ze rijden tussen de kolenmijn van Zolder en Genk Kolenhaven of omgekeerd, via Hasselt te worden omgelegd. Deze twee treinen zijn in principe nog tot aan de zomerdienst (einde mei 1991) voorzien.

Voor de fotografen volgt hierna de dienstregeling van beide treinen, waarbij de aandacht dient gevestigd op het feit dat ze wel vervoerd kunnen rijden indien de exploitatie dit toelaat of vereist.

Trein 33331 : 08.49 Genk Kolenhaven - 08.52 vert. Nieuwdak - 08.54 vert. Boksborgheide - 09.10 vert. Zonhoven - 09.12/09.16 fakultatieve stilstand vert. Nd driehoek Hasselt - 09.20/09.44 frontwijziging Hasselt bundel D - 09.48 vert. Nd driehoek Hasselt - 09.50 vert. Zonhoven - 10.02 Houthalen - 10.08 Zolder.

Trein 33334 : 18.57 Zolder - 19.04 Houthalen - 19.19 Zonhoven - 19.21 Nd driehoek Hasselt - 19.25/20.18 frontwijziging Hasselt bundel D - 20.22 Nd driehoek Hasselt - 20.24 Zonhoven - 20.39

Boksborgheide - 20.40 Nieuwdak - 20.44 Genk Kolenhaven. P.J.

NMVB - ANTWERPEN

• Op 20 juli 1990 werd AB 4823, met de nieuwe kleuren van „De Lijn”, officieel aan de genodigden van MIVA en NMVB voorgesteld in de stelplaats en de werkhuizen van de NMVB te Merksem Oude Bareel. Tevens werd AB 2371, van een nieuwe reeks A 600'en, geleverd door Van Hool, voorgesteld in de nieuwe kleuren (niet de hele reeks zal de kleuren van De Lijn meekrijgen). Het betreft hier de reeks 2356-2470, koetswerk en onderstel Van Hool, motor M.A.N., met een instaphoogte van 330 mm. AB 2371 is, zoals de rest van deze reeks, een tweedeurs lagevloerbus. Op 24 juli 1990 verdween AB 2371 terug uit de stelplaats op dezelfde „geheimzinnige” manier als zij gekomen was. Waar de bus zich momenteel bevindt blijft een raadsel ! J.D.

NMVB - KUSTLIJN

• Omtrent de te Knokke aan gang zijnde restauratie van het Antwerps voormalig MIVA-motorrijtuig 6403 bereikten de redactie reeds vele vragen en opmerkingen m.b.t. de toekomstige schildering van deze wagen. Samengevat luidt de algemene vraag : „Waarom dit rijtuig niet gewoon in zijn oorspronkelijke Antwerpse kleuren schilderen ?”

Ik ondervroeg hieromtrent Raymond Poot, de man wie de restauratie van de 6403 nauw aan het hart ligt. Zijn verklaring komt op het volgende neer :

„Vermits deze wagen in de allereerste plaats dient gezien als een toeristische attractie, maar evenzeer omwille van de veiligheid op de in het hoogseizoen toch druk bereden Kustlijn, krijgt mw 6403 een speciale schildering. Het onderste gedeelte van de kast wordt rood, de raampartij wit, beide kleurvlakken gescheiden door een blauwe bies. Zodoende wordt ook vermeden dat om de haverklap en ten



AB 2371 tijdens de voorstelling van de nieuwe schildering van „De Lijn”. NMVB-werkplaats Oude Bareel, Merksem, 20 juli 1990. Foto Eddy Cassiers.



De restauratie van het ex-MIVA motorrijtuig 6403 vordert voorspoedig. De eerste elektrische proeven schonken voldoening en de kompressor verkeert na vijftien jaar „nietsdoen” nog in prima toestand. Er werd met de toekomstige 403 ook reeds enige meters over en weer gereden. Knokke, 8 september 1990. Foto Raymond Poot.

behoefte van pseudo-historische foto's wordt gevraagd, één of ander Antwerps koersbord op het rijtuig te plaatsen. Deze motorwagen heeft slechts negen zitplaatsen, aantal dat wordt uitgebreid tot twintig. Het spreekt vanzelf, dat bij deze herinrichting geen originele banken kunnen worden gebruikt. Teneinde de grotere zijdelingse uitwijking van de rijdraad op te vangen, dient een NMVB Stemman-pantograaf te worden gemonteerd. De inhuldigingsrit, die vermoedelijk reeds in 1991 zal kunnen plaats vinden, wordt gereden met wagennummer 403 en onder het oorspronkelijk nog op het rijtuig aanwezige koersbord van de Antwerpse lijn 10. Nadien zal de wagen bestemmingsborden van de kustlijnen 1 en 2 tonen.” S.C. en R.P.

VLAAMSE VERVOER- MAATSCHAPPIJ - DE LIJN

• Op 21 maart 1990 werd door de Vlaamse Executieve het voorontwerp van decreet tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij goedgekeurd.

Na het inwinnen van de adviezen van de Sociaal Economische Raad van Vlaanderen en de Raad van State, werd het ontwerp van decreet tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij en het ontwerp van statuten definitief goedgekeurd op 6 juni.

De Commissie Infrastructuur en Verkeer van de Vlaamse Raad keurde op 10 juli - op de vooravond van 11 juli ! - het decreet definitief goed.

De officiële benaming luidt „Vlaamse Vervoermaatschappij”, maar als commerciële naam werd geselecteerd voor „De Lijn”.

Het logo van de nieuwe vervoermaatschappij bestaat uit drie kleuren : geel (logovlak), blauw (horizontale lijn) en

grijs (letters).

Wanneer u deze Rail-Revue leest zullen reeds een aantal bussen en enkele trams in hun nieuwe huisstijlkleur geschilderd zijn.

Thans wordt er gewerkt aan de uitvoeringsbesluiten (benoeming Raad van Bestuur, Directeur-generaal enz.) om vanaf 1 januari 1991 van start te kunnen gaan. E.K.

MIVA

• Gaat het sneller te voet ?

Uit het MIVA-jaarslag 1989 kan volgende interessante bloemlezing worden samengesteld :

„Onderzoek op tramlijn 7 heeft aangetoond dat de wagens per rit heen en terug gemiddeld 14 min. 26 sec. stilstaan voor rood licht, dit is bijna 22 % van de voorziene ritduur 66 min., waarbij nog de verliestijden als gevolg van de verkeersdrukte dienen gevoegd.” (blz. 10)

„Bij een voorzichtige rijwijze van tram- en busbestuurder is de remafstand meestal voldoende om behoorlijk te kunnen afremmen... Nu kan men... zien dat juist die ruimte benomen wordt door een inhalende personenauto; de bestuurder ervan weet toch : de tram/bus zal wel remmen of stoppen.” (blz. 39)

„Het verkeersgedrag is ronduit egoïstisch, asociaal en zeer agressief !... het aantal zware inbreuken die dagelijks worden begaan is ontstellend hoog.” (Rapport van de Verkeerspolitie 1988, blz. 7, geciteerd op blz. 39 van het jaarslag)

„Sommigen parkeren hun auto niet meer, maar laten hem gewoon ergens achter.”

„Dit citaat uit hogergenoemd Politierapport (blz. 10) geeft kort en duidelijk de verklaring voor de grote toename van het aantal dienstonderbrekingen

te wijten aan slecht geparkeerde auto's : 17 % meer gevallen, met 27 % meer betrokken trams en met 39 % meer geleden oponthoud in vergelijking met 1988.”

„Een magere troost is dat de schadevergoeding op 2 jaar met 80 % is toegenomen, maar het onrechtstreeks verlies door reizigersvlucht is daarmee niet goed gemaakt.”

„Een andere bron van ergernis voor het reizend publiek zijn allerlei manifestaties zoals braderijen, wielkoersen, joggings, rommelmarkten en wijkfeesten... het publiek (moest) op 101 dagen rekening houden met één of meerdere omleidingen.”

„In een interne studie uit 1986 werd duidelijk bewezen dat de maatschappij daardoor vele miljoenen aan inkomsten verliest.” (blz. 41)

„FOUTIEF PARKEREN BIJ DE HALTEN...

Hierbij kan MIVA niet anders dan vragen stellen :

1....

2. hoe kan men tram-/busbestuurders motiveren... wanneer de bestuurder dagelijks moet zien dat automobilisten hem en de reiziger straffeloos het leven zuur maken ?

3. hoe wil men een campagne waarmaken voor integratie van de mindervalide en bejaarde reizigers in tram- en busverkeer, wanneer de rijtuigen hun halten niet eens op een behoorlijke manier kunnen bereiken ? a fortiori wat is in die omstandigheden het nut van lagevloerrijtuigen of van andere belangrijke investeringen om de toegankelijkheid te vergemakkelijken ?

4... ” (blz. 42)

Het betekent géén nieuws meer te vernemen dat het bovengronds rijdend openbaar vervoer in onze steden helemaal dreigt te verstikken in het veel te drukke verkeer met privé-wagens, met alle gevolgen van geblokkeerde straten, dito tramsporen en -haltes vandien. Indien de automobilist niet uiterst snel een grondige mentaliteitswijziging kan worden bijgebracht, wordt binnen zeer afzienbare tijd elke vorm van openbaar stadsvervoer een onmogelijk te volbrengen taak. Zodoende wordt de vicieuze cirkel geheel gesloten : vermits het openbaar vervoer tergend lange rij- en stoptijden kent - ingevolge het overmatig gebruik van de auto en de uiterst slordige en onverschillig-egoïstische parkeergewoontes van zijn chauffeur - wordt het gemeenschappelijk vervoer voor de reiziger steeds minder aantrekkelijk, wat uiteindelijk moet uitmonden in een nog sterker stijgend gebruik van de privé-wagen.

Er mag worden verondersteld dat de „ordehandhaving” weet dat betugelend optreden het enig resterend alternatief vormt bij de ontelbare en flagrante verkeersovertredingen van de laatste jaren. Vermits géén poster-, dagblad-, radio of TV-kampagne omtrent het probleem iets uithaalt, blijft het zwaar beboeten van overtredingen voorlopig een valabele mogelijkheid om enige wijziging in deze bijna uitzichtsloze toestand te brengen ! S.C.



• De eerste omgebouwde PCC 2100 reed op 1 juni 1990 zijn eerste proefrit in de Centrale Werkplaats te Hoboken, om op 14 juni zijn eerste beperkte uitstap op het net te doen tussen de keerlus Zwaantjes en de Lelieplaats.

Op woensdag 11 juli deed hij een geslaagde proefrit tussen Hoboken en de Groenplaats. Na deze datum kwam de 2100 regelmatig op het net om de tramonderrichters en toezichters op te leiden. Vooral het rijcomfort en het zacht optrekken van het rijkuit valt onmiddellijk op.

De uitvoering van de mechanische aanpassingswerken aan de nog 103 om te bouwen PCC-rijtuigen werd toevertrouwd aan de firma B.R.E.C. uit Beersel voor een bedrag van 101.007.877 F (excl. BTW). De koetswerken van de rijtuigen zullen via de weg naar de werkplaatsen van B.R.E.C. vervoerd worden.



Op woensdag 22 augustus 1990 werd de BN lagevloertram door de NMVB transportwagen van Brugge overgebracht naar de MIVB-stelplaats te Elsene (Renbaanlaan). Tot maandag 27 augustus werden in de avondlijke en nachtelijke uurtjes (na 21 uur) proeffritten gereden tussen de stelplaats en respectievelijk het Flageyplein en het Dancoplein. Op donderdag 30 augustus werd het rijkuit terug naar Brugge gebracht. Foto Robert Boogaerts.

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

• Buslijn 31 (Centraal Station - Kaai 214). Met ingang van 1 september 1990 werd de reisweg van deze buslijn ingekort. Het eindpunt aan de C.M.B.-kaai 214 werd teruggebracht naar de bestaande halte op de Henri Fordlaan, ter hoogte van Kaai 210. De totale lijn-lengte van lijn 31 vermindert hierdoor met 861 m. E.K.

MIVG

• De werken op de as Nederkouter-Kortrijksepoortstraat vorderen, doch slechts langzaam! De Nederkouter werd reeds gedeeltelijk afgewerkt en terug opgesteld voor het gewone verkeer. Door de herinrichting van de straat krijgt de tram staduitwaarts een eigen baan (kasseisten); in de tegengestelde richting rijdt hij samen met het overige

verkeer.

Door het behouden van de parkeerstrook valt de herinrichting uiteindelijk nogal tegen: de trottoirs zijn smal (parkeermeters zorgen voor bijkomende hinder), laad- en losplaatsen voor de talrijke winkels ontbreken, terwijl de stadinwaartse sporen nogal dicht tegen de parkeerstrook liggen: reeds voor de herinrichting een frekwente bron van oponthoud voor de tram wegens slecht geparkeerde wagens!

Intussen werd in de Nederkouter begonnen met de heraanleg van de sporen. Daarna volgt nog de aanpak van het tussenliggende kruispunt „Verlorenkost” en het spannen van de nieuwe rijdraad.

Op 3 september startten de werken op het Koophandelsplein, in de Korte Meer en de Sint-Niklaasstraat. Tijdens de werken blijft tramlijn I ten zuiden van de Korenmarkt doorrijden (uiteraard op enkelspoor) tot aan de Zonnestraat; de Veldstraat wordt bijgevolg tijdelijk in twee richtingen bereden, wat zowel voor de exploitatie als voor de (winkelende) wandelaar niet van alle gevaar ontbloot is.

Eind augustus vingen de werken aan tussen het Gravensteen en het Sluizeken. Hierdoor valt tramlijn 40 uiteen in drie stukken: St.-Pietersstation - Muidebrug (lijn 43), Korenmarkt - Moscou (lijn 42), terwijl een pendelbus de dienst verzorgt tussen de Korenmarkt en de Muidebrug.

Hierdoor valt tijdelijk ook de tweede rechtstreekse verbinding St.-Pietersstation - Korenmarkt weg. Zoals de pendelbus op lijn I (St.-Pietersstation - Bagattenstraat/Nederkouter), is ook de vervangende busdienst op lijn 40 van nogal bedenkelijke kwaliteit (lagere frekwenties dan de tram, slechte aansluitingen, nogal afwijkend parcours).

• Per 1 september 1990 ging op het gehele MIVG-net nog maar eens een nieuwe dienstregeling van start met nogal gevoelige frekwentieverlagingen als gevolg, vnl. op de buslijnen.

• Tot slot toch nog een positieve noot: tussen 14 en 23 juli ll. voerden 8 NMVB- en 4 MIVG-„Gentse Feestbussen” ca. 17.500 feestgangers huiswaarts, wat bijna 50% méér is dan in 1989. Vanop de Korenmarkt vertrokken elke nacht bussen om 24, 1.30 en 3 uur. B.V.C.

Op 2 juni 1990 startte met overweldigend succes de toeristische exploitatie van de op Oost-Belgisch en West-Duits gebied gelegen, in spoorliehebberskringen beroemde Vennbahn. Op 21 juli 1990 lukte dit mooie plaatje van de toen rijdende Vennbahn-toeristentrein, bestaande uit lok 201.001 (ex-5930), één M1- en vijf K1-rijtuigen, onder de bekende Duitse seinbrug in het Belgische Sourbrodt. Dia Staf Cuyt.

Aanwinst 1990 voor het Antwerps Tram- en Autobusmuseum: autobus 25 31-83, een van het Autobusbedrijf Dauwe & Cie afkomstig Fiat-Van Hool voertuig, type SV.682 uit 1970. De bus - heden opnieuw geschilderd in haar oorspronkelijke NMBS-livrei - werd ingezet op de lijn Gent - Watervliet, lijn die omwille van haar verbinding met de Nederlandse grens de naam „Smokkelbus” kreeg. Het voertuig, gerestaureerd door de NV Van Hool te Koningshooikt met medewerking van Dauwe & Cie, Wondelgem en NV Nuyens, Willebroek, werd op 22 juli 1990 aan het ATAM overgedragen door de heren Roger Braet namens Dauwe & Cie en Denis Van Hool namens de NV Van Hool. Foto Van Hool.

Het bekijken of het lezen waard



B-MOTORRIJTUIGEN door Max Delie

Het verschijnen van een fotoboek van Max Delie gaat vanwege de liefhebbers van zulke „albums” steeds gepaard met hooggespannen verwachtingen. Deze maal waren ondergetekenden - auteur en co-auteur van de in Rail-Revue nrs. 16 tot en met 19 verschenen artikelenreeks omtrent hetzelfde onderwerp - om verscheidene redenen bijzonder benieuwd naar de inhoud van Delie's jongste „telg”.

De koper van het boek kunnen wij reeds bij voorbaat gerust stellen : het kreeg de klassiek geworden fijne verzorging, eigen aan de Blanchart-uitgaven. Eerst en vooral over de gepubliceerde foto's pratend dienen wij op te merken dat enkele van de historische zwart/wit opnamen werden geretoucheerd (wat de afdrukkwaliteit ten goede komt) doch dat andere zwart/wit foto's klaarblijkelijk werden omgezet van oorspronkelijke kleurenfoto's en/of dia's (wat een kwaliteitsvermindering tot gevolg heeft). Van de gepubliceerde kleurenopnamen werden enkelen iets te nadrukkelijk in de verf gezet, wat aanleiding geeft tot een minder natuurlijke kleurweergave. Een en ander neemt niet weg dat de getoonde foto's het bekijken overwaard zijn. Er zijn 117 zwart/wit en 44 kleurenfoto's opgenomen, waarvan 62 van de auteur zelf en 39 uit het archief van de NMBS; de overige zijn het werk van vijftien andere fotografen of werden geselecteerd uit vijf privé-verzamelingen.

De schematische tekeningen van de motorwagens - hier werd voortreffelijk werk geleverd door H. De Bleser ! - vallen echter danig uit de toon : niet minder dan dertig overzichtsplannen werden als haringen in een ton samengeperst op de bladzijden 48 en 49. De overigens zeer verzorgde lay-out van het boek liet nochtans over het algemeen toe, deze tekeningen rechtstreeks in te lassen bij de besprekingen van de verschillende types spoorauto's,

waardoor ze beduidend groter en duidelijker hadden gekund - jammer !

Het tekstgedeelte is voor de lezer van de Rail-Revue artikelenreeks vrij teleurstellend : hoewel data en gebeurtenissen korrekt worden weergegeven, komen hier slechts bitter weinig onbekende en/of nieuwe gegevens aan het licht. Het Nederlandse taalgebruik is zeer behoorlijk doch de tekstbewerker slaagde erin een nieuw woord te creëren : „tweetintengroen” is een kleurtechnische onmogelijkheid en de lezer zal dit als zelfstandig naamwoord aangedragen begrip vergeefs in de - evenmin foutloze - grote Van Dale zoeken. De Franse vertaling is onberispelijk.

Evenmin als in vroegere werken van Max Delie vonden wij enige bronvermelding of bibliografie. Het zou ons nochtans ten zeerste verbazen wanneer de honderden in dit boek vermelde gegevens niet uit reeds eerder gepubliceerde documenten werden overgenomen.

Min of meer ergerlijk wordt het, wanneer bepaalde feiten niet worden vermeld terwijl andere, o.i. onterecht, extra-aandacht krijgen. De auteur sloot het werk aan zijn boek af op 15 februari 1990, ogenblik waarop de gegevens omtrent de bewaarde dieselmotorrijtuigen algemeen bekend mochten worden geacht. Nochtans ontbreken in de gepubliceerde teksten verscheidene spoorauto's, aangekocht door sommige privé-personen of verenigingen. Zo zal de lezer bv. vergeefs zoeken naar de motorwagens 4302 en 4602, de eerste eigendom van BVS en de tweede - in privé bezit - eveneens ingezet op de door deze vereniging geëxploiteerde museumlijn. Daarentegen krijgt motorrijtuig 554.14, eigendom van de TTZ, niet alleen een kleurenprent maar komt deze vereniging zelf bij herhaling aan bod in de bij de kleurenfoto's horende bijschriften.

Wij dienen wel enkele vraagtekens te plaatsen bij deze vreemde wijze van informeren, zeker wanneer men bedenkt dat verenigingen als BVS zorgen voor de verkoop van vele tientallen, wellicht enkele honderden exemplaren van het hier besproken boek !

B-motorrijtuigen is een uitgave van G. Blanchart & Cie te Brussel. 21 x 30 cm, omvang 184 blz., gebonden onder gekartonneerd vierkleurenomslag. Prijs 1980 F. J.M. en S.C.

HISTOIRE DU CHEMIN DE FER LANDEN - STATTE door Didier Funken en Christian Lamby

De Haspengouw doorkruisende spoorlijn Landen - Statte werd ongeveer 115 jaar geleden in dienst gesteld. De auteurs van dit Franstalige werkje schreven de zeer lezenswaardige geschiedenis van deze op onze dagen bijna geheel verdwenen verbinding, waarop het reizigersverkeer reeds in september 1963 werd afgeschaft en waarop heden nog slechts op het enkele kilometer lange gedeelte tussen Statte en

Moha enig goederenverkeer plaats vindt.

Haspengouw, streek in Midden België en ongeveer begrensd door de steden Namur, Tienen, Sint-Truiden en Liège, werd in zijn economische hoogdagen doorregen met lijnen op vele spoorwijdtes (ook de Buurtspoorwegen speelden er een belangrijke rol). Anno 1990 is deze regio, ingevolge de beruchte „herstructurerings” van de voorbije decennia, tot een „spoorwoestijn” afgetakeld : er blijft bijna niets aan bruikbare spoorinfrastructuur over.

De verbinding van Landen (op de lijn Brussel - Liège) naar Statte (voorstad van Huy - Hoi) was in zijn tijd nochtans zeer belangrijk en kende een bloeiend reizigers- en goederenverkeer.

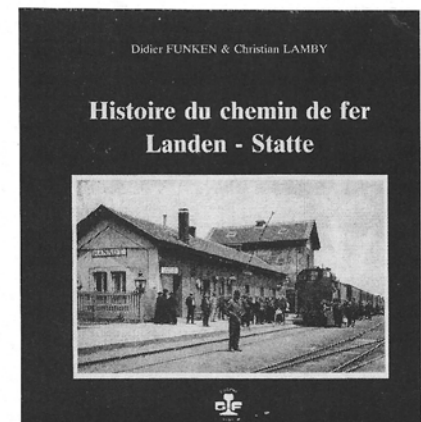
Het samenstellen van de geschiedenis van deze lijn kostte de auteurs drie jaar arbeid. Speurwerk in bibliotheken en op de verschillende historische sites evenals het ondervragen van overlevende getuigen leidden tot een pareltje van spoorse geschiedschrijving, verlucht met ongeveer 150 zwart/wit foto's.

In het eerste deel wordt chronologisch en van begin tot einde ingegaan op alle aspecten omtrent het leven van deze lijn. Vervolgens komen alle stations en halteplaatsen in woord en beeld aan bod; zelfs de sporenplannen worden in duidelijke en zeer verzorgde tekeningen opgenomen.

Dit fijne boekje kan zowel de historisch geïnteresseerde lezer als de modelbaanfanaat heel wat bijbrengen : een aanrader !

Histoire du chemin de fer Landen - Statte is een uitgave van GTF vzw te Liège. 21 x 21 cm, omvang 144 blz., genaaid onder kartonnen tweekleurig omslag. Prijs 750 F. Verkrijgbaar in de boekhandels te Huy en Hannut, in de stations van Huy en Statte en in het Luikse openbaar vervoersmuseum, rue Richard Heintz 9.

Voor toezending langs de post : overschrijving van 810 F op rekening 240-0380489-59 van GTF asbl, Editions, BP 191, 4000 Liège 1, onder vermelding „Landen - Statte”. Buitenland : 835 F op postrekening 000-0896641-70 met zelfde adres en vermelding. S.C.



Lezersforum

NMVB-rijtuig 169 ?

In RR 20, blz. 156, werd in „Opsporing gevraagd” een vraag opgenomen van lezer D.W. Eveleens Maarse uit Arnhem m.b.t. het vermeende NMVB-motorrijtuig nr. 169.

Tenminste drie tramvrienden hebben onze lezer persoonlijk geantwoord en een gelijklopende oplossing voor het gestelde probleem kunnen geven. Daar één en ander te maken heeft met een minder gekend aspekt van onze Belgische tramgeschiedenis wordt hierna, ten behoeve van alle tramliefhebbers, het antwoord van de heer Paul De Backer uit Brussel in zijn geheel afgedrukt.

Geachte Heer,

Uw vraag in Rail-Revue van april 1990. De verwarring komt uit twee feiten : Op het - in mijn bezit zijnde - originele dokument van de Catalogus van „Les Ateliers Métallurgiques - Usine de Nivelles”, Figuur 23, wordt een rijtuig voorgesteld met referentiecode „Uitdenken” en melding dat het geleverd is aan de NMVB, eerste foutieve feit.

Tweede foutieve feit is dat het wapen NIET dat van de NMVB is. Als uw dokument goed is zult u misschien opgemerkt hebben (of u kunt het nu doen) dat het NMVB wapen niet helemaal gelijk is aan het nochtans onverschillig gebruikte kenteken. Er is namelijk langs beide kanten van de band die rond de kern van het wapen loopt, een stukje dat zich van de ronde afwendt. Bovendien loopt onder de kern nog een soort lint met (in het Frans) de Belgische leuze „L'union fait la force” (Eendracht maakt macht).

Wagen 169 is een wagen gebouwd in 1898 en geleverd aan de **Belgische Staat** voor het uitbaten van haar metersporige lijn Mons (Bergen) - Boussu, uitgebaat van 24/8/1899 tot in 1926. In 1926 werd zij uitgebaat door de NMBS en nadien door de NMVB.

Deze wagen maakt deel uit van een reeks genummerd 157 tot 172 (maar al deze wagens waren niet dezelfde). Zij werden (in heel slechte staat) met de lijn (en ander materiaal) in juli 1928 overgenomen door de NMVB, waar zij de wagnummers 9800 tot 9815 kregen.

Naar mijn weten, gezien hun slechte toestand en het feit dat ze toch 30 jaar dienst hadden zonder merkwaaardige aanpassingen of verbeteringen, werden ze NIET in dienst genomen bij de NMVB en gesloopt.

Hierbij vindt u een fotokopij van het, vermoed ik, in uw bezit zijnde dokument gepubliceerd in hogervermelde catalogus. Ik voeg erbij een kopij van een foto van dezelfde wagen genomen op het ogenblik van de overname door de NMVB.

Alhoewel het op de kopij niet duidelijk is, mag ik u bevestigen dat het hoger beschreven wapen van de Belgische Staat er nog steeds op voorkomt.

Er bestonden aanhangwagens van dezelfde stijl en ook twee motorwagens

op draaistellen „maximum traktie” welke dienst deden bij het NMVB-net van Brussel maar als BIJwagen.

Op prentkaarten van toen, genomen tussen Mons en Boussu, komt dit materiaal vaak voor en is dus GEEN materiaal van de NMVB maar wel van de Belgische Staat.

Met vriendelijke groeten,

Paul De Backer, Brussel

Lokomotief 5001 : de sterkste ?

Onder het hoofdstuk „Het Bilan” werd in RR 20/90, blz. 127-130, m.b.t. lokomotief 5001 gesteld, dat deze machine de sterkste lokomotief bleef, zelfs toen in 1975 de elektrische lokomotiefreks 20 op het toneel verscheen.

Deze bewering heeft bij verschillende lezers vragen opgeroepen en sommigen hebben de redactie geschreven omtrent deze schijnbare tegenstrijdigheid.

Ter verduidelijking : zoals dit met zoveel zaken het geval is, is ook het begrip „sterk” relatief. Voor een vergelijking van de lokomotiefreksen 50 en 20 wordt vertrokken van de omschrijving „maximum kracht bij het aanzetten”.

Wanneer we de cijfers uit de beschrijvende fiches van het departement M van de NMBS op een rijtje zetten, noteren we volgende gegevens :

	Lokomotief 5001	Reeks 2001-2025
Massa	4000 pk 127,8 ton	6890 pk 110 ton
Asdruk	21,3 ton	18,5 ton
Doorlopend vermogen	27,3 ton	23 ton
Maximale kracht bij aanzetten	36 ton (360 kN)	31,4 ton (314 kN)
Tandwielverhouding/overbrenging	63/16	80/26

N.B. : de maximum kracht bij het aanzetten bedraagt bij de „gewone” reeks 51 27,2 ton (272 kN).

Gezien de dienst M deze parameters benut voor het opstellen van verge-

lijkingen, mag terecht worden gesteld dat de lokomotief 5001 inderdaad de „sterkste” is. Daar staat vanzelfsprekend tegenover dat de prestaties van de reeks 20, over hun geheel beschouwd, beter zijn.

Cfr. het artikel in „La Vie du Rail” : Mise en service d'une locomotive diesel-électrique, door Georges Finet.

Jan Mahieu

Geachte Heer,

Naar aanleiding van het in RR 20 verschenen artikel „Projekt : Mechelen Keerdok” ben ik zo vrij u hierbij een foto toe te zenden, genomen vanop de oude watertoren aan de hoek van de Liersesteenweg en de Frans Halsvest, watertoren die jammer genoeg is afgebroken. De foto is een afdruk van een dia die werd gemaakt in het jaar 1971 aan het kruispunt Fr. de Merodestraat - Liersesteenweg (brug). De trein rijdt richting Nekkerspoel. Men bemerkt duidelijk de politieagent die met de fiets voor de trein uitrijdt. Op 28 april 1983 reed voor de laatste maal een goederentrein naar het Rode Kruisplein en terug, eveneens begeleid door een politieagent. Het staat u vrij deze foto in uw blad af te drukken.

François Knops, Mechelen

Hartelijk dank voor het bezorgen van dit interessant historisch dokument, dat wij met bijzonder genoegen hierbij afdrucken !

S.C.

Metalen standaardrijtuig 10091

Op de achterpagina van RR 20 werd een zeer mooie en duidelijke foto van metalen standaardmotorrijtuig 10091 afgedrukt.

Mag ik er onze lezers op attent maken dat dit rijtuig in werkelijkheid de 10126 is ? Reden voor deze vernumming was de volgende :

Bij de inrichting van vijf rijtuigen met automatische deuren en als enkelrichtingsrijtuig, vergezeld van het plaatsen van een grote filmkast - werk waarmede ik belast werd - werden deze



rijtuigen ook voorzien van een nieuwe, destijds nog geklonken beplating. Motorrijtuig 10091 was in het werkhuis opgenomen voor „lichting”, waarbij de beplating zeer slecht werd bevonden. Motorwagen 10126, die nadien in de schildersafdeling werd gebracht, had een veel betere beplating en dus gaf de werkhuisoverste mij de opdracht de 10091 om te vormen, waarvoor ik de gietijzere „brandplaten” diende te verwisselen. Zo is de 10126 als 10091 buitengereden en kreeg de 10091, nu als 10126, nieuwe beplating en automatische deuren. De 10091, zoals afgebeeld op de foto in RR 20, is het enige metalen motorrijtuig uit de Groep Antwerpen dat nooit een filmkast heeft gehad. Aan de voorzijde, kant controller, ontbreekt de „Pieper”-stekkerbus. Dit bewijst dat het rijtuig na 1951 een botsing heeft gehad. Voordien moesten wij, bij hernieuwingswerken, deze Pieper-stekkerbus altijd terugplaatsen, ook al was het rijtuig uitgerust met luchtremmen en is deze kontaktdoos in de Groep Antwerpen **nooit** gebruikt (tenzij alléén bij de autorails).

Na de omvorming met automatische deuren kregen deze rijtuigen een „Brossel”-stekkerbus en dienden wij de Pieperkontaktdoos op de overige rijtuigen niet meer te plaatsen. Alléén reeks 9646-9653 en de 9657 hebben nooit een Pieperstekkerbus gehad. Deze reeks was vanaf de ombouw in 1937 onmiddellijk uitgerust met een luchtrem Westinghouse.

Theo Beerts, Brasschaat

De Heer Theo Beerts meldt ons dat de 10091, zoals gefotografeerd op de De Merodelei in Turnhout, eigenlijk de 10126 is, door het omwisselen van de nummerplaten (brandplaten) op de chassisbalk.

Ik twijfel zeer ernstig aan dit gegeven. Vooreerst was het zeer ongebruikelijk, ja zelfs ongewoon dat de brandplaten werden verwisseld. Dit was trouwens tegen alle regels in, daar de brandplaten de identiteit van de tramwagen vormden. Elke wijziging van de brandplaten moest schriftelijk worden gemeld aan het Hoofdbestuur van de Maatschappij, waar er nauwkeurig nota van werd genomen. Voor wat betreft de motorrijtuigen werd er, volgens de geschriften, slechts tien maal van brandplaten gewisseld. De omwisseling tussen 10091 en 10126 wordt nergens vermeld. Ik twijfel niet aan de kennis van de Heer Beerts, maar ik vind het toch een beetje kras na 40 jaar nog te kunnen zeggen dat de brandplaten van precies deze twee rijtuigen werden verwisseld. Indien deze omwisseling werkelijk zou zijn gebeurd, dan heeft het werkhuis Merksem nagelaten dit te melden. Waarom? Wie kan de bewering van de Heer Beerts staven?

Tot het tegendeel bewezen is neem ik dan ook de nodige afstand van deze mondelinge overlevering.

Wie kan mij bovendien een foto tonen van de 10078 met filmkast? De verschillende foto's waarover ik beschik tonen de 10078 met koersborden (zoals

de 10091), zodat de 10091 tot nader bewijs niet de enige overgebleven Antwerpse Standaard met koersborden was.

E. Keutgens, mei 1990

Ter attentie van metersporige museumlijnen !

Tijdens een reis in noord-oost Frankrijk heb ik vastgesteld dat op het terrein van de - gesloten en afgebroken - voormalige suikerfabriek van Neuilly Saint-Front (département Aisne), circa 30 km ten noordwesten van Château-Thierry en op korte afstand van de route nationale 373, nog een meterspoor-draaischijf te vinden is. Ofschoon roestig en door onkruid overwoekerd is zij, voor zover ik kon zien, nog in redelijke toestand. De aansluitende sporen zijn verdwenen en alléén de draaischijf is blijven liggen, blijkbaar zonder eigenaar (de gemeente?). Ik had niets bij me om ze af te meten, maar latere opzoekingen tonen aan dat ze werd gebruikt door locs van 18 tot 22 ton, 6 m lang, driecassig, met een totale asafstand van 2,05 m. Wellicht bestaat er belangstelling voor deze schijf?

J. Cohn, Lerinnes

En ons Belgisch rekord dan?...

Onze Nederlandse vrienden zijn zeer trots op hun wereldrekord van vorig jaar (met de langste personen-trein - nu ook nog met de langste tram). Toch is dit niets uitzonderlijks: even een lokomotief uit de loods halen, twee of drie dozijn wagens aan de haak nemen en,

mits bergaf te rijden - indien mogelijk met één van onze stevige winterstormen van achter - kan je met die langste trein in de wereld ook nog het snelheidsrekord van de TGV verbrijzelen!

Wij Belgen zijn niet jaloers, want we kunnen beter.

Wij zijn immers de fiere houders van een veel fijner rekord, dat niet op brute krachtpatserij steunt maar op verstand en goede organisatie: wij hebben het langste lijnnummer ter wereld uitgevonden! (Zie foto, genomen te Brussel in februari 1974.)

Iedereen kan zich het toneeltje best voorstellen:

„Meneer de agent, hoe kom ik van hier naar de Louiza Poort, astableeft?”

„Da's eenvoudig, Meneer, u pakt gewoon de bus aan de halte hier recht over!”

„En welke lijn moet ik pakken, Meneer de agent?”

„Pak maar een bus van de lijn 18.19.32.101.102.103!”

„Dank u, Meneer de agent, da's gemakkelijk te onthouden!”

J. Cohn, Lerinnes

Een mooie foto scheidt „sein-problemen”...

L.S.,

Indien de foto van het station Mechelen in RR 20/90 p. 132 juist gedateerd is - „kort voor de eerste wereldoorlog” - dan heb ik twee vragen bij de afgebeelde seinen.

1) Bestond er voor de eerste wereldoorlog een seinsysteem met rechthoekige seinarmen? Het „nieuwe stelsel” (sein-



armen met drie standen) werd pas in 1919 in gebruik genomen en het „oude stelsel” had, zo dacht ik toch, seinarmen met afgerond uiteinde.

2) Wat kan de betekenis zijn van het afgebeelde kandelaarsein, met op de rechter seinarm alleen een waarschuwingssein? Mag dit sein, in de stand zoals het op de foto is afgebeeld, al dan niet voorbijgereden worden?

Graag in een volgend nr. van RR misschien wat meer uitleg bij de seinen op bewuste foto! Temeer daar de artikelenreeks NMBS-seinen in realiteit en op de modelbaan geen antwoord geeft op mijn vragen. Met dank en beste groeten.

Paul Kevers, Sint-Niklaas

Geachte Heer,

Na overleg op de redactievergadering werd afgesproken dat uw brief, waarvoor onze dank, door mij zou worden behandeld.

*Het antwoord op uw vragen aangaande een seinarm van de **Etat Belge - Belgische Staat** hoeft niet noodzakelijk te vinden te zijn in de bijdragereeks over NMBS-seinen. Nochtans staat het er, m.b.t. uw eerste vraag, wel in. De ronde schijf op de seinarmen van het „oude” tweestandenstelsel werd nl. pas aangebracht na het invoeren van het stelsel van 1919 (in de praktijk werd doorgaans een nieuwe, minder kolossale arm gemonteerd).*

Wat uw tweede vraag aangaat: de kandelaar stelt mij en u voor een even groot probleem. Reeds voor wij uw schrijven ontvingen werd het betrokken sein door Jef Van Olmen en mezelf besproken, zonder evenwel een ontegensprekelijke verklaring te vinden. Over één punt bestaat geen twijfel: met de ons bekende regelingen kon/kan een dergelijk sein niet opgesteld worden en dit om volgende redenen:

1. een gesloten waarschuwingssein verplicht niet tot stilhouden. Het sein zou dus altijd voorbijgereden worden, ongeacht de stand van de wissels na het sein;

2. richtingsseinen zijn ingedeeld bij de stopseinen;

3. met een open sein voor het doorgaan of voor het links afbuigend spoor zou de kandelaar veilig geven voor twee richtingen;

Enkele gissingen werden door ons als mogelijk weerhouden:

a. de foto werd „bijgewerkt”;

b. er bestond een plaatselijke „bijzondere regeling”, die machinisten en seingevers bekend was. Dergelijke afwijkingen werden niet opgenomen in het algemeen reglement.

c. in de Etat Belge-regeling, van kracht op het ogenblik van de opname, was zulke opstelling voorzien, met aangepaste gedragsvoorschriften voor de machinisten (?).

Wij hebben onze „voelhorens” reeds in diverse richtingen uitgestoken, tot dusver echter zonder resultaat. Misschien bezit een goed gedocumenteerd lezer in zijn archief...

Walter Temmerman

Opsporing gevraagd!

Onze op het gebied van de Buurtspoorweg-geschiedenis zeer actieve lezer, de heer D.W. Eveleens Maarse, Groningsingel 1057, NL-6855 HW Arnhem, heeft deze maal een vijftal interessante vragen in petto:

- Ik bezit foto's van vierassige aanhangrijtuigen 1451 en B1800 in de stelplaats Haacht. Er zou ook een 1450 hebben bestaan. De rijtuigen lijken aan elkaar gelijk en gelijken sterk op de 1400-1404, 1850-1851, 1900, 2100-2101 van Groep Antwerpen voor hun laatste verbouwing, doch met enkele verschillen, vooral aan de balkons. Wie weet waar en wanneer de 1450, 1451, B1800 werden verbouwd; reden zij uitlopend op Brussel - Haacht - Mechelen en wanneer werden ze gesloopt?

- Reeds lang zoek ik naar inlichtingen over de NMVB 19111-19115. Het zouden (semi-)convertible zomerrijtuigen zijn geweest, verbouwd uit stoomtramrijtuigen. Weet iemand iets meer over deze vijf rijtuigen? Heeft iemand een foto?

- Einde jaren veertig bevond zich in de stelplaats Het Rad een merkwaardig rijtuig: een open zomerrijtuig, waarbij twee van de zeven „afdelingen” van een gesloten zijwand zijn voorzien. Hiervoor wordt wel het nummer 8883 genoemd, maar dit zal zeker foutief zijn: 8883 reed aan de Kust. Graag verneem ik het juiste nummer en verdere inlichtingen over het rijtuig zoals wanneer, waar en waartoe het werd verbouwd evenals wanneer het werd afgebroken.

- Van de aanbesteding van 11 november 1885 waren een aantal rijtuigen van het „lage type”. De aanbesteding omvatte de A506-535, 1500-1502, 1507-1518, 2200-2214 en B510-519, 1500-1504, 2200-2204. Echter niet alle rijtuigen waren van het „lage type”. Wie helpt mij aan de juiste nummers?

- Het antwoord van de heer Eric Keutgens op de vraag van mijn goede vriend Theo Beerts over de AR 209-233 was even onverwacht als logisch. Als ik foto's bestudeer lijkt het niettemin alsof veel rijtuigen later een „normale” binneninrichting kregen. Ik draai dus de vraagstelling om: welke van de AR 209-233 verloren later hun reisgoedaafdeling en, indien bekend, wanneer?

- De heer Luc. Vermeyen, Catershoflaan 36, 2170 Merksem - Antwerpen, zoekt een modelbouwer die, binnen de periode van één jaar, voor hem een gele NMVB standaard-tram wil bouwen op schaal 1/25 met een LGB-motor en voorzien van een filmkast, die de Antwerpse lijn 65 (Antwerpen - Kapellen) toont. Kosten worden vergoed. (De heer Vermeyen zond ons een fotokopij van een klaarblijkelijk uitstekende foto van motorrijtuig 9660, foto die dus mede als leidraad bij de bouw zou kunnen dienen.)

Evenementen op en om het spoor

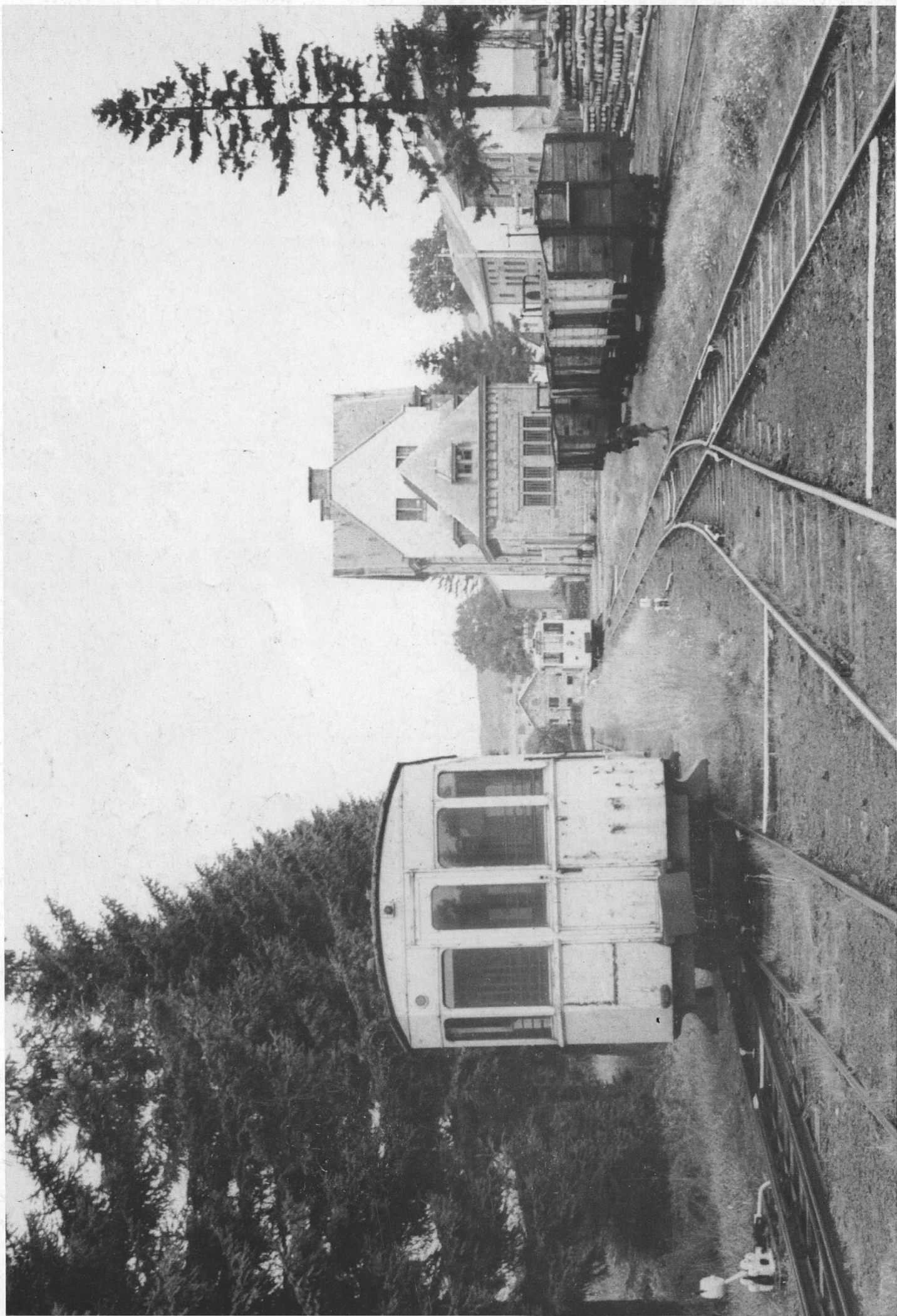
- In het weekend van 3 en 4 november vindt onder de naam „Mencia Spoor” voor de derde maal een grote presentatie plaats op het gebied van spoorwegmodelbouw en veteranen-autobussen. De opening van dit festijn wordt verricht door de burgemeester van Breda, Drs. E. Nijpels. De openingstijden zijn op beide dagen van 11 tot 17 uur. Mencia de Mendoza Lyceum, Mendelssohnlaan 1, Breda.

- De Modelspoorwegvereniging Breda organiseert op 24 november 1990 haar veertiende spoorwegmodelbouw hobbybeurs in het Gemeenschapshuis Doornbos, Abdijstraat 26, Breda-Noord. De zaal is geopend van 10 tot 16 uur. Modelbouwers kunnen terecht voor het kopen of verkopen van allerlei tweedehandse en nieuwe modelbouwartikelen. De modelspoorbaan van de vereniging zal tijdens dit evenement opgesteld staan. Inlichtingen: tel. 076-871868.

- De Museum Stoomtrein der Twee Bruggen houdt in 1991 zijn Internationale Ruilbeurzen op 10 maart, 26 mei, 22 september en 1 december, telkens van 9 tot 13 uur in Zaal „Star”, N. De Brauwerstraat 21, 1800 Vilvoorde. Voor tafelhouders geopend vanaf 8 uur. Tafels kunnen worden gehuurd tegen 600 F (250 x 80 cm) en tegen 200 F (100 x 50 cm). Reserveringen door storting van het passend bedrag op rekening 210-0604952-15 van vzw MSTB, onder vermelding van naam, adres, aantal en grootte van de tafels. Info: MSTB, Harenssesteenweg 494, B-1800 Vilvoorde. Tel. 02/252.03.19

Foto voorpagina: De eerste tram onder de Schelde! Donderdagochtend 6 september 1990 verliet PCC 2100 om 6.15 uur station Groenplaats om via de Scheldetunnel richting Linkeroever de andere kant van de rivier te bereiken. De foto toont het PCC-rijtuig nadat het de eerste tientallen meters in de nieuwe koker had afgelegd. Dia Jozef Collier, Bijzondere Studiedienst Premetro-MIVA.

Foto achterpagina: Dit stemmingsvolle beeld van het Buurtspoorwegstation Lierneux ontstond in juli 1958, kort voor het verdwijnen van de lijn Vielsalm - Lierneux. Deze nergens met het overige buurtnet verbonden lijn kende toen nog een bescheiden reizigersvervoer, waarvoor één (1) motorwagen (de AR 144 in de achtergrond) ter beschikking stond. In geval van mechanisch of ander defekt diende de eveneens enig aanwezige ART 48, die normaal de „goederendienst” verzorgde, bij te springen. Er was daar in 1958 ook nog één rijaardige bijwagen te vinden, nl. de afgebeelde bw 10727 van het stoomtramtype met gesloten balkons. Foto Jacques Cohn.





Op 4 november 1982 kwam 2801 kwam 2801 buiten in zijn huidige staalblauwe schildering met gele zichtbaarheidsbanden. De machine sleept op 7 juli 1983 een reizigers-trein in de vorming van Oostende. Foto Ronald Mardaga.