

RAIL-REVUE

met KLEURENFOTO'S!



Driemaandelijks tijdschrift voor de tram- en treinhobby

Zevende jaargang - Nr. 26 - oktober 1991

Prijs per nummer 185 F - fl 10,5

GESCHIEDENIS VAN DE GENTSE TRAM - ELEKTRISCHE LOKOMOTIEF TYPE 101/
REEKS 29 - WERKWAGENS VAN TOEN - TRAMS VER VAN HUIS - DE LAATSTE PRIVÉ-
SPOORWEGMAATSCHAPPIJEN - STADSTRAM VAN CHARLEROI - BAULERS IN HO

ISSN 0773-0713

Atgifftekantoor 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 abonné schriftelijk wordt opgezegd ten laatste een maand voor het verstrijken van zijn abonnement.

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

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

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

Correspondenten Nederland: A. Hermans, J. Oskam.

Coördinatie: G. Cuyt.

Photosetting:

Fotozetterij Jorissen, Schoten

Selectie 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 veeleenvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopij, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaandelijke schriftelijke toestemming van de uitgever.

Voor éénmaal te laat...

Afwijkend van een jarenlange en goede gewoonte verschijnt dit nummer van Rail-Revue enige weken te laat.

Liever dan me uit te putten in nietszeggende en de lezer op zijn honger latende verontschuldigen, verkies ik een verklaring te verstrekken voor deze abnormale vertraging (die beslist geen slechte gewoonte zal worden !).

Onze trouwe lezers is intussen voldoende bekend, dat het technisch werk aan ons tijdschrift een éénmans-bedrijvigheid is, bedrijvigheid die, om de drie maanden terugkerend, heel wat tijd in beslag neemt.

Zowel in het april- als in het juli-nummer 1991 kondigde ik het verschijnen van de brochure „Terminus Jumet” aan voor begin september 1991. Dat had ik, bij nader inzien, beter niet gedaan: ik heb me aan het opmaken, drukken en verzenden van dit werk namelijk behoorlijk zwaar „vertild”.

Onmiddellijk nadat het juli-nummer van Rail-Revue de deur uit was, ben ik - zonder ook maar één uur vakantie te nemen - aan de druktechnische verwezenlijking van de brochure begonnen. Reeds spoedig bleek de omvang van dit werk beduidend uitgebreider te zullen worden dan was voorzien, wat voor gevolg had dat ik met de uitvoering ervan ongeveer drie weken langer in touw ben geweest.

Vandaar dus de a.h.w. onvermijdelijke vertraging in de publikatie van uw oktober(-november)-nummer.

Toch hoef ik me niet te beklagen: „Terminus Jumet” is, in de ogen van de tram-liefhebbers die het werk reeds in bezit hebben, een „voltreffer” geworden.

Ik durf dan ook hopen dat iedere tramvriend die de voormalige NMVB een warm hart toedraagt dit (in een eerder beperkte oplage van slechts 650 stuks uitgegeven) werk zal willen kopen.

Blijft mij de aangenome plicht, de bijna driehonderd voor-intekenaars te danken voor het betoonde vertrouwen. Zij zorgden er immers voor, dat de toch bijzonder hoge materiaalkosten voor deze uitgave nagenoeg geheel werden gedekt!

Nog even iets anders: in dit nummer van Rail-Revue worden de definitieve resultaten van de opiniepeiling gepubliceerd. Daarnaast komen vele lezers van ons blad in de extra-bijlage aan het woord met suggesties en opmerkingen omtrent opvatting en toekomst van Rail-Revue. In het volgende nummer zal ik evenwel enige vraagtekens plaatsen en verklaringen geven bij enige - overigens zeer goed bedoelde - uitlatingen van sommige Rail-Revue-vrienden.

In afwachting kan de mening van de lezer alvast als rijke inspiratiebron dienen voor onze toevallige of vaste medewerkers!

Staf Cuyt

INHOUD VAN DIT NUMMER

Voor éénmaal te laat	blz. 42
Geschiedenis van de Gentse tramwegen (X)	43
Evenementen op en om het spoor	46
Elektrische lokomotief type 101/reeks 29	47
Werkwagens van toen (VIII)	56
Trams „ver van huis” (III)	57
De overname van de laatste privé-spoorwegmaatschappijen door de NMBS	58
De stadstram van Charleroi (III)	60
Een Belgisch station in HO: Baulers	63
Opsporing gevraagd!	65
De gelede motorrijtuigen van de NMVB in model!	66
De enqueteresultaten	67
Rail-aktueel	69
Lezersforum	78

Dit nummer van Rail-Revue kwam tot stand dankzij de medewerking van Amutra, J. Cohn, L. Couscheir, P. Dejonckere, J. de Meurs, P. de Meyer, W. Henderikx, P. Jacobs, A. Janmart, E. Keutgens, J. Mahieu, R. Mardaga, F. Maurus, E. Morbé, G. Nève, W. Temmerman, B. Vancaeynest, F. Vanhoey, R. Van Iseghem, G. Van Meroye, J. Van Olmen.

Geschiedenis van de Gentse tramwegen (X)

DE PCC-RIJTUIGEN VAN DE MIVG

1. Voorgeschiedenis

Na de tweede wereldoorlog had het Gentse tramnet zijn grootste lengte (53,6 km) bereikt. Het bestond uit de lijnen 1 t.e.m. 10, 20, 31 en 37.

Op 31 maart 1961 volgde de MIVG de ETG op. De nieuwe maatschappij had o.a. de bedoeling, het net grondig te moderniseren. De minder belangrijke tramlijnen werden afgeschaft, zodat in 1965 nog slechts de lijnen 1, 2, 3, 4, 10 en 20 overbleven. Het was toen nog niet geheel duidelijk, wat men met het resterend tramnet zou aanvangen. Enerzijds werd aan „verbussing” gedacht, anderzijds stelde men zich voor, bepaalde lijnen met trolleybussen te exploiteren.

De ervaringen met de reeds in dienst zijnde buslijnen waren echter verre van schitterend. Het spreekt vanzelf dat de autobussen veel comfortabeler waren dan de drieassers, doch de busexploitatie verliep in het stadscentrum geen haar beter dan met de oude trams.

In die tijd ontstonden ook heel wat plannen voor een Gentse semi-metro. Door de geheel verschillende visies van de plannenmakers plaatste dit project zichzelf op de lange baan, zodat werd besloten de nieuwe trams voor de toekomstige semi-metro te voorzien en... alvast te kopen!

Op 17 januari 1967 werd op het Brus-

selse net met PCC-rijtuig 7138 proef gereden. Dientengevolge werd voor Gent geopteerd voor tweerichtingsrijtuigen met deuren aan beide uiteinden. Begin 1969 werden bij BN/ACEC dertig PCC-trams besteld, de eerste reeks van in totaal zesenzestig voorziene rijtuigen. Op 30 november 1969 werd lijn 3 „voorlopig” verbust en keerde nooit als tramlijn weer. Lijn 20 diende te worden gemoderniseerd, maar onder druk van het gemeentebestuur van Melle gingen ook hier op 31 december 1973 bussen rijden. (Aan de Brusselsesteenweg zou een grootwarenhuis komen, op voorwaarde dat de tram - die de inrit belemmerde - zou verdwijnen. Het grootwarenhuis is er nooit gekomen; de tram bleef voor goed weg.)

Deze inkrimpingen leidden uiteindelijk tot de bestelling van slechts 54 van de 66 voorziene rijtuigen.

De Gentenaars wezen de semi-metroplannen af, zodat de PCC-trams bovengronds en op de praktisch ongewijzigd gebleven lijnen van de vroegere drieassers dienst doen.

Pas sinds einde jaren tachtig, begin jaren negentig wordt in Gent werk gemaakt van de vlotte doorstroming van de tram in de binnenstad. Deze werken zijn nu in uitvoering of dienen binnen afzienbare tijd te worden aangevat.

Twintig jaar na hun indienstelling beginnen de PCC's eindelijk aan hun

eigenlijke taak : zorgen voor een vlot verlopend openbaar vervoer in het centrum van Gent.

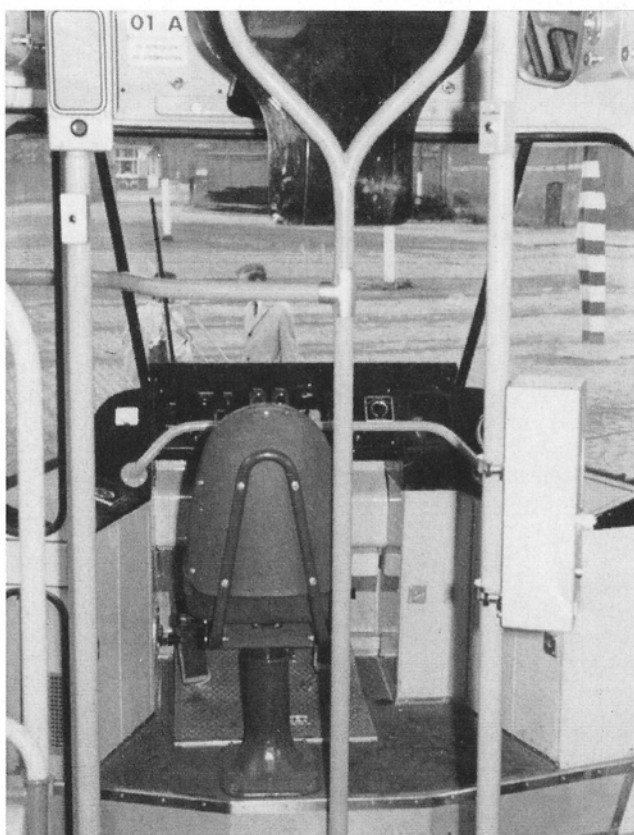
2. De PCC-rijtuigen

Na de eerste dertig rijtuigen volgde op 3 juli 1970 een bestelling van twaalf stuks; een derde order voor vier rijtuigen werd in de loop van 1971 geplaatst en op het einde van hetzelfde jaar ging de opdracht voor nogmaals acht PCC's de deur uit. Deze laatst geleverde reeks vormde een verbeterde versie t.o.v. de drie vorige.

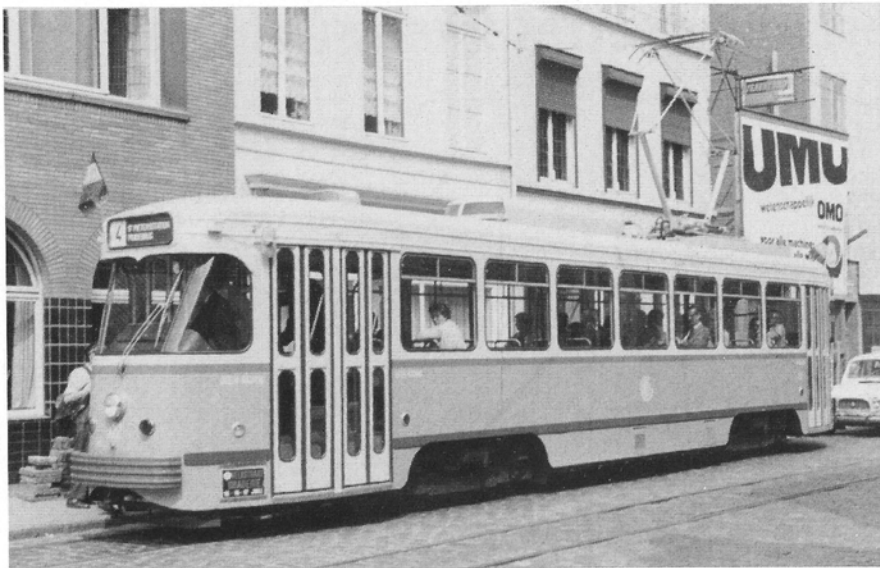
Voor de bouw van deze rijtuigen putte BN uit de met vroegere PCC-leveringen aan verschillende tramnetten opgedane ervaringen. Het rijtuigfront bv. is praktisch gelijk aan dit van de wagens in Marseille en St.-Etienne, terwijl de Gentse PCC's technisch het meest op hun Antwerpse soortgenoten lijken : identieke draaistellen, tal van gelijke afmetingen en dezelfde materialen voor de kastconstructie, gelijkaardige elektrische uitrusting enz., met vanzelfsprekend het grote verschil dat de „Gentenaars” tweerichtingsrijtuigen zijn. (In Gent was het onmogelijk, overal keerlussen aan te leggen; bij verkeersopstoppen keren de trams terug langs de eerste wissel die zij tegenkomen.) Dit betekende natuurlijk wel een duurder constructie : méér deuren, twee stuurstanden, dubbele bedrading.



PCC-rijtuig 01, kort na de aflevering. Let op de film van de door deze rijtuigen nooit bediende lijn 30 en op de „onder één dak” ondergebrachte knipper-, achter- en stoplichten. 24 april 1971, foto Pierre de Meyer.



Zicht op de oorspronkelijke stuurstand van hetzelfde rijtuig. Heden is het lichtscherf weggenomen en kreeg het ontwaardingsapparaat een andere plaats. 24 april 1971, foto Pierre de Meyer.



10 juli 1971 : eerste exploitatiedag met PCC's. Motorrijtuig 02 in dienst op lijn 4 (St.-Pietersstation - Muidebrug). Tot en met 1 november 1971 bleven de overige lijnen met drieassers bediend. Foto Pierre de Meyer.

Algemene kenmerken :

totale lengte	14,496 m
totale breedte	2,220 m
(buiten beplating 2,200 m)	
hoogte rail tot pantograafstoel	3,240 m
hoogte kast	2,744 m
hoogte binnenruimte	2,100 m
afstand tussen draaistel-spillen	6,700 m
asafstand draaistel	1,828 m
wieldiameter	0,660 m
minimum bochtstraal	17,000 m
aantal plaatsen	100
(34 zit-, 66 staanplaatsen)	
leeggewicht	16.300 kg
nuttige last (105 personen)	7.350 kg
totaal gewicht	23.650 kg
(lastentrein 24.000 kg)	

Draaistellen :

elk draaistel is uitgerust met twee motoren van 40,5 kW (55 pk), 300 V (de twee motoren zijn permanent in serie geschakeld). De wielbanden zijn elastisch gemonteerd met behulp van blokken synthetisch rubber tussen velg en band. De vering bestaat uit stalen veren en rubber elementen. Beremming : twee trommelremmen en twee elektromagnetische remmen per draaistel. Zandstrooiers : twee per rijrichting voor de voorwielen.

Kast :

het stalen raam is bedekt met platen van 2 mm dikte. Voor de stuurstand bedraagt de plaatdikte 5 mm (als bescherming voor de bestuurder). De vloer is uitgevoerd in 15 mm multiplex, bedekt met geribde PVC. Plafond en zijpanelen bestaan uit hornitex (houtvezels, samengeperst in plasticstof) dat niet hoeft geschilderd te worden. De zetels zijn bedekt met een blauwe similibekleding. De ruiten zijn gesneden uit 6 mm dik Securitglas.

Stuurstand :

de stuurstand omvat alle voor de besturing en de bediening van het rijtuig benodigde elementen. Het rijden gebeurt d.m.v. drie voetpedalen (links : dodemanspedaal, centrum : rem, rechts : rijtschakelaar - traktiestroom). Het voor de bestuurder aangebracht dashboard wordt met de hand bediend en omvat een hele reeks bedieningsknoppen (zie tekening). Links van het dashboard bevinden zich : de mobilfoon-luidspreker, een voltmeter, de rijrichtingschakelaar en de bediening van de ventilatie; rechts treft men de bediening van de mobilfooninstallatie met bijbehorende microfoon aan evenals de snelheidsmeter met kilometerteller. Op en in een afzonderlijke kast, rechts van de eigen-

lijke stuurstand, bevindt zich een reeks drukknoppen en schakelaars voor de accu's, het ontwaardingsapparaat, de onrijmer en de verlichting, naast een aantal bijbehorende automatische smeltzekeringen. Bel, zoemer en bestuurderszetel ronden het geheel af. De niet gebruikte stuurstand kan worden bedekt en afgegrensd.

Algemeenheden :

de uitgangsdeur achteraan wordt bediend door de reiziger zelf en is beveiligd zolang de deur open blijft. Om de haltes aan te duiden zijn luidsprekers aangebracht, doch die worden nooit gebruikt.

Het interieur is in twee helften verdeeld. In de achterste helft staan de zetels gericht in de rijrichting, terwijl in de voorste helft de zetelruggen tegen de rijrichting in staan. Dit heeft voor gevolg dat de achterste plaatsen het eerst worden ingenomen, wat een goede doorstroming naar achteren toe oplevert. De pantograaf wordt elektrisch bediend.

Kleuruitvoering :

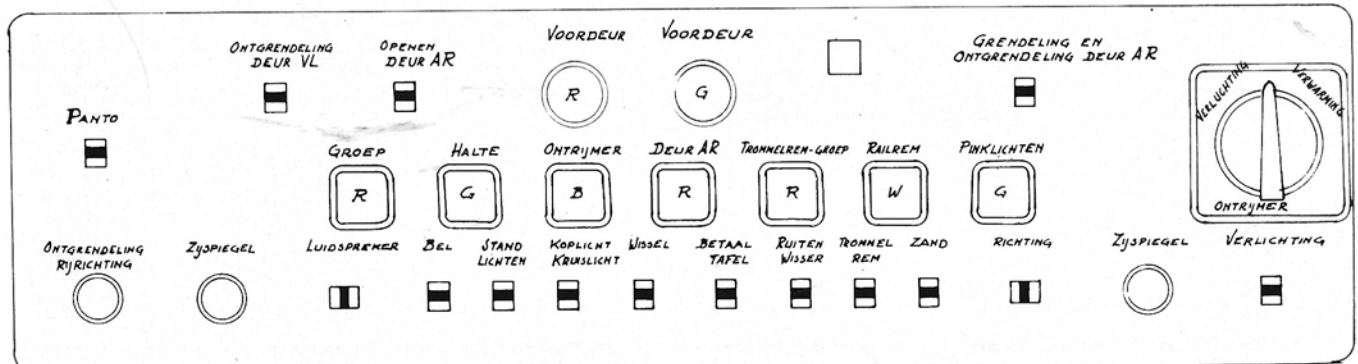
het onderste kastgedeelte is lichtblauw geschilderd, door een donkerblauwe band gescheiden van de crèmekleurige raampartij. Het dak is lichtgrijs. De deuren zijn geheel crèmekleurig en de beschrifting geel en wit. De rijtuigen zijn genummerd van 01 tot 54.

Opmerking :

de vierde reeks (47-54) kreeg aparte stop-, achter- en knipperlichten. De stuurstanden werden voorzien van nieuwe kilometertellers en van een mobilfoon. Het dak werd donkergrijs geschilderd. Later werden ook de eerder geleverde PCC's op die wijze uitgerust.

3. De indienststelling

Het eerste rijtuig (01) werd op woensdagnamiddag 17 maart 1971 geleverd. Op vrijdag 19 maart werd het in de vooravond officieel aan de prominenten voorgesteld. Directie en genodigden konden niet nalaten een proefrit in de stad te doen en zo reed voor het eerst, tot grote verbazing van de Gentenaars, een gloednieuwe tram in de nieuwe kleuren door het centrum van de stad. Deze niet geplande proefrit verliep rimpelloos. Op 25 maart werd met de opleiding van de trambestuurders begonnen. Vooral het jongere personeel kwam hiervoor in



Dashboard-schikking bij de Gentse PCC-rijtuigen. Kleurcode : B = blauw; G = groen; R = rood; W = wit. Dokument MIVG, verzameling Pierre de Meyer.

aanmerking. Zij die te oud waren (of zich te oud voelden) bleven met de drieassers rijden. Zo werd lijn 10, die het laatst met PCC's ging bereden worden, tot bij de omschakeling bediend door de oudste trambestuurders en ontvangers van de maatschappij.

Een vrij lange proefperiode (die tot 10 juli 1971 zou duren, datum van de eerste indienststelling van de PCC's op lijn 4) was nodig, gezien niemand in Gent voordien met een moderne tram had gereden. De overgang van de oude tram, met een besturingssysteem van voor de eerste wereldoorlog, naar de moderne PCC betekende een zeer grote stap. Hier kwam nog bij, dat de bovenleiding op het hele net diende verlaagd te worden. Was de hoogte zodoende aangepast aan de pantografen van de PCC's, dan was dit minder het geval voor de sleepbeugels van de drieassers. In krappe bochten schoot de nu veel lager neergedrukte sleepbeugel onder de bovenleiding uit, zodat op die plaatsen soms twee rijdraden naast mekaar moesten aangebracht worden. (Om die reden heeft museumtram 339 heden een ingekorte sleepbeugel). De pantografen waren veel minder soepel dan de sleepbeugels zodat, bij de minste hindernis op de draad - hetzij door een slecht geplaatste of een uitstekende ophangbeugel of door een bijkomend geplaatste draad in de bocht -, het geheel bleef haperen. Zo verloren in de eerste maanden tal van trams hun panto. Deze kwam dan, helemaal scheef getrokken, hetzij op het dak van het rijtuig, hetzij op de grond terecht. De pers publiceerde hieromtrent heel wat ongevalsverslagen, meestal vergezeld door een foto.

De laatste in dienst gebleven drieassers werden nog met een pantograaf uitgerust, gezien ze regelmatig als versterking werden ingezet op lijn 4. De bediening van de wissels vormde een ander probleem. Daar men met tweerichtingswagens te doen had, stond de stroomafnemer nu eens voraan, dan weer achteraan. Op de rijtuigen staat de panto boven balkon B. Om als trambestuurder te weten of men op balkon A dan wel op balkon B zat, waren de cijfers op de snelheidsmeters verschillend van kleur. Op balkon B was de meter voorzien van witte cijfers, terwijl men op de A-kant groene cijfers had. (De verschillend gekleurde snelheidsmeters werden echter reeds kort nadien vervangen door niet meer van mekaar te onderscheiden instrumenten.) Bij een wissel gekomen moest men schatten, waar de pantograaf het wisselkontakt raakte. Teneinde dit probleem op te lossen werden tussen de rails twee witgeschilderde letters „T” aangebracht. De eerste „T” was van nut wanneer de panto voraan zat terwijl de tweede „T” diende wanneer de stroomafnemer achteraan stond.

Na de inzet van de nieuwe trams op lijn 4 verschenen de PCC's vervolgens op lijn 1 (2 november 1971), op lijn 2 - de latere lijnen 21 en 22 - (4 december 1972) en op lijn 10 (1 april 1974). Op de eind 1973 verbuste lijn 20 werden de nieuwe



„Baksteen tram” 37 werd gedurende korte tijd overplakt als „Filmfestival tram”. Bemerkt de dakgootjes boven de filmkast. Koornmarkt, 19 juli 1989, foto Pierre de Meyer.

motorrijtuigen nooit ingezet, alhoewel de films van de eerste PCC-reeksen nog de lijnummers 20, 30 en 31 konden tonen (lijn 3 werd, zoals reeds vermeld, vanaf eind 1969 met bussen bediend).

4. Verbouwingen

Reeds van bij het begin van de exploitatie kreeg men bij regenweer af te rekenen met van het dak aflopend vet en vuil, dat de rijtuigwanden besmeurde met vele roestkleurige strepen. Begin 1972 werden daarom alle rijtuigen van watergootjes aan de dakrand van de zijwanden voorzien.

In 1973 kreeg PCC 13 afzonderlijke stop-, achter- en knipperlichten. Oorspronkelijk waren deze lichten gegroepeerd in één enkele armatuur, links en rechts van de koplichten geplaatst. Deze scheiding in drie lichten aan iedere zijde van de koplamp werd tijdens de jaren '74 en '75 ook op de overige rijtuigen toegepast, terwijl de laatst geleverde reeks 47-54 er reeds tijdens de bouw werd mee uitgerust.

De rijtuigen kregen in 1974 een mobilfoon. PCC 12 werd tevens voorzien van extra zandstrooiers aan de B-kant, die toelieten te strooien bij eventueel slippen in krappe bogen. Gezien de hoge installatiekosten bleef het bij die éne proef.

In 1977 en 1978 ondergingen de rijtuigen grondige wijzigingen. De bestuurderszetels werden vervangen door zetels van het type „Bremshey”, zoals die eveneens voorkomen op de nieuwe MIVG-bussen en op de treinstellen type 800 van de NMBS. PCC 21 had daartoe in juni 1976 als prototype gediend. Tenzelfdertijd werden ook de balkons veruimd door het verwijderen van de verticale steunen met lichtscherm achter de bestuurder en door het wegnemen van het ontwaardingsapparaat midden op het balkon. Dit apparaat bevindt zich heden links aan de opstappen. De vier zetels naast de zandbakken verdwenen. Aan de buitenzijde werden nieuwe dak-

goten aangebracht die doorliepen tot boven de filmkasten, zodat de voorruit niet meer door dakwater kon worden overspoeld. De afwatering gebeurt door tussen de plooiendeuren geplaatste afvoerpipen. De vroeger aan de filmkast bevestigde vlaggehouders kwamen naast de buitenspiegels te staan.

Tenslotte werd het lichtgrijze dak in donkergrijs herschilderd (behalve bij de rijtuigen 10, 25 en 29 die tot op heden een lichtgrijs dak hebben) en verscheen in 1979 het nieuwe MIVG-embleem op de zijwanden van de rijtuigen.

Tijdens de zomer van 1983 kreeg iedere rijtuig-zijwand twee reclamepanelen. PCC 04 vormde op deze regel een eigenaardige uitzondering, vermits hij slechts langs één zijde deze panelen bezat. Motorrijtuig 30 viel wat dat betreft uit de boot en kreeg helemaal niets! Eveneens in 1983 werden de stuurstanden met een krasvrije laag bedekt en werden de glaasjes van de controlelampen vervangen door plasticen kapjes. Naast de knop voor de wisselbediening werd een rechtop staand of een ondersteboven liggend „T”-teken aangebracht, teneinde een onderscheid te kunnen maken tussen de A- of de B-frontzijde van het rijtuig.

In 1984/85 werden alle ontwaardingsapparaten vervangen; in 1986 waren de mobilfoons aan de beurt.

Zomer 1987 werden de rijtuigen 04, 05 en 30 voorzien van dak-luidsprekers, waarmee bv. tijdens de Gentse Feesten al rijdend muziek ten gehore kan worden gebracht.

Eind jaren tachtig werd een nieuwe stock buffers gekocht, dienstig bij herstellingen. Deze buffers zijn, in tegenstelling tot het originele model, niet meer geribd. In december 1990 verliet PCC 35 de werkplaats als laatste in het blauw geschilderd rijtuig, terwijl in juli 1991 de nummers 01, 08, 31, 35, 36, 38, 40, 41, 47 en 50 reeds diensten reden in de nieuwe kleuren van „De Lijn”. PCC 25 is in 1991 uitgerust met halo-



PCC 38 werd in Gent de eerste „De Lijn“-tram. Arsenal, 29 januari 1991, foto Fr. Coussens.

geen-koplampen, teneinde de donkere trajekten op de lijnen 1 en 22 over grotere afstand te kunnen verlichten. Wegens het veroorzaken van zware roetschade worden nu alle reclamepanelen op de zijwanden weggenomen. Heel wat rijtuigen krijgen momenteel een grondige antiroest-behandeling. Versleten of sterk doorgeroeste opstap-treden worden vernieuwd.

Tenslotte nog enkele wetenswaardighe-den :

PCC 09 rijdt met de van museumrijtuig 339 afkomstige pantograaf die met een bijkomende haak is uitgerust, daar de stroomafnemer bij wagen 339 met de hand werd bediend.

PCC 44 bezit als enig rijtuig een kilometer-teller met zes cijfers (de andere tellers hebben er slechts vier); heden toont de stand van deze teller aan dat rijtuig 44 ongeveer 750.000 km heeft afgelegd.

5. Publiciteit

Ook de Gentse PCC-vloot ontsnapte niet aan de publiciteitsrage.

Een overzicht :

PCC 26, beschilderd met muziekinstrumenten, wordt „muziektram” genoemd. PCC 34, aanvankelijk geheel bekleefd met „erwtten” voor de firma Hak, maakt nu „maïs-reklame” voor dezelfde firma. PCC 35 reed in witte uitmonstering voor „Amev verzekeringen”.

PCC 36, „theatertram”, reed tijdens de Gentse Feesten in 1982 met een geluidsinstallatie. Een aantal banken was weggenomen en een toneelgroep voerde gedurende tien dagen tijdens de ritten stukjes op.

PCC 37, geschilderde „baksteenram” (firma L&M), tijdens één van de Gentse Feesten overplakt als „filmfestival-tram”, keerde terug met zijn bakstenen om vervolgens publiciteit te maken voor vishandel „Azur”.

PCC 39, de „biertram”, kan tot grote bijval van de Gentenaars tijdens de Feesten worden uitgerust met een tap-installatie. Vanaf de maand november

neemt de troon van Sint Nikolaas de plaats van de tapkast in. De zeer heilige man wordt tijdens een normale dienst-rit aan een grootwarenhuis in de Veldstraat opgehaald en na gedane arbeid prompt naar zijn opstaphalte teruggebracht. Is het toeval dat rijtuig 39 ook een tijdje als „chocoladetram” rondreed ?

PCC 42 is de geschilderde „cultuurtram” geworden.

Sommige andere rijtuigen werden eveneens overschilderd of overkleefd, zij het niet van „kop tot teen”. Zo was er bv. de „Griekse” tram en rijdt er op dit ogenblik een „Eau de Cologne”-tram.

6. Besluit

Nog steeds verzekert het PCC-bestand goede diensten in de Arteveldestad. Vanaf 1991 werd op de blauw-gele trams een „De Lijn”-zelfklever over het vroegere MIVG-embleem gekleefd, waardoor ze trams van „De Lijn” werden. De een na de ander worden ze nu herschilderd in de kleuren van de nieuwe maatschappij.

Tijdens de voorbije jaren werd het Gentse tramnet uitgebreid, waardoor er een tekort aan rollend materieel is ontstaan : in de spits is de hele beschikbare vloot buiten.

De MIVG trachtte reeds sedert jaren aan gelede trams te komen en men opperde de mogelijkheid, die nood gezamenlijk met Antwerpen te lenigen. Vermits nog veel „water” door de eveneens gemeenschappelijke Schelde zal vloeien vooraleer het zover komt, werd gezocht naar tweedehands gelede wagens in Duitsland (in navolging van de stad Lille in Frankrijk), doch ook deze poging liep te pletter tegen een administratieve muur. Een andere - zonder meer belachelijke - oplossing kon worden gevonden in het enerzijds uitbreiden (lijn 1), anderzijds opdoeken (lijn 10) van het net.

Gelukkig kwam het niet zo ver : een compromis werd gevonden door het versmelten van de lijnen 4 en 10, zodat

enkele rijtuigen vrij kwamen.

Heden zijn in Gent uitgebreide werken aan de gang en poogt men, de tram voorrangstracés te bezorgen. Met dit doel voor ogen worden lijngedeelten tijdelijk onderbroken en grondig heraan-gelegd, waardoor ook enige extra-rijtuigen ter beschikking staan.

Een en ander vormt evenwel een slechts tijdelijke oplossing. Binnenkort zijn de grootste vernieuwingswerken voltooid en zullen er nieuwe netuitbreidingen volgen.

Het ware te hopen dat op dit ogenblik de gelede rijtuigen - die de MIVG steeds gewenst doch nooit gekregen heeft - onder de vlag van „De Lijn” hun in-trede mogen houden !

Pierre de Meyer

Evenementen op en om het spoor

- De verenigingen proV (pro openbaar Vervoer) en VeBOV (Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer) houden voor de echt-geïnteresseerden een aantal ex-MIVA tramfilms ter beschikking, zoals die op de Antwerpse PCC-rijtuigen werden gebruikt tot bij de opening van de Linkeroever-verbinding op 21 september 1990. Er zijn twee versies verkrijgbaar (één in Groot-Brittannië vervaardigde en één afkomstig uit de Duitse Bondsrepubliek) die onderling afwijken door het gebruikte letter- en cijfertype en door de kleurstelling. Deze tramfilms worden verkocht tegen 300 F per stuk. Daar verzending langs de post niet mogelijk is, kunnen de films worden opgehaald tijdens werkdagen van 9 tot 12 en van 14 tot 17 uur bij de drukkerij van Rail-Revue, Vosstraat 43 in Borgerhout (Antwerpen) en dit tot op het einde van dit jaar. Even vooraf via de telefoon afspreken (03 / 321 28 36) is gewenst maar niet strikt noodzakelijk.

- Nog even herinneren aan de grote MOBOV-EXPO die plaats vindt op 9, 10 en 11 november 1991 van 10 tot 17 uur in het Cultureel Centrum „De Kern”, aan het plein De Bist en de Heistraat in Wilrijk (Antwerpen). Onze lezers vinden in het vorige RR-nummer (juli 1991) uitgebreide informatie omtrent deze manifestatie.

- De modelspoorwegvereniging Breda richt op 23 november 1991 haar 16e spoorwegmodelbouw-hobbybeurs in. Dit evenement vindt plaats van 10 tot 16 uur in Gemeenschapshuis Doornbos, Abdijstraat 23 in Breda-Noord en is te bereiken met buslijnen 1 en 3. Inlichtingen worden verstrekt op telefoon 076-871868.

- Op zaterdag 30 november a.s. brengt de BTTB (Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers) een bezoek aan Brussel, met o.m. een verkenning van de nieuwe tramlijn in de Stallestraat. Inlichtingen en inschrijvingen, uitsluitend schriftelijk, bij de v.z.w. BTTB, Hoogpoort 9-13, 9000 Gent.

Elektrische lokomotief type 101/reeks 29



101.003 Brussel Noord : Brussel Noord tijdens de uitvoering van de werken aan de Noord-Zuidverbinding. Bemerk dat de lokomotief geschilderd is in twee tinten groen, de koppeldozen op het front nog aanwezig zijn en de ventilatieroosters nog niet werden afgedicht. Foto NMBS.

HET ONTSTAAN

Reeds in 1943 werd begonnen met de studie voor het ontwikkelen van een elektrische lokomotief.

Enkele jaren voordien had de NMBS immers het plan opgevat om vooral het reizigersverkeer elektrisch af te wikkelen.

Dit hield in dat een groot gedeelte van het net onder draad moest worden gebracht. Het elektrificatieschema voorzag dat er in de eerste plaats een ster-vormige structuur zou worden uitgebouwd rond Brussel. Ook zouden de stations Brussel Noord en Brussel Zuid rechtstreeks met elkaar verbonden worden door middel van een tunnel. Door deze Noord-Zuidverbinding mochten echter geen stoomtreinen rijden, of toch niet in groten getale, omdat men zich realiseerde dat de ventilatie een probleem vormde. Dit met de toen aanwezige technologie oplossen zou niet alleen een moeilijke karwei worden, maar tevens een zeer dure aangelegenheid. Als tweede mogelijkheid stelde men voor om de stoomtreinen door de tunnel te laten slepen of opduwen door een elektrische lokomotief.

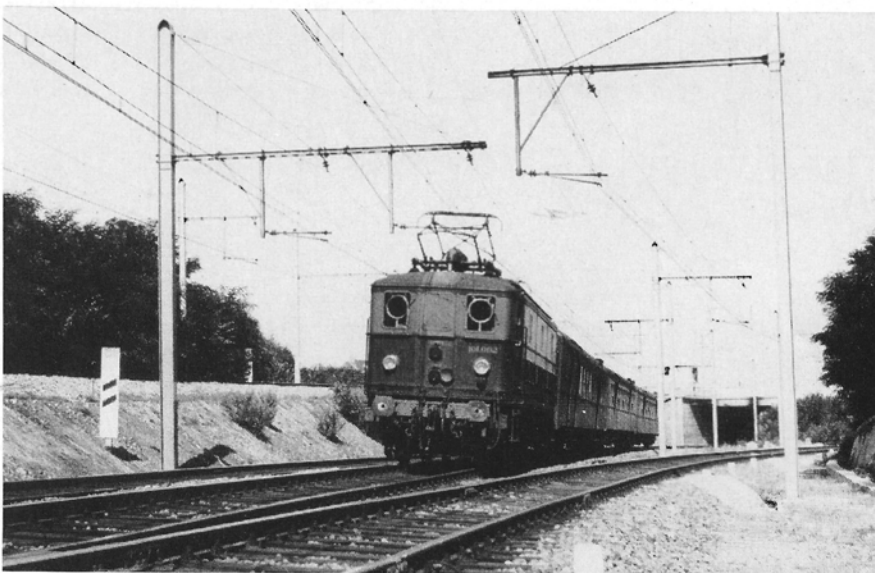
Een bijkomend voordeel van een lokomotief ten overstaan van een motorstel was, dat op de geëlektrificeerde lijnen er tijdens de nacht eventueel ook goederendiensten mee konden verzekerd worden. Dit hield een opmerkelijke verbetering in van het gebruiksendement van de machines en dat was mooi

meegenomen. Zeker toen vaststond dat naast de lijnen Brussel - Antwerpen Centraal en Brussel - Charleroi Sud ook de goederenlijn Linkebeek - Antwerpen Noord werd voorgedragen om te worden geëlektrificeerd, werden elektrische lokomotieven als onmisbaar beschouwd.

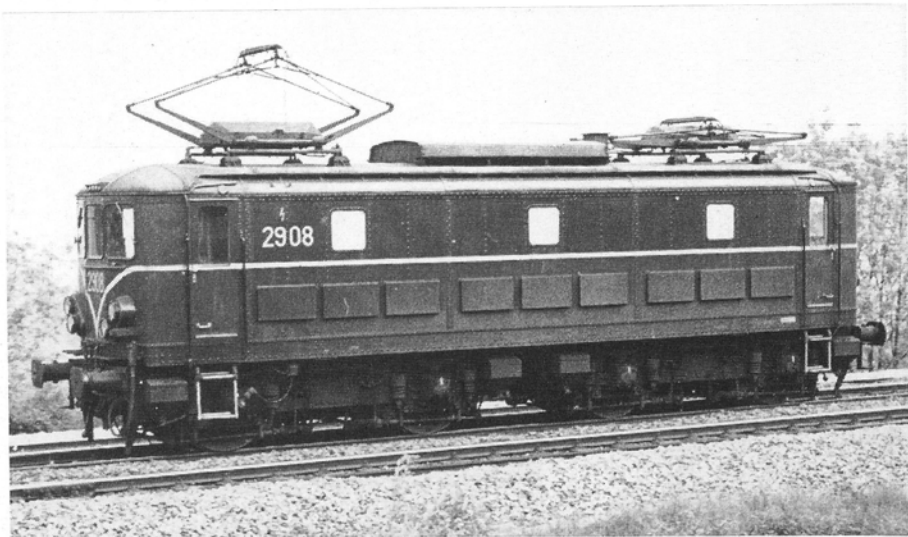
Omdat er tijdens de bezetting (bijna) geen uitwisseling kon plaatsvinden

van de buitenlandse ontwikkelingen op dit gebied, nam de NMBS voor haar ontwerp van elektrische lokomotief het konstruktiebestek en de plannen van een SNCF-lok bijna ongewijzigd over. De Franse Spoorwegen beschikten immers reeds over elektrische lokomotieven die het meeste beantwoordden aan de Belgische vereisten.

De bestelling van twintig lokomotieven



101.002 met reizigerstrein : De hier afgebeelde reizigerstrein bestaat uit enkele rijtuigen van het type M1. De foto kwam tot stand kort na het beëindigen der elektrificatiewerken : dit is te zien aan de nog nieuwe staat van de bovenleidingspalen en de keurige afwerking van de spoorbaan. Foto NMBS.



Elektrische lokomotief reeks 29

Algemene kenmerken

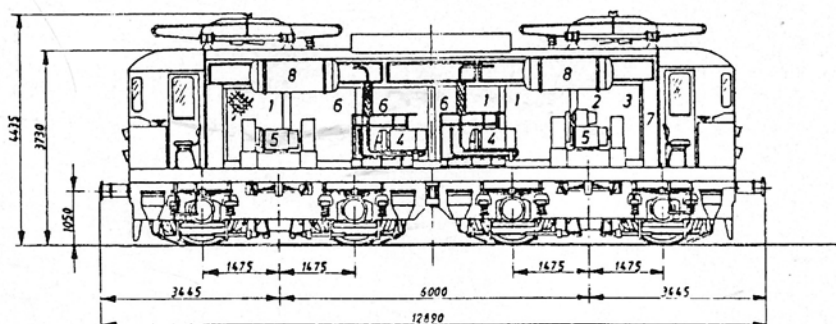
Bouwjaar		1949
Bouwer	Baume-Marpent	
Type	Bo' Bo'	
Effectief		20
Nummering	29	01 ÷ 20
Stroomtype	kV	3
Vermogen	- doorlopend	kW 1420
	- uur	kW 1620
Massa ritklaar	t	81,5
Max. asbelasting	t	20,5
Max. trekkracht bij aanzetten	kN	195
Max. snelheid	- trein	km/h 100
	- alleen	km/h 100
Grensprofiel		N.M.B.S.

Mechanische kenmerken

Doorlopen bochtstraal	m	125
Draaistel zonder wiegbalk met centrale spil		BM
Ophanging	- primaire	Schroef en bladveren
	- secundaire	bladveren
Wieldiameter nieuw	mm	1350
Rembediening		Westinghouse
Remsystemen		G.P.
Autom. drukluchtrem		-
Rechtstreekse drukluchtrem		-

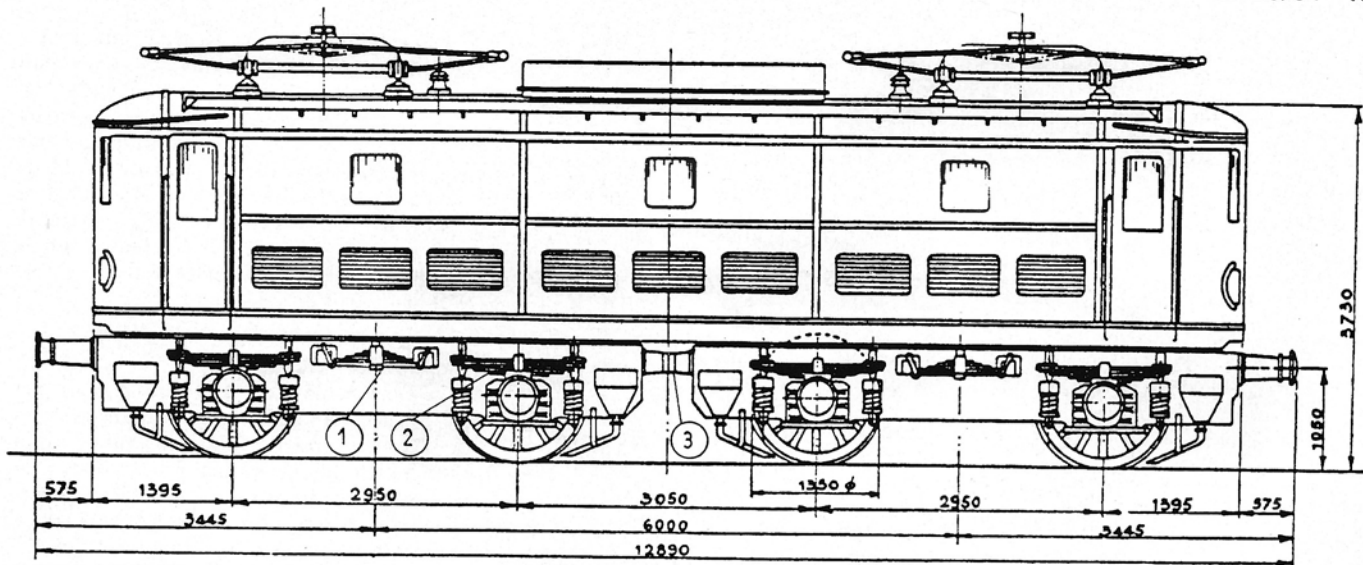
Motorisatie en elektr. kenmerken

Bouwer				Acec
Tractie motor	- ophanging			S.E.M.
	- aantal			neus
	- type			4
	- doorlopend vermogen		kW	CF718N
				330
Aandrijvingsoverbrenging met elastische tandwielen tweezijdig				Acec
Overbrengingsverhouding				3,38
Bediening door individuele kontaktoren				elektro-pneum.
Ventil. motor voor tractie motor	- type			CT16
	- spanning	V		3000
	- aantal			2
	- vermogen	kW		12
Motor voor compressor	- type			CT16
	- spanning	V		3000
	- aantal			2
	- vermogen	kW		12
Generator voor lading batterij	- type			CV265
	- spanning	V		80
	- aantal			1
Batterij	- type			CdNi
	- nominale spanning	V		72
	- vermogen	Ah		80
Kompressor	- type Oerlikon			2A200
	- aantal			2



- 1 Kontaktoren
- 2 Induktive shunt
- 3 D.U.R.
- 4 Groepen moto-kompressoren
- 5 Ventilatoren
- 6 Aanzetweerstand
- 7 Elektrische borden
- 8 Hoofddreservoirs





SAMENPLAN VAN DE ELEKTRISCHE LOKOMOTIEF TYPE 101

- 1 : evenwichtstoestellen
- 2 : elastische ophanging
- 3 : koppeling van de bogies

type 101 werd in 1946 goedgekeurd, geplaatst en de bouw aangevat. Zij werden afgeleverd aan de NMBS in de tweede helft van het jaar 1949. De eerste lokomotief verliet de fabriek in de helft van 1949 en werd in de geschriften opgenomen op 5 juli 1949. Tegen het einde van dat jaar waren alle machines in dienst genomen.

OPVATTING

De lokomotieven van het type 101, de latere reeks 29, behoren tot de categorie BoBo. De aanduiding BoBo wil zeggen dat zij beschikken over twee bogies met telkens twee motorassen. Het ligt voor de hand dat het nuttig vermogen van een lokomotief afhankelijk is van het aantal motorassen, omdat het vermogen van de elektrische motoren op zich gebonden is aan bepaalde wetten. Zoals reeds vermeld voldeden de Franse lokomotieven van de reeksen BB241-246 van de P.O.MIDI (de latere reeksen

BB301-324 SNCF), aan de gestelde eisen en werden de bouwplannen bijna ongewijzigd overgenomen. De bouw werd toevertrouwd aan de firma's Baume et Merpent, de Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi (ACEC) en de Société d'Electricité et de Mécanique (SEM).

Het type 101 zou voornamelijk dienen voor het slepen van reizigerstreinen op de lijnen Antwerpen - Brussel - Charleroi, de zogenaamde ABC-as.

De machines moesten in staat zijn om een trein van 800 ton te slepen tegen een snelheid van 100 km/u.

TECHNISCHE BESCHRIJVING

Kast

Het type 101 wordt gekenmerkt door een zeer gedrongen uiterlijk. De kast bestaat uit een geraamte van L-profielen waarop de buitenbeplating geklonken is. Zij rust op een raam, samengesteld uit langsliggers van geplooide platen en uit

tussendwarsbalken van profielijzers die samen verbonden zijn met U-profielen. De kast rust op elke bogie op drie punten : de spil, waarvan er één vast en de andere verschuifbaar is in de langsricting, en twee elastische zijsteunen die de kast in evenwicht houden.

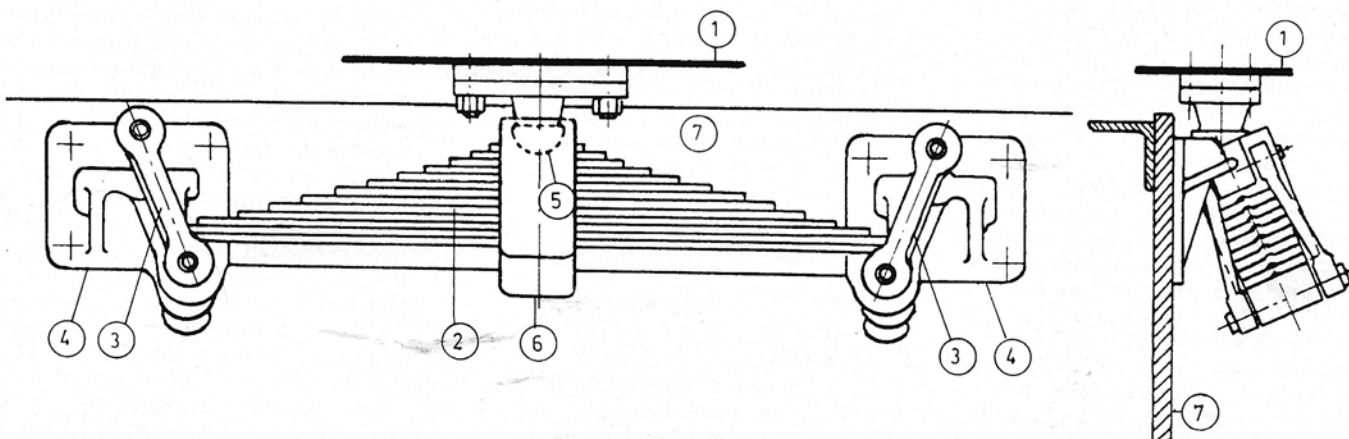
Bogies

Het raam van de bogies is gevormd door twee langsliggers van dikke staalplaat, aan de uiteinden verbonden door dwarsbalken. De ene dwarsbalk draagt de stoot- en trekrichting, terwijl de andere dwarsbalk de organen der elastische koppeling tussen de bogies draagt. Het middengedeelte van het bogieraam is ingenomen door de spildwarsbalk uit gegoten staal.

De geleiding van de draagpotten gebeurt in asplaten uit één stuk met het freem en bekleed met leischenen.

Aandrijving der assen

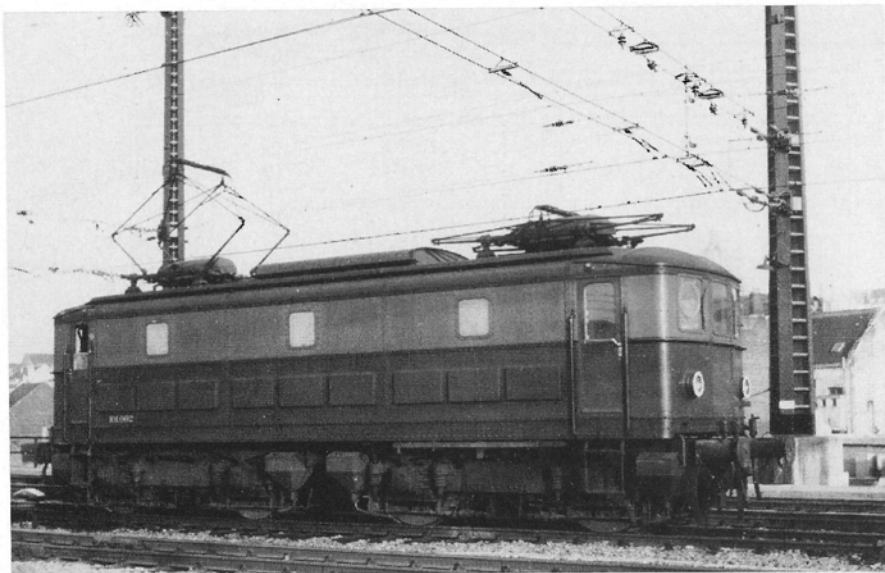
Elke as van de lokomotief wordt aangedreven door een eigen traktiemotor door middel van twee paar tandwielen. Aan iedere zijde van de motor is een rondsel bevestigd op de ankeras en een elastisch tandwiel staat vast op de as van het wiel.



EVENWICHT VAN DE KAST

- 1 : lokomotiefkast
- 2 : bladveren
- 3 : hellende stangetjes
- 4 : vaste draagstukken op bogieraam (zie 7)
- 5 : half bolrond steunpunt
- 6 : strop
- 7 : langsligger bogieraam

De evenwichtstoestellen van de kast bestaan uit bladveren, scharnierend opgehangen d.m.v. twee hellende stangen aan vaste draagstukken op de langsliggers van de draaistellen. De kast rust op een half bolrond steunpunt aan de bovenkant van de strop van de bladveren.



101.002 Brussel Noord : Op dit beeld, dat een mooi zicht op het zijvlak van de lokomotief geeft, zien we zeer duidelijk dat de openingen voor de ventilatie werden afgedicht. De koppeldozen op het front werden eveneens verwijderd. Hier is ook zeer duidelijk waar te nemen dat de buffers en het stoot- en trekwerk op de bogies zelf werden gemonteerd en geen geheel vormden met de lokomotiefkast. Deze opstelling was toentertijd gebruikelijk. De lokomotief is nog steeds geschilderd in licht- en donkergroen. Foto NMBS.

Asbussen

De asbussen zijn van het type met tweerijige rollagers (S.K.F. 1-37606). De draagveren steunen op het bovenvlak van deze asbussen.

Traktiemotoren en overbrenging

Vier traktiemotoren, op elke as één, werken onder serie-opwekking en rusten aan één kant op de spilbalk van de bogie, met tussenplaatsing van een elastisch stelsel, gevormd door schroefveren. De motoren steunen met de „neuzen” van het motorhuis op het elastisch stelsel. (Vandaar de verwijzing neusophanging).

De motoren werken onder maximaal 1500 V gelijkspanning en kunnen elk doorlopend een vermogen van 450 pk (= 330 kW) leveren met een uurvermogen van 550 pk (= 405 kW). Samen zijn ze goed voor het leveren van een totale aanzetkracht van ongeveer 20 ton (= 196,2 kN). Ze worden gekoeld door geforceerde ventilatie. De traktiemotoren hebben vier hoofd- en vier commutatiepolen. De veldwikkelingen kunnen worden „geschunt” op 17, 28, 39 of 50 %. Een volledige motor, zonder ophangingsorganen noch overbrengingsinrichting, weegt ongeveer 5500 kg. De koellucht voor de traktie-inrichting wordt aangezogen via luchtroosters in de zijwanden. Omdat vooral tijdens de winter dit aanleiding gaf tot problemen met water- en sneeuwdringing werden deze roosters dichtgemaakt en de lucht aangezogen langs openingen in de dakrand.

Twee handschakelwalsen - één in elke stuurcabine - omvatten een handwiel, voorzien van twee drukknoppen, voor bediening van de hoofdcontroller, een keerkruk en een shuntingkruk. Deze organen zijn mechanisch vergrendeld waardoor verkeerde bediening uitgesloten wordt. Het handwiel kan drie standen innemen : nul, einde serie en einde serie-parallel. Er zijn 21 tussenstanden voor de serieschakeling en 18 standen voor de serie-parallelschakeling. De keerkruk heeft eveneens drie standen : vooruit (AV), nul (0) en achteruit (AR). De shuntingkruk kan vijf standen innemen, overeenkomstig de shuntingpercentages (0, 17, 28, 39, 50 %).

De overbrengingsverhouding van de tandwielen is 1 op 3,38 (71/21). Gedurende het aanzetten wordt de voorste as van ieder draaistel ontlast en de achterste as overbelast. Wanneer echter deze anti-slipregeling onvoldoende is (dit is het geval wanneer in sommige omstandigheden het koppel, ontwikkeld door de motoren van de ontlaste assen de adhesiegrens overschrijdt) beschikt de bestuurder nog over een anti-sliptoestel, opgesteld in elke stuurpost.

Dit toestel regelt de ontwikkelde kracht in overeenstemming met de asbelasting, zonder echter de trekkracht te verminderen.

Stroomafnemers

De lokomotieven type 101 zijn uitgerust met twee stroomafnemers van het type ACEC die automatisch worden

neergelaten in geval van onvoldoende luchtdruk. Ze bestaan uit twee scharnierende veelhoeken die elk twee boven- en twee onderarmen omvatten. De vier bovenarmen dragen een boog voorzien van drie glijstukken uit koolstof die de stroomgeleiding van de bovenleiding naar de traktieinrichting mogelijk maken. Buigzame verbindingen aan de scharnierpunten verzekeren de doorgang van de stroom.

„DUR”-schakelaar : ultra snelle stroomverbreker

Deze schakelaar moet instaan om het geheel van de hoogspanningsinstallaties te beschermen. Hij opent automatisch indien hij doorlopen wordt door een stroom die zijn regelwaarde overschrijdt en onrechtstreeks ook door de werking van de automatische waakinrichting (dodemanspedaal) of wanneer de drukknoppen „stroomverbreker” en/of „2 stroomafnemers” uitgetrokken zijn.

Hulpuitrusting

De lokomotieven van het type 101/reeks 29 beschikken over twee tweetrapscompressoren Oerlikon 2A200 met drie enkelwerkende cilinders.

Zij zijn in staat om 1500 liter lucht per minuut te leveren en een persdruk te realiseren van 9 kg/cm² (= 9 bar of 9000 hPa). Ze worden aangedreven door een motor van 16 pk (= 12 kW) van het type CT16 (3000 V, 2500 t/m).

Twee sterke ventilatorgroepen voorzien in de afkoeling van de traktieuitrusting. De groep aan de kant van stuurpost II drijft door middel van een riem een dynamo aan om de batterij bij te laden. Deze batterij is van het type cadmium-nikkel SAFT 12 Y.S. 6 met 48 elementen (72 V) en heeft een capaciteit van 80 Ah. De generator in deze lokomotieven is geleverd door ACEC (type C.V.266 - 80 V/44 A) en wordt aangedreven door middel van een driekantige riem.

Automatische waakinrichting

De vroegere benaming „dodemanspedaal” werd vervangen door „automatische waakinrichting”. Zij heeft tot doel de lokomotief te doen stoppen bij het wegvallen van het toezicht door de bestuurder.

Het stelsel onderbreekt automatisch de voeding der traktiemotoren d.m.v. de „DUR” en ontlucht de hoofdleiding van de automatische rem.

De automatische waakinrichting omvat :
- een pedaal dat in een evenwichtsstand moet worden gehouden tijdens de rit. Om de zestig seconden moet het worden ingedrukt en terug losgelaten. Nadien moet het pedaal weer in evenwicht gehouden worden.

- een tijdbeperker met zoemer
- een stuurklep bediend door de keer-

Eerder uitzonderlijk : een dubbelspan 29'ers (2908 + 2910), onderweg met de dagelijkse zware ertstrein E32702 van Stocatra (Antwerpen Dokken - Stapelhuis) naar Couillet/Montignies, voor de bevoorrading van de Waalse staalindustrie. Berchem, 9 oktober 1979. Dia Jan Mahieu.

HLE 2623 met een lokale trein, bestaande uit M1-rijtuigen, dendert voorbij het typische stationsgebouw van Veltem. Dit gebouw was het laatste in originele toestand overblijvende station van het „brede” Etat Belge-type IV. Het werd - jammer genoeg - in 1990 gesloopt. 15 maart 1983, dia Ronald Mardaga.





101.011 met goederentrein : Ook voor het verzekeren van goederentreinen deed men beroep op de lokomotieven van het type 101. Hier is 101.011 op weg met een gemengde goederentrein. Bemerk rechts onder de kilometerpaal 54.3, terwijl aan de linkerkant van de spoorbaan een bakken met vijf strepen voorkomt, wat een stopsein aankondigt op 5 x 50 meter. Foto NMBS.

kruk van de handschakelwals
- een reservoir met vertraagde werking
- een noodklep.

Rem

De BoBo 101/29 beschikt over drie rem-systemen, t.t.z. de automatische Westinghouserem met machinistenkraan type H7, de rechtstreekse rem (eveneens van Westinghouse) en een noodrem bediend door middel van een handwiel. Per bogie zijn er twee remcilinders die elk op één as werken. De regeling van het remhangwerk is van het type SAB. De verhouding van de totale kracht op de remschoenen tot het gewicht van de lokomotief bedraagt 96 %.

Verwarming en verlichting

Twee in serie geschakelde radiatoren in elke stuurpost zorgen ervoor dat deze goed kan verwarmd worden. De stuurposten worden wel steeds gelijktijdig verwarmd. De installatie wordt beschermd door een hoogspanningssmeltveiligheid.

Natuurlijk is de lokomotief ook voorzien van elektrische verlichting. Binnen- en buitenverlichting (koplampen, verlichting machiniekamer enz...) gebeurt met bolvormige gloeilampen uit helder glas van het type SWAN met twee pinnen.

Teloc

Om de waakzaamheid van de bestuurder te kunnen nagaan zijn de lokomotieven uitgerust met het registreerapparaat „TELOC”. De bestuurder moet tijdens de rit blijf geven van uiterste waakzaamheid en daarvan het bewijs leveren. Zo moet hij naast het steeds „herbewapenen” van de waakinrichting ook nog verschillende seinen langs de baan „punten” op de teloc. Deze gegevens worden opgeslagen op een band die na verloop van de rit steeds kan gecontroleerd worden. Het apparaat noteert ook zeer nauwkeurig de snelheid en de afgelegde afstand in kilometer.

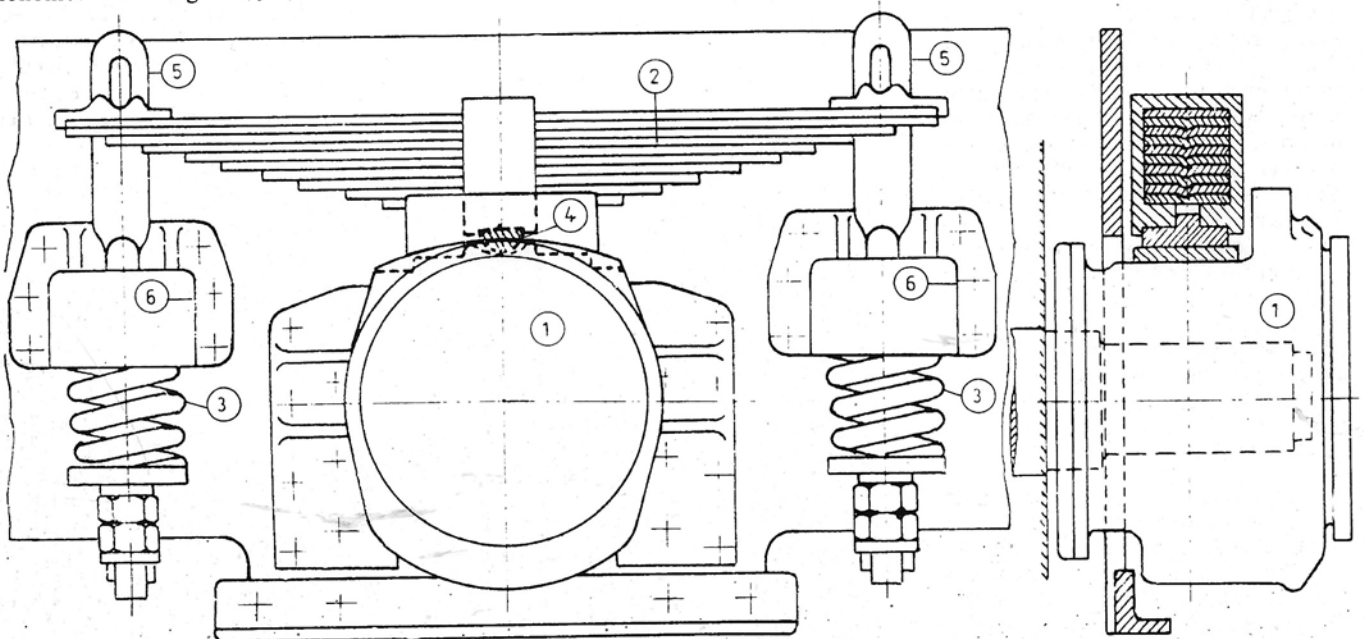
WIJZIGINGEN

Het ligt voor de hand dat we hier enkel de meest opvallende en markantste wijzigingen zullen aanhalen. In de loop van meer dan dertig jaar trouwe dienst werd vanzelfsprekend steeds getracht de lokomotieven aan te passen aan de steeds strenger wordende eisen inzake veiligheid en comfort.

Al vrij vlug na de aflevering van de lokomotieven werden de koppeldozen op de beide fronten weggenomen. Bij de levering waren de lokomotieven geschikt om in treinschakeling te rijden, doch er ontbrak een degelijke controle op het gedrag van de tweede lokomotief. De bestuurder wist bijvoorbeeld niets over het al dan niet slippen van de tweede lokomotief bij het aanzetten, waardoor de traktiemotoren konden beschadigd worden.

Evenmin was er controle op oververhitting der traktieweerstanden. Om beschadigingen te voorkomen werd er afgezien van het rijden in treinschakeling.

Dubbeltraktie, waarbij op elke loko-



OPHANGING

- 1 : aspot
- 2 : bladveren
- 3 : schroefveren

- 4 : cilindervormige staaf
- 5 : draagstangen
- 6 : schroefveerschalen

De elastische ophanging van het bogieraam op de vier aspoten bestaat uit een bladveer met twee schroefveren. De bladveer rust op de aspot door de tussenkomst van een cilindervormig staafje. Aan de uiteinden van de bladveren bevinden zich twee draagstangen, die door schalen gaan die vastzitten op het bogieraam en op dewelke de schroefveren rusten.

motief een bestuurder aanwezig is, bleef uiteraard mogelijk.

De bestuurder van de tweede lokomotief kon zich richten naar aanwijzingen betreffende de instellingen van de eerste lokomotief, die door middel van seinlampen gegeven werden. Deze lampen waren opgesteld achter de middenste voorruit van de stuurposten. Later werden deze lampen in houders boven de dakrand aangebracht.

Voor de koeling van de traktieuitrusting werd lucht aangezogen door ventilatieroosters in de zijwanden. Omdat er tijdens de winter al eens problemen ontstonden door water- en/of sneeuw-indringing werden al vrij vlug proeven gedaan om de luchtaanzuiging te wijzigen. De luchtinlaten werden verhoogd opgesteld in de dakrand (deze vormde vroeger een gesloten geheel). De 101.017 werd op proef gewijzigd en verliet op 7 oktober 1950 de Centrale Werkplaats te Mechelen. De proef gaf volledige voldoening en vrij vlug werd deze wijziging dan ook op alle andere 101-en aangebracht. De 101.015, die in de loop van 1950 een grote averij had opgelopen door brand in de elektrische installaties, was na herstelling de enige lokomotief van de reeks die volledig vlakke zijwanden kreeg. Bij deze machine bleef er geen enkel spoor van de oude ventilatieroosters over.

Gedurende de moderniseringscampagne 1973-1977 gingen tien van de twaalf overblijvende lokomotieven binnen in de Centrale Werkplaats te Mechelen. Als voornaamste wijzigingen noteren we het ontdebellen van de koplampen, het aanbrengen van een moderne stuurpost (bedieningstafel Faively) voor zover de lokomotieven deze niet eerder hadden ontvangen (in de periode 1962-67 kregen reeds verschillende lokomotieven een gewijzigde stuurtafel. Tijdens de modernisering in de jaren zeventig werd deze verder afgewerkt of in overeenstemming gebracht zodat er een universele uitrusting ontstond), het aanpassen van de buitenschildering (eenzelfde tint donkergroen, met een witte bies, op de fronten uitlopend in de vorm van de karakteristieke „snor” zoals op het type 122/reeks 22), het monteren van de seinlampen in de bovenste dakrand in plaats van achter de voorruit en het plaatsen van andere ramen in het front (de drie kleine raampjes werden vervangen door twee grote ter verbetering van het zicht van de bestuurder).

SCHILDERING(EN)

Bij de aflevering in 1949 waren de kasten van de lokomotieven geschilderd in het bekende groen. Lichtgroen bovenaan, donkergroen onderaan, gescheiden door een zwarte gordel. Het dak was grijs en het onderstel zwart.

Om de zichtbaarheid te verbeteren werd vanaf januari 1954 het karakteristieke „gele trapezium” met zichtbaarheidsstrepen aangebracht op de fronten.

In het begin van de jaren zestig werden de lokomotieven herschilderd in het donkergroen van de NMBS. De gele



2905 + 2233 aan kop van een ertstrein te St.-Genesius-Rode op 13 mei 1980. Door de sterke hellingen in het Waalse landsgedeelte is het noodzakelijk om een tweede lokomotief bij te plaatsen. Deze opstelling, waarbij de 29 vooraan stond, kon men als het ware een „standaard” noemen. Er werd ook gereden, zij het in mindere mate, met een lokomotief uit de reeksen 23, 25 en soms zelfs 26. Foto Ronald Mardaga.

zichtbaarheidsschildering bleef echter onveranderd behouden (trapezium en zichtbaarheidsstrepen). Het dak werd zwart; het onderstel bleef ongewijzigd.

Vanaf 1 januari 1971, naar aanleiding van de algemene hernummering van de traktievoertuigen, wordt het type 101 aangeduid als reeks 29. Om de nummers te kunnen plaatsen moest het gele trapezium het veld ruimen en bleven alleen nog de gele zichtbaarheidsstrepen over. Vanaf 1973 werden de lokomotieven 29 gemoderniseerd. Zij behielden de donkergroene standaardschildering, maar versierd met witte gordel en snor op het front.

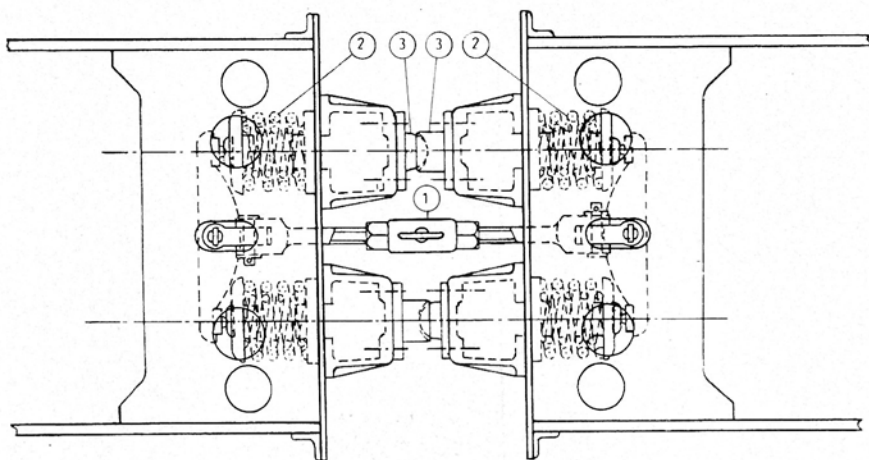
INZET

De eerste taak van de nieuwe elektrische lokomotieven bestond erin de direkte reizigerstreinen te slepen op de lijn 25 (Brussel - Antwerpen Centraal). Rijtuigen van het type M1 werden ingesloten tussen twee lokomotieven (in feite dus een trek-trek trein) omdat er te Brussel Noord toen slechts drie sporen met hoge perrons beschikbaar waren en er geen mogelijkheid was om de lokomotieven te laten omlopen.

Vanaf 5 oktober 1952 gingen de 101-en meedraaien in de beurtregeling om de stoomtreinen doorheen de Noord-Zuid verbinding te slepen of te duwen. Normaal werden de treinen in de richting Zuid - Noord gesleept en in de andere richting geduwd. Om deze klus te klaren



2906 sleept een trein „NMBS Colli”-wagens. Zowel machine als goederenwagens van dit type zijn intussen uit het Belgische spoorweglandschap verdwenen. Brussel West, 2 juni 1980. Foto Ronald Mardaga.



KOPPELING DRAAISTELLEN

- 1 : koppelstang
2 : nastelveren
3 : scharnierstukken

De twee draaistellen zijn aan elkaar verbonden door een koppelstang met nastelveren. Deze veren verhogen de kunstmatige radstand van de lokomotief waardoor deze een veel rustiger rijgedrag verkrijgt bij hogere snelheden. Let ook op de scharnierstukken waarmee de bogies bewegingsruimte wordt verleend in de bochten.

werden 14 van de 20 lokomotieven ingezet.

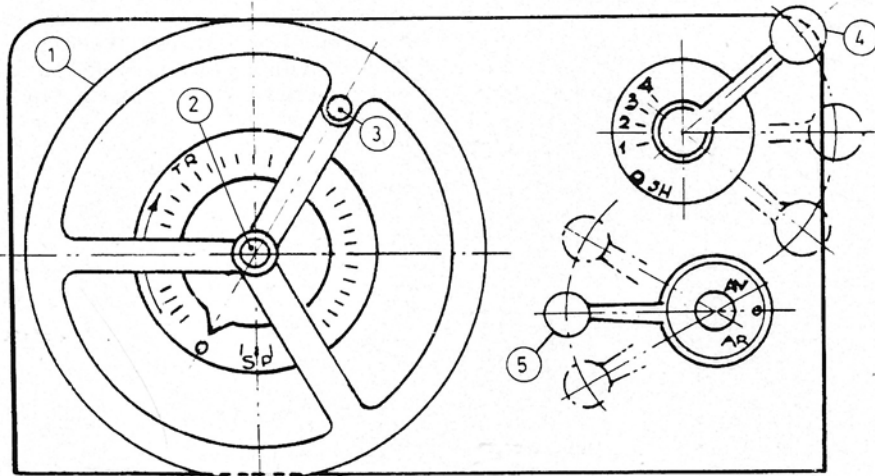
Ook het verzekeren van reizigersdiensten op de lijn 124 (Brussel - Charleroi Sud) stond op het programma.

Naarmate de elektrificatie uitbreiding nam, werden ook de omnibusdiensten op de lijn 130 (Charleroi Sud - Namur) aan het type 101 toevertrouwd.

Ook in de goederendiensten waren de 101-en trouwe medewerkers. Vooral hun oerdegelijke constructie en betrouwbaarheid maakten, dat de lokomotieven zeer geliefd waren bij de bestuurders. In deze diensten bleven de lokomotieven tijdens hun volledige loopbaan vooral het ijzerertstransport tussen de Antwerpse haven en de indus-

triezones rond Charleroi verzekeren. Ook de goederendiensten op de baanvakken Charleroi - Jemeppe sur Sambre - Ronet en Charleroi/Monceau - Erquennes stonden ingeschreven in de beurtregeling.

Na de levering van de lokomotieven „7000 pk” zoals de reeks 20 werd genoemd, gingen de lokomotieven van de reeks 29 op een zijspoor, zij het niet voor lang. De „geavanceerde” techniek van de reeks 20 zorgde meermaals voor kopzorgen. De heropleving van het goederenverkeer maakte het tekort aan elektrische krachtvoertuigen nog nijpender. De oudjes van de reeks 29 werden daarom terug „uit park” gehaald en vanaf mei 1979 weer ingezet in hun vertrouwde



AANZETINRICHTING

- 1 : handwiel met twee drukknoppen (zie 2 en 3)
2 : knop voor snelle overgang
3 : drukknop voor overgang einde serie naar serie-parallel
4 : shuntingkruk
5 : keer- of richtingkruk

De aanzetinrichting bestaat uit een handschakelwiel voor de bediening van de hoofdcontroller. Dit wiel kan slechts stand per stand worden vooruitgeplaatst. Een snelle overgang is slechts mogelijk door het uittrekken van de knop in het midden van het wiel. Om de stand „einde serie” te kunnen overschrijden, moet de knop in de rand van het wiel worden ingedrukt. Verder vinden we hier ook nog de shuntingkruk terug voor het instellen van de veldwikkelingen en de keerkruk voor het bepalen van de rijrichting.

omgeving. Zelfs de stopdiensten op lijn 130 werden sporadisch verzekerd met een 29. Als eersten kwamen de 2904, 2909, 2910 en 2920 terug in dienst, spoedig gevolgd door de 2903, 2905, 2906 (de laatste in 1977 gemoderniseerde lokomotief!) en de 2908. Deze laatste werd in 1979 voor enkele dagen hernummerd in 2913 (!) voor het slepen van een extra-trein tussen Manage en Charleroi Sud op 26 mei 1979, waar ook de stoomlokomotief 29.013 van de partij was.

De 2907, die lange tijd in de wagenwerkplaats te Ronet letterlijk „onder zeil” stond, werd terug in dienst genomen. Wie had ooit durven denken dat er voor de reeks 29 nog een speciale beurtregeling zou worden uitgewerkt, waarbij ook de olietritten naar Feluy Zoning werden opgenomen?

Na de afstelling van de reeks 29, halfweg de jaren zeventig, bleven toch enkele lokomotieven bedrijvig op de tractiewerkplaatsen als rangeerlokomotief of als sleepelement voor de aanvoer van materiaal tussen de verschillende werkplaatsen. Zo was de 2920 bijna dagelijks te zien aan kop van diensttreinen tussen Schaarbeek en de CW Mechelen. De 2909 deed hetzelfde werk voor de tractiewerkplaats Kinkempois. Bij het terug in lijndienst nemen van de overige lokomotieven van de reeks 29 bleven deze machines onveranderd hun taken uitvoeren.

Vanaf 1981 werd ook de 2911 vrij regelmatig ingezet tussen Schaarbeek en Mechelen voor de aanvoer van onderdelen, terwijl de 2912 bedrijvig was te Oostende voor de klimatisatie van gesleepte rijtuigstellen. De 2920 bleef te Schaarbeek. Voor rangeerwerk te Vorst en voor het aan perron brengen van reizigersmaterieel werd ook beroep gedaan op deze oudgedienden. Er verbleef enige tijd een lokomotief reeks 29 te Hasselt om te zorgen voor de voorverwarming van rijtuigen.

Op het einde van 1983 verdwenen de lokomotieven van de reeks 29 weer uit de lijndiensten, ditmaal voorgoed. De lokomotieven die instonden voor de ondergeschikte diensten zoals voorverwarmen, rangeren en aanvoeren van materieel bleven nog even in gebruik. In 1984 echter viel ook voor hen het doek en werden alle nog bestaande 29-en uit de geschriften geschrapt.

Bij de ingebruikname van de lokomotieven type 101/reeks 29 waren er wel enkele beperkingen opgelegd.

De lokomotieven mochten niet ingezet worden als lichterlokomotief (= opdruklokomotief) op de lijn 36 tussen Liège Guillemins en Ans. Een trein slepen op dit baanvak mocht wel, maar boven de 200 ton was opdrukken verplicht (te sterke helling).

Op de lijnen 161/162 (Brussel - Namur - Luxemburg) waren de lokomotieven niet toegelaten omwille van het profiel van de lijn.

Het baanvak Liège Gmins - Liège Palais was eveneens verboden vanwege het vrije ruimteprofiel.

STATISTIEK

De lokomotieven werden ingeschreven tussen 5 juli en 29 november 1949.

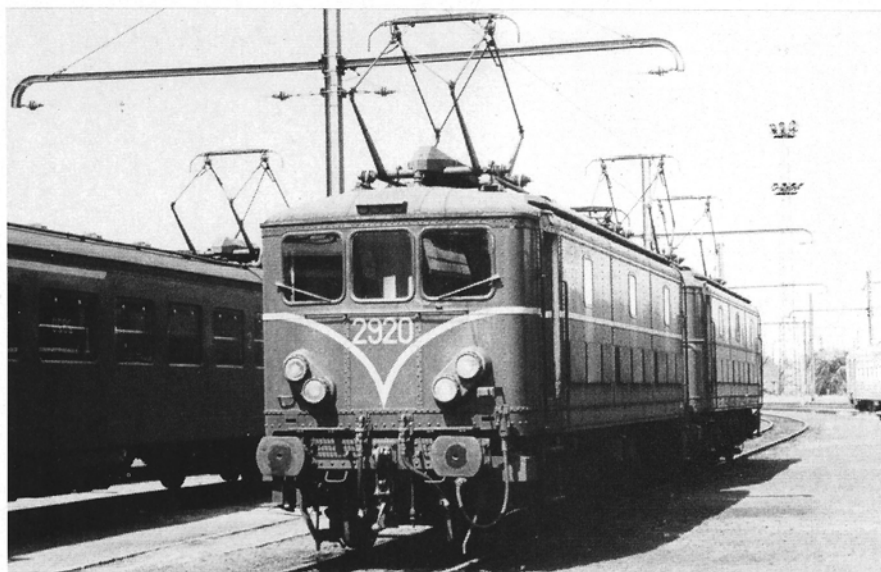
In de loop van 1967 werden de 101.001, 101.002, 101.014, 101.018 en 101.019 buiten dienst gesteld. Zij verdwenen in augustus 1970 uit de geschriften.

De 2915 werd uit de dienst genomen in 1972. Hetzelfde lot ondergingen de 2917 in 1973 en de 2916 in 1974. Het was voornamelijk door een grote averij, een ongeval of een brand dat de lokomotieven niet meer voor herstelling in aanmerking kwamen. Er waren ook steeds minder onderdelen beschikbaar om een defect op economische wijze te kunnen herstellen.

In 1983 verdween de 2903, ten gevolge van een aanrijding die plaatsvond te Monceau in 1981 en waarbij ook de diesellokomotief 5153 betrokken was. De onderdelen van de 2903 werden gebruikt voor de heropbouw van de 2913 die toen reeds voor een deel „geplukt” was voor reserveonderdelen. De 2911 was voorzien als „museumlokomotief”. Door een ongelukkig toeval echter kreeg de machine af te rekenen met brand in de elektrische bekabeling en ging, eveneens in 1983, onherroepelijk verloren.

Tenslotte werden in 1984 alle overblijvende lokomotieven buiten dienst gesteld en verzameld in de stelplaats Ronet. Na enige tijd werd begonnen met het uitbreken van de nog bruikbare onderdelen en werden de resten verschrompeld. De 2912 werd als vervanger van de 2913 voor het museum aangeduid. Deze lokomotief werd door de onderhoudswerkplaats Ronet volledig opgeknapt en in een historisch verantwoorde schildering gestoken. Er zijn reeds verschillende herdenkings- en fotoritten met deze veteraan ingelegd, steeds met zeer groot succes.

De Centrale Werkplaats Mechelen ontving, als blijk van dank, de 2913 voor het voortdurend verstrekken van de beste



2920 en 2912 (drie stroomafnemers omhoog voor twee losse lokomotieven !) poseren voor onze fotograaf te Schaarbeek op 14 juni 1980. Foto Ronald Mardaga.

zorgen bij revisies. Deze lokomotief staat heden op de terreinen van de werkplaats achter het station Mechelen tentoongesteld aan kop van enkele oude rijtuigen.

Tijdens hun méér dan dertigjarige loopbaan werden deze lokomotieven bijna steeds in blok toegewezen aan eenzelfde stelplaats. Bij hun aflevering werden zij ondergebracht te Schaarbeek. Vanaf 16 februari 1954 gingen ze met zijn allen naar Brussel Zuid.

In maart 1969 vonden de lokomotieven te Ronet een nieuwe thuishaven. Alleen de 101.009 en de 101.019 deden een klein ommetje via Oostende waar zij verbleven tot in augustus 1969, waarna ze de anderen in Ronet vervoegden. Er valt wel op te merken dat, niettegenstaande de lokomotieven als onderhoudswerkplaats Brussel Zuid of Ronet hadden, ze ook vanuit Monceau werden ingezet. Deze stelplaats heeft steeds een

vooraanstaande rol gespeeld in de diensten van de elektrische traktie.

BESLUIT

De lokomotieven van het type 101/reeks 29 werden volledig gebouwd door de Belgische industrie. Zij hebben, gedurende hun hele loopbaan, de hun toevertrouwde taken steeds nauwgezet uitgevoerd. Hun robuust voorkomen en hun eenvoudige doch degelijke constructie droegen er in ruime mate toe bij om deze kleine, dappere machines zeer geliefd te maken. Niet alleen bij de bestuurders, maar ook bij de oversten van de werkplaatsen en bij het personeel van de stations, omdat men steeds ten volle kon rekenen op hun nooit aflatende dienstverlening. Ook voor de spoorweggeïnteresseerden vormden de 101-en een dankbaar onderwerp. Vooral toen in 1978 beslist werd de nog bestaande oudjes terug in dienst te stellen, was de fotojacht weer open. Het was nu of nooit meer. En reken maar dat het de moeite loonde! Al zijn de hedendaagse elektrische lokomotieven ontegensprekelijk beter uitgerust en voorzien van meer comfort, men kan de 101-en de verdienste niet ontnemen dat zij de Belgische pioniers waren van de elektrische traktie.

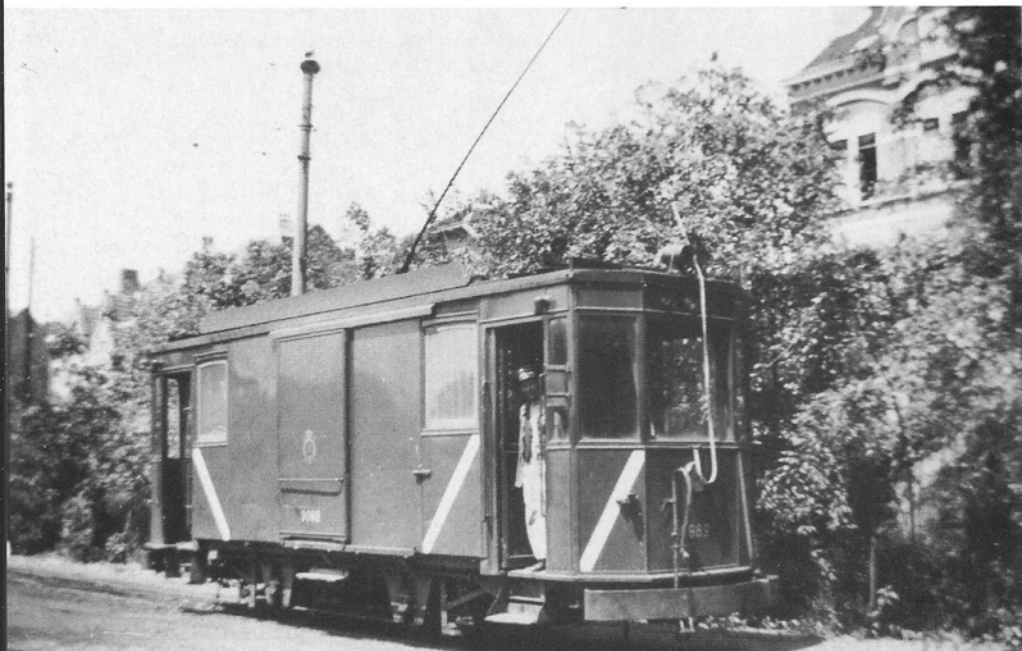
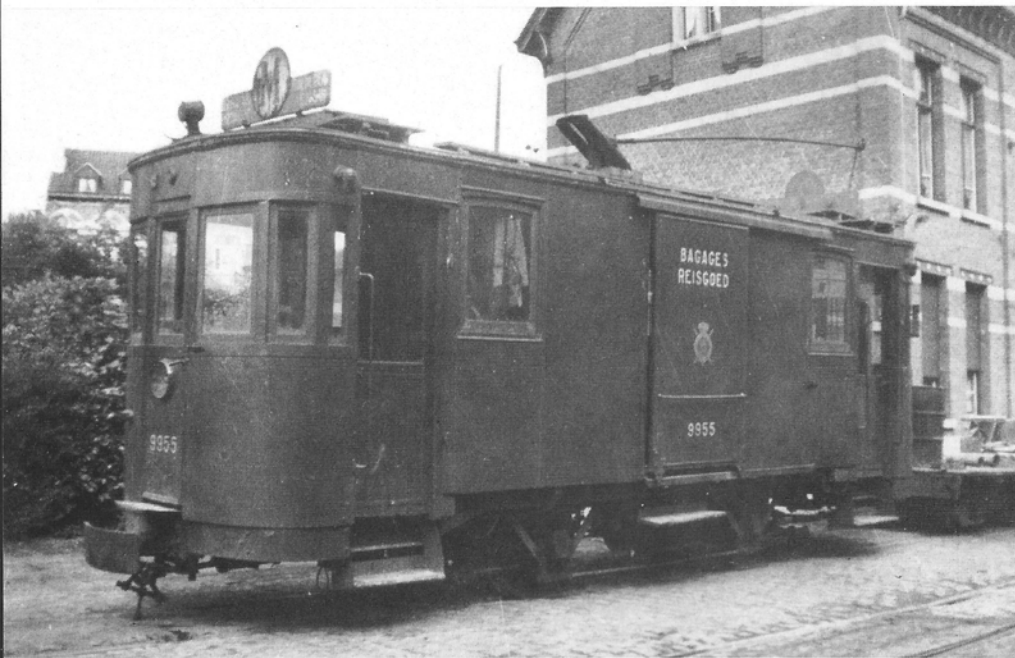
Jan Mahieu



2912, met enkele koplampen en „verdwenen” trapezium, brengt een sleep reizigersrijtuigen - één type K BD en een aantal type M4 - aan het perron in het station van Oostende op 9 september 1980. Foto Ronald Mardaga.

BIBLIOGRAFIE

- beschrijvende fiches NMBS
- documentatie voor de bestuurders
- historische boeken elektrische traktie hle 29
- archieven NMBS
- de eerste elektrische treinen in België, door J.P. Schenkel
- tijdschriften :
 - Het Spoor, personeelsblad NMBS
 - Vebov-koerier
 - Treinen/Trains
 - Transfer, uitgave GTF
- nota's van de heer R. Huysman
- nota's van de auteur



Werkwagens van toen (VIII)

Tekst en foto's : Jacques Cohn

In de jaren 1915 tot 1923 liet de NMVB door de Métallurgique en door Godarville vijftien tweeassige goederen-mws bouwen, met de nummers 9955-64 en 9967-71. De eerste van de reeks, de 9955, geleek uiterlijk op de 9950-54 en 9965-66 van de kust (zie RR 24), met kleine buffers, afgeronde balkons en verbindingsdeuren. Alle anderen hadden hoekige platformen en grote buffers.

De 9957 kwam op het net van Namur terecht, de 9958 in La Louvière, de 9968 in Leuven en Haacht, later Brussel, de 9969 in Leuven en de 9970 en 71 in Gent (deze laatste zou in 1940 door brand zijn vernield). Het restant werd over de stelplaatsen rond Brussel verdeeld.

Tijdens de eerste jaren werden ze meestal als trekkraft voor goederentreinen gebruikt, later voor depannagediensten en voor het vervoer van werkploegen, soms met één of meerdere goederenwagens op sleep.

Vier stuks, de 9956, 64, 59 en 63 werden in 1954/55 door de werkplaats Kuregem (Brussel) verbouwd tot slijpwagens 21003-06 (dit zal in het volgende hoofdstuk worden behandeld). De 9955 ging naar het museum in Schepdaal; de andere Brusselaars werden tussen '64 en '68 op het toenmalige opstel terrein achter de stelplaats „Vandermeeren” in Brussel gesloopt.

Foto 1 : De 9955 met kopbord „M-Goederendienst”, kopbordkleur rood/rood, te Dilbeek in 1950.

Foto 2 : De 9962, eveneens in de stelplaats Dilbeek, in mei 1953.

Foto 3 : de 9968 in de stelplaats „Het Rad” (Anderlecht) in januari 1968.

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

Trams

„ver van huis” (III)

Tekst en foto's : Jacques Cohn

Foto 1 : In 1962 verscheen op het net van de MIVB (Brussel) gedurende enkele weken de gelede Düwag zesasser 840, afkomstig uit een reeks van 100 mws (nrs. 801-900), die in dat jaar door Düwag aan Kopenhagen werd afgeleverd. De MIVB, die toen over een vloot van uitsluitend twee- en vierassers beschikte, wenste een gelede mw in de normale reizigersdienst te testen. De 840, in de fraaie Kopenhaagse livrei wit/oker geschilderd, werd op de lange en drukke lijn 16 ingezet en kreeg zelfs een speciale lijnfilm met de lijnkleuren rood/geel.

De foto toont de 840 op een regenachtige dag in juni 1962 aan het eindpunt Bosvoorde van de toenmalige lijnen 4, 16 en 31.

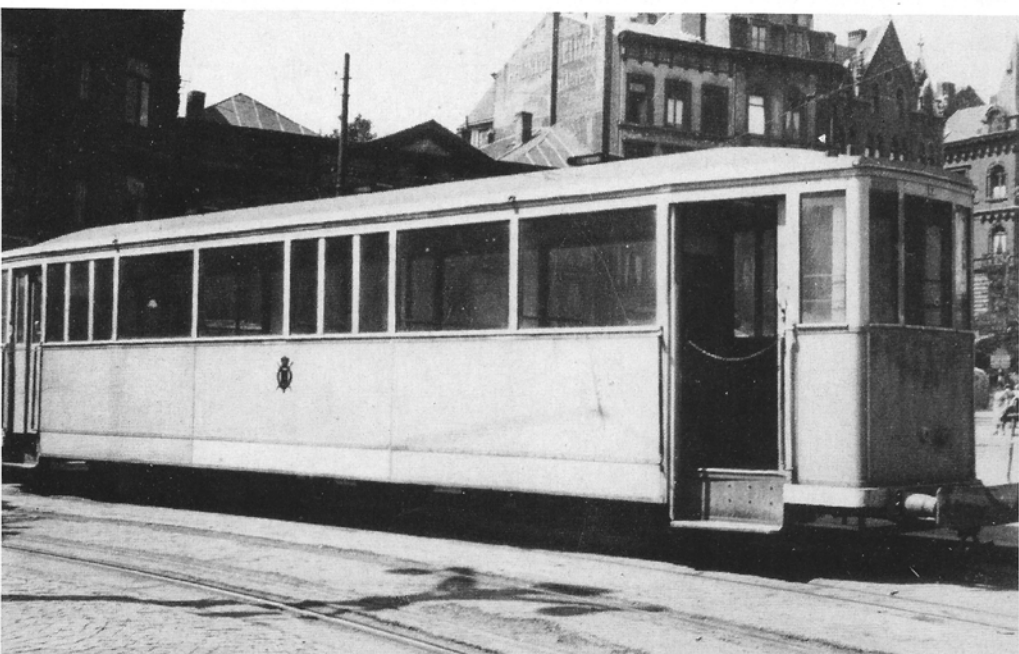
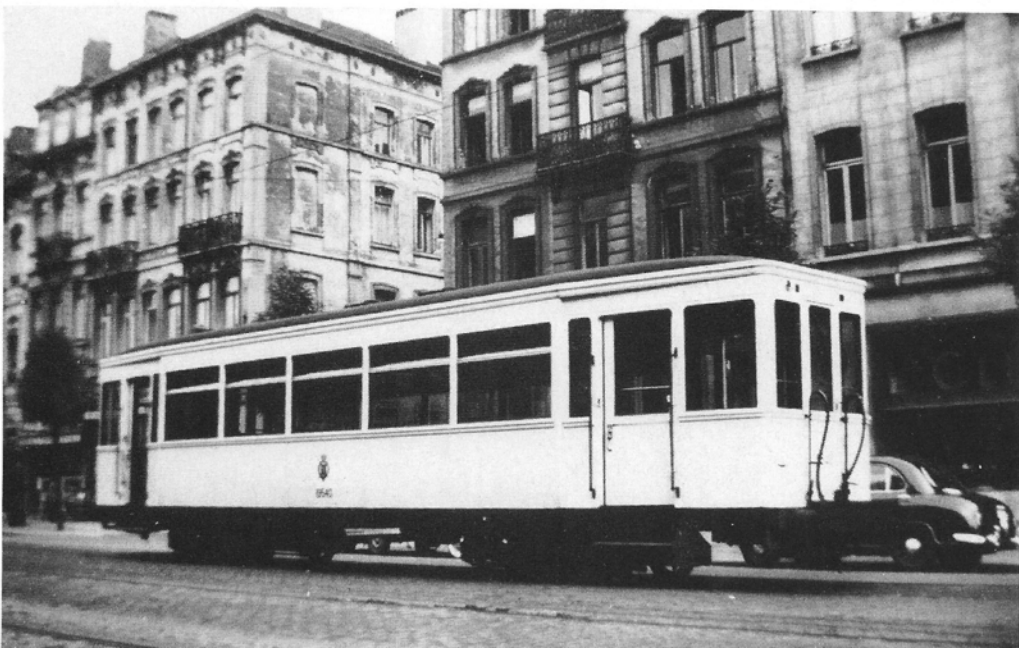
Foto 2 : In 1952/53 werd door de NMVB-werkplaats Destelbergen een prototype-bw 19533 („houten standaard”) gebouwd - gevolgd door de reeks 19534-48 - met een gewijzigde dakvorm, allen bestemd voor de lijnen rond Gent en Kortrijk.

Eén wagen uit deze reeks, de 19540, werd in 1956 naar Brussel overgebracht, van remslangen voorzien en op lijn W (Brussel - Waterloo - Braine l'Alleud of Wavre) in dienst gesteld, lijn die deze eenling tot bij de opheffing niet meer zou verlaten. Al zijn soortgenoten bleven het Gentse en Kortrijkse net tot op het einde trouw; zij kwamen vervolgens nog gedurende enkele jaren op de kustlijn terecht.

De foto toont de 19540 in december 1957 aan het eindpunt Rouppeplein te Brussel.

Foto 3 : Na de bevrijding waren diverse wagens van de Akense tram in Eupen achtergebleven; zij werden door de NMVB overgenomen. Hieronder bevonden zich de drie vierassige Talbot bws 211, 212 en 214, die naar Luik werden overgeheveld om op de drukke lijn Luik - Oreya (- St.-Truiden) dienst te gaan doen. We zien hier de 214 in 1947 op het St.-Lambertplein te Luik, met nog steeds - gedeeltelijk - smalle ruiten als gevolg van de schaarste aan vensterglas in die tijd.

De drie ex-Akense bws werden rond 1950 nog in 19599 - 19601 vernummerd en keerden in 1954 naar Aken terug.



Huy. La Gare du Nord.



CHIMAY. — Gare.



St. Nicolas. La Gare.

De overname van de laatste privé-spoorwegmaatschappijen door de NMBS

Bij de inval van het Duitse leger in België, op 10 mei 1940, exploiteerde de Franse „Compagnie du Chemin de fer du Nord” op basis van pachtcontracten de volgende spoorlijnen in België : Luik - Namen - Givet; Charleroi - Erquelinnes; Bergen - Quévy. De verleende concessies voor deze lijnen zouden respectievelijk in 1941, 1942 en 1948 verstrijken.

Na de Duitse invasie werd het spoorwegverkeer terug hervat en werd de NMBS er door de omstandigheden toe gebracht de exploitatie te verzekeren op de lijnen van de Nord-Belge en van de Compagnie de Chimay, alsook van het aan de rechterzijde van de Schelde gelegen baanvak van de Maatschappij Mechelen-Terneuzen (de verbinding met de linkeroever van de Schelde was verbroken omdat de brug van Temse vernield was).

In 1941 werden de volgende akkoorden met deze maatschappijen afgesloten :

- Door tussenkomst van de Belgische Staat werden de lijnen van de Nord-Belge overgenomen door de NMBS. Aangezien de Nord-Belge sedert het uitbreken van de oorlog haar net niet meer zelf exploiteerde, werd de datum van overname met terugwerkende kracht bepaald op 10 mei 1940. Het personeel, de infrastructuur, het materieel en de pensioenlasten maakten het voorwerp uit van bijzondere bepalingen. Wat de infrastructuur en het materieel betreft, ging het om de volgende beschikkingen :

- de Belgische Staat werd eigenaar van de lijnen, de onroerende goederen en de kunstwerken, in de staat waarin ze zich bevonden op 10 mei 1940; eventuele herstellingen en heropbouw kwamen ten laste van de Staat;

- de NMBS nam (tot het verstrijken van de concessies) de pachtcontracten over van de vroegere concessiehouders, samen met de intrestlasten en de afschrijving van de door de Nord-Belge geïnvesteerde kapitalen;

- de NMBS nam het rollend materieel, de voorraden, de werktuigen en de meubelen over die op 10 mei 1940 voorhanden waren, met uitzondering van hetgeen door oorlogshandelingen vernield was; de aan de Nord-Belge te betalen som zou na inventaris en volgens een onderling akkoord worden bepaald. De spoorlijnen van de Compagnie de Chimay werden door de NMBS geëxploiteerd voor rekening van de betrokken maatschappij, sinds de hervatting van het spoorwegverkeer in augustus 1940. Deze situatie wijzigde in augustus 1941, toen de Compagnie du Chemin de fer de Chimay opnieuw zelfstandig het beheer van haar net ging waarnemen.

Op het gedeelte van de spoorweg Mechelen-Terneuzen, op de rechteroever van de Schelde (tussen Mechelen en Bornem) werd de treindienst georganiseerd door de NMBS, voor rekening van de Maatschappij Mechelen-Terneuzen. Deze laatste stond zelf in voor de incassering van de ontvangsten, de be-

taling van het personeel en de organisatie van het onderhoud van de spoorlijn. Vanaf 1 mei 1941 ging de NMBS evenwel zelf de gehele exploitatie van de spoorlijn waarnemen, alsof deze volledig deel uitmaakte van haar eigen net. Deze situatie zou in principe blijven bestaan tot de brug over de Schelde in Temse zou heropgebouwd zijn. In werkelijkheid zette de Mechelen-Terneuzen haar activiteiten stop op 20 januari 1948, toen de brug nog niet hersteld was.

De overname van de spoorlijnen van de Nord-Belge door de Nationale Maatschappij werd uiteindelijk geregeld door een besluitwet van 30 december 1946, die het de NMBS toestond de op basis van pachtcontracten door de Compagnie du Chemin de fer du Nord in België geëxploiteerde lijnen in haar eigen spoorweganet op te nemen.

Bovenstaande gegevens zijn gebaseerd op uittreksels van een rapport, dat door de Raad van Beheer van de NMBS aan de Algemene Vergadering werd voorgelegd op 22 mei 1942. Het is duidelijk dat er nooit sprake is geweest van een beëindiging van de concessies op 10 mei 1940, toevallig de dag van de aanvang van de Duitse invasie, noch van een beslissing vanwege de Duitse bezetter die zou geprofitteerd hebben van de desorganisatie van de diensten van de Belgische spoorwegen. In sommige publicaties werden deze beweringen reeds naar voor gebracht; de betrokken auteurs vergissen zich echter volledig!

G. Nève

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

Het (kop)station van Huy-Nord op de Nord-Belge-spoorlijn Namen - Luik. De opname dateert van voor W.O. 1. Prentbriefkaart, verzameling G. Nève.

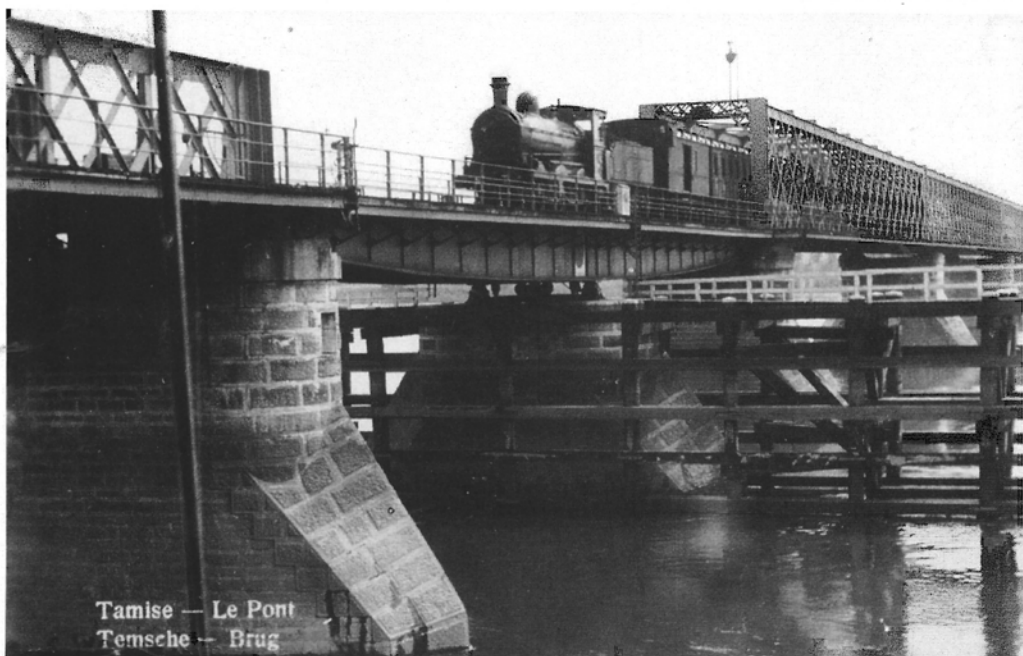
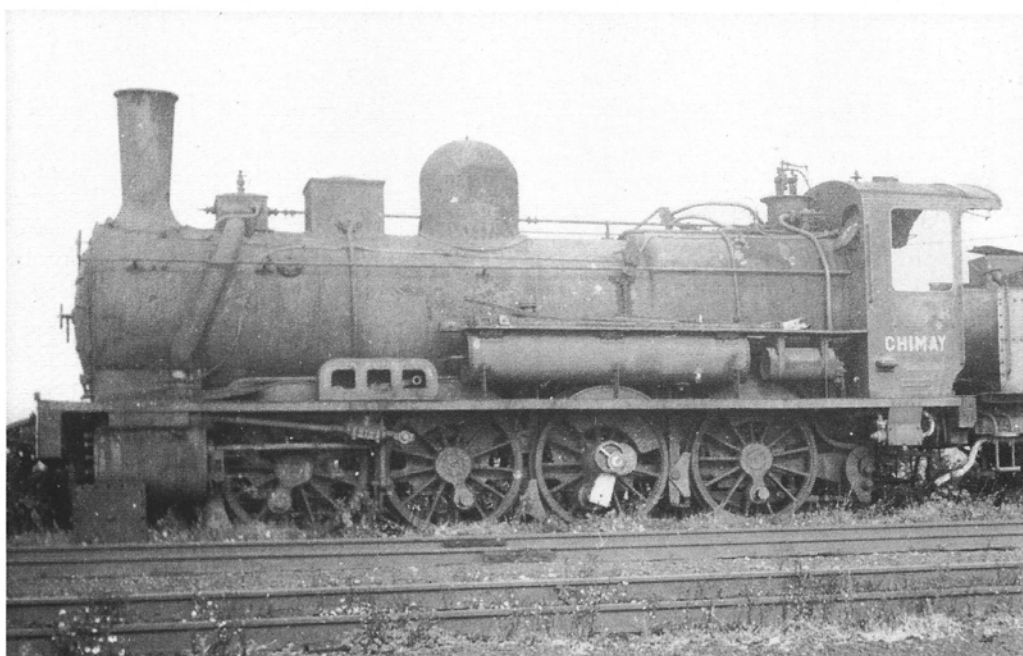
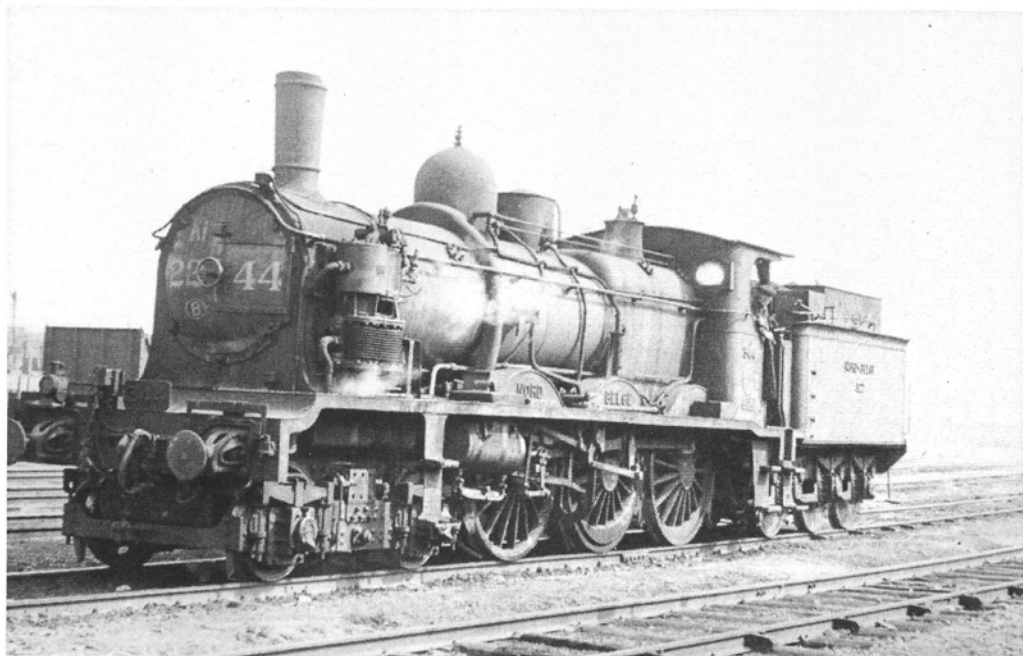
Het station van Chimay (Compagnie de Chimay), gefotografeerd na W.O. 1. Prentbriefkaart, verzameling J. Van Olmen.

Het station van Sint-Niklaas, gefotografeerd voor W.O. 1. Dit station werd beheerd door de Belgische Staatsspoorwegen (later NMBS) en de Maatschappij Mechelen-Terneuzen. De directie van de M.T. was hier gevestigd (vermoedelijk in de linker vleugel van het gebouw). Prentbriefkaart, verzameling J. Van Olmen.

Compoundlocomotief nr. 344 van de Nord-Belge, gefotografeerd in 1942 of 1943 (vermoedelijk te Kinkempois). Op de rookkastdeur zijn reeds het NMBS-nummer 2244 en het B-monogram aangebracht. De kenletters „Ki” verwijzen naar de stelpplaats Kinkempois. Foto K.J. Harder, verzameling J. Van Olmen.

Afgestelde locomotief uit de reeks 721-755 van de Nord-Belge, maar ingezet door de Compagnie de Chimay. Chimay, einde jaren veertig. Foto : verzameling G. Nève.

Trein gesleept door een locomotief uit de reeks 25-31 van de Maatschappij Mechelen-Terneuzen (identiek met het NMBS-type 44) op de Scheldebrug te Temse. De opname dateert uit de jaren dertig. Prentbriefkaart, verzameling G. Nève.



Van de „TEPCE” tot de „STIC”

De stadstram van Charleroi (III)

Na toelating te hebben gekregen het centrum van Fleurus te bedienen, startte de TEPCE, begin 1931, met de verlenging van haar lijn naar Vieux Campinaire. De werken werden in hoog tempo uitgevoerd en eind mei waren ze - op de spoorwegkruising te Vieux Campinaire na - praktisch klaar. Luidens de voorheen met de SNCB (NMBS) afgesloten akkoorden moest deze laatste de spoorkruising realiseren. Alle kosten (80.000 F uit die tijd) waren ten laste van de TEPCE, die deze rekening intussen reeds prompt aan de SNCB had betaald...

De openstelling van het nieuwe lijngedeelte was voorzien voor zondag 7 juni 1931. De bij deze gebeurtenis passende volksfeesten waren in volle voorbereiding.

Eind mei ontstond echter, om duister gebleven redenen, onenigheid tussen de TEPCE en de SNCB. Deze laatste liet, na lang aarzelen, uiteindelijk toch de spoorkruising aanleggen door het personeel van haar werkhuizen in Trazegnies. Het was intussen maandag 1 juni geworden.

Enkele dagen voor de inhuldiging en tegen alle verwachtingen in, liet de SNCB-directie weten dat ze zich formeel verzette tegen het kruisen van haar sporen door TEPCE-tramstellen! De door deze onverwachte beslissing verwekte verbazing was nog maar nauwelijks weggeëbd of er werd, door de lokale overheden, reeds een dialoog op gang gebracht teneinde het gerezen geschil uit de weg te ruimen. De SNCB bleef echter onverzettelijk. Daar de voorziene inhuldiging niet kon doorgaan, werden

plechtig- en feestelijkheden in arren moede afgelast.

Gedurende de hele maand juni werden de besprekingen voortgezet, doch er kwam niets uit de bus. Tenslotte trok, begin juli, een o.a. uit de burgemeester en een schepen van Fleurus bestaande delegatie naar de minister van transport in Brussel, om één en ander uit de doeken te doen. De minister beloofde zijn steun en trachtte inderdaad, de directie van de spoorwegen te overtuigen haar standpunt te versoepelen.

De SNCB bleef echter bij haar categorieke stellingname en liet aan de spoorkruising, dwars over de tramrails, zelfs een robuuste barricade oprichten, bestaand uit oude en deels in de grond gestopte dwarsliggers! Op 6 juli 1931 besliste de TEPCE, vermoedelijk moe getergd door de houding van de spoorwegmaatschappij, de verbinding tussen de overweg en de eindhalte in Fleurus ten allen prijze te verwezenlijken onder de vorm van een pendeldienst. Nog diezelfde avond werd, in aanwezigheid van de TEPCE-directie en van de burgemeester en een aantal gemeenteraadsleden van Fleurus, een motorrijtuig over de overweg en op het geïsoleerde lijngedeelte gelodst; een spectaculaire operatie die door vele nieuwsgierigen op de voet werd gevolgd. Uitgevoerd door een veertigtal arbeiders, duurde het ruim drie uur eer de klus was geklaard. Het in de namiddag uit de stelplaats overgebrachte rijtuig werd even voor de overweg uit het spoor gelicht. Door middel van crics en lopend op geoliede dikke staalplaten werd het voorzichtig

over de spoorkruising gereden. Het normale wegverkeer werd daarbij slechts gedurende een half uur onderbroken. Omstreeks 22.30 uur voerde de afgeladen volle tram de personaliteiten, temidden van een uitbundige menigte, naar het eindpunt in Fleurus.

Met de normale pendeldienst werd 's anderdaags begonnen, tot redelijke voldoening van de talrijke reizigers uit en naar Fleurus. Teneinde op alles voorbereid te zijn installeerde de TEPCE nabij de overweg een permanente „hulp-post”, die diende in te staan voor het onderhoud van het pendelrijtuig en die snel kon ingrijpen in geval van panne of beschadiging.

Om komaf te maken met het aan de reizigers noodgedwongen opgelegde overstappen van het ene rijtuig op het andere (en geconfronteerd met de halsstarrige weigering van de SNCB haar sporen door tramrijtuigen te laten kruisen), besliste de TEPCE tot het aanleggen van een viaduct.

De constructie van dit méér dan 220 meter lange en belangrijke kunstwerk begon in augustus 1931 en was begin januari 1932 voltooid. De belastingsproeven vonden plaats met drie met straatkeien gevulde motorrijtuigen, een totaal gewicht van 72 ton vormend. Het viaduct, opgericht op aan de weg palende industrieterreinen, verliep parallel met de rijweg. Links en rechts van het tramspoor lag een evacuatiestoep, aangevuld met een apart aangelegd en aan voetgangers voorbehouden trottoir.

Het „grapje” kostte 350.000 zware franken uit die tijd en het werd ingehuldigd op 12 januari 1932...

De verbindingen tussen het noordelijk en het zuidelijk deel van de stad, reeds erg bemoeilijkt door het reliëf, hadden bovendien nog af te rekenen met een bijkomend probleem, de beruchte overweg van Charleroi Ville Haute. Deze kruising met de spoorlijn van Lodelinsart naar Montignies-sur-Sambre was een hinderpaal voor het vlot verloop van alle verkeer.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat reeds sinds 1867 het stadsbestuur bij alle bevoegde diensten aandrong op de vervanging van de overweg door een brug. Door de Spoorwegen, de Stad en de Staat werden in de loop der jaren meerdere voorstellen gedaan, maar de veruit-eenliggende standpunten stonden steeds een uitvoering in de weg.

Pas op 15 mei 1929 (!) kwam er een overeenkomst tot stand tussen de Staat, de NMBS, de TEPCE en de Stad. De werken werden plechtig aangevat op 22 juni 1930, in aanwezigheid van Hunne Majesteiten koning Albert en koningin Elisabeth.

In het ontwerp waren zeer uitgebreide aanpassingen voorzien: verlagen van het niveau der treinsporen, verhogen van de steenweg met de tramsporen en de nodige aanpassingen aan de gebouwen van het station. De naam van het station werd veranderd van Ville Haute in Charleroi-Nord.



Dit beeld toont duidelijk de nog voor de tweede wereldoorlog uitgevoerde verbouwing aan de motorrijtuigen van de reeks 300 (vergelijk met de foto in RR 25, blz. 14). Wagen 311 op lijn 15 rijdt langs de chaussée de Charleroi, richting Châtelineau. Foto Pholien, 7 juni 1972, verzameling Amutra.

De brug werd ingehuldigd op 20 december 1931. De talrijke notabelen kwamen, met een voor de gelegenheid met bloemen getooide tram reeks 300, van de terminus bij Charleroi-Sud.

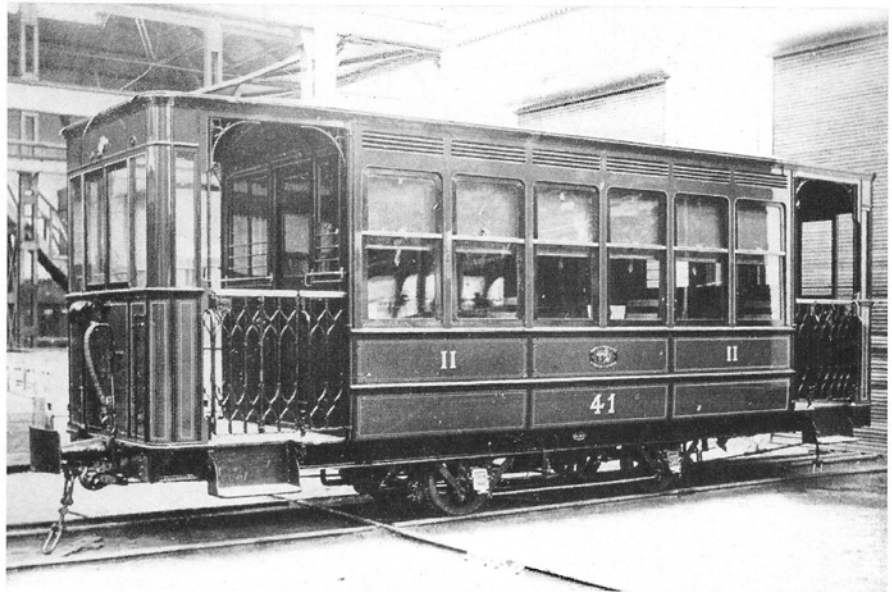
Sindsdien behoorden de hinderlijke vertrageningen, veroorzaakt door de gesloten overweg, tot het verleden en nam het verkeer op de lijnen naar Gilly, Fleurus en Châtelineau gevoelig toe. Door de plaatselijke bevolking werd de brug gedoopt als „Viaduc de la Porte de Waterloo”.

Minder dan een jaar later werd een ander belangrijk feit opgetekend in de annalen van het openbaar vervoer te Charleroi: de autobus deed haar intrede in de straten van de stad. De eerste autobuslijn van het net werd in dienst genomen op 15 oktober 1932. Ze verbond Charleroi-Sud met Dampremy-Planche (rue du Roton) in een dertig minuten cadans d.m.v. bussen met éénmansbediening.

Het was ook de laatste nieuwe lijn die de TEPCE in gebruik nam. Na 1932 werden nog slechts weinig belangrijke verlengingen van reeds bestaande lijnen „aangebred”. In 1933 werd lijn 9 van Couillet-Queue doorgetrokken tot Loverval-Try d'Hayes en lijn 15 werd zoals eerder opgemerkt verlengd tot zijn uiteindelijke terminus op de Place Wilson te Châtelineau. Lijn 9 kreeg in 1934 aan zijn ander uiteinde een verlengstuk, van de place du Gros-Fayt tot Jumet-Houbois (rue Dewerpe). In juli 1937 werd lijn 6 doorgetrokken tot de rue du Trieu-Kaisin. Uiteindelijk werd in 1939 voor lijn 9 de andere definitieve terminus bereikt op de place Loriau te Jumet. Het net had zodoende op de vooravond van WO II zijn grootste uitgestrektheid bereikt.

Enkele jaren eerder had het rijtuigpark nog verbouwingen ondergaan. De motorwagens van de reeks „300”, die tot dan toe niet noemenswaardig gewijzigd waren, kregen tweedelige vouwdeuren aan de gesloten balkons. De ruimte naast de deuren werd opgevuld met een smal paneel, eveneens met beglazing. De „Baume et Marpent”-bijwagens werden bijna volledig herbouwd. Ze kregen langere balkons en nieuwe zijanten. Bij een aantal waren de raamopeningen aangepast aan deze van de drie reeksen „200”, anderen aan deze van de reeks „300”.

De bedoeling was het geheel van motorwagen en bijwagen een homogeen uitzicht te geven, maar de dagelijkse praktijk te Charleroi maakte dat hier niets van in huis kwam. Eén van de eigenaardigheden van het net bestond er namelijk in, volgens de noodwendigheden van het ogenblik, een bijwagen op een zijspoor of aan de terminus achter te laten. De eerstkomende motorwagen die een bijwagen nodig had koppelde de achtergelaten bijwagen aan en reed ermee weg. Niet alleen aan de terminus van Charleroi-Sud, waar het doorlopend gebeurde, maar ook aan de meeste andere eindpunten of langs de lijn, zelfs in het midden van de straat, werden bij-



Fabrieksfoto van de door „Baume & Marpent” gebouwde bijwagen 41 (reeks 37-44 uit 1915). Deze rijtuigen werden, eveneens voor 1940, ingrijpend verbouwd. Verzameling Jean de Meurs.

wagens achtergelaten.

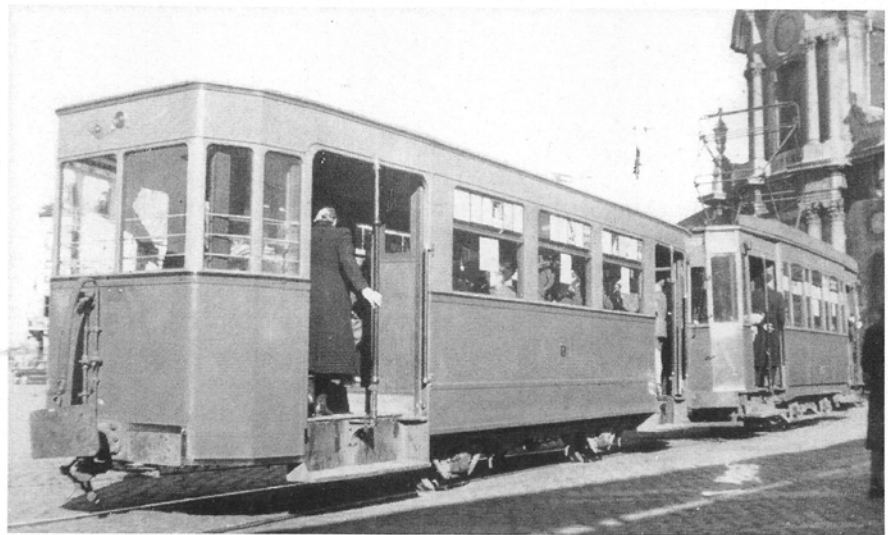
Zo kon men o.a. in de rue de la Régence, in het centrum van de stad, een bijwagen met ontvanger zien, wachtend op een motorwagen om de dienst te herenemen.

Het begin van de vijandelijkheden veraste de maatschappij juist toen een aantal projecten voor uitbreiding en een programma voor vernieuwing van het materieel op stapel stonden. Door de gewijzigde omstandigheden werd de realisatie voor onbepaalde tijd uitgesteld. Reeds in 1939 was door de algemene mobilisatie het personeelsbestand fel ingekrompen, maar men slaagde erin de diensten ongewijzigd te blijven verzekeren.

Het uitbreken van de oorlog, op 10 mei 1940, verstoorde grondig het normale leven in het land en ook de TEPCE werd niet gespaard. De Franse troepen, belast

met de verdediging van de stad, vernietigden om hun aftocht te dekken de brug van de rue de l'Écluse. In afwachting van de plaatsing van een noodbrug eindigde de rit in de rue de l'Écluse die voor korte tijd opnieuw terminus werd zoals in de dagen van de stoomtram. Beetje bij beetje werd het gewone leven zo goed als mogelijk hervat en kon de dienst hernomen worden, waarbij alle beschikbare materieel werd ingezet. Het tramgebruik nam in de volgende maanden sterk toe terwijl de problemen zich begonnen op te stapelen: tekort aan grondstoffen, verminderd personeel, regelmatige hiaten in de dienst door bomalarm of stroomonderbrekingen enz...

Om het tekort aan arbeidskrachten in de industrie en vooral in de koolmijnen op te vangen, werd door de bezetter een steeds groeiend aantal krijgsge-



Uit reeks 37-44 verbouwde bijwagen nr. 2 aan het plein van „Ville Haute”. De verbouwing had tot doel, homogene stellen te vormen met de motorrijtuigen reeks 300, voornemen waarvan in de dagelijkse praktijk niet veel terecht kwam. Foto Louis Clessens, verzameling Jean de Meurs.



Motorrijtuig 268 en „Anversoise“-bijwagen in de voor de Duitse bezettingstijd typische verduisterings-livrei. Dit beeld ontstond hoogst waarschijnlijk kort na de oorlog, vermits de koplamp van het rijtuig niet (meer) „afgeschermd“ is. Foto N.N. Forbes, verzameling Jean de Meurs.

vangenen ingezet, voornamelijk Russen en Polen. Die waren ondergebracht in verblijven verspreid in de hele streek rond Charleroi. Het vervoer naar de diverse arbeidsplaatsen en terug werd opgedragen aan de TEPCE en aan de SNCV. De twee maatschappijen moesten hiervoor een speciale dienstregeling uitwerken, met overstap aan het station van Charleroi-Sud. 's Morgens en 's avonds werd het plein ontruimd en de bevolking op afstand gehouden door een haag van schildwachten. In afwachting van het konvooi waarmee ze zouden voortrijden werden de gevangenen, soms vrij lang, neergepoot in het midden van het plein. Dit gaf aanleiding tot soms vrij zware incidenten. De bevolking maakte namelijk van de gelegenheid gebruik om op goed geluk sigaretten of voedingswaren in de groep te gooien. Wanneer de woedende schildwachten daarna de „daders“ te pakken wilden krijgen ontaardde de trek- en duwpartij geregeld in een gevecht. Om hier een eind aan te maken eiste de bezetter de afschaffing van het overstappen en verplichtte de twee maatschappijen hun respectieve termini te verbinden. De bijhorende bovenleiding werd in het midden gescheiden door een sektie-isolator. Daar de vervoerscapaciteit van de bogierijtuigen van de Buurtspoorwegen veel groter was dan deze van de tweassers van de TEPCE, moest eerstgenoemde haar rijtuigen ter beschikking stellen voor het „huis aan huis“-vervoer van de krijgsgevangenen. Eén stel bestond uit een motorwagen met één of twee bijwagens. Het (stads)net van de TEPCE was niet voorzien voor de doortocht van bogiewagens en de ritten verliepen niet zonder problemen. Voor elke bocht moest gestopt worden. Gewapende schildwachten op elke opstaprede moesten ervoor zorgen dat de in de rijtuigen gestouwde dwangarbeiders bleven waar ze waren. Twee trambedienden, één van elke maatschappij,

gingen dan vooruit om een eventuele tegenligger te doen stoppen. Als alles veilig was kwam één van de twee terug en werd er verder gereden, waarbij in het voorbijgaan de tweede bediende werd opgepikt. Dit scenario speelde zich af bij elke bocht! De meesten onder ons zullen zich moeilijk kunnen voorstellen dat dit alles zich in de winter afspeelde in bijna totale duisternis, amper „belicht“ door de afgeschermdde koplampen van de rijtuigen.

Tijdens de oorlogsjaren deed zich één van de meest spectaculaire ongevallen voor uit de tramgeschiedenis van Charleroi. Op een zonnige morgen van juni 1942 verliet een motorwagen „200“ de halte aan de place Charles II en ging naar verluidt nogal snel de bocht in van de rue de la Régence. Om niet opgehelderde redenen (?) ging de motorwagen uit de sporen om vervolgens zijn weg rechtlijnig voort te zetten naar de ingang van een grote voedingswarenwinkel op de hoek van de rue de la Régence en de place Charles II. De botsing was zo hevig dat de tram tot in de helft van zijn lengte de winkel binnendrong. Na de eerste ogenblikken van verbijstering snelden omstaanders ter hulp. Als bij mirakel bevonden er zich op het ogenblik van de botsing geen klanten in de winkel. De uitbater stond achter de toonbank achterin de winkel en was ongedeerd. Bemanning en passagiers van de tram echter werden allen min of meer ernstig gekwetst of gekneusd. Zij werden allen, de handelaar inbegrepen, uit hun netelige toestand bevrijd via het achterbalkon van de tram, daar dit nog uit de gevel stak temidden van een onbeschrijflijke warboel van glas, brokstukken, bepleistering, manden, kisten, groenten, fruit enz.

Een motorwagen van de reeks „300“ werd opgeroepen om de „200“ uit zijn hachelijke positie te verlossen. Stevig aan elkaar bevestigd met kabels en kettingen en onder de gebruikelijke orders

en tegenorders, zette de „300“ al zijn vermogen in om de „200“ uit het gebouw te halen. Het enige resultaat was een verbrande motor... Voor een tweede poging werden de grote middelen ingezet. Een Duitse tank posteerde zich op de vluchtheuvel op het plein en werd met lange kettingen aan de tram gekoppeld. Temidden van een grote menigte kijklustigen werd de operatie „vrijmaken“ aangevat. De tank zette zich langzaam in beweging, de kettingen werden strak getrokken en de tram kwam mee achteruit. Kreten uit de menigte deden de tank echter stoppen. De onweerstaanbare kracht van de „Panzer“ trok de motorwagen wel mee, maar een onheilspellend gekraak en het ontstaan van barsten in de gevel lieten vermoeden dat deze de bedoeling had de tram te volgen, waardoor het gebouw zou instorten. Elke verdere actie werd opgeschort tot het gebouw volledig was geschoord. Intussen moest alle verkeer, ook dat van de krijgsgevangenen, worden omgeleid langs het enkel spoor van de rue Neuve (tussen de uitwijkspooren van de rue de l'Écluse en van de porte de Waterloo).

Het verloop der vijandelijkheden maakte de bombardementen talrijker en steeds verwoestender. Het tramnet werd evenmin gespaard en tijdens de laatste maanden van de bezetting betekende het verzekeren van de dienst een echt wonder.

Na de bevrijding van Charleroi door de Amerikaanse troepen was de eerste (sic) zorg van TEPCE en SNCV het opbreken van de verplichte verbinding van de twee netten aan het station van Charleroi-Sud (nota van de vertaler: er was blijkbaar niets dringender te doen!). Ploegen arbeiders van de twee maatschappijen haastten zich ter plaatse om de lasplaten te demonteren en de spoorstaven over een dertigtal centimeter zodanig te verbuigen dat elke doortocht onmogelijk werd. Tevens werd de bovenleiding over meerdere meters weggenomen.

Tegen het einde van de oorlog was de toestand echt zorgwekkend geworden. Met een minimum aan onderhoud en een maximale inzet waren zowel het rijtuigenpark, de sporen als de andere installaties grondig versleten. De schade veroorzaakt door de bombardementen van de laatste oorlogsmaanden kon slechts met in alle haast uitgevoerde noodoplossingen hersteld worden. Zowat overal waren uitgebreide en grondige herstellingen nodig. Dat in deze omstandigheden de trams toch bleven rijden ging ten koste van aanhoudende zware inspanningen van het volledige personeel van de onderneming. Men kan trouwens zonder meer stellen dat de TEPCE gedurende de sombere bezettingsjaren ruim heeft bijgedragen om de bevolking van heel de streek een kans op leven en overleven te geven.

(Slot volgt)

Jean de Meurs

Vertaling: Eric Morbé en

Walter Temmerman

Een Belgisch station in HO : Baulers



Reeds geruime tijd was ik op zoek naar een Belgisch station van niet te grote afmetingen om op HO na te bouwen. Wat ik nodig had vond ik in het boek „De reizigers worden verzocht (van) in te stappen” (K. Van Deuren, P. Struye, uitg. Lannoo, 1980). Hierin stond, als buitentekst-illustratie, het vroegere sporenplan van het station van Baulers (nu een deelgemeente van Nivelles, 1074 ha, ongeveer 1250 inwoners). Al wat ik me kon wensen was aanwezig : reizigers- en goederenspooren, rangeerspooren, een loskoer, een lokdepot, privé-aansluitingen en een lijnsplitsing voor en na het station. Bovendien waren de seinen en de dienstgebouwen aangegeven. Figuur 1 geeft een vereenvoudigde versie van deze tekening.

In „Stations van weleer” (P. Pastiels, uitg. NMBS, 1978) is een afbeelding opgenomen van de uitgang van het station, kant Charleroi, zoals het er rond de eeuwwisseling uitzag. Links op de foto is de loods van het depot (FS4) te zien. Luidens het bijschrift was het de standplaats van de tenderloks type 4 (de eerste Belgische lok die van bij de bouw met de Westinghouse-rem werden uitgerust).

Geschiedenis in een notedop

De concessie voor de lijn Manage - Wavre werd verleend in 1846. De 41 km lange lijn werd in secties opengesteld tussen augustus 1853 en augustus 1855. De uitbating was geen financiële topper en werd in 1866 overgenomen door de „Société générale d'Exploitation des

Chemins de fer”. De overname door de Staat gebeurde in 1878.

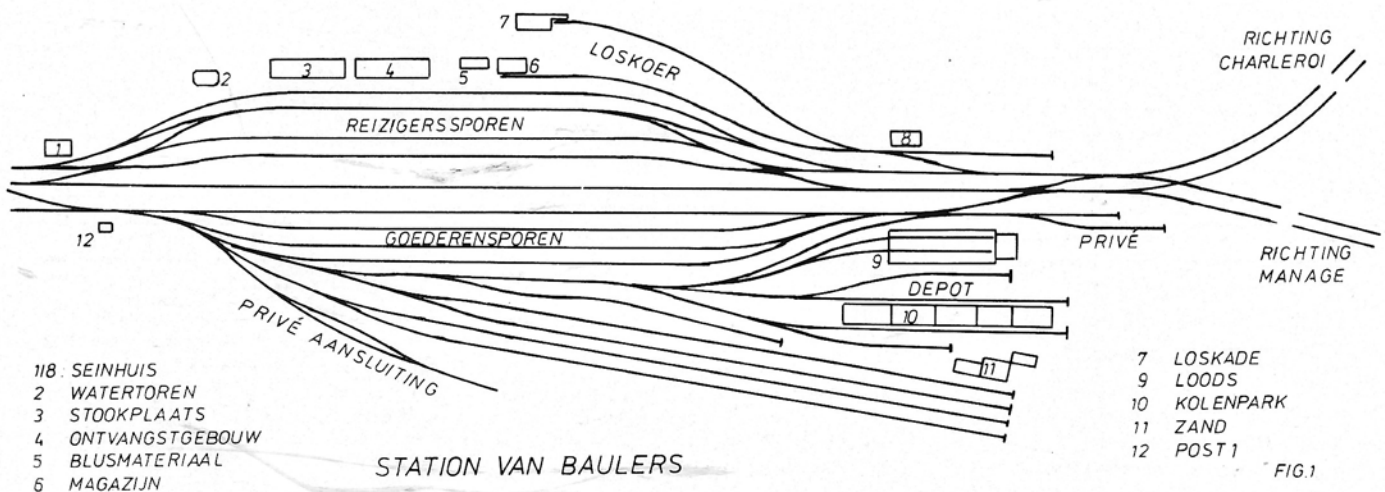
Vanaf 1874 kon Charleroi rechtstreeks vanuit Brussel worden bereikt via Baulers i.p.v. langs Braine-le-Comte. Alhoewel ik er geen bevestiging van heb gevonden neem ik aan dat het samenlopen der twee lijnen in het station van Baulers bij deze gelegenheid is tot stand gekomen (fig. 2).

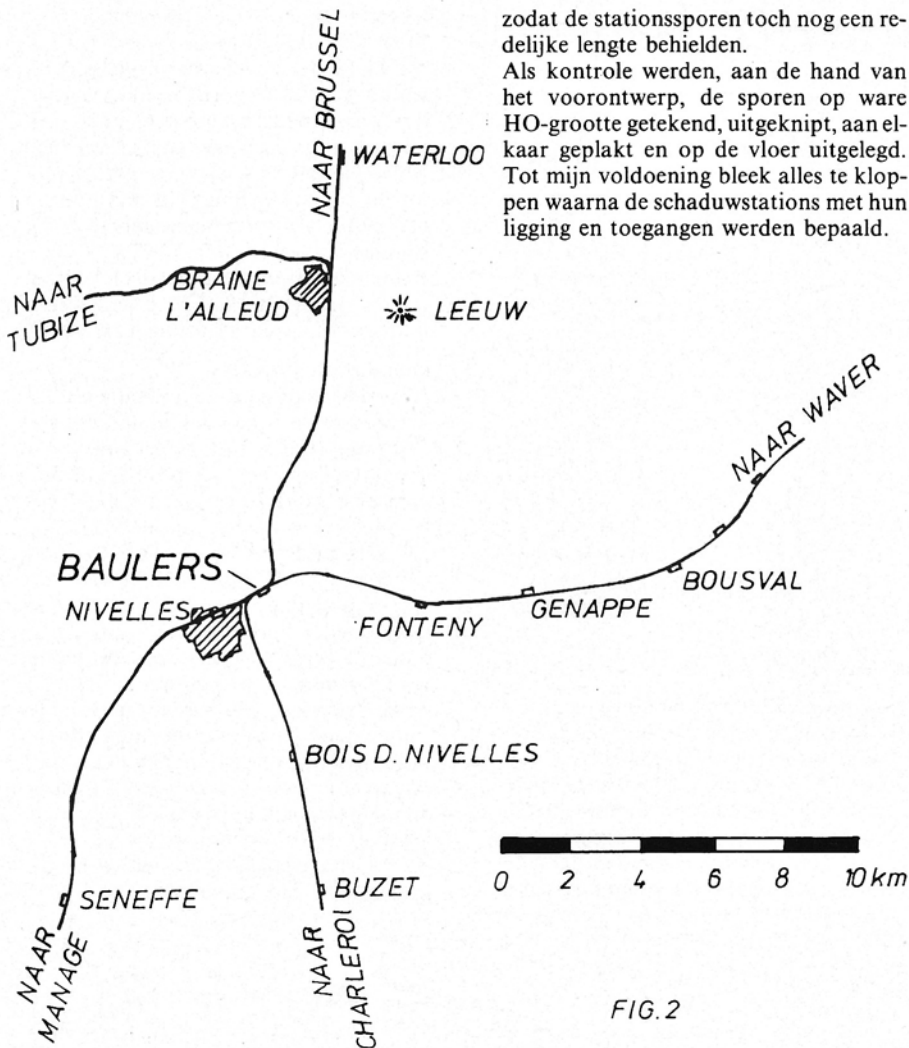
Baulers is heden per trein slechts te bereiken via de in 1949 geëlektrificeerde lijn Brussel - Charleroi (lijn 124).

De omzetting op HO

Als eerste stap naar de realisatie onderzocht ik of de mij ter beschikking staande ruimte (een ruime zolderkamer) voldoende groot was. Op verschillende kaarten afgemeten verkreeg ik een lengte van het station, van de ene lijnsplitsing tot de andere, tussen 550 en 750 meter of op 1/87e tussen 6,3 en 8,6 m. Om mijn rug te sparen had ik een hoogte van 1 meter vooropgesteld voor de 0-pas, met een maximum opbouwhoogte van 300 mm. Op deze hoogte (1,3 m boven de vloer) en na aftrek van de ruimte, nodig voor de bochten (doormeter 1,4 m over alles) restten mij nog ongeveer 7 meter in diagonaal. Uitgaande van deze maat werd bekeken wat zoal mogelijk was.

Na enig tekenen, uitgommen en hertekenen werd een ontwerp bekomen dat





zodat de stationssporen toch nog een redelijke lengte behielden. Als controle werden, aan de hand van het voorontwerp, de sporen op ware HO-grootte getekend, uitgeknipt, aan elkaar geplakt en op de vloer uitgelegd. Tot mijn voldoening bleek alles te kloppen waarna de schaduwstations met hun ligging en toegangen werden bepaald.

model-nadeel is, dat een rangeersein met violet/geel licht ontbreekt waardoor men beroep moet doen op een vereenvoudigd stopsein (rood/geel). Daar deze mogelijkheid voorzien is in het Algemeen Reglement van de Seinrichting was er dus geen enkel bezwaar tegen het gebruik van TTM-seinen.

Sturing

Deze was voorzien en reeds gedeeltelijk uitgevoerd volgens de principes, besproken in mijn bijdrage „Automatiseren, niet zo moeilijk”, verschenen in RR 12, 14 en 17.

Bovenbouw

De profielhoogte van moderne spoorstaven bedraagt bij de NMBS 150 à 160 mm, naargelang de toepassing, of in HO: 1,8 mm. Het destijds beschikbare railmateriaal van 1,8 mm profielhoogte voldeed niet aan twee voor mij belangrijke voorwaarden, nl. de afmetingen van de wissels en de prijs. Een proef om bij Pilz-wissels de spoorstaven te vervangen door Bemo-profiel van 2 mm leverde ook niet het gewenste resultaat op, zodat het uiteindelijk bleef bij 2,5 mm profiel, voornamelijk van Roco en Pilz. Het starre uitzicht op papier van het sporenplan werd sterk verzacht (en realistischer) door de extra-flex sporen.

Met de heropbouw in het vooruitzicht laten de recente produkties met laag profiel hun sirenenzang verleidelijk weerklinken. Het zal moeilijk kiezen zijn: met de 2,5 mm sporen voortdoen of herbeginnen. Alhoewel, mezelf ken-

FIG. 2

nog vrij goed met het origineel in overeenstemming was (fig. 3).

- Volgende afwijkingen waren nodig :
- weglaten van de lijnsplitsing kant Charleroi;
 - éénmaal twee opeenvolgende wissels vervangen door een Engelse wissel;
 - verkleinen van de vrije ruimte tussen reizigers- en goederensporen. In fig. 3 is deze ruimte nog te groot getekend;
 - aanpassen van de toegang tot de loskoer om rangeren op het (onzichtbaar geworden) hoofdspoor te vermijden;
 - gebruik maken van wissels van 15° met R (straal) = 600 (Pilz). De onvermijdelijke opstuiking in de lengte werd daardoor gedeeltelijk gekompenseerd,

Seinen

Toen ik een aanvang maakte met de voorbereidingen voor de plaatselijke seininrichting waren er bij mijn weten nog géén Belgische seinen op de markt, maar ik had me voorgenomen in ieder geval zoveel mogelijk de Belgische seinbeelden te gebruiken. Volgehouden rondvragen leverde de nodige basisinformatie op. Samen met de bij het begin van deze bijdrage vermelde illustratie liet dit me toe geloofwaardige seinen op een geloofwaardige plaats te voorzien (fig. 5).

Intussen waren de met LED's uitgeruste TTM-seinen op de markt gekomen, waarvan het enige noemenswaardige

Nog enkele kenmerken :

- spoorstaven en dwarsliggers werden met plakaatverf bruin overschilderd, met dien verstande dat de dwarsliggers van donkerbruin tot zwart werden geverfd op plaatsen waar de loks gewoonlijk zouden stoppen;
- trage omschakeling van de wissels werd bereikt met Bemo-motoren;
- in de goederenafdeling en het depot werden de sporen ingebed in gemalen Argex-korrels (gepofte klei), de andere sporen kregen een ballastbed van gemalen en gezeefde kurk;
- op het einde van een doodspoor werden stootblokken geplaatst in Jouef-uitvoering zonder buffers, waarvan het balkgedeelte werd overschilderd. Het spoor

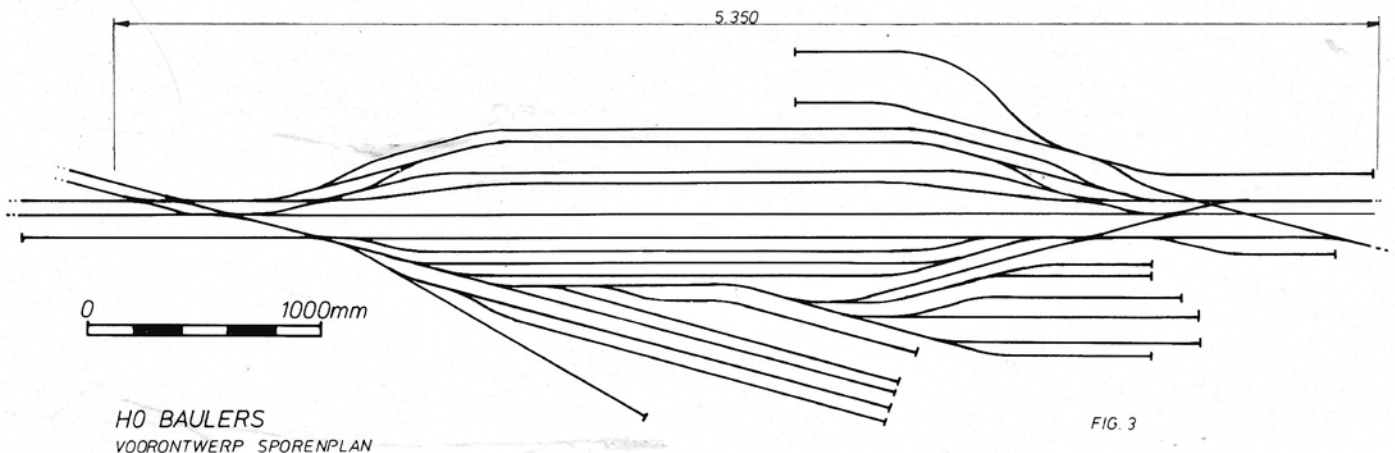
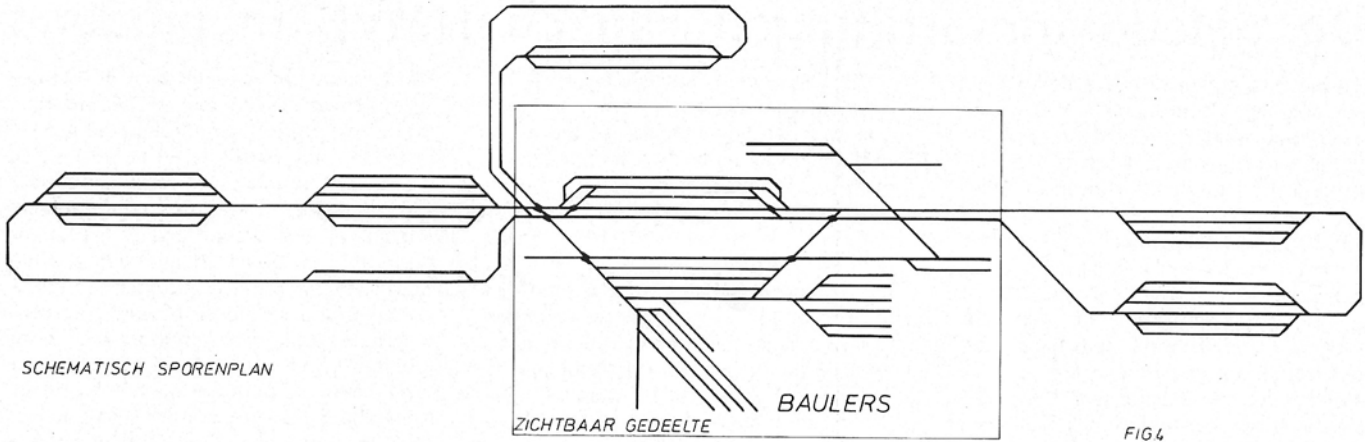


FIG. 3



werd naar achteren oplopend geplaatst, overplakt met papier als vulling en mee ingebed met (Argex-)grond, analoog aan de NMBS-praktijk.

Bovenleiding

Eens de bovenbouw beëindigd werden voorbereidingen getroffen voor het plaatsen van de bovenleiding. Een onvoorziene verhuis heeft echter de realisatie belet. De intussen verschenen Sommerfeldt-masten zijn een goede vertrekbasis, waardoor dit gedeelte heel wat eenvoudiger uit te voeren wordt.

Dekor

Daar het station zeer groot was t.o.v. de beschikbare oppervlakte moest het decor beperkt blijven tot wat zich op het emplacement en langs de baan bevond. Voor mij was dat geen bezwaar: deorbouw was en is nog steeds mijn sterkste kant niet. Door de opstuiking van de lengte was het ook niet mogelijk de werkelijke omgeving, die trouwens heden wat troosteloos overkomt, slaafs te verkleinen. Het leek me dan ook zinvoller, de gebouwen en voorzieningen weer te geven daar waar ze nodig waren. De seinhuizen, de watertoren, de schuilplaatsen en het magazijn waren van Jouef, evenals het voorziene, uit meerdere bouwdozen samen te stellen ontvangstgebouw, daar deze elementen inzake stijl sterk aanleunen bij de Belgische. De tweedeurse lokloods en de asbunker waren van Duitse oorsprong, met de bedoeling ze te vervangen zodra een Belgisch model beschikbaar zou komen. In afwachting werd, een beetje

als tegengewicht, de Mijlpaal (zie RR 24, blz. 149) voorlopig naast het depot geplaatst. Na afwerking van het depot zou hij verhuizen naar een ereplaats voor het station, zoals zijn grote broer nu te Mechelen.

En verder ?

Baulers op HO staat nu in vier grote delen op de zolder van onze nieuwe woonst. Deze zolder is toevallig juist groot genoeg om een ongewijzigde heropbouw van het station toe te laten. Ik ben nu (o.a.) bezig met het geschikt maken van de ruimte voor het herbergen van een modelbaan, waarna ik weer aan de slag kan met „mijn” Baulers.

Walter Temmerman

Opsporing gevraagd !

Naar aanleiding van de publikatie van enkele foto's van de heer Cohn (kust-tramrijtuigen, zie RR 22, blz. 68) heb ik een vraag: weet iemand waarom normale standaardrijtuigen van de Groep der Beide Vlaanderen werden vernummerd naar nummers van de kust (9817 en 9727) ?

Walter Weys,
Waalsestraat 34, 8000 Brugge

Wie verschafft mij een overzicht van de lijnletters en hun kleuren in Charleroi, voor de invoering van de lijnnummers ?

Dirk Eveleens Maarse,
Groningensingel 1057
NL-6835 HW Arnhem

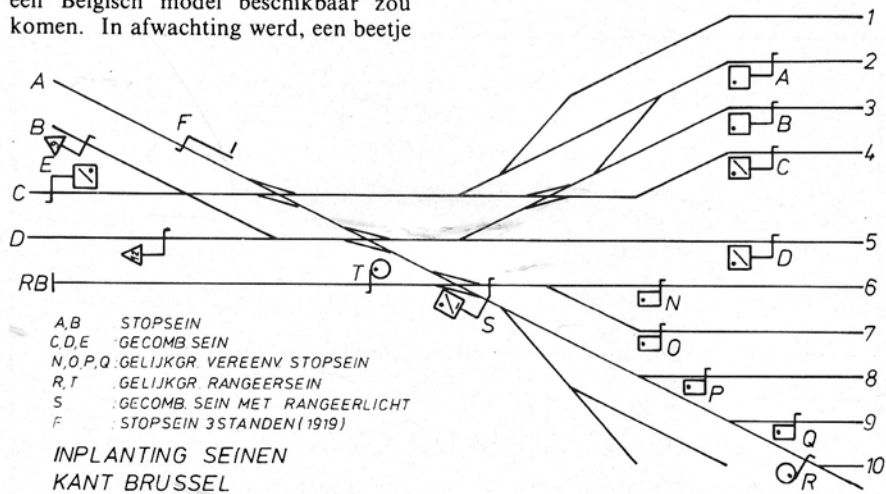
Bij het bekijken van foto's van onze AR's blijkt dat, met uitzondering van AR.159 en 168 en van de ART's, géén van de in reizigersdienst ingezette spoorauto's van de Groep Antwerpen een claxon bezit ! Vermits alle geleverde autorails oorspronkelijk waren uitgerust met een toeter - die bovendien regelmatig werd gebruikt - is mijn eerste vraag: waarom en ongeveer wanneer werden deze claxons verwijderd ?

Tweede vraag: de eerste AR die in de provincie Antwerpen diensten reed was AR.44 (foto te Zandhoven-station). Ook AR.51 zou gedurende korte tijd in Groep Antwerpen diensten hebben verricht. Wie kan bij benadering het tijdstip opgeven waarop beide AR's (voor de oorlog) werden overgeplaatst ?

Theo Beerts,
Bethanielei 145, 2930 Brasschaat

Voor de periode 1945-1950 ben ik op zoek naar stafkaarten van de provincie Antwerpen en naar plattegronden van de poldergemeenten Wilmarsdonk, Oorderen, Lillo (Dorp en Fort), Berendrecht, Zandvliet en Stabroek, teneinde zo nauwkeurig mogelijk het verloop van de vroegere Buurtspoorweglijnen aldaar te kunnen bepalen. Ook m.b.t. het Leuvense tramnet had ik graag gelijkaardige informatie ontvangen. Ik stel me vanzelfsprekend tevreden met goede fotokopijen van zulke documenten en ik zal graag alle kosten vergoeden. Raymond Poot, Boekenberglei 117, 2100 Deurne/Antwerpen, tel. 03 / 322 68 40.

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



AB STOPSEIN
C,D,E GECOMB SEIN
N,O,P,Q GELIJKGR. VEREENV STOPSEIN
R,T GELIJKGR. RANGEERSEIN
S GECOMB. SEIN MET RANGEERLICHT
F STOPSEIN 3 STANDEN (1919)
INPLANTING SEINEN
KANT BRUSSEL

FIG 5

De gelede motorrijtuigen van de NMVB in model !

Bij het verschijnen van deze Rail-Revue zou ook het halfnul-model van de gelede buurtspoorwegtram van de reeks 6100 volop verkrijgbaar moeten zijn bij fabrikant Ferivan in St.-Antonius-Zoersel.

Voor zijn eersteling heeft zaakvoerder Fernand Vanhoey zeer hoog gemikt met zijn keuze van de tweerichtingversie van de moderne BN-tram. De verwachtingen in modeltrammiddens waren dan ook zeer hoog gespannen.

Het model, op schaal 1/87, is uitgevoerd als een zeer eenvoudige plasticen bouwkit. Constructietechnisch is de rijtuigkap samengesteld uit vele onderdelen, doch om de kit ook voor de minder geofene modelbouwer toegankelijk te maken, worden zowel de rijtuigkasten als de geleiding volledig voorgemonteerd geleverd. Daar deze onderdelen met behulp van malletjes aan elkaar werden gelijmd is een goede pasvorm gewaarborgd; het blijft evenwel handwerk, zodat sommige kleine onnauwkeurigheden nog door de koper moeten worden bijgewerkt.

De kap is vervaardigd in een millimeterdunne grijze kunststof, waarin alle roosters, deuropeningen e.a. zeer fijn zijn gegraveerd. De ingewikkelde vormen van rijtuigkast en rijtuigkop werden zeer correct weergegeven; ook zijn de afmetingen van alle onderdelen exact op schaal 1/87.

De uit een blanke doorzichtige kunststof vervaardigde ruiten moeten zorgvuldig ontbraamd worden en kunnen dan perfect in de raamopeningen worden gelijmd, uiteraard nadat het model geschilderd is. De uit één stuk geleverde voorruit moet (met een druppeltje witte houtlijm) zeer secuur worden gemonteerd, zodat ze aan alle zijden goed past. Ter nabootsing van de bruin getinte zonwerende ruiten van het grote voorbeeld, moeten de witte ruitjes aan de binnenzijde worden geschilderd met een bruine vernis of worden beplakt met een bruin getinte doorzichtige folie of tape, die evenwel niet meegeleverd is. In de bouwkit bevindt zich eveneens een naar de werkelijkheid verbouwde Sommerfeldt pantograaf, waarvoor door de bouwer een gaatje in het dak dient te worden geboord. De juiste plaats hiervoor kan worden afgeleid van de bij de bouwdoos geleverde kleurenfoto's met detailopnamen van de „echte” tram. Deze fraaie rijtuigkasten leveren, op een chassis gemonteerd, niet alleen een mooi vitrine- of verzamelmodel op; het model heeft met de Ferivan-aandrijving tevens uitstekende rijeigenschappen.

Ferivan verdient dan ook de nodige lof voor het zelf ontwerpen van een eenvoudige maar degelijke aandrijving. Eindelijk eens een fabrikant die ook aan de „rijders” onder de modelspoorders denkt !

Na veel geëxperimenteer heeft Ferivan gekozen voor een Faulhaber motor met vliegwielen, die vertikaal geplaatst is op een in messing gefreesd draai-

stel. Deze verticale montage heeft het voordeel dat de bogie verder kan uitzwaaien dan bij een klassieke motoropstelling en zodoende de ook op een trambaan vaak voorkomende krappe bogen probleemloos kan nemen. Het nadeel is evenwel dat de motor in het rijtuig duidelijk zichtbaar blijft.

De looppdraaistellen werden gefreesd uit een blokje kunststof en van metalen Bemo-wieltjes voorzien. Uiteraard is dit model ontworpen voor gebruik op 12 millimeter rails (meterspoor). Na bevestiging van de bogies aan de vloerplaat worden op de vloer twee koper tapes gekleefd, waaraan de stroomdraden van alle draaistellen worden vastgesoldeerd. Deze koperstrips worden op hun beurt via een draadje verbonden met de motor. De combinatie van stroomafname op alle zes assen en een Faulhaber motor met vliegwielen staat garant voor perfecte rijeigenschappen. Reeds bij enkele Volt spanning begint de tram zonder horten of stoten stilaan vooruit te kruipen en de snelheid kan geleidelijk worden opgevoerd tot een natuurgetrouwe topsnelheid. Wel is het aanbevolen de Faulhaber motor alléén te voeden met een normale gelijkstroomtransformator en geen gebruik te maken van impulsbreedtemodulatieregelaars.

Na montage worden de draaistellen bekleed met de kunststof scheenplaten. Op de vloer wordt een metalen gewichtplaatje bevestigd, evenals de kunststof binneninrichting. Verlichting is niet voorzien of aanwezig evenmin als de karakteristieke ruitewissers en zijspiegels.

De gehele montage van zowel de kap als het onderstel is in feite vrij eenvoudig; het moeilijkste zal voor velen de schildering zijn. Zoals bekend zijn de rijtuigen ivoor (boven) en oranje (onder) geschilderd. Op de scheiding van deze twee kleuren bevindt zich een smalle blauwe band, band die ook aan de onderzijde van de rijtuigbak is aangebracht. Deze blauwe banden dient u niet zelf te schilderen : ze zijn als waterdecal bij de bouwkit ge-

voegd, evenals een setje van vier NMVB-emblemen en een hele reeks nummers om uw eigen tramnummer samen te stellen (uiteraard te kiezen uit de nummers van de in Henegouwen afgeleverde trams). Lijnfilms en lijnummers dient u zelf te vervaardigen. Dak, pantograaf, onderstel en interieur worden grijs geschilderd. De zittingen en rugleuningen zijn evenwel oranje gekleurd. Tevens is een imitatie Scharfenberg koppeling bijgevoegd die met een schroefje onderaan de bodemplaat moet worden bevestigd. De bouwkit is verpakt in een stevige kartonnen doos die naast een bouwbeschrijving een maatschets en een reeks van zes kleurenfoto's bevat.

Gezien het hier om een artisaanaal model gaat, met een eenmalige oplage van slechts 70 stuks, ligt de prijs van deze bouwdoos hoger dan bij de grootserie-fabrikanten. De complete kit met Ferivan aandrijving is te koop tegen 7.995 F. Wenst u een bouwkit zonder aandrijving, dan kost die 4.500 F. In dit geval is een vloerplaat meegeleverd met een uitsparing voor montage van een Roco-aandrijving. Ook de door Ferivan ontworpen aandrijving is los verkrijgbaar tegen 3.800 F. Op speciale bestelling, tegen meerprijs en mits een kleine wachttijd kunnen ook volledig afgewerkte modellen worden geleverd. Zowel de aandrijving als de diverse bouwkiten zijn uitsluitend rechtstreeks verkrijgbaar bij fabrikant Ferivan, Vrijgeweide 26, St.-Antonius-Zoersel.

Uit bovenstaande beschrijving blijkt duidelijk dat Ferivan de gestelde verwachtingen heeft ingelost. De gelede BN-tram is een zeer accuraat schaalmodel met perfecte rijeigenschappen dat, gelet op de zeer kleine oplage, tegen een faire prijs wordt aangeboden. Het is geen supergedetailleerd model met vele bijkomende losse onderdeeljes, maar een degelijk gemaakt en aangedreven model dat menige trambaan zal sieren. Laat ons hopen dat het koperspubliek enthousiast reageert, zodat Ferivan ook in de toekomst nog mooie trammodellen kan voortbrengen.

Guy Van Meroye



FERIVAN

TRAMMODELBOUW

verdeelt Bec-kits, Fairfield Models, Hamann, International Hobby Corp., Keilkräft, Prefo, Sedlacek, Tower Models, „Wiener Verkehrs-betriebe”, 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 witmetalen NMVB-standaard motorwagens in voorraad !

NU: de NMVB 6100 op HO !

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

RAIL-REVUE : JA OF NEEN ?

De enqueteresultaten

Als bijlage bij RR nr. 24 van april 1991 werd een vragenlijst opgenomen waarin gepeild werd naar de wensen van de lezers en hun mening omtrent de inhoud van het tijdschrift, mede naar aanleiding van de wijzigingen die vanaf het nummer 29 van juli 1992 zullen optreden. De voornaamste enquêteresultaten worden hieronder samengevat.

Er is heel wat enthousiastie bij de deelnemers te merken. Het tijdschrift niet alleen verder zal blijven verschijnen, maar dat de inhoud tevens zou verbeterd worden. Er kwamen dan ook tientallen en tientallen persoonlijke opmerkingen en suggesties op de ingezonden vragenlijsten voor. Wegens het interessant karakter van deze commentaren, vonden we het gepast deze af te drukken in RR. Aangezien de benodigde ruimte in het tijdschrift daartoe eigenlijk ontbreekt, verkozen wij de enquêtedeelnemers aan het woord te laten in een speciale bijdrage bij dit nummer, een soort van „Lezersforum-Extra”. Wij hopen dat dit op prijs zal worden gesteld !

In totaal werden 297 ingevulde vragenlijsten ontvangen (situatie eind augustus). Dit vertegenwoordigt ongeveer 26,63 % van het totaal aantal verspreide exemplaren van het nummer 24, wat toch een erg behoorlijke respons betekent voor een dergelijke enquête ! Slechts één van de enquêtedeelnemers antwoordt „neen” op de vraag of RR ook na april 1992 verder zou moeten verschijnen. De 296 overige deelnemers (99,7 %) antwoorden „ja”. Bijna alle enquêtedeelnemers zijn regelmatige lezers die rechtstreeks bij de uitgever, via een vereniging of via een handelaar op RR geabonneerd zijn. Van de onregelmatige of toevallige lezers werden praktisch geen reacties ontvangen.

Erg positief is de vaststelling dat 91,4 % van de enquêtedeelnemers bereid is, na april 1992 meer voor een exemplaar van RR te betalen om de te verwachten stijgingen van de produktiekosten van het blad te dekken. Er werd ook gepeild naar de eventuele aanvaardbare maximumprijs per nummer : 54,1 % van de deelnemers geeft een prijs op tussen 200 en 250 fr.; het rekenkundig gemiddelde bedraagt 219,4 fr. (let wel : dit betekent, dat de prijs in 1992 zal worden opgetrokken tot dit niveau !).

Iets meer dan de helft van de enquêtedeelnemers, nl. 55,5 %, is bereid toe te treden als lid van een vzw die eventueel zou kunnen opgericht worden om het tijdschrift uit te geven en 29,8 % is er zelfs voor te vinden deze vzw financieel te steunen door middel van bijkomende

schenkingen !

Zeer belangrijk is ook de vaststelling dat 38,0 % van de enquêtedeelnemers bereid is aan het tijdschrift mee te werken. Meestal wordt (recent, zelden historisch) foto- of diama materiaal voor publicatie aangeboden, maar sommigen bieden ook hun diensten aan als corrector, resp. medewerker voor het bijwerken en drukklaar maken van de ingezonden teksten en bijdragen, hetgeen door de redactie alvast bijzonder gewaardeerd wordt.

Bijna niemand heeft zich evenwel gemeld om artikels te schrijven : enkelen verontschuldigen zich hiervoor „wegens tijdsgebrek” of „gebrek aan deskundigheid”... Een paar lezers hebben wel toegezegd, geregeld nieuws en mededelingen omtrent bepaalde onderwerpen aan de redactie te bezorgen. Alle geïnteresseerden worden alvast bedankt voor hun bereidheid tot medewerking; ze mogen binnenkort een briefje verwachten ! Meer dan tweederde van de enquêtedeelnemers, nl. 69,5 %, beweert dat hun vrienden-hobbyisten RR kennen, maar interessant is de vaststelling dat 24,0 % meent, toch nog promotie voor het blad te kunnen maken om zo nieuwe lezers te kunnen aantrekken.

Het antwoord op de vraag „moeten de hobbyverenigingen in ons land de handen in mekaar slaan om een tijdschrift als RR gezamenlijk uit te geven” wordt door 81,5 % van de enquêtedeelnemers met „ja” beantwoord, waarbij velen wijzen op de voordelen die een dergelijke samenwerking zou inhouden. Bij de overige 18,5 % van de deelnemers zijn er echter heel wat (met ervaring in het Belgisch verenigingsleven ?) die bijzonder kritisch ingesteld zijn t.a.v. de publicatie van RR door een samenwerkingsverband van verenigingen...

Er werden natuurlijk ook enkele vragen gesteld om het profiel van de gemiddelde lezer te achterhalen. Ziehier de resultaten :

- 87,7 % van de enquêtedeelnemers is geïnteresseerd in spoorwegen;
- 70,9 % is geïnteresseerd in trams;
- 27,4 % is geïnteresseerd in autobussen;
- 80,5 % is geïnteresseerd in het grootbedrijf;
- 55,8 % is geïnteresseerd in het miniatuurbedrijf.

De ruime interessesfeer van het RR-lezerskorps is opvallend : bijna alle enquêtedeelnemers kruisen meerdere thema's aan.

Opmerkelijk is het relatief belang van het thema „miniatuurbedrijf” (meer dan de helft van de deelnemers is hierin geïnteresseerd) en het thema „autobussen”

(meer dan een kwart van de deelnemers beoogt zijn interesse hiervoor !).

Anderzijds is het toch duidelijk, dat de thema's „spoorwegen” en „grootbedrijf” het overgrote deel van het lezerspubliek boeien.

Enkele andere vaststellingen :

- 53,8 % van de enquêtedeelnemers bouwt zelf een modelbaan;
- 30,5 % bouwt zelf modellen (of doet aan ombouw van modellen);
- 85,3 % bezoekt tentoonstellingen;
- 82,9 % bezoekt musea;
- 76,4 % bezoekt museumbedrijven;
- 75,7 % bezoekt manifestaties;
- 71,2 % neemt deel aan speciale ritten;
- 37,7 % bezoekt ruilbeurzen;
- 45,5 % fotografeert „veel” of „zeer veel”;
- 56,8 % gebruikt „regelmatig” het openbaar vervoer.

De inhoud en de algemene opvatting van RR wordt door 86,0 % van de enquêtedeelnemers goed bevonden. Heel wat lezers - waaronder velen die de inhoud overigens „goed” vinden - vermelden allerlei thema's die volgens hen zouden moeten opgenomen of uitgebreid, resp. verwijderd of beperkt worden. Uit de massa commentaren (zie bijlage !) kunnen de volgende belangrijke punten „gedistilleerd” worden :

- De historische artikelen worden fel geapprecieerd, maar er is een grote vraag naar actuele en toekomstgerichte informatie over het Belgisch openbaar vervoer (maatschappijen, materieel, constructeurs, infrastructuur, stelplaatsen, TGV/SST, e.d.m.).
- Er is een uitgesproken overwicht van de vraag naar (meer) artikels over de Belgische spoorwegen, zowel over historische als actuele onderwerpen, waarbij het opvalt dat er ook een interesse bestaat voor bijzondere thema's (rijtuigen, goederenwagens, stations, seinwezen, exploitatie, e.d.m.).
- Er bestaat binnen het lezerskorps blijkbaar een controverse omtrent de ruimte die in RR dient besteed aan de thema's „trams” en „autobussen”. De meningen staan soms lijnrecht tegenover elkaar... Verschillende lezers vinden dat er te veel bijdragen over trams gepubliceerd worden en/of dat artikels over autobussen niet in RR thuishoren, terwijl anderzijds een behoorlijk aantal enquêtedeelnemers meent dat er meer aandacht dient besteed te worden aan deze onderwerpen. Wat het thema „trams” aangaat, worden er meer artikels gevraagd over de geschiedenis van tramlijnen en -netten in het gehele land, met opname van situatieschetsen en netplannen. De autobusliefhebbers vragen daarentegen zowel bijdragen over materieel als over buslijnen en -uitbaters.
- Gedetailleerde materieellijsten worden

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 !**

Lezersforum-extra : de Rail-Revue enquête

Dit Lezersforum-Extra is volledig gewijd aan de voornaamste commentaren die de lezers op de ingezonden vragenlijsten vermeld hebben, gerangschikt per thema (zie ook het artikel over de enquêteresultaten in dit nummer !).

Algemene beoordeling van het tijdschrift:

"ik apprecieer uw tijdschrift enorm, omwille van de diepgang en de volledigheid waarmee de aan bod komende onderwerpen behandeld worden", "ik heb niets dan lof voor uw blad, dat als eerste/enige grondige achtergrondartikelen publiceert over de bijzonder rijke historie van België op spoorgebied", "de onderwerpen zijn steeds uitgediept; de inhoud van het blad kan niet - zoals dit het geval is met andere tijdschriften - beschouwd worden als een verzameling van foto's waarrond snel een beetje tekst geweven is", "er moet op de - wellichte beperkte - nederlandstalige markt toch ruimte zijn voor een tijdschrift als RR, dat eerder op de kwaliteit van de teksten mikt dan op die van de kleurenfoto's...", "doorgaan !; jullie vullen inhoudelijk en kwalitatief een leemte op", "het tijdschrift beantwoordt aan een behoefte aan informatie die door de andere bladen niet wordt opgevuld", "RR is in zijn huidige vorm al van een veel beter peil dan een 'praatje bij een plaatje'-blad als Spoorweg Journaal", "de echte belangstellenden in het grootbedrijf verlangen nog steeds naar goede documentatie, hetgeen men in de nederlandstalige Belgische tijdschriften slechts kan vinden in RR", "RR is ongetwijfeld het enige Vlaamse spoorwegtijdschrift dat het niveau van wat fotootjes tonen flink overstijgt; vooral de historische bijdragen maken het blad tot wat het is, maar ongetwijfeld ligt daar ook de zwakte van het blad: hoe voldoende lezers vinden voor onderwerpen die niet iedereen interesseren", "er is m.i. een overaanbod aan geverfde vogels op de tijdschriftenmarkt, waarmee ik tijdschriften bedoel die mooi en met vele mooie foto's worden uitgegeven, doch waarvan de diepgang nihil is en die de geïnteresseerde lezer altijd op hun honger laten", "daar RR zeer degelijk van opstelling en inhoud is, zou ik het betreuren dat dit blad zou verdwijnen", "ik (Nederlander) zou het zeker betreuren, moest RR ophouden te bestaan; het is voor mij het enige blad van niveau voor wat betreft het Belgisch rail- en busvervoer; het moet echter wel betaalbaar blijven...".

Samenwerking tussen hobbyverenigingen om RR uit te geven:

- pro: "de verenigingen zouden RR moeten promoten bij hun leden of zouden RR moeten laten fungeren als hun clubblad", "er is al zo vaak gezegd dat geïnteresseerden in het openbaar vervoer zouden moeten samenwerken; er zijn nu teveel versnipperde hobbyclubs, verenigingen, lokale groepjes, enz.; de meeste clubbladen zijn dan ook samenbundelingen van historische artikels en foto's, modelbouw en actualiteit: er bestaat geen echte taakverdeling en zo ontbreekt het aan degelijke informatie en blijken vele bladen elkaar qua inhoud te overlappen, vooral op het domein van de actualiteit", "aangezien in elke vereniging wellicht mensen zitten die interessant archiefmateriaal bezitten en/of omwille van hun beroepsfunctie boeiende actuele gegevens kennen, kan de kwaliteit van een blad als RR zeker erop vooruitgaan indien er een goede samenwerking tussen clubs zou bestaan", "vele interessante artikels komen via clubbladen terecht in een te kleine kring van liefhebbers, en dan zwijgen we nog over de kwaliteit en het niveau op het gebied van presentatie, layout, taalgebruik, e.d.m. van dergelijke publicaties", "tientallen grote en kleine verenigingen slagen er niet in, om samen één tijdschrift van niveau op de markt te brengen; dit is ronduit grotesk, temeer daar de ledenbestanden van de clubs in hoofdzaak uit dezelfde mensen bestaan !; op dit ogenblik betaal ik 5.580,- fr. per jaar aan lidgelden en abonnementen van/op spoorwegverenigingen en dito tijdschriften; soms lees ik hetzelfde nieuws drie of vier maal, maar quasi altijd in ledenbladen van amateuristisch allooi; ik vraag mij af of er mits enige samenwerking echt geen degelijk tijdschrift zou kunnen ontstaan dat respect afdwingt bij de lezers, bij de O.V.-maatschappijen en ook bij de overheid !", "door samenwerking van verschillende verenigingen zou men moeten komen tot een tijdschrift dat frequenter verschijnt (min. 10 x per jaar), meer

actueel nieuws brengt en een uitgebreide agenda opneemt van de activiteiten; als voorbeeld kan naar het blad "Op de Rails" van de NVBS (NL) verwezen worden", "door het nu goed functioneren van de gemeenschappelijke bijeenkomsten van de verenigingen "Prov" en "Vebov", denk ik dat we de spons kunnen vagen over het verleden en dat we beide verenigingen onder een noemer zouden kunnen brengen om zo een sterke vereniging te vormen die dan eventueel voor de publicatie en de verspreiding van RR zou kunnen zorgen", "misschien kan er in de toekomst samengewerkt worden met franstalige spoorvrienden en franstalige clubs, om wederzijds artikels en bijdragen te leveren en te vertalen; op die manier kunnen trouwens ook meer mensen aan RR meewerken", "waarom geen samenwerking met Nederland (zie het ideaalbeeld "Op de Rails" van de NVBS); de kwaliteit van de artikels en van de taal zal hierdoor verbeteren", "gezien de problemen waarmee blijkbaar alle Belgische tijdschriften geconfronteerd worden, zou er een inspanning moeten gedaan worden om één goedkoop week- of maandblad over het openbaar vervoer te creëren, eventueel in samenwerking met de maatschappijen (NMBS, VVM, MIVB, ...); op die manier zou een Belgische "La Vie du Rail" haalbaar zijn, gebeurlijk via een vzw (Febelrail ?); een dergelijk blad zou ook de vele clubbladen kunnen vervangen; nu lezen we dezelfde zaken, al dan niet met x maanden vertraging, in verschillende bladen...; wie doet de eerste stap?", "indien samenwerking: bundeling van krachten, duidelijke afspraken, taalproblemen overwinnen, wederzijds toegevingen doen: moeilijk, maar eventueel mogelijk via een nationaal georganiseerde groep, samengesteld uit diverse verenigingen (Febelrail ?)", "samenwerking is meer dan wenselijk: naar mijn gevoel worden de bestaande mogelijkheden en inspiratiebronnen teveel versnipperd en speelt bij bepaalde personen of groepen het eigenbelang een te grote rol";

- contra: "RR moet worden samengesteld door een groep medewerkers, los van elke spoorwegvereniging; in clubbladen wordt teveel aandacht besteed aan de eigen activiteiten, terwijl RR moet onafhankelijk blijven en de nadruk moet leggen op de meest uiteenlopende spooractiviteiten om een zo groot mogelijk lezerspubliek aan te trekken", "samenwerking tussen verenigingen zal moeilijk zijn; spijtig dat er zoveel naijver bestaat", "hobbyverenigingen samenwerken?...: dat duurt hier in België toch nooit lang !", "samenwerking is moeilijk: de verenigingen zullen aandringen om bepaalde ruimte in het blad te krijgen in functie van het aantal leden of van de interesse van de leden; wat met de verschillen onderling: modelbouwclubs, verenigingen geïnteresseerd in grootbedrijf, tram/trein, enz.; iedere club zal proberen zijn stempel op het blad te drukken", "samenwerking?...: problematisch !; een initiatief in onze provincie liep spaak op het probleem van de betaalde (plaatselijke) publiciteit in de individuele bladen van de eventueel samenwerkende verenigingen: geen enkele club wilde de reclame in het eigen blaadje schrappen (verlies van inkomsten), zodat het gemeenschappelijk tijdschrift zou bestaan uit 90 % reclamebladzijden en 10 % informatie...", "de vzw-uitgeefster zou volledig autonoom moeten kunnen werken; een vaste binding met een club is af te raden; mogelijk kan het blad onder de hoede van Febelrail gebracht worden, desnoods met koppeling aan de Febelrail-Agenda";

- andere meningen: "geen samenwerking met clubs, wél met andere tijdschriften, bijv. buitenlandse bladen, met het oog op overname artikels; een voorbeeldje: een artikeltje over Belgische locs reeks 60 in Italië in het Italiaanse blad "I treni oggi" zou in het Nederlands in RR kunnen verschijnen", "het is spijtig, dat RR niet is samengegaan met Rail Foto, dat ook moeite had om te blijven verschijnen; mits overleg had men aanvullend kunnen werken !", "een samenwerking tussen verschillende organisaties zou wel ideaal zijn, maar de redactie van het blad zou onafhankelijk moeten blijven om te voorkomen dat RR een pion wordt in onderling geruzie".

Buitenlandse onderwerpen:

- pro: "uitzonderlijk buitenlandse onderwerpen behandelen, zoals de Zwitserse klassiekers (bijv. Rh.B.) en een beperkte belichting van de Europese netten", "artikels over buitenlandse onderwerpen zijn welkom, bijv. de spoorwegen in de USA, de TGV in Frankrijk, de Kanaaltunnel", "heel wat liefhebbers zijn geïnteresseerd in het buitenland; waarom geen vast item inlassen over de internationale spooractualiteit?", "meer artikels over buitenlands spoomaterieel op het Belgisch net", "artikels over onderwerpen zoals de Brusselse tram in Asuncion", "grensoverschrijdend vervoer en vreemde locs in België", "artikels over buurttramnetten in Nederland en Frankrijk (bijv. Lille), die vergelijkbaar zijn/waren met onze eigen NMVB of die destijds aansluitende of grensoverschrijdende tramlijnen exploiteerden", "een uitbreiding van het territorium lijkt mij aanvaardbaar voor wat betreft het Groothertogdom Luxemburg", "belangrijke of interessante buitenlandse gebeurtenissen of onderwerpen mogen behandeld worden";

- contra: "geen bijdragen over het buitenland, -- andere bladen voorzien hierin", "geen artikels over buitenlandse onderwerpen; niet iedereen is hierin geïnteresseerd, en de keuze van de onderwerpen of de landen die aan bod dienen te komen kan binnen de redactie een ernstig discussiepunt worden; de vraag is ook, of de gepubliceerde gegevens over het buitenland wel correct en/of volledig zijn; het is beter, dat de geïnteresseerde zich abonneert op een buitenlandse publicatie", "RR is het enige tijdschrift met Belgische ondertoon; dit moet zo blijven".

Kleurenfoto's:

- pro: "eventueel wat meer kleurenfoto's, tegen een hogere prijs per nummer, maar dat zou ik kunnen compenseren door andere abonnementen uit te sparen", "wat meer kleur zou zeker niet onaangenaam zijn; indien niet mogelijk, dan graag twee grote zwart-witafdrukken per nummer", "graag terug een afzonderlijke kleurenposter...", "in onze tijd van beeldcultuur is een kleurenfoto of een plannetje altijd aantrekkelijker dan tekst; daarom is de keuze van de kleuren-voorpagina erg belangrijk voor de losse verkoop!", "kleurenfoto's opnemen zonder artikels op de achterzijde, of met onbelangrijke teksten die niet dienen bewaard te worden; op die manier kan men de foto's recupereren om ze als poster te gebruiken", "voorstel: een blad met kleurenfoto's opnemen in het midden van het tijdschrift, met op de achterzijde publiciteit, mededelingen, enz.; zo kan men de kleurenfoto's eruit nemen zonder een interessant artikel te moeten verwijderen of in stukken te knippen";

- contra: "de prijs kan misschien gedrukt worden door voortaan uitsluitend zwart-wit afbeeldingen op te nemen?", "RR moet niet meer kleurenfoto's opnemen; informatie is belangrijker; het hoeft geen fototijdschrift te worden", "er hoeven geen kleurenfoto's opgenomen te worden over onderwerpen die iedereen al heeft of binnenkort wel eens fotografeert; de fotofreaks zullen wel een hele doos of diakast hebben met opnamen over livreen; bespaar dus kosten door zulke kleurenfoto's niet te publiceren", "de verleiding mag niet ontstaan, RR te laten onttaarden in een 'plaatjesboek', waarbij bovendien de reclame-inlassingen het kijkplezier noodgedwongen moeten helpen compenseren", "mijn vrees is, dat door een wijziging in de redactie er goedkope en weinigzeggende artikels in het blad gaan verschijnen en het tijdschrift inhoudelijk vervalt tot het niveau van bijv. Spoorweg Journaal, waarin mooie kleurenfoto's te zien zijn waarvan de hobbyist echter niets opsteekt", "kleurenfoto's: het oogt mooier, maar drijft de prijs teveel omhoog; een omslag met kleurenfoto is voldoende".

Actuele informatie:

- pro: "ik zag graag meer actuele berichten in RR, zodat de verhouding tussen geschiedkundige en actuele informatie in evenwicht zou komen, want momenteel gaat 70 à 80 % van de informatie over het verleden", "meer actueel nieuws: uitbreiding van de rubriek Rail-Actueel", "de huidige ontwikkelingen moeten meer aan bod komen", "de nieuwsberichten zouden door een eigen redactie moeten samengesteld

worden, en op een zeer goedkope wijze, doch met een hoge frequentie, moeten verschijnen (zoals het Nederlandse 'Het openbaar vervoer'); in feite zou het om een herleving gaan van het vroegere uitstekende 'Trampost', "meer actueel nieuws over Wallonië en Brussel", "rubriek Rail Actueel uitbreiden, met o.a. tabellen over leveringen van nieuw materieel, kleurwijzigingen, enz.", "bespreking van stelplaatsen, met alle transfers van motorwagens en locomotieven", "stelplaatswijzigingen opgeven in de rubriek Rail Actueel!", "actueel nieuws over fabrikanten van railmaterieel", "bijdragen over infrastructuurwerken, met foto of plannetje i.v.m. verloop werkzaamheden", "wijzigingen in het bus-, tram-, metro- en spoorwegnet melden", "beperking historische onderwerpen, en meer actuele onderwerpen behandelen, liefst uitgebreider i.p.v. de korte flashberichten in Rail-Actueel", "meer actueel nieuws!; het Nederlands blad Rail Hobby deed enkele jaren terug ook een enquête bij zijn lezers; de meeste lezers wilden minder artikels over het stoomtijdperk en meer bijdragen over het actuele spoorbedrijf";

- contra: "actualiteit volgen is niet mogelijk met een trimestrieel tijdschrift; actuele informatie is bij het verschijnen toch al achterhaald", "actuele informatie kan evengoed later uitgebreider en met meer achtergrondnieuws verschijnen", "de rubriek Rail-Actueel is wat rommelig (veel onderwerpen bijeen); de rubriek zou moeten uitgedund worden en sommige onderwerpen zouden veel uitgebreider moeten behandeld worden".

Toekomstgerichte informatie en modern openbaar vervoer:

- pro: "bijdragen over modern openbaar vervoer, bijv. afwerking eerste rijklijnen kanaalpendeltreinen, herwaarderings stations NMBS, nieuwe Belgische openbaar vervoerstructuren", "meer toekomstgerichte artikels over mobiliteit en openbaar vervoer", "toekomst van de tramlijnen te Charleroi en aan de Kust", "artikels over technische evolutie, management spoorwegen, toekomst NMBS, interviews met mensen die TGV/SST ontwerpen, nieuwe ontwikkelingen", "bijdragen over problematiek en toekomstplannen i.v.m. het openbaar vervoer in Vlaanderen: De Lijn, stadsvervoer te Brugge, aandacht voor gebruikersproblemen", "toekomstige ontwikkelingen en vooruitzichten, bijv. nieuw materieel, lijnstructuur, PCC-ombouw Antwerpen, lagevloertrams, lijnuitbreidingen, bestemmingsfilms, ontwaardings-apparaatuur".

Spoorwegen:

- pro: "meer over spoorwegen, aangezien het aantal liefhebbers groter is; het tijdschrift moet zich op de eerste plaats adresseren aan treinvrienden om met andere tijdschriften te kunnen rivaliseren", "verhouding trein/tram laten evolueren naar 60/40", "in onze club kan ik geen nieuwe RR-lezers aantrekken, omdat er in het blad teveel ruimte besteed wordt aan artikelen over andere onderwerpen dan spoorwegen en treinen", "meer artikels over Belgische spoorwegen en stoomtreinen", "artikels over de werking van de stoomlocomotief, in detail", "meer over het stoomtijdperk, de vroege diesels en elektrische locs, met bijhorende stations", "artikels over stoomlocomotievendepots en speciale onderwerpen, zoals militaire convoien, beroemde expresstreinen zoals de Oriënt Express", "meer over stoomlocomotieven, met plannen (voor-, achter- en bovenzicht), ook van locs van museumlijnen, zelfs uit de buurlanden", "meer over stoomlocs, minder over diesels a.u.b.", "meer foto's van het vroegere rollend materieel, zoals in de rubriek 'Historische foto's van het nr. 24", "artikels met bijzonderheden over de museumstoomlocs van de NMBS", "artikels over bouwers van spoorwegmaterieel, zoals BN, BREC, Alsthom, enz.", "meer over spoorwegen, maar liefst interessante onderwerpen zoals seingeving, infrastructuur, uitbating, reglementeringen, enz.", "meer over historisch rollend materieel (Etat Belge, Nord Belge, NMBS)", "meer aandacht besteden aan het onroerend patrimonium van de NMBS: stations, stelplaatsen, watertorens, kunstwerken", "bijdragen over opgeheven lijnen en stations", "beschrijving van de infrastructuur van de baan ten tijde van de stoomtractie", "meer over geschiedenis van de Belgische spoorwegen, ook van de voormalige particuliere maatschappijen", "nu er publicaties bestaan over locs, dieselmotorrijtuigen en

personenrijtuigen van de NMBS blijft er nog een grote lacune: het goederenwagenvanpark van de Belgische spoorwegen, dat toch een rijke verscheidenheid heeft vertoond in het verleden en waarvan weinig bekend is onder de vorm van foto's; daarom is blz. 137 van het nummer 24 dan ook een goed begin van het uitwerken van dit thema", "bespreking van de ex-Duitse rijtuigen", "meer over de spoorweg, met bijv. onderwerpen zoals de goederendienstwagens van de NMBS in woord en beeld", "bijdrage over de codificatie van de NMBS-dienstwagens, om de oorspronkelijke nummers te kunnen terugvinden", "meer info over exploitatie en materieel NMBS", "meer beschrijvingen van types", "meer reportages over een bepaalde reeks of een bepaald type, zoals bijdragen over HLE reeks 23 of loc 5001", "systematische beschrijving van materieel: locs, reeks per reeks, wagentypes, per type", "bijdragen over de levensloop van rollend materieel en wijzigingen die in de loop van de tijd werden aangebracht, bijv. i.v.m. de beschildering", "artikel over de kleurenstelling bij de Belgische spoorwegen sedert 1835", "overzicht brengen van de NMBS-rijtuigen, eventueel met technische fiches", "technische analyse van locomotieven", "wat mij betreft, zou het na te streven ideaal zijn, te komen tot een tijdschrift dat uitsluitend handelt over spoorwegen; een tweede tijdschrift zou kunnen handelen over de tramhobby; ik kan niet begrijpen dat een dergelijke verwezenlijking in ons land niet mogelijk is".

Trams:

- pro: "meer artikels over de tram, vermits hij in ere hersteld wordt", "meer over het niet-moderne trambedrijf, met bijhorende haltes", "geschiedenis van de trammetten in de Belgische steden bespreken", "artikels over Belgische tramlijnen met geografische weergave van de besproken lijnen d.m.v. oude stafkaarten", "plan van bestaande of verdwenen tramsituaties", "meer over Brusselse trams", "waarom eens niet thematisch lijnkleuren en -teksten van trambedrijven aangepakt", "nadruk op de geschiedenis van bepaalde tramlijnen", "retro-artikels over tramlijnen, voorzien van situatieschetsen of netplans: de meeste mensen zijn enkel vertrouwd met de situatie in eigen stad of streek, vandaar dat een plannetje als aanvulling bij de teksten een ruggesteun is voor de niet altijd geïnformeerde lezer", "meer over de stadstrams in Brussel, Luik, Verviers, met inbegrip van stadsvervoer NMVB", "oude NMVB-tramlijnen in detail bespreken, met plannetje van de gevolgde reisweg", "aandacht voor onroerend patrimonium tramwegen: gebouwen, stelplaatsen, enz.";

- contra: "de tram krijgt teveel aandacht, of wil men hem juist propageren?", "er zijn teveel artikels over trams; er zou alleszins een beter evenwicht moeten bestaan tussen tram/bus en trein; RR is te "trammig", cfr. het nummer 24 met overdreven veel trambijdragen", "liefhebbers van trams zijn minder talrijk; dit blijkt toch op manifestaties, ruilbeurzen, e.d.m. ?; dus: minder trambijdragen", "liefst minder artikels over trams; ik denk dat de inhoud van het blad geen weerspiegeling is van de interesse zoals ze in de werkelijkheid bestaat (volgens mij 1/4 tram in 3/4 trein; ik heb de indruk dat het in uw blad juist andersom is", "liefst iets minder aandacht voor tramgeschiedenis".

Autobussen:

- pro: "twee blz. per nummer meer voor autobusnieuws", "niet alleen tram en trein behandelen, maar ook aandacht besteden aan autobussen", "het verschijnsel 'bus' moet toegelaten worden tot het tijdschrift, aangezien de Belgische trambedrijven weinig talrijk zijn en er relatief weinig gebeurt; over trams verschijnen dan ook altijd historische artikels; jongere mensen welke zo goed als geen herinneringen hebben aan de vroegere tramlijnen kunnen zich moeilijk inbeelden 'hoe het was'; vergelijk eens een huidig bustrajekt met een vroegere tramlijn; volg de (bus)realiteit en blijf niet steeds bij die 'goeie ouwe boeretrans' plakken", "vaste rubriek over stads- en streekbussen", "artikels over buslijnen van NMVB/VVM/SRWT: ook dat is openbaar vervoer", "bijdragen over oude autobussen", "vaste rubriek over bussen, met bijv. nieuws over reclamebussen", "naast de degelijke historische artikels over spoor- en tramwegen lijken mij ook historische artikels over bijv. de NMVB-busuitbating niet overbodig", "gezien de hoeveelheid tijdschriften die de laatste jaren op de markt zijn verschenen en die handelen over de

spoorwegen, zou het misschien beter zijn, zich in RR te concentreren op trams én bussen?", "de artikels die in RR verschijnen over autobussen zijn grandioos en een unicum", "ik zou graag overzichten gepubliceerd zien over de de uitbaters van buslijnen; bij Vebov en Prov zijn er veel busliefhebbers, die alle aangewezen zijn op uw blad voor wat betreft informatie over autobussen!";

- contra: "geen artikels over busbedrijven", "aangezien de titel van het blad 'Rail Revue' is: liefst geen artikels over stinkende en lawaaijerige bussen!", "wat hebben bussen te maken met (buurt)spoorwegen?; "we dreigen ons door de autobusartikels te verwijderen van de spoorhobby en ons te begeven op het terrein van de auto(model)hobby; bussen kennen ook pech, dus straks ook artikels over 'depanneuses'?", "minder over autobussen: dit heeft niets met tram of trein te maken", "bussen kunnen passen in een tijdschrift over openbaar vervoer, maar niet in een blad over railvervoer; bussen doden railvervoer en zijn in RR niet op hun plaats".

Materieellijsten :

- contra: "naar mijn mening hadden veel interessanter bijdragen in de plaats moeten komen van de vele blz. nummerlijsten van trams en bussen die in de laatste nummers werden afgedrukt", "geen overzichtstabellen van bussen a.u.b.!", "wél bijdragen over bussen, met technische informatie en historische foto's, maar geen autobuslijsten!", "zijn lijsten van materieel werkelijk zo interessant voor het grootste deel van de lezers?; indien niet: overbodig", "geen dorre opsommingen inzake materieel", "lange lijsten met nummers zijn overbodig en maken het artikel voor de gewone lezer moeilijk leesbaar", "vlot leesbare artikels zouden de lezerskring mijns inziens kunnen doen groeien; ik heb twee vrienden die geïnteresseerd zijn, maar die geen abonnee geworden zijn vanwege de vele artikelen met nummerlijsten, data van verbouwingen, enz.", "aandacht voor historische onderwerpen is relevant, indien er de geschiedenis van lijnen, netten, materieeltypes, enz. wordt besproken; minder relevant zijn de soms ellenlange materieellijsten met data van verbouwingen, sloping, enz.; zou het niet logischer zijn deze informatie te voorzien als een bijlage bij het tijdschrift, of in afzonderlijk uitgegeven brochures over materieeltypes?; een tijdschrift moet toch iets meer algemeen aansprekende onderwerpen brengen?".

"Lange" artikels:

- contra: "er worden teveel lange bijdragen opgenomen over trams; deze artikels zijn té lang voor niet-specialisten; beter korte bijdragen en meer afwisseling", "geen artikels opnemen die in een vervolgsérie verschijnen", "geen artikels van meer dan drie afleveringen", "geen lang uitgesponnen artikels, zoals de reeks over de Gentse trams".

"Korte" artikels:

- pro: "liefst meer kleine bijdragen over speciale thema's, zoals spoorbreedten, rijrichting van de treinen, enz. in het buitenland en in België; ook i.v.m. trams en industriële lijnen", "meer korte bijdragen met delikatessen, zoals 'trams ver van huis' en 'werkwagens van toen', "beknopte artikels over een bepaald thema, om bepaalde interessante wetenswaardigheden te vertellen die anders moeilijk in een lang artikel zouden passen, zoals bijv. 'werkwagens van toen', 'trams in de sneeuw', enz.; in hetzelfde genre zou men enkel losse foto's omtrent een actuele situatie kunnen opnemen, bijv. omtrent werken/omleidingen/nieuwe materieeltypes"; "meer korte stukjes over onderwerpen die elders niet aan bod komen", "meer foto's van vroeger, met commentaar", "meer archieffoto's afdrucken, zoals bijv. deze uit het archief van de heer Cohn, die blijkbaar niet egoïstisch is ingesteld, hetgeen eerder een uitzondering is".

Rail Agenda:

- pro: "actuele agenda over activiteiten, tentoonstellingen, speciale ritten, enz.", "meer nieuws en mededelingen over museumlijnen", "opendeurdagen en manifestaties maatschappijen openbaar vervoer

vermelden", "activiteiten verenigingen aankondigen", "agenda van verenigingsactiviteiten opnemen", "het vooraf aankondigen van speciale ritten met stoomlocomotieven en andere manifestaties is van zeer groot belang".

Modelbouw:

- pro: "uitbreiding van de rubriek modelbouw: ombouw naar Belgisch voorbeeld, zowel scenery als rijdend materieel", "artikels over zelfbouw", "meer maatschetsen opnemen ten behoeve van zelfbouw (rollend materieel en ander materieel + gebouwen", "plans en tekeningen opnemen van trams, om nabouw mogelijk te maken, met vermelding van coëfficiënten van de courante schalen om het mogelijk te maken d.m.v. fotocopies van de gepubliceerde tekeningen zelf plans op schaal te maken", "artikels over diverse onderwerpen i.v.m. modelbouw, bijv. over de livrei (kleuren) van het materieel (ook trams); waarom eens geen kleurenblad afdrukken met juiste kleuren van spoor- en trammaterieel en verwijzing naar types en codes van verf en kleuren", "meer over treinsamenstellingen in het grootbedrijf, met het oog op het weergeven van realistische situaties op de modelbaan", "zeer positief: artikels over toepassingen van het grootbedrijf op de modelbaan, bijv. i.v.m. seinen NMBS en bovenleidingen", "meer tips vermelden voor het bouwen van een Belgische baan, bijv. gegevens i.v.m. Belgisch spoorweglandschap rond 1950", "historische schetsen over baanvakken en spoorlijnen die gesloten zijn, met informatie die nuttig is voor de modelbouwer, bijv. foto's van bezienswaardige plekjes, gebouwen, infrastructuur", "graag meer foto's van materieel, zowel van links, rechts, boven, voor en achter, om miniatuurmodellen beter te kunnen detailleren", "vermelden of en waar er artisanale produkties te verkrijgen zijn naar Belgisch voorbeeld", "aandacht wijden aan de ombouw van modellen, met vermelding van de benodigde onderdelen, soorten verf, afwrijfletters, enz.", "meer over (betaalbare) bouwkits van miniatuurmodellen, eventueel zelfs van vitrinemodellen, met aanduiding waar deze verkrijgbaar zijn, en hoe de kits eventueel kunnen omgebouwd worden", "meer bijdragen over het zelf verbeteren van fabrieksmodellen: detaillering, juistheid onderdelen (locs, rytuigen en wagens)", "bijdragen over besturingselectronica modelbanen", "eenvoudige en duidelijke uitleg over hoe een modelspoorbaan te beginnen, met tips die niet in boeken voorkomen", "bespreking van modellocomotieven en vergelijking met het grootbedrijf", "bij bespreking van treinen en trams uit het grootbedrijf verwijzen naar de modellen die beschikbaar zijn", "meer over trammodelbouw (Belgische modellen)", "meer informatie over nieuwigheden op het gebied van de modelbouw", "meer over modulebaanbouw", "besprekingen van railplannen", "foto's, plans en beschrijvingen van miniatuurbanen van verenigingen en particulieren!", "meer over techniek modelbanen en -treinen", "ook bijdragen over schaal N a.u.b. !; niet iedereen heeft plaats voor HO", "meer over HO-Märklin";

- contra: "ik raad u aan om op niet te veel pootjes te hinkelen; blij bij een beperkt aantal onderwerpen en verkrijg aldus een eigen gezicht; het onderwerp modelbouw wordt al door vele andere tijdschriften uitgekauwd; als voorbeeld staat mij voor ogen het blad "Op de Rails" van de Nederlandse NVBS, dat ook een eigen identiteit bezit door geen modelbouwonderwerpen op te nemen", "geen bijdragen die zich teveel in de hobbysfeer bevinden, zoals modelbouwartikels", "minder over modelbouw: er zijn genoeg publicaties die zich hiermee bezighouden", "hoewel ik zelf een modelbaan bezit, vind ik dat de artikels over modeltreinen mogen wegvallen; men kan daarvoor terecht bij de vele hobbyverenigingen"; "een zeer groot gevaar zou het uitbreiden van de omvang van modelbouwartikels kunnen zijn op de manier waarop dit bijv. in Spoorweg Journaal gebeurt, nl. door 5 à 6 foto's af te drukken van hetzelfde locomotiefje..."

Publiciteit in RR:

- pro: "er mag voor mijn part wat meer publiciteit in RR; ik weet uit ervaring dat dit de leefbaarheid van een klein tijdschrift tenzerste ten goede komt; misschien moet men dan wel selectief zijn wat de adverteerders betreft", "het zou interessant zijn, mocht er in het tijdschrift ook reclame van modelbouw winkels verschijnen",

"advertenties opnemen over nieuwigheden op het gebied van modelbouw";

- contra: "het tijdschrift moet zelfstandig blijven en niet afhankelijk zijn van publiciteit", "RR zit boordevol informatie, hetgeen te verkiezen is boven sommige tijdschriften met overdreven veel reclame", "geen nederlandstalig reclameblad maken van RR!", "RR moet onafhankelijk blijven t.o.v. publiciteit van firma's en/of modeltreinimporteurs".

Publiciteit voor RR:

"meer publiciteit maken, zelfs in andere hobbybladen!", "veel meer publiciteit maken op tentoonstellingen en ruilbeurzen", "publiciteit maken, bijv. door een geschenkje te geven aan nieuwe abonnees, in samenwerking met een Belgische fabrikant of importeur van modeltreinen, bijv. afwrijfletters of -symbolen voor Belgische wagens en rytuigen".

Diversen:

"waarom geen eenvoudiger drukmethode, zoals kantooroffset, met een afzonderlijk fotokatern; voor mij is de info belangrijk, niet de luxe-uitgave", "indien kostprijsproblemen: voor mij mag het soberder, maar inhoudelijk goed zoals bijv. Tram 2000", "desnoods moet maar gekozen worden voor een minder kostbare uitgave van RR; voor de werkelijke liefhebbers komt de inhoud voor de presentatie", "er worden teveel bijdragen over de provincie Antwerpen opgenomen", "graag een vraag-aanbodrubriek invoeren, zodat een band groeit tussen de abonnees", "uitbreiden: rubriek lezersforum", "graag rubriek 'opsporing gevraagd'", "graag een rubriek 'fototips' opnemen: aangeven van interessante plaatsen, en hoe deze te bereiken zijn", "graag verslagen van veilingen, georganiseerd door Belgische veilinghuizen", "uittreksels uit vroeger verschenen boeken publiceren, die niet meer te bekomen zijn", "verslagen over hoe in de eerste helft van de 19de eeuw de metaalbewerking werd aangepakt, o.a. voor de bouw van stoomlocomotieven", "zo mogelijk iets publiceren over smalspoorwegen, vooral over industriële spoorlijnen die gebruikt werden bij de bouw van kanalen en autosnelwegen", "graag artikels met informatie afkomstig van mensen die over het verleden kunnen getuigen; deze mensen zouden moeten worden opgespoord door diegenen die in staat zijn deze kennis op papier te zetten voor het nageslacht", "ik wordt soms wrevelig bij enkele taalonzuiverheden en koppige fouten die in het blad opduiken (al wil ik dit niet dramatiseren!)", "vele artikels zijn doorgrond en zeer interessant, maar... zo muf geschreven !; saaiepietentaal !; waarom niet wat fleuriger teksten met anedotes i.p.v. belastingsformulierentaal ?; de Hollanders beschrijven hun treinen en trams smakelijker en vlotter, hoewel ze aartslelijk zijn (de treinen en trams, bedoel ik)", "graag verzamelbanden voor het opbergen van de nummers", "elke openbare bibliotheek zou op RR moeten geabonneerd zijn", "graag meer frequenter verschijningsdata, met aangepaste abonnementsprijzen", "er zou misschien meer interesse bestaan indien het blad maandelijks zou verschijnen", "het tijdschrift mag iets meer geëngageerd zijn, o.a. door het uiten van een mening over het algemeen of het plaatselijk openbaar vervoer", "daar het in RR gaat om Belgische onderwerpen, zou men ook publiciteit kunnen maken voor het blad in Wallonië, maar dan zou wel een samenvatting in het Frans (bijv. als bijlage, op een mindere kwaliteit papier) toegevoegd moeten worden", "een idee: met de medewerking van de lezers een oorkonde toekennen aan 'het model van het jaar', "zou er niet voor kunnen gezorgd worden dat de foto's die in het museum van Brussel-Noord kunnen besteld worden, gepubliceerd worden in RR ?".

Samenvatting/bewerking: J. Van Olmen.

door vele enquêtedeelnemers ongeschikt geacht voor opname in RR.

- Lange, erg gedetailleerde artikelen worden blijkbaar ook door vele lezers afgewezen. Er is daarentegen een duidelijke behoefte aan korte artikelen over de meest diverse thema's (bij voorkeur thema's „die nergens anders aan bod komen”), liefst geïllustreerd met unieke of historische foto's.

- Verschillende lezers zijn tegen de opname van artikelen over modelbouw, omdat over modelbouw reeds genoeg literatuur zou bestaan. In veruit de meeste commentaren i.v.m. dit onderwerp komt evenwel de tegenovergestelde mening tot uiting, nl. dat er veel meer over het miniaturbedrijf zou moeten gepubliceerd worden. Blijkbaar bestaat er een grote vraag naar artikelen over het bouwen van een Belgische baan, met alles wat daarbij komt kijken: ombouw/aanpassing van bestaande modellen van locs en rijtuigen, Belgische scenery, seinen, bovenleiding, gebouwen, toebehoren, enz... Ook bestaat er een behoefte aan informatie over kits en artisanale producties van Belgische miniatuurmodellen.

- Een aantal lezers wenst blijkbaar meer informatie over data van tentoonstellingen, speciale ritten, opendeurdagen, ruilbeurzen, enz. en nieuws over museumlijnen (ritdagen, manifestaties). Wij moeten de betrokkenen teleurstellen: in RR nr. 16 hebben we het reeds hierover gehad: in de rubriek Evenementen zullen in de toekomst enkel nog berichten en aankondigingen gepubliceerd worden die ons rechtstreeks door

de betrokken verenigingen en organisatoren bezorgd worden. Een gedetailleerde en volledige agenda wordt in RR niet meer opgenomen, niet alleen omdat de samenstelling hiervan een enorme bijkomende inspanning vergt van de redactie, maar ook omdat zulks dubbel gebruik zou betekenen met de trimestriële Agenda die wordt uitgegeven door FebeRail.

Overigens werden nog twee specifieke vragen gesteld m.b.t. de inhoud van het tijdschrift, nl. i.v.m. de Belgische onderwerpen en de opname van kleurenfoto's.

Meer dan drie kwart van de enquêtedeelnemers, nl. 77,1 %, meent dat RR in de toekomst bijna uitsluitend Belgische thema's moet blijven behandelen. Toch is het opvallend, dat door een vrij groot aantal lezers gevraagd wordt naar artikelen over „algemeen internationaal nieuws”, bijv. inzake de TGV/SST en de Kanaaltunnel. Bovendien wordt ook gevraagd naar bijdragen over grensoverschrijdend spoorverkeer, bijv. over buitenlands materieel op Belgisch grondgebied, en naar artikelen over thema's die betrekking hebben op het nabije buitenland.

Eveneens iets meer dan drie kwart van de enquêtedeelnemers, nl. 76,0 %, vindt dat er in RR voldoende kleurenfoto's afgedrukt worden. De meeste lezers hebben dus blijkbaar wel begrepen dat het publiceren van meer kleurenfoto's de kostprijs van het blad - gezien de vrij beperkte oplage - enorm zou doen toenemen en dat de in RR voorkomende (degelijke) informatie belangrijker is

dan de eventuele publicatie van meer kleurenopnamen.

Conclusies :

Wanneer we de globale enquêteresultaten (en de tendenzen die uit de commentaren naar voor komen) confronteren met de huidige inhoud en opvatting van RR, moeten we de volgende conclusies trekken :

- de Belgische ondertoon van het tijdschrift moet blijven;

- het aantal kleurenfoto's mag beperkt blijven;

- er moeten geen rubrieken verdwijnen; - erg lange artikelen en gedetailleerde materiellijsten moeten geweerd worden;

- er moet meer aandacht besteed worden aan de actualiteit;

- er dient in verhouding meer ruimte besteed te worden aan het onderwerp „spoorwegen”;

- er moet een inspanning gedaan worden om meer artikelen over modelbouw „naar Belgisch voorbeeld” op te nemen.

Nog een toemaatje: bijna één op tien enquêtedeelnemers, nl. 9,6 %, antwoordt „neen” op de vraag of het langs de post verzonden exemplaar van RR telkens onbeschadigd toekomt. Moeten we dit interpreteren als een goede of een povere score voor de Belgische Posterijen ?

Tenslotte danken wij de 297 enquêtedeelnemers van harte voor hun bereidwillige medewerking. De RR-redactie zal trachten, voor zover mogelijk, in de toekomst rekening te houden met de geformuleerde wensen !

J. Van Olmen

NU VERKRIJGBAAR :

TERMINUS JUMET

Henegouwen 1978-1988 : reis zonder terugkeer van de Belgische „Boerentram”

door **Staf Cuyt**, met medewerking van **Robert Boogaerts**, **Luc Koenot** en **Bernard Vancraeynest**

Het werk vertelt de zo goed als volledige geschiedenis van de laatste tien jaar „Boerentram”-exploitatie in de provincie Henegouwen. Het stopzetten van deze bedrijvigheid betekende meteen het definitieve verdwijnen van het gedurende ruim honderd jaar zo vertrouwde beeld van de echte Belgische buurttram.

Over 72 pagina's (formaat 21 x 29,7 cm) verdeeld treft de lezer, naast een zeer uitgebreid en verantwoord tekstgedeelte, niet minder dan 100 kwaliteitsfoto's aan (waarvan 27 in kleur), 10 buitentekstplannen en -schetsen en volledige materiellijsten van het gedurende dit decennium nog in Henegouwen aanwezige, intussen gesloopte of bewaarde buurttrammaterieel.

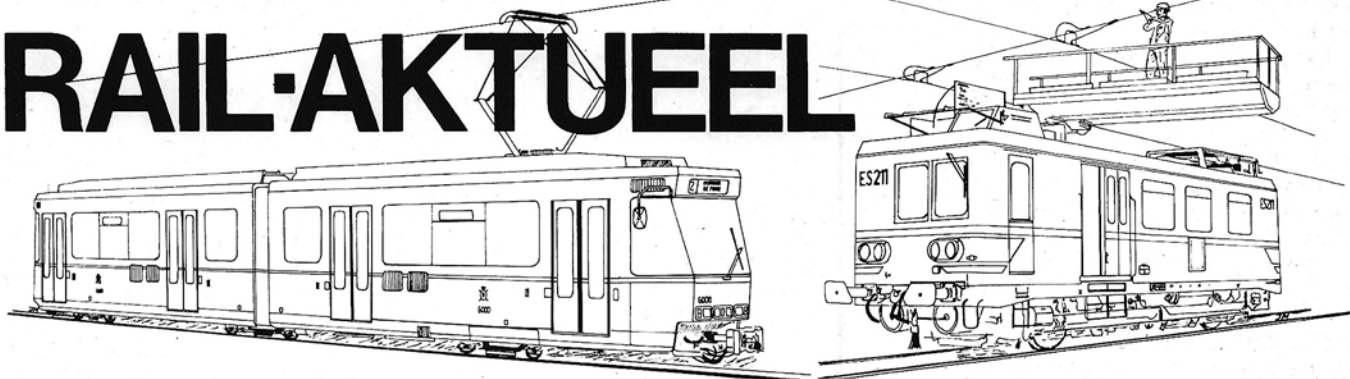
Deze bijzonder fraai uitgevoerde brochure is verkrijgbaar bij een aantal hobbyzaken en spoorliteratuur-boekhandels of rechtstreeks bij Monopress, Vosstraat 43, 2140 Borgerhout.

Prijs afgehaald : 600 F. Verzending binnenland : 635 F; buitenland : 690 F.

Storting op rekening KB 402-6008751-83 of op postrekening 000-0124811-69 t.n.v. Monopress, (B)-2140 Borgerhout. Voor betalingen uit het buitenland worden eveneens in BEF uitgeschreven, gekruiste Eurocheques of gelijge buitenlandse bankbiljetten aanvaard.

Een „must” voor iedere (NMVB-)tramliefhebber !

RAIL-AKTUEEL



- Op vrijdag 31 mei ll. werd het grenspunt Raeren voor de laatste keer in commerciële exploitatie bediend. Tot op die dag was die grensovergang enkel open voor buiten-profielladingen. Het aanpassen van de tunnel onder het drielandenpunt tussen Montzen en Aachen-West had dan ook voor gevolg dat de lijn Eupen - Raeren - Walheim overbodig werd.

Op de laatste exploitatiedag werd de internationale goederentrein Z46086 gesleept door DB-loc 290 247-6. De last bestond uit 4 Kbs-wagens, waarvan er 3 bestemd waren voor de Forges de Clabecq en de laatste Vilvoorde als bestemming had (een legerautobus). Richting Duitsland waren er geen wagens, zodat de loc los terugreed.

- Dezelfde dag (31 mei) werd de eerste loc van de reeks 59, bestemd voor de TGV-werken, overgebracht vanuit Merelbeke naar Lille-Délivrance. Het was de 5939, die als losse machine werd overgebracht. De drie vorige dagen werd de loc op proef ingezet aan kop van een kolentrein Merelbeke - Ruien en terug (in dubbeltractie met een 51'er). Nadien werden de andere locs opgeknaapt door de werkplaatsen Merelbeke en Ronet. Vanuit Merelbeke ging de testrit steeds naar Ruien, in dubbel met een 51'er. Op de foto zie je trein Z 39931 Ruien - Merelbeke met 5947 + 5113 + 22 ledige Falswagens op 11 juni 1991. Rechts bemerk je de elektrische centrale van Ruien.

Op 1 augustus werden nog eens 4 59'ers overgebracht naar de SNCF. Ditmaal sleepte de 5132 het viertal van Merelbeke tot Tourcoing (5947, 5941, 5916, 5936).

Op 30 augustus was het de beurt aan de 5917 en de 5905. Deze locs werden aan kop van de goederentrein E46842, gesleept door een machine van de reeks 12, meegevoerd naar Lille Délivrance.

- De aflevering van de stellen 900 (duikbrillen) loopt naar zijn einde. Hierna volgen de data van de afleveringsritten Brugge - Schaarbeek. Opvallend is, dat eerst nog een slag naar Oostende wordt gereden: 946 op 11/7/91, 947 en 948 op 17/7/91, 949 en 950 op 29/8/91.

Ph. D.

- Op 28 september 1991 vierden de laatste drie van de oorspronkelijke NMBS-stoommachinisten hun opruststelling. Zij reden bij die gelegenheid de intussen beroemd geworden 1.002 van Leuven naar Gent (via Mechelen en Dendermonde) en terug en mochten vele

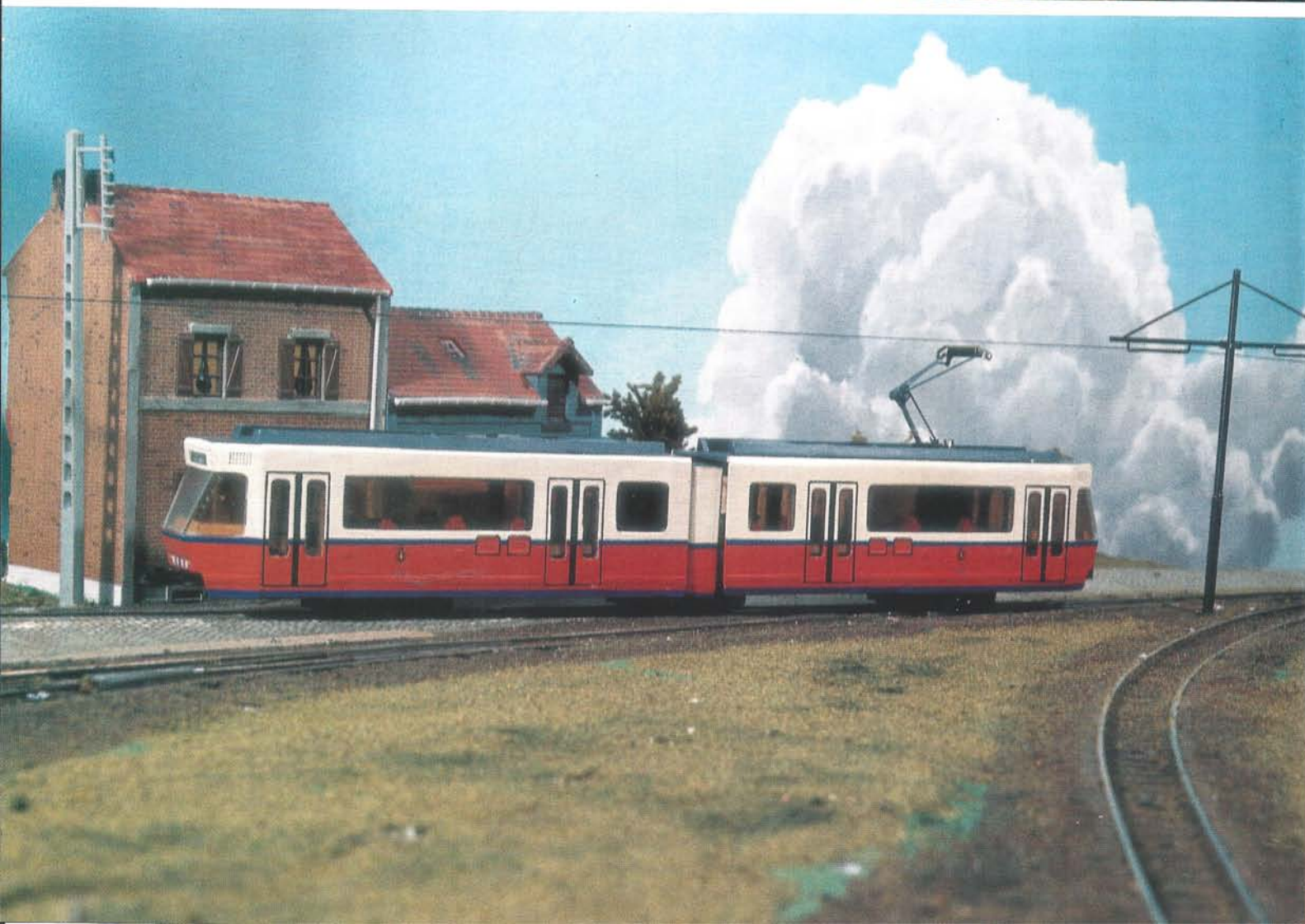
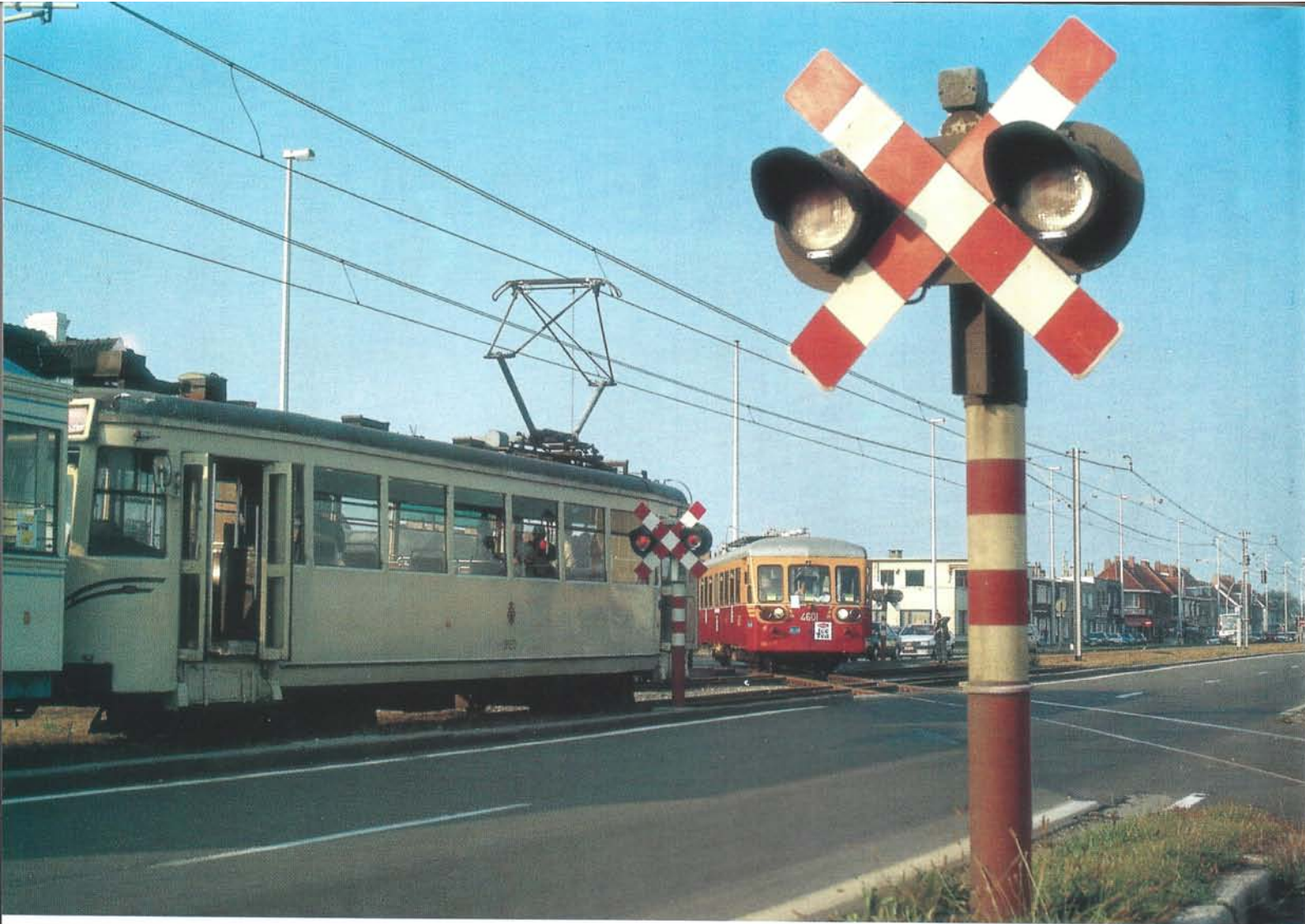
gelukwensen in ontvangst nemen. Daniël Beernaerts, Telles Borreij en Maurits Vercauteren (deze laatste was ook nauw betrokken bij de restauratie van de legendarische 1.002) leidden de voorbije jaren een nieuwe generatie stoommachinisten op en droegen zo-



DB-lok 290 247-6 rijdt los terug richting Duitsland, nadat zij in grensstation Raeren de laatste hierlangs binnenkomende internationale goederentrein had aangevoerd. Foto Philippe Dejonckere, 31 mei 1991.



Ruien, 11 juni 1991: toch nog een 59'er op het Belgische net! Foto Philippe Dejonckere.



doende bij om de stoomtraktie bij de NMBS te bestendigen.

Alle stoomliefhebbers danken hen van harte en wensen het bekende trio nog vele goede jaren ! S.C.

• **Opendeurdagen Centrale Werkplaats te Mechelen**

Op zaterdag 28 en zondag 29 september stelde de NMBS de deuren van de Centrale Werkplaats te Mechelen weer wagenwijd open. De aanleiding van deze opendeurdagen was het volledig operationeel zijn van de nieuwe spuitinstallatie voor het schilderen van het traktiematerieel en de rijtuigen. Wie het wou, kon uitgebreide inlichtingen bekomen bij het personeel, dat zich daarvoor ter beschikking hield. Op eigen ritme een zelf gekozen weg nemen kon evengoed, omdat de mogelijkheid bestond om naar eigen goeddunken vrij rond te lopen, weliswaar op de toegelaten wegen. Op het hele parcours stonden overal infozuilen, die de bezoekers toelieten hun route te bepalen aan de hand van duidelijk herkenbare kleuren. Ook ditmaal werd iedereen bedacht met de nodige documentatie. De afdeling Externe Betrekkingen leverde een zeer fraaie brochure af onder de titel Spoorwerk, waarin, naast de foto's, interessante beschrijvingen worden gegeven over de werkplaats als dusdanig en het raam waarin de CW past in het geheel van het hedendaags spoorweggebeuren.

Langs zij de Leuvensesteenweg was een beperkte openlucht tentoonstelling. Hier werden voornamelijk rijtuigen voorgesteld die kort geleden werden vernieuwd of zelfs volledig werden omgebouwd. De nieuwste kleuren van de „Memling“-rijtuigen mochten natuurlijk niet ontbreken.

In de werkplaats „rijtuigen“ waren de bezoekers in de gelegenheid om in één van de spuitcabines een videofilm te bekijken waarin uitgebreid werd verhaald hoe het motorstel 808 werd voorzien van zijn speciale jurk...

Dit stel stond trouwens eveneens in de buurt opgesteld.

Verder viel ons ook op dat een M4 A-rijtuig bij wijze van proef was uitgerust met een heuse stereo-radio-ontvanger. In de eerste periode zal het mogelijk zijn tijdens de rit af te stemmen op twee verschillende radiozenders. Het enige wat de reiziger daarvoor nodig heeft is een koptelefoon van het type walkman. Waarschijnlijk zal die verhuurd worden in de stations. Alle details hieromtrent zijn op dit ogenblik nog niet bekend. Blijft nog te vermelden dat verschillende thema-tentoonstellingen waren opgesteld zoals STAR 21, TGV, investerin-



Een dubbeltraktie 51'ers in Antwerpen Centraal (let op de ex-5001) met een lange sleep, bestaande uit twee generatorwagens, acht rijtuigen I10 en één I6, met als bestemming Mariembourg. Toch wel een uitzonderlijk beeld ! Foto Fr. Maurus, 12 juni 1991.

gen in de stations (een nieuw type schuilhuisje werd voorgesteld dat door de CW ontwikkeld werd) en de bouw van „car-washes“ op verschillende plaatsen van het net.

De bezoeker werden hier de speciale brochures „Investeren in ONTHAAL“ en „SPOOR naar de TOEKOMST“ overhandigd. (Deze uitgaven zijn te bekomen bij de dienst Public Relations. Zie verder in Rail-Aktueel.)

Al was in feite slechts een gedeelte van „het Arsenaal“ toegankelijk, het was zeer zeker de moeite waard ! Ruimer bekeken zitten er ontgensprekelijk zelfs voordelen aan deze „beperkte opendeurdagen“ vast. Deze formule heeft als voordeel dat bijna iedereen als het ware een „persoonlijke gids“ ter beschikking had voor bijkomende inlichtingen. Ondanks de beperkte ruimte van het hele gebeuren, blijft het mogelijk de bezoekers probleemloos vrij te laten in hun keuze, datgene te bezoeken waar de meeste belangstelling naar uitgaat.

• Speciaal voor alle spoorgeïnteresseerden willen wij langs deze weg iedereen die op zoek is naar documentatie of informatie over een bepaalde activiteit van de spoorwegen, een zeer belangrijk telefoonnummer doorspelen. Wanneer het nummer 02 / 525 30 75 van de Belgische Spoorwegen wordt opgeroepen kan men gratis één of meerdere brochures aanvragen, die per post worden toegezonden.

Momenteel zijn reeds volgende uitgaven

ter beschikking :

- STAR 21 : Synthese over de toekomstplannen van de NMBS (30 blz.).

- DE TGV IN BELGIË : Het TGV-project en de studie die eraan voorafging (20 blz.).

- DAG TREIN : Een globale benadering van het spoorwegbedrijf. Bij schoolbezoeken ontvangen de leraars deze brochure.

- 1993 : Een document over de Kanaaltunnel en de trein die er doorheen zal rijden.

- SPOOR NAAR DE TOEKOMST : Een benadering van de mobiliteit en de rol van de trein daarin.

- INVESTEREN IN ONTHAAL : Het tienjarenplan voor de herwaardering van de stations.

Men mag dit telefoonnummer doorgeven aan vrienden en bekenden. Een aanrader voor iedere rechtgeaarde spoorwegliefhebber. Goede en eerlijke informatie over de actuele stand van zaken, waarbij vele vooroordelen uit de wereld worden geholpen !

• **Elektrisch motorstel 808 in de „VTM“-kleuren**

Op donderdag 27 juni werd om 16 uur het elektrisch motorstel 808 officieel voorgesteld aan de pers in het station Vilvoorde, in aanwezigheid van de directieleden van de NMBS en van de VTM. Het motorstel is overwegend blauw geschilderd en versierd met wolken en regenbogen, terwijl ook het VTM-logo niet ontbreekt.

Tijdens een door TTO Noordzee met ex-NMVB SM-motorrijtuig 9123 aan de kust ingerichte tramexcursie vond deze geheel toevallige - en door de vele aanwezige fotografen fel gesmaakte - ontmoetingplaats met NMBS-dieselspoorauto 4601 uit het verre Montzen. In Zeebrugge werden in enkele minuten tijds vele foto's geproduceerd ! 21 september 1991, dia Rudy Van Iseghem.

Goed nieuws voor de liefhebbers van Belgische trammodellen : het door Ferivan geproduceerde HO-model van de Waalse gelede BN-motorstellen is gereed gekomen (de handige modellenschilder kan meteen aan de slag om de 6125 een TEC-livrei te bezorgen) ! Wij houden het hier nog even op de klassieke ex-NMVB-schildering en verwijzen de belangstellende lezer naar de in dit nummer opgenomen beschrijving van deze fraaie aanwinst. Dia Fernand Vanhoey.



De NS VIP-car „Kameel”, destijds ook in ons land een graag geziene en regelmatig terugkerende gast, is op rust gesteld. Het rijtuig wacht hier in Roosendaal om te worden overgebracht naar het Nederlands Spoorwegmuseum in Utrecht. Foto Alain Janmart, 20 juli 1991.

Het ontwerp komt van de Heer Van Peteghem uit Gent. De realisatie gebeurde in de CW Mechelen.

INZET

Het stel kwam in dienst op maandag 1 juli om een eerste uit de reeks „Tien om te Zien”-treinen te verzekeren.

Gedurende de eerste twee maanden was het motorstel bijna uitsluitend te vinden in de relatie Antwerpen - Blankenberge en terug (E9805 Antwerpen Centraal - Blankenberge 0830 - 1003, E9855 Blankenberge - Antwerpen Centraal 1758 - 1926).

Elke maandag in juli en augustus verzekerde het motorstel ook een extra-trein voor „Tien om te Zien” vanuit Blankenberge naar Mechelen (E19773

Blankenberge - Mechelen 2315 - 0033).

Op maandag 27 juli werd het stel benut voor de realisatie van filmopnamen en TV-spots. Een extra-fotorit Blankenberge - Antwerpen vv. werd toen voorzien.

Tijdens de week-ends reed het motorstel mee in de gewone beurtregeling tussen Roosendaal - Antwerpen Centraal - Oostende vv. (E605 - E633 - E610 - E639 - E616 - E644).

Na deze periode van twee maanden worden extra-treinen voorzien voor allerlei manifestaties waaraan de VTM haar medewerking verleent.

In afwachting van andere manifestaties was motorstel 808 te Oostende present op maandag 2 september. Op die dag kwam er, in akkoord met het



De voor de RENFE (Spaanse spoorwegen) bestemde „Eurolokomotief” 252-002-1 bij gelegenheid van de voorstelling in het station van Luxemburg op 16 juli 1991. Foto Willy Henderikx.

Ministerie van Onderwijs, een nieuw treinenpaar (P-treinen E3016/E4016) op het spoor tussen Oostende en Brugge vv. Voor deze gelegenheid werd het VTM-stel 's morgens vanuit Antwerpen verstuurd met trein E604 om tijdig in Oostende te zijn voor de eerste school-trein E3016 naar Brugge.

Wanneer er geen speciale diensten worden voorzien mag het motorstel gewoon worden gebruikt in de voorziene beurtregeling van de vierledige stellen. Zo werd het intussen reeds meermaals benut voor het verzekeren van de dienst op de lijnen 25/124 (Antwerpen Centraal - Brussel - Charleroi).

• Renfe-lokomotieven reeks S252

Op 18 juni kwam de eerste tweespanningslokomotief van het type S252 voor de RENFE (Spaanse Spoorwegen) uit de fabriek van Krauss-Maffei in München. Deze lokomotieven zijn geschikt voor 3000 V gelijk- en 25000 V wisselspanning. Zij kregen het predikaat „EUROLOKOMOTIEVEN” en kunnen zowel snelle reizigerstreinen (220 km/u) als zware goederentreinen slepen. Ze beschikken daartoe over een vermogen van maar liefst 5600 kW.

Om de lokomotieven terdege uit te testen onder 3000 V gelijkspanning werd de NMBS verzocht haar medewerking te verlenen. In België zullen de machines hoofdzakelijk worden ingezet voor het slepen van de zwaardere goederentreinen op de as Brussel - Arlon (lijnen 161/162). De voorziene stabiliteitsproeven zullen worden gehouden op het baanvak Brussel - Mons (lijn 96). (Alhoewel hoofdzakelijk voorzien voor binnenslands verkeer in Spanje, zijn deze machines uitgerust met van het Spaanse breedspoor naar het overige Europese normaalspoor automatisch aanpasbare draaistellen.)

Eén van de proflokomotieven werd op 16 juli 1991 te Luxemburg aan de NMBS-direktie voorgesteld. Hiervoor was de 252-002-1 in het station opgesteld. De 252-001-3 was in het depot aanwezig, maar kwam niet tot in het station.

De schildering van de beide lokomotieven is niet identiek. Men wil blijkbaar op zoek naar de best passende kleuren voor deze „Eurolokomotieven”.

Op 8 juli 1991 is lokomotief 252-002-1 te Luxemburg aangekomen. De overwegend witte schildering is volgens de actuele kleuren van de RENFE. Op de lokomotief komt het logo AVE voor, wat staat voor Alta Velocidad Espana, een dochteronderneming van de Spaanse Spoorwegen, die de nieuwe hogesnelheidslijn Madrid - Sevilla zal uitbaten.

De 252-001-3 heeft, zoals gezegd, een geheel afwijkende schildering.

De fronten zijn tot achter de stuurcabines volledig geel. De zijwanden zijn donkergrijs, met uitzondering van een brede gele band die onder de dakrand doorloopt tot aan het andere uiteinde van de lokomotief.

Van de 75 voorziene lokomotieven zullen er 15 worden gebouwd door

Krauss-Maffei. De overige machines worden in licentie gebouwd in Spanje door MEINFESA (Valencia) en CAF (Beasin).

• **Het goederenverkeer bij de NMBS spoort voortaan onder de naam „B-Cargo”**

Het goederenverkeer met volledige wagenladingen krijgt een nieuw gezicht en meteen ook een nieuwe naam. Voortaan spreekt men van B-CARGO. Bedoeling is dat de NMBS de klant een gepersonaliseerde dienstverlening wil aanbieden. Daarom werd de dienst Marketing en Verkoop (de vroegere Handelsdienst) opgesplitst in een afdeling Reizigers en een afdeling Goederen. De as-treinen en de treinen voor het gecombineerd vervoer zullen worden uitgebreid.

In 1990 vervoerde de NMBS ruim 67 miljoen ton goederen. Tegen het jaar 2010 wil men dit opdrijven naar méér dan 92 miljoen ton !

Hiervoor werden infrastructuurwerken gepland, zoals het uitbouwen van terminals en aanpassingswerken in de rangeerstations. Ook zal de aslast worden opgevoerd tot 22,5 ton en zullen bepaalde goederentreinen 120 km/u mogen rijden.

In de toekomst zullen ook nieuwe rangeerlokomotieven worden aangekocht om de oude machines te vervangen.



• **Manifestaties GTF**

Op 7 en 14 augustus reed dieselmotorwag 4903 van Antwerpen Dam een uitzonderlijke en opmerkelijke havenronde voor de Luikse spoorwegvereniging GTF.

Beide dagen kwam het dieseltje tot aan de Rijnkaai. De kaaisporen langsheen de hangars zijn in principe nog alleen open voor goederenverkeer en de kans is reëel dat zeer binnenkort deze lijn volledig zal gesloten worden.

Nadien volgde nog een bezoek aan de nieuwe geëlektrificeerde havenbundels Berendrecht en Zandvliet.

Ter gelegenheid van het jaarlijkse Stoomfestival te Mariembourg, dat dit jaar doorging op zaterdag 21 en zondag 22 september, pakte dezelfde vereniging uit met een unieke bundeling van alle soorten dieselmotorwagens van de NMBS. Daarnaast waren er ook enkele ex-SNCF (X2448 en X4039) spoorauto's overgekomen, waarbij ook ex-NMBS 4610 even de Frans-Belgische grens overstak.

Als toetje werden de motorwagens 4006, 4404, 4501 en 4510 te Charleroi Sud verzameld en onderling gekoppeld. De 5905 werd daarna aan kop geplaatst om de rit naar Mariembourg te ondernemen. (Op zondag werd de 4404 van Merelbeke vervangen door de andere blauwe motorwag 4405). Bij

terugkeer werd er te Charleroi Sud ontkoppeld en kon elke autorail terug naar zijn vertrekstation. De niet-koppelbare motorwagens reden rechtstreeks naar Mariembourg (551.48 en 4903).

Tevens was ervoor gezorgd, alle schildvarianten van het nog in gebruik zijnde motorwagenmaterieel voor te stellen. Zonder stoom kan men immers niet spreken van een STOOMFESTIVAL : naast de eigen stoomlokomotieven van de CFV3V kwam ook de 1.002 van de NMBS 's zondags op bezoek.

• **De NMBS-reisplanner heet „Aristote”**

Met ingang van 10 juni ll. kregen de inlichtingskantoren van de stations Antwerpen Centraal, Brussel Noord, Brussel Centraal, Brussel Zuid, Charleroi Sud, Gent St.-Pieters, Leuven, Liège Guillemins en Namur er een nieuwigheid bij. In navolging van de NS werd er voor de Belgische Spoorwegen eveneens een „reisplanner” ontwikkeld.

Het elektronisch spoorboekje kwam tot stand dankzij de medewerking van het Centrum voor Informatieverwerking te Utrecht, dat ook de NS-Reisplanner voor zijn rekening nam. Voorlopig is de (proef)reisplanner alléén ter beschikking van het spoorwegpersoneel in de info's van bovenvermelde stations. In mei volgend jaar zullen er om te beginnen een 10.000-tal worden gemaakt voor het grote publiek. De prijs zal vermoedelijk schommelen tussen 200 en 250 F. Op de handige floppy, die in verschillende uitvoeringen ter beschikking zal worden gesteld, zal ook informatie omtrent tarieven opgenomen zijn. Het hele project kreeg de naam „ARISTOTE”. Dit is de (Engelse) afkorting voor het mondvul : „Automatic Railway Information System of Timetables Optimization and Tariffs Evaluation”.

J.M.



Antwerpen Linkeroever, 7 augustus 1991 : de deels ontmantelde tunnelring werd door een reuzekraan van de firma Laroy zojuist uit de bodem getrokken om op een dieplader te worden geplaatst. Foto Eric Keutgens.



ANTWERPEN

• Op 6 juli kwam de eerste vrouwelijke busbestuurder op lijn 6 (morgenprestatie) en op lijn 18 (middagprestatie) in dienst. Er zijn thans (1/9/91) op het ex-MIVA-net 13 vrouwelijke tram- en busbestuurders in dienst. Zij worden overwegend ingezet op de tramdiensten.

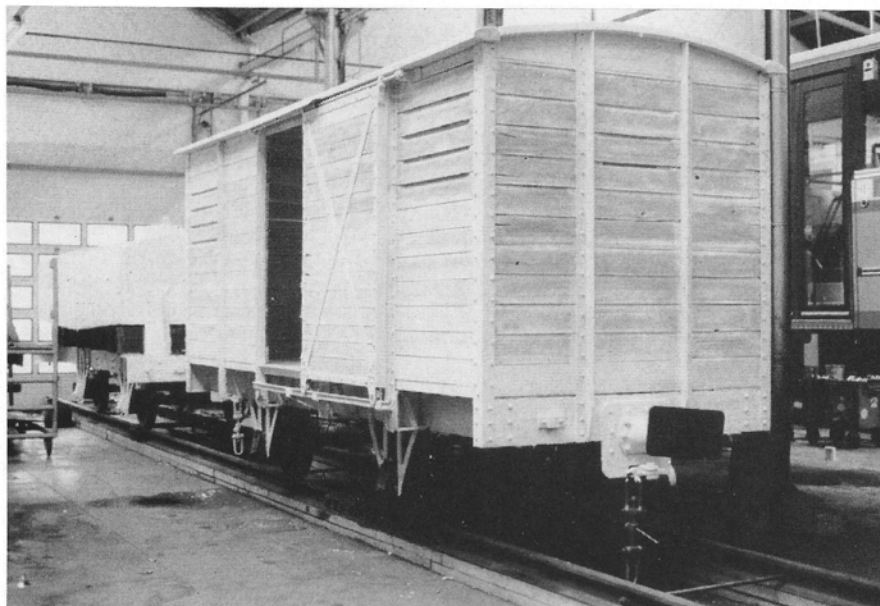
• Met ingang van maandag 2 september dook ook tramlijn 11 (Eksterlaar - Melkmarkt) in de premetro tunnel en bedient daardoor de Linkeroever, daarbij de film „Eksterlaar - Linkeroever” voerend. Deze omlegging is noodzake-

lijk omdat de Provinciestraat wordt heraangelegd. Deze werken zullen vermoedelijk vier maanden duren, zodat tramlijn 11 gedurende deze periode het baanvak Kleine Beerstraat - Melkmarkt niet zal bedienen. Het toevoegen van tramlijn 11 aan de premetro zal een welgekomen oplossing bieden voor de capaciteitsproblemen tijdens de piekuren.

Eveneens vanaf dezelfde datum rijden de tramlijnen 2 en 15 de hele dag door gekoppeld.

• Bijzondere vervoerbewijzen Maria-ter-Heide - Brasschaat.

Vanaf 1 september 1991 verleent de gemeente Brasschaat aan de inwoners van Brasschaat Maria-ter-Heide een tussenkomst in de vervoerkosten voor iedere verplaatsing met De Lijn van Brasschaat Maria-ter-Heide (haltes Wipstraat, Kerk, St.-Jobsteenweg en Struikenlei) naar het stads- en voorstadsgebied van Antwerpen of omgekeerd. Deze tussenkomst wordt enkel gegeven voor speciale 8-rittenkaarten.



Merksem Oude Bareel, Werkhuis De Lijn, 26 juli 1991: gesloten goederenwagen B.7888 en tankwagen A.8054 staan, geheel hersteld, in de witte grondverf en wachten op hun definitieve afwerking. Foto Eric Keutgens.

De speciale 8-rittenkaart is een kaart van het type voorstadskaart, voorzien van de vermelding „Maria-ter-Heide” en het gemeentezegel van Brasschaat (droogstempel). Als 8-rittenkaart geeft zij in het stads- en voorstadsgebied dezelfde faciliteiten als de gewone voorstadskaart.

De kaart „Maria-ter-Heide” wordt uitsluitend in voorverkoop verkocht en wel in twee versies :

- kaart Maria-ter-Heide : 260 F voor 8 ritten;

- kaart Maria-ter-Heide met vermindering : 200 F voor 8 ritten.

De kaarten zijn verkrijgbaar op twee verkooppunten te Brasschaat Maria-ter-Heide.

Tickets, gewone Z-kaarten en abonnementen vallen buiten het gunsttarief voor Brasschaat Maria-ter-Heide.

Antwerps Tram- en Autobusmuseum Edegem

- Op woensdag 7 augustus 1991 werd de tunnelring, die sinds 1983 als monument was ingeplant op de Antwerpse Linkeroever, overgebracht naar het plantsoen voor het museum.

Het ontmantelen van de ring op Linkeroever gebeurde daags voordien; het transport en de montage ervan op vermelde datum.

Een reusekraan van de firma Laroy uit Wommelgem, met een hefvermogen van 140 ton, klaarde de klus. Het hele monument weegt ongeveer 40 ton.

De tunnelring werd in onbeperkte bruikleen overgedragen aan de v.z.w. Antwerps Tram- en Autobusmuseum. Een gedenkplaat zal eerstdaags op het voetstuk worden aangebracht.

- De restauratie van de goederenwagens B.7888 en A.8054 schiet bijzonder goed op. Beide voertuigen zijn ondertussen reeds in het grijs geschilderd en alléén de cijfers en letters moeten er nog op aangebracht worden.

Inmiddels werd ook gestart met de voorbereidende werken voor de restauratie van motorrijtuig 9704 (ex-9714). Als alles naar wens verloopt zullen de drie voertuigen tegen 1 maart 1992 gerestaureerd zijn, zodat - zonder tegenspoed - zij tegen Pasen zullen pronken in het ATAM. E.K.

OOST-VLAANDEREN

• Tramnet hersteld

Na bijna anderhalf jaar van onderbrekingen (sedert 22 januari 1990), reden vanaf 13 juli 1991 alle tramlijnen opnieuw normaal. Lijn 1 werd volledig hersteld op 26 juni, nadat de dag voordien de laatste hand werd gelegd aan het Koophandelsplein, nl. het asfalteren in de spoorzone. Dit had tot gevolg dat ook lijn 21/22 voor een dag diende te worden onderbroken. Op 25 juni 1991 waren bijgevolg alle Gentse tramlijnen onderbroken !

Het beëindigen van de werken tussen het Gravensteen en het Sluizeken liet tenslotte op 13 juli 1991 het herstel toe van tramlijn 40.

• Planning werken

De aanbesteding voor de bouw van de gelijkgrondse doorsteek aan het St.-Pietersstation (cfr. verlenging tramlijn 1) werd uitgeschreven. De opening van de offertes is voorzien voor eind september.

De herinrichting van het Griendeplein en omgeving (Rabot, kruising tramlijnen 1 en 40) zou worden aangevat in 1992.

• Herschildering bussen en trams

Rond midden augustus reden in Oost-Vlaanderen 10 trams, 19 ex-MIVG bussen en 22 ex-NMVB bussen (regie) rond in de nieuwe livrei van De Lijn. Alle trolleybussen evenals alle ex-MIVG bussen van de oude reeksen (nrs. 01 tot 76) rijden nog in de MIVG-kleuren. Laatstvernoemde bussen (te herkennen aan het ontbreken van dakrondingen)

zullen omwille van hun ouderdom en nakende (?) vervanging wellicht geen nieuwe livrei krijgen.

• Nieuwe stadsbussen voor Gent

Hoewel reeds aangekondigd in 1985, zullen bij de Gentse stadsdiensten in 1992 eindelijk toch 33 nieuwe bussen in dienst komen. Het lastenboek voorziet een lage vloer, drie brede dubbele deuren en een roefilter. Met een capaciteit van ca. 95 reizigers, krijgen de bussen een vandaalbestendig interieur en een betere klimaatregeling; ze zullen ook minder lawaaiërig zijn dan hun nu 18-jarige voorgangers. Een algemene offerteaanvraag, waarvan de waarde wordt geraamd op 243 miljoen BF, wordt ugeschreven voor het aanwijzen van de leverancier.

• Jaarverslag MIVG

De MIVG kon haar dertigste en laatste jaar nog vrij positief afsluiten.

Niettegenstaande de talrijke en langdurige onderbrekingen van de tramlijnen, liep het aantal reizigers met slechts 0,2 % terug tot 27.810.496. Het aantal afgelegde kilometer bedroeg 8.239.491 of -1,2 %. De trams legden 2.142.253 km af (26,0 %), de bussen 5.378.311 km (65,3 %) en de trolleybussen 718.927 km (8,7 %).

Het meest opmerkelijke is wel dat de MIVG in 1990 36 miljoen F winst boekte. Dit werd pas mogelijk nadat Minister Sauwens aan de oorspronkelijk voorziene subsidie van 495 miljoen F (hetzelfde bedrag als in 1989), 100 miljoen F toevoegde. De winst kon worden aangewend om alle niet-gedekte verliezen van de voorbije jaren aan te zuiveren. De MIVG gaf in 1990 947 miljoen F uit en boekte daarentegen 387 miljoen F eigen ontvangsten.

• Gentse Feesten

De Gentse Feesten (20 tot 29 juli) leidden ook in 1991 tot de onderbreking van tramlijnen 1 en 40 ter hoogte van de Korenmarkt (elke dag vanaf 14 uur tot einde dienst). Van 18 tot 30 juli werd de trolleybuslijn 3 verbust.

Voor het derde opeenvolgende jaar reden tijdens de 10 feestnachten de Gentse Feestenbussen. Vanaf de Korenmarkt vertrokken telkens, om middernacht, 1u30 en 3u, 12 bussen in evenveel richtingen. Diverse ritten werden uitgevoerd met gelede bussen en sommige ritten dienden zelfs versterkt. Het aantal vervoerde reizigers steeg dit jaar tot méér dan 20.000 (t.o.v. 17.500 in 1990). Een nieuwigheid dit jaar was de invoering van een abonnement dat geldig was gedurende de 10 dagen. De prijs hiervan bedroeg 300 F (stadszone), 500 F (uitgebreide voorstadszone) of 750 F (regio).

Grootste nieuwigheid dit jaar was het inleggen, op initiatief van de Gentse Actiegroep Openbaar Vervoer, van nachttreinen. Tijdens de vier belangrijkste feestnachten (20-21 juli, 21-22 juli, 26-27 juli en 27-28 juli) vertrokken de treinen vanuit Gent Dampoort : dit station ligt immers het dichtst en nog op redelijke loopafstand van het feestgebeuren. Er waren treinen naar Aalst (vertrek 1u05), Dendermonde (1u10),



In alle steden van het land schopt de publiciteitsrage op trams en bussen wild om zich heen. Ook het „nationale” NMBS-materieel blijft niet gespaard. Waar moet dat heen en waartoe dienen de toch peperdure herschilderingen in de nieuwe maatschappijkleuren? VVM PCC-rijtuig 37 in Gent met haast onzichtbaar rijtuignummer. Laten we, ook morgen, blijven hopen op een veilige mobiliteit, zoals de NMBS die in de achtergrond propageert! Foto Alain Janmart, 5 september 1991.

Zottegem (1u13), Brugge (2u22), Kortrijk (2u31) en Sint-Niklaas (2u32). Een rit met de nachttrein kostte, ongeacht de afstand, 100 F (50 F voor kinderen tot 12 jaar). Na een bescheiden start tijdens het eerste weekend, lag de bezetting tijdens het tweede weekend beduidend hoger. Alle treinen vervoerden samen ca. 1700 feestvierders. In het raam van de Gentse Feesten reed op woensdag 24 juli ook een speciale reizigerstrein van Gent-St.-Pieters (v. 12u30) over Wondelgem, Zelzate en Sas van Gent naar Terneuzen (a. 14u) met terugkeer uit Terneuzen om 17u30. De trein bestond uit twee dieselmotorwagens (4404 en 4405) en een tussenrijtuig, alle in herschilderde versie. Gezien het unieke aan de rit en de spotprijs van 100 F, was de trein reeds dagen voordien uitverkocht. 's Anderdaags reed dezelfde trein van Terneuzen naar Gent en terug teneinde ook de Nederlanders even van het feestgebeuren te laten proeven. B.V.C.



HENEGOUWEN

• De inkt van onze kleurenfoto in RR 25 (blz. 11 onderaan) was nauwelijks droog of de zes in Jume afgestelde SJ-rijtuigen 9170, -71, -72, -76, -79 en -80 waren plotseling verdwenen, iets wat vanzelfsprekend op het toeval berust. Met uitzondering van de 9180 (?) zouden zij zijn ondergebracht in één van de nog

niet in dienst zijnde lichte metro-tunnels in Charleroi. SJ 9180 verscheen een tijdje nadien zelfs op het „net”, teneinde een aantal **scholingsritten** uit te voeren. Op dit ogenblik moeten wij het antwoord op de vraag naar de bedoeling van dit alles nog schuldig blijven... Overigens zouden de SJ's 9177, -78, -81, -82 en -83 intussen te koop staan (SJ 9181 is een buitenkansje: hij heeft destijds wel proef gereden doch kwam nooit in actieve dienst!). Terwijl BN 6125 als eerste de TEC-livrei ontving is voor de 6117 klaarblijkelijk de toelating tot „definitieve buiten-

dienststelling” gevraagd. Een eufemisme, wanneer men bedenkt dat dit zwaar beschadigde rijtuig reeds sinds 1987 als plukwagen wordt gebruikt. Zijn laatste rit in actieve dienst reed de 6117 op 16 maart... 1983! S.C.

FRANKRIJK

• Werken voor de TGV Nord te Paris Nord en Le Landy

Binnen afzienbare tijd, op 15 juni 1993, dienen de eerste supersnelle treinen van Paris Nord naar London en Brussel te rijden.

Om dit mogelijk te maken zijn er op de betrokken spoornetten grote infrastructuurwerken gepland of in uitvoering.

Bij de SNCF zelf zijn de werken reeds ver gevorderd. In de onderstaande reportage beschrijven we een deel ervan.

De SNCF heeft ons de gelegenheid geboden ons persoonlijk van de omvang der werken te vergewissen.

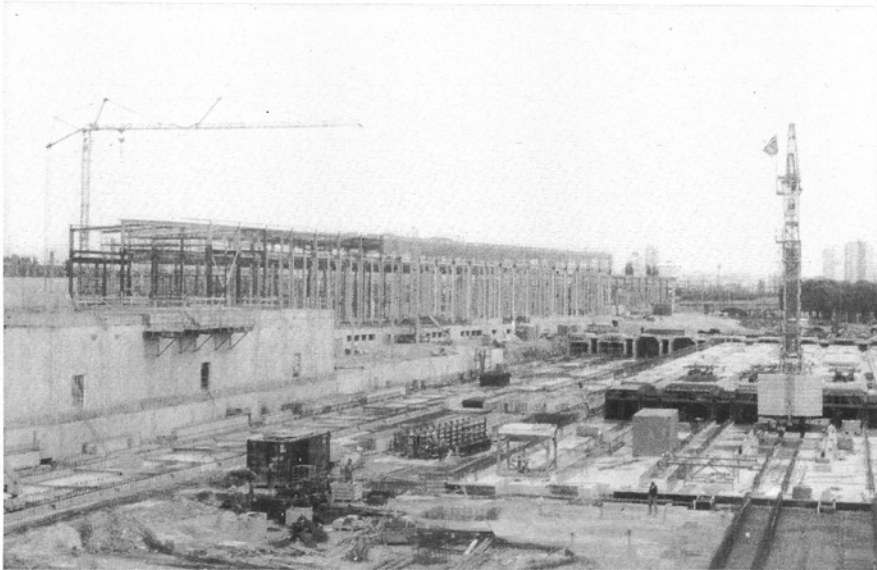
Na een verwelkoming door de heer Hains, persverantwoordelijke bij de SNCF-Nord, werden de vorderingen van de nieuwe lijn (LN3) met luchtfoto's getoond.

In het station Paris Nord zijn door de „GET PNO” zes grote werven ingericht waarvan we de belangrijkste hieronder beschrijven. De GET PNO beheert de zone, gelegen tussen het station Paris Nord en het afstandspunt 15,781 km, waar de LN aftakt.

1. Herschikking van de verbindings-sporen tussen de voorstadssporen en de grote lijnen.
2. Aanpassing van het sporenplan in het station Paris Nord, inclusief de verlenging van de nuttige perronlengte tot 400 meter. Oprichting van een nieuwe computergestuurde seinpost te Paris Nord.
3. Volledige afbraak van de werkplaats Le Landy en bouw van een nieuwe werkplaats voor al de TGV-stellen die



Zo te zien van zijn (door vandalen veroorzaakte) wonden hersteld en fris gewassen (dat was het rijtuig in lange tijd niet overkomen) pronkt SJ 9180 op 6 juni 1991 aan het station Charleroi Sud. Let op het bord „Ecolage” (scholing). Begrijpe wie kan... Foto Luc Couscheir.



Algemeen overzicht van de werken te Le Landy : op de voorgrond dient de hal voor het klein onderhoud te komen; achteraan bemerken we het geraamte van de werkplaats Transmanche. Foto Paul Jacops.

op de LN3 zullen rijden. Oprichting van een computergestuurde seinpost die de overbrenging naar Paris Nord zal regelen.

4. Herinrichting van het onthaal van de reizigers te Paris Nord en bouw van een distributiecentrum voor de maaltijden die in de TGV zullen opgediend worden.

5. Bouw van twee ondergrondse parkeerplaatsen.

6. Aanleg van een bijkomend spoor tot aan de aftakking van de LN3 om de extra bewegingen te kunnen verwerken. Op de werven 1 en 6 zijn de werken beëindigd, op de andere werven zijn ze in uitvoering.

Na deze korte inleiding werden onder leiding van de heer Caron, verantwoordelijke van de GET PNO, de werven in het station bezocht.

Paris Nord zal bij de indienststelling van de LN3 een internationaal spoorwegstation worden. Om de grote reizigersstroom te kunnen verwerken dient

het ontvangstgebouw van Paris Nord grondig te worden aangepast. Men voorziet hier ook, zoals in de luchthavens, een veiligheidszone waar controles tegen terroristische aanslagen kunnen uitgevoerd worden. Op dit ogenblik, juli 1991, zijn er reeds 4 sporen met een totale lengte van 400 meter (2 TGV-stellen) aangepast voor de ontvangst van de SST-treinen.

De bouwwerken zijn heden hoofdzakelijk beperkt tot de aanleg van de twee ondergrondse parkeerplaatsen en de bouw van de nieuwe cateringcentrale voor de bevoorrading van de restauratierijtuigen van de TGV-stellen. De SNCF voorziet een enorme toename van het aantal reizigers dat zich met de eigen wagen naar het vertrekstation begeeft. Op papier werd een parkeerplaats voor 1300 wagens uitgewerkt. Het grote probleem was echter plaatsgebrek. De oplossing bestaat erin twee ondergrondse parkeergarages te bouwen onder het eigenlijke station. De

grootste wordt onder de sporen 3, 4 en 5 gebouwd en zal vijf niveau's hebben, waarvan het laagste zich op een diepte van 15 meter bevindt. Van deze parkeergarage is, uitgezonderd de tussenverdiepingen, de ruwbouw klaar.

De verdere constructie zal in verschillende fasen uitgevoerd worden. De tweede parkeergarage (PK1) is voorzien onder het zijstation, wat de constructie ervan zeer bemoeilijkt. Men dient hier de oude pijlers van het station te verwijderen. Hiertoe moet men eerst een hulppijler rond de te verwijderen pijler bouwen, waarna het gebouw enkele mm kan worden gelicht en men de oude pijler kan verwijderen. Na dit zeer delicate werk kan de eigenlijke uitgraving beginnen. In deze PK1 zijn zeven niveau's voorzien, tot op een diepte van 18 meter. Op het niveau -1 wordt, om de rotatie van de taxi's te verhogen (van 200 tot 1000 bewegingen met in- en uitstappen), een uitstapperron voorzien waarna de wagens naar niveau 0 rijden om nieuwe klanten op te halen. Er zullen twee volledig van mekaar gescheiden in- en uitritten zijn.

De tweede grote bouwwerf te Paris Nord bevindt zich aan de uitrit van het station. Hier wordt een nieuw distributiecentrum gebouwd waar de maaltijden zullen klaargemaakt worden, die via een ondergronds transportsysteem en een lift tot op het vertrekperron ter hoogte van de restauratierijtuigen zullen gebracht worden.

Alle werken in het station Paris Nord dienen tegen begin juni 1993 beëindigd te zijn.

Met de indienststelling van de LN3 zullen de rittijden aanzienlijk verkort worden.

Na de eerste generatie TGV PSE (Paris-Sud-Est) in 1981/83 kwam in 1989/90 de tweede generatie TGV-A. Met de indienststelling van de LN3 zal een derde generatie TGV zich aandienen. Aangezien de LN3 verschillende bestemmingen heeft, werden ook vier verschillende types materieel voorzien :

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

<p>A SCHIENENVERKEHR AKTUELL</p> <p>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)</p> <p>CH BUS OLDTIMER INFO CFF MAGAZIN EISENBAHN AMATEUR</p>	<p>EISENBAHN ZEITSCHRIFT SCHWEIZER EISENBAHN REVUE TRAM</p> <p>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</p>	<p>STRASSENBAHN MAGAZIN</p> <p>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</p>	<p>+ ÉDITIONS DU CABRI (boeken & postkaarten)</p> <p>GB MODERN TRAMWAY TROLLEYBUS MAGAZINE</p> <p>I MONDO FERROVIARI TUTTO TRENO</p> <p>NL OP DE RAILS RAIL HOBBY RAILKRONIEK</p> <p>USA ELECTRIC LINES TRAINS</p>
---	---	---	--

1. **TRANSMANCHE** : Paris - London - Brussel;
 2. **PBKA** : Paris - Brussel - Köln/ Amsterdam;
 3. **INTERIEUR NORD** : Paris - Lille : TGV-stellen met twee niveau's (deze stellen zullen eerst enige tijd op de LNI naar Lyon ingezet worden);
 4. **NET TGV** : deze TGV-stellen worden vanaf 1994 voorzien voor de verbindinglijnen tussen de verschillende assen. Op dit ogenblik zijn de ontwerpen voor de stellen type 1 en 3 klaar, de anderen zijn nog niet van de tekentafel gekomen. Op de verschillende eindpunten zullen stelplaatsen voor klein onderhoud worden gebouwd. De werkplaats voor al dit TGV-materieel zal echter te Paris Le Landy voorzien worden.

Hiervoor werden de oude werkplaatsen van Landy-Centraal in oktober 1989 afgebroken, waardoor 35.000 m² vrij kwamen voor een volledig nieuwe werkplaats. Onder leiding van de heer Perdriau, districtschef, konden wij de stand van zaken van die werken vaststellen.

In een eerste loods van 420 meter lengte, waar drie volledige Transmanche-stellen binnen kunnen, zal het onderhoud gebeuren. De drie sporen zijn allen geëlectriceerd en onder-tunneld voor nazicht van het materieel. In een aangrenzende hall zal het groot onderhoud van de draaistellen gebeuren. De grote nieuwigheid hierbij is, dat het hele rijtuigstel wordt vastgezet en men het te vervangen draaistel laat dalen, waarna onmiddellijk een nieuw exemplaar wordt geplaatst.

Deze operatie zal maximaal twee uur duren. Om deze bewerkingen te kunnen uitvoeren zijn vier sporen volledig ondertunneld; elk stuk spoor met de lengte van een draaistel kan worden neergelaten.

Hetzelfde systeem wordt toegepast bij de bovenleiding, die in stukken verschuifbaar is, waardoor onderhoudswerken op het dak eenvoudig zullen kunnen uitgevoerd worden. Dit systeem wordt voor de eerste keer toegepast. Deze onderhoudswerken worden tot op heden in de werkplaatsen Villeneuve (TGV-PSE) en Châtillon (TGV-A) uitgevoerd door het lichten van het rijtuig (PSE) of het hele TGV-A-stel, wat een veel langere immobilisatietijd tot gevolg heeft.

Tenslotte wordt een derde gebouw opgericht, waar alle andere TGV N-stellen het gewone onderhoud zullen krijgen.

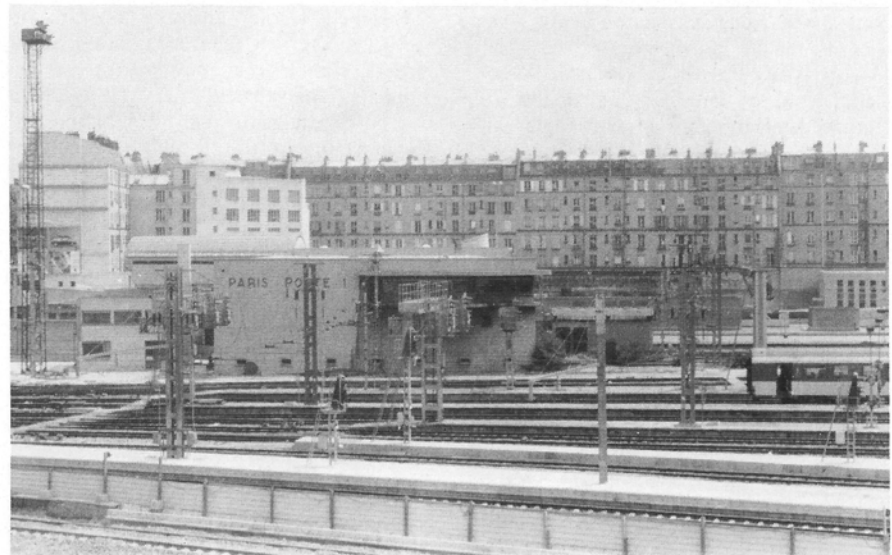
In dit gebouw zijn acht geëlectriceerde sporen voorzien. Hier wordt ook de herprofilering van de draaistellen uitgevoerd. Wanneer de eerste TGV-stellen in de loop van 1992 zullen geleverd zijn, dient reeds een gedeelte van de gebouwen in gebruik te worden genomen. Het hele complex dient in 1993 in dienst te komen.

Met de rondleiding op de bouwwerf van Le Landy werd ons bezoek aan de TGV-werken te Paris Nord afgesloten. Wij danken hier nogmaals de SNCF en in het bijzonder de heren Hainz, Caron en Perdriau voor het goede onthaal en de deskundige rondleiding.

Paul Jacops



Werken te Paris Nord : vooraan moet het distributiecentrum voor de restauratierijtuigen van de TGV's komen. Foto Paul Jacops.



Paris „Poste 1”. Achter dit seinhuis zien we de nieuwe seinpost 1.1 (het gebouw met het ronde dak), van waaruit alle bewegingen tussen Paris Nord en Le Landy computergestuurd zullen beheerd worden. Foto Paul Jacops.

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.

Toezening volgt langs de post !

Lezersforum

Voorafgaande opmerkingen : Luidens de resultaten van de opiniepeiling wordt een uitbreiding van „Lezersforum” gewenst. De redaktieploeg kan het met dit verzoek volledig eens zijn, doch wijst erop dat de omvang van deze rubriek geheel door de lezers zelf wordt bepaald ! Wat ons wel enigszins bevreemdt is de vaststelling, dat slechts relatief weinig spoorwegliefhebbers hier hun stem laten horen wat, gezien de uitslag van onze enquête (87,7 % spoorweg-geïnteresseerden tegenover 70,9 % tram-geïnteresseerden), op zijn minst eigenaardig te noemen is. Commentaren of aanvullingen op in RR verschenen bijdragen en interessante mededelingen van onze lezers (spoor- of tramvrienden) zullen wij graag blijven publiceren !

De redactie

V.z.w. PRO-TRAM redt oude Buurtspoorwegtram van de slopershamer !

Zopas kon de v.z.w. PRO-TRAM, met zetel in Grimbergen, een oude Buurtspoorwegtram (type SM 9120) die ook in onze contreien heeft gereden, op het nippertje van de slopershamer redden. Met medewerking van de V.V.M. „De Lijn” en dankzij de transportfirma „Saerens” uit Wolvenem werd dit stukje industriële archeologie in Jumet opgehaald en met het oog op restauratie naar de stelplaats Evere vervoerd.

Twee zware kranen en een grote dieplader kwamen eraan te pas om het 20 ton wegende rijtuig met een lengte van 16 meter, veilig naar zijn voorlopige standplaats over te brengen. Deze operatie nam een hele werkdag in beslag doch werd tenslotte tot een goed einde gebracht.

Het ligt in de bedoeling om het motorrijtuig volledig te reviseren en in zijn originele toestand aan het publiek te tonen tijdens een geplande internatio-

nale tentoonstelling in Grimbergen in mei 1992. Daarna gaat de tram naar de kust om er tijdens het hoogseizoen „restaurantritten” te verzekeren, waarvan de opbrengst integraal naar het aankopen en opknappen van nog bestaand materieel van de voormalige Buurtspoorwegen gaat.

De v.z.w. Pro-Tram onderhandelt op dit ogenblik met diverse organisaties en instanties teneinde vier tramrijtuigen aan te kopen om ze zodoende een roemloos einde te besparen.

Liefhebbers die zich niet te beroerd voelen om de mouwen op te rollen en die belangloos willen meewerken aan een „nobil” doel kunnen contact opnemen met Philippe Meert (02 / 269 02 74, nà 19u), René Vanwetswinkel (02 / 269 45 79) of Paul De Backer (02 / 511 00 30, tijdens kantooruren).

Je zult nog van ons horen !

Een nieuw seinprobleem ?

Waarde redactie,

Graag wil ik mijn waardering en dank uitdrukken voor het artikel „Het Mechelse kandelaarsein : een verhaal op zich” in RR 23, dat o.m. een antwoord is op mijn brief gepubliceerd in RR 22. Dat is historische spoorwegliteratuur van de bovenste plank - reden waarom ik RR zo waardeer en nog een lang leven toewens, ook nà april 1992 !

Mag ik u een nieuw seinprobleem voorleggen, ditmaal een hedendaags ? In Neerpelt is het inrijsein op lijn 19 Mol - Neerpelt (een enkelsporig baanvak) een tegenspoor-sein (rechts geplaatst, spiegelbeeld-vorm, knipperlicht - hetzelfde geldt voor het bijhorende waarschuwingsein) ! Vlak voor het station Neerpelt maakt de spoorlijn daar een scherpe bocht naar links en het bewuste sein is aan de buitenkant van die bocht geplaatst. Wellicht verklaart de plaatselijke zichtbaarheids-toestand de opstelling van een tegenspoor-sein, maar ik meen mij te herinneren dat het vroeger anders was. Is dit een uniek ge-

val van „oneigenlijk gebruik” van tegenspoorseinen en is dit voorzien in het NMBS-seinenreglement ? Misschien stof voor een volgend artikel !

Met vriendelijke groeten,

Paul Kevers,

Nieuwkerken-Waas

Heer Kevers,

Namens de hele redactie bedankt voor uw lof- en heilwensen, namens mezelf nog eens extra voor uw vragen, die mij de kans gegeven hebben weer eens iets buitengewoons bij te leren.

De zichtbaarheidstoestand van het sein is niet de oorzaak van de door u genoemde situatie. In een dergelijk geval kan nl. een herhalingssein geplaatst worden. In het lichtseinstelsel is dit een vierkant scherm met een horizontale (gesloten) of schuine (open) lichtstreep, waarmee de stand van het eerstvolgend stopsein wordt herhaald. Het kan zowel op normaal als op tegenspoor geplaatst worden. In dit laatste geval zal het zoals alle tegenspoorseinen knipperen.

Omtrent uw andere vragen heb ik mijn licht opgestoken bij de bevoegde diensten van de NMBS, die mij de hierna volgende verklaring gaven :

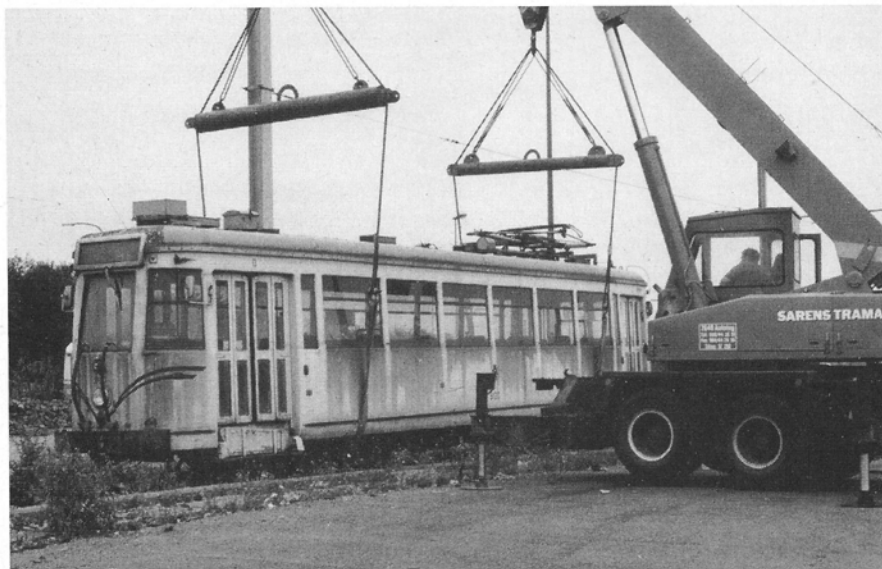
Er bestaan plannen om lijn 19 Mol - Neerpelt (het verlengde van lijn 15) op dubbel spoor te brengen. Bij de herziening van de seininrichting werden alle schema's en plans gemaakt met het oog op deze ontubbeling. De seinen werden overeenkomstig geplaatst, zodat ze voor één richting kunnen blijven staan als het tweede spoor gelegd wordt. Gezien dit tweede spoor links van het bestaande komt (op de genoemde plaats in de door u vermelde richting) blijven dus de tegenspoorseinen staan. Voor de bestuurders maakt dit, op de enkelsporige lijn, geen verschil daar het al of niet knipperen de betekenis van het sein niet wijzigt. Dezelfde situatie doet zich ook voor te Balen-Werkplaats en te Lommel.

Het ARS schrijft deze opstelling niet voor maar verbiedt ze evenmin. Aangezien ze niet in tegenspraak is met het reglement kan men niet van een „oneigenlijk gebruik” spreken. Al met al blijft het inderdaad wel ongewoon.

Walter Temmerman

10132 met plaat „I AGENT” (RR 25 - blz. 17)

Het is niet uitzonderlijk dat de 10132 het bord „I AGENT” droeg, zonder daarom voor éénmansbediening ingericht te zijn. Vanaf 1965-66 was dat het geval voor heel wat trams in spitsuurdienst, zowel bij Standaard- als bij S-rijtuigen : ze waren dan voorzien van drie bordjes : het gele ronde bord I AGENT vooraan, aan de achterdeur een rechthoekig (blauw ?) bordje „vooraan instappen” en aan de voordeur een rechthoekig (groen ?) bordje „enkel abonnees” (deze laatste werden dan gecontroleerd door de bestuurder, waarbij een eenmansinstallatie niet nodig was; andere reizigers moesten zich wenden tot de ontvanger in de aanhangwagen(s)).



Ex-NMVB motorrijtuig SM 9120 wordt in Jumet geladen met bestemming Evere. Het rijtuig zal in zijn oorspronkelijke (Antwerpse) gedaante worden gerestoureerd. Foto René Vanwetswinkel.

Over juiste kleur en tekst van de recht-hoekige bordjes ben ik niet zo heel zeker meer.

Ik heb nog meegereden met de 10132 in mei 1966, dus kort voor de uitdienst-neming, maar voor zover ik mij herinner was die niet ingericht voor eenmans-bediening.

De ART. 96 (RR 25 - blz. 36)

De foto op p. 36 is van de ART. 96 (en niet AR. 96) die bovendien grijs gekleurd was en niet geel, zoals algemeen aangenomen wordt.

Om de overblijvende stoomloks in goederendienst zoveel mogelijk te elimineren, werden door de NMVB kort na de jongste oorlog een aantal AR's ver-zwaard en voorzien van een krachtiger motor (doorgaans afkomstig van afge-dankte Sherman-tanks); ze werden dan ART's, met de T van „tracteur” (trak-tor).

De ART. 96 maakt deel uit van een soort sub-reeks : identieke ART's, met klein filmvenster, allen ingezet in de voormalige „groep Leuven”, die hun loopbaan in 1961 eindigden op de lijnen rond Tienen voor het slepen van de laatste bietentrans. Het waren o.a. de ART's 83, 85, 86, 90, 96, 120, 122 en 126. Niet minder dan drie ART's overleefden de verschroting : ART. 86, thans in res-tauratie voor rekening van de ASVi, ART. 90, als reserve te Han-sur-Lesse en ART. 96, voortaan dus als monument-tram te Koekelare.

Eer het zover kwam kende de ART. 96 wel een merkwaardige levensloop, zoals de meeste van de thans overblijvende AR(T)'s. De meeste Tiense ART's wer-den, op twee na, ter plaatse gesloopt tus-sen 1961 en 1964. Op 30 juli 1964 stond de 122 (*) met ingeslagen ruiten op de koer van de NMVB-stelplaats samen met drie gelijkaardig behandelde aanhangwagens en de merkwaardig gave en rijvaardige 96 : mogelijk was die tot dan binnen de loods gehouden om het toen nog overblijvende spoor naar Hamme-Mille op te breken.

Kort daarop echter viel het oog van de kersverse TTA op dit toen al zeldzaam geworden buitenkansje : een verlichte geest vond het zelfs origineel om hem als ideale manoeuvretram... grijs te schilderen ! (gelukkig werd zijn plan om het overige TTA-materieel in gelijk-aardige stijl te herschilderen tijdig in de kiem gesmoord). Al gauw bleek dat het sinds jaren verlaten spoor aan de Aisne niet opgewassen zou zijn tegen de veel te zware ART. 96 en hij werd in het najaar van 1965 ingeruild voor de ART. 93 (***) van Leerbeek. Daar ontsierde hij meer dan twee jaar lang het reste-rende lijnstuk van de prachtige lijn naar Ninove. Op 6 april 1968 werd hij zelfs ingezet voor het slepen van de jaarlijkse heropeningstram naar Schepdaal, maar ook hier speelde zijn te zware belas-ting hem parten, want hij ontspoorde op de strategische wissel tussen de Antwerpse Poort en de toen nog drukke terminus van het Rogierplein, zodat alle tramverkeer er in het honderd liep !

Onmiddellijk daarop nam (gelukkig) de

ART. 90 in Leerbeek zijn taak over en de ART 96 verdween van het Brus-selse toneel, om weer op te duiken op het met drie rails uitgeruste aansluit-spoor van de suikerfabriek te Wavre. Daar diende hij als pasmunt voor de HL.1076, bestemd voor... de TTA en sleepte hij nog enkele jaren de NMBS-wagons van of naar het plaatselijke NMBS-station, tot de sluiting van het bedrijf. Toen verdween hij definitief van het openbare toneel, zo dacht men toch.

(*) Het geplunderde wrak van de ART. 122 was er nog steeds op 16 augustus 1965, maar werd enkele maanden later verschroot.

(**) De ART. 93 werd kort daarop ont-last en rijdt nu nog steeds rond als AR. 93.

VOOR WIE BELANGSTELLING HEEFT : dit verhaal komt grotendeels terug tijdens de Vebov-projectie van 8 november 1991 over de trams van het Pajottenland van 1965 tot 1972 (20 uur, metrostation Anneessens).

Ph. Janssens, Kortenberg

Het einde van de Gentse drieassers

Naar mijn weten heeft één van de werf-wagens van aannemer Dhondt uit Brugge in de jaren 1986-87 in Oost-kamp gestaan.

Dit was in de Larestraat 6, als eigendom van de Vrije Radio Roya (Vrije Radio Roya uit Brugge heeft in de Larestraat in Oostkamp een stand-by zender).

Ik hoop dat u deze informatie kunt gebruiken.

Willy Arents, Oostkamp

De AR. 49

Na raadpleging van mijn inventarislijst-ten van de NMVB Groep Antwerpen kan ik mededelen dat AR. 49 tijdens het jaar 1949 van Turnhout naar Hasselt werd overgebracht. De precieze datum wordt niet vermeld. Personeels-leden van het werkhuis Turnhout, die geleidelijk werden overgeplaatst naar het werkhuis Merksem, wisten te vertellen dat de eerste te Turnhout tot ART omgebouwde AR naar Hasselt werd overgebracht. Door deze mensen werd jammer genoeg nooit een nummer ge-noemd. Wellicht zou dit de ART. 49 kunnen zijn (wie zou dit kunnen beves-tigen ?). Van de naar Merksem overge-plaatste personeelsleden zijn de meesten overleden of onbereikbaar.

AR. 49 reed alléén op vrijdagen tussen Polygoon en Oostmalle (zie RR 24, blz. 131).

Theo Beerts, Brasschaat

TERMINUS JUMET : DRINGENDE OPROEP

Bij een aantal van de voor-intekeningen voor deze brochure ontbreken sommige gegevens en/of werden door banken of postrekeningdiensten kosten in re-kening gebracht, waardoor het werk niet kan worden toegezonden.

In het geval van onvoldoende betalin-gen - door de ontbrekende gegevens kon-

den de betrokkenen niet persoonlijk worden verwittigd - wordt het nog ver-schuldigde bedrag vermeld, met het verzoek dit alsnog te voldoen. Ten-einde voor deze (Nederlandse) inte-kenars niet opnieuw nutteloze kosten te veroorzaken, suggereren wij de toezen-ding van een aan ons adres (Vosstraat 43, B-2140 Borgerhout) te richten, ge-kruiste Eurocheque, uitgeschreven in Belgische franken of betaling van het resterend bedrag in aan ons te zenden geldige Nederlandse bankbiljetten.

De heer P. Koster, Bezuidenhoutseweg 359-B : gemeentenaam ontbreekt - ontvangen 322 BEF - ontbreekt 268 BEF;

de heer J.A. Vogels, Loosduinsekade 721K : gemeentenaam ontbreekt - ont-vangen 471 BEF - ontbreekt 119 BEF; de heer Willy Hoslet, R. G12 Bois 34, 6120 Nalinnes : het vermoeden be-staat dat dit adres niet correct en/of onvolledig is; graag bevestiging aub; de heer Delande-Mattart, André....., 1970 Wezembeek-Opp: graag volledig adres aub.

Foto voorpagina : *Nieuwe maat-schappijkleuren zijn „in” ! Naast De Lijn in Vlaanderen en de TEC in Wal-lonië (waar geleed BN-motorrijtuig 6125 als eerste tram de nieuwe jas kreeg aangepast) zal ook de MIVB in Brussel vele schilder-uren zoet zijn met het aanbrengen van haar nieuwe livrei. Geleed motorrijtuig 7782 toont ons wat het in de hoofdstad worden zal. Baraplein, juli 1991. Dia Ronald Mardaga.*

Foto achterpagina : *De ex-Ant-werpse S 9779, in november 1968 ge-fotografeerd door Jacques Cohn op het dorpsplein van Nalinnes (Na-linnes Place) toont hier ten on-rechte het lijnnummer 52. Streek-hoofdlijn 50 liep in die tijd tussen Charleroi Sud en Nalinnes Place en beschikte over drie versterkings-diensten, die eveneens van Charleroi Sud vertrokken : 49 tot Nalinnes-Haies; 51 tot Marcinelle-Haies en 52 tot La Bruyère. Lijn 51 reed vooral voor de kompels (mijnwerkers) van de beruchte Bois-du-Cazier; zij verdween na de verschrikkelijke mijnramp in 1956.*

Waarom het niet-korrekte lijnnum-mer 52 ? Ofwel werd de film verkeerd gedraaid; ofwel werd reeds in Nalinnes van 50 naar 52 gedraaid om nadien vanuit Charleroi de verster-kingsdienst naar La Bruyère te rij-den; ofwel - en deze verklaring is evenveel waard als de voorgaande - handelde men naar het legendarisch lakse motto uit Charleroi : „Les habitués savent où je vais; les autres n'ont pas besoin de le savoir” !

