

# RAIL-REVUE

met KLEURENFOTO'S!



## Driemaandelijks tijdschrift voor de tram- en treinhobby

Zevende jaargang - Nr. 25 - juli 1991

Prijs per nummer 185 F - fl 10,5

NMBS-LIJNDIESELS TYPE 210/REEKS 60 - DE STADSTRAM VAN CHARLEROI - OUDE PRENTKAARTEN - DE LIMBURGSE STEENKOOHLHAVENS - AFSCHIED VAN DE KUBELTREINEN - 81 VARIATIES - DE VERTAKKING VROUWEVLIEET - RAIL-AKTUEEL

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 185 F, Nederland f 10,50, Luxemburg 215 F, andere landen 225 F.

**Abonnementen** : België 670 F, Nederland f 38,50, Luxemburg 790 F, andere landen 820 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 abonnee 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.**

## Tellen maar !

*Onze opiniepeiling loopt als een trein (of, voor de tramliedhebber, als een tram in Grenoble).*

*Minder dan drie weken na het verschijnen van het april-nummer was reeds 16 % van de verspreide enquête-formulieren teruggezonden. Hierbij dient rekening gehouden met twee factoren : lezers die hun exemplaar bij een handelaar kopen, krijgen hun nummer over het algemeen iets later in handen dan de abonneés; de verspreiding in Nederland loopt noodgedwongen enkele dagen achter op de verdeling in België. Bij onze Noorderburen dienen immers een groot aantal verkoopadressen, over het hele land verspreid, binnen de kortst mogelijke tijd te worden bevoorrad, iets wat niet op een paar dagen te verwezenlijken is.*

*Gedurende de eerste weken van de maand mei ontving de redactie nog dagelijks een tiental antwoordformulieren. De voorspelling dat ten langen laatste een reaktie tussen de 30 en de 35 % zal worden bereikt, is dus niet overdreven optimistisch.*

*Vanzelfsprekend is het nog veel te vroeg om reeds nu definitieve resultaten bekend te maken. In ons oktober-nummer zal de opiniepeiling (en de vele interessante suggesties die ze heeft opgeleverd) uitgebreid aan bod komen, zonder nochtans de normale inhoud en omvang van Rail-Revue geweld aan te doen. Drie belangrijke punten blijken echter al overduidelijk : 1. praktisch alle lezers wensen het verder verschijnen van het tijdschrift; 2. vele deelnemers zeggen, het blad nieuwe lezers te kunnen bezorgen; 3. heel wat lezers willen op één of andere wijze aan Rail-Revue meewerken (jammer genoeg bleven enkelen van deze laatste anoniem, zodat onmogelijk persoonlijk met hen contact kan worden opgenomen).*

*HET ALLERBELANGRIJKSTE NIEUWS : de kans op het verder verschijnen wordt nu met de dag groter ! In het licht van deze ontwikkeling dient vanzelfsprekend de belofte onder punt 2. te worden waar gemaakt. Verder is onze redactieploeg op zoek naar enkele uiterst taalvaardige vrijwilligers, die de niet eenvoudige en vrij tijdrovende „revisor“-taak op zich willen nemen : bijdrage-teksten dienen soms in hun geheel te worden herschreven en vervolgens uitgetypt. Indien voldoende mensen deze opdracht behoorlijk onder mekaar kunnen verdelen, zou dit facet evenwel geen onoverkomelijke problemen mogen opleveren.*

*De bal ligt hiermee voor een tijdje in het kamp van de lezersploeg. Wanneer deze bal op een sportieve wijze wordt teruggespeeld, wordt de kans op het voortzetten van een sinds jaren durende en vruchtbare Rail-Revue hobby-relatie zeer reëel !*

*De redactieploeg*

### INHOUD VAN DIT NUMMER

Tellen maar ! _____	blz. 2
De NMBS-lijndiesels type 210/reeks 60 _____	3
De stadstram van Charleroi (II) _____	9
Oude prentkaarten en autobussen _____	15
Historische foto's uit privé-verzamelingen _____	16
Opsporing gevraagd ! _____	17
De Limburgse steenkoolhavens _____	18
Afscheid van de kubeltreinen _____	20
81 variaties _____	21
Ook treinen maken bokkesprongen : de vertakking Vrouwevliet _____	23
AR.283 en Polygoon - Oostmalle _____	27
Rail-aktueel _____	29
Lezersforum _____	38
Evenementen op en om het spoor _____	38

Dit nummer van Rail-Revue kwam tot stand dankzij de medewerking van R. Belot, E. Cassiers, J. Cohn, L. Couscheir, J. de Meurs, H. Den Dulk, J. Dingemans, E. Geuvels, W. Henderikx, P. Jacobs, A. Janmart, E. Keutgens, J. Mahieu, R. Mardaga, E. Morbé, L. Roovers, L. Schruers, C. Smits, W. Temmerman, B. Vancraeynest, J. Van Olmen

## De NMBS-lijndiesels type 210/reeks 60



Lokomotief 210.013 in oorspronkelijke uitvoering. Van alle ooit door de NMBS gebruikte grote baandieselreeksen was aan de types 210.0 en 210.2 het kortste leven beschoren ! Foto NMBS.

Na de levering van de zware lijnlokomotieven van de types 200 (reeks 51) en 205 (reeks 55) beschikte de NMBS reeds over 230 baandiesels, verdeeld als volgt :

type 201 (reeks 59) : 55 stuks

types 202, 203, 204 (reeksen 52, 53, 54) : 40 stuks

type 200 (reeks 51) : 93 stuks

type 205 (reeks 55) : 42 stuks.

Teneinde ook de minder sterke stoomlokomotieven te kunnen vervangen werd uitgekeken naar middelzware lijndiesels. Daar deze klasse van lokomotieven op dat ogenblik nog bij de NMBS ontbrak, bestelde men een viertal proefreeksen. Zodoende kon worden bepaald welk type het meest aan de vereisten zou voldoen.

Iedere proefreeks zou zes machines omvatten, verdeeld over de types 210 (reeks 60) en 212 (reeks 62) met diesel-elektrische overbrenging en over de types 211 (reeks 64) en 213 (reeks 65) met diesel-hydraulische overbrenging. In dit artikel belichten we de lokomotieven van het type 210/reeks 60.

De firma Cockerill werd met de bouw van deze proefreeks belast. Evenals bij de lokomotieven van het type 200 (reeks 51) was de overbrenging diesel-elektrisch, met traktiemotoren van ACEC.

De vorm van de kast is een verkorte versie van deze van het type 200. Het motorvermogen werd teruggeschroefd tot 840 kW (1140 pk).

Bij aflevering werden deze lokomotieven

toegewezen aan de traktiewerkplaats Schaarbeek (alléén de 210.006 werd rechtstreeks aan Kinkempois geleverd), waar aanvankelijk ook de andere reeksen zouden aankomen, teneinde in een gezamenlijke dienstenreeks te worden ingezet.

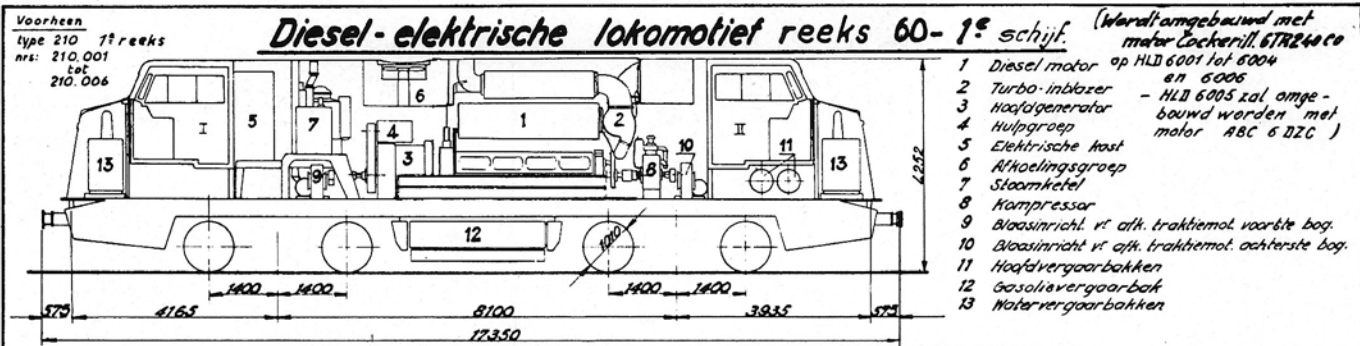
De machines van het type 210 werden in Schaarbeek voornamelijk gebruikt in de reizigersdienst, met treinen naar

Haine-St.-Pierre, Tournai, Geraardsbergen, Kortrijk en Adinkerke.

Na de testperiode bleken vooral de lokomotieven met diesel-elektrische overbrenging aan de verwachtingen te voldoen. Men besloot daarom, van deze machines een serie-bouw aan te vatten. Dit leverde 85 lokomotieven op met een identieke motorisatie en overbrenging, doch met een sterk gewijzigde kastvorm.



210.067<sup>(1)</sup> (later 210.201/6101) toont op het front een symbool, erop wijzend dat deze machine met een elektronische vermogensregeling is uitgerust. Foto NMBS.



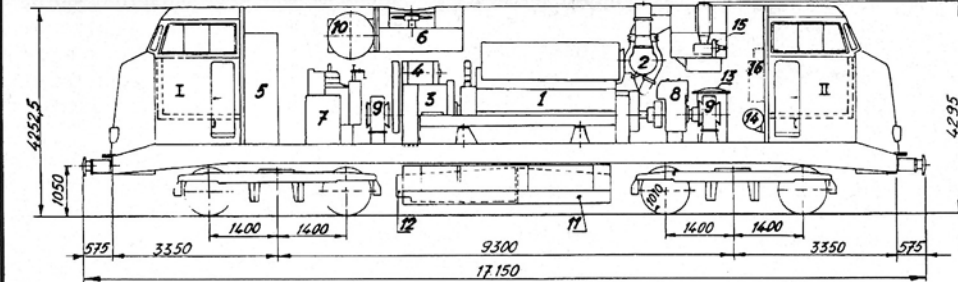
### Diesel-elektrische lokomotief reeks 60-1<sup>e</sup> schijf

(Ward) omgebouwd met motor Cockerill 6TR240

- 1 Diesel motor op HLD 6001 tot 6004 en 6006
- 2 Turbo-inblazer - HLD 6005 zal omgebouwd worden met motor ABC 6 DZC
- 3 Hoofdgenerator
- 4 Hulpgroep
- 5 Elektrische kast
- 6 Afkoelingsgroep
- 7 Stoomketel
- 8 Kompressor
- 9 Blasinricht. v. aft. traktiemot. voorste bog.
- 10 Blasinricht. v. aft. traktiemot. achterste bog.
- 11 Hoofdvergoorbakken
- 12 Gasolievergoorbak
- 13 Watervergoorbakken

Algemeenheden		Kastgedeelte		Diesel motor		Overbrenging	
<b>Effektief type</b>	6 B-B	<b>Bouwer</b> : Cockerill-Ougree te Seraing		<b>Bouwer</b> : Cockerill onder Baldwin-Lima-Hamilton licentie		<b>Bouwer</b> : H.G. 606 - ACEC/SEM	
<b>Type</b>	B-B	<b>Bouwjaar</b> : 1967/62		<b>Fabrikatie type</b> : TH 8.95 S.A.		T.M. DN 441 - ACEC	
<b>Massa</b>	ton 84(x)	<b>Nummering</b> : 6001 tot 6006		<b>Wijze van werking</b> : 4 takt, overvoed door turbo-blazer Brown-Boveri		<b>Wijze van werking</b> : Een hoofdgenerator aangedreven door de Diesel-motor, voedt de 4 permanent parallel geschakelde traktiemotoren	
- volledig rijklaar	ton	<b>Remming</b> : zelfwerkende rem Derlikon met 2 remregimes: reizigers en goederen		<b>Wijze van inspuiting</b> : rechtstreeks		De opwekking van de hoofdgenerator wordt geleverd door de 6 polige opwekkingsgroep van de hulpgenerator (door middel van riemen door de hoofdgenerator aangedreven)	
- Bevoorradingen	l	met machinistenkraan type FV4 en verdelers LST1 gecombineerd met een rechtstreekse rem type Derlikon, kraan type F01		<b>Regeling van het vermogen</b> : door regeling van de snelheid			
- gasoil	l	De kompressor Gardner-Denver WXE, aangedreven met elastische koppeling, voedt 2 vergoorbakken met een totale inhoud van 1000l. Een handrem met schroef in elke st.p. gepaast. Zij bedienen elk afzonderlijk een draaistel. Een anti-sliprem.		<b>Starten van motor</b> : door de hoofdgenerator			
- smeerolie	l	<b>Bedieningsstoel</b> : regeling van het vermogen door pneumatische bediening van de snelheidsregelaar Woodward UG 8 van de Diesel. Bedieningsstoelen in elke st.p. met aut. waakinrichting.		<b>Nominaal vermogen</b> : kW 1030			
- verwarmingswater van trein	l	<b>Verwarmingsinrichting</b> : stoomgenerator DK 4616 van de "Vapor International C". Stoomvoortbrengst: 790 kg/h; druk: 14 bar in de verwarmingsgeleiding is het stoomdrukregime regelbaar tot 6 bar.		<b>Omwentelingsnelheid</b> : tr/min 1000			
- afkoelingswater van de Diesel	l			<b>Cilinders</b> : aantal 8			
- zand	kg			schikking in lijn mm 241,3			
<b>Max. massa per as</b>	ton 21			uitboring mm 304,8			
<b>Vermogen (volgens wettelijke 622.0)</b>	kW 840			Volledige massa: ton 12			
<b>Voortdurende trekkracht</b>	kN 108			Druk der inspuiting: bar 275			
<b>Maximumtrekkracht bij het aanzetten</b>	kN 196			Gemiddelde druk: bar 11,4			
<b>Maximumsnelheid</b>	km/u 120			Gemid. snelheid v. zuiger: m/s 10,16			
<b>Minimumstraal van bocht</b>	m 90			Maximumkoppel: daNm 983,29			
<b>Doormeter der wielen</b>	mm 1010						
(x) Lokomotief voorzien van de 2/3 der bevoorradingen.						<b>Wijze van aandrijving der assen</b> : De 4 traktiemotoren met neus opkang zijn in de draaistellen ingebouwd en drijven elk een wiel op door middel van een paar rechte tandwielen. Alle assen van de lokomotief zijn motorassen. Tandradverhouding: 59/18	

### Diesel-electric locomotive reeks 60-61-2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> reeks



- 1 Dieselmotor
- 2 Turbo-inblazer
- 3 Hoofdgenerator
- 4 Hulpgroep
- 5 Kast v. electr. toestellen
- 6 Afkoelgroep
- 7 Verwarmingsstoomgenerator
- 8 Compressor
- 9 Ventilator v. traktiemotoren
- 10 Hoofdreservoir v. lucht
- 11 Gasolievergoorbak
- 12 Watervergoorbak
- 13 Oliefilter
- 14 Afkoeler v. dieselolie
- 15 Verwarmer
- 16 Pneumatische toestellen

Algemeenheden		Kastgedeelte		Dieselmotor		Overbrenging	
<b>Effektief type</b>	100 B-B	<b>Bouwer</b> : (Kastl. A.B.R. raam FAZ) Cockerill-Ougree		<b>Bouwer</b> : Cockerill-Ougree onder Baldwin-Lima-Hamilton licentie		<b>Bouwer</b> : H.G. 606 - ACEC/SEM	
<b>Type</b>	B-B	<b>Bouwjaar</b> : 1963/64 : 6007 - 6055		<b>Fabrikatie type</b> : TH 8.95 S.A.		T.M. DN 441 - ACEC	
<b>Massa</b>	ton 78	<b>Nummering</b> : 1965/66 : 6057 - 6091 / 6101 - 6125		<b>Wijze van werking</b> : 4 takt, overvoed door turbo-blazer Brown-Boveri		<b>Wijze van werking</b> : Een hoofdgenerator aangedreven door de dieselmotor, voedt de 4 permanent parallel geschakelde traktiemotoren	
- Bevoorradingen	l	<b>Remming</b> : automatische rem Derlikon met 2 remregimes: reizigers en goederen, met machinistenkraan type FV4 en verdelers LST1 gecombineerd met een rechtstreekse rem Derlikon, kraan type F01. Compressor: Gardner-Denver type WXE, aangedreven met elastische koppeling, voedt een vergoorbak met een inhoud van 1000l.		<b>Wijze van inspuiting</b> : rechtstreeks		De opwekking van de hoofdgenerator wordt geleverd door de 6 polige opwekkingsgroep van de hulpgenerator (door middel van riemen door de hoofdgenerator aangedreven)	
- gasoil	l	Een handrem met schroef in elke st.p. gepaast en bedient elk afzonderlijk een draaistel. Een anti-slip rem is voorzien.		<b>Regeling van het vermogen</b> : door regeling van de snelheid			
- smeerolie	l	<b>Bedieningsstoel</b> : regeling van het vermogen door pneum. bediening van de snelheidsregelaar Woodward UG 8 van de diesel. Bedieningsstoelen in elke st.p. met automatische waakinrichting.		<b>Starten van motor</b> : door hoofdgenerator			
- verwarmingswater v. trein	l	<b>Verwarmingsinrichting</b> : stoomgenerator DK 4616 van de "Vapor International C". Stoomvoortbrengst: 790 kg/h; druk: 14 bar. In de verwarmingsgeleiding is het stoomdrukregime regelbaar tot 6 bar.		<b>Nominaal vermogen</b> : kW 1030			
- afkoelingswater v. Diesel	l			<b>Omwentelingsnelheid</b> : tr/min 1000			
- zand	kg			<b>Cilinders</b> : aantal 8			
<b>Max. massa per as</b>	ton 19,500			schikking in lijn mm 241,3			
<b>Vermogen van motor</b>	kW 1030			uitboring mm 304,8			
<b>Voortdurende trekkracht</b>	kN 108			Volledige massa: ton 12			
<b>Max. kracht bij het aanzetten</b>	kN 196			Druk der inspuiting: bar 275			
<b>Max. snelheid</b>	km/u 120			Gemiddelde druk: bar 11,4			
<b>Min. straal van bocht</b>	m 90			Gemid. snelheid v. zuiger: m/s 10,16			
<b>Min. straal van bocht in verticale plan</b>	m 300			Maximumkoppel: daNm 983			
<b>Doormeter der wielen</b>	mm 1010						
* Met half versleten wielband						<b>Wijze van aandrijving der assen</b> : De 4 traktiemotoren met neus opkang zijn in de draaistellen ingebouwd en drijven elk een wiel op door middel van een paar rechte tandwielen. Alle assen van de lokomotief zijn motorassen. Tandradverhouding: 59/18	
				Voorheen type 210-21 en 31 reeks nr's 210.007 tot 210.091 210.201 tot 210.215		Locom. 210.201 tot 210.215 Bekrachtiging door alternator en elektronische sturing.	

Alhoewel het span Cockerill-ACEC opnieuw tekende als hoofdkonstrakteur werden de kastgeraamtes in eigen beheer vervaardigd door de centrale werkplaats in Salzinnes. Het bouwprogramma begon in 1963 te lopen.

Midden 1964 kwamen de eerste machines uit de fabriek. De aflevering gebeurde in twee opeenvolgende golven: van 210.007 tot 210.056 en van 210.057 tot 210.091 (+ 210.067 - zie verder). Aanvankelijk werden de machines in Hasselt, Kinkempois, St.-Ghislain en Schaarbeek gestationeerd; later kwamen ook Merelbeke, Ronet en Monceau aan de beurt.

Tijdens de aflevering werden door de firma ACEC proeven ondernomen met de bedoeling, een elektronische vermogensregeling op punt te stellen. Zij vroeg de NMBS, een dergelijke installatie te mogen uittesten in een machine van het type 210. Daar op dat ogenblik de 210.067 van de band zou lopen werd in deze lokomotief de nieuwe elektronische vermogensregeling ingebouwd. Begin mei 1965 kwam deze machine uit de fabriek en zij werd overgedragen aan de stelplaats Merelbeke, waar de „nieuwe installatie” aan een hele reeks testen werd onderworpen.

Intussen werden, in afwachting van de testresultaten, de lokomotieven met klassieke uitrusting gewoon verder afgeleverd.

Kort nadien werd beslist, de elektronische vermogensregeling in een vijftiental machines te voorzien, waardoor een bijbestelling van 14 dergelijke machines werd geplaatst. Omwille van het onderscheid werden zij genummerd als type 210.2, zodat in augustus 1965 de oorspronkelijke 210.067 diende te worden hernummerd als 210.201.

Nadat 210.091 als laatste lokomotief in de gewone uitvoering de werkplaatsen verliet, kwam op 29 december 1965 een vervanger voor de 210.067 voor de dag, die dan ook met dit intussen vrijgekomen nummer werd getooid.

Het nummerschema ziet er dus als volgt uit:

210.001-210.006 : 6 lokomotieven met een aan het type 200 identiek uitzicht, gewoonlijk bestempeld als „prototype-reeks”;

210.007-210.066, 210.068-210.091, 210.067<sup>(1)</sup> : 85 lokomotieven in serie-uitvoering;

210.201 (ex-210.067<sup>(1)</sup>), 210.202-210.215: 15 lokomotieven analoog aan de serie-uitvoering, doch voorzien van een elektronische vermogensregeling.

Bij de hernummering van het traktiepark, in 1971, kregen de lokomotieven van het type 210.0 het reeksnummer 60; het type 210.2 werd de reeks 61. In doorlopende volgorde kreeg men zodoende: 6001-6006, 6007-6091, 6101-6115.

Niettemin was ook machine 6005 eigenlijk een buitenbeentje. Na een kort verblijf te Schaarbeek en te Hasselt ging deze lokomotief eveneens naar Kinkempois. Half jaren zeventig zou zij worden uitgerust met een nieuw type dieselmotor, ontwikkeld door de firma ABC, doch door een interne her-



6031 met een sleep karakteristieke L-rijtuigen te Bois d'Haine op 20 mei 1978. Foto Ronald Mardaga.

structurering bij deze leverancier duurde het nog tot in 1981 vooraleer de ombouwwerken konden worden aangevat (HLD 6005 ging daarvoor op 9 september 1980 naar de centrale werkplaats Salzinnes). Tijdens de ombouw werd meteen een generator ingebouwd om te voorzien in elektrische treinverwarming. Begin maart 1982 verliet de machine de werkplaats en na proefritten naar Ciney en Jemelle werd zij overgedragen aan de traktiewerkplaats Merelbeke. Na definitieve afstelling van de apparatuur bleek de 6005 een zeer betrouwbare lokomotief te zijn. Reeds in 1982 begon echter de grootschalige afstelling van de machines der reeksen 60 en 61. Tijdens de eerste fase van deze buitendienststellingen werden nog een aantal lokomotieven weerhouden, machines waarbij evenwel geen grote revisies meer mochten plaats-

vinden. Zij bleven nog een tijd in dienst als sleepblok voor lichte goederentreinen of werden ingezet als trekkraft voor werktreinen. Achter hun nummers werd, als een speciaal kenteken, een letter „X” geplaatst (6022X, 6035X, 6053X, 6063X, 6076X, 6081X en 6103X).

Met de invoering van het IC/IR-plan op 3 juni 1984 verdwenen opnieuw een groot aantal diensten. Toch konden machines van de reeks 60/61 nog worden waargenomen aan kop van de P-treinen

vanuit Brussel naar Denderleeuw, Dendermonde, Aalst en St.-Ghislain; Charleroi Sud - Erquelinnes; Mons - La Louvière; Liège - Statte.

Een en ander betekende slechts een uitstel van executie, vermits enige tijd nadien deze machines de plaats dienden



6101, voorheen 210.067<sup>(1)</sup>/210.201, sleept op 31 mei 1978 te De Pinte een uit K-rijtuigen samengestelde reizigerstrein. Foto Ronald Mardaga.



6044 tijdens het versporen van een goederentrein te Manage op 11 juli 1978. Foto Ronald Mardaga.

te ruimen voor andere trekkkrachten. Een zestal lokomotieven (6016, 6042, 6052, 6073, 6086 en 6089 - lok 6052 werd kort nadien afgesteld wegens panne en vervangen door lok 6012) ging op 1 december 1986 over naar de Dienst Infrastructuur/Baan. In de loop van de jaren 1987/88 werden ook zij voor de bewezen diensten bedankt.

Al behoorden de lokomotieven van de reeks 60/61 tot de meest recent gebouwde diesels, toch werden zij relatief snel buiten dienst gesteld. Een reden hiervoor is te vinden in het toch wat krap bemeten vermogen, dat alleszins onvoldoende was om tegemoet te komen aan de steeds hoger wordende eisen van de exploitatie. Voortdurend diende men met defekten af te rekenen, veroorzaakt

door een regelmatige „overbelasting” van deze machines.

Anderzijds deinde de elektrificatie van het net steeds verder uit, waardoor men op betrekkelijk korte tijd met een overschot aan dieselmaterieel zat. Het lag voor de hand dat in deze omstandigheden in de eerste plaats werd gedacht aan het uitrangeren van de reeks 60/61, wat dan ook zonder dralen gebeurde...

Bleef nog alléén de 6005. Door de firma ABC werd aangedrongen op de aankoop van diens motor door de NMBS. De spoorwegmaatschappij zag zich hier voor een oninteressante transactie geplaatst, vermits zij met het aanschaffen van deze krachtbron over slechts één machine van dit type zou kunnen beschikken, waardoor een goedkope ex-



6005, in blauw-gele uitmontering te Salzinnes op 15 maart 1982, was de enige lokomotief uit de reeks 60/61 die treinen elektrisch kon verwarmen. Foto Jan Mahieu.

ploitatie absoluut onmogelijk werd. De NMBS zag dan ook van de aankoop af.

Op 17 januari 1989 werd door lokomotief 6005, aan kop van trein Z79081, een laatste dienst verzekerd tussen Ieper en Merelbeke. Bij terugkeer in de werkplaats werd de ABC-motor uitgebouwd en naar de constructeur teruggezonden.

Die kon de motor intussen slijten als krachtbron voor een schip.

De „lege” 6005 werd op 6 februari 1989, samen met acht andere 60'ers, van Merelbeke naar Salzinnes overgebracht. Na het verwijderen van nog bruikbare onderdelen wacht deze machines nog slechts de slopershamer.

Zodoende verdween een lokomotiefsoort die op het hele net bekendheid verwierf. De lokomotieven van de reeks 60/61 vormden één der eerder schaarse „grote” reeksen, vermits niet minder dan 106 machines in gemengde diensten het land van noord naar zuid en van oost naar west doorkruisten.

Al waren het dan geen „krachtpatsers”, toch hielden we van hun sierlijke gedaante en we denken met enige weemoed terug aan de tijd waarin ze dagelijks op het spoorwegnet te zien waren...

## UITRUSTING

De lokomotieven van de types 210.0 en 210.2 waren uitgerust met een installatie die het mogelijk maakte in dubbeltraktie te rijden. Een deel ervan, waaronder de 6001-6006, kon eveneens trek- en duwdiensten verzekeren.

Vanaf 1973 kregen de „prototypes” 6001-6004 en 6006 een nieuwe Cockerillmotor ingebouwd. De oude achtcilinder in lijn TH8.95SA werd vervangen door een zescilinder van het type 6 TR 240 CO. Het vermogen bleef echter ongewijzigd (840 kW).

Alléén de 6005 kreeg in 1981 een ABC-motor van het type 6 DZC-1000-166A met een vermogen van 1075 kW. Het werd zodoende de sterkste 60'er!

## INZET

*Prototypereeks 210.001-210.005 (6001-6005):*

**Schaarbeek** : inzet in het noordelijk landsgedeelte (Adinkerke, Brugge, St.-Niklaas, Gent, Eeklo, Aalst, Dendermonde, Ieper) en verder in Binche, Piéton, Ath, Lessines en Geraardsbergen.

Na de aflevering van de „serie-uitvoering” gingen deze machines naar Hasselt in de jaren 1965/66.

**Hasselt** : inzet in reizigersdiensten naar Leuven, Mol, Antwerpen en Liège Guillemins. Deze inzet was van korte duur, want reeds kort nadien verhuisden de lokomotieven naar Kinkempois, waar ze de 210.006 (6006) gingen vervoegen.

*210.006 (6006), 210.001-210.005 (6001-6005):*

**Kinkempois** : inzet bij het vervoer van vloeibaar gietijzer tussen Seraing en Chertal. Met de komst van de lokomo-

tieven uit Hasselt werd de inzet gevoelig uitgebreid naar Maastricht, Hasselt, Gouvy, Rivage, Visé, Tongeren en Verviers.

Na uitvoering van de grote revisie in de jaren '70 verhuisden de machines naar de traktiewerkplaats St.-Ghislain, behalve de 6005 die te Kinkempois actief bleef. Deze lok ging einde 1981 naar de centrale werkplaats Salzannes voor ombouw, waarna zij naar de traktiewerkplaats Merelbeke werd overgebracht.

**6005 :**

**Merelbeke :** inzet vooral voor goederentreinen tussen Merelbeke en Schaarbeek, Antwerpen en Zeebrugge. Later werden ook Sas van Gent, De Panne en Menen bediend. Voor het slepen van de „Lourdestreinen” werd zeer dikwijls een beroep op de 6005 gedaan.

**Serie-uitvoering 210.007-210.091 (6007-6091) :**

**Schaarbeek :** aflossing van de „prototypes”.

**Hasselt :** inzet vooral in reizigersdiensten naar Brussel, Leuven, Tongeren, Liège, Eisden en Antwerpen; in goederdiensten naar Neerpelt, Budel, Montzen, Tessenderlo en Landen.

**Kinkempois :** inzet naar Gouvy, Jemelle, Namur, Hasselt en Maastricht; goederdiensten eveneens naar Chertal en lokaaltrains rond Liège.

**St.-Ghislain :** inzet naar Charleroi Sud, Mouscron, Mons, Tournai, Luttre, Manage, Schaarbeek, Pâturages, Leuze, Ath, Edingen en Braine-le-Comte.

**Ronet :** inzet op de lijn Namur - Dinant - Givet SNCF met zowel reizigers- als goederentreinen. Ook naar Bertrix werden enkele diensten gereden.

**Monceau :** enkele machines arriveerden hier in 1979. Ze reden vooral diensten naar Charleroi Sud en Mariembourg en tussen Leuven en Ottignies.

**210.007-210.091 (6007-6091), 210.201-210.215 (6101-6115) :**

**Merelbeke :** het grootste effectief was hier ondergebracht. De hele reeks 61 is hier zonder onderbreking gehuisvest gebleven, nadat enkele machines aanvankelijk aan Ronet werden geleverd. Vanuit Merelbeke werden zij ingezet naar Brussel, Schaarbeek, Antwerpen, Zeebrugge, Adinkerke, Mouscron en Armentières evenals in en rond de Gentse haven.

## SCHILDERINGEN

**Prototypes :** 210.001 had een van de groene schildering bij het type 200 (zie foto op blz. 127, RR 20) in zoverre afwijkende schildering, dat de vanaf het front vertrekende gele banden naar beneden liepen in de richting van de zijwanden;

210.002 was opvallend anders geschilderd : een smalle gele band liep boven de verluchttingsroosters, uitlopend in een omgekeerde gele driehoek op het front. Onderaan liep een brede gele band overlangs de zijwand, naar het front toe wegduikend tot onder de bufferbalk;



Zeven machines ontsnapten voor een tijdje aan de buitendienststelling en werden nog ingezet voor het slepen van werk- of lichte goederentreinen. Dit „septet” kreeg een „X” achter zijn nummer geplakt. 6035X te Kinkempois op 9 juli 1983. Foto Jan Mahieu.

210.003-210.006 hadden een aan het type 200 geheel identieke kleurstelling.

**Afleveringsreeks 210.007-210.091/210.201-210.215 :** alle machines hadden bij levering een zwart onderstel, waarop een groene kast met twee gele zichtbaarheidsbanden; de bovenste gele band liep juist boven het verluchttingsrooster, de onderste (onder het rooster) verliep afgerond naar het machinefront en eindigde rond de koplampen.

Vanaf 1970 werd op een deel van deze machines de groene standaardschildering toegepast, vanaf 1977 de gele.

**6005 :** na de verbouwing van 1982 kreeg deze lokomotief een blauwe schildering,

wat duidde op de aanwezigheid van de generator voor elektrische treinverwarming. Over het verluchttingsrooster was een brede gele, vervolgens een smalle blauwe en een smalle gele band aangebracht; de drie banden liepen door tot op het front van de lokomotief. De deuren waren geheel geel geschilderd, het nummer was in het blauw aangebracht. N.B. : lang niet alle machines werden herschilderd ! Zo kregen de nummers 6007, 13, 16, 20, 24, 25, 33, 36, 40, 42, 46, 47, 51, 52, 56, 58, 59, 63, 64, 67, 70, 72, 73, 76, 77, 78, 80-88, 90 en 91 nooit de groene standaardschildering uit 1970, evenmin als de nummers 6101-06, 08, 09 en 11-14.



6110 sleept, tengevolge van een defect aan de bovenleiding, een trein bestaande uit lok 2338 en M4-rijtuigen het station van Oostende binnen. 14 juli 1983, foto Ronald Mardaga.



De gele standaardschildering uit 1977 werd aangebracht op de nummers 6016, 24, 25, 33, 36, 40, 42, 46, 47, 51, 52, 59, 67, 68, 70, 72, 73, 78, 82, 83, 86, 88, 89 en op de nummers 6101, 02, 05, 06, 08, 09, 11, 12 en 14. Bij de in vetjes gedrukte nummers was het neusvlak oorspronkelijk volledig geel. Het bovenste deel van de fronten werd nadien toch in het groen geschilderd, teneinde de felle lichtweerskaatsing te weren. Alléén de 6024 behield de gele schildering tot bij de buitendienststelling.

Enig puzzelwerk leert ons, dat slechts de lokomotieven 6068 en 6089 de drie opeenvolgende schilderingen hebben gekregen!

Lokomotief 6076 (later 6076X) was de enige waarbij de gele band op het front tussen de koplampen doorliep.

Machine 6034 werd terug omgeschilderd in de oorspronkelijke leveringslivree; zij kreeg ook haar oude nummer 210.034 terug.

#### WAT BLEEF BEWAARD ?

De Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées (CFV3V) verwierf de machines 6034 (210.034) en 6086. Zij worden ingezet voor de goederendienst naar Chimay (maatschappij TECMA).

Lokomotief 6106 werd door een privépersoon gekocht en verblijft heden bij de v.z.w. Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief, die haar inzet op de Stoomspoorlijn Dendermonde - Puurs. Voor zover ons bekend is dit zodoende de enige overlevende machine uit de reeks 61.

Machine 6077 is ondergebracht bij TSP/PFT (Toeristisch Spoorpatrimonium/Patrimoine Ferroviaire Touristique).

6025 is nog steeds ondergebracht bij de NMBS te Salzines en wordt daar gebruikt als didactisch materiaal. De lokomotief wordt overigens bewaard als een „monument” ter nagedachtenis aan de reeks 60/61.

6012, 6027 (zie kleurenfoto in dit nummer), 6039, 6042, 6045, 6047, 6048, 6060, 6067 en 6070 weken uit naar Italië.

6054, tenslotte, kwam terecht bij Locorem.

Alle overige machines wacht mettertijd de verschroting.

#### BIBLIOGRAFIE

- Portret van de HLD 60-61, J.L. Vanderhaegen, P. Herbiet, E. Van Hoeck en P. Jacobs.
- B-diesel, J. Casier en M. Delie.
- Vebov-koerier, verscheidene nummers van het tijdschrift, rubriek „Spoor-slags”.
- Notities van de auteur.

Jan Mahieu

*De drie livreeën waarmee de reeks 60/61 ooit was getooid : van boven naar onder de originele fabrieksschilderingen en de standaard-schilderingen uit 1970 en 1977. Alléén lokomotief 6024 behield de geheel gele neus tot bij het bittere einde. Foto's Ronald Mardaga.*



Van de „TEPCE” tot de „STIC”

## De stadstram van Charleroi (II)

Niettemin werden tijdens deze periode verbeteringswerken uitgevoerd, waaronder de dure en arbeidsintensieve vervanging van de volledige bovenleiding. Het oorspronkelijk stroomafnamesysteem met riemloze trolley's bleek reeds vlug zeer gevaarlijk te zijn en had verscheidene zware ongevallen voor gevolg. Bij het ontsperren van het trolleywiel veerde de stang, door de werking van twee krachtige drukveren, ogenblikkelijk met grote snelheid omhoog en rukte soms zelfs de aan de basis bevestigde beugel los, die in principe de vertikale uitzwaai van de stang diende te beperken. Zo gebeurde het meermaals dat het bovenste deel van de trolley werd losgerukt en als een projectiel tot tegen een gevel of op de straat werd weggeslingerd !

Kort voor de eerste wereldoorlog werd dit enorme risico's opleverend trolley-systeem dan ook vervangen door grote, horizontaal uitzwaaiende sleepbeugels, wat echter de volledige vernieuwing van het bovenleidingnet noodzakelijk maakte.

In de vroege ochtend van 21 augustus 1914, net voor de inval van de Duitse troepen in Charleroi, bereikte een groep verkenners bestaande uit drie huzaren het kruispunt van de rue de Montignies met de rue du Pont Neuf waar, aan de tramhalte, net een motorrijtuig met bijwagens was aangekomen. Onder vuur genomen door Franse schildwachten werden de drie verkenners uit het zadel gelicht. Twee van hen werden zwaar gewond; de derde bleef ongedeerd en vluchtte tussen het motor- en het aanhangrijtuig. Hij klauterde op de buffers en poogde het vuur te beantwoorden, doch een kogel trof hem en hij bezweek op de buffer van de bijwagen. Zo viel in Charleroi het eerste oorlogsslachtoffer.

De volgende dag bezette het Duitse leger de stad en richtte er in verschillende wijken zware vernielingen aan. Deze ravage had de buitendienststelling van een groot deel van de bovenleiding in het centrum tot gevolg. Dankzij vlugge herstellingswerken kon de exploitatie reeds na enkele dagen worden hervat.

De oorlog zette de geplande netuitbreidingen op een laag pitje. De bezetter verbood de burgers grotendeels het reizen per trein, waardoor de tram, gedurende de hele oorlog, werd geconfronteerd met een intens reizigersverkeer. Deze verkeerstoename verliep zonder noemenswaardige problemen, ondanks het door het leger gemobiliseerde personeel en in weerwil van de schaarste aan grondstoffen. Teneinde de voortdurende Duitse opeisingen van koper te ontlopen, werden alle controllerhendels, rem- en andere handgrepen zorgvuldig bedekt met verscheidene dikke lagen donkergrijze verf !

In 1915 werd een reeks van 8 nieuwe

en voor die tijd moderne, gesloten bijwagens besteld bij „Baume & Merpent” te Haine-St.-Pierre. Zij kregen de nummers 37 tot en met 44.

Het laatste vermeldenswaardige oorlogsincident greep plaats op zondagochtend 10 november 1918 (één dag voor het beëindigen van de vijandelijkheden!). Een Brits piloot bombardeerde de place Charles II, waarbij hij de marktbezoekers en het volk dat na de zondagmis de kerk verliet verwarde met een samscholing van Duitse militairen. Er vielen vele slachtoffers en er was belangrijke schade aan gebouwen. Het tramspoor en de bovenleiding werden eveneens zwaar geraakt. De exploitatie kon echter, na een voorlopige herstelling, reeds na twee dagen worden hervat.

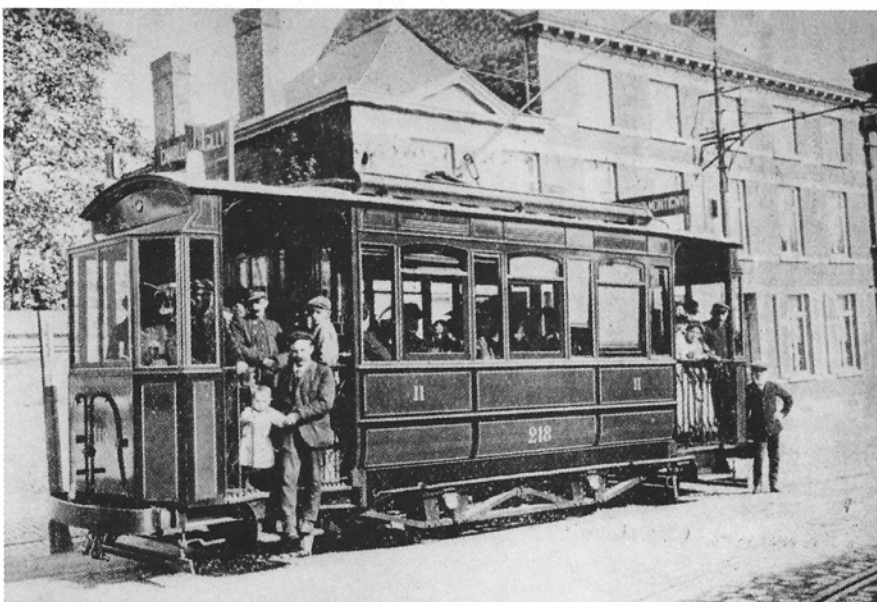
Na de oorlog werd een oud voorstel tot netuitbreiding van onder het stof gehaald. Het betrof een projekt voor een rechtstreekse lijn tussen Charleroi Sud, Gilly Quatre Bras en Châtelineau Gare. Het gedeelte tot Gilly werd reeds geruime tijd door de TEPCE uitgebaat; het lijngedeelte tot Châtelineau Gare daarentegen behoorde tot het net van de SNCV en vormde een deel van het traject tussen Lodelinsart en Châtelet. Het ontwerp zou dus een gezamenlijke exploitatie TEPCE-SNCV tot gevolg hebben op het baanvak Gilly Quatre Bras - Châtelineau Gare. Ondanks vele en herhaalde verzoeken van gebruikers en lokale overheden, hadden beide maatschappijen tot dan toe een gemeenschappelijke uitbating geweigerd.

Deze houding was des te onbegrijpelijker omdat alle regionale buurtspoorweglijnen immers aan de TEPCE waren verpacht !

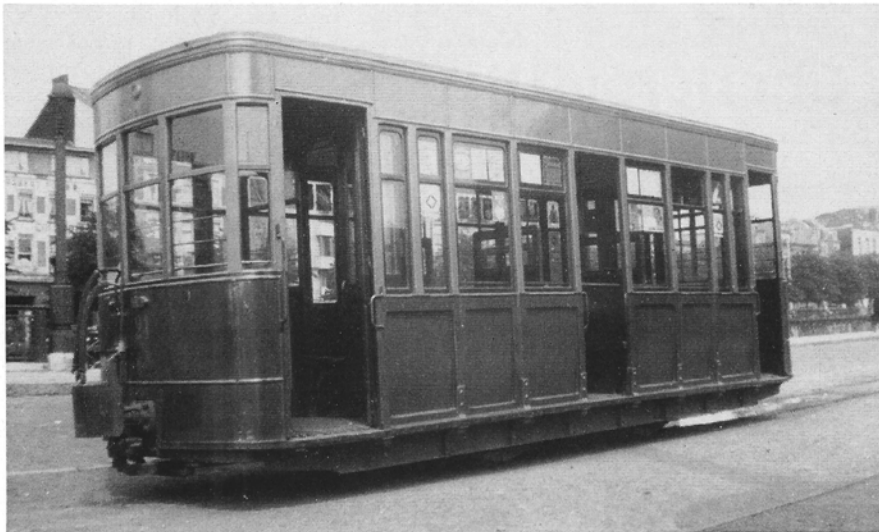
Eind 1918 werd uiteindelijk door de twee maatschappijen toch een overeenkomst getekend en de lijn Charleroi Sud - Châtelineau Gare kwam in dienst onder het lijnnummer 4, in haar geheel uitgebaat door de TEPCE. Deze verlenging werd een groot succes : na jarenlang wachten en veel ijdele hoop kon eindelijk de bevolking van Châtelineau en van een deel van Gilly en Châtelet (zo'n 90.000 zielen) gebruik maken van een snelle, rechtstreekse verbinding met het centrum van Charleroi.

Precies in die periode noodzaakten de toename van het aantal reizigers en de verhoogde frekventies een bijkomende bestelling van rollend materieel.

14 nieuwe motorwagens werden besteld bij „Franco-Belge” te La Croyère. Het betrof de nummers 229-242 (nota van de vertaler : in de originele Franse tekst wordt geen melding gemaakt van de eventuele - nummers 224-228). De wagenkast was nog maar eens identiek aan de eerste twee reeksen, gebouwd bij de „Ateliers Métallurgiques” te Nivelles : de plannen van deze reeksen werden opnieuw gebruikt. Alléén de beglaasde windschermen vertoonden een moderner uitzicht en het dak werd voorzien van een buitengewoon goed werkende verlichtingskoepel. Het vereenvoudigd chassis had een wielbasis van 2 meter. Het leeggewicht bedroeg 10,365 ton. De wagens boden plaats aan 38 personen (18 zit- en 20 staanplaatsen). Naast de hand- en weerstandsrem werden de wagens uitgerust met een automatische luchtrem van het type „Continental”, gevoed door een compressor die bevestigd was aan het uiteinde van een wagenas. De rijtuigen oogden mooi en waren zeer verzorgd, zelfs luxueus afgewerkt, wat bijzonder op prijs werd gesteld door het publiek. Mooie liedjes duren, jammer genoeg, niet voor eeuwig. Tegen alle verwachtingen in kwam op 1 januari 1923 het definitieve einde aan de uitbating van de



Motorrijtuig 218 uit de tweede reeks „200”, in originele toestand aan de stelplaats „Genson”. Foto ACEC, verzameling Jean de Meurs.



„Anversoise“-bijwagen nr. 21 na volledige verbouwing, op het wachtspoor aan het station Charleroi Sud. Foto Louis Clessens, verzameling Jean de Meurs.

buurspoorweglijnen door de TEPCE. De SNCV hevelde haar personeel en haar rollend materieel over en exploiteerde voortaan zelf haar lijnen, zodat ook lijn 4 niet ontsnapte aan deze „genadeloze“ maatregel. Het exploitatieprobleem van deze lijn werd zodoende meteen bijzonder scherp gesteld.

De gesprekken tussen de SNCV en de TEPCE omtrent de toekomstige exploitatie van lijn 4 onttaarden metertijd in hevige twisten. Deze situatie verslechterde alsmaar verder, terwijl de lokale overheden vergeefs poogden een oplossing te vinden.

Uiteindelijk - gezien er geen enkel vergelijk mogelijk bleek en ondanks de hevige protesten van de reizigers en de dreigende taal van de lokale overheden - werd lijn 4 op 31 december 1923 's avonds botweg opgeheven.

Dit betreurenswaardig feit vormde een smet op het blazoën van de twee exploitanten. Verder kwamen daarmee de ongemakken aan het licht van het in Charleroi voordien geldende systeem van gescheiden concessies.

Na verloop van tijd bedaarden weliswaar de gemoederen maar bleef alles bij het oude. Alléén de lokale pers hield de herinnering aan lijn 4 levendig en publiceerde tal van lezersbrieven van vroegere reizigers, die niet ophielden de heropening van lijn 4 te eisen.

Tenslotte beslisten de lokale autoriteiten om alles even op een rijtje te zetten en om de tot dan toe verleende concessies te herzien. Dit besluit resulteerde in 1924 in de ondertekening van een nieuwe overeenkomst tussen de TEPCE en de concessie verlenende overheid.

De looptijd van de concessies werd

eenvormig gemaakt en men stemde ze af op de regeling die gold voor de lijn van Charleroi naar Couillet. De overeenkomst betekende in feite een compromis. Om het afgesproken resultaat te bereiken, verbond de TEPCE zich er toe, de realisatie en de exploitatie te verzekeren van o.a. de uitbreiding van de lijnen van Couillet Centre naar Châtelet en van Soleilmont naar Fleurus Vieux-Campinaire, evenals van een verbinding tussen Charleroi en Montignies-Neuville.

Eindelijk gerust gesteld omtrent de toekomst van het geheel van de haar verleende concessies, kon de maatschappij zich toeleggen op de verwezenlijking van de voorziene net-uitbreidingen en op een algehele exploitatieverbetering van het net.

De eerste zorg ging uit naar een wijziging in het uitzicht van het rollend materieel. De rijtuigkasten werden in „varengroen“ herschilderd en afgeboord met een brede bies in „bladgroen“, waarbij de twee tinten groen werden gescheiden door dunne goudgele lijnen. De vereenvoudiging in het lijnenspel werd enigszins gecompenseerd door het aanbrengen van het embleem van de maatschappij (het wapenschild van Charleroi, omgeven door een rode wimpel die het imago van de maatschappij benadrukte) boven het wagennummer. Het wagennummer zelf werd herschilderd in „boterbloemgeel“.

Samen met deze „verjongingskuur“ werd een studie opgezet, strekkend tot de standaardisering en de modernisering, zelfs tot de algehele vernieuwing van het materieel! Gelet echter op de uitstekende toestand waarin het wagenpark ver-

keerde, werd deze laatste gedachte geschrapt. Slechts enkele motorwagens van de eerste reeks werden gedeclasseerd en uit de dienst genomen. De modernisering noodzaakte wel een volledige her Nummering van het wagenpark.

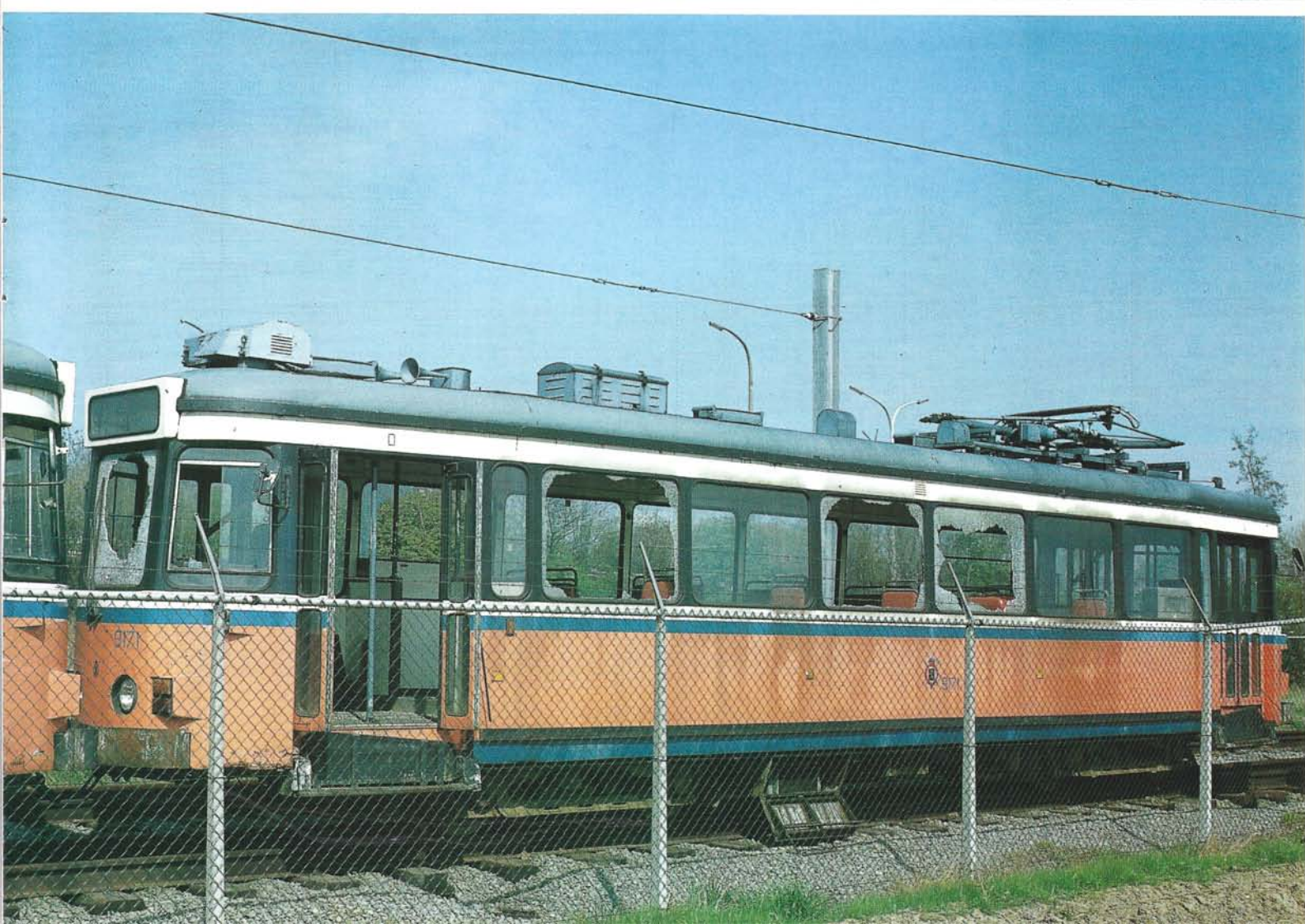
In 1925 werd begonnen met de bouw van de nieuwe lijn die Charleroi met Montignies-Neuville moest verbinden. De aanleg van deze lijn noodzaakte de volledige herschikking van het kruispunt genaamd „Luxembourg“, gevormd door de Boulevards Audent en Devreux, de rue du Pont Neuf en de rue Willy Ernst. Op deze plaats verlieden de sporen van de bestaande lijn in een wijde en majestueuze S-bocht, een laatste overblijfsel uit het voorbije stoomtijdperk. De sporen lagen tot tegen de stoep ter hoogte van het café „Le Luxembourg“ en liepen vervolgens terug naar de noordelijke zijbaan van de Boulevard Audent, langs het stadspark. Bij de aansluiting van de bestaande sporen met deze van de nieuwe lijn werd de mooie S-bocht verwijderd. Een muur aan de koer van het Jezuietencollege werd gedeeltelijk gesloopt en de hoek, gevormd door deze binnenplaats, werd sterk afgerond ten einde het kruispunt te kunnen verbreden. Tenslotte werd een verhoging aangebracht die als perron zou dienen in de breedte van de Boulevard Audent.

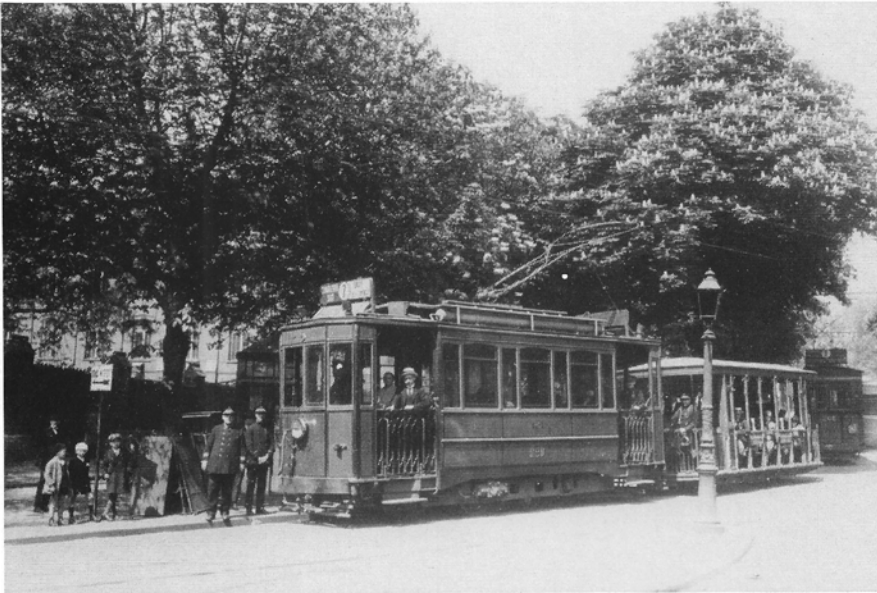
Op 19 januari 1926 werd de nieuwe lijn Charleroi Sud - Montignies-Neuville in dienst genomen onder het lijnnummer 6. Een voorlopige eindhalte werd voorzien aan de rue Bayemont.

De verlenging van lijn 8 (richting Couillet) tot aan de overweg van Châtelet kwam in dienst op 1 april 1926. Deze verlenging kende bij de bevolking van Châtelet zoveel succes, dat de steeds groeiende reizigersstroom aanleiding gaf tot klachten namens de inwoners van Couillet. Die eisten een bijkomende, verkorte lijndienst tot aan het oude eindpunt Couillet-Montignies. Vanaf 25 mei 1926 werd aan hun wensen tegemoet gekomen onder de vorm van een pendeldienst 11, die tussen Charleroi Ville Basse (rue de l'Écluse) en Couillet-Montignies ging rijden. Deze dienst werd echter slechts tijdens de piekuren én op zon- en feestdagen verzekerd! Enkele maanden later kregen de trams naar Châtelet een bijwagen, die te Couillet-Montignies werd afgehaakt, waarna de motorwagen de rit tot Châtelet voortzette. De bijwagen werd opnieuw gekoppeld met het eerstvolgende motorrijtuig richting Charleroi. Daar deze maatregel nog niet afdoende bleek, reed vanaf 5 december 1926 pendeldienst 11 elke dag en werden

*Tram-heropleving in Frankrijk : na Nantes en Grenoble zullen ook steden als Paris, Rouen en Strasbourg in de nabije toekomst wellicht hun nieuwe trambedrijven boven de doopvont kunnen houden, terwijl in Lille en St.-Etienne verregaande moderniseringswerken (zullen) worden doorgevoerd. Na het méér dan overtuigende sukses van lijn A opende de stad Grenoble op 26 november 1990 haar lijn B (Gares Europole - Universités). Motorstel 2002 bevindt zich hier aan de splinter-nieuwe eindhalte Universités. Let op de naar het perron toe uitgeklapte „rolstoel-inritten“! 11 mei 1991, dia Eddy Cassiers.*

*In schril contrast met voorgaande foto : van het laatste type „Boerentram“ staan de sinds 5 april 1988 zonder emplooi gevallen motorrijtuigen SJ 9170, -71, -72, -76, -79 en -80 gelaten hun wellicht niet zo rooskleurige toekomst af te wachten. Dit beeld van SJ 9171 spreekt voor zichzelf. Jumet, 10 april 1991, dia Luc Roovers.*





Motorrijtuig 229 (reeks 229-242), evenals de in onze vorige aflevering afgedrukte foto van wagen nr. 217 gefotografeerd tijdens de materieelshow aan het „Luxembourg“-kruispunt in 1926. Foto Deton, archief Eric Keutgens.

de bijwagens op lijn 8 over het gehele traject tot Châtelet ingezet. Sinds de electrificatie van het net werd het eindpunt Charleroi Sud steeds belangrijker. Nochtans was aan de toestand terplekke sedert het heuglijke stoomtijdperk niets gewijzigd. Alle manoeuvres, waaronder het aan- en afkoppelen van de bijwagens, grepen nog steeds plaats op uitwijksporen, verbonden door een aansluitingspoor. Vaak deed een reeds geruime tijd achtergelaten bijwagen dienst als wacht- en schuilhuisje voor reizigers en personeel. De traagheid en het ongemak van deze toestanden stonden in schrille tegenstelling met het grote aantal aankomsten en vertrekken en met de frekwenties op de lijnen die het stationsplein aandeden. Met het oog op verbetering van de

situatie werd het pleintje tegenover het „Hotel des Postes” volledig heraangelegd. Er kwam een ruime keerlus, ongeveer symmetrisch verlopend met de aan de andere zijde van het stationsplein aangelegde SNCV-boog. Het begin van de lus werd aangesloten op een rechte rail die als wachtspoor diende en die slechts enkele meters voor het SNCV-spoor ophield. Onder de bomen op het plein kwam een beglaasd en met zitbanken uitgerust wachthuisje te staan. De nieuwe eindhalte kwam op 21 april 1926 in dienst. Pas twintig jaar later werd het eindpunt voltooid met een volledig in dubbelspoor aangelegde lus. Een nieuwe lijnverlenging kwam tot stand op 24 oktober 1926, waarbij het tracé Charleroi Sud - Soleilmont werd uitgebreid tot aan de overweg Vieux



Fraaie opname van rijtuig 240 uit dezelfde reeks, in dienst langs de rue de Gilly te Couillet (lijn Charleroi - Montignies). Het rijtuig heeft nog geen elektrische frontlichten. Verzameling Jean de Meurs.

Campinaire. Deze verlenging verwees naar het opzet, ooit een directe verbinding te verwezenlijken tussen Fleurus en Charleroi.

De na deze netuitbreiding intredende en voorlopige rustpauze liet de TEPCE toe, de voorgenomen verbouwing van het rollend materieel aan te vatten, waarbij prioriteit werd verleend aan de motorwagens. Tijdens die periode werden inderdaad alle overblijvende wagens van de eerste en de tweede reeks in de werkhuizen van de maatschappij verbouwd. De kasten zelf bleven intact, maar de balkons werden verlengd en langszij dichtgemaakt, uitgerust met vier beglaasde plooideuren. De windschermen werden geheel verbouwd: ze kregen een grote, horizontaal in drie stukken gedeelde voorruit, waarvan het middengedeelte opklapbaar was teneinde de ventilatie van de balkons toe te laten. Een kleine handbediende ruitewisser vervulde het geheel.

Op het dak werd de grote sleepbeugel vervangen door een pantograaf. De petroleumlantaarns werden verwisseld voor elektrische lichten. In het begin waren deze lichten afneembaar: men haakte ze vast aan het voorbalkon en verbond ze, door middel van een korte en soepele kabel, met een stopcontact op het front van het rijtuig. Reeds kort nadien werden de lichten ingebouwd in het midden van het rijtuigfront. Afgezien van de nieuwe elektrische lichten werden de rijtuigen van de derde reeks niet verbouwd.

Van zodra de eerste verbouwde wagens het werkhuis verlieten, organiseerde men een originele en spectaculaire voorstelling van het materieel. Dit „modé-défilé” vond plaats tijdens een mooie zomernamiddag. Op het „Luxembourg“-kruispunt diende één van de bekendste fotografen uit Charleroi de diverse wagens voor het nageslacht te vereeuwigen. De tram-„vedetten” trokken stoetsgewijs door de hele stad, van stelplaats tot eindhalte.

Bij de indienststelling van de lijnen naar Couillet was hun eindhalte gelegen op de lijn naar Gilly, aan de Porte de Waterloo. Er werd op deze plaats een verbindingsspoor aangelegd teneinde het veranderen van rijrichting mogelijk te maken. Door het steeds groeiende verkeer en door de frekwentieverhogingen leidde deze toestand tot aanzienlijke verkeersopstoppingen en vertragingen, zowel op de lijn naar Gilly als op deze naar Couillet. Om deze problemen op te lossen werd als eindhalte voor de lijn naar Couillet een keerlus aangelegd langs de rue Huart Chapel, de rue L. Bernus en de rue Isaac.

Het vooruitzicht om de overweg aan de Gare du Nord te vervangen door een brug, zette de TEPCE ertoe aan deze eindhalte op te heffen en te vervangen door een nieuw eindpunt, aangelegd op de ruime esplanade aan de Gare du Nord zelf. Te dien einde werd een ruime lus aangelegd, die in de loop van 1928 in dienst kwam.

Deze wijziging aan het eindpunt Charleroi „Ville Haute” werd min of meer het voorspel tot een reeds lang door de TEPCE gekoesterde droom, nl. het in eigen beheer uitbaten van een dienst naar Lodelinsart en, wie weet, zelfs ooit eens tot Jumet, tot dan toe exclusieve domeinen van de SNCV.

De TEPCE vond de tijd rijp : zij vroeg en bekam de toelating om een nieuwe lijn op te starten en uit te baten, richting Lodelinsart. Officieel mocht deze lijn slechts een verlenging zijn van lijn 9 naar Couillet Centre. Het oorspronkelijk voorstel voorzag de eindhalte te Lodelinsart, Place du Gros-Fayt. Een eerste gedeelte kwam op 3 augustus 1929 in dienst. Het eindpunt bevond zich op de grens van Charleroi, in de nabijheid van het kruispunt van de rue de Lodelinsart en de rue de la Cayanderie. Waar dit lijngedeelte dus vlug en vrij gemakkelijk werd gerealiseerd, betekende de aanleg van het deel in de richting van de Place du Gros-Fayt een veel moeilijker te klaren klus, gezien het heuvelachtig profiel en het grillig en sterk kronkelend tracé.

De reeds lang voordien afgeschafte lijn 4 was intussen niet vergeten en bleef de gemoederen beroeren. Bij iedere gelegenheid lieten de lokale overheden, gesteund door de pers, hun hoop op een degelijke oplossing weerklinken, ten einde voldoening te kunnen schenken aan de talrijke ex-gebruikers van deze lijn.

Deze woordenoorlog beu, hervatten de twee maatschappijen eindelijk hun

onderhandelingen m.b.t. lijn 4 en kwamen tot een gemeenschappelijk akkoord omtrent het terug in dienst nemen ervan. Het personeel en het materieel zouden worden geleverd door de TEPCE; de vaste installaties bleven eigendom van de SNCV. Een regeling voor de wederzijdse financiële verplichtingen werd uitgedokterd. De TEPCE begon met de belangrijke en dure herinrichting en met het opknappen van de sporen en wissels aan het kruispunt Gilly Quatre Bras, waarvan een gedeelte bijna zes jaar ongebruikt was gebleven.

Zo kwam lijn 4, met grote vreugde begroet, terug in dienst op 17 september 1929.

Als bijdrage tot de exploitatie van lijn 4 leende de SNCV, in december 1930, drie motorrijtuigen aan de TEPCE uit. Het ging hier om grote tweeassige motorwagens van het type „Tachkent”, met de nummers A.9792, 93 en 94. Ze maakten deel uit van een in 1911 bij Ragheno gebouwde reeks, bestemd voor het net in Tachkent (Rusland). Wereldoorlog I belette de levering naar Rusland en ze werden tenslotte door Belgische exploitanten gekocht. Zo zette o.a. de spoorwegmaatschappij „Etat Belge” deze wagens in op de lijn Mons - Bousso. Ze werden in 1926 door de SNCV overgenomen, inclusief het kapitaal van voornoemde lijn.

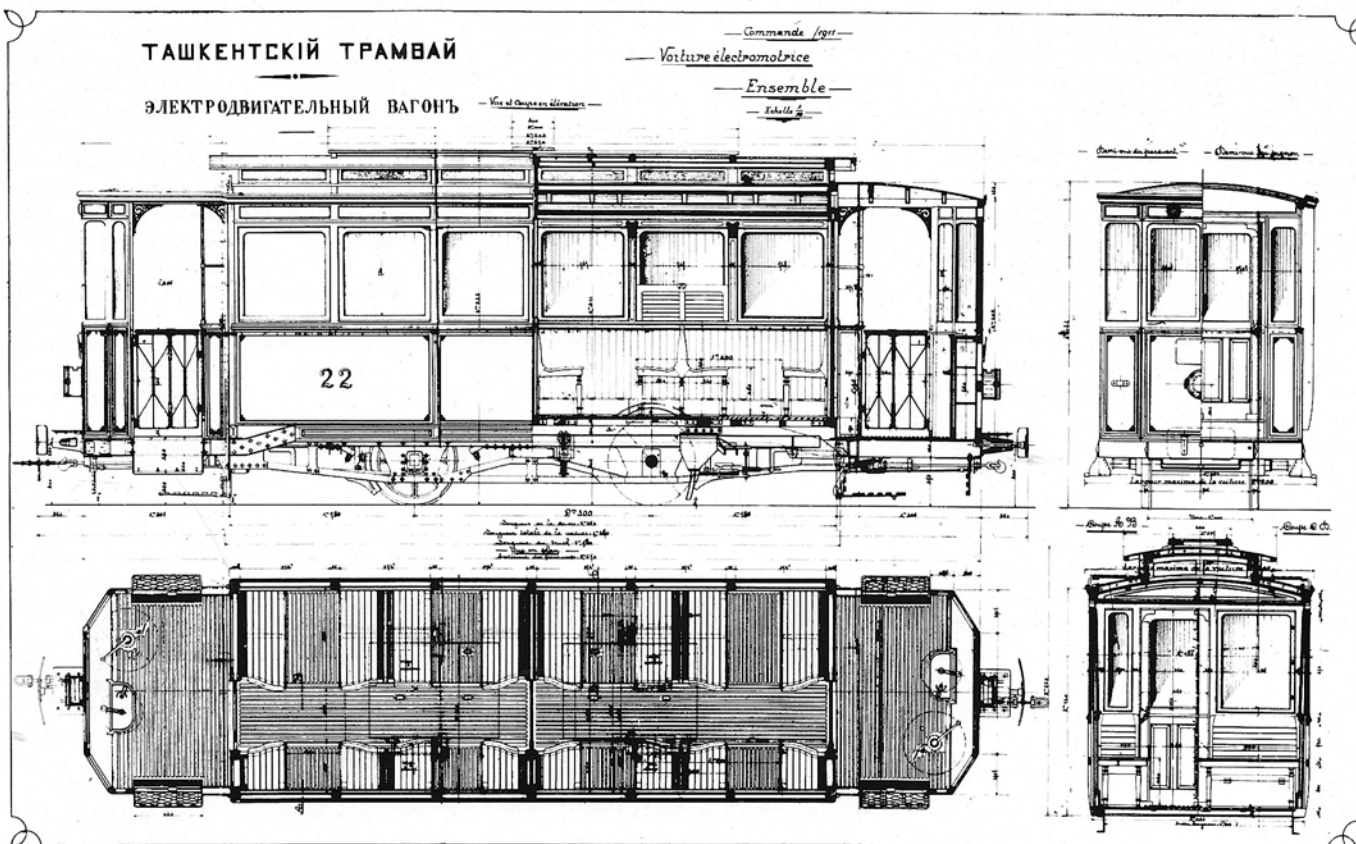
Van bij hun aankomst in Charleroi verlengde de TEPCE de balkons en rustte deze uit met nieuwe windschermen, ongeveer gelijkaardig aan die van

de overige TEPCE-rijtuigen. Ze werden tenslotte in de TEPCE-livrei herschilderd en genummerd als resp. 250, 251 en 252.

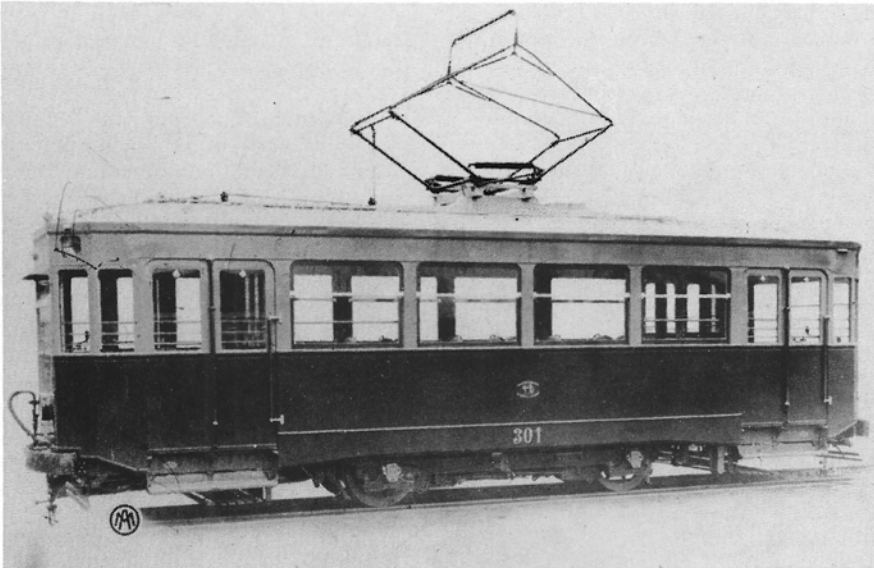
Toch werden ze op lijn 4 eerder sporadisch ingezet. Ze werden in Charleroi immers beschouwd als „grote capaciteitswagens” en voornamelijk gebruikt in versterkingsdiensten op alle lijnen van het net, o.a. op lijn 6 bij grote voetbalmatches. Deze trams werden in 1955 uit de dienst genomen en terug overgedragen aan de SNCV, die ze aanvankelijk te Gosselies dépôt afstelde om ze vervolgens over te brengen naar Mons en uiteindelijk (vermoedelijk) naar de stelplaats aan de Vandermeerenstraat in Molenbeek (Brussel) waar ze zouden zijn verschroot.

Gedurende de vijftienvijf jaar die ze in Charleroi dienden, werkten deze wagens zich beetje bij beetje in de lokale folklore in. Hun betrekkelijk zeldzame en steeds uitzonderlijke optredens vonden doorgaans plaats bij elke belangrijke gebeurtenis in en om de stad. In vergelijking met de andere rijtuigen straalden de nummers 250 tot 252 een zekere „grandeur” uit. Hun indrukwekkende verschijning werd nog geaccentueerd door de vele smalle straten waar ze doorheen reden.

Bij de elektrificatie en de omvorming tot meterspoor van het net, werd de eindhalte van de lijn naar Montignies verplaatst tot bij het begin van de „verlengde” rue de Montignies, nabij het kruispunt met de rue du Pont Neuf („Jésuites” genaamd, gezien de nabijheid van het



Plan van de door „Ragheno” gebouwde, legendarische „Tachkent”-motorrijtuigen, bestemd voor Rusland. Onder de nummers 250, 251 en 252 hebben drie van deze wagens gedurende vijftienvijf jaar bij de TEPCE gediend, zij het een weinig verbouwd. Document : archief Eric Keutgens.



„Ateliers Métallurgiques de Nivelles“-fabrieksfoto van motorrijtuig nr. 301 (oorspronkelijk reeks 301-312), bestemd voor de TEPCE : de eerste stadstramrijtuigen voor Charleroi met een van de vroegere modellen geheel afwijkend uitzicht. Verzameling Jean de Meurs.

College der Jezuïeten). De sporen vanuit Montignies werden bij deze gelegenheid door een dubbele wissel met deze van de rue du Pont Neuf verbonden, zodat een rechtstreekse aansluiting ontstond met de nieuwe stelplaats „Genson” op de lijn naar Gilly. Om een einde te maken aan de vele nadelen (het overstappen op andere rijtuigen en het „halen” van aansluitingen) die met deze schikking gepaard gingen, werd beslist lijn 5 (Montignies) tot Charleroi Sud te verlengen. De sporen aan het kruispunt werden volledig herschikt en de nieuwe aansluitwissels werden georiënteerd naar het lage gedeelte van de rue du Pont Neuf, richting Charleroi Sud. Om de in- en uitritten naar de stelplaats te vergemakkelijken, werd in de rue du Pont Neuf een aansluitspoor aangelegd. Eind november 1929 werd lijn 5 zodoende definitief tot Charleroi Sud verlengd.

Deze gevoelige verbetering voor de lijn naar Montignies vormde slechts een eerste stap naar haar verlenging. Drie maanden later vroeg de TEPCE immers toelating, de lijn tot het gemeenteplein van Châtelineau (nu place Wilson) te mogen verlengen. Dit voorstel kon gedurfd worden genoemd, gezien in het licht van de belangrijkheid van de werken en de moeilijkheden die men daarbij mocht verwachten : talrijke onteigeningen, de bouw van een viadukt over de spoorweg en van een tunnel onder andere wegen, de kruising met lijn 4 enz...

Méér dan drieëneenhalf jaar waren nodig om dit project tot een goed einde te brengen.

Pas in november 1933 kwam de nieuwe lijn Charleroi Sud - Montignies Place - Châtelineau Place Wilson in dienst onder het nummer 15. Lijn 5 bleef evenwel behouden als een verkorte dienst op deze lijn.

In mei 1930 kon de lijn naar Lodelinsart

in dienst worden genomen tot de Place du Gros-Fayt. Vanaf haar zuidelijke terminus (Couillet-Queue) tot bij het binnenrijden van Charleroi, vertoonde lijn 9 een opmerkelijk rechtlijnig traject waarop hoge snelheden konden worden bereikt. Eens de stad voorbij werd het tracé in de richting van het noordelijk eindpunt echter buitengewoon kronkelig. Bogen en tegenbogen met zeer kleine stralen, tunnels, hellingen, enkelspoor-gedeelten, zijsporen en „voorrangsdooortochten” volgden onafgebroken op elkaar : de zeldzame rechte spoorstukken waren in totaal slechts een paar honderd meter lang... De voortschrijdende netuitbreiding en de toename van het reizigersverkeer noodzaakten weldra tot een versterking van het materieelpark, toen nog bestaand uit een dertigtal motorrijtuigen en een twintigtal bijwagens.

In het begin van de jaren '30 werd bij de „Ateliers Métallurgiques” te Nivelles een bestelling van twaalf nieuwe motorwagens geplaatst. De TEPCE brak bij deze gelegenheid met haar gewoonte, terug te vallen op de haar zo vertrouwde rijtuigkasten uit de beginperiode en liet de ontwerpers de vrije hand !

Gebruik makend van de geboden mogelijkheid ontwierpen de „Ateliers” een geheel nieuw type rijtuig, waarin alle toen recente technische ontwikkelingen werden verwerkt. Het resultaat was revolutionair.

In de geest van de ontwerpers diende dit nieuwe model een schoolvoorbeeld te worden, dat belangstelling moest wekken bij diverse exploitanten die oentertijd hun wagenpark moesten uitbreiden of vernieuwen. De wagens kregen zelfs een speciale vermelding op het 23e congres van de „Union Internationale de Tramways, de Chemins de fer d'Intérêt local et de Transports publics automobiles”, dat in 1932 in Den Haag werd gehouden.

Deze twaalf tweewassers (301 tot 312, later

hernummerd als 300-311 omwille van problemen met... de nummer-sjablonen !) waren geheel metalen constructies. Het geklonken en gelast geraamte werd beschouwd als „onvervormbaar”. Met een lengte van 10 meter en een breedte van 2,20 meter boden ze theoretisch plaats aan 80 reizigers, waarvan 22 zittend. Het leeggewicht van de rijtuigen bedroeg 13 ton. Ze werden gebouwd op een „Brill”-onderstel, uitgerust met twee ACEC-motoren van ieder 50 pk, zodat ze op vlakke baan 50 km/u konden bereiken. De wagenkast had geen tussenschotten en vormde zodoende één ruim compartiment, aan ieder balkonuiteinde afgesloten door een wand, voorzien van een uit twee synchroon lopende panelen bestaande schuifdeur. Ieder deurpaneel was aan het uiteinde afgewerkt met een dikke tochtband in soepel rubber. Boven het windscherm en aan beide, schuin verlopende frontzijwanden waren filmkasten aangebracht, waarin resp. de reiswegaanduiding en het lijnnummer konden worden getoond. Bovendien konden de toegangsdeuren aan de buitenzijde rechts vooraan worden voorzien van verwisselbare borden, waarop de belangrijkste parcourspunten werden vermeld.

Het voor die tijd moderne uitzicht van deze wagens vormde een gelukt compromis tussen de recentste Amerikaanse „stijl” (waarop ze in ruime mate waren geïnspireerd) en de traditionele Europese lijnen. Reeds bij hun aankomst in Charleroi hadden de rijtuigen een vereenvoudigde maar aantrekkelijke schildering. Het onderste deel van de wagenkast was bladgroen, het bovenste deel varengroen, beide kleurvlakken gescheiden door een vermiljoenrode band. Het dak was geheel wit geschilderd ! De wagennummers werden in boterbloemkleur behouden, doch een zorgvuldig aangebrachte zwarte omlijning verleende hen een verbazend reliëfaspect.

Op 12 januari 1931 werd de eerste geleverde wagen (nr. 301) bij zijn aankomst officieel aan de pers voorgesteld. De lokale reporters waren één en al lof. De dag nadien werd nr. 301 op de lijn naar Couillet ingezet, waarbij de reizigers méér dan opgetogen waren. Geleidelijk aan werden ook de andere nieuwe rijtuigen op de lijnen naar Couillet en Châtelet ingezet.

Het succes van dit nieuwe materieel en de onverdeeld gunstige reacties die het uitlokte, noodzaakten de maatschappij het overige wagenpark in diezelfde zin aan te passen. Al werd de witte dakschildering van de 300'en (uiteraard) niet weerhouden, toch kreeg al het resterend materieel de nieuwe livrei. Bij die gelegenheid werden de houten koersborden van een aantal motorrijtuigen uit de eerste reeks vervangen door boven de windschermen ingebouwde filmkasten.

(Wordt voortgezet)

Jean de Meurs

Vertaling : Eric Morbé

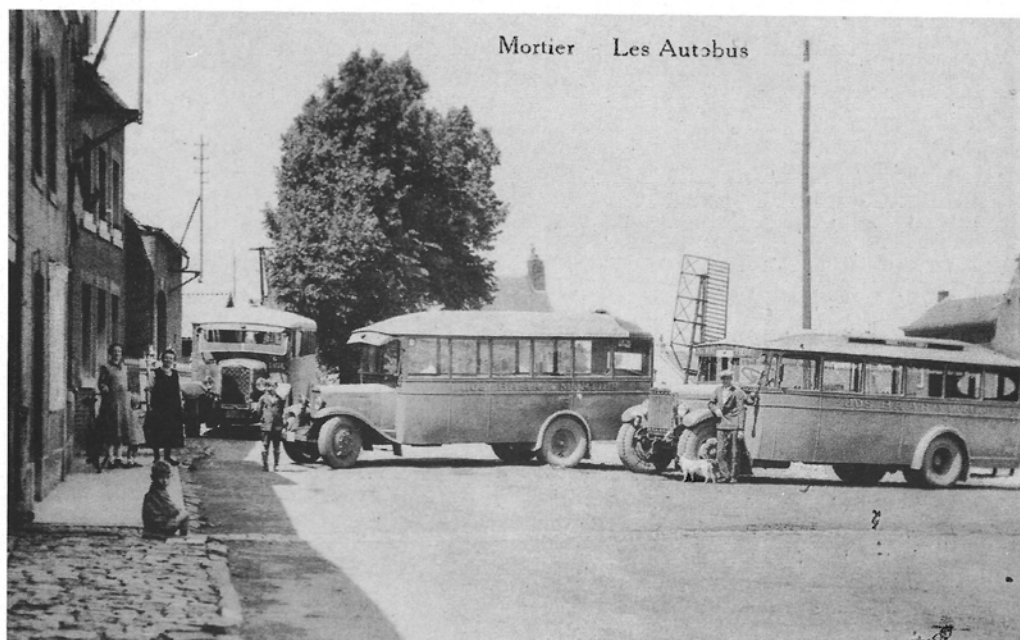
# Oude prentkaarten en autobussen

## I : Provincie Luik

Geïnspireerd door de buitengewoon interessante „Historische (spoorweg) foto's uit privé-verzamelingen“, voorgesteld door Jef Van Olmen en door de knappe tramfoto's uit de verzameling van Jacques Cohn, ligt het in mijn bedoeling de autobusvrienden onze negen provincies en hun vroege autobusdiensten voor te stellen d.m.v. „Oude prentkaarten en autobussen“. Daar ik hierbij niet strikt alfabetisch ben tewerk gegaan komt hier, volkomen toevallig, de provincie Luik als eerste aan de beurt.

Veel kijkgenot !

Charles Smits



Harzé ligt aan de weg N30 tussen Aywaille en Houffalize. Het wordt bediend, zoals de prentkaart het reeds vermeldt, door de lijn Verviers - Harzé. Deze lijn werd vroeger uitgebaat door de firma Gilson-Collard uit Verviers. Heden ten dage wordt deze verbinding verzekerd door de „Cie des Autobus Liégeois S.A.“ te Sprimont.

Aan de N642, tussen Wandre en Aubel, ligt het dorpje Mortier. De afbeelding toont het wagenpark van de firma Joseph Baar uit Mortier. De opname werd omstreeks 1935 verzeenlijkt.

Tussen Aywaille en Trois Ponts sluimert, aan de N633, de gemeente Stoumont. Een „Minerva“ van de autobusonderneming L.J. Pelle uit Theux, op de lijn Verviers - Manhay, komt aangevaren en het is niet uitgesloten dat er moet worden getankt aan de vooroorlogse, handbediende benzinepomp !



Beelden van vroeger :

## Historische foto's uit privé-verzamelingen



De eerste foto die ditmaal aan bod komt, is een prentbriefkaart uit de verzameling van A. Janmart, waarop een motorstel van het type 620 (oorspronkelijk type 652.1) voorkomt. Het betreft hier een diesel-mechanisch motorstel met drie draaistellen : beide rijtuigkasten rusten op een centraal „Jacobs”-draaistel. De opname is gemaakt in het station van Olloy-sur-Viroin op het baanvak Mariembourg-Treignes van lijn 132 (de latere museumlijn CFV3V). De foto moet gemaakt zijn in het begin van de jaren '60, toen de 10 motorstellen van het type 620 alle ingezet werden vanuit de stelplaats Walcourt. Het reizigersverkeer op het baanvak Mariembourg-Treignes werd stopgezet op 29 september 1963.

Het motorstel vertrekt in de richting van Treignes (na veel zoeken bemerkte men het openstaande tweestandensein). Het typische „Etat Belge”-stationsgebouw dateert uit het begin van deze eeuw en beschikt over een luifel. Het vervulde van 1911 tot 1956 een functie als aansluitingsstation met de buurtspoorweglijn Olloy - Oignies-en-Thiérache. Zowel het gebouw als de bijhorende goederenloods (niet zichtbaar op de foto) bestaan nog steeds en worden nu beheerd door de CFV3V. Bemerkt de kleine (sterk gesnoeide) boompjes op de perrons : deze zijn intussen wel enigszins gegroeid...

De tweede foto (fotograaf : G. Verheyen; verzameling J. Van Olmen) toont de diesel-hydraulische rangeerlocomotief 252.003 (de latere 8503). De opnamedatum is 18 november 1965; de juiste opnameplaats is niet bekend. De locomotief behoort tot de stelplaats Antwerpen Dam (FNDM). Het nummer en de livrei van de machine verwijzen, samen met de opschriften en kentekens op de goederenwagen, duidelijk naar het „tijdperk III”.

De drie volgende foto's zijn afkomstig uit de collectie van Jacques Cohn (die er tevens de auteur van is) en zijn genomen te Rumst in het midden van de jaren '50. Ze tonen diverse kruisingen van de plaatselijke 60 cm industriespoorlijntjes met de enkelsporige NMVB-tramlijn 50 Antwerpen - Wilrijk - Boom-Rumst. De baksteennijverheid bevond zich toen nog niet in een crisistoestand en in de gehele Rupelstreek was nog een zeer dicht net van particuliere smalspoorlijntjes in bedrijf.

Op de foto's bemerkte men enkele van de karakteristieke droogloodsen, zoals er toen tientallen en tientallen in het landschap voorkwamen.

J. Van Olmen.



### FERIVAN

TRAMMODELBOUW

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

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

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

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

Open : woensdag 18.30 tot 21 u, zaterdag 13.30 tot 17.30 u en na afspraak (vanaf 16 juni tot en met 16 september alléén op woensdag geopend)

**VRIJGEWEIDE 26, B-2980 ZOERSEL (St.-Antonius). Tel. 03 / 383 11 17**



## Opsporing gevraagd !

- Het is algemeen bekend dat in 1943 diverse NMVB-trams naar Duitsland werden gezonden. Het betrof 10 motorrijtuigen „Seneffe” uit Antwerpen, 10 motorrijtuigen „Braine le Comte” met Siemens motoren uit Luik en 10 aanhangrijtuigen uit Antwerpen. Onlangs kwam ik echter in „Onze Buurtspoorwegen”, nummer 17 (december 1948) op bladzijde 5 het bericht tegen dat er tevens sprake is van nog eens 10 „aanhangerijtuigen van allerlei types” die eveneens aan Duitsland werden afgestaan.

Wie kan hier iets meer over vertellen ?

- In het begin van de jaren zestig werd het merendeel van de „Eugies”-standaards van Bergen naar Brussel overgebracht. Na korte tijd werden deze rijtuigen ingericht voor éénmansbediening. Omdat men onvoldoende „Eugies”-rijtuigen ter beschikking had, werd besloten ook een aantal metalen standaards van het Brusselse net geschikt te maken voor éénmansdienst. Algemeen bekend zijn hier de nummers 10084, 10319 en 10322. Nu ontving ik onlangs een foto van 10132 (met kopbord !) met de bekende plaat „I AGENT”. Dit roept bij mij de vraag op : werden er, naast de genoemde drie rijtuigen, nog méér rijtuigen verbouwd voor éénmansdienst ?

- Tenslotte : wie helpt mij met inlichtingen over de LIJNKLEUREN van de elektrische NMVB-tramlijnen van Oost-Vlaanderen, Brugge, Kortrijk, Stadslijnen Leuven, Leuven lijn T, Doornik, Hasselt en Namen ?

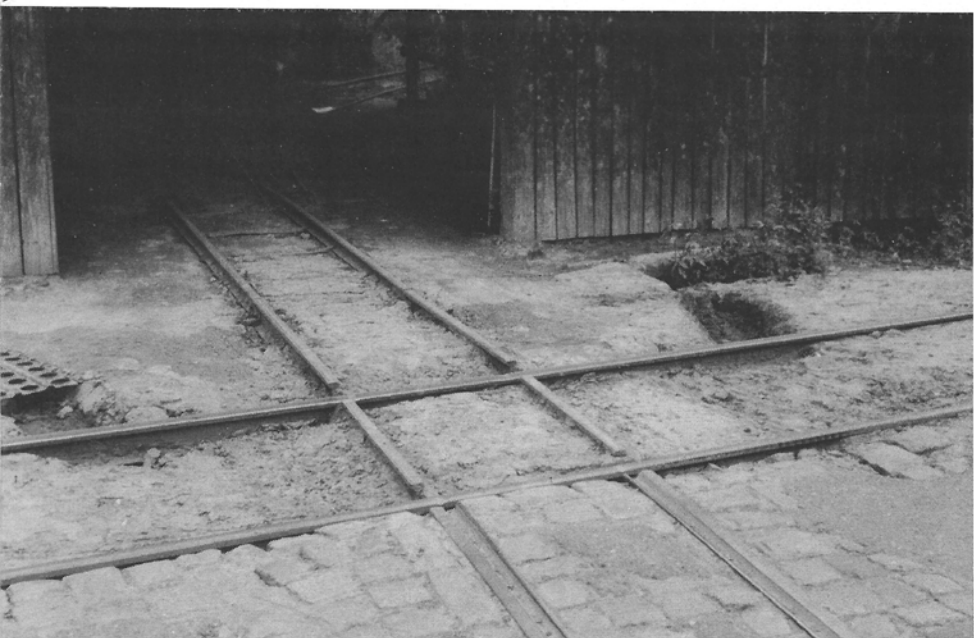
Dirk Eveleens Maarse,  
Groningensingel 1057  
NL - 6835 HW Arnhem

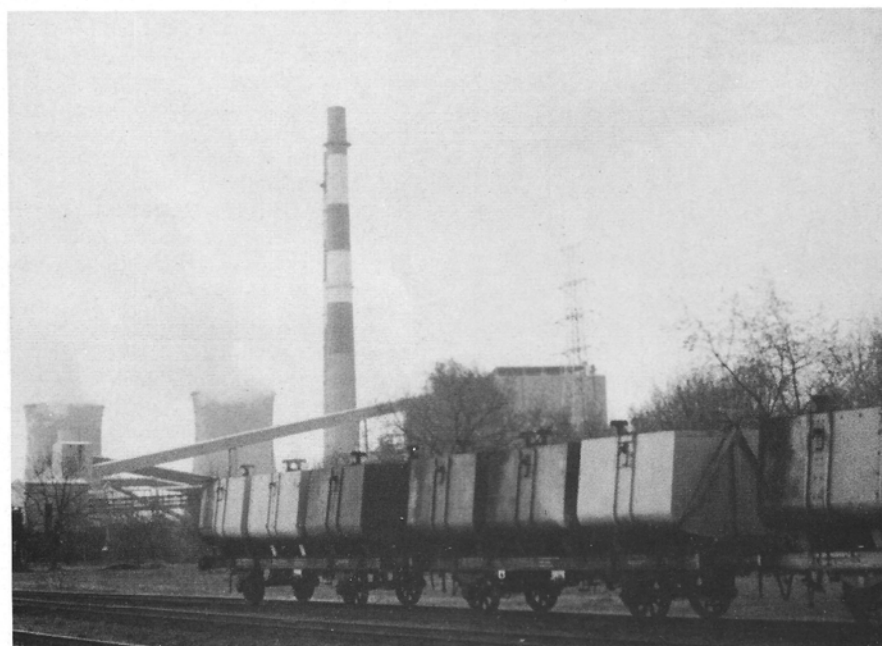
## RAIL-REVUE ENQUETE

Tot nu toe hebben bijna 300 lezers het vragenformulier, dat wij als bijlage bij het RR-nummer 24 verzonden, ingevuld terugbezorgd. De vraag „Rail-Revue : Ja of Neen ?” wordt bijna unaniem met „Ja !” beantwoord. De verwerking van de gegevens is evenwel moeilijker gebleken dan wij oorspronkelijk dachten, omdat bijna één op vier van de enquêtedeelnemers zich de moeite heeft getroost, op de keerzijde van het formulier allerlei (dikwijls erg interessante !) suggesties, bedenkingen en commentaren te vermelden. Blijkbaar voelen heel wat van de lezers zich erg nauw bij het tijdschrift betrokken en is er voor hen veel aan gelegen dat Rail-Revue „als enig Vlaams spoor- en tramtijdschrift dat het niveau van wat fotootjes kijken flink overstijgt...” (zoals één van hen het stelde) in de toekomst blijft bestaan.

In het volgend nummer zullen wij de enquêteresultaten in detail bespreken. De lezers die nog geen vragenlijst hebben ingezonden, kunnen dit overigens nog steeds doen !

J.V.O.





## De Limburgse steenkoolhavens

Het loopt stilaan naar het einde met de Limburgse mijnindustrie. Deze zware nijverheid was eens de ruggegraat van de ontluikende industrialisering in Limburg. Zij heeft er het landschap met zijn terrils, zijn schachttorens en immense gebouwen sterk getekend. Weldra zal dit alles slechts een herinnering zijn, belichaamd in enkele installaties die als stille getuigen zullen achterblijven. Industriële archeologie...

Het is dan ook nu het ogenblik om, zolang alles er nog is, enkele specifieke facetten van de mijnactiviteiten in het licht te zetten, vooral wat de spoorweginstallaties betreft. Enkele van die typische mijnsites zijn ongetwijfeld de speciale havens op het Albertkanaal, aangelegd om de overslag van steenkool op kanaalschepen te vergemakkelijken. Op dit kanaal werden drie steenkoolhavens voorzien: één te Beringen, één te Lummen-Genenbos (voor de mijnen van Zolder en Houthalen) en één te Genk, voor de drie mijnen aldaar.

De steenkool wordt (of werd) er aangevoerd in speciale twee-assige wagons met drie laadbakken, de zogenaamde kubelwagens of, zoals vermeld op de wagens zelf, „navettewagens”. In de haven worden de laadbakken met speciale kranen van de wagons gelicht en direkt in het schip gelost.

Oorspronkelijk had iedere mijn haar eigen kubelwagens. Men kon ze onderscheiden door een kleurcode, eigen aan elke mijnzetel. Bij de fusie van alle mijnen tot de Kempense Steenkoolmijnen werd dit onderscheid natuurlijk overbodig.

Thans is alléén nog de mijn van Zolder in haar geheel actief, maar ook hier zal het definitieve einde niet lang meer uitblijven. De typische kubelwagens zullen dus binnen afzienbare tijd „en masse” van het spoor verdwijnen en zo een belangrijke periode in de Limburgse spoorweggeschiedenis afsluiten. Ook de steenkoolhavens dreigen door de mijnsluitingen hun reden van bestaan te verliezen, vooral deze van Beringen en Lummen-Genenbos, die volledig op de mijnactiviteiten gericht waren. De hele spoorweginfrastructuur rond deze twee havens zal hoogst waarschijnlijk overbodig worden. Een gelukkige uitzondering hierop vormt de haven van Genk, waarrond zich in de loop der jaren ook andere industriën gevestigd hebben, die ook van de spoorweg gebruik maken.

Voor de uitbating van de haven van Genk werd destijds een afzonderlijke maatschappij opgericht, de NV „Kolenhaven van Genk” (KHG). Voor de rangeringen op de uitgebreide haven-sporen beschikt zij over eigen dieselerlokomotieven. Het zijn machines van hetzelfde type als de NMBS-reeks 91. Ze werden gebouwd door Cockerill-Ougrée en de drie exem-

plaren die nu nog aanwezig zijn, zijn alle van het bouwjaar 1958. Voor de zware rangeringen worden ze meestal per twee ingezet. Als biezonderheid kan nog vermeld worden dat ze uitgerust zijn voor afstandsbediening.

Het werk van de lokjes bestaat erin de kolentreinen van de ontvangstsporen af te halen en over te brengen naar de eigen KHG-installaties, waar de kolen gemalen worden voor de electriciteitscentrale van Ebes-Langerlo, die aan de overkant van de haven ligt. De steenkool voor deze centrale komt enerzijds via het spoor van de nog werkende mijn van Zolder en van de haven van Antwerpen (importkolen) en anderzijds via de binnenscheepvaart. Voor de aanvoer maakt de NMBS meestal gebruik van diesellocs van het type 51 en zelflossers van de types Fals en Falns. De centrale van Langerlo gebruikt naast steenkolen ook stookolie en aardgas voor haar electriciteitsproductie. De olie wordt eveneens via het spoor aangevoerd.

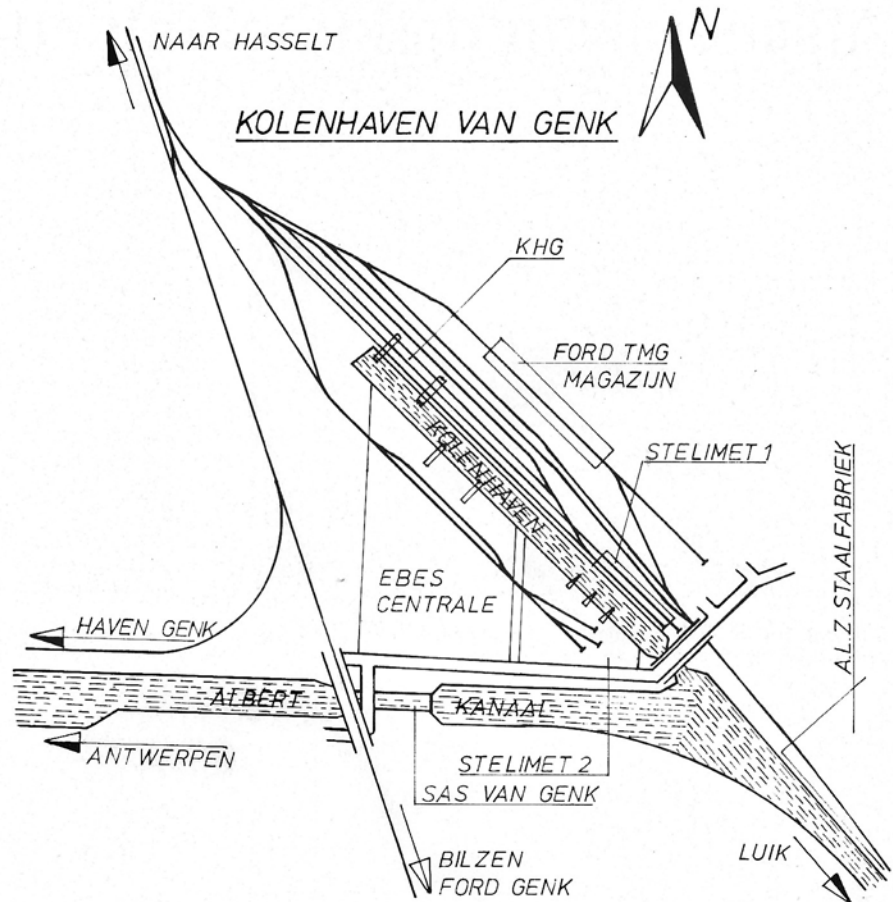
Een ander aan de Genkse haven gelegen bedrijf is de schroothandel „Stelimet” NV. Ook deze onderneming maakt zowel gebruik van het spoor als van de scheepvaart voor de aan- en afvoer van oude metalen. Voor het rangeren op de eigen terreinen beschikt men over een gelijkaardig „Cockerilletje” als die van de KHG. Het afvoeren van verwerkte metalen gebeurt gewoonlijk met Eaos-wagens.

Ondanks het wegvallen van alle mijnindustrie in Genk is er dus toch nog heelwat activiteit overgebleven in deze kolenhaven, waarvan het voortbestaan door de diversifiëring van de industriële activiteiten voor de toekomst verzekerd schijnt te zijn. Van de andere typische mijnhavens en hun spoorwegnet kunnen wij dit helaas niet zeggen. De toekomst zal moeten uitwijzen of zij ooit nog een tweede kans zullen krijgen, dan wel stil aan de tand des tijds zullen worden overgeleverd...

Leo Schruers  
27/5/91

#### Bij de foto's :

1. 5138 levert wagens met staalrollen af in het magazijn TMG van Ford, nabij de kolenhaven van Genk.
2. Werkloos geworden kubelwagens op het terrein van de Kolenhaven van Genk. In de achtergrond de installaties van de Ebes-centrale.
3. Broertjes 5 en 6 van de Kolenhaven van Genk hebben net een zware kolentrein overgenomen op de NMBS-sporen.
4. In de kolenhaven van Beringen staat lokomotief nr. 9 afgesteld met een hele sleep van al even werkloze kubelwagens. Een kapotte kubelbak in een grote plas „zwart” water vervolledigt dit symbolische en troosteloze slotbeeld.



#### ERRATA RAIL-REVUE 24

Blz. 134, derde kolom, laatste alinea, dient gelezen als volgt : „...’s Vrijdags reed met het eerste vertrek van 6u40 Oostmalle een groen stoomtramrijtuig mee, dat om 14u40 vanuit Polygoon terug naar Oostmalle werd meegevoerd. Hiervoor werd op vrijdagen de lichte AR 81 of 82 vervangen door de oudere AR 45 of 49.”...

Blz. 155, tweede kolom, negenentwintigste regel : rijtuig 2098 werd ten onrechte vermeld als zijnde „uithuizig”. Blz. 156, eerste kolom, zestiende regel : lees MIVG i.p.v. MIVB.

#### INLICHTING GEVRAAGD

• Wil de „ergens” in Nederland wonende heer Liewe Damminga, die een exemplaar van de brochure „Terminus Jumet” bestelde, zo vriendelijk zijn ons zijn volledig adres mede te delen ? Wij weten dat hij in de Kruisstraat 4 woont, doch de naam van gemeente of stad is bij de overschrijving spoorloos verdwenen !

# Afscheid van de kubeltreinen



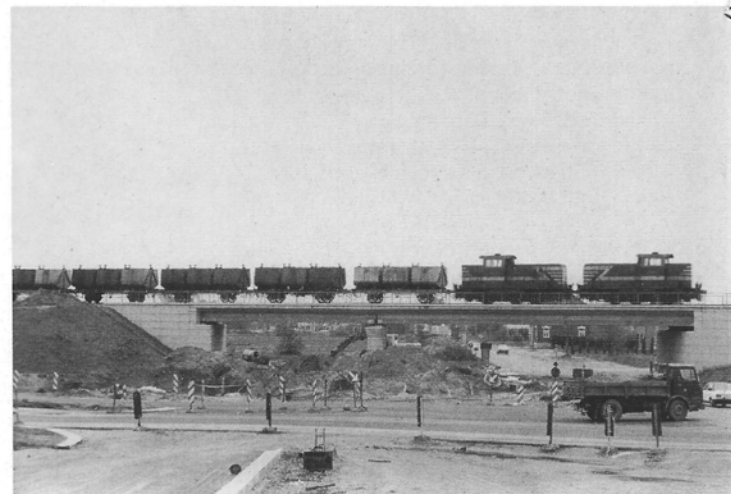
Lokomotief 5159 passeert op 7 september 1978 met een kubeltrein het station van Waterschei.



Privé-traktoren 5 en 6 rangeren op 6 maart 1981 in de vormingsbundel van Waterschei.



Privé-lokomotief nr. 4 met een zware kolenlast onderweg in de groene omgeving van Paal (Beringen). 7 september 1978.



NMBS 7393 en 7392 vertrekken op 27 mei 1983 met een lege kubeltrein van kolenhaven Genk naar Waterschei vorming.



Lossen van kubelwagens in de haven van Paal (Beringen). De privé-spoortractor wordt op afstand bestuurd. 7 september 1978.



Een recent beeld : het emplacement van de Genkse kolenhaven op 11 januari 1991. Alle foto's op deze bladzijde : Ronald Mardaga.

# 81 VARIATIES

Het verbouwen of detailleren van handelsprodukten vormt een boeiend facet van de spoorwegmodelbouw en laat toe met een beperkt budget een „persoonlijk” park uit te bouwen.

Wie zich voor het eerst aan een verbouwing waagt, kiest als basis best een niet te prijzig model. Het type 81 van Piko of een 23 van Lima zijn daartoe uitstekend geschikt. Wordt het een flop, dan is dat spijtig, maar het verlies is niet ondraaglijk en men houdt er altijd nog een aantal wisselstukken aan over.

Door Alain Veys werd in RR 14 een 81 omgebouwd tot zijn voorganger type 80. Mijnerzijds stel ik een aantal varianten voor van het type 81 zelf.

Als type 81 deed deze ex-G8' van de KPEV in België dienst tot op het einde van de stoomtraktie en heeft in vele honderden exemplaren op het hele net gereden en alle diensten verricht. Er is voldoende fotomateriaal voorhanden om iedereen toe te laten een exemplaar te kiezen dat binnen zijn mogelijkheden en zijn smaak valt.

Om te beginnen enkele aanpassingen van algemene aard, die het uitzicht van lok en tender reeds grondig gaan wijzigen.

- Verwijder de opgespoten handgrepen van de rookkast en de ketel. De door Piko gebruikte kunststof is zacht, gebruik dus zeer scherpe mesjes voor het wegsnijden. Let op voor de ketelbanden en de leidingen! Als vervanging worden messing handgreephouders geplaatst met handgrepen in draad van 0,4 mm. De gaten voor de houders aanzetten met een zeer scherpe punt en vervolgens boren uit de hand of met een uiterst traag draaiende machine, anders smelt de kunststof. De houders worden vastgelijmd met sneldrogende lijm.

- Buffers van lok en tender in het center „perforeren” met een boortje

van 0,6 à 0,8, ongeveer 1 mm diep. Het voorvlak van de buffers geheel zwart.

- De fabriekskoppeling van de lok verwijderen en vervangen door een modelkoppeling, bevestigd aan de bufferbalk. Deze koppeling kan vast zijn of funktioneerend. In het tweede geval voert men de montage best uit in een doos: de bijbehorende veertjes zijn klein en hebben de neiging om weg te springen.

- Op de bufferbalken één remleiding plaatsen. Bij de Belgische loks hing deze leiding meestal los. Wie zover wil gaan kan een handels-remleiding lossnijden en na verwarmen in heet water of met hete lucht voorzichtig verbuigen tot het slurf-uitzicht bekomen wordt (niet alle pogingen gaan goed aflopen!).

- Verwijder het op de rookkastdeur opgespoten handwiel. Zo nodig een ander handwiel monteren, maar let dan wel op het aantal spaken.

- Verwijder de achterste ruit van het machinistenhuis langs één of langs beide kanten. Desgewenst een machinist in de raamopening plaatsen.

- Voorzichtig de cilinder van de voorverwarming van de voetplaat losmaken. De gaatjes opvullen met plamuur en na verharden overschilderen.

- De dynamo en zijn toevoerleiding wegnemen.

- Voor de na-oorlogse versies de bel verwijderen.

- Plaats verticale handgrepen op de voorkant van de tenderkast.

- Bij alle wielen het hele zijvlak zwart schilderen.

- Het model verweren. Hiertoe een beetje zwarte verf oplossen in een overmaat van white spirit, met verticale bewegingen kwistig opstrijken en laten afdruppen. Na het opdrogen heeft het model het verweerde uitzicht, eigen aan ijzeren paarden in buitendienst.

De hierboven voorgestelde wijzigingen

zijn niet duur en mits een dosis zorg en geduld eenvoudig uit te voeren. Zij veranderen op ongelooflijke wijze het uitzicht van de Piko 81.

Mijn 81.340 werd nog op volgende punten in overeenstemming met een voorbeeldfoto gebracht:

- Een grote gebogen handgreep werd vooraan op het bovenste deel van de rookkastdeur geplaatst.

- Eén grote lantaarn kwam links op de bufferbalk.

- Lok en tender werden voorzien van een koppeling voor stoomverwarming van rijtuigen.

- Een dubbele kompressor kwam in de plaats van de originele enkele kompressor.

Geplaatst naast een gewone Piko 81, tijdens een bezoek van vrienden-modelbouwers, duurde het enige tijd voor de verbeterde versie werd (h)erkend als een kind van dezelfde moeder.

Verder speuren in foto's levert diverse mogelijkheden tot personaliseren van andere loks op, zoals:

- een kleine verticale handgreep op de rookkastdeur;

- een korte of lange druiprand op het dak van het machinistenhuis;

- een schoorsteen zonder kap;

- een Giesl-uitlaat (het gat voor de nieuwe schoorsteen boren vooraleer de oorspronkelijke weg te snijden!);

- een uitlaatdemper.

Een waarheidslievend model(om)bouwer zal de lok- en tendernummers en eventueel ook de depotcode willen wijzigen. Het nummer van de tender (niet te verwarren met het achteraan herhaalde loknummer) is echter dikwijls nauwelijks te ontcijferen. Daar komt nog bij dat lok en tender niet als een onverbreekelijke eenheid werden beschouwd; wisselingen kwamen geregeld voor. Wie het toch voor 100% waarheidsgetrouw wil, kan dus aardig wat speurwerk voor de boeg hebben. Persoonlijk heb ik er niet overdreven zwaar aan getild, temeer daar de cijfers zeer



Lokomotieven 81.107 en 81.266 in het depot van Monceau, september 1964. Let op de geheel verschillende rookkastdeuren en op het open tweede venster in het machinistenhuis (zie de tekst van het artikel). Foto's Roger Belot.

klein en vanop enige afstand en op een vuile tender zelfs niet meer waar te nemen zijn.

**Een stukje apart** : de dubbele traktie (voor grote stralen).

De aanpalende bufferbalken worden uitgerust met werkende modelkoppelingen. De gekoppelde remleidingen kunnen weergegeven worden d.m.v. een in de juiste vorm gebogen stukje zwarte draad of met behulp van bijgewerkte handelsremleidingen (volgens de eerder beschreven methode). Men dient zeer behoedzaam te werk te gaan, daar de leiding volledig in de andere richting moet verbogen worden (zelf ben ik er nog niet in geslaagd).

Achter deze combinatie hoort vanzelfsprekend een evenredige trein. Probeer het eens met 30 of 40 kolenbakken van Piko, vervuld, met lading, modelkoppelingen, remleidingen en RP 25-wielen. Dit is geen goedkope operatie en ze zal tijd vergen om ze uit te voeren, maar het resultaat is verbluffend. Alleen rook en geluid ontbreken, maar ook dat is niet onmogelijk.

De opgesomde mogelijkheden tot verbetering of verbouwing van de Piko 81 kunnen natuurlijk nog volgens smaak en handvaardigheid worden uitgebreid, waarbij het vervangen van de opge-

spoten leidingen en kranen, van de beugel rond het drijfwerk en de verzonden cilinder in de voetplaat wel het meest opvallen.

Het type 90, in verschillende versies en nationaliteiten uitgebracht door Roco, had dezelfde tender (type 17) als het type 81. De versie van Roco is zeer gedetailleerd en kan dienen als voorbeeld voor de verbetering van de Piko-tender.

Men kan natuurlijk ook omwisselen, maar dan dient de koppeling met de lok te worden aangepast (elektrische en mechanische verbinding) en best ook de Piko-motor uitgenomen.

Alhoewel niet behorend tot de categorie van de super-handigen of kapitaalcrachtigen, heb ik reeds meerdere eenheden verbouwd, o.a. 81.340, 81.430, 81.307, 81.145 en 81.253 (met Giesl-uitlaat). Mijn duurste versie kost nog altijd beduidend minder dan de „Europese” G81 van Fleischmann.

Als enig gereedschap gebruikte ik een passerpunt, zeer scherpe mesjes in verschillende vormen, een set sleutelvijltjes, boortjes van 0,6 tot 4 mm diameter, enkele tangetjes en ik oefende vooral véél geduld.

Veel plezier met uw 81 „Custom”.

Walter Temmerman

## FEBELRAIL-MODELBOUWENQUETE

Febelrail, de overkoepelende federatie van verenigingen van spoor- en tramvrienden, organiseert op dit ogenblik een modelbouwenquête. De enquête is bedoeld om te peilen naar de wensen van de modelspoorliefhebbers aangaande eventuele nieuwe modellen naar Belgisch voorbeeld : locomotieven, treinstellen, getrokken materieel, tramrijtuigen en decorlementen. De resultaten van de enquête zullen voorgesteld worden aan de fabrikanten en invoerders van modeltreinen. Febelrail hoopt op meerdere honderden enquêtedeelneemers ! Indien u nog geen enquêteformulier bezit, kan u een exemplaar aanvragen bij de Febelrail-Modelbouwcommissie, de heer R. Paternoster, Grensstraat 121 te 3140 Keerbergen.

J.V.O.

**Begin september 1991 verschijnt**

## TERMINUS JUMET

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

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

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

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

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

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

PROJEKT :

# Ook treinen maken bokkesprongen : de vertakking Vrouwevliet\*

In deze bijdrage is het onderwerp eens geen station maar een baangedeelte, zij het dan een ongewoon. Het stuk dat ons aanbelangt is 3,5 km lang, begint voorbij het kerkhof van Mechelen aan de Vrouwevliet en eindigt, aan km 27 van lijn 27, voor het station van Sint-Katelijne-Waver (fig. 1).

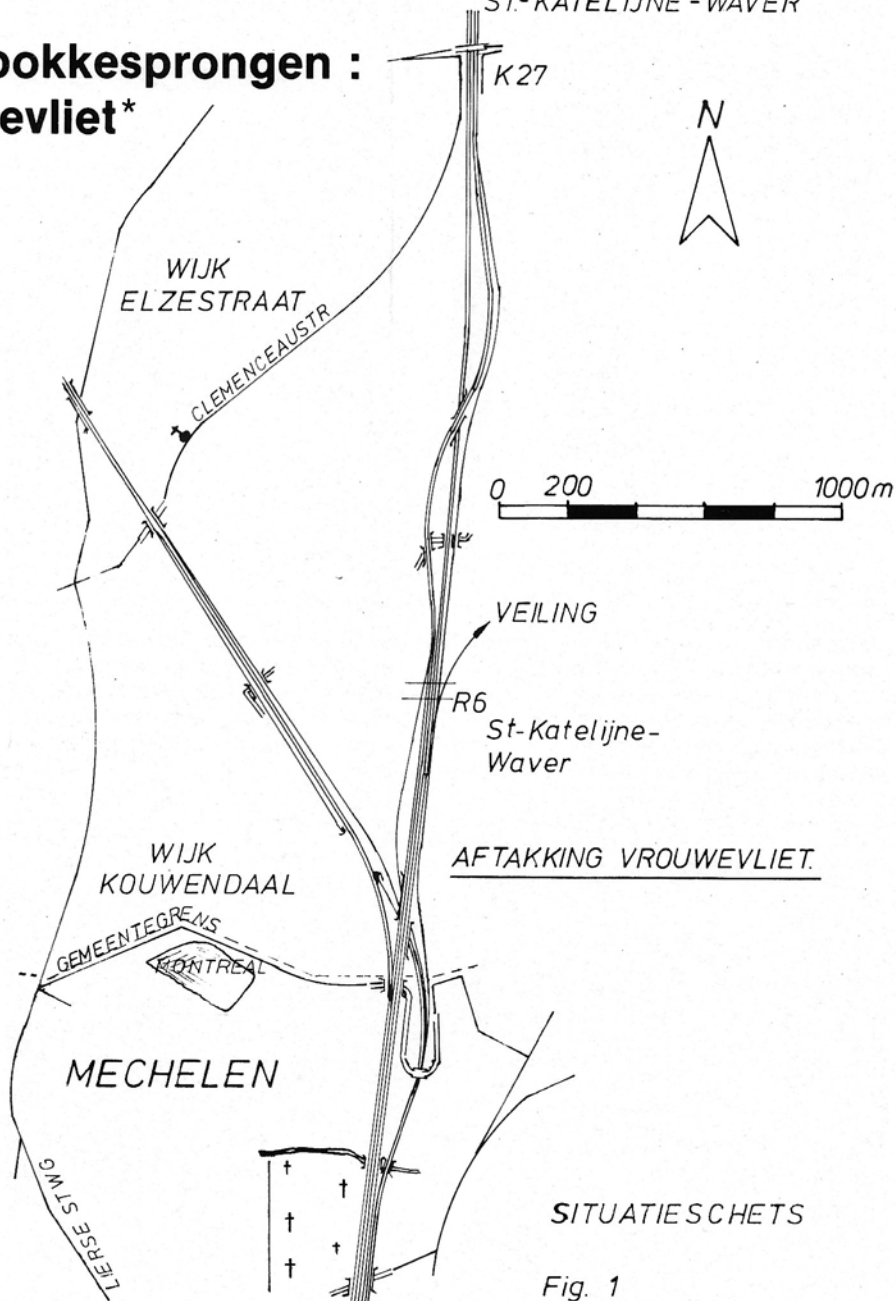
Tot 1970 waren er vier lijngedeelten bij betrokken :

- Mechelen - Antwerpen (lijnen 25 en 27);
- Mechelen - Antwerpen Zuid (lijn 27B);
- aftakking Vrouwevliet - Weerde via Muizen en Hofstade (lijn 27B).

De vertakking was meervoudig (fig. 2). Het was mogelijk over te gaan van lijn 27 naar 27B en omgekeerd en de verbindingen waren in de twee richtingen uitgevoerd. In de jaren vijftig werd de aansluiting van lijn 27 op de lijn naar Antwerpen Zuid afgebroken. Vanaf dan konden de van Brussel komende treinen voor Antwerpen Zuid nog slechts via Weerde, Hofstade en Muizen en de op deze lijn gelegen splitsing hun bestemming bereiken. Het baanvak van de vertakking tot aan de fortenlijn van Antwerpen werd in 1970 buiten dienst gesteld. De infrastructuur is heden grotendeels verdwenen en de grond werd ingenomen door express- en andere autowegen.

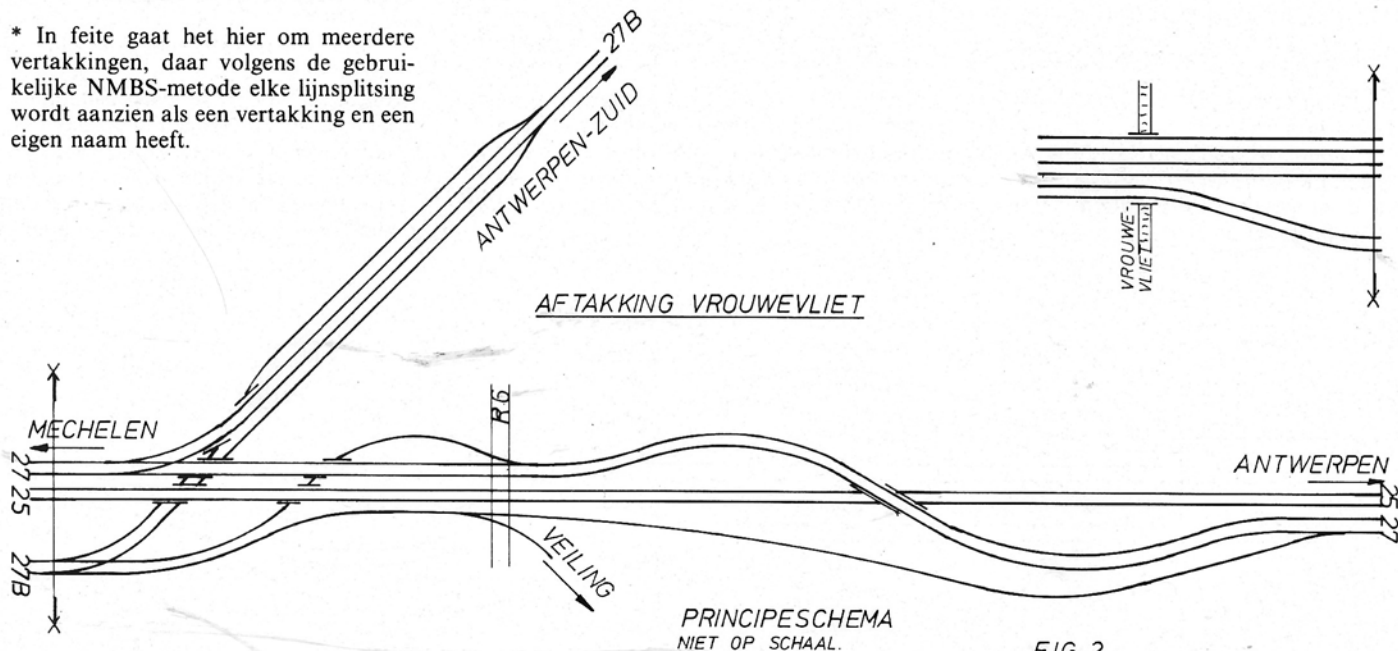
M.b.t. de lijnummers dient nog opgemerkt, dat deze niet altijd dezelfde geweest zijn (zo waren o.a. 25E voor 25, 25S voor 27 en 27A voor 27B Mechelen - Antwerpen Zuid enige tijd in gebruik). De vertakking is in nog andere opzichten merkwaardig. Zo is de baandam die lijn 27 omhoog voert teneinde lijn 25 te kruisen, bovenaan tamelijk smal. Om de bovenleidingmasten voldoende stevig in te planten zijn ze sterk achterover hellend geplaatst. Het spoor heeft,

\* In feite gaat het hier om meerdere vertakkingen, daar volgens de gebruikelijke NMBS-methode elke lijnsplitsing wordt aanzien als een vertakking en een eigen naam heeft.



SITUATIESCHETS

Fig. 1



PRINCIPESHEMA  
NIET OP SCHAAL.

FIG. 2



De „ongelijkvloerse kruising” van de lijnen van Mechelen naar Antwerpen en de (opgebroken) lijn naar Antwerpen Zuid. De twee enkelsporige kokers i.p.v. één dubbelsporige waren nodig om het kunstwerk, een klassieke bakstenen konstruktie, bij de beschikbare hoogte voldoende mechanische sterkte te geven. Ondanks de afwezigheid van sporen heerst er in de donkere doorgangen vooral tijdens de zomermaanden nog een druk verkeer.



Kilometerpaal 26 van lijn 27 op de brug over lijn 25. Het viertje beneden komt van Mechelen en krijgt zijn stroom uit een bovenleiding die nog opgehangen is aan masten uit 1935. Boven ziet men het onderste deel van een bakken met vijf strepen en de achteroverhellende palen. De stalen borstwering werd verhoogd met een draadraster om te beletten dat iemand een lijfelijke spanningsmeting zou uitvoeren op de onderdoorgaande draden.

door de korte bocht, een grote verkan-  
ting. In de binnenbocht helt de mast  
in dezelfde richting als de trein, maar  
aan de buitenbocht is dit tegengesteld.  
Dit maakt een eigenaardige indruk op de  
toeschouwer : het lijkt wel alsof trein  
en mast mekaar wegduwen !

In 1980/81 werd ten behoeve van de R6  
(Ring van Mechelen) een brug over de  
sporen gelegd. Dit noodzaakte de plaat-  
sing van een aantal ongewone masten  
en van een bovenleiding met kleine  
systeemhoogte.

Voorbij deze brug komen de sporen  
richting Antwerpen (lijnen 27 en 27B)  
samen en wordt de snelheid beperkt tot  
resp. 90 en 70 km/h.

De oorsprongseinen staan een tiental  
meter voor, het einde-zonesein onmid-  
dellijk na de wissel en de drie borden  
zijn met één oogopslag te zien.

Naast de gewone spaninrichtingen heeft  
de bovenleiding er ook nog sektionerin-  
gen met luchtstrook en feeders voor de  
elektrische scheiding der lijnen.

Alhoewel het ooit anders voorzien was,  
werd het gedeelte van lijn 27B naar  
Antwerpen Zuid niet onder draad ge-  
bracht.

De situatieschets van fig. 1 werd ge-  
tekend mits raadpleging van een oude  
stafkaart en aangevuld met waarnemin-  
gen ter plaatse. De aftakking naar  
Antwerpen Zuid en de brug van de R6  
met de aansluiting naar de veiling  
hebben echter nooit tegelijkertijd be-  
staan.

#### Het model

Zoals altijd bij onze hobby bestaat  
probleem nummer één uit het vinden  
van een middenweg tussen de werkelijke  
schaalverkleining en de beschikbare  
ruimte. Een afstand van 3,5 km op 1/87e  
weergeven is gewoon niet te doen; dit  
vraagt zelfs op 1/160e nog 22 meter.  
Er zullen dus een aantal kunstgrepen  
dienen toegepast te worden. De klas-  
sieke oplossingen, bestaande uit het  
verkleinen van boogstralen en het steiler  
maken van hellingen, hebben hun gren-  
zen. Gekombineerd zou ik als grens-  
waarden een maximale helling van 2,5%  
bij een straal van 600 mm voorop  
stellen.

Kontroleer voor alle zekerheid of uw  
montagebasis inderdaad waterpas ligt,  
want hellende vloeren komen voor en  
kunnen de werkelijke helling zodanig  
doen toenemen dat uw lokomotieven  
„hun voeten veggen” (= doorslippen).

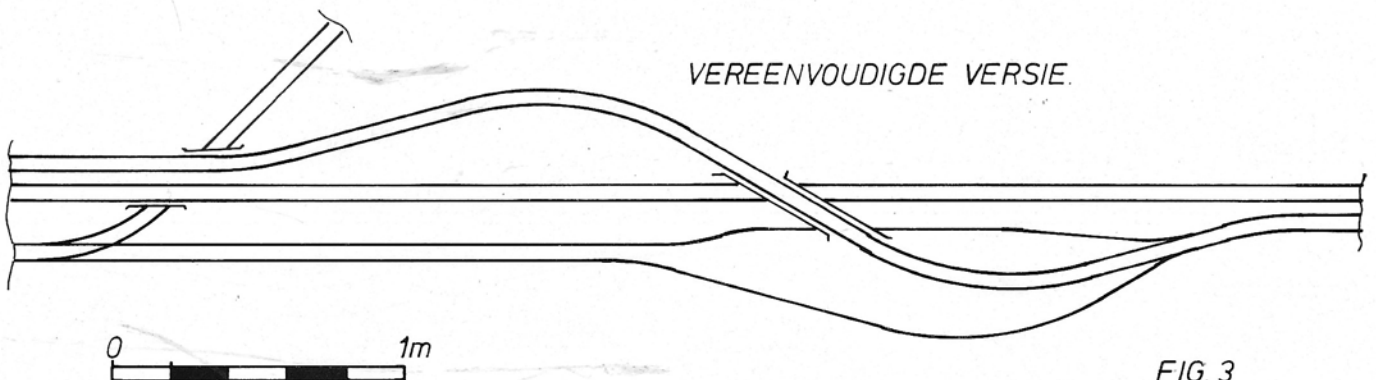


FIG. 3



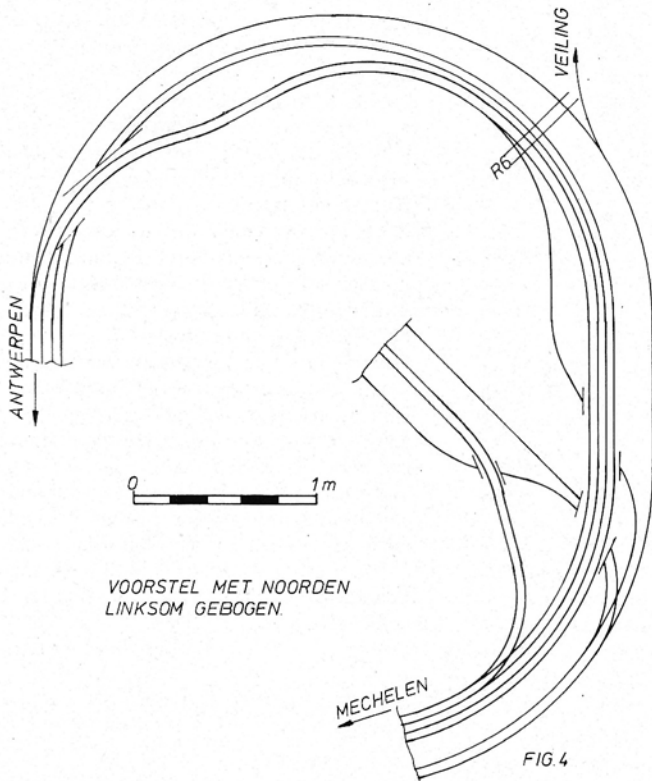


FIG 4

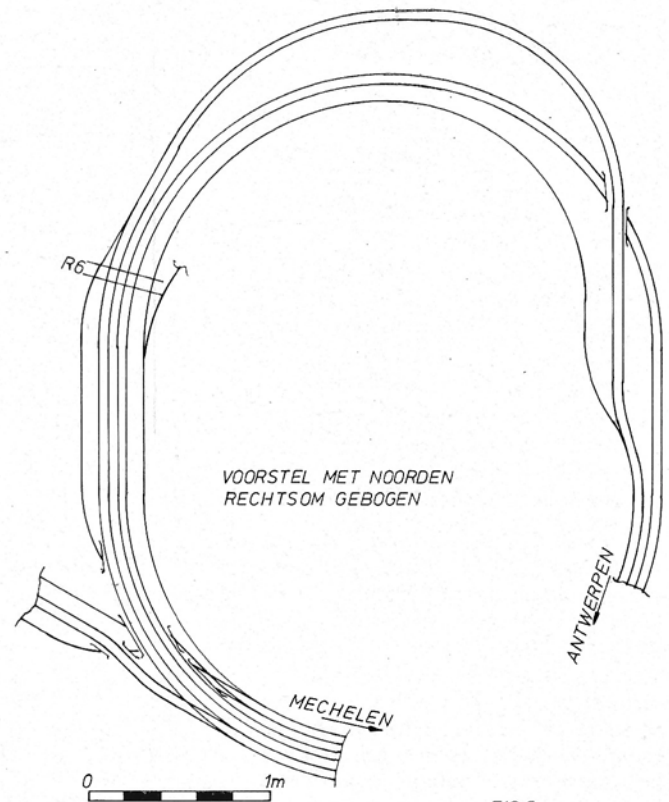


FIG 5

Door het verleggen van het 0-niveau, t.t.z. het ene spoor laten dalen terwijl het andere stijgt, kan men de voor een „ongelijkvloerse kruising” benodigde afstand halveren.

Mits een maximale opstuiking dient men voor een diorama in schaal HO nog steeds te rekenen met een lengte van ongeveer 7 meter. Een bereiden baan wordt nog iets langer door de toegangen tot verdeckte keurlussen, schaduwstations enz., wat dus zeker niet in aanmerking komt voor een klein kamertje.

De N-spoorders hebben het reeds iets gemakkelijker : de meeste „normale” kamers halen in diagonaal wel 4 tot 6 meter.

In fig. 2 wordt de principeschets weergegeven van onze spoorse capriolen. Ze kan dienen als basis voor een „rechtlijnige” uitvoering.

De grote lengte betekent inderdaad het

probleem van dit projekt. Daar tegenover staan meerdere punten „pro” :

- zeer intensief en afwisselend verkeer.
- Ook bij het grootbedrijf ziet men meerdere treinen tegelijk rijden, soms zelfs de ene „over” de andere;
- eenvoudig decor;
- een kluit voor de (ervaren) bovenleidingbouwer;
- past in een brede tijdsschaal;
- gemakkelijke varianten, afhankelijk van voorkeur en mogelijkheden;
- eenvoudig sporenplan met een beperkt aantal wissels.

De omstandigheid, niet over zeer veel lengte te beschikken betekent nog niet dat men van dit aantrekkelijk ontwerp

VOORSTEL OPSTELLING SEINEN

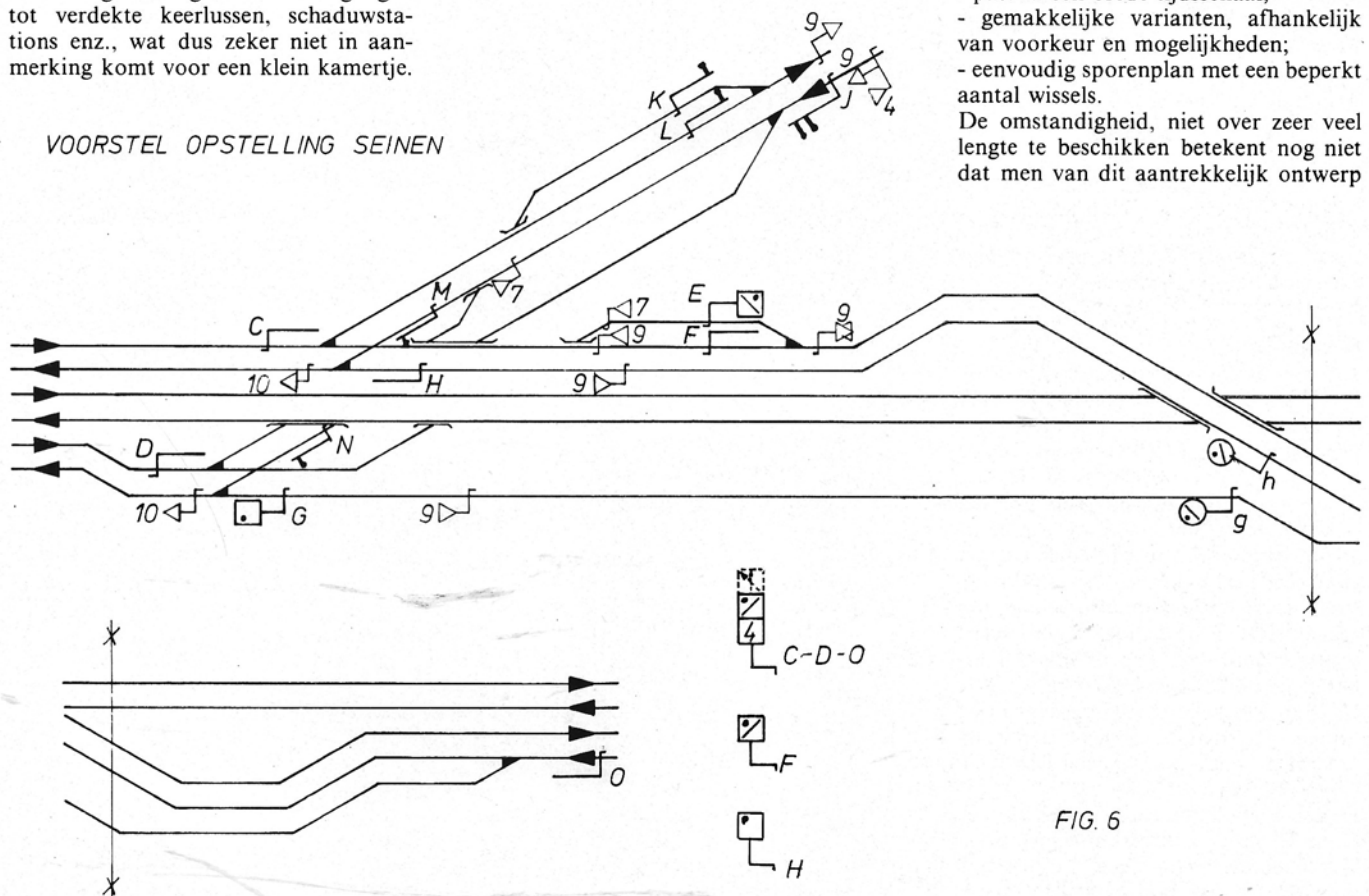


FIG. 6



Hier gaat lijn 27B, richting Antwerpen, onder de lijnen 25 en 27. Dit spoor sluit aan op lijn 27, juist voorbij de brug van de R6. Links ziet men de doorsteek van de vroegere lijn naar Antwerpen Zuid. Let ook op de verscheidenheid aan bovenleidingmasten, de steunmuur links van het portaal, de nieuwe kabelgoot voor de seininrichting.

dient af te zien. Zo wordt in fig. 3 een verkorte en vereenvoudigde versie getoond, waarbij echter wel een deel van het „ongewone” verloren gaat. Met fig. 4 wordt een voorstel geopperd voor een gebogen trajekt, dat de kenmerken van het origineel beter weergeeft. Het noorden is hier naar links omgebogen. Door het noorden in wijzerzin te laten draaien (fig. 5) „verdwijnt” de aftakking naar Antwerpen Zuid, de aangewezen oplossing indien deze niet werkelijk bereden zal worden.

Wie het, ruimtelijk gezien, erg breed heeft kan het station van Sint-Katelijne-Waver nog bijkomend aanbouwen: de uitbating krijgt er een troef temeer bij maar er is véél plaats voor nodig, zelfs op schaal N.

M.b.t. de exploitatie nog het volgende:

- lijn 25 is voorbehouden aan het reizigersverkeer;
- lijn 27B naar Antwerpen-Zuid is (was) een goederenlijn;
- lijn 27 is in principe een goederenlijn maar ze wordt ook door sommige internationale en binnenlandse treinen bereden.

#### Seinen

Een precies voorschrift geven voor de op te stellen seinen is niet mogelijk, daar dit afhankelijk is van het gekozen tijdperk en het al dan niet weergeven van de diverse aftakkingen. Het voorstel van fig. 6 biedt een mogelijkheid tot het plaatsen van lichtseinen op de doorgaande sporen en van armseinen van het tweestandenstelsel op de aftakking. Voor deze optie zijn alle seinen (op schaal HO) in de handel verkrijgbaar, uitgezonderd de bijkomende lichtbakken van de daglichtseinen.

C, D en O: gekombineerde seinen met (indien gewenst) bijkomend snelheidscherm en met, voor O, een richtingslichtbak (zie g en h);

E en F: gekombineerde seinen;

G en H: stopseinen (kunnen ook gekombineerde seinen zijn);

g en h: waarschuwingsseinen. Hun

plaatsing is te beoordelen volgens de feitelijke afstand van G en H t.o.v. sein O;

N, M, K en L: stopseinen;

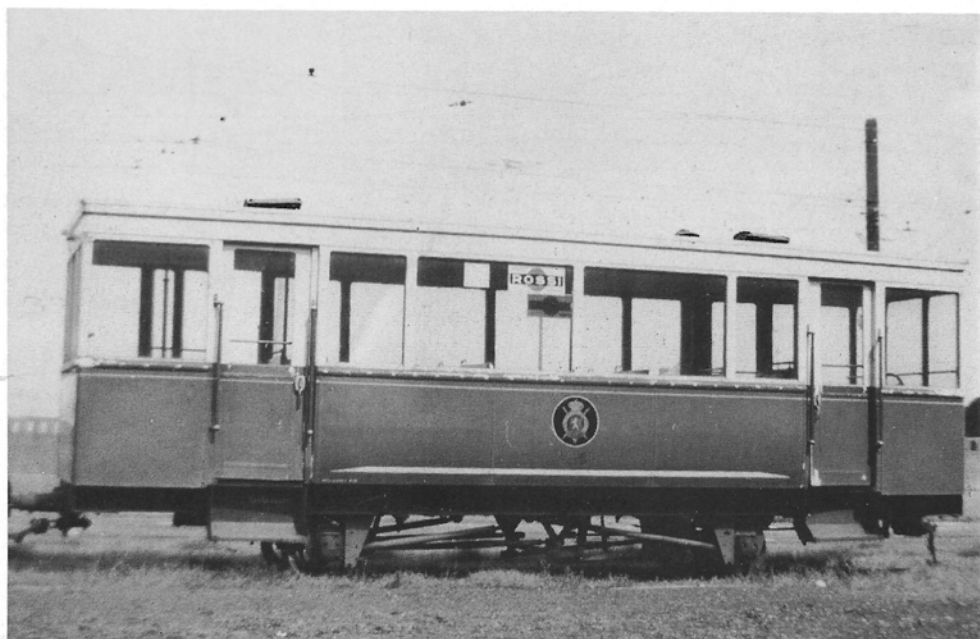
J: tweearmig richtingssein.

Op lijn 25 kunnen nog automatische blokbeveiligingsseinen worden geplaatst (A/Bxxx).

Zorg er wel voor, dat de onderlinge afstanden merkbaar langer zijn dan de langste reizigerstrein. Wie opteert voor de hedendaagse toestand kan ook seinen op tegenspoor inplanten.

Geen sein, maar toch een beveiliging vormt het ontspoorstoestel op de aansluiting naar de veiling. Een op drift geraakte goederenwagen wordt hiermee een wielje gelicht alvorens hij op het hoofdspoor schade kan aanrichten. Tot besluit dien ik nog een woord van dank te richten tot de heer Baele van de dienst Baan van de NMBS, die mij met de glimlach aanvullende gegevens verschaft.

Walter Temmerman



## AR.283 en Polygoon - Oostmalle

Ik heb met grote belangstelling de uiterst interessante bijdragen over Polygoon - Oostmalle en over AR.283 uit de pen van de heer Beerts in RR 24 gelezen. Graag zou ik hieraan het volgende willen toevoegen :

### AR.283

1. Ik heb zelf de 19526, eveneens in 1952, opgemerkt in de stelplaats Beringen, gekoppeld aan AR.200. Hetzelfde jaar heb ik hem nog in de stelplaats Hasselt kunnen fotograferen (foto 1).

In vergelijking met de tekening van AR.283 van de heer Roovers, stellen wij vast dat de lichtkap verdwenen is en dat de voor- en achterkant evenals de zijpanelen ingrijpend gewijzigd werden.

### 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

2. De 19526 was niet de enige uit een AR omgebouwde bw die nog een tijdje met zijn oud AR-nummer rondreed. Voor zover mij bekend werden er begin van de jaren '50 in totaal 30 bws van hun AR of RL-nummer ontdaan; zij werden vervolgens in de reeks 19503-19532 opgenomen.

Dit waren, in nummer-volgorde : AR.14-24, AR.26-35, AR.72, 77, 283, 81, 82, 38, 39, 73 en 74.

Deze vier laatsten hadden na W.O. II ook nog de nummers RL.4-7 gedragen. Kortrijk had al veel eerder de ex-AR.78 en 79 in 19263 en 19264 omgedoopt.

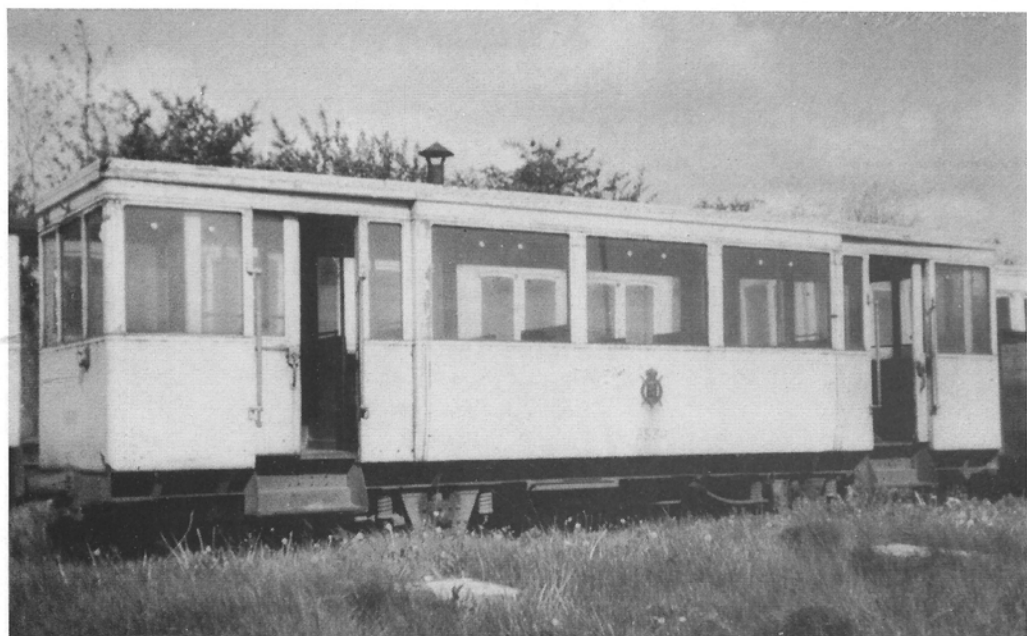
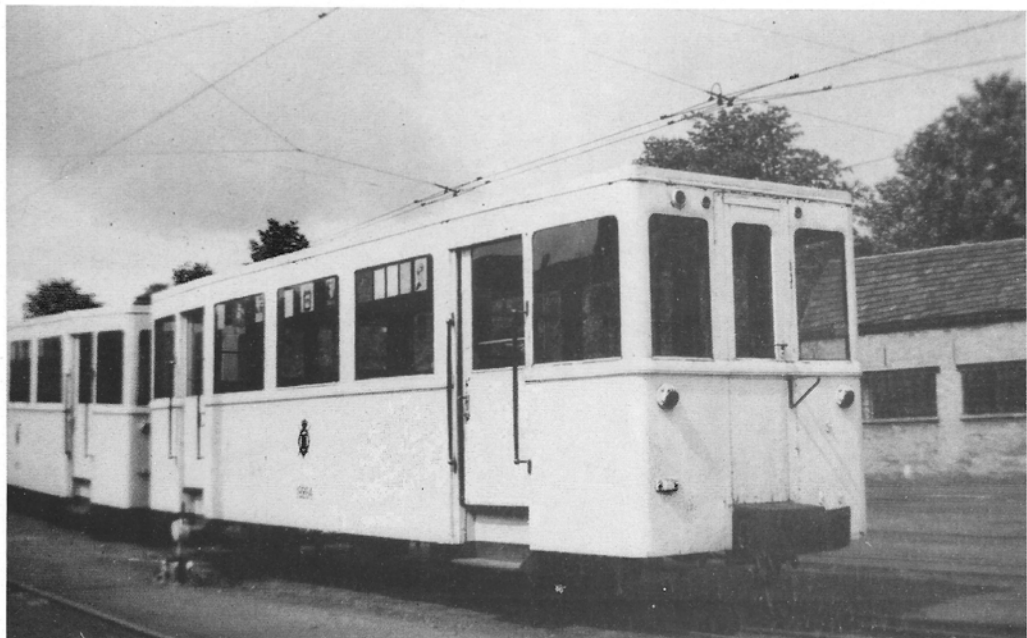
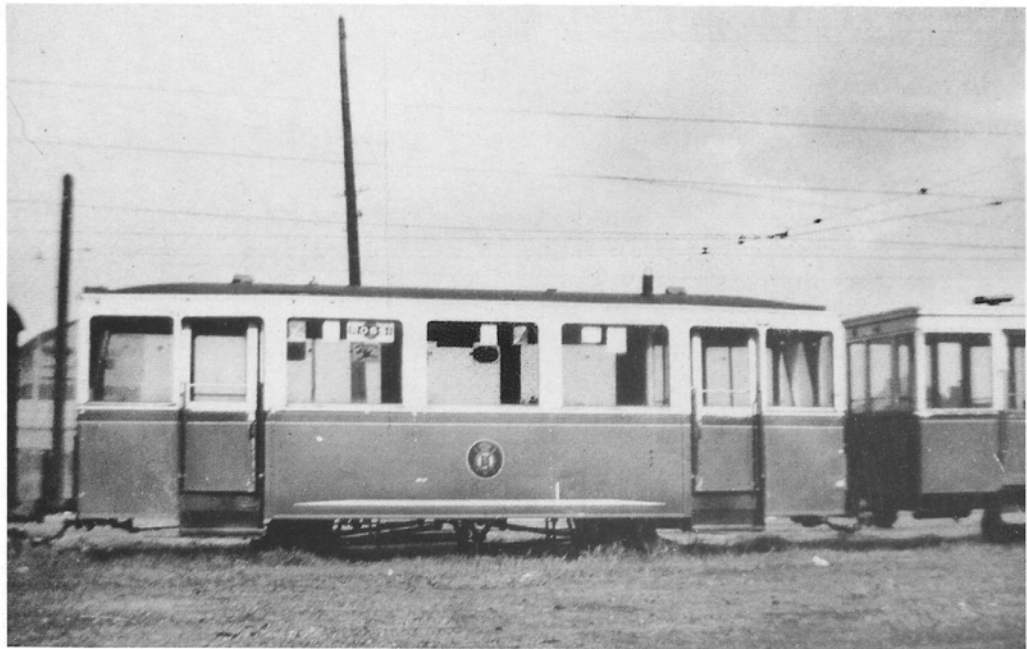
**Foto 2 :** Bw. A.19511 (ex-AR.22) in zijn rood-crème jasje te St.-Truiden in 1952. De rood-crème geschilderde wagens reden toen op de hoofdlijn Tongeren - Maaseik evenals op de aansluitende lijnen.

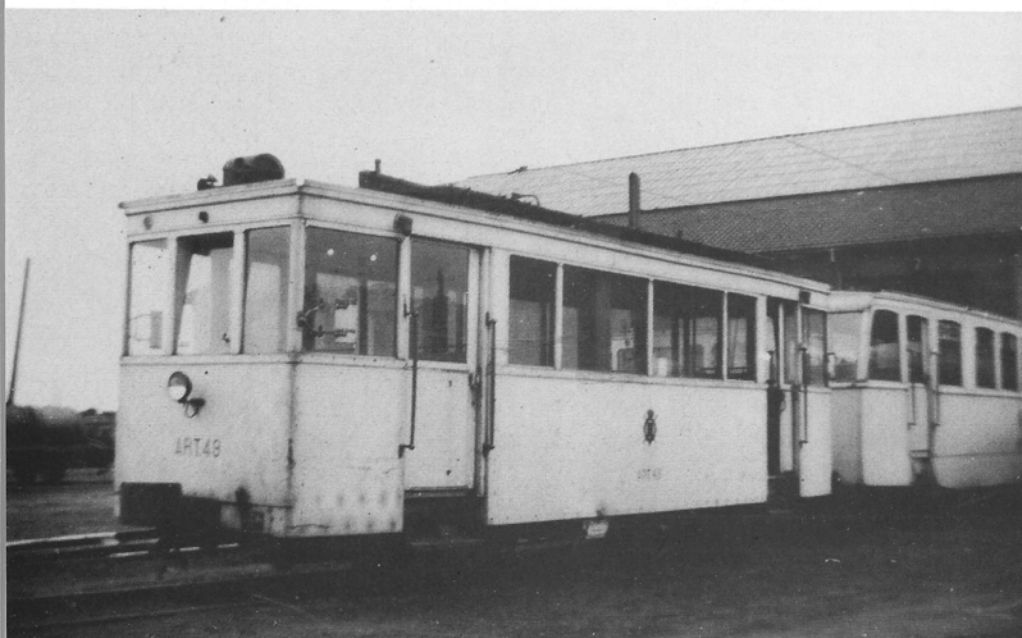
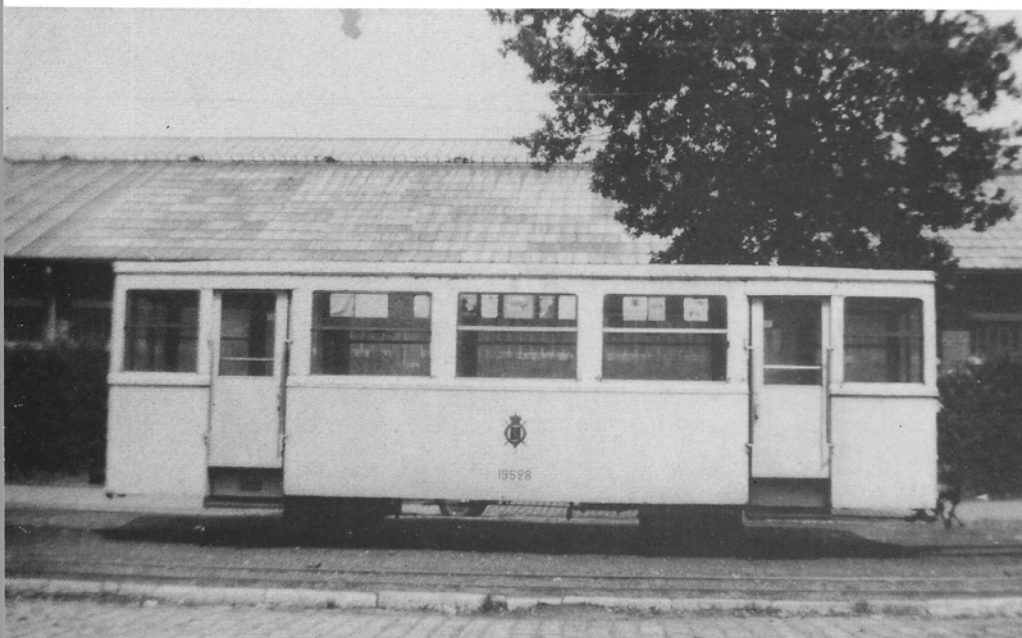
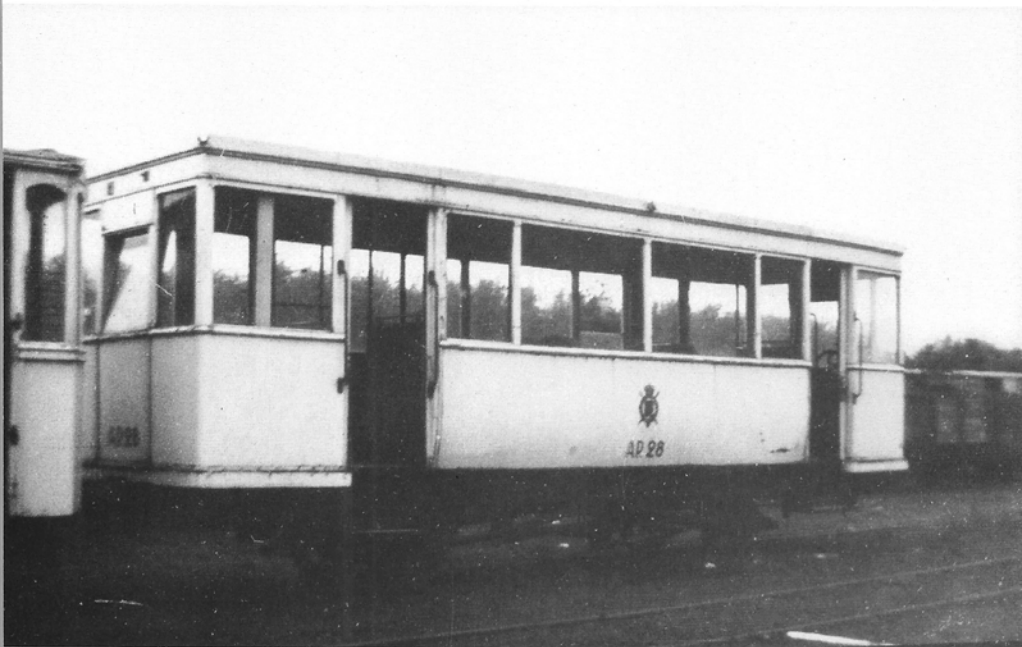
**Foto 3 :** Een ander type : Bw A.19505 (ex-AR.16), eveneens te St.-Truiden in 1952.

**Foto 4 :** BW 19264 met er achter 19263 (ex-AR.79 en 78) te Kortrijk in 1951.

**Foto 5 :** Bw 19530 (ex-RL.5, ex AR.39) te Jodoigne in 1952.

**Foto 6 :** Bw AR.28, nog niet vernummerd, te Oreye in 1949.





### Polygoon - Oostmalle

1. AR.81 en 82 : Ik heb deze twee eind van de jaren '40 als bws, met hun oorspronkelijke nummers, op lijn 63 Antwerpen - Brasschaat - Polygoon gekend. Ook zij werden begin van de jaren '50 nog in 19527 en 19528 vernummerd. Foto 7 toont de 19528 (ex-AR.82) te Polygoon in 1952.

2. AR.45 : De door de heer Beerts genoemde AR.45 werd, na opheffing van de lijn, naar Mechelen overgebracht en tot ART verbouwd. Hij reed dan goederentreinen naar Rumst en Boom en verzekerde rangeerdienst te Nekkerspoel. Hij stak ook een „handje” toe tijdens het opbreken van lijn 53 Rumst - Duffel - Lier.

3. AR.49 : Het was mij niet bekend dat de AR.49 in de provincie Antwerpen had gereden. Ik heb deze AR(T) na de oorlog op de lijngroep van Clavier (provincie Luik) gezien. Hij had toen nog de klassieke vensterindeling van de standaard-AR's (drie vensters tussen de deuren). In 1950 werd de ART.49, samen met de AR.178, door een brand in de stelplaats Clavier vernield. Maar dat was nog niet het einde : in 1952 dook hij weer op - ditmaal te Hasselt - en wel als enige van zijn soortgenoten met vier vensters tussen de deuren ! (1 klein, 2 grote, 1 klein).

Foto 8 : ART.49 in zijn nieuwe gedaante te Hasselt. Achteraan is nog een stukje van de 19526 te zien.

Mijn vraag : wanneer reed de AR.49 op de lijn Polygoon-Oostmalle ?

### JOCADIS P.V.B.A.

BRUSSELESTRAAT 53  
7850 EDINGEN

Tel. (02) 395 71 05

GROTE KEUS N.M.B.S.  
ROLLEND MATERIEEL -  
SIGNALISATIE -  
VRACHTWAGENS

**BESTE PRIJZEN !**

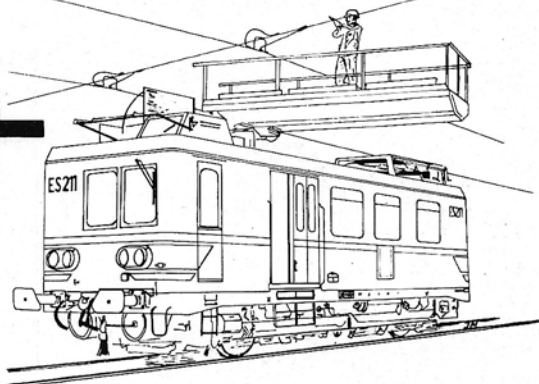
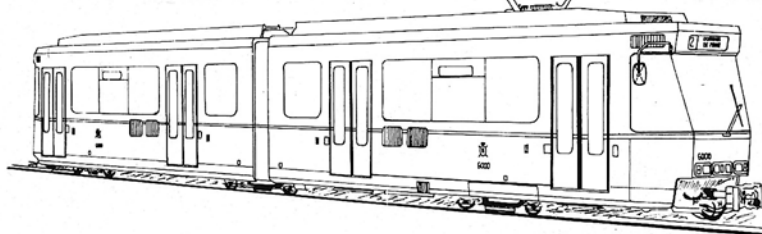
ALLE MERKEN VAN ROLLEND  
MATERIEEL EN TOEBEHOREN  
OKKASIES - BOEKEN - FOTO'S

4. Bws : Ik heb op deze lijn, behalve de twee door de heer Beerts genoemde bws 650 en 1528, ook nog de bws 573, 637, 859, 1138, 1153, 1529 en 1530 gekend, allen van het stoomtramtype met 6 ramen en open balkons en allen in het groen. Verder, in het crème, de 649 van hetzelfde type en de pakwagens 2242.

De 1528 was van het verlengde type met acht ramen. Na het opheffen van de lijn kwam hij in 1948 in de stelplaats Zurenborg terecht, om 's morgens en 's namiddags spitsuurdiensten op lijn 42 dubbel doorstreep (Antwerpen - Wommelgem) te rijden, steeds achter mw 9978, die toen nog niet van remslangen was voorzien.

Tekst en foto's : Jacques Cohn

# RAIL-AKTUEEL



• Vanaf de nieuwe treindienstregeling op 2 juni 1991 kregen, naast enige wijzigingen betreffend de diensten van sommige treinen, ook enkele stations een andere benaming. Dit is meestal het gevolg van vroegere fusies, waarbij een bepaald station een korrektere geografische naam krijgt.

Louvain-la-Neuve-Ottignies wordt zodoende Louvain-la-Neuve-Université; Luttre-Pont-à-Celles wordt Luttre; Ecaussinnes Carrières wordt Ecaussinnes; Jambes-Nord (lijn 154) wordt Jambes; Jambes Etat en Dave Etat (lijn 162) worden respectievelijk Jambes Est en Dave-St.-Martin.

#### • Restauratiewerken Antwerpen Centraal vorderen

Op donderdag 28 maart 1991 werd de hoofdingang van station Antwerpen Centraal (zijde De Keyserlei) officieel en plechtig terug in gebruik genomen. Zowel de buiten- als de binnengevel aan deze zijde zijn geheel opgefrist en het resultaat mag gezien worden. Terzelfdertijd werd de oude „Railbar” op het gelijkvloers geheel heringericht; zij heet voortaan „Antwerp Tavern”.

De volgende binnengevel die dient onder handen genomen is deze van de „uitgebouwde” loketten. De steigers voor het uitvoeren van deze werken werden reeds opgesteld. Aan de uitbouw van de lokettenzaal wordt voorlopig niets gewijzigd, al blijft het de bedoeling om vroeg of laat ook hier de oorspronkelijke toestand te herstellen. Eén storend negatief punt blijft: het fameuze „gat” in de wandelzaal. Zowel de NMBS als de stad Antwerpen en „Monumenten en Landschappen” wensen de gemaakte afspraken ongewijzigd na te komen: het gat moet dicht! Dit is echter niet erg naar de zin van de Bijzondere Studiedienst Premetro, die van de voorlopige trap naar station „Diamant” een definitieve wenst te maken. Zijnerzijds kan de Bijzondere Studiedienst rekenen op de onvoorwaardelijke steun van Gemeenschapsminister Sauwens.

Wordt voortgezet...

#### • Stoomlokomotief 1.002

Op vrijdag 29 maart werd met Pacific 1.002 de eerste proefrit „op lijn” ondernomen. Vanuit Leuven werd naar

Aarschot gestoomd. Dit proeftraject genoot de voorkeur, daar Aarschot over een keerdriehoek beschikt.

Op 5 en op 8 april werden nogmaals twee ritten langs dezelfde reisweg afgelegd. Na de laatste regelingen en afstellingen werd op donderdag 11 april, op hetzelfde baanvak, een soort eind-proefrit ingelegd.

Een poging tot het houden van een werkelijke „snelheidsrit” werd ondernomen op 18 april, waarbij het traject Leuven-Oostende op het programma stond. Een technische storing noodzaakte een tot Merelbeke beperkte rit.

Met vereende krachten slaagde men erin de 1.002 opnieuw rijvaardig te maken voor haar „maidentrip” op 4 mei. Te dien einde werden op 1 en 2 mei nog enkele proefritten ondernomen van Leuven naar Hasselt en terug.

Zaterdag 4 mei werd de legendarische stomer aan kop van vier reizigersrijtuigen en een pakwagen geplaatst, ten einde een extra-trein Leuven - Leuven te slepen via Mechelen, Brussel Noord-Zuid, Ath, Jurbise en terug.

De officiële voorstelling van de machine vond plaats in Brussel Zuid.

Zondag 5 mei werd een soortgelijk programma afgewerkt, doch de stilstanden in de verschillende stations werden beduidend korter gehouden.

De NMBS bezorgde de deelnemers spe-

ciale herinnerings-reiskaartjes.

Deze extra-stoomritten vormden een onderdeel van de op 4 mei in Brussel Zuid gehouden tentoonstelling „Treinen voor Europa”.

De stoomtrein werd door de Noord-Zuid verbinding gesleept of geduwd door de elektrische lokomotief 2347.

#### • 27 april 1991: rekordpoging „Langste reizigerstrein ter wereld”

Op zaterdag 27 april slaagde de NMBS in haar poging het wereldrekord „langste reizigerstrein” te breken, zodoende de Nederlandse Spoorwegen „onttronend”, die op 19 februari 1989 de elektrische lokomotief 1607 zestig rijtuigen lieten slepen van Rotterdam Kijfhoek naar Eindhoven.

De NMBS werd verzocht de actie „Kom op tegen kanker” letterlijk op gang te trekken en daarbij meteen een poging te wagen, het wereldrekord te breken. De elektrische lokomotief 2711 bleek best in staat, niet minder dan 70 reizigersrijtuigen van Gent St.-Pieters naar Oostende te slepen. Geen eenvoudige opdracht, daar naast de technische aspecten diende te worden voldaan aan volgende eisen:

- totale treinlengte;
- aantal rijtuigen;
- totaal gewicht;
- duurtijd van de rit (minimum 60 minuten).



Onze toekomstige rekordlok werd op zaterdagmiddag 27 april zelf bij het vormen van de langste reizigerstrein betrokken: 2711 brengt hier een gedeelte van de zeventig rijtuigen naar Gent St.-Pieters. Foto Willy Henderikx.



's Vrijdags begon de aanvoer van het benodigde rollend materieel, dat 's zaterdags in één lange sliert werd gekoppeld op het tussen Gent St.-Pieters en de vertakking Meulewijk buiten dienst gestelde spoor 12.

De stroomtoevoer op de bovenleiding werd uitgeschakeld, teneinde om de tien rijtuigen genummerde spandoeken over de rijtuigkasten aan te brengen. Tijdens de rekordpoging werd de langste trein voorafgegaan door de losse lokomotief 2705, met aan boord een extra-hoeveelheid strooizand.

Trein E17950, die om 20.24 u diende te vertrekken, zette zich om 20.27 u met zijn lange en zware last in beweging, daartoe aangespoord door het treinwachtersfluitje van verkeersminister Jean-Luc Dehaene.

Het konvooi kwam opmerkelijk vlot op gang. Treinbestuurders Robert Leysele en Laurent Van den Bulcke hadden er het volste vertrouwen in, Oostende veilig en wel te bereiken. Eens de trein in beweging, bestond de moeilijkste opgave uit het tot stilstand brengen van het gevaarte, zonder zodoende ongewenste reacties te veroorzaken.

Precies 69 minuten na het vertrek liep de 2711 op spoor 5 in Oostende door het driekleurig lint: „het langste trein ter wereld"-rekord was gebroken!

Tijdens de officiële geplogenheden werd op de lokomotief een gedenkplaatje dat aan deze opmerkelijke gebeurtenis herinnert onthuld.

Nà de langste trein volgde op blokafstand de losse lokomotief 2118, teneinde de normale werking van de seinen te controleren en om, na aankomst in Oostende, onmiddellijk te beginnen aan het vrijmaken van de sporen. De zeventig rijtuigen werden in gedeelten uitgeweken om nadien terug te worden overgebracht naar hun herkomststations.

Enkele gegevens:

Sleeplokomotief van de langste trein: HLE 2711 (HLE 2712 werd als reserve achter de hand gehouden); de sleep bestond uit rijtuigen van de types I10, I6, M4, M5 en één rijtuig Bar-Dancing; de totale treinlengte bedroeg, lokomotief inbegrepen, 1773,95 meter; de totale last, eveneens lokomotief inbegrepen, was 2849 ton.

Onderweg waren zeer vele kijklustigen langs de spoorbaan samengestroomd en de BRTN zond in een rechtstreeks verslag de rekordpoging uit.

Gefeliciteerd NMBS!

#### • Tentoonstelling „Treinen voor Europa" in Brussel Zuid

In het Brusselse Zuidstation werd op 4 mei, naast de stoomritten met de 1.002, een ééndaagse treinshow ge-



DB 215 023-3 heeft op Antwerpen Schijnpoort zopas z'n laatste via de „IJzeren Rijn" (Neuss - Neerpelt - Mol - Lier - Antwerpen) aangevoerde Huckepack-trein aan NMBS-„collega" 2341 overgedragen. 31 mei 1991, foto Willy Henderikx.

houden die een historische ontmoeting tussen de oude stomer en de nieuwste hogesnelheidstreinen TGV-A (Frankrijk) en ICE (Duitsland) opleverde. De Duitse spoorwegen hadden een Intercity Express treinstel naar Brussel gestuurd naar aanleiding van de indienstneming van deze stellen op 2 juni. De SNCF had voor een TGV-A stel gezorgd. Beide luxepaardjes stonden netjes naast elkaar op de sporen 4 en 5, terwijl van 10 tot 12 uur onze 1.002 een plaatsje had gevonden op spoor 6. Deze oudgediende kende ontgensprekelijk de grootste belangstelling!

De overbrenging van het ICE-stel vond plaats op vrijdag 3 mei via Welkenraedt, Verviers, Liège en Schaarbeek, waar een persvoorstelling was voorzien. Later op de avond werd het stel naar Brussel Zuid gesleept. DB lokomotieven 218 426-5 en 218 446-3 namen over het hele parcours de sleaptaak op zich. Tijdens de nacht van 3 op 4 mei kwam het Franse TGV-A stel, gesleept door SNCF-lok BB 67483, via Quévy, Mons en Halle naar Brussel Zuid.

De terugrit van beide stellen gebeurde nog dezelfde dag en langs dezelfde reizenwegen.

Naast deze „nieuwste" treinen zorgde de NMBS nog voor een kleine materieel-tentoonstelling, waarop de 201.010, de 204.004, de 1188, de 1607 en tenslotte de intussen onvermijdelijk geworden „rekordlok" 2711 te zien waren.

• Met ingang van de nieuwe dienstregeling op 2 juni rijden de „Huckepack"-treinen tussen Antwerpen en Duitsland niet maar langs de zg. „IJzeren Rijn". Het vrije ruimte-

profiel van de tunnels op het traject Hasselt - Montzen - Raeren werd kort geleden aangepast voor dit gekombineerde vervoer.

Meteen verliest de IJzeren Rijn zijn laatste internationale goederentreinen. De politieke „belangstelling" voor deze verbinding komt alleszins rijkelijk laat!

#### • Toeristische info

De „Ardenner" vervalt in het nieuwe zomerseizoen. In zijn plaats komt nu een rechtstreekse trein Antwerpen Centraal - Dinant, die op zater-, zon- en feestdagen rijdt langs Mechelen Nekerspoel, Leuven (met bediening van de stopplaats Bierges voor het pretpark Walibi) en Namur, vanaf 15 juni tot 2 september 1991.

„Gazet van Antwerpen" huldigde deze nieuwe toeristische trein in op 1 en 2 juni, met extra dubbeldekstreinen vanuit Antwerpen Centraal, Mechelen, Leuven en Turnhout.

#### • „Golden Pass" voor 60-plussers

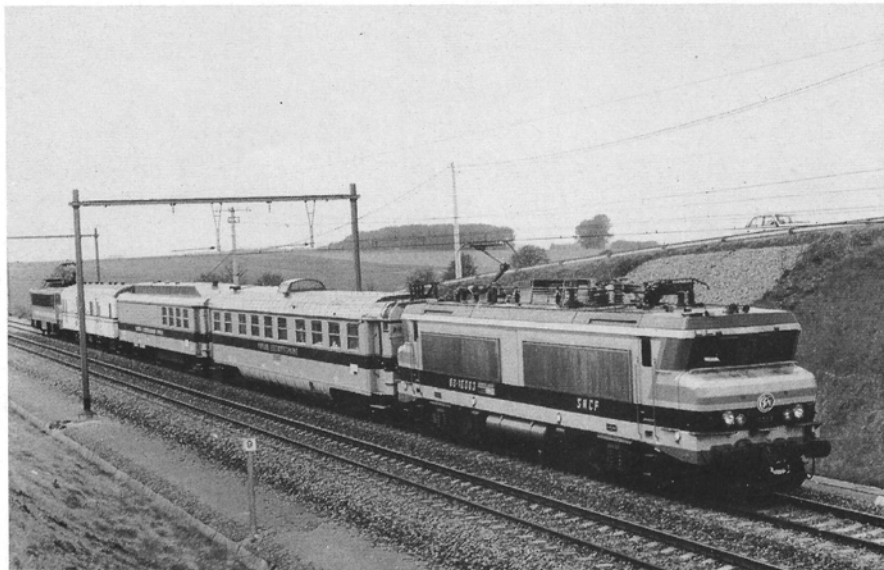
Deze nieuwe pas is vanaf 1 juni te koop en geeft recht op zes enkele reizen voor 60-plussers, alléén of in het gezelschap van leeftijdsgenoten. Hij kost 1490 F in eerste klasse (248 F per rit) of 990 F in tweede klasse (165 F per rit). Tijdens werkdagen mag er vanaf 8 uur 's morgens worden vertrokken; in de weekends zijn er geen beperkingen.

#### • Proeftreinen TGV/TM

De toekomstige TM-stellen (Trans-Manche- of kanaaltunnelstellen) zullen hun rijstroom betrekken uit drie verschillende sytemen: 1. BR (British Rail, 750 V gelijkstroom, afgenomen via een derde voedingsrail); 2. SNCF,

Op 4 mei 1991 beleefden de spoorliefhebbers het heroptreden in reizigersdienst van de prachtige NMBS-stoomreus 1.002. Alhoewel, technisch gezien, niet alles volkomen vlekkeloos verliep (er zal aan deze machine nog duchtig moeten gesleuteld worden) werd onze befaamde Pacific sedertdien reeds vele honderden malen op de gevoelige plaat vastgelegd. Ronald Mardaga stond op 9 mei te Tilff voor dit mooie plaatje op de goede plaats.

De naar Italië uitgeweken ex-NMBS 6027 kwam terecht bij de privé-firma „Contship" en kreeg daar, na herstelling, deze voor ons wel zeer ongewone, kleurrijke livree. 24 november 1990, dia Hans Rosenberger, verzameling Ronald Mardaga.



Nog een beeld van de in ons land gehouden testritten met de SNCF-meettrein, ditmaal te Bassilly. 18 april 1991, foto Ronald Mardaga.

25.000 V wisselstroom; 3. NMBS, 3000 V gelijkstroom. Teneinde de 3000 V gelijkstroom-installatie op punt te stellen werd van 16 april t.e.m. 31 mei 1991 een aantal proefritten uitgevoerd op het NMBS-net. De testtrein was samengesteld uit SNCF Alsthom lok BB 10003, meetrijuigen 60 87 999 0251-5 en 60 87 998 9252-6 en tenslotte uit pakwagen 51 87 097 0529-8, terwijl aan het eind van het konvooi HLE 2136 van de NMBS meeliiep, teneinde de proeventrein terug naar zijn vertrekpunt te kunnen brengen. De SNCF BB 10003 was voorzien van testapparatuur, motoren en onderdelen van een TGV/TM-stel en reed met een Brecknell & Willis-pantograaf van Britse oorsprong, waarmee o.a. ook de NMBS-lokomotief 2628 gedurende geruime tijd was uitgerust.

De eerste proefritten vonden plaats op het baanvak Ath - Silly van lijn 94. Teneinde de testen op tegenspoor te kunnen laten verlopen werden het tweede

spoor evenals de seinen tijdelijk buiten dienst gesteld, wat meteen toeliet de ritten tegen redelijk hoge snelheden te laten plaats vinden.

Ook de baanvakken Mouscron - Tournai evenals Tournai - Edingen v.v. werden in het testprogramma betrokken.

#### • Werf TGV-Nord

Voor het slepen van werktreinen op de TGV-Nord bouwerven huurde of kocht de SNCF heel wat lokomotieven bij buitenlandse maatschappijen. Zo heeft ook de NMBS een huurcontract met de Franse spoorwegmaatschappij afgesloten, voorzien in de levering van tien diesels (en één reserve) uit de reeks 59, waarover reeds werd bericht in RR.

Bij onze noorderburen kocht de SNCF 44 diesel locomotieven van de NS-reeks 24/25. Deze machines worden terug in orde gebracht en rijden in gewone goederentreinen via België naar Frankrijk langs Essen, Schaar-

beek en Mouscron. Deze NS-diesels werden destijds gebouwd door Alsthom in Belfort, Frankrijk ! J.M.

#### • Opvallendste wijzigingen in de goederentreindienst vanaf 2 juni 1991

Vanaf 2 juni werden een aantal grotere en minder grote wijzigingen doorgevoerd in de goederentreindienst. Er was o.a. de indienststelling van de elektrische tractie in de bundel Zandvliet aan het Delwaidedok in de Antwerpse haven. Hierdoor kwam er een einde aan het slepen van de ijzerertstreinen met twee diesels reeks 62 van de stelplaats Leuven of één diesel reeks 51 van de stelplaats Antwerpen Dam. Vanaf 2 juni worden alle erts- en kolentreinen door elektrische loks gesleept. Voor deze herstructurering werd door de NMBS een volledig nieuwe organisatie opgezet die, in het kort, op het volgende neerkomt : tussen Antwerpen en Leuven worden de treinen in enkele e-tractie gesleept, waarbij men heeft getracht een doorlopende „ketting” te vormen door de locs zo optimaal mogelijk te benutten (d.w.z. : een loc brengt trein A van Antwerpen naar Leuven, keert met trein B terug naar Antwerpen om van daaruit met trein C terug naar Leuven te rijden enz...) Vanaf Leuven worden de treinen in dubbeltractie verder gesleept. Al deze dubbeltracties worden via lijn 139 (Leuven - Ottignies) naar Charleroi Blanchisserie of naar Ronet (via Jemeppe) gesleept. Vanuit Ronet worden de treinen steeds door een dubbeltractie van 52'ers of 53'ers op de Athus-Meuselijn gesleept. Uitzondering op deze regel vormen de treinen met bestemming Kinkempois of verder (via lijn 42 Kinkempois - Gouvy) die van Antwerpen tot Kinkempois met één e-loc worden gesleept. Ook de treinen met bestemming Clabecq worden met één e-loc van Antwerpen naar Vilvoorde gesleept. Vanaf Vilvoorde wordt een lichterloc toegevoegd. Heel deze omschakeling heeft ondermeer de afschaffing van de dieseltractie in Leuven tot gevolg.

Officieel werd op 3 juni de bundel Zandvliet elektrisch ingereden door een „Duikbril”. Deze inhuldigingstrein vertrok als E17203 om 10.05 u van Antwerpen Centraal naar Antwerpen Dokken, bundel Zandvliet (A 10.28 u). Als eerste officiële trein in e-tractie vertrok ijzerertstrein 48915 (V 11.19 u) naar Belval.

#### • Eindfase van de werken in het station Mechelen Nekkerspoel

Vanaf 2 juni, en dit voor een periode van 10 weken (voorzien e einddatum : 15.8.1991), wordt te Mechelen Nekkerspoel de laatste fase van de moderniseringswerken uitgevoerd. Dit houdt ondermeer de aanleg en de aansluiting van de nieuwe lijn 27 in. Daarvoor dient echter de huidige lijn 27 buiten dienst te worden gesteld tussen Mechelen en de vertakking Otterbeek (richting Antwerpen) en tussen de vertakking Katelijne en Mechelen (richting Brussel). Deze buitendienststelling heeft een aantal belangrijke omleidingen tot



Ex- NS lokomotief 2412 in Schaarbeek op 11 maart 1991, tijdens een ophoud in het transport van deze machine naar Frankrijk Foto Alain Janmart.



gevolg. Eerst en vooral is er de IR-verbinding Poperinge - Turnhout, die vanaf of tot Mechelen onder een gewijzigde dienstregeling rijdt. Deze treinen rijden Muizen binnen om van front te wisselen. Voor de goederendienst zijn de wijzigingen groter en er werden drie verschillende omleidingen uitgewerkt. Treinen richting Brussel rijden via lijn 27B naar Muizen en vervolgens naar Vilvoorde. Treinen richting Gent en Zeebrugge worden, hetzij via Muizen (met frontwisseling), hetzij via St.-Niklaas en Lokeren omgelegd. Voor deze omlegingsweg, via de Kennedyspoortunnel, geldt een lastbeperking evenals een verbod voor bepaalde producten. Tenslotte worden vele goederentreinen uit Antwerpen via Lier en Aarschot naar Leuven omgelegd, hoofdzakelijk om het station Muizen te ontlasten. 's Nachts worden zelfs enkele treinen via reizigerslijn 25 geleid. Na 15 augustus rijden de reizigerstreinen in ieder geval onmiddellijk via de nieuwe lijn 27. De goederentreinen zullen geleidelijk opnieuw de oude reisweg gaan volgen. P.J.

#### DUITSLAND

• Op 2 juni heeft de DB de eerste vijftienving ICE-treinstellen (InterCity Express) in commerciële dienst in gebruik genomen. Tegen het jaareinde komen daar nog zestien dergelijke stellen bij. Vanaf half 1993 zullen in totaal zestig ICE-stellen instaan voor het verkeer op de nieuwe Duitse hogesnelheidslijnen. Vanaf 2 juni rijden zij het traject Hamburg - Hannover - Frankfurt - Stuttgart - München. Aansluitend op de aflevering van nieuwe stellen zullen mettertijd ook de assen Hamburg - Würzburg - Nürnberg - München, Frankfurt - Basel en Mannheim - Basel in ICE-dienst worden gereden.

Een ICE-stel bestaat uit twee stuurstandrijtuigen, die maximum 14 rijtuigen omsluiten. De rijtuigen zijn, in vergelijking met klassieke wagens, zo'n 11 cm breder en bieden een opmerkelijk comfort, mede door het verminderen van het aantal zetels, waardoor meer ruimte voor de reizigers ontstond. Rokers en niet-rokers vinden in aparte rijtuigen plaats. De rijtuigkasten staan onder druk, waardoor gehoorproblemen worden voorkomen die kunnen ontstaan bij luchtverplaatsingen in tunnels en bij het kruisen met andere treinen.

Aan boord bevindt zich een uitgebreid gamma aan elektronische hulpmiddelen: telefoon en fax; gegevensbestand m.b.t. trein-informatie, aansluitingen enz.; video en televisie; radioprogramma's... Een ICE-lokomotief kan zowel reizigers als goederentreinen slepen, dit in tegenstelling tot de Franse TGV. Zijn maximum snelheid bedraagt 280 km/u; de normale dienstnelheid 250 km/u.

#### MAROKKO

##### • ONCFM

De heer H. Den Dulk slaagde er in april/mei 1990 in, een Marokkaanse elektrische lokomotief te fotograferen, met aan



Lokomotief E-1204 van de Marokkaanse spoorwegen sleept een uit ex-NMBS-rijtuigen samengestelde trein te Oud Zem. Foto H. Den Dulk.

de haak een hele trits ex-NMBS rijtuigen.

De trein bestond zowel uit ex-K als uit ex-M1-rijtuigen die, zoals bij één of ander museumbedrijf, lustig door elkaar worden gebruikt.

Wij vonden het de moeite waard, onze lezers deze foto aan te bieden.

#### NEDERLAND

• Ook in 1990 nam het reizigersverkeer in Nederland fors toe. Met een toename van 7 % werd vorig jaar zelfs een absolute topper.

Het aantal reizigers-kilometer steeg met 6,8 % tot 10,8 miljard, dat is ongeveer 700 miljoen méér dan in 1989.

Zowel in de ochtend- als in de avondspits stelt dit de NS voor problemen, zodat er in de nabije toekomst flink in de spoorwegen zal worden geïnvesteerd. Tot in 1996 worden 252 miljard voorzien, waarvan 178 miljard dienen voor infrastructuurwerken; de overige miljarden worden besteed aan rollend materieel. Zo zullen tegen eind 1995 bv. ongeveer 850 nieuwe rijtuigen in dienst worden genomen ! J.M.



• Een wereldprimeur : De Lijn zal in oktober bij wijze van proef een bestaande (stads-)bus uitrusten met een waterstofmotor. De Vlaamse verkeersminister Sauwens heeft daarvoor tien miljoen frank ter beschikking gesteld. Het project omvat drie stappen. Een eerste fase is het ombouwen van een LPG-motor met voldoende vermogen (170 kW). Met medewerking van buskonstrukteur Van Hool in Konings-

hooft zal de motor in een tweede fase in een gewone bus worden ingebouwd. De bus moet ook aangepast worden om er de waterstoftanks in onder te brengen. De derde stap omvat testritten zonder reizigers. De proefritten moeten gegevens verschaffen over motorgedrag, brandstofverbruik en aktieradius, d.i. de afstand die een voertuig kan afleggen met één volle tank.

Een waterstofmotor is zeer milieuvriendelijk. Bij de verbranding komen geen gassen maar water vrij. Bovendien is een waterstofbus beduidend goedkoper (30 %) in exploitatie dan trolleybussen of trams.

Geeft de eerste testfase voldoening, dan wordt dit project verder uitgebreid.

„Tussen de Lijnen”,  
krant van de Vlaamse  
Vervoermaatschappij

#### ANTWERPEN

##### • Eindelijk ?

De vervoersentiteiten van De Lijn Antwerpen en Oost-Vlaanderen willen in onderling overleg (goed zo !) binnen afzienbare tijd overgaan tot de bestelling van een prototype van een geleed lagevloer-tramstel voor de stadsnetten van Antwerpen en Gent. Het voor dit project benodigde krediet is evenwel op dit ogenblik nog niet door de Vlaamse minister voor verkeer vrijgegeven. Wij houden u op de hoogte !

##### • Fotografenfeest

Op 1 juni beleefden de tramliefhebbers-fotografen in Antwerpen een hoogdag, waarop zij al bij al zo'n tien jaar hebben moeten wachten. Zo lang was het inderdaad geleden (de afscheidsrit van de laatste twee crèmekleurige PCC's op 28 mei 1988 en enige reclame-reünies buiten beschouwing gelaten) dat speciaal voor hen nog iets werkelijk belangwekkends werd op touw gezet. De vereniging Vebov slaagde in haar opzet, in samenwerking met De Lijn Antwerpen een cavalcade in te richten met niet minder dan zeven oude tweeeassige werkwagens. Van onge-



De Antwerpse dienst-motorrijtuigen 5851, 5853, 8827 en - nauwelijks zichtbaar - 8826 (waarvan enkelen nu zo'n 85 jaar oud!) tijdens de „line up” aan het uit 1900 stammende gebouw „Weg en Werken”, Draakplaats. De rechts afgebeelde rijtuigen staan op het spoor dat aansluit op het NMBS-kompleks Antwerpen Oost. 1 juni 1991, foto Ronald Mardaga.

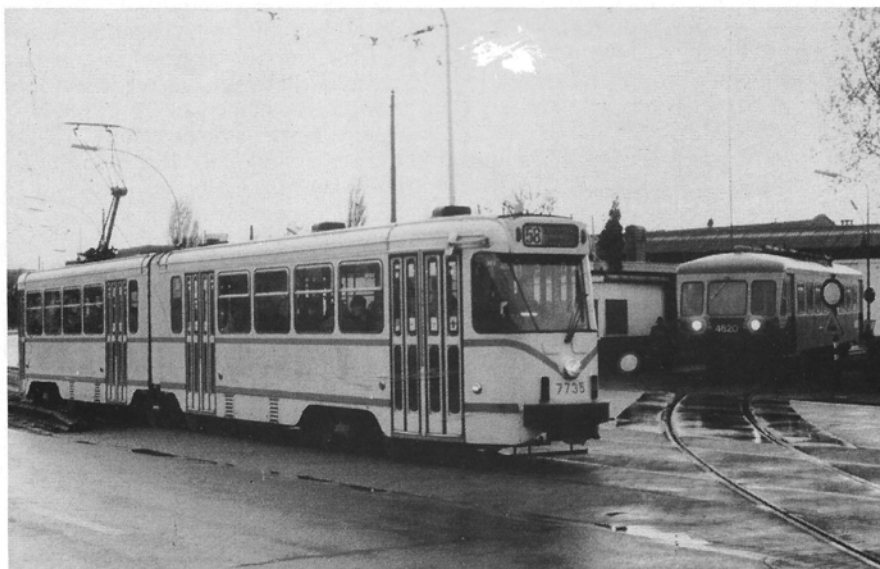
veer 13.30 u tot 17.30 u werd met deze simpatieke oudgedienden over een weer gereden tussen het werkhuis „Weg en Werken” aan de Draakplaats (dit atelier dateert uit 1900) en de eindhalte Eksterlaar van lijn 11, waarbij vanzelfsprekend o.a. de interessante en soms zeer mooie gebouwen aan de bekende Cogels Osylei een prachtige achtergrond voor vele foto's vormden.

De weergoden evenals een honderdtal beeldenjagers uit binnen- en buitenland waren van de partij. Voor en na de ritten werd, telkens voor het gebouw „Weg en Werken”, een fel gesmaakte „line-up” met diverse wagens georganiseerd. Er werd gereden met de motorrijtuigen 5851, 5853, 8823, 8826, 8827, 8828 en 8829 zowel behorend tot de stelplaats Groenenhoek als tot de

centrale werkplaats/stelplaats Hoboken. Motorwagen 8823 kreeg, na een doortocht in de loods Groenenhoek, met pech af te rekenen en dit koppige oude baasje diende het strijdtoneel voortijdig te verlaten. Ook rijtuig 8826 gaf er op de Gitschotellei gedurende korte tijd de brui aan, maar kwam als bij wonder vanzelf weer tot leven toen depannagewagen Schörling 8054 in de buurt verscheen!

Dient het gezegd dat iedereen „moe maar weltevreden” huiswaarts keerde?

- Het grote succes van de door tramlijnen 2 en 15 bereden Linkeroeververbinding heeft ook een min of meer te voorspellen schaduwzijde gekregen. De afstand tussen de premetro-stations Groenplaats en Frederik van Eeden v.v. is niet zeer groot en wordt in hooguit



Het door de ex-MSTB aan het Stoomcentrum Maldegem verkochte diesel-motorrijtuig 4620 vertrok op 5 april 1991 van Vilvoorde naar Haren vorming, om van daaruit zijn reis naar Maldegem te ondernemen. Op de Vilvoordsesteenweg ontmoette 4620 geleed motorrijtuig 7735 van de MIVB. Foto Ronald Mardaga.

enkele minuten gereden, zodoende een „bliksemsnelle” verbinding vormend tussen Linkeroever en het stadscentrum. Dit gegeven - door de normale reiziger ten eerste op prijs gesteld - bracht evenwel een zo sterke stijging van het aantal zwartrijders met zich, dat alléén een tot het uiterste verscherpte controle, terzelfdertijd door verschillende agenten uitgevoerd, in staat blijkt dit negatieve fenomeen enigszins in te dammen. Steeds opnieuw blijken bepaalde „creatures” van oordeel te zijn, dat de spelregels van een normaal functionerende samenleving niet voor hen hoeven te gelden (cfr. het méér dan dramatische incident op een NS-trein in Nederland, waarbij een conducteur het leven verloor). Treurige realiteit en mentaliteit... S.C.

- Op Linkeroever werd aan de eindhalte van tramlijnen 2 en 15 een elektronische vertrek-aanwijzer geïnstalleerd. Hierdoor wordt het voor de reiziger duidelijk welke tram het eerst richting Centraal Station zal vertrekken, een praktisch hulpmiddel wanneer men bijvoorbeeld een aansluiting met de trein moet halen. Bij vertragingen worden de reële vertrektijden automatisch aangepast. J.M.

- Sinds ongeveer begin februari verzorgt autobus-exploitant „De Polder” enkele spitsuurdiensten op enige ex-NMVB-lijnen (voornamelijk op lijnen 66, 70 en 73). Hiervoor worden meestal „Jonckheere”-bussen uit de reeks 327-336 ingezet, die reeds gedeeltelijk van nieuwe richtingsfilms zijn voorzien. Ook heeft „De Polder” de ex-NMVB-pachter 1521/22 „De Duinen” overgenomen.

- PCC prototypes 2100 en 2165 dienden op 4 mei 1991 als huwelijkstram voor een ex-MIVA personeelslid, reeds verscheidene jaren werkzaam bij de Rheinbahn in Düsseldorf.

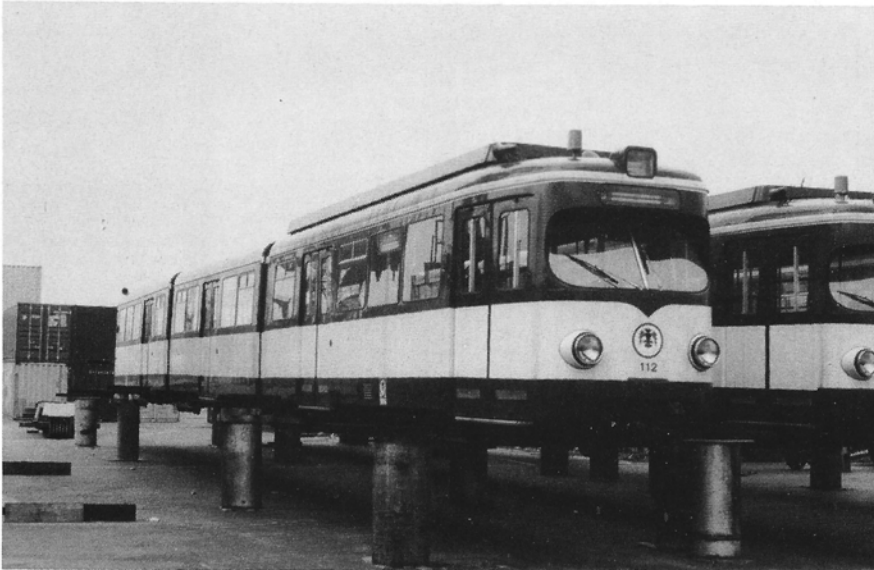
#### • Duewag-trams in Antwerpen!

In april/mei konden een zevental Duewag-motorrijtuigen ex-Keulen aan het Churchilldok in de Antwerpse haven worden aangetroffen. Jammer genoeg ging het hier niet om een broodnodige versterking van de Antwerpse PCC-vloot maar om een zending, bestemd voor de Turkse stad Konya. De rijtuigen waren reeds vernummerd als Konya 110, 111, 112, 113, 114, 115 en 116. L.C.

#### • Nieuw netplan

Onlangs publiceerde De Lijn-Antwerpen haar nieuw, kleurrijk netplan. Haltes en trajecten werden zorgvuldig en overzichtelijk aangebracht, naast de recentste wijzigingen aan de haltes van het stadsnet.

Voor het eerst prijken op het nieuwe netplan ook de haltes van het streekvervoer. Verder werden alle trajecten nagekeken en aangepast. Het plan geeft op de voorzijde een gedetailleerd overzicht van het stadsnet. Op de achterzijde werd, voor de eerste maal, het volledige voorstadsnet afgedrukt naar analogie met het onderscheid in tarifikatie tussen stads- en voorstadsnet. Op de computer-ontworpen voorzijde



*Dubbelgeleed motorrijtuig Konya 112 (ex-Kölner Verkehrsbetriebe 3762) wacht op 1 mei 1991 aan het Churchilldok in de Antwerpse haven op verder transport. Foto Luc Couscheir.*

prijkt het logo van De Lijn. Het netplan kost 50 F en is verkrijgbaar op alle verkooppunten. „Tussen de Lijnen”

• „Schilderen en plakken”

Volgende autobussen worden momenteel in het nieuwe pak van De Lijn gestoken of hebben de „new look” reeds gekregen : AB 1011, 1013, 2115, 2483, 4592, 4664, 4770, 5503 (ex-Pisang Ambon), 5804, 5940 en 5963.

Buiten dienst gingen de AB 4007, 4382, 4387, 4388, 4398, 4399 en 4769. Vanaf heden worden ook de Mercedes-stadsvervoer-bussen geschilderd in de streekvervoer-werkplaats Merksem Oude Bareel. AB 1013 is de eerste uit de reeks van tachtig die hier het nieuwe De Lijn-kleedje werd aangepast.

PCC's 2009 en 2010 zijn respectievelijk het vierde en het vijfde Antwerpse rijtuig die als De Lijn-tram rondtoeren.

Volgende reclameschilderingen verdwenen : 2029 en 2127 „Gauloises Blondes” en 2087 „Neo”.

Een „4711 Eau de Cologne”-geurtje zweeft nu rond de rijtuigen 2087, 2124 en 2127. L.C. en J.D.

• Op 15 mei 1991 bevonden PCC's 2099, 2101 en 2102 zich bij BREC in Lot voor aanpassing van koetswerk en chassis. Op 17 mei keerde 2099 terug in de Centrale Werkplaats te Hoboken en vertrok 2103. In voorbereiding staan thans 2104, 2105 en 2106.

• **Bussen Jonckheere-Mercedes (reeks 1001-1080)**

Nadat ex-MIVA-bus 1013 op 23 mei jl. de schilderwerkplaats van Merksem Oude Bareel in de nieuwe kleuren van De Lijn verliet, vertrok zij twee dagen later naar de firma Jonckheere in Roe-

selare, van waaruit ze op eigen kracht naar Stockholm reed en daar op 28 mei aankwam.

De bus werd in Stockholm tentoongesteld tijdens het U.I.T.P.-congres op 3, 4 en 5 juni, in het raam van het DIANA-programma.

Een tweede bus, de 1011, verliet in de nieuwe kleuren van De Lijn op 28 mei eveneens de schilderwerkplaats van Merksem O.B. E.K.

• **PCC's „De Lijn”, Antwerpen : feiten en cijfers**

Rail-Revue correspondent Jan Dingemans stelde in zijn vrije tijd een uitgebreid en akkuraat dossier samen m.b.t. de 166 Antwerpse PCC-motorrijtuigen, waaruit wij ten behoeve van onze lezers-tramvrienden volgende interessante wetenswaardigheden samenvatten :

*Reeks 2000-2038* : rijtuigen 2000-2013 kwamen in dienst vanaf 3 oktober 1960 t.e.m. 14 december 1960;

rijtuigen 2014-2038 kwamen in dienst vanaf 2 januari 1961 t.e.m. 10 april 1961.

*Reeks 2039-2060* : deze rijtuigen kwamen in dienst vanaf 22 februari 1962 t.e.m. 21 mei 1962.

*Reeks 2061-2100* : deze rijtuigen kwamen in dienst vanaf 13 januari 1966 t.e.m. 25 april 1966.

*Reeks 2101-2125* : rijtuigen 2101-2108 kwamen in dienst vanaf 21 november 1969 t.e.m. 22 december 1969; rijtuigen 2109-2125 kwamen in dienst vanaf 15 januari 1970 t.e.m. 26 maart 1970.

*Reeks 2126-2165* : rijtuigen 2126-2140 kwamen in dienst vanaf 29 oktober 1974 t.e.m. 10 december 1974; rijtuigen 2141-2165 kwamen in dienst

vanaf 8 januari 1975 t.e.m. 3 april 1975. Bovenstaande gegevens leren ons, dat het leeftijdsverschil tussen het jongste rijtuig 2165 en het oudste rijtuig 2000 veertieneneenhalf jaar bedraagt.

Bij de oorspronkelijk 166 geleverde rijtuigen zal ook het op 20 september 1990 uitgebrande rijtuig 2138 worden herbouwd en gemoderniseerd; allen blijven wel hun klassieke PCC-gedaante behouden. Buiten de reeds met hakers uitgeruste rijtuigen 2100 en 2165 worden op dit ogenblik (15 april 1991) rijtuigen 2099, 2101 en 2102 omgebouwd.

Bij de rijtuigen 2000 t.e.m. 2038 hadden op 31 december 1990 reeds 35 stuks ieder méér dan anderhalf miljoen kilometer afgelegd, waarbij nr. 2029 de absolute „kilometervreter” is met een totaal van 1.548.300 km. Op voornoemde datum had rijtuig 2165 de „bescheiden” afstand van „slechts” 574.700 km achter zich gelaten. In totaal legde de volledige PCC-vloot tussen 3 oktober 1960 en 31 december 1990 méér dan 185 miljoen kilometer af, wat neerkomt op méér dan 4.630 maal de omtrek van onze aardbol. Tegenover zeer grote bedrijven (bv. in Wenen) is dit beslist géén rekord, doch één en ander mag nogmaals aantonen dat vele kleintjes een heel groot kunnen maken ! J.D. en S.C.

**OOST-VLAANDEREN**

• De Lijn timmerde opvallend aan de weg tijdens de 21ste Lentebeurs die in de hallen van Flanders Expo in Sint-Denijs-Westrem werd gehouden.

Naar jarenlange traditie waren de vervoermaatschappijen met een ruime infostand vertegenwoordigd. Het stads- en streekvervoer (ex-MIVG en ex-NMVB) stonden samen onder het blazoen van De Lijn.

Door het Gentse stadscentrum reed een Lentebeustram. Iedere reiziger kreeg een informatiefolder en een gratis toegangkaart.

De belangstelling van het publiek was groot en de vervoerformule aantrekkelijk. Voor trein, tram en bus moest enkel de heenreis betaald worden. Op vertoef van een vervoerbewijs kon men tegen de helft van de prijs binnen in de Lentebeurs. De beurs trekt elk jaar zo'n 100.000 bezoekers, van wie ongeveer 15 % gebruik maakt van het openbaar vervoer. „Tussen de Lijnen”

• **Werken tramlijn 1**

Eind mei waren de spoorwerken ter hoogte van het Justitiepaleis in Gent zo goed als beëindigd. Er ontbrak enkel nog de nieuwe verbindingsboog tussen lijn 21/22, richting Gentbrugge en lijn 1, richting Sint-Pietersstation. Vanaf eind mei begon eveneens het spannen van het ophangwerk voor de bovenleiding. Wanneer u dit leest,

Bezoek het ANTWERPS TRAM- EN AUTOBUSMUSEUM, Rekreatiedomein FORT V, Fort V-straat, 2650 Edegem. Open van Pasen tot het laatste weekeinde van oktober, elke zaterdag, zondag en wettelijke feestdag van 14 tot 18 u. **Te kijk : de boeiende geschiedenis van tram en bus in de provincie Antwerpen, door middel van woord, beeld en rollend materieel !**

zal lijn 1 voor het eerst opnieuw geheel in dienst zijn sedert 22 januari 1990.

#### • Werken tramlijn 40

Het herstel van tramlijn 40 tussen de Korenmarkt en de Muidebrug hangt af van het beëindigen van de werken in de Lange Steenstraat. De heropening van de lijn is voorzien tegen de Gentse Feesten (half juli).

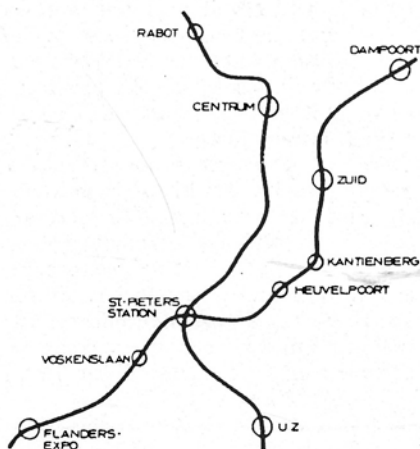
#### • Koker Sint-Pietersstation

Aflevering x in deze lange story : alle partijen zouden het nu toch eens zijn om de koker aan te leggen. Het enige document dat evenwel nog ontbreekt is de bouwvergunning, maar ook op dit vlak is er „hoop” : de ambtenaar van de Administratie voor Ruimtelijke Ordening en Leefmilieu (AROL) die tot op heden halsstarrig weigerde een (nieuwe) bouwvergunning af te leveren omdat er tot op heden nog steeds geen absolute zekerheid bestaat over de tramtracés ten zuiden van het station, werd ondertussen bevorderd en is hierdoor niet meer bevoegd. Vervolg in het volgende nummer ?...

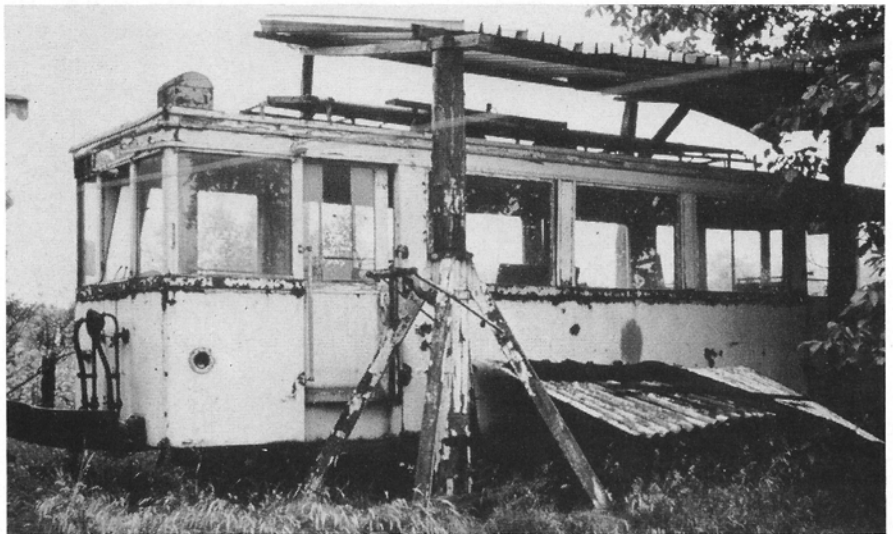
#### • Nieuwe hoofdlijn

Het hing al een tijdje in de lucht, maar nu werd alles officieel bekend gemaakt door de Gentse schepen van openbare werken op de persconferentie van 22 mei ll. Als gevolg van de impasses i.v.m. de besluitvorming over de toekomst van het openbaar vervoer in Gent, werd in 1990 een „denkcel gemeenschappelijk vervoer” opgericht bestaande uit vertegenwoordigers van de stad, openbare werken, de vervoerbedrijven, AROL, e.a. Deze cel kwam nu tot de conclusie dat er in Gent twee hoofdlijnen dienen te komen :

- de bestaande maar verder naar het zuiden uit te bouwen tramlijn 1,
- een hoofdas Dampoort (station), Zuid (nieuwe in aanbouw zijnde kantoorcomplexen van de stad en de provincie), Kantienberg (nieuw kantoorgebouw voor de belastingen en nabij het ciné-complex Decascoop), Heuvelpoort (universiteitswijk), Sint-Pietersstation, Voskenslaan (scholencomplex) en Flanders Expo.



De beide hoofdlijnen met de voornaamste haltes. Nieuw is de verbinding tussen de Dampoort en Flanders Expo.



Ex-NMVB spoorauto 96, zoals die lange jaren in een verzamelaars-tuin in het Limburgse Kuringen heeft doorgebracht. Foto Staf Cuyt.

Voor de tweede hoofdas wordt echter gedacht aan het systeem van een monorail, waarbij meteen de link kan worden gelegd met het eind 1987 gelanceerde „Aquarail”-project. Hoewel het tracé van een monorail op bepaalde plaatsen kan gecombineerd worden met de loop van waterlopen (Reep, Muinschelde, e.d. - vandaar de vroegere naam aquarail), valt het nog te bezien hoe een monorail in Gent stedenbouwkundig kan worden ingepast. Zonder over de vervoerkundige leefbaarheid van een dergelijke lijn te spreken... B.V.C.

• Het museumrijtuig MIVG 339, dat tijdens de Gentse Feesten van 1989 betrokken raakte in een verkeersongeval aan de St.-Lievenspoort, zal hersteld worden.

Na de gerechtelijke procedures werden de schadeclaims aan de betrokken partijen uitbetaald, zodat de herstellingswerken in de werkplaats Gentbrugge kunnen starten.

• In de stelplaats Destelbergen wordt spoorladderwagen 3633, afkomstig van de kust, terug in orde gebracht. Deze renovatiewerken zullen in september afgelopen zijn; vervolgens wordt dit rijtuig opgenomen in de museumcollectie „kust” te Knokke. E.G.

#### WEST-VLAANDEREN

##### • Ode aan een NMVB-spoorauto

In het Limburgse plaatsje Kuringen sprokkelde de heer Jans, verwoed tram- en spoorwegliefhebber, mettertijd een indrukwekkende verzameling afgedankt binnen- en buitenlands spoorwagematerieel bijeen, waaronder heel wat ex-NMVB-rariteiten.

Jammer genoeg diende het grootste deel hiervan zijn dagen in open lucht en nauwelijks tegen weersinvloeden beschermd te slijten in de grote tuin van deze onvermoeibare verzamelaar. De voorbije jaren werd - gelukkig en nog net „op tijd” - heel wat van deze soms uiterst zeldzaam geworden objecten bij enkele museum-exploitaties ondergebracht.

De West-Vlaamse gemeente Koekelare,

die tot op 18 maart 1951 langs een met autorails bediende NMVB-lijn met Brugge was verbonden, wil zijn bewoners en bezoekers nu een originele attractie aanbieden onder de vorm van een „spoorauto-monument”. Haar vroege vaders zochten en vonden in de verzameling van de heer Jans wat ze nodig hadden en zo verhuisde ex-NMVB AR 96 dit voorjaar van Kuringen naar Koekelare.

De restauratie van het voertuig werd toevertrouwd aan leraars en leerlingen van de afdeling metaalbewerking van het KTA in Torhout, terwijl de Vlaamse Vervoermaatschappij haar medewerking verleent door het leveren van een aantal spoorstaven en dwarsliggers. Tegen het einde van het schooljaar 1990-1991 hoopt men de klus te hebben geklaard. Dan kan Koekelare uitpakken met het - voor zover bekend - eerste openlucht-trammonument in ons land !

S.C.

• In de stelplaats Knokke schieten de restauratiewerken aan de ex-NMVB motorwagens SE(xpo) 9093 en S 9123 goed op. Wanneer na de zomer de elektrische installatie van S 9123 volledig nagezien en op punt is gesteld, zal dit rijtuig in zijn Henegouwse livree worden ingezet voor een fotorit tussen Knokke en De Panne v.v. op zaterdag 21 september 1991.

Vermeldenswaard is dat dit rijtuig tijdens zijn verblijf in Henegouwen werd gebruikt als proeftram in het raam van de aanpassingswerken van diverse types S aan het lichte metro-profiel in Charleroi evenals voor de ombouw van het type S naar het type S-Jumet. Dientengevolge werd dit rijtuig ook voorzien van de nodige elektronische componenten, die het tijdens de openluchtstalling in Jumet door de heersende weersomstandigheden flink te verduren kregen, wat de restauratiewerkzaamheden beslist niet vergemakkelijkt. Het „restauratieteam” van TTO-Noordzee dient dan ook met raad en daad te worden bijgestaan door technici uit Henegouwen.

De SE 9093 is heden ontmanteld en in een eerste fase zal de hele 600 V-installatie worden vernieuwd, gevolgd door een grondige controle en eventuele herstelling van de 24 V-leidingen en toestellen.

• De wegens plaatsgebrek in open lucht gestalde toeristische TTO-tram is aan een grote onderhoudsbeurt toe.

Zo werden vooreerst de daken van motorwagens, bijwagens en pakwagens voorzien van een nieuwe coatinglaag, waardoor waterinsijpelingen via het dak grotendeels kunnen vermeden worden.

#### • Infrastructuur/kustlijn

Aan de keerlus „Zwarte Kiezel-De Haan/Vissegem” werd nu ook een elektrische wissel geplaatst.

Hierdoor zijn nu alle belangrijke wisselcomplexen, op het Kaaistation te Oostende na, voorzien van elektrische spoortoestellen.

De wissels worden bediend via een contact in de bovenleiding (uitgezonderd De Haan en Sportstraat) dat in „vrijloop” dient gepasseerd te worden. Om de afbuigende stand te kunnen berijden moet ter hoogte van het bovenleidingscontact tractiestroom worden gebruikt.

• Volgende BN-motorstellen zijn voorzien van een nieuwe totaalbeschildering:

6003 : Hak-conserven (gele versie)

6007 : BRT-Radio 2 (voorzien van audio-installatie)

6022 : Tahiti Douche

6038 : Royale Belge

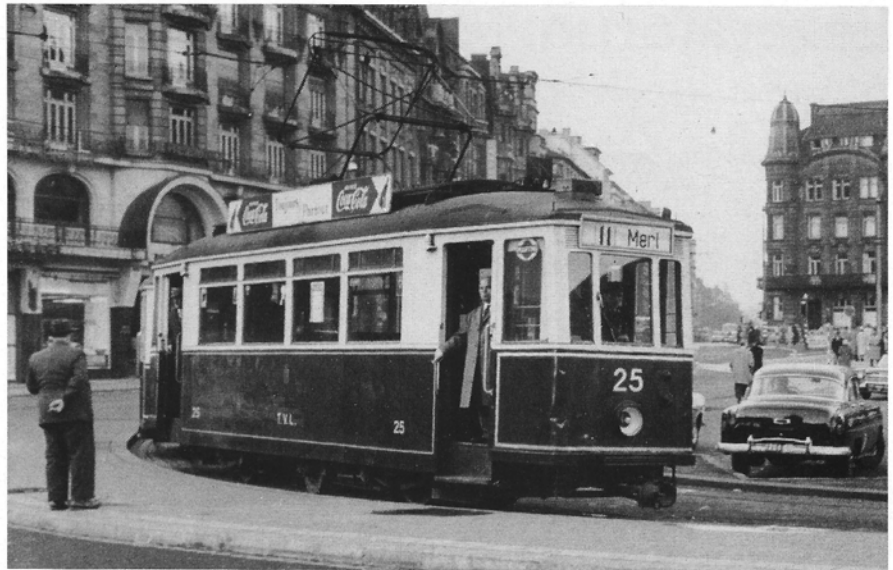
6047 : Rodenbach bier.

E.G.

#### LUXEMBOURG

• De stad Luxembourg, hoofdstad van het gelijknamige Groothertogdom, huldigde op woensdag 27 maart 1991 haar klein maar piekfijn verzorgd tram- en autobusmuseum in.

De eerste paardetram reed in Luxembourg op 21 februari 1875. Vervolgens kwam de stoomtram, die voor het laatst reed op 12 mei 1955. De elektrische tram verscheen op 8 augustus 1908 en verdween op 5 september 1964 voorgoed uit het stadsbeeld, na zesenveertig jaar trouwe dienst. Reeds op 1 april 1926 dook de eerste stadsbus in



Luxemburg station, november 1959: motorrijtuig 25 verzekert de dienst op lijn 11 naar Merl. Na 5 september 1964 verdwenen de Luxemburgse stadstramdiensten. Zevenentwintig jaar later wordt het weinige wat aan oorspronkelijk rollend materieel overbleef tentoongesteld in het nieuwe trammuseum te Hollerich, waaronder zusterrijtuig 26. Foto Jacques Cohn.

het openbaar vervoer van Luxembourg op. Het huidige autobusnet strekt zich uit langs 23 lijnen, over een afstand van 153 km. Het zorgde in 1989 voor het vervoer van 11.415.211 reizigers.

Het heeft dus bijna zevenentwintig jaar geduurd vooraleer motorrijtuig 34 - dat de laatste elektrische dienst verzekerde - zijn terechte plaats in het nieuw gebouwde museum kon innemen. Wellicht heeft dit te maken met de omstandigheid, dat slechts twee motorwagens en één bijwagens de verdwijning van de tramdiensten in Luxembourg hebben overleefd (mede dankzij de zorgen van de Belgische vereniging Amutra). De bescheiden materieelverzameling bestaat verder uit een replica van een paardetram-zomerrijtuig uit 1875, een originele Ford-ladderwagen uit 1947 en een oldtimer-stadsbus uit 1959. Dit geheel wordt op een interessante en verantwoorde wijze aangevuld met ongeveer 1.500 historische foto's en dokumen-

ten en met een buitengewoon mooie verzameling van een twintigtal tram- en busmodellen op schaal 1/8, liefdevol in de eigen werkhuisen van het vervoerbedrijf gebouwd.

Op 1 april hielden museum en stelplaats onder enorme belangstelling een open-deurdag, bij welke gelegenheid de bezoekers gratis vervoer vanuit het stadscentrum werd aangeboden. 's Voormiddags vond in de stad een autobuscavalcade plaats, waarbij onder vele andere ook autobus 25 31-83 van het Antwerps Tram- en Autobusmuseum van de partij was.

Het tram- en autobusmuseum van Luxembourg bevindt zich op het terrein van de stelplaats Hollerich en kan worden bezocht op donderdag, zaterdag en zondag evenals op feestdagen van 13.30 tot 17.30 uur (vanuit België o.a. via de autosnelweg Arlon - Luxembourg, uitrit „Luxembourg-Hollerich”).

Aanbevolen !

S.C.

## PH. DELLICOUR

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

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

### DE SPECIALIST VAN SPOORTIJDSCRIFTEN EN -PRENTKAARTEN

A  
SCHIENENVERKEHR AKTUELL

EISENBahn ZEITSCHRIFT  
SCHWEIZER EISENBahn REVUE  
TRAM

STRASSENBAHN MAGAZIN

+ ÉDITIONS DU CABRI (boeken & postkaarten)

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

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

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

GB  
MODERN TRAMWAY  
TROLLEYBUS MAGAZINE

I  
MONDO FERROVIARI  
TUTTO TRENO

NL  
OP DE RAILS  
RAIL HOBBY  
RAILKRONIEK

USA  
ELECTRIC LINES  
TRAINS

## Lezersforum

### De Michelinie type 11 in België en in Frankrijk

Of de Belgische Minerva-versie van de Michelinie type 11 (zie RR 24, blz. 146, Märklin) ooit in operationele dienst heeft gereden, is zeer de vraag. Wel werden met een dergelijke motorwagen in april 1932 proefritten ondernomen tussen Brussel en Gent. Dit gebeurde zelfs in bijzijn van koning Albert I.

Deze Michelinie was groen geschilderd en droeg op de zijkanten het opschrift „MINERVA BELGIQUE - LICENSE MICHELIN” in gele letters. Ook boven de voorruit van de stuurhut was de naam van zijn ontwerpers te lezen.

De Franse Michelinie type 11 werd in heel wat landen uitgetest. Zo reed een dergelijke motorwagen vanuit Clermont-Ferrand via Zwitserland, Oostenrijk en Tsjechoslovakije naar Polen met als eindbestemming Warschau. Via Brussel, Antwerpen en Utrecht kwam een Michelinie type 11 tot in Arnhem en zelfs Italië, Groot-Brittannië en de Verenigde Staten kregen het bezoek van dit eigenaardige spoorvoertuig op luchtbanden.

Voor zover ik kon achterhalen werd de enige regelmatige treindienst met Michelinies type 11 in België gereden door de twee motorwagens van de Franse Compagnie de l'Est. Op 21 maart 1932 begon deze maatschappij met de AP24001 en AP24002 een geregelde dienst tussen Charleville en Givet. Vanaf 14 juli van datzelfde jaar werd doorgereden tot Dinant. Het traject Charleville - Givet werd afgelegd tegen 67 km/uur; tussen Givet en Dinant was de hoogst toegelaten snelheid slechts 55 km/uur.

Bij onze zuiderburen werden amper 11 exemplaren van de Michelinie type 11 gebouwd: 2 voor de reeds eerder vermelde Compagnie de l'Est; 2 voor de Compagnie de l'Etat (ZZAB 24201 en ZZAB 24202); 4 voor de Compagnie du Nord (ZZ1, ZZ2, ZZ3 en ZZ4); 2 voor de Paris - Orléans (11-9 en 11-10); 1 voor de lijn Caen - Courseulles (ZAP 24001). Een Michelinie type 11 was bijna 2,5 meter hoog en 12,4 meter lang. Het geheel werd gedragen door vijf assen, verdeeld over twee draaistellen. Enkel de voorste twee assen werden aange-

dreven en waren met kettingen verbonden. Dit type spoorauto woog ledig 5,5 ton en bood 24 zit- en 4 staanplaatsen. De maximum snelheid bedroeg 95 km/uur. Een groot nadeel was de afwezigheid van een tweede stuurhut, waardoor steeds op een draaischijf of via een spoordriehoek van rijrichting moest worden veranderd. Niettegenstaande er nog andere types Michelinies werden ontwikkeld en gebouwd (o.a. de types 16-17, 20-21-22, 23 en 30), is het concept van de broers André en Edouard Michelin nooit een groot succes geweest. Immers, het gebruik van luchtbanden vroeg om sterkere motoren gezien de grotere weerstand tussen wiel en spoorstaaf. Om bovendien het totaalgewicht van deze Michelinies zo laag mogelijk te houden (de maximum last per band bij een type 11 was 650 kilogram), werd gekozen voor benzine in plaats van dieselmotoren en werd de constructie van de kast zo licht mogelijk gehouden.

Wegens de te hoge exploitatiekosten werden in september 1939, op de vooravond van de Tweede Wereldoorlog, alle met benzine-motoren uitgeruste spoorvoertuigen buiten dienst gesteld. Dit betekende het definitieve einde van de kleine serie Michelinies type 11...

Marc Petit, Gent  
25 april 1991

### NMVB-lijn Brussel - Halle - Leerbeek

Geachte redactie,

De foto op de achterpagina van RR 24 - lijn Leerbeek - Halle - is zeer goed geslaagd. De verklarende tekst vermeldt echter foutief dat deze foto gemaakt is te Pepingen.

Deze opname is destijds gemaakt te Leerbeek, op de plaats waar de tramlijn, na het verlaten van de stelplaats, de steenweg Ninove - Halle vervoegde. Enkele km verder, richting Halle, verliet de lijn opnieuw de steenweg juist voor Pepingen Dorp, waarna ze weer langs de baan kwam buiten het dorp om dan tot Halle naast de weg verder te rijden.

Destijds was Leerbeek-depot tevens wisselplaats met de lijnen L (Brussel - Lennik - Leerbeek), H (Brussel - St.-Pieters-Leeuw - Halle - Pepingen - Leerbeek), diesellijnen Leerbeek - Gooik - Oetingen - Vollezele - Ninove en Leerbeek - Kester - Herfelingen - Edingen.

Leerbeek diende als lus voor de tramstellen L en H. De via Lennik uit Brussel komende trams stopten te Leerbeek, waar de film werd veranderd in H. Het personeel wisselde en het stel vertrok verder richting Halle (met personeel lijn Halle). Uiteraard gebeurde hetzelfde in de richting Brussel - Halle - Leerbeek - Lennik - Brussel. Met mijn beste groeten en verder succes met RR.

Pierre Dedobbeleer,  
St.-Pieters-Leeuw

*Onze correspondent voegde bij zijn brief een - jammer genoeg niet af te drukken - situatiekaartje, vergezeld van een aantal dia's. Dit documentatiemateriaal toont ondubbelzinnig aan dat de heer Dedobbeleer het bij het rechte eind heeft. Wij danken hem hartelijk voor deze interessante toelichting!* De redactie

## Evenementen op en om het spoor

• Op zaterdag 21 september van 10 tot 18.30 uur en op zondag 22 september van 9 tot 18.30 uur organiseert de Hoeseltse Treinclub haar **Derde Internationale Expo van Modeltreinen en Modelbouw** in de Sport- en Cultuurcomplexen te Hoeselt (België), met bijkomende tent-accommodaties, op een oppervlakte van 8.000 m<sup>2</sup>.

Deze expo, één van de grootste in haar soort, beoogt een totaal-spektakel te brengen met betrekking tot de modelbouw en alles wat hiermee samenhangt, o.a.

- tientallen grote modeltreinbanen in werking,
- afstandsbestuurde boten op een grote kunstmatige vijver,
- afstandsbestuurde vliegtuigen en helikopters,
- afstandsbestuurde auto's, vrachtwagens en buggies,
- statische modelbouw van boten, vliegtuigen, legermateriaal, auto's, figuren, circussen, vrachtwagens, ruimtetuigen...
- een grote buitentrein die rondritten verzorgt voor groot en klein,
- speciale attracties voor de jeugdige bezoekers,
- deelname van fabrikanten en importeurs,
- table top racebanen,
- exclusieve shows met grote helikopters en auto's op een sportpiste.

## VERZAMELAARS OPGELET !

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

**Toezending volgt langs de post !**

Deze expo is een happening voor groot en klein, voor het hele gezin.

*Iedere bezoeker heeft de kans één van de vele prijzen te winnen, zoals een personenwagen, reizen, modelbouwkits, miniatuurtreinen, waardebons en nog veel meer !*

Voor bijkomende inlichtingen of deelname aan deze expo kan u steeds terecht op het contactadres van de club : Danny Smets, Lindekapelstraat 7, 3730 Hoezelt, tel. 011/41.53.72 na 20 uur; overdag bij H. Prosmans, tel. 011/41.23.18.

#### • Antwerpen Miniaturstad

In 1986 startte in Antwerpen een uniek project : de opbouw van een stad in miniatuur...

In een 100 jaar oude havenloods wordt immers een groot stratenplan met alle belangrijke gebouwen van Antwerpen op schaal HO gebouwd.

Huizenblokken, openbare gebouwen, pleinen, standbeelden enz. worden stelselmatig opgebouwd, zodat men op dit ogenblik reeds een schitterend panorama heeft op de stad, zij het dan in miniatuur...

De haven krijgt natuurlijk ook de nodige aandacht. Schaalmodellen van bestaande schepen varen er op een mini-Schelde, terwijl in de haven de gewone activiteiten plaatsvinden.

Alle gebouwen en modellen worden in eigen ateliers gemaakt. Bezoekers kunnen dan ook de maquettebouwers aan het werk zien en voor een didactische rondleiding wordt op aanvraag gezorgd.

Elke namiddag om 13, 14, 15, 16 en 17 uur wordt een klank- en lichtshow voorgesteld, waarbij dit miniatuur-Antwerpen tot leven komt. Zelfs de beroemde Antwerpse beiaard begint dan te spelen...

**Antwerpen Miniaturstad**, Scheldekaai, Hangar 15 - 2000 Antwerpen, tel. (03) 237 03 29.

Hangar 15 is elke dag open, behalve op Kerst- en Nieuwjaarsdag.

Toegangsprijzen : volwassenen 130 F; -12, +60, minder-validen 100 F; groepen (minimum 20 pers.) 80 F per persoon; scholen 50 F per persoon. Tijdens het weekend vinden in Hangar 15 nog andere activiteiten plaats : rommelmarkten, militaria beurzen enz. terwijl kinderen kunnen bootjevaren in de indoor-vijver.

• TTO-Noordzee v.z.w. organiseert op zaterdag 21 september 1991 een **éénmalige exclusieve TRAM-EXCURSIE met motorwagen type S 9123** (ex-NMVB Groep Henegouwen, in Henegouwse livre, op het traject Knokke - De Panne en terug, met talrijke fotohaltes en met oude lijnfilms van de kustlijn).

Deelnameprijs 500 F per persoon, te storten voor 8 september 1991 op rekening 068-2064134-01 t.n.v. TTO-Noordzee, met mededeling „Tramexcursie 21.9.1991". De deelnemers krijgen hun ticket, onder vermelding van plaats en uur van vertrek, met de post toegezonden. Zonder inschrijving kan onderweg worden opgestapt, mits betaling van 500 F aan de ontvanger.

• De Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers (BTTB) richt in de komende maanden volgende excursies in :

zaterdag 24 augustus 1991 : Noord-Frankrijk (met de toeristische trein De Panne - Duinkerke);

zaterdag 21 september 1991 : bezoek aan het tram- en pre-metronet van Antwerpen.

Info en inschrijvingen, **lieft schriftelijk**, bij : vzw BTTB, Hoogpoort 9-13, 9000 Gent.

• De vorige MOBOV-tentoonstelling dateert van 1988. We mochten toen 5400 bezoekers ontvangen. Nu, in november, organiseren we een nieuwe tentoonstelling die ook écht nieuw zal zijn, want we brengen andere zaken dan in 1988. Vandaar dat we er drie jaar lieten overgaan.

En dat nieuwe zit 'm dan onder meer in : - de drie modulaire klubbanen die uitgebreid en verbeterd werden : de half-nulbaan met haar 25 meter lengte die zowel door gelijk- als wisselstroommaterieel kan bereden worden en een Ardeens uitzicht heeft; de grote half-nul-smalspoorbaan met haar Alpijns karakter, en de N-baan. Met deze laatste is er trouwens wat aan de hand : voor de eerste keer in ons land zal er een koppeling georganiseerd worden van deze baan met de N-baan van een zustervereniging, de RMM-Rail Miniature Mosan uit Namen. En dat zal dan een lengte opleveren van 20 meter, wat voor de N-schaal zeker opmerkelijk te noemen is !

De HO- en N-baan bevatten trouwens ook een tramlijn, de smalspoorbaan bevat een tandradspoorlijn.

Naast deze drie klubbanen zullen er zo maar eventjes 11 treintafels van onze leden staan, en dit in alle schaalgroottes. Enkele van deze banen bevatten trouwens een sterk nostalgisch tintje !

Het geheel zal nog omlijst worden door meerdere diorama's, demonstratiestanden, verzamelmodellen, unieke spoorwegfoto's, videofilmvertoningen en natuurlijk een gezellig buffet.

De MOBOV-EXPO wordt georganiseerd in het Cultureel Centrum DE KERN, gelegen in het gelijknamige winkelcentrum, aan het plein De Bist en de Heistraat, in het Antwerpse distrikt Wilrijk.

Dit winkelcentrum beschikt niet alleen over ruime parkeermogelijkheden en is gelegen vlakbij de Antwerpse autoweg, maar is tevens vlot bereikbaar met de buslijnen 17 (vertrek aan het Antwerpse Centraal Station), 18, 25, 26, 33 en 50-50B.

Deze tentoonstelling, waarop de lezers uiteraard hartelijk uitgenodigd worden, zal geopend zijn op :

zaterdag 9, zondag 10 en maandag 11 november 1991, van 10 tot 17 uur.

De toegangsprijzen bedragen : 80 frank boven 12 jaar, 40 frank tussen 6 en 12 jaar, 200 frank voor een gezin (minimum 2 volwassenen en 2 kinderen onder de 12 jaar).

Nadere inlichtingen via telefoon-

nummers 03 / 647 13 82 en 03 / 237 27 64 en bij Freddy Geens, De Oude Landen 94, 2180 Ekeren.

• Er vinden dit jaar nog twee internationale ruilbeurzen plaats, in te richten door de Vilvoordse vereniging THT : op 15 september (gewijzigde datum !) en op 1 december 1991 treffen modelbouwers, treinliefhebbers, modelautoverzamelaars en spoorwegprentkaartenverzamelaars mekaar in zaal „Star", Guldenschaapstraat te Vilvoorde. Tafelhuurders zijn vanaf 8 u welkom; de deuren openen voor bezoekers om 9 u en sluiten om 13 u. Tafelhuur : 600 F per tafel van 250 x 80 cm, 200 F per tafel van 100 x 50 cm.

Reservering : door overschrijving van het passend bedrag op rekening 210-0609091-80 van vzw THT, met vermelding van naam, adres, aantal en grootte van de tafels.

Info : vzw THT, Harensessteenweg 494, 1800 Vilvoorde, tel. 02 / 252 03 19.

**Foto voorpagina :** *Op het baanvak Ath - Silly (ter hoogte van de overweg aan het „Bois du Coucou" - het „Koekoeksbos" -) kruist de door lok BB 10003 getrokken SNCF-meet-trein het nog groene motorstel 241. Let op de vier, twee aan twee rugge- lings naar mekaar toe geplaatste normale en tegenspoorseinen. Meer over deze testritten verneemt u in onze rubriek „Rail-aktueel". Dia Ronald Mardaga, 16 april 1991.*

**Foto achterpagina :** *Locomotief type 81 (ex-Pruisische G 8.1) aan kop van een trein met „kubelwagens" met afneembare kolenbakken, in de Limburgse mijnstreek. De opname werd gemaakt in de Kolenhaven van Genk, de datum is onbekend. De machine beschikt nog over een hoge Duitse schoorsteen. De kubelwagens waren niet voorzien van remmen en beschikten ook niet over een doorgaande remleiding. Aan het einde van de trein bevindt zich dan ook een remwagen. Foto NMBS, verzameling : Paul Jacobs.*

