

RAIL-REVUE

met KLEURENFOTO'S!



Driemaandelijks tijdschrift voor de tram- en treinhobby

Zevende jaargang - Nr. 27 - januari 1992

Prijs per nummer 185 F - fl 10,5

DIESEL-HYDRAULISCHE LOK TYPE 211/REEKS 64 - STADSTRAM VAN CHARLEROI -
HISTORISCHE FOTO'S - KABELBAAN "A LA SAN FRANCISCO" - SCHAKE-
LINGEN VOOR NMBS-SEINEN - EIGEN STATIE EERST ! - RAIL-AKTUEEL

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor 2600 Berchem (Antw.) 1

RAIL- REVUE

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

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

Prijs per nummer: België 185 F, Nederland f 10,50, Luxemburg 215 F, andere landen 225 F.

Abonnementen: België 670 F, Nederland f 38,50, Luxemburg 790 F, andere landen 820 F per 4 nummers.

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

Nederland: Stichting Miniaturbanen, postbus 16752, 2515 BK Den Haag. Bestel per brief of briefkaart; toezending volgt met een acceptgiro.

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

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

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

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

Correspondenten Nederland: A. Hermans, J. Oskam.

Coördinatie: G. Cuyt.

Photosetting:

Fotozetterij Jorissen, Schoten

Selektie kleurendruk:

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

BIJ DE RR-ENQUETE:

Wat kan en wat kan niet ?

Op het ogenblik dat u dit nummer 27 van RR in de hand hebt is het nagenoeg zeker dat het blad zal blijven verschijnen, ook na april 1992.

Toen het oktober-nummer 1991 enige weken op zich liet wachten, heb ik enkele tientallen telefoontjes gekregen van verontruste lezers, die wellicht toen reeds meenden dat het met Rail-Revue was afgelopen. Alhoewel sommige van die oproepen klaarblijkelijk waren ingegeven door een soort van bij de Vlaame lezer „ingebakken” en terecht wantrouwen, ontstaan door in het verleden opgedane ervaringen met (hobby)tijdschriften die hun lezers op een bepaald ogenblik gewoon in de steek lieten, heb ik toch ook bedacht dat het heelwat eenvoudiger is te telefoneren dan een tijdschrift als RR „in mekaar te steken”.

Wie zal me, na zeven lange jaren en na een behoorlijk aantal negatieve „opdoefers” te hebben moeten ontvangen, deze gedachte kwalijk nemen ?

Ooit heb ik, onder de titel „Niet zo vanzelfsprekend”, een editoriaal geschreven dat de lezer moest duidelijk maken welke welhaast onoverkomelijke hindernissen een blad als Rail-Revue voortdurend dient te nemen om in leven te blijven. Desondanks blijkt uit sommige reacties op de lezers-enquete nog steeds zonneklaar, dat een beperkt aantal hobbyisten niet schijnt te begrijpen waar het bij Rail-Revue om draait.

Van in den beginne heeft de redactieploeg bewust en resoluut gekozen voor een van de gemakkelijkere „praatjes bij plaatjes”-formule afwijkende benadering van de spoorhobby, zodoende het kwaliteitsniveau van het blad mettertijd ver boven het gemiddelde uitillend, doch meteen het reële risico lopend, slechts een eerder klein aantal amateurs te bereiken.

Enkele lezers geven, gezien in het licht van voorgaande „geloofsbelijdenis”, desondanks blij van een weinig realistisch ingestelde gedachtengang, wanneer zij Rail-Revue enigszins negatief vergelijken met een aantal (soms uitstekende) buitenlandse tijdschriften, die echter - en dat wordt bewust of onbewust vergeten - op een vele tientallen malen hogere oplage verschijnen en die - wat voor die bladen nog veel belangrijker is - een uitgesproken commercieel succes kennen, waardoor zij hun medewerkers op een meer dan behoorlijke wijze kunnen „honoreren” (lees: betalen).

Niets van dit alles bij Rail-Revue: onze medewerkers besteden op vrijwillige basis een zeer belangrijk en geheel onbetaald deel van hun vrije tijd aan het realiseren van uw hobbyblad, daarbij vele uren vergend en moeizaam verlopend opzoekings- en redaktiewerk niet uit de weg gaand.

Dankzij hun niet aflatende en strikt op de hobby gerichte arbeid kan u een tijdschrift met een méér dan behoorlijk kwaliteitsniveau worden aangeboden. Kwaliteit veronderstelt echter ook enige realiteitszin, het leveren van inspanningen en vooral het opbrengen van veel geduld van 's lezers zijde.

Ons blad zal bijvoorbeeld nooit een uitgesproken hoge oplage en evenmin een dicht op mekaar volgende verschijningsfrequentie kennen. Tenzij het op een heelwat renderender en meteen ook veel gemakkelijker „populair” niveau zou willen terugvallen - waardoor er ongetwijfeld weinig of niets aan kwaliteit zou overblijven.

Dat kan en dat mag toch nooit de bedoeling zijn ?!

Staf Cuyt

INHOUD VAN DIT NUMMER

Wat kan en wat kan niet ?	blz. 82
Diesel-hydraulische lijnlokomotief type 211/reeks 64	83
De stadstram van Charleroi (IV)	90
Historische foto's uit privé-verzamelingen	96
Trams in de sneeuw (III)	98
Een geautomatiseerde kabelbaan „à la San Francisco”	99
Werkwagens van toen (IX)	101
Korte historiek van de „S.A. Les Autobus Geenens” te Quevaucamps	102
Opsporing gevraagd !	103
Oude prentkaarten en autobussen	104
Enkele schakelingen voor NMBS-seinen	105
Evenementen op en om het spoor	107
Eigen statie eerst !	108
Rail-aktueel	111
Het bekijken of het lezen waard	117
Lezersforum	118

Dit nummer van Rail-Revue kwam tot stand dankzij de medewerking van Amutra, R. Boogaerts, J. Cohn, L. Couscheir, J. de Leus, J. de Meurs, M. Geenens, P. Jacobs, A. Janmart, E. Keutgens, J. Mahieu, R. Mardaga, E. Morbé, W. Moréls, P. Roovers, C. Smits, W. Temmerman, B. Vancaeynest, G. Van Meroye, J. Van Olmen.



Spiksplinternieuw poseert de 211.003 hier voor de spoorwegfotograaf op 13 juli 1961. Zij staat hier afgesteld aan de zijkant van de werkplaats voor dieseltraktie in Haine-Saint-Pierre, in afwachting van de proefrit naar Mons die enkele dagen later, op 16 juli, zal plaats vinden. Foto NMBS.

Diesel-hydraulische lijnlokomotief type 211/reeks 64

ONTSTAAN

Met het doel de stoomtraktie zo vlug mogelijk te vervangen door diesellokomotieven werden er, naast de diesel-elektrische lokomotieven, ook enkele diesel-hydraulische machines gebouwd. Ze werden als een soort van proefreeks besteld. Het weze duidelijk gesteld dat we hier spreken over LIJNLOKOMOTIEVEN en niet over diesel-rangeerlokomotieven, waarbij de diesel-hydraulische overbrenging het bijna volledige park bestrijkt.

BOUW

Van het type 211, de latere reeks 64, werden er een zestal gepland. De firma ABR diende te zorgen voor de bouw van de lokomotiefkasten, Voith Getriebe moest instaan voor de overbrenging en de dieselmotor zou worden geleverd door de firma Cockerill-Ougrée. Deze motor was van hetzelfde type als bij de zusterlokomotieven van het type 210 (reeks 60), nl. een TH 8.95 SA-motor, goed voor het leveren van 1030 kW nominaal vermogen. Dit type dieselmotor was oorspronkelijk afkomstig van Baldwin-Hamilton.

Cockerill-Ougrée had reeds vroeger een licentie voor de bouw van deze motoren verkregen. Het waren bedrijfszekere krachtbronnen. De keuze om éénzelfde motor te gebruiken als bij de machines van het type 210 vergrootte de uitwisselbaarheid en bracht een beperking van het aantal verschillende onderdelen met zich, waardoor een economischer exploitatie mogelijk werd. Alhoewel het concept van de lokomotief type 211 praktisch identiek was aan het type 210, werd voor het type 211 een volledig nieuwe kast ontwikkeld. De voorziene levertijd werd echter ruim overschreden. De eerste lokomotief moest, volgens plan, afgeleverd worden in de loop van de maand september 1961. Deze vertraging had alles te maken met de te late levering van de Voith-overbrengingen. Wanneer deze tenslotte beschikbaar waren, bleken er bijkomende aanpassingen nodig aan de dieselmotoren. De SLM-draaistellen dienden eveneens te worden hertekend. De bestelling was geplaatst in december 1959 en zou dus, ware alles volgens plan verlopen, gevolgd worden door de aflevering aan de NMBS vanaf september 1961. Door de hierboven beschreven problemen werd het echter

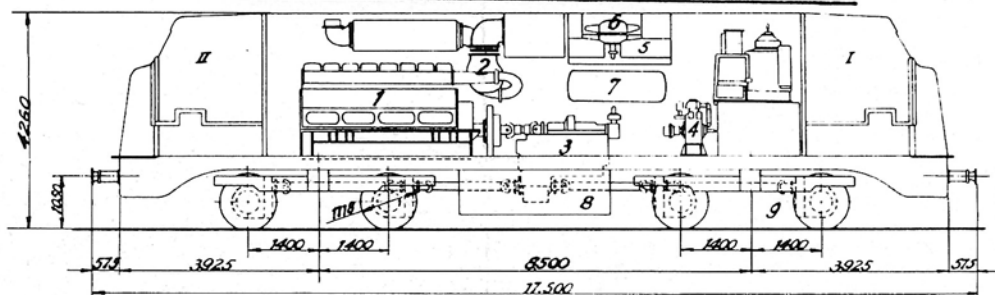
veel later. De omstandigheid dat heel wat binnenlandse firma's waren aangezocht voor het toeleveren van verschillende onderdelen (die op hun beurt meermaals weer uit het buitenland werden betrokken) en dat de eindassemblage was toevertrouwd aan de ABR-werkhuizen te Haine-Saint-Pierre, zorgde voor meerdere onderbrekingen in de montageketen.

Door al deze „tegenslagen” kon de montage pas worden gestart in mei 1961 (!) en kon de bouw van de lokomotieven 211 eindelijk beginnen. Een eerste keten voorzag in het monteren van de draaistellen. Een tweede band werd opgezet voor de opbouw van de lokomotiefkasten. De dieselmotoren daarentegen kwamen volledig gemonteerd in Haine-Saint-Pierre toe.

LEVERING

Met de eerste nieuwe diesellokomotief, de 211.001, werd op 29 maart 1962 een proefrit gereden tussen Haine-Saint-Pierre en Mons. Het overnamerapport vermeldde niet minder dan een vierhonderdtal op- en aanmerkingen en aanbevelingen tot verbeteringen allerhande. Er werd o.a. gewag gemaakt

Diesel-hydraulische lokomotief reeks 64



- Voorheen
type 211
nrs: 211.001 tot 211.006
- 1 Dieselmotor
 - 2 Blaas turbo
 - 3 Hydraulische kast met Omkeer-reductor
 - 4 Compressor
 - 5 Radiator
 - 6 Ventilator
 - 7 Hoofdrreservoirs
 - 8 Gasolie reservoir
 - 9 Asbrug

Algemeenheden		Kastgedeelte		Diesel motor		Overbrenging	
Effectief Type	6 B.B	Bouwer : A.B.R. le Familieroux		Bouwer : S.A. Cockerill Ougrée onder vergoeding Homblot		Bouwer : Voith	
Massa	101 20.300	Jaartal van de bouw : 1962		Fabricatie type : TH 8 95. SA		Wijze van werking	Uwbrenging hydro-dynamisch type L266a volkomen uitkomstisch.
- volledig rijklaar	101 20.300	Nummering : 6401 tot 6406		Wijze van werking : 4 takt overvoerd door blaas turbo BB 320		Drie trappen verbindend 2 koppelmvormers en een hydro-dynamische koppelaar en bevattend in een ingebouwd mechanisch deel, een omkeerkoppeling met 2 gangwissels waarvan de maxima snelheden respectievelijk 82 en 120 km/u bedragen	
- bevoorradingen	101 20.300	Nummering : Autom. rem type Derlikon met 2 remningsregimen: reizigers en goederen met		Wijze van inspuiting : direct		Wijze van aandrijving der assen	Bewogen door asbruggen V20 (Nylus) gebouwd door Cockerill Ougrée De wielassen zijn met cardanassen aan elkaar verbonden, de binnen asbrug bar 275 is met de uitgang van de omkeerkoppeling, ingebouwd in de turbo overbrenging, verbonden.
- gasolie	1 3.000	mechanistenkraan type FN en verdeler LSTI samen gesteld met een rechtstreekse rem Derlikon.		Regeling van het vermogen : per regeling van de snelheid.			
- smeerolie	1 390	mechanistenkraan type FDI		Starten van motor : met hulp 2 electr. starters Bosch 18 ch 72 V			
- verwarmingswater van trein	1 220	Compressor type Lebrun LAJ 6402 tot 6406 of Gardiner (6401) bediend door cardanas. voeld 2 vergaarbakken met een totale capaciteit van 1000. Een Schroefrem gepaast in elke stelling en werkend ieder op een draaisstel.		Nominaal vermogen	1030		
- afkoelingswater	1 850	Bedieningsinrichting: Pneum. bediening met AN inrichting het versnellingshandwiel werkt op een versnellingsklep, welke de hulp motor van de versnelling van de Diesel, en de klep voor rulling van de turbo-overbrenging en de bedieningscilinders voor omkeer en voor gangwisselaar, voeld.		Omwentelingsnelheid	1000		
- zand	1 640	Verwarmingsinrichting : Stoomgenerator On 4616 van de "Kapor Internat Corp L 12" Stoomontwikkeling: 780 kg/k, druk 14 bar - In de verwarmingsleiding is het stoomdrukregime regelbaar tot 6 bar.		Cilinders	8		
Max. massa per as	101 20.300			Volledig massa	241,3		
Beschikbaar vermogen (volg. w.c. file 6122)	101 20.300			Druk der inspuiting	304,3		
Voortdurende trekkracht	101 20.300			Gemiddelde druk	114		
- reizigers	101 20.300			Gemid. snelh. van zuiger	70,6		
- goederen	101 20.300			Maximumkoppel	983,28		
Kracht bij het aanzetten (x. 0,35)	101 20.300						
Max. snelheid	101 20.300						
- reizigers	101 20.300						
- goederen	101 20.300						
Minim. straal van bocht	101 20.300						
Min. straal van bocht in het vert. vlak	101 20.300						
Doormeter der wielen	101 20.300						

van gebrekkige afwerking, van fouten in de schildering evenals van lekken in de verschillende leidingen. Men was, teneinde de verloren tijd in te halen, duidelijk overhaast tewerk gegaan. Het spreekt wel vanzelf dat de verantwoordelijken van de spoorwegmaatschappij deze lokomotief niet wensten te aanvaarden.

De machine werd terug naar de werkplaatsen van ABR gebracht voor herstelling van de vastgestelde gebreken en kwam „bijgewerkt“ terug te voorschijn op 6 april 1962. Na een grondige controle van de lokomotief werd zij aanvaard, waardoor de aflevering van de eerste 211 een feit was ! Dezelfde grondige controles werden ook op de overige vijf nog te leveren exemplaren toegepast. De proefritten met deze lokomotieven vonden eveneens plaats op het baanvak Haine-Saint-Pierre - Mons.

DE HYDRAULISCHE OVERBRENGING : PROBLEEMKIND ?

Terwijl men in het buitenland (Engeland, Duitsland...) zeer goede resultaten met deze traktievorm wist te bereiken, stond men er bij ons ietwat wantrouwig tegenover. De moeilijkheden met de rangeerdiesels van het type 271 waren hieraan beslist niet vreemd. Desondanks wou men een vergelijkende test doorvoeren met de diesel-elektrische machines met hetzelfde vermogen. De lokomotieven van het type 211 werden bijgevolg eveneens aan de traktiewerkplaats Schaarbeek toevertrouwd. Daar waren

immers ook de andere „proef“-reeksen gestationeerd. Alleen op deze wijze kon men de prestatierapporten met elkaar vergelijken, daar de lokomotieven onder identieke omstandigheden werden ingezet.

Uit de testresultaten kon al onmiddellijk worden besloten dat de hydraulische overbrenging wel degelijk kon concurreren met de elektrische. Daar men in Schaarbeek echter iets teveel ging verlangen van deze lokomotieven met een eerder matig vermogen, kwamen geregeld storingen voor. Dezelfde storingen werden evenwel ook vastgesteld bij de diesel-elektrische lokomotieven, zij het in mindere mate. Het in gebreke blijven van een machine kon te Schaarbeek echter soepel worden opgevangen door het inzetten van een andere eenheid uit het park van de „proefkonnijnen“.

IN DIENST

In de zomer van 1962 werd er voor de lokomotieven type 211 een vast dienstenschema voorzien en kreeg de reeks een beurtregeling waarin ook de lokomotieven van de types 210 en 212 meeliepen. In deze beurtregeling kwamen vooral de hoofdlijnen vanuit Brussel naar Adinkerke, Kortrijk, Brugge, Binche, Lessines en Geraardsbergen voor.

Storingen bleven echter de kop opsteken, waardoor de 211.003 op 20 december 1962 als eerste zelfs zware motorschade opliep. Er werd toen even overwogen, de lokomotieven van het type 211 niet langer te belasten

met de zware reizigerstreinen op hoger vernoemde lijnen. Ondanks de voorgenomen wijzigingen in de inzet en de voortdurende storingsgevoeligheid van de reeks 211, werden in 1963 drie machines van het type 212 (212.101, -102 en -103) naar Ronet overgeplaatst. Hierdoor diende men, méér dan wellicht goed was, beroep te doen op de types 211, die zich in deze periode echter bijzonder betrouwbaar bleken te gedragen. Dit verstrekte voldoende hoop voor de toekomst en men durfde het aan om enige tijd later ook de machines 212.002 en 212.003 naar de traktiewerkplaats Ronet te sturen. Zodoende bleef nog alléén de 212.001 in Schaarbeek.

In mei 1963 viel de 211.003 echter opnieuw uit, ditmaal als gevolg van een vrij ernstig defect aan de asbruggen. De uitermate zware winterdienst 1963/64 eiste ook zijn tol; de andere lokomotieven uit de reeks bleven geen problemen en averijen bespaard. In oktober 1963 moest de 211.002 noodgedwongen buiten dienst worden gesteld omwille van een breuk in de krukas. Er volgde een zwarte periode, want ook de daaropvolgende maanden brachten geen verbetering in de toestand. Uiterst zelden, om niet te zeggen nooit, kon de werkplaatsoverste over alle zes lokomotieven beschikken voor het organiseren van de dienst.

Vanaf de nieuwe dienstregeling in 1964 verhuisde ook de 212.001 naar de werkplaats Ronet, waardoor in Schaarbeek slechts de zes lokomotieven van het type 210 (prototypereeks 210.001-210.006) en de zes 211'en overbleven. De defekten bleven onverminderd voort-

duren en men zag zich verplicht, de hulp in te roepen van bijkomende lokomotieven om de dienst niet al te erg in het honderd te laten lopen.

Intussen was BN, sinds de tweede helft van 1964, begonnen met de aflevering van een eerste vervolgorde op de lokomotieven type 212. Het lag dan ook voor de hand dat onmiddellijk enige van deze machines werden afgeleverd aan de traktiewerkplaats Schaarbeek. Door de hoogdringende vereiste de diensten te kunnen verzekeren moest echter, nog voor de eerste lokomotief van de nieuwe vloot 212'en aankwam, een aantal lokomotieven van de serieuitvoering 210 naar Schaarbeek worden overgeplaatst.

Op 12 augustus 1964 kwam de 210.017 als eerste in de Brusselse traktiewerkplaats aan, spoedig gevolgd door verschillende andere machines uit de reeks. Bij de aflevering van de diesels 212 werden een paar kleinere wijzigingen in het lokomotievenbestand van Schaarbeek doorgevoerd. Pas in 1965, wanneer weer een nieuw type diesellokomotief de werkhuizen van BN verlaat (het type 213, de latere reeks 65, eveneens diesel-hydraulisch !) organiseert men een meer belangrijk lokomotieftransfert. Bij aankomst van het type 213 werden de vijf prototypelokomotieven 210.001-210.005 aan Hasselt toegewezen. Hierdoor vormden de diesel-hydraulische lijnmachines met gemiddeld vermogen opnieuw een meerderheid in Schaarbeek. Toch dienden nog regelmatig de zuster-machines uit de reeks 210 bijstand te verlenen, want ook de nieuwe lokomotieven 213 schenen in de beginperiode niet erg betrouwbaar.

In de zomerdienst van 1965 hadden de diesels 211 weerom met allerlei defekten af te rekenen en ditmaal werd er hardop over gedacht, deze machines metterdaad over te plaatsen naar een traktiewerkplaats waar minder zware eisen werden gesteld. Iedere immobilisatie van een lokomotief deed immers niet alleen de kosten sterk toenemen, maar vergde meestal ook voor enkele tijd de vervanging door een andere machine. De meeste herstelperiodes liepen over enkele weken, maar uitschieters van een paar maanden waren niet zelden het gevolg van wachten op levering van onderdelen.

TOCH OVERGEPLAATST !

Bij de indienstneming van de 212.180, machine die in januari 1966 aan de NMBS werd overgedragen en toegewezen aan Schaarbeek, kon uiteindelijk het mutatieplan voor de hele reeks 211 worden uitgevoerd. De lokomotieven van het diesel-elektrische type waren uiterst betrouwbare sleepelementen gebleken, zodat zonder problemen afstand kon worden gedaan van het type 211.

Op 28 januari 1966 ging de 211.006 als eerste uit de reeks naar Hasselt. Slechts enkele dagen later, op 1 februari, reed zij reeds mee in het dienstschema van de Limburgse traktiewerkplaats. In



Na de proefrit en na het afhandelen van de administratieve besloemeringen voor de overname van de lokomotieven gingen de machines naar de traktiewerkplaats Schaarbeek. Van daaruit werden ze voornamelijk ingezet in het Westelijk landsgedeelte. We zien hier de 211.002, die einde mei te Schaarbeek toekwam. De foto werd in augustus 1962 genomen voor de stelplaats. Foto NMBS.

een korte tijdsspanne gingen ook de 211.004 (14 februari), de 211.005 (18 februari) en de 211.001 (3 maart) van Schaarbeek naar Hasselt. De overige twee lokomotieven waren in deze periode geïmmobiliseerd ingevolge defekten. De 211.002 kon pas in augustus 1966 vanuit de centrale werkplaats Salzinnes aan Hasselt worden overgedragen, terwijl hekkensluis 211.003 te Hasselt werd opgemerkt in april 1967.

DE NIEUWE THUISSHAVEN

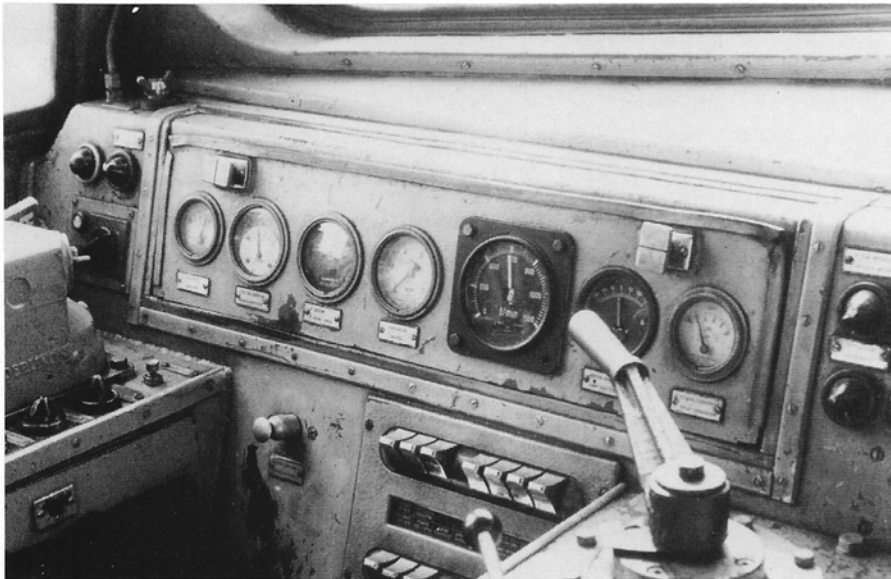
Nadat de lokomotieven type 211 in Hasselt waren aangekomen, gaf deze werkplaats op haar beurt in maart 1966 de prototype 210 (210.001-210.005) af aan Kinkempois. Op haar beurt werd ook de andere reeks diesel-hy-

draulische machines (213) eveneens aan Hasselt toegewezen. Zodoende werden alle hydraulische lokomotieven in één werkplaats gecentraliseerd, wat beslist de bedrijfszekerheid ten goede kwam. Ze werden in Hasselt in één gezamenlijke beurtregeling ingezet, met minder zware reizigers- en goederentreinen. Reeds vlug bleek dat de lokomotieven hier in de beste omstandigheden konden presteren. Door het niet langer „overbelasten” bleven de storingen en de grote defekten immers uit.

De voornaamste inzet betrof diensten vanuit Hasselt naar Neerpelt, Mol, Antwerpen Centraal en Leopoldsburg. Ook bedieningstreinen naar Tessenderlo kwamen sporadisch op het programma voor. Mede door het (te) zware werk dat de machines in den beginne



Foto's van de lokomotieven 211 tijdens diensten uit de periode waarin zij werden ingezet vanuit de stelplaats Schaarbeek zijn bijzonder zeldzaam. Hier zien we 211.002 op een ons onbekende plaats, met aan de haak drie K-rijtuigen, waarvan het bagagerijtuig nog met verhoogde uitkijk. Foto NMBS.



De ietwat oubollig ogende stuurtafel van lok 6401. Foto Ronald Mardaga.

te verwerken hadden gekregen, kwamen nu kleinere mankementen aan de dieselmotoren en de transmissie aan het licht. Veelal waren er problemen met de juiste afstelling van de apparatuur. Deze afstelling diende uiterst nauwkeurig te gebeuren, wou men een optimaal functionerend geheel verkrijgen. Door de steeds maar terugkerende storingen kreeg het hydraulisch systeem opnieuw een kwalijke reputatie die het in feite niet verdiende.

In 1971 viel de beslissing, de lokomotieven onder handen te nemen voor grote revisie. De machines gingen voor dit onderhoud ieder om beurt naar de Centrale Werkplaats Salzines, waarbij niet alleen de schildering aan de nieuwe standaardvorm werd aangepast, maar bij welke gelegenheid ook meteen de nieuwe, dubbele koplamphouders werden aangebracht. Alléén de lokomotiefkast van de 6406 zou deze wijziging niet ondergaan, waardoor deze machine als enige lokomotief uit de reeks haar enkele koplampen behield! Vermeldenswaard is ook dat 6401 en 6404 de enigen waren die uitgerust werden voor een derde koplamp volgens de A-frontseincode. Bij de 6401 werd deze lamp echter nooit gemonteerd!

Ter verbetering van de veiligheid van de bestuurder werden de lokomotiefneuzen versterkt door het inlassen van zware profielijzers. Deze laatste werkzaamheden werden door de werkplaats Hasselt zelf uitgevoerd in de loop van het jaar 1972.

Na de grote revisie, waarbij vooral de diverse afstellingen met zeer grote nauwgezetheid werden uitgevoerd, bleven de „klassieke” storingen en defekten achterwege. Weer andere gebeurtenissen zorgden er echter voor dat de reeks 64 een gedeelte van de haar vertrouwde diensten kwijtspeelde aan lokomotieven van andere reeksen.

Door het in dienst stellen, in 1971, van de met M1-materieel gereden trek- en

duwtreinen op de lijn Antwerpen Centraal - Hasselt, werden de machines van de reeks 64 bijna niet meer op deze relatie ingezet.

Vanaf 1974 nam reeks 65 een zeer groot gedeelte van de diensten van reeks 64 over, waardoor deze laatste bijna integraal in de goederendiensten terecht kwam. Hier stonden de machines in voor het verwerken van de treinen vanuit Hasselt naar Genk (Ford), Montzen, Mol en Antwerpen Noord.

In de reizigersdienst bleef er vanaf dan nog slechts een zeer beperkte inzet, met één reizigerstrein van Hasselt naar Antwerpen Centraal vv. Dikwijls werd deze (enige) trein dan nog gesleept door een 65! Komt nog bij, dat in het najaar van 1974 de storingen weer toenamen. In een tijdsspanne van amper drie jaar werden zeven belangrijke averijen genoteerd bij de reeks 64. De herstelduur bedroeg bij vier van deze machines méér dan zes maanden! Het zag er dus voor deze lokomotieven niet bepaald rooskleurig uit.

Vanaf 1978 werden de reizigerstreinen Antwerpen-Centraal - Neerpelt/Hasselt volledig overgedragen aan de trek- en duwdienst, waardoor er alleen nog lokomotieven van de reeks 62/63 werden ingezet. Voor de rechtstreekse verbinding Antwerpen - Aarschot - Diest - Hasselt verschenen zelfs dieselmotoren van de reeks 40 op de lijn, terwijl voor enkele spitsuurdiensten beroep werd gedaan op lijndiesels van de reeks 59 van Antwerpen Dam. Hierdoor „verhuisden” onze 64'ers naar ondergeschikte diensten zoals de bedieningstreinen en de lokale goederendiensten vanuit Hasselt naar Waterschei, Eindhoven, Maasmechelen, Diest en Schulen. Toch bleven enkele „zwaardere” karweien in het programma opgenomen, zoals het slepen van de „Ford”-treinen van Genk naar Montzen en de zouttreinen van Tessenderlo naar Schaarbeek. De lokomotieven bleven verder nog zeer bedrijvig als rangeerement op de ver-

schillende spooransluitingen van de privé-bedrijven. Na een korte „opstoot” aan storingen bleken de machines bij deze taken terug zeer betrouwbaar te functioneren.

Ingevolge de herstructureringsplannen, waaraan ook de dienst Materieel niet ontkwam, werd beslist om vanaf 1981 de reeks 64 buiten dienst te stellen. Het eerste „slachtoffer” was de 6404, die op 26 mei 1981 terzijde werd geplaatst. Spoedig werden ook de overige lokomotieven 64 „in park” afgesteld. Dit gebeurde wellicht iets te haastig, want slechts enkele dagen nadien kwamen er opnieuw lokomotieven 64 „uit park” voor het verzekeren van goederendiensten. Dit betekende slechts een kort uitstel, vermits op 27 september 1981 alle 64'ers naast de werkplaats op één rij werden gezet, in afwachting van sloop. De machines werden in de planning vervangen door zustermachines uit de reeksen 60 en 62/63.

Door schommelingen in het werkaanbod bleek het ter beschikking gebleven aantal lokomotieven onvoldoende groot om het hoofd te bieden aan de vereiste prestaties. Ten tweeden male dienden de 64'ers van het wachtspoor gehaald. Zij bleven nu meedraaien in een onregelmatige beurtregeling, samen met de andere machines.

Bij het begin van de zomerdienst 1982 kon er opnieuw aan worden gedacht, de diensten van de 64'ers beetje bij beetje in te krimpen. Toch bleven de lokomotieven een tiental dagen per maand in de weer. De 6402 verdween echter tijdens de maand juli 1982 definitief uit de omloop, als gevolg van een zware motorstoring. Herstellen was niet meer economisch verantwoord, waardoor de 6402 op rust ging. Een jaar later gingen de overige vier lokomo-

De hele reeks 64 in één oogopslag : 6401, zo te zien met één of andere werktrein, in Hasselt vorming op 6 april 1983; 6402 met M1-rijtuigen te Alt-Hoeselt op 27 augustus 1981 (let op het tegenspoors geplaatste waarschuwbord voor de „krokodil”); 6403 heeft tijdens een losse rit op 24 september 1982 in Eindhoven-Mijnen net een veilige seinstand gekregen; 6404 verlaat als trein 9514 Hasselt met een sleep M2-rijtuigen, bestemming Liège Guillemins. Het is 31 januari 1981 en in de belendende woningen maken klaarblijkelijk nog alle TV-kijkers gebruik van lelijke privé-antennes; 6405 passeert met een trein Leuven - Hasselt op 9 september 1982 het door allerlei aan- en bijgebouwde „uitwassen” niet meer zo originele stationsgebouw van Rotselaar; op 13 september 1982, tenslotte, ontstond onder een eerder sombere hemel dit beeld van 6406 tijdens een doortocht te Warsage. Bemerkt de enkele koplampen van de machine en de wel zeer bonte samenstelling van de sleep goederenwagens.

Foto's Ronald Mardaga.



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 !



6405 verlaat op 6 april 1983 met een kolentrein Waterschei vorming. Foto Ronald Mardaga.

tieven „aan de kant”. Begin juni 1983 werden de machines voor afbraak opgevraagd door Salzannes, waarna recuperatie van de nog bruikbare onderdelen volgde. Het eigenlijke slopen werd uitgevoerd door de Centrale Werkplaats Luttre, in opdracht van Salzannes. Alleen de 6406 ontsprong de dans: zij werd aangeduid als museumlokomotief voor Leuven. Begin 1984 werd de machine daartoe van Hasselt naar de universiteitsstad overgebracht, waar zij op dit ogenblik nog steeds verblijft...

BESLUIT

De lokomotieven uit de reeks 64 waren in feite „moeilijke klanten” voor de spoorwegmaatschappij, mede door het feit dat ze in het traktiepark een minderheid vormden ten overstaan van de diesel-elektrische traktie. Vooral in de beginperiode bleek het voor de technische diensten een zeer moeilijke opgave, de lokomotieven „zuiver” af te stellen. Daar komt nog bij dat aan de

machines, zeker in Schaarbeek, (te) hoge eisen werden gesteld.

Wanneer de lokomotieven werden ingezet vanuit Hasselt bleken de resultaten merkelijk verbeterd, doch nu kwamen, door het ouder worden, de slijtageproblemen de kop opsteken. Het tijdig toeleveren van de nodige onderdelen scheen niet altijd even vlot te verlopen, waardoor de lokomotieven soms voor langere tijd onbenut bleven. Het niet onmiddellijk beschikbaar zijn van vervangstukken en onderdelen was niet zo verwonderlijk, wanneer men bedenkt dat er slechts zes lokomotieven van dit type werden gebouwd. Een volledige stock aan vervangstukken in de werkhuizen opslaan was bijgevolg een bijna onmogelijke opdracht, waardoor steeds bestellingen dienden te gebeuren op het ogenblik waarop de defekten voorkwamen. Soms was het mogelijk de stukken zelf te fabriceren, in andere gevallen moest men (meermaals) bepaalde onderdelen betrekken van gespecialiseerde bedrijven. Nochtans heeft deze kleine reeks lo-

komotieven zich flink geweerd en hebben de machines zeer veel werk verzet. Vooral in het Limburgse waren ze een vertrouwd beeld in het spoorweglandschap geworden. Zoals met zovele zaken valt ook nu weer op dat, eens iets verdwenen is, er met een zekere nostalgie wordt aan teruggedacht... We zullen ons, ook wat de reeks 64 betreft, moeten tevreden stellen met de (vele) foto- en filmopnamen die er van gemaakt werden toen het nog mogelijk was.

Voor het bekijken van de enige overgebleven 64'er moet men zich wel een verplaatsing naar Leuven getroosten, waar in de museumloods de 6406 staat afgesteld.

STATISTIEKEN

Leveringen

nummer	proefrit	definitieve aanv. NMBS
211.001	29.03.62	03.04.62
211.002	12.05.62	21.05.62
211.003	16.07.62	17.07.62
211.004	14.08.62	02.08.62
211.005	21.09.62	19.09.62
211.006	18.10.62	23.10.62

Traktiewerkplaatsen

	van	tot
211.001		
Schaarbeek	06.04.62	11.02.66
Hasselt	11.02.66	09.06.83
211.002		
Schaarbeek	26.05.62	03.02.66
Hasselt	03.02.66 (*)	08.06.82
(*) op deze datum verbleef de lokomotief nog in Salzannes. Zij kwam pas op 23 augustus uit de werkplaats, na herstelling.		
211.003		
Schaarbeek	22.07.62	03.02.66
Hasselt	03.02.66 (*)	09.06.83
(*) de lokomotief kwam te Hasselt aan op 30 maart 1967, na herstelling.		

PH. DELLICOUR

Naamsestraat, 49 A. B-1000 Brussel. Tel. (02) 511 61 20.
Open van 7 tot 18 u (op zaterdag van 10.30 tot 17 u).

DE SPECIALIST VAN SPOORTIJDSCRIFTEN EN -PRENTKAARTEN

A
SCHIENENVERKEHR AKTUELL

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)

CH
BUS OLDTIMER INFO
CFF MAGAZIN
EISENBAHN AMATEUR

EISENBAHN ZEITSCHRIFT
SCHWEIZER EISENBAHN REVUE
TRAM

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

STRASSENBAHN MAGAZIN

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

+ ÉDITIONS DU CABRI (boeken &
postkaarten)

GB
MODERN TRAMWAY
TROLLEYBUS MAGAZINE

I
MONDO FERROVIARI
TUTTO TRENO

NL
OP DE RAILS
RAIL HOBBY
RAILKRONIEK

USA
ELECTRIC LINES
TRAINS



Dezelfde machine op dezelfde dag met een lege autotrein, bestemming „Ford”. Rechts een koeltoren van de thermische centrale in Genk. Foto Ronald Mardaga.

211.004
Schaarbeek 14.08.62 03.02.66
Hasselt 03.02.66 (*) 07.03.81
(*) de lokomotief kwam te Hasselt aan op 8 februari 1966.

211.005
Schaarbeek 21.09.62 21.02.66
Hasselt 21.02.66 01.08.83

211.006
Schaarbeek 23.10.62 01.02.66
Hasselt 01.02.66 01.08.83

Schilderingen

Bij de aflevering waren alle lokomotieven getooid met een donkergroene kast en dito dak. Het onderstel was zwart. Het geheel werd opgesmukt door het aanbrengen van twee gele biesen, om de zichtbaarheid te verbeteren. De bovenste smalle band liep juist onder de ramen van de bestuurderscabines omheen de hele kast. Op de fronten werd deze bies schuin naar beneden gehaald, om over de verluchtingsroosters op de neuzen door te lopen. De gordelbies was een ietsje breder uitgevoerd en liep over de gehele zijwand. Deze band verliep eveneens met een kromming op het front naar en rond de koplampen. Tussen de koplampen in prijkte het nummer in U.I.C.-schrift van 100 mm hoogte. Vanaf 1971 werd de zogenaamde „standaardschildering 71” toegepast. Deze schildering bestond uit een donkergroene kast met donkergroen dakgedeelte. Het chassis bleef zwart.

De plaatsing en het patroon van de zg. „zichtbaarheidsbanden” kan het best worden beoordeeld aan de hand van de diverse gepubliceerde foto's.

Vijf van de zes lokomotieven kregen deze uitmontering, na passage te Salzinnes voor grote revisie.

Van de 6406 werd alleen de dieselmotor einde jaren zestig gereviseerd en kreeg de lokomotiefkast in feite gedurende haar hele bestaan geen groot nazicht. Zij behield om die reden

ook haar enkele koplampen, waardoor zij een buitenbeentje bleef. Om, voor wat de schildering betreft, in overeenstemming te zijn met de andere lokomotieven uit de reeks werd de kast door de werkplaats Hasselt zelf herschilderd. Deze schildering kreeg hetzelfde uitzicht als de standaardschildering, doch zij werd uitgevoerd in het meer heldere „signaalgeel”. De brede (onderste) sierband liep niet door tussen de koplampen.

Vanaf 1.1.1971 werd het zescijferige nummer vervangen door het viercijferige reeksnummer. Deze cijfers behielden wel de U.I.C.-vorm maar werden heel wat groter uitgevoerd, nl. op 250 mm hoogte.

Geen enkele lokomotief van de reeks 64 kreeg de nieuwe gele schildering met groene sierbanden die vanaf 1978 werd toegepast.

Immobilisaties

De cursief gedrukte gegevens hebben betrekking op de grote revisie.

van	tot	werkplaats
211.001		
6401		
14.01.64	03.07.64	Salzinnes
05.11.64	18.03.65	Salzinnes
24.06.65	13.12.65	Salzinnes
31.12.71	05.07.72	Salzinnes
10.09.74	18.12.74	Salzinnes
09.01.75	10.07.75	Salzinnes
08.03.77	10.10.77	Salzinnes
05.06.80	27.04.81	Salzinnes

211.002		
6402		
28.02.63	23.04.63	Schaarbeek
18.10.63	15.04.64	Salzinnes
22.07.64	31.08.64	Salzinnes
10.09.64	24.03.65	Salzinnes
14.07.65	23.08.66	Salzinnes
20.09.67	17.01.68	Salzinnes
30.07.73	28.01.74	Salzinnes
30.08.78	05.04.79	Salzinnes

211.003		
6403		
29.12.62	07.03.63	Salzinnes
02.12.63	11.02.64	Salzinnes
24.04.64	10.09.64	Salzinnes
20.08.65	30.03.67	Salzinnes
05.02.69	06.10.69	Salzinnes
26.08.74	30.01.75	Salzinnes
07.09.76	08.10.76	Salzinnes
08.08.79	29.10.79	Salzinnes
09.81	19.11.81	Salzinnes

211.004		
6404		
12.10.65	16.11.65	Salzinnes
14.01.66	08.02.66	Salzinnes
11.05.66	22.06.66	Salzinnes
02.09.70	30.09.70	Salzinnes
31.08.72	24.04.73	Salzinnes
13.06.75	04.09.75	Salzinnes
14.09.76	07.03.77	Salzinnes
01.02.79	04.03.79	Salzinnes

211.005		
6405		
15.05.63	15.10.63	Schaarbeek
22.01.64	21.03.64	Salzinnes
23.07.64	31.08.64	Salzinnes
02.10.64	23.02.65	Salzinnes
06.12.66	27.06.67	Salzinnes
02.03.73	10.10.73	Salzinnes
08.03.77	16.01.78	Salzinnes
07.07.78	19.01.79	Salzinnes

211.006		
6406		
22.04.64	14.07.65	Salzinnes
25.04.68	19.07.68	Salzinnes
19.07.68	19.05.70	Hasselt (*)
19.05.70	14.07.70	Salzinnes
12.01.71	21.04.71	Hasselt
09.09.75	12.03.76	Salzinnes

(*) afgesteld met uitgebouwde motor te WDT Hasselt. Nadien ging de lokomotiefkast eveneens naar Salzinnes voor het inbouwen van de aldaar herstellende motor.

Buiten dienst

nummer	laatste dienst	uit de geschriften
6401	20.05.83	01.08.83
6402	21.05.82	08.06.82
6403	07.01.83	09.06.83
6404	06.03.81	01.07.81
6405	27.05.83	01.08.83
6406	06.04.83	01.08.83

Afgelegde kilometer

211.001/6401	1.172.456 Km
211.002/6402	1.076.279 Km
211.003/6403	1.123.891 Km
211.004/6404	1.337.980 Km
211.005/6405	1.154.965 Km
211.006/6406	1.050.190 Km

Jan Mahieu

BIBLIOGRAFIE

- Tijdschrift „VeBOV-koerier”, verschillende jaargangen
- Dieselloks type 211, J. Casier, uitgave TTZ Limburg
- Nota's van de auteur
- Beschrijvende fiches NMBS
- Dienstnota's archief NMBS

Van de „TEPCE” tot de „STIC”

De stadstram van Charleroi (IV)

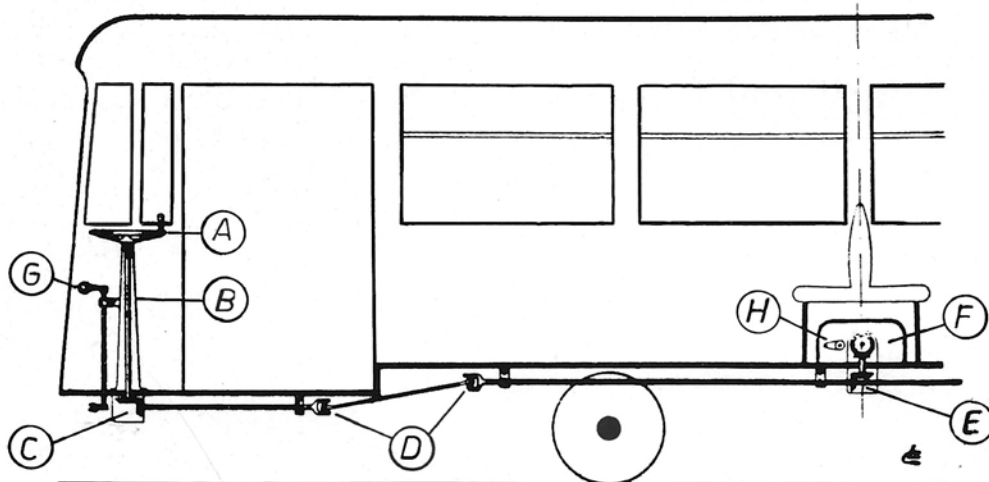


Kruising van motorrijtuigen 402 en 424 in de rue de Châtelaineau in Montignies. De ruimte tussen de langs de stoep lopende rails was slechts met aangestampte aarde gevuld; alleen het middendeel van de rijbaan had een wegbedekking en diende niet zelden als parkeerplaats! Foto Pholien, 2 april 1969, verzameling Amutra.

Zoals reeds eerder gezegd belette de oorlog de uitvoering van de plannen voor uitbreiding van het net en vernieuwing van het park. Door eerder ongewone omstandigheden kon dit laatste toch voor een deel gerealiseerd worden en konden de motorwagens van de reeks „400” in 1944-45 in gebruik worden genomen.

Het ging om 25 tweecassige motorwagens (nrs. 401-425) die tijdens de

oorlog waren gebouwd in de werkplaatsen van de SELVOP (Société pour l'Exploitation des Lignes Vicinales d'Ostende et Plages belges) aan de kust. De plannen werden getekend door de maatschappij Electrorail en het ontwerp getuigde in vele opzichten van een originaliteit die tot op heden uniek gebleven is. De 400'ers waren de laatste tweecassige motorwagens die in België werden gebouwd. Zij waren 10m lang



SCHEMA VAN DE CONTROLLER-BEDIENING BIJ DE REEKS „400”

- | | |
|----------------------------------|---|
| A : bedieningshandwiel | E : stellingen konische tandwielen |
| B : holle kolom met verticale as | F : controller |
| C : stel konische tandwielen | G : rijrichtingskruk |
| D : kardanas | H : rijrichtingschakelaar op controller |
- Tekening : Louis Clessens

en 2,20m breed en wogen bij aflevering 14,3 ton. Skelet en uitwendige beplating waren uitgevoerd in metaal maar het inwendige was vrij luxueus bekleed met gevernist hout. Het geheel zag er modern uit, had een lichte stroomlijn en getuigde van goede smaak. Het ontwerp stond trouwens model voor vele latere realisaties elders; in sommige gevallen werd het bijna geheel overgenomen, zoals in Lille, Caïro (Caïro-Heliopolis), Liège (RELSE), Athene enz. Het enigste compartiment bood 24 zitplaatsen; de dwars geplaatste banken waren comfortabel bekleed (nota van de vertaler : aantal noch opstelling zijn in overeenstemming met de illustratie van het originele artikel). De toegang naar de balkons werd afgesloten door tweedelige schuifdeuren met ruiten, zoals bij de motorwagens reeks „300”. Het onderstel, met een wielbasis van 3m, was eveneens een speciaal ontwerp en verzekerde een uitermate zacht rijden. Twee traktiemotoren van 75 pk (55 kW) zorgden voor de aandrijving. Er was een handrem, een rheostatische rem en een directe automatische Westinghouserem, gevoed door een elektrische compressor.

Het opmerkelijkst was de elektrische uitrusting : alhoewel het om tweerichtings-rijtuigen ging, zoals alle motorwagens van de maatschappij, was er slechts één controller aanwezig. Die was onderaan, horizontaal in het midden van het rijtuig opgesteld, onder een dubbel bankstel. De bediening gebeurde vanuit de stuurstand d.m.v. een groot, horizontaal geplaatst en afneembaar handwiel. De as hiervan, gemonteerd in een holle kolom, ging onderaan door de vloer. De beweging werd overgebracht via een stel konische tandwielen, een vaste horizontale as onder het balkon, een kardanas, een lange horizontale as onder het compartiment en nog twee stellingen konische tandwielen, waarvan het laatste op de as van de controller stond (zie tekening). Deze merkwaardige en uniek gebleven opstelling had een aantal onmiskenbare voordelen :

- gevoelige vermindering van de initiële kostprijs en van de onderhoudskosten, terwijl de twee stuurposten behouden bleven;
- volledige bescherming van de controller bij een eventuele botsing;
- plaatswinst op het balkon;
- aanzienlijke vermindering van de bekabeling, daar motoren en controller zich dicht bij mekaar bevonden.

In het dagelijks gebruik kwamen nochtans ook enige nadelen aan het licht, zoals het ratelen of het knallen

Sedert 12 november 1991 rijdt in Brussel een nieuwe tramlijn 91 tussen het Louizaplein en de parking Stalle. Het lijnnummer 91 is in de hoofdstad nochtans niet nieuw, want de huidige exploitatie is reeds een derde versie van een onder dit nummer rijdende tram. Ons beeld toont geleed dubbelrichting-rijtuig 7801, net voor het bereiken van de kopeindhalte Stalle. 1 december 1991, dia Ronald Mardaga.

Ter gelegenheid van de festiviteiten voor de viering van „100 jaar Gazet van Antwerpen” werd ook op de - momenteel nog naar Linkeroever omgelegde ? - lijn 11 met gekoppelde PCC-rijtuigen gereden. Let op de aangepaste film „Eksterlaar - Linkeroever”. Zaterdag 26 oktober 1991, dia Robert Boogaerts.





Tram-humor in Charleroi. De 424 voert hier een film, die niet weinig Karolingers heeft doen glimlachen: „Couillet Queue”. Een ernstig tijdschrift als Rail-Revue waagt het niet deze plaatsnaam letterlijk te vertalen! Foto Pholien, 22 september 1971, verzameling Amutra.

van de controller, wat door de reizigers als onaangenaam werd ervaren. Sommige onregelmatigheden in de besturing veroorzaakten op de koop toe slijtage en/of ontregeling van het overbrengringssysteem.

De controllers, ontworpen en gebouwd door ACEC, hadden 23 optrekstanden en 18 standen voor de elektrische bemming. Dit grote aantal standen liet toe snel en zonder schokken op te trekken.

Op meerdere punten vertegenwoordigden deze trams het laatste snuffje op het gebied van de klassieke tramconstructie en tot bij hun buitendienststelling, bij het stopzetten van de exploitatie, hebben zij trouw dienst gedaan, tot grote tevredenheid van gebruikers en uitbaters.

Bij de ingebruikname van de reeks „400” werd het hele rijtuigpark van de maatschappij herzien. De motorwagens van de derde reeks „200”, die zo goed als ongewijzigd waren gebleven, werden afgesteld, evenals een aantal geheel versleten bijwagens van de eerste en de tweede reeks. Nieuwe bijwagens, waarvan de kast was afgestemd op de motorwagens reeks „400”, werden gebouwd in de werkhuizen van de maatschappij, in het depot Genson.

Het materieelpark werd voor de tweede maal hernoemd, uitgezonderd de motorwagens reeksen „300” en „400”. De onvergelijkbare rijeigenschappen van de reeks „400” waren voor de TEPCE aanleiding de reeks „300” met dezelfde onderstellen uit te rusten. Twaalf bijkomende chassis werden besteld en gebouwd te Oostende. Naarmate die geleverd werden, plaatste men ze onder de kasten van de reeks „300”. De oude Brill-onderstellen gingen vervolgens naar... Oostende. Vijf ervan werden gebruikt als vervang-onderstel voor de oude accurijtuien nrs. 9480 tot 9484 uit 1897.

Een typisch kenmerk van de originele reeks „300” was de aanwezigheid van

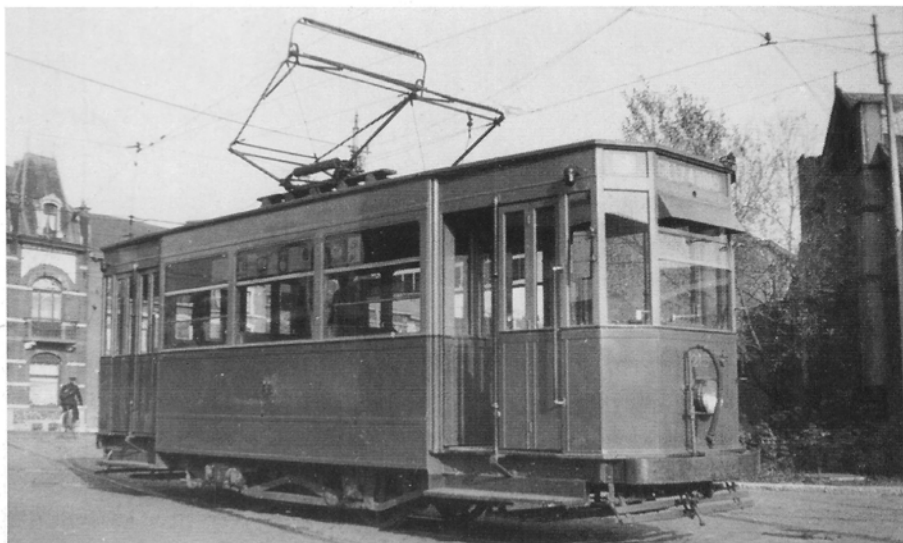
een groot cilindrisch persluchtreservoir, aan de buitenkant van het chassis opgehangen, onder de zijkant van de kast. Met de nieuwe onderstellen was dit niet meer mogelijk en een nieuwe maar veel kleinere tank werd onder de kast geplaatst. Gezien de capaciteit hiervan amper voldoende was, werkte de compressor bijna voortdurend. Zijn haast ononderbroken gestommel werd weldra één der meest vertrouwde geluiden in de stad.

Voor het onderhoud van de rijtuigen werd een nieuwe techniek toegepast: de kasten werden langs de buitenkant met de hand in de was gezet en geboend. Een der grootste problemen voor de trammaatschappij werd veroorzaakt door de vele mijngangen in de ondergrond, die de aardoppervlakte onstabiel maakten. De TEPCE had dan ook regelmatig af te rekenen met schade ingevolge verzakkingen en bewegingen van de aardkorst, die soms tot breuken in de rails leidden.

In een poging een einde te maken aan dit soort storingen, ontwikkelde de TEPCE een nieuwe techniek van sporen leggen. Ze werd voor het eerst toegepast in het begin van 1952 en de volledige 67 km van het net zouden naar dit systeem worden omgebouwd.

Volgens deze nieuwe methode werden de sporen op een bed gelegd met een totale dikte van 0,55m. Eerst werd een laag van 10cm steenslag aangebracht, waarop gewapend beton werd gegoten. In deze betonstrook plaatste men stukken oude rail van 0,35m, met de voet naar boven en dwars t.o.v. de as van de baan. De onderlinge afstand bedroeg 1m in rechte lijn en 0,8m in de bogen. Op deze railstukken werden de nieuwe sporen met bouten bevestigd. De ruimte tussenin werd volgestort met beton en vervolgens afgewerkt met asfalt, tot aan het loopvlak van de rails. Deze werkwijze verschaftte het spoor een opmerkelijke sterkte en stabiliteit. Het was niet ongewoon, verzakkingen in de straat te zien terwijl het tramspoor volledig intact bleef. Tegenover dit onbetwistbare voordeel stond de hoge kostprijs voor aanleg en onderhoud, vooral wanneer de sporen moesten vervangen worden.

De maatschappelijke wijzigingen na de tweede wereldoorlog lieten ook in Charleroi hun invloed gelden, waardoor de TEPCE werd verplicht de uitbating aan te passen aan de nieuwe omstandigheden. Na een gedwongen „winterslaap” van méér dan vier jaar stak het privé vervoer opnieuw de kop op, om na verloop van slechts enkele jaren zijn vooroorlogse omvang reeds ver te overtreffen. Enerzijds betekende dit een steeds grotere concurrentie met het openbaar vervoer, anderzijds verhoogde de steeds maar toenemende dichtheid de verkeersproblemen in het algemeen. Op ieder gebied werden dringende maatregelen noodzakelijk. Om de exploitatie van het net aan de vereisten van de tijd te koppelen, besloot de TEPCE het park te moderniseren.



Motorrijtuig 215 na de uniek gebleven, experimentele verbouwing uit 1951. Foto Louis Clessens, verzameling Jean de Meurs.

Met een gepast gevoel voor zuinigheid werd besloten eerst de motorwagens van de reeksen „300” en „400” onder handen te nemen, evenals de bijwagens die reeds verbouwd waren. De nodige werken, aangevat in 1951, werden geheel uitgevoerd in de eigen werkhuizen van de maatschappij. Ze omvatten uiteindelijk bijna het hele park, uitgezonderd de motorwagens „200”. Van deze reeks werden de exemplaren met houten bestemmingsborden die nog geen lijnfilm hadden gekregen buiten dienst gesteld, gevolgd door de eerste „anversoise”-bijwagens.

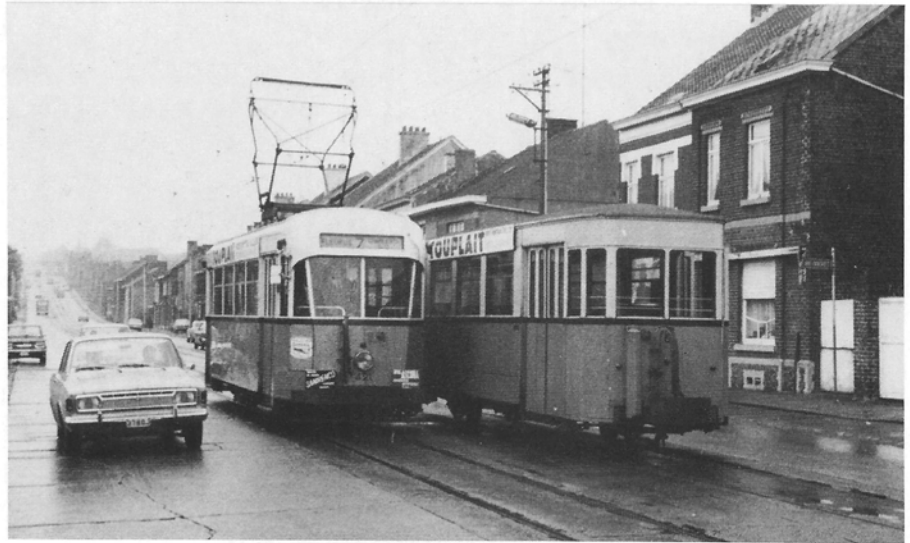
Naargelang de dienst het toeliet werden de rijtuigen omgebouwd en voorzien van een vaste plaats voor de ontvanger. De balkons werden uitgerust met automatische, door perslucht geactiveerde plooideuren. De scheidingswanden en -deuren tussen balkon en compartiment werden weggenomen en de gloeilampen van de binnenverlichting vervangen door fluorescentiebuizen. Sommige details getuigden van grote vindingrijkheid, zoals bv. de achteruitkijkspiegels die automatisch wegklapten bij het openen van de deuren. Bij gelegenheid van deze modernisering kreeg het wagenpark ook een nieuw kleedje. Onderaan werden de kasten lichtgroen geschilderd en bovenaan grijs, gescheiden door een zwarte bies. De rijtuignummers werden veel kleiner en kregen achtereenvolgens een gele, gouden en uiteindelijk zwarte kleur. De lijnfilms met witte letters op rode achtergrond werden vervangen door films met zwarte letters op geel.

Naar het einde van deze moderniseringscampagne toe werd ook een rijtuig van de reeks „200”, de 215, „experimenteel” verbouwd. De kast werd voorzien van drie grote rechthoekige zijramen, zoals bij de reeks „400”. Het bleef bij dit éne experiment : het restant van de reeks „200” werd ongemoeid gelaten.

De uitbating van het net bleef gedurende enige jaren ongewijzigd maar beetje bij beetje staken nieuwe problemen de kop op. De concurrentie van het privé vervoer werd alsmaar veront-rustender. Niet alleen bleven steeds meer klanten weg; de groeiende auto-stroom deed bovendien de regelmaat van de diensten verdwijnen en de gemiddelde commerciële snelheid dalen. Met de stijging van de levensduurte rezen tegelijkertijd de exploitatiekosten de pan uit.

De invloed van deze ontwikkelingen bedreigde weldra de financiële gezondheid van de onderneming en ingrijpende maatregelen werden onafwendbaar.

De manier waarop het net destijds was ontworpen en aangelegd leende zich ongelukkigerwijze niet tot een snelle aanpassing aan de nieuwe toestand. Een groot gedeelte van de lijnen was nog altijd enkelsporig en de inplanting van het spoor belette - met uitzondering van lijn 7 (Charleroi Sud - Fleurus) - de inzet van draaistelrijtuigen met grote capaciteit. Op meerdere plaatsen



Een tram richting Fleurus heeft zijn bijwagen in het midden van de straat achtergelaten. Motorwagen 421 zal het rijtuig aan de haak slaan om het vervolgens naar Charleroi mee te voeren. Taillis-Prés, 18 september 1972. Foto Pholien, verzameling Amutra.

vormde de ligging van het spoor niet alleen een hinder maar zelfs een gevaar voor het overige verkeer.

Op 18 oktober 1958 werd lijn 6 (Charleroi Sud - Montignies), die een slechts geringe bezetting kende en nog werd bereden met motorwagens reeks „200”, vervangen door een autobusdienst. Meteen zaten de wormen in de appelen. Toch duurde het nog elf jaar voor ze voldoende gegroeid waren om vervolgens de hele fruitmand op vijf jaar tijd leeg te vreten.

Zoals op vele andere plaatsen leek de schijnbare superioriteit van de autobus ook te Charleroi het aangewezen middel om de moeilijkheden het hoofd te bieden.

Intussen had op 1 januari 1962 een belangrijke gebeurtenis plaats gevonden. De concessie van de TEPCE was verstreken en deze maatschappij werd vervangen door de STIC (Société des Transports Intercommunaux de Charleroi).

De eerste zorg van de nieuwe onderneming was het oprichten van een heel net van nieuwe autobuslijnen.

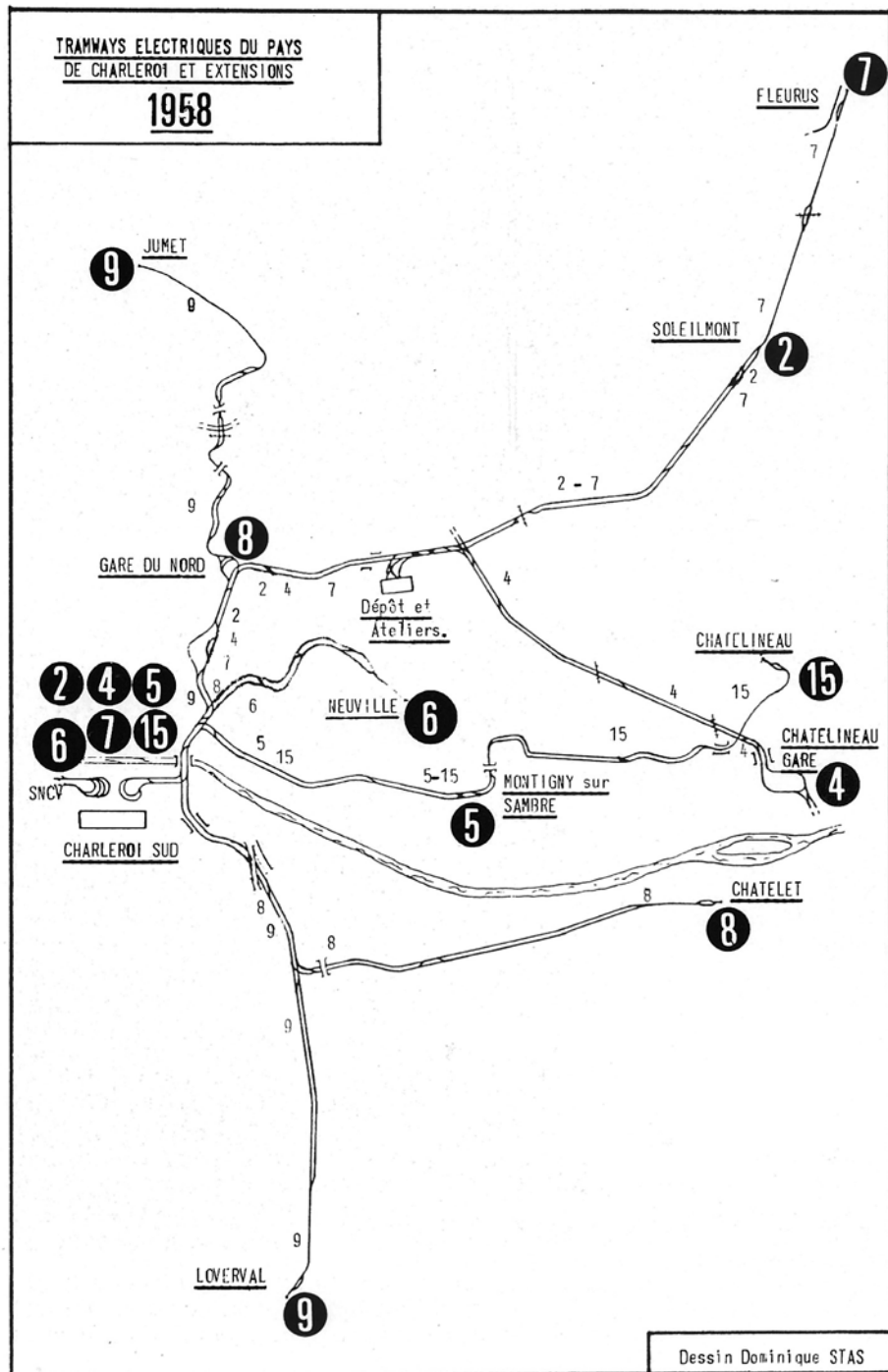
Vanaf januari 1964 diende het busnet van de STIC als proefkonijn voor het testen van een nieuwkomer, de „Electrobus” die, volgens haar promotoren, een revolutie zou ontketenen op het gebied van het openbaar vervoer. Het ging in feite om een oud idee, door twee vermaarde Franse konstruktoren (Krieger en de Dion-Bouton) reeds rond de eeuwwisseling beproefd, maar nu aangepast en in een modern kleedje gestoken : de diesel-elektrische autobus. De dieselmotor dreef een generator aan die twee elektrische motoren, één op elk achterwiel, van stroom voorzag.

Na twee jaar proefrijden op verschillende lijnen zag men te Charleroi definitief van dit ACEC-ontwerp af.

Enige jaren nadien werd een veel spectaculairder project voorgesteld. Bedoeling was, het centrum van Charleroi uit te rusten met een „luchtmetro”. Lijnen



Bijzonder fraaie ACEC-foto van de experimentele „Electrobus”, zoals die gedurende twee jaar in Charleroi en omgeving heeft gereden. Verzameling Robert Boogaerts.



naar de randgemeenten waren eveneens voorzien. De rijtuigen, opgehangen volgens het Franse systeem „Safège”, zouden plaats bieden aan 150 personen en „rijden” via een dubbele betonnen balk, 10m hoog rustend op om de 30m geplaatste betonnen palen. De eerste geplande lijnen zouden hoofdzakelijk de grote lanen in de stad volgen. Deskundig uitgevoerde fotomontages werden d.m.v. een grootscheepse perscampagne verspreid en toonden welk uitzicht dit nieuwe vervoermiddel de stad zou geven. Ondanks de inspanningen van de promotoren die, naar eigen zeggen, Charleroi als proefterrein wensten te gebruiken, kwam er van dit project niets terecht en het werd vergeten.

Terug naar de tram: een nieuw onderstel met primaire vering op rubberblokken werd uitgetest op motorrijtuig 423. Dit systeem gaf wel enige voldoening, maar de vering was te

soepel en veroorzaakte een wiegende beweging van het rijtuig, waardoor deze tram spoedig de bijnaam „plezierboot” kreeg. Het bleef dan ook bij deze ene proef en de 423 kreeg tenslotte zijn oorspronkelijk onderstel terug.

Op 17 oktober 1966 deed zich het laatste spectaculair ongeval op het tramnet van Charleroi voor aan de chaussée de Fleurus in Gilly. Een met aarde beladen vrachtwagen trachtte een gelukkig bijna leeg - tramstel rechts voorbij te steken. Een geparkeerde auto verhinderde dit voornemen en de vrachtwagen beukte met volle geweld tegen de bovenzijde van de tram. Zoals de plaatselijke pers het destijds uitdrukte werd de tram letterlijk over de weg „gekata-pulteerd” en belandde met een angst-aanjagend gekraak op zijn zij. Als bij wonder werden alleen de trambestuurder en de vrachtwagenchauffeur gekwetst.

Weldra waren dringende vernieuwingen

aan het hele wegnnet in de streek nodig. Veel hoofdwegen waren niet meer aan de noden van het toegenomen verkeer aangepast. De verkeersstroom, ook nog gehinderd door reliëf en wegenpatroon van de stad en haar omgeving, vereiste een dringende aanpassing van de invalswegen. De behoefte om de „Ring van Charleroi” uit de grond te stampen deed zich meer en meer voelen.

De beslissing tot de realisatie van deze grote wegenwerken luidde de doodsklok over de stadstram van Charleroi. De afschaffingen volgden nu de een na de ander, volgens een betreurenswaardig en onomkeerbaar patroon.

Op 1 juni 1969 werd lijn 4 (Charleroi Sud - Châtelaineau Gare) na méér dan 50 jaar „rumoerig” trambedrijf verbust. De doodstrijd was begonnen. Eén na één werden de overblijvende lijnen tot busdiensten omgevormd. Soms restte er nog enig uitstel van executie door middel van een gemengd of beurtelings bedrijf, naargelang de dag van de week of het uur van de dag, door tram én autobus gereden. De 1e juni 1972 werden de trams van de lijnen 8 (Châtelet - Gare du Nord) en 9 (Loverval - Jumet) door autobussen vervangen.

Iets meer dan een jaar later, op 1 juli 1973, was lijn 7 (Charleroi Sud - Fleurus) aan de beurt. Haar aanvullende dienst op lijn 2 (Charleroi Sud - Soleilmont), officieel omgeschakeld op busverkeer op 1 mei 1974, werd nog gedurende enkele weken, tijdens de ochtend- en de avondspits, met trams gereden bij gebrek aan voldoende autobussen.

Uiteindelijk werden, eerder bevreemdend (volgens de oorspronkelijke plannen kwamen deze lijnen immers het eerst voor verbussing in aanmerking), op 30 juni 1974 de laatste twee tramlijnen 5 (Charleroi Sud - Montignies Place) en 15 (Charleroi Sud - Châtelaineau Place Wilson) omgeschakeld op de autobus.

Met het binnenrijden van motorwagen 408 in de stelplaats Genson, tijdens de nacht van 30 juni op 1 juli 1974, werd een lang en kleurrijk hoofdstuk uit de Karolingische stadsgeschiedenis afgesloten.

Het volledige trampark werd kort daarop afgeschreven en voor de sloop vrijgegeven. Gelukkig werden meerdere rijtuigen gered. De AMUTRA behoeftte de motorwagens 263, 310 en 407 en de TTA redde de bijwagens 2, 5, 8 en 12. De Chemin de Fer de la Baie de Somme (CFBS) uit Crotoy (Frankrijk) verwierf de motorrijtuigen 402 en 423 evenals bijwagen 1, maar kon ze niet gebruiken vermits de wielbanden niet geschikt waren om te rijden op de spoorwegrails die op deze lijn in gebruik zijn. In 1984 nam de AMUTRA motorwagen 423 en bijwagen 1 over en bracht ze voor restauratie terug naar België.

De bijwagens 38, 41 en 42 werden gekocht door een groot watersportcentrum in South Cerney in het graafschap Wiltshire (Groot-Brittannië)

om te pendelen tussen het centrum en een uitgestrekte parking, bij welke gelegenheid het lijntje werd omgespoord naar meterspoor. Als laatsten werden de bijwagens 40 en 44 verkocht aan een Frans industrieel, voor het vervoer van personeel in een open mijn in Normandië.

Sporen, wissels en bovenleiding werden uit- en afgebroken naargelang dit bij de uitvoering van wegenwerken noodzakelijk werd. Nochtans zijn op vele plaatsen de rails blijven liggen en werd het asfalt voor het nieuwe wegdek er gewoon overheen gegoten. Op deze wijze leveren de oude tramsporen nog altijd een ruime bijdrage aan de stevigheid en de stabiliteit van het wegdek.

Deden er zich geen werkelijk markante feiten voor in de geschiedenis van de stadstram van Charleroi, toch is deze geschiedenis meerdere anekdotes rijk waarvan de sfeer, met het verstrijken der jaren, nog versterkt geworden is. Omtrent de meest merkwaardige zullen we trachten de lezer hun geur te laten opsnuiven.

De door de SNCV te Charleroi gebruikte stoomtramlokomotieven hadden, naast de gewone stoomfluit, ook een klok. De klepel daarvan was door een mechanisme verbonden met een as van de machine. Het aantal slagen van de klepel varieerde zodoende in verhouding tot de snelheid van de naderende tram. Dit liet de reizigers toe zich met eveneens aangepaste snelheid naar de halte te begeven. Door het voortdurend gehamer van de klepel waren de meesten van deze klokken gebarsten, wat voor de plaatselijke pers een dankbaar onderwerp (vooral in de „komkommertijd“ ?) vormde.

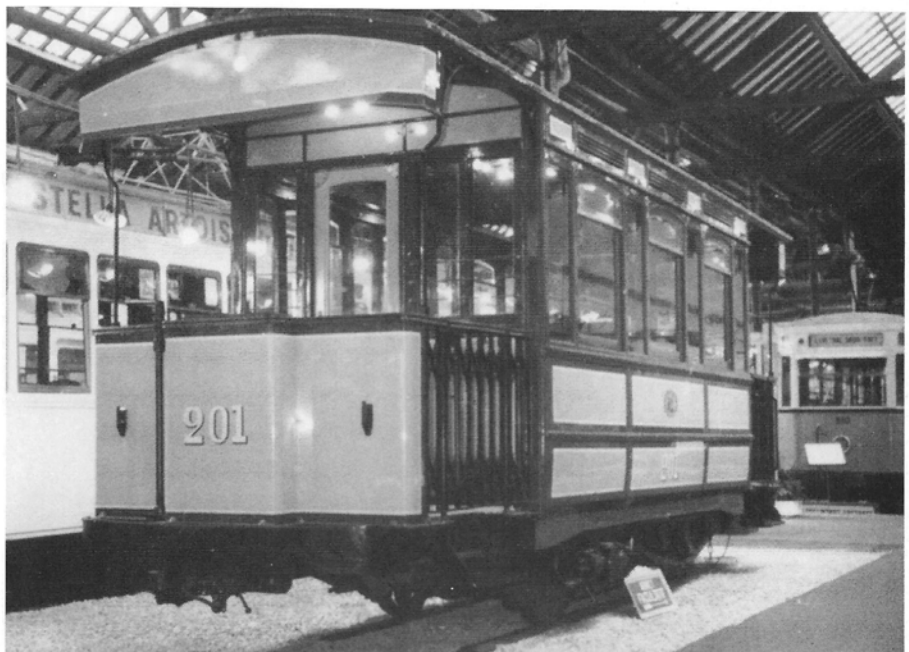
Van bij het begin van de tramexploitatie had men de gewoonte aangenomen, sommige haltes aan te duiden met het dichtstbijzijnde huisnummer. Dit gebruik werd door de Buurtspoorwegen overgenomen. Deze merkwaardige praktijk bleef tijdens het grootste deel van de tramexploitatie behouden en wellicht bestaan er zelfs heden ten dage nog enkele van die gevallen ?

Vele sekties van het net waren enkel-sporig. Zij werden bereiden volgens het bekende en uit Groot-Brittannië overgewaaid systeem van de „stok“. Op lijn 9, tussen Charleroi en Jumet, was die stok gedurende vele jaren gewoon een fraai gedraaide stoelpoot, waarvan het hout gepolijst was door het vele van hand tot hand doorreiken.

Bij de TEPCE was een vermeldenswaard systeem van „rijdende brievenbussen“ in zwang. Het hiermee gepaard gaande ritueel, dagelijks herhaald, ging al gauw deel uitmaken van de lokale folklore. Alle werkdagen, tegen een bepaald uur in de avond,



Laatste officieel konvooi op de place de Montignies, 29 juni 1974. Foto Jean de Meurs.



In originele toestand gerestaureerd motorrijtuig 201 (ex-263), tentoongesteld in het Museum voor het Stedelijk Vervoer te Brussel. Rechts is nog net „motrice“ 310 te zien. Beide rijtuigen behoren tot de Amutra-verzameling. Foto Jean de Meurs.

verliet een postman het postkantoor van Charleroi Sud, een met lege metalen brievenbussen beladen handkar voor zich uit duwend. Zo begaf hij zich naar het kruispunt bij de Pont de l'Ecluse, waar alle tramlijnen van het net samen vielen. De postman loste zijn vracht op de vluchtheuvel van het kruispunt en op het afgesproken tijdstip werden de brievenbussen aan de achterkant van een tram van iedere lijn opgehangen, waarna de beambte naar het postkantoor terugkeerde, daarbij soms zelfs de lege handkar achterlatend. In de loop van de avond kwam hij terug naar het kruispunt om de volle brievenbussen van de weerkerende trams op te

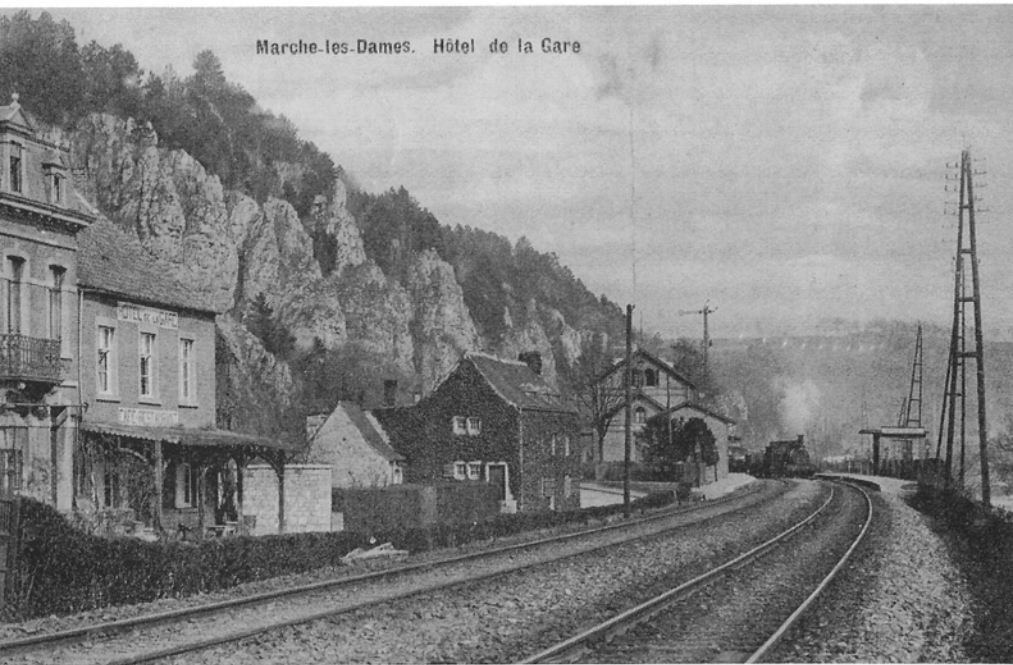
halen, om vervolgens met zijn opnieuw gevulde kar naar het postkantoor te dokkeren. Dit eenvoudig maar doordacht systeem bewees jarenlang onschatbare diensten aan de hele streek ! De gedenkwaardige nacht van 30 juni 1974 zette geen eindpunt achter het verschijnsel tram in Charleroi en omgeving. Ondanks het verbussen van een aantal lijnen behield de SNCV toen nog het belangrijkste deel van haar tramlijnen in de streek, doch in de jaren tachtig is ook aan deze exploitatie grotendeels een einde gekomen.

Maar dat is een andere geschiedenis...

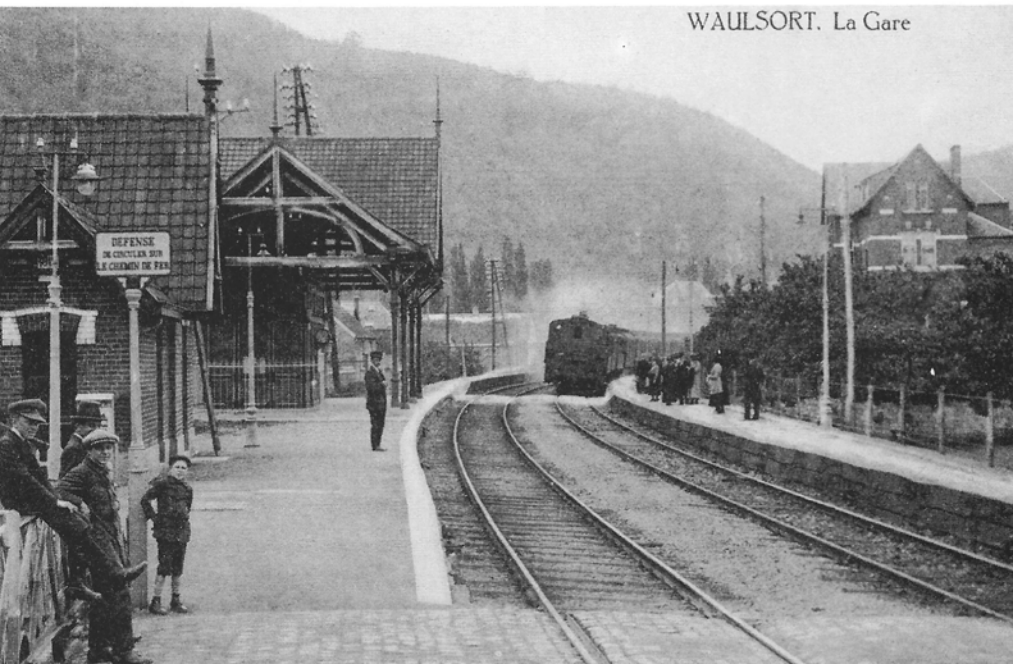
Jean de Meurs

Vertaling : Walter Temmerman

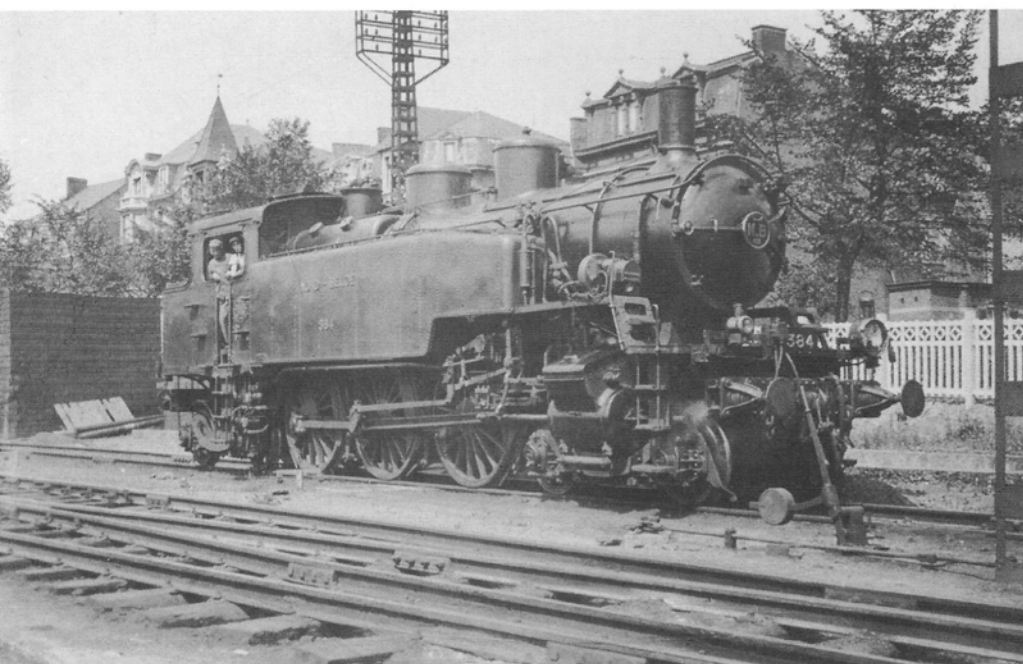
Bezoek het ANTWERPS TRAM- EN AUTOBUSMUSEUM, Rekreatiedomein FORT V, Fort V-straat, 2650 Edegem. Open van Pasen tot het laatste weekeinde van oktober, elke zaterdag, zondag en wettelijke feestdag van 14 tot 18 u. **Te kijk : de boeiende geschiedenis van tram en bus in de provincie Antwerpen, door middel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



Marche-les-Dames. Hôtel de la Gare



WAULSORT. La Gare



Beelden van vroeger : Historische foto's uit privé- verzamelingen

Als aanvulling bij het artikel in RR 26, betreffende de overname van de laatste privé-spoorwegmaatschappijen door de NMBS, tonen wij ditmaal zes foto's die alle betrekking hebben op de Nord-Belge.

De eerste opname (prentbriefkaart) toont het station Marche-les-Dames op de spoorlijn Namen - Luik, met op de achtergrond de fameuze rotsen. Voor het typische Nord-Belge-stationsgebouw bevindt zich een hoog mechanisch sein (sémaphore Lartigue). De goederentrein wordt gesleept door een locomotief waarvan het type niet kon worden geïdentificeerd. Geïnteresseerde lezers raden wij aan, deze opname (die dateert van voor W.O. I) te vergelijken met een foto die aan de andere zijde van dit station genomen is in de jaren '30 en die voorkomt op blz. 20 van RR 17.

De tweede opname (eveneens een prentbriefkaart) toont het pittoreske station van Waulsort op de spoorlijn Dinant - Givet. De tenderloc van de reizigers-trein kon eveneens niet met zekerheid geïdentificeerd worden. Deze opname dateert van kort na W.O. I.

De Nord-Belge-locomotieven op de overige vier foto's geven daarentegen wél hun identiteit prijs...

Loc 384 is een tenderlocomotief met asindeling 2C2, gebouwd door Cockerill in 1911 en behorend tot de reeks 381-386, de zgn. „(Grands) Revolvers” (de bijnaam verwijst naar de vorm van de waterreservoirs). Later bekam deze machine nog de NMBS-nummers 9484, resp. 94.004. De foto is gemaakt in de jaren '30; de juiste lokatie is onbekend. Op de achterpagina van RR 15 werd reeds een foto van een zustermachine, de 382, afgedrukt.

Tenderlocomotief 516 met asindeling E werd gebouwd door Cockerill in 1930 en behoorde tot de reeks 501-520. Later bekam deze machine de NMBS-nummers 9916, resp. 99.016. De foto zou genomen zijn in 1935; de machine ziet er anders wel erg „nieuw” uit; mogelijk keerde zij juist terug van een grote herstellingsbeurt. Lokatie : de N.B.-stelplaats Kinkempois.

NMBS-locomotief 48.003 (de voormalige N.B.-loc 423; oorspronkelijk NMBS-nummer : 4823) werd eveneens gebouwd door huisleverancier Cockerill, in 1927. Deze viercilinder-compoundlocomotief met asindeling 1D behoorde tot de reeks 421-455. De foto is genomen op het einde van de jaren '40; de juiste opnameplaats is onbekend.

De drie afgebeelde locomotieven zijn alle gebouwd naar Frans ontwerp; bij de

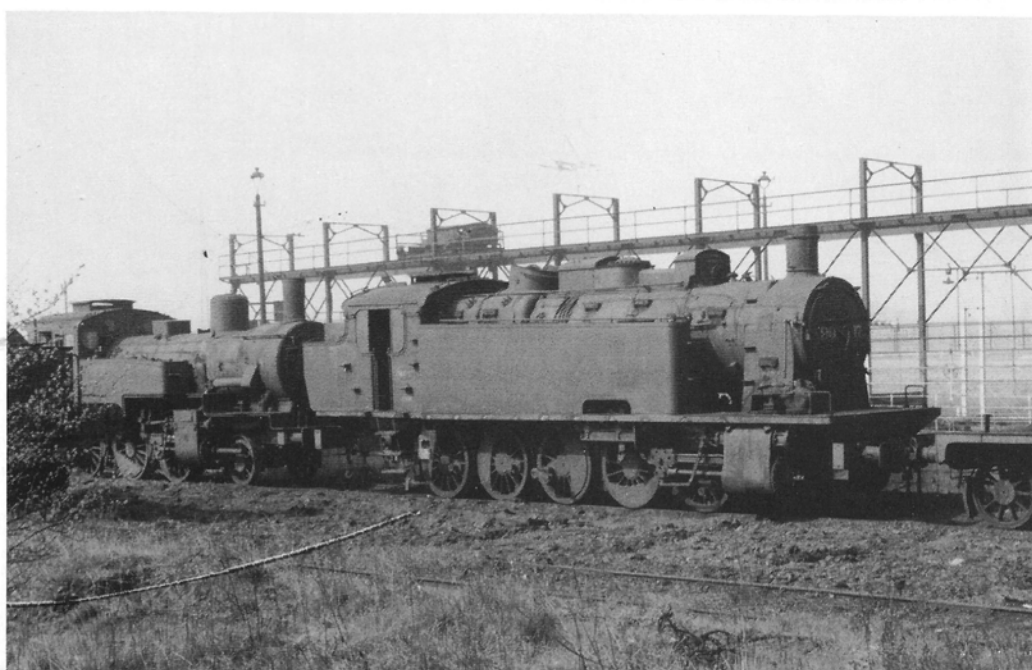
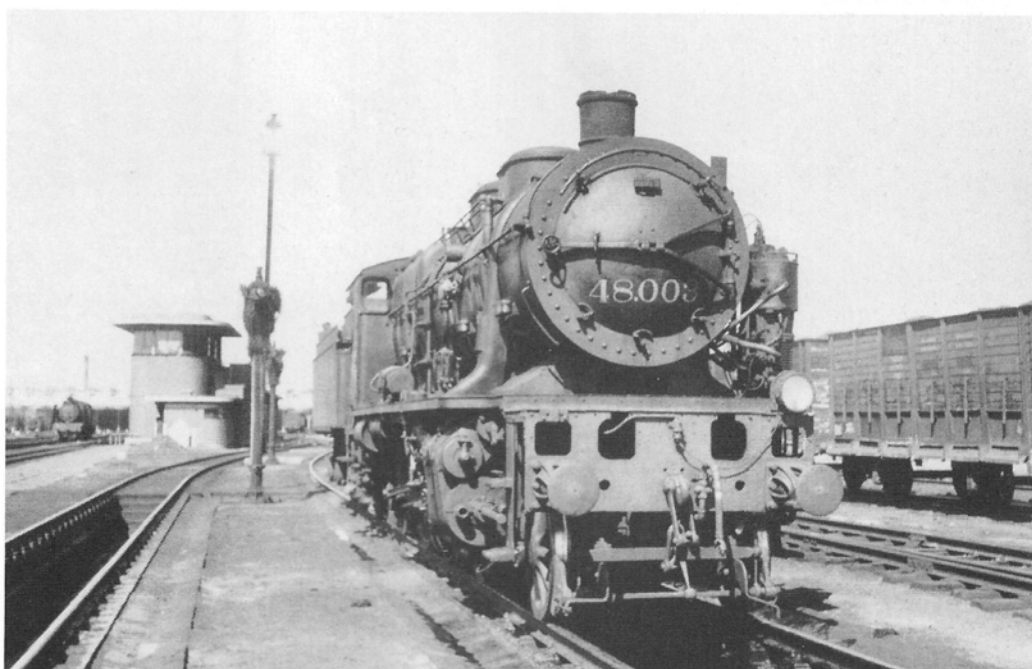
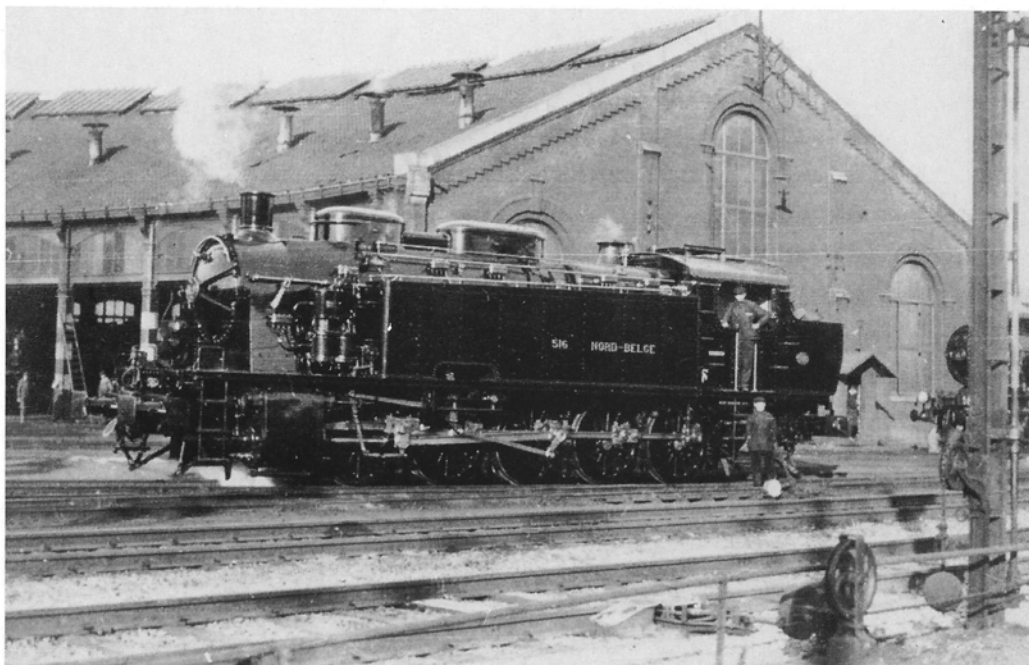
Franse Nord waren trouwens identieke locomotieven in dienst. Het vooraanzicht van de locs werd in sterke mate bepaald door de rookkastdeur met scharnieren in V-vorm, waarop in het midden het N.B.-kenteken voorkwam. Bij de NMBS-loc 48.003 werd dit kenteken verwijderd.

De laatste foto toont de buiten dienst gestelde NMBS-tenderlocomotief 99.017 (ex-N.B. 517, nadien NMBS 9917; Cockerill, bouwjaar 1930). De opname is gemaakt in het midden van de jaren '50 te Ottignies. De machine was afkomstig van de stelplaats Antwerpen Dam (FNDM). Achter de 99.017 bevindt zich toevallig de buiten dienst gestelde tenderlocomotief 96.001, afkomstig van de stelplaats Ciney (LC). Het betreft hier weliswaar geen vroegere N.B.-loc, maar de Nord-Belge bezat toch drie van dergelijke ex-Pruisische T12-locomotieven, die later de NMBS-nummers 9591, 9592 en 9593, resp. 96.012, 96.014 en 96.015 bekwamen.

J. Van Olmen

De twee prentbriefkaarten behoren tot de verzameling van G. Nève, evenals de foto's van de locs 384, 516 en 48.003; deze foto's zijn bijna zeker gemaakt door spoorwegfotograaf J. Michel uit Sclesin, overleden omstreeks 1960. De foto van loc 99.017 is genomen door de Engelse spoorvriend B. Roberts (verzameling J. Van Olmen).

Hierbij doen wij nogmaals een beroep op onze lezers : aarzel niet ons desgevallend bijkomende gegevens omtrent de gepubliceerde foto's mee te delen, moest u daartoe in staat zijn (bijv. bepaling van de „onbekende” lokaties, correctie of precisering van de teksten). Bezorg ons ook eens een historische foto uit uw verzameling, voor opname in deze rubriek !





Trams in de sneeuw (III)

Tekst en foto's : Jacques Cohn

Foto 1 : Mw 10369 (ex-Mons) te Meise, langs het Boechoutpark (links op de foto), op NMVB-lijn L Brussel Noord - Londerzeel, in december 1964.

Foto 2 : „'t Is al zo koud, en nu moet die vervl... tram ook nog ontsporen !” Een „zwarte dag” voor de mannen van de 7019 op de toenmalige MIVB-lijn 45, te Woluwe-brug in januari '63.

Foto 3 : Op een kille morgen in december 1964 wacht S.10236 op lijn 8 zijn tegenligger af nabij Dour (Borinage). Even verder, in het dorp Dour, kwamen niet minder dan vijf elektrische NMVB-lijnen samen : eerst de hoofdas Mons - Quaregnon - Boussu - Dour, met de drukke lijnen 6, 7, 8 en 9, waarvan lijn 9 in Dour haar eindpunt had. Als vier gespreid uitgestoken vingers liepen dan verder in oostelijke richting : lijn 2 (Dour - Warquegnies - Wasmes - Frameries - Mons); naar het zuiden : lijn 8 in de richting Blaugies en Erquennes (Franse grens); naar het zuidwesten : lijn 7 in de richting Wihéries, Baisieux en Quiévrain (eveneens Franse grens) en tenslotte westwaarts lijn 6 naar Elouges.

In de jaren '50 werd op deze lijnen tijdens de verkeersspitsen nog met twee vol bezette vierassige bijwagens achter een „standaard”-mw gereden, op het lijnvak Mons - Boussu soms zelfs met drie bws.

Er mag nog worden vermeld dat in Quiévrain de mogelijkheid bestond, mits een paar honderd meter voorbij de grens te lopen, te Blanc-Misseron op de Franse tram naar Valenciennes en verder over te stappen. De reiziger kon in de jaren '50 op dit zeer omvangrijk interlokaal net tientallen kilometer afleggen, bv. tot in Denain of Saint-Amand.

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

Een geautomatiseerde kabeltram „à la San Francisco”

In het Franse departement Aisne ligt, op een goede honderd kilometer ten zuiden van het Belgische Mons, de vrij kleine stad Laon, van de achtste tot de tiende eeuw hoofdstad van Frankrijk. De uit de middeleeuwen stammende oude stadskern beheerst, gelegen op een hoog plateau, de wijde en voor het overige vlakke omgeving.

Zoals elke zichzelf respecterende stad beschikte Laon destijds over een eerder bescheiden trambedrijf, dat met één lijn en over een lengte van nauwelijks 1500 meter de benedenstad (met het spoorwegstation) verbond met het honderd meter hoger liggende plateau. Deze elektrische tandradlijn werd op 9 juli 1899 met behulp van vier motorrijtuigen in gebruik genomen. De maximale helling bedroeg 13 %, wat niet belette dat het tandrad alléén tijdens de afdaling voor het beremmen van de rijtuigen werd gebruikt !

Ook in Laon was de tram na de tweede wereldoorlog gedoemd te verdwijnen, alhoewel het nog tot op 21 januari 1971 duurde vooraleer het zover kwam. Uniek is wellicht het feit, dat de vier motorwagens tot op heden overleven : nr. 3 ging in 1980 naar het Parijse museum van Amtuir; de 4 en de na een ongeval gemoderniseerde 1 bevinden zich nog steeds op de binnenplaats van het huidige busdepot; de 2, tenslotte, werd als monument opgesteld bij de ingang van het busdepot en is vanaf de straatzijde te bekijken.

Minder dan tien jaar later had men zo te zien reeds spijt over de opgeheven tram, want men besloot tot het aanleggen van een moderne spoorverbinding tussen benedenstad en plateau. De voorbereidende studies voor een automatisch kabeltramsysteem begonnen reeds in 1981 en de nieuwe exploitatie zou gebruik maken van... het oude en nog bestaande tramtracé ! Wel werd het lijngedeelte aan het SNCF-station op een viaduct aangelegd, ten einde een ongehinderde kruising met het wegverkeer mogelijk te maken.

De eerste steen voor de eindhalte „Hôtel de Ville”, op het plateau, werd in 1983 gelegd. Tijdens de jaren 1986-88 volgden de twee overige haltes en werd de eigenlijke lijn aangelegd. De inhuldiging van de „Poma 2000” vond plaats op 4 februari 1989.

De „Poma 2000”

De „Poma 2000” is een kabeltram op luchtbanden die langs een U-vormige baan wordt geleid. De cabines worden automatisch geënt op een tegen een constante snelheid tussen de haltes lopende, „eindloze” lus kabel (in San Francisco gebeurt dit enten door middel van handkracht, wat de bestuurders een fors stel biceps oplevert). De verplaatsingssnelheid van de kabel kan worden aangepast in functie van het lagere of hogere reizigersaanbod. Voor het starten, afremmen en stilhouden aan de haltes worden bijkomen-

de eindloze kabels gebruikt, waarop de cabines, eveneens automatisch, „tijdelijk” worden overgeënt. Zodoende wordt een geleidelijke overgang van stilstand naar de 34 km/u constante hoofdkabel-snelheid (en omgekeerd) bekomen.

Bovendien kan aan de tussenhalt van de ene naar de andere hoofdkabel worden „overgeplant”, zodat een cabine in dit geval slechts een gedeelte van het traject zal afleggen, systeem dat op dit ogenblik in Laon nog niet wordt toegepast.

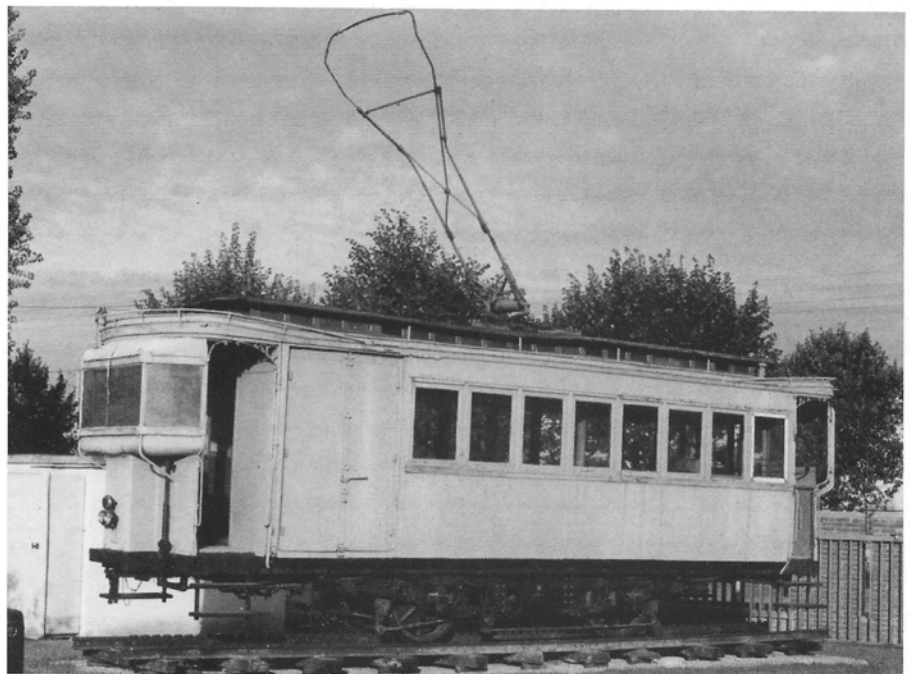
Tussen de haltes „Vaux” en „Hôtel de Ville” bevindt zich een korte tunnel en een strengelspoortraject.

Het hele systeem werkt volledig automatisch, onder controle van een computer.

Veiligheid eerst

De „Poma 2000” wordt gecontroleerd en op afstand gestuurd vanuit het controlecentrum achter de halte „Gare”. Hier is ook de stelplaats met onderhoudsfaciliteiten gevestigd. Normaal wordt het centrum door slechts twee personen bemand : de toezichter voor de monitor-schermen en de onderhoudsmecanici. Tussen controlecentrum en cabines is telefoon-communicatie mogelijk.

Dagelijks, vanaf 5.45 u, worden de verschillende kabels nauwlettend door de computerapparatuur gecontroleerd en krijgen de drie voor de dienst benodigde cabines eveneens een inspectiebeurt. Omstreeks 6.15 u komt een eerste bemande cabine op de baan, om een visuele controle mogelijk te maken. Ieder eventueel voor een cabine op-



Motorrijtuig nr. 2 van de voormalige tandradtram in Laon, als monument opgesteld bij het busdepot.



Een „Poma 2000”-cabine van de T.U.L. in Laon in de buurt van de eindhalte „Hôtel de Ville”.

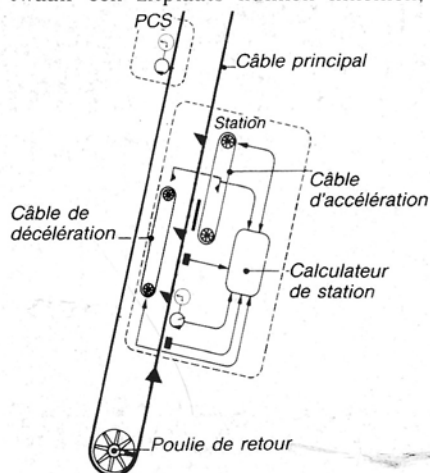


Van Hool-autobus 45 van de T.U.L. verzekert een met de „Poma 2000” aansluitende pendeldienst in de bovenstad van Laon. Alle foto's in dit artikel : Luc Couscheir, 8 september 1990.

duikend obstakel doet het systeem automatisch stoppen. Vervolgens wordt een rondje met de drie cabines gereden. Wordt alles in orde bevonden, dan kan de normale dienst om 7u starten. 's Avonds worden de cabines rond 20u terug naar de stelplaats gebracht. Tijdens de vakantieperiode is er gedurende één week per jaar géén exploitatie. Die tijd wordt besteed aan het groot onderhoud en aan de noodzakelijke herstellingen aan baan en cabines.

De dagelijkse exploitatie

Van maandag tot en met zaterdag wordt normaal om de 2'30" gereden van 7u tot 20u. Tegen een snelheid van 34 km/u bedraagt de rittijd ongeveer 3'30". De drie in bedrijf zijnde cabines kunnen ieder veertig reizigers vervoeren, waarvan twaalf een zitplaats kunnen innemen,



PCS (Poste Central de Surveillance) : controlecentrum

Câble principal : hoofdkabel

Câble de décélération : vertragskabel

Câble d'accélération : versnelingskabel

Calculateur de station : haltecomputer

Poulie de retour : terugkeer-kabelgeleider

Dokument Poma 2000

wat alles samen neerkomt op een capaciteit van 900 personen per uur. De cabines hebben een comfortabel rijgedrag en de ritten verlopen nagenoeg geruisloos. Een vierde cabine staat als reserve aan de halte „Gare”.

In 1990 bedroeg de ritprijs heen en terug 7 Franse frank, terwijl voor een „carnet” van tien heen-en-weertjes 31 FF diende te worden betaald. Ontwaardiging van de reiskaartjes gebeurt, voor het instappen, via een aan de haltes opgesteld „Schlumberger”-ontwaardingsapparaat.

Nog een Belgische noot tot besluit : in de bovenstad wordt de aansluitende pendelbusdienst gereden met twee Van Hool AU 138 „midi”-bussen met Renault-motor. Deze wagens dragen de nummers 44 en 45.

Laon is beslist een bezoek waard, maar bedenk, wat zijn „Poma 2000” betreft : „Jamais le dimanche” !

Luc Couscheir

Bron : documentatie „Poma 2000” en T.U.L. (Transport Urbain Laonnois).



Werkwagens van toen (IX)

Tekst en foto's : Jacques Cohn

DE SLIJPWAGENS

In 1953 werd door de NMVB-werkplaats Eugies een slijp-mw met het nummer 21002 gebouwd, in 1954 gevolgd door de 21001, afkomstig van de Forges, Usines et Fonderies S.A. te Haine Saint-Pierre.

Beiden waren voor de Henegouwse lijnen bestemd, maar het was meestal de 21002 die op straat verscheen. Deze wagen werd later door de ASVi bewaard.

In de jaren 1954/55 werden door de NMVB-werkplaats Merksem vier goederen-mws (zie hoofdstuk VIII) tot slijpwagen verbouwd. Het betrof de nummers : 9956, nieuw nummer 21003, bestemd voor Brabant; 9964, nieuw nummer 21004, bestemd voor Luik; 9959, nieuw nummer 21005, bestemd voor Antwerpen; 9963, nieuw nummer 21006, bestemd voor de kustlijn.

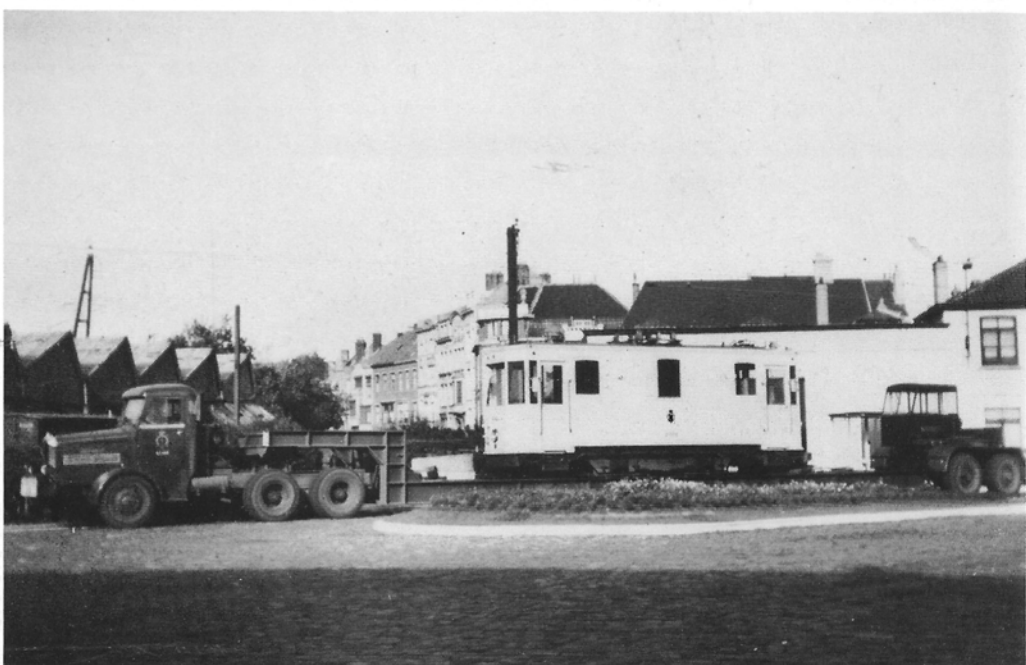
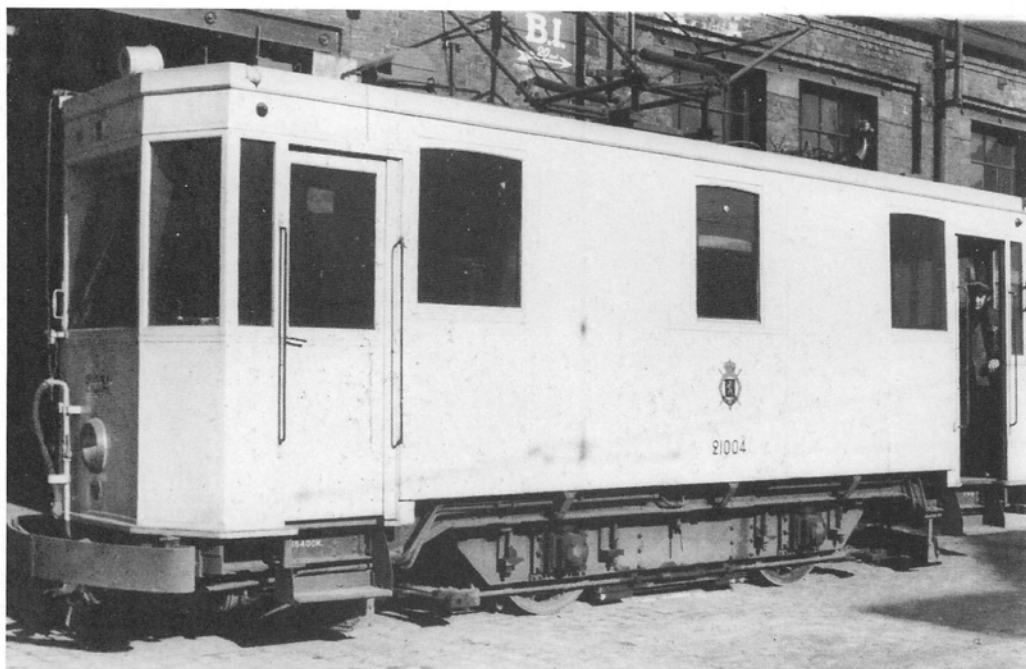
Foto 1 : De 21002 te Dampremy/Charleroi in april 1975.

Foto 2 : De in het bruin geschilderde 21003 te Moortebeek/Brussel in maart 1959.

Foto 3 : De 21004 in de stelplaats Luik-St.-Gilles in juni 1955.

Foto 4 : De 21005 te Merksem/Antwerpen in april 1965.

Foto 5 : De 21006 bij zijn aankomst in Oostende, op NMVB-traktor AT.553, in oktober 1955.



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

Korte historiek van de „S.A. Les Autobus Geenens” te Quevaucamps



Wattripont (lijn Ronse - Tournai), gelegen op de grens van de provincies Henegouwen en Oost-Vlaanderen. De kerk van Sint Antonius de Kluizenaar is een bedevaartsoord voor lijders aan besmettelijke ziekten, huidziekten en het St.-Antoniusvuur. De autobus is een Renault van omstreeks 1928, vermoedelijk voorzien van een Jonckheere-koetswerk. Prentkaart uit het Autobusarchief Charles Smits.

Het begin

Op de bekende helling van de Kwaremont, in een gehucht genaamd „Het Vliegend Paard”, bracht het echtpaar Hyppolite Geenens-Vanderhaegen vier zonen groot : Georges (geboren in 1897), Adolphe (1900), Emile (1904) en Achille (1906).

Na de eerste wereldoorlog werkten de vier broers aanvankelijk in een weverij te Ronse, maar in 1924 kocht Georges zijn eerste autobus waarmee hij een lijn Ronse - Tournai begon uit te baten, de latere lijn Nederbrakel - Tournai.

In 1925 besloten Adolphe en Emile gezamenlijk een lijn Ronse - Mons te gaan exploiteren, nadat zij dit traject eerst met de fiets hadden verkend !

Oorspronkelijk liep deze lijn langs Belœil en Sirault, maar reeds kort nadien werd het traject als volgt gewijzigd : Ronse - Leuze - Bury -

Basècles - Quevaucamps - Stambruges - Pommerœul (Le Relais) - Tertre - Saint-Ghislain - Hornu - Mons.

Het was een glorierijke periode, waarin het normaal was tijdens de dag te rijden en eventuele herstellingen 's nachts uit te voeren. De lijn, zoals vele andere uit die tijd, hing af van het Ministerie van Landbouw (de autobusdiensten zouden pas later onder de bevoegdheid van het Ministerie van Verkeerswezen vallen).

In 1934 besloten beide broers uit mekaar te gaan en ieder hun eigen zaak uit te baten. Desondanks bleven zij dezelfde lijn exploiteren, maar de diensten werden wekelijks omgewisseld. Om beurten zorgde de ene en vervolgens de andere echtgenote voor de ontvangsten terwijl haar schoonbroer reed. Zodoende konden beide firma's een permanentie verzekeren, ieder op hun eigen „maatschappelijke zetel”. In 1938 vroeg de NMBS aan Adolphe

de verbinding Blâton - Quevaucamps te verzekeren tijdens de spits- en daluren, teneinde de spoordiensten met motorwagens te ontlasten (1).

Adolphe vond geen tijd om te verhuizen en kreeg een voorlopig onderkomen bij Jack MacKinon, aan de Grote Markt in Quevaucamps (2).

1940 : de tweede wereldoorlog en de „Vlucht” !

Alhoewel één autobus in Ghlin moest achterblijven (3), vluchtte een aantal mensen met vier bussen en een vrachtwagen van de Brouwerij Gosselin te Quevaucamps naar Frankrijk. Daar de bussen geen kofferruimte hadden werden de meegenomen voedingswaren en stukken huisraad door de vrachtwagen vervoerd.

Deze evacuatie stokte in Saint-Omer, waar iedereen onder de blote hemel de nacht doorbracht in een zandgroeve. Saint-Omer werd een ware hel, want kogels en granaten vlogen in het rond ! Tot overmaat van ramp werden de vier autobussen opgeëist : één door de Fransen, de tweede door de Belgen en de laatste twee door de Duitsers, dit alles in ruil voor geheel waardelose maar wel met stempels volgekladderde papieren.

De oudste bus werd later langs een rivier teruggevonden en goedschiks kwaadschiks hersteld met van een nabijgelegen scheepswerf „geleend” materiaal.

Zodoende geraakte het gezelschap terug in Quevaucamps, waar werd vernomen dat ook de in Ghlin achtergebleven bus was verdwenen. Om oppeising van de laatste overgebleven wagen te voorkomen werd het koetswerk verwijderd waarna, eens het chassis onder het hooi verstopt, de kast werd ondergebracht bij landbouwer Verpoort in Quevaucamps.

De bezetter probeerde vergeefs de bus te bemachtigen : het onderstel was immers zogenaamd aan een schroothandelaar in Charleroi verkocht, „verkoop” waarvoor zonder blozen een vervalste faktuur werd getoond !

De bevrijding

De overgebleven bus kwam terug in dienst op de lijn Ronse - Mons, gekoppeld met een grote gesloten aanhangwagen voor het vervoer van pakjes en goederen.

Ingevolge het ontbreken van de nodige bussen legde de NMBS opnieuw reizigerstreinen in op de lijn Blâton - Ath, terwijl de firma Van Cauwelaert gedurende meerdere jaren de diensten van de firma Geenens verzekerde. Deze laatste zette een oude Miesse-bus in op het parcours Blâton - Quevaucamps, waarbij „Kleine Henri”, de chauffeur, overnachtte in het station van Quevaucamps terwijl zijn bus in weer en wind buiten achterbleef. De NMBS daarentegen reed met een Dodge-bus, type „Amerikaanse Schoolbus”, geschilderd in de groene maatschappijkleur.

In 1947 kocht Adolphe Geenens een Chausson-autobus, in 1948 gevolgd door een Berliet dito. Dit Franse materieel, dat dikwijls defekt raakte, zorgde wel voor een hoop extra-garagewerk !

Het eerste „fatsoenlijke” voertuig kwam



Daf/Jonckheere autobus 4541.29 van de firma Geenens op lijn 86a, gefotografeerd in Edingen op 12 juni 1990. Foto Alain Janmart.

er in 1949, een Mack-onderstel met een Jockheere-carrosserie. Het onderstel kon worden gekocht dankzij een economische missie van Baron Kronacker naar de Verenigde Staten.

Tussen 1950 en 1960 kwamen nog een aantal autobussen in dienst : een Mack/Jonckheere in 1950, een Magirus-Deutz/Van Hool in 1952, een Brossel-Leyland/Jonckheere in 1956, een dito in 1959 en een Miesse-Gardner/Jonckheere in 1960.

De lijn Ronse - Mons, als enige uitgebaat door zowel de NMVB als de NMVB, werd eind mei 1960 opgeheven. De NMVB lonkte reeds geruime tijd naar het volledige baanvak Quevaucamps - Mons, daar zij de gedeelde lijnen Quevaucamps - St.-Ghislain - Hornu en Hornu - Mons uitbaatte.

Als gevolg van de afschaffing, in 1960, van de reizigerstreinen op het baanvak Blâton - Bernissart (lijn 80) gingen men met de autobussen het traject Quevaucamps - Bernissart rijden i.p.v. Quevaucamps - Blâton.

Vanaf de jaren 1962-63 tot 1976 werden de treinen op de trajecten tussen de steenkoolmijnen van Sartis en Lambert vervangen door autobusdiensten van het station Bernissart (4). Deze vervangdiensten liepen vanaf het station van Blâton tot aan de ingang van de steenkoolmijnen.

Ondertussen kwamen nogmaals negen autobussen in dienst, allen DAF TB/Jonckheere, in de jaren 1962, 1964, 1966 (22), 1968 (23), 1970 (24), 1973 (25), 1974 (26), 1975 (27 en 28). Het nummer achter de jaartallen is dit van de betreffende wagens.

Als anekdote vermelden wij dat het Hôtel du Chemin de Fer, uitgebaat door „Oscar” een trekpleister was voor mijnwerkers. Deze genoten, tussen twee treinen in, van zijn verschillende biersoorten. Ieder jaar, met het feest van Sint-Barbara, huurde Oscar drie autobussen voor het ophalen van „zijn” mijnwerkers, zodat zij sneller thuis konden geraken. De kompels wonnen hierdoor ruim een uur op de normale dienstregelingen van Hensies - Bernissart en Bernissart - Blâton !

Heden beschikt de firma Geenens over twaalf autobussen, die zij inzet op de contracten 4541 en 4549, daarmee de dienstregeling op volgende lijnen verzekerd :

80a : Quevaucamps - Blâton - Bernissart;
81a : Blâton - Ath;
86a : Blâton - Peruwelz - Leuze - Ronse;
100a : Ath - St.-Ghislain;
Ath - Quevaucamps.

Tussen 1979 en 1990 werd het wagenpark nog met volgende autobussen uitgebreid : in 1979 twee DAF TB/Jonckheere (29 en 30), in 1980 één DAF SB/Jonckheere (31), in 1984 drie Van Hool A 120 P MAN (32, 33 en 34), in 1988 één Mercedes Minibus (01), in 1989 één Van Hool A 120 P MAN (35) en in 1990 één Van Hool A 600 MAN (36). Vanaf 1 januari 1991 nam voor het franstalig landsgedeelte de TEC de exploitatie van de NMVB over.

Marc Geenens

Vertaling : Alain Janmart
(Aanvullende gegevens verstrekt door het Autobusarchief Charles Smits.)

(1) De stoomtreinen op het baanvak Blâton - Quevaucamps waren toen om besparingsredenen vervangen door dieselmotorwagens. Tijdens de heen- en

terugreis van hoedenmaaksters en andere pendelaars stelde men bij de motorwagens onvoldoende capaciteit vast. De door de Duitsers in 1942 opgebroken lijn werd nooit hersteld. Het verkeer werd toen nog uitsluitend verzekerd met autobussen.

(2) Jack MacKinson was een Brits soldaat die na de eerste wereldoorlog te Quevaucamps ging wonen. Hij oefende daar het slagersberoep uit.

(3) Een Volvo, waarvan het koetswerk moest worden verhoogd om staande reizigers te vervoeren.

(4) De (elektrische ?) treinen bereden daar een privéspoor. De steenkoolmijnen van Hensies sloten hun deuren op 31 maart 1976.

Opsporing gevraagd !

Momenteel maak ik een studie van de (zowat 120) tractie-onderstations van de NMVB (in het frans „sous-stations électriques”).

Voor de vaste installaties zoek ik nog (bijkomende) informatie betreffende de uitrusting en de historiek van de tractiestations van Eynatten (dat in 1923, tesamen met de tramlijnen van de regio Eupen, werd overgenomen van de Aachener Kleinbahn Gesellschaft), Wasmes (dat oorspronkelijk instond voor de wisselstroomvoeding van het net van de Borinage), Zomergem (dat de door de T.E.G. geëxploiteerde buurtlijn Gent - Zomergem voedde) en Diegem (dat de buurtlijn Brussel - Haacht voedde en oorspronkelijk ontworpen was voor een gemengde 700V/1200V-voeding).

Naast de vaste tractiestations zetten de Buurtspoorwegen, vooral na de tweede wereldoorlog, ook een hele reeks verplaatsbare installaties in. Naargelang de behoeften verhuisden deze mobiele tractiestations van de ene uithoek van het land naar de andere. Van enkele kon de inzet reeds redelijk goed gereconstrueerd worden, voor andere is deze nog vrij duister. Hieronder een summier overzicht van de reeds gekende inzet- of standplaatsen :

Type WS (Wagon Sous-station; verplaatsbaar via het spoor) : WS 01 : Mariemont ('44) en Audregnies ('49-'70);

WS 02 : Anderlues ('45), Ukkel-Diesdelle ('50) en Quaregnon ('51);

WS 03 : Boussoit ('45), Trivières ('49);

WS 1 : vermoedelijk gebouwd in '23 voor gebruik te Eizeringen, verdere vooroorlogse inzet onbekend, later te Anderlues ('47), ?, Expo '58, Meerbeke ('59) en Eizeringen ('64);

WS 2 : Jumet ('42), Charleroi ('50), Antwerpen-Zurenborg ('50) en Wuustwezel ('51-'66);

WS 3 : Anderlues ('50), Quaregnon ('50), Anderlues ('52), Assent ('53) en Zellik ('58-'70);

WS 4 : Anderlues ('52), St-Joris-Winge ('52), Turnhout ('54), Namur-Belgrade ('55) en Strépy-Bracquegnies ('59-'84);

WS 5 : Brochem ('51), Mechelen-

Racing ('53), Expo '58, Blauwhoef ('59), Mont-St-Jean ('60), Dilbeek ('60-'70);

WS 6 : Brochem ('53), Blauwhoef ('59), Merksem-IJskelder ('62);

WS 7 : Antwerpen-Vlaams Hoofd ('53), Blauwhoef ('59), Merksem-IJskelder ('62);

WS 8 : Expo '58, Kuregem ('59), Meerbeke ('64), Dilbeek ('69);

Type RS (Remorque Sous-station; verplaatsbaar via de weg) :

RS 1 en RS 2 : beiden aangekocht in 1931, vooroorlogse inzet o.a. te Grimbergen, Kapellen, Brasschaat en Antwerpen-Dam; tijdens de tweede wereldoorlog gebruikt op de lijn Antwerpen - Turnhout; RS 1 later te Châtelet ('49) en Heverlee ('51-'61); RS 2 later te Schoten ('47-'68);

RS 3 : Antwerpen-Luchtbal ('47) en Middenhut ('48-'64);

RS 4 : Antwerpen-Luchtbal ('47-'64).

Informatie die meer duidelijkheid omtrent het gebruik van deze mobiele installaties kan scheppen en/of foto's die deze inzetplaatsen kunnen illustreren zijn zeer welkom. (Mits voorafgaandelijk afspreken worden fotokosten vergoed.) Robert Boogaerts, Bazinstraat 2, 2627 Schelle; tel. (03) 870.05.98 (na 19 u).

„Terminus Jumet” : UITVERKOCHT

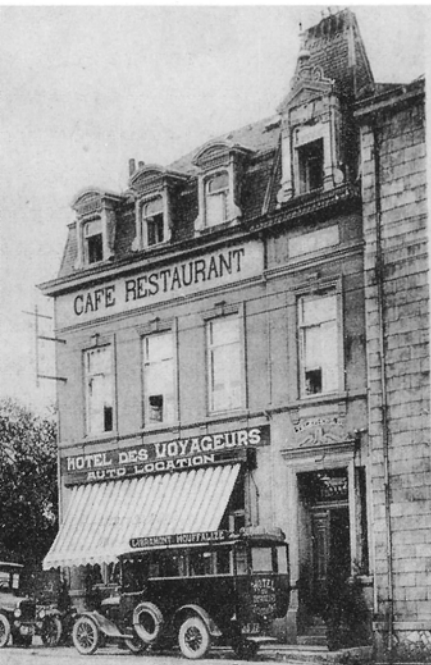
Wat ik voor onmogelijk hield is gebeurd : „Terminus Jumet” is **totaal uitverkocht**. Ik heb, rechtstreeks of onrechtstreeks, tientallen NMVB-tramvrienden tegen mijn zin moeten teleurstellen, vermits nauwelijks twee maanden na het verschijnen van de brochure de hele beschikbare voorraad op was. Verontschuldigen alléén kunnen en mogen niet volstaan om één en ander te verklaren. Waar mij misschien een „te kleine” oplage (650 stuks) zou kunnen worden verweten, dien ik toch enkele opmerkingen te plaatsen : 1. reeds vanaf ongeveer half april kon op het werk worden ingetekend en het spreekt vanzelf, dat de 285 voor-intekeningen de totale oplage in niet geringe mate (mee) hebben bepaald; 2. een aantal privé-bestellingen werd geplaatst voor twee en drie exemplaren tegelijk, lang voor was te voorzien dat het met de verkoop zo zou aflopen; 3. de brochure werd in Nederland zo'n onverwacht en onverhoopt succes dat, in vergelijking met de Nederlandse verspreiding van Rail-Revue, ongeveer het dubbele van het normaal te verwachten aantal stuks naar onze Noorderburen ging.

Alléén een helderziende kon deze fenomenen wellicht voorspellen.

Hoe groot is de kans op een herdruk ? Om eerlijk te blijven : die is wel bitter klein. Pas wanneer ik de zekerheid zou kunnen verkrijgen, nog een **vijfhonderdtal** stuks aan de man te kunnen brengen, zou een min of meer lonende heruitgave kunnen worden overwogen.

Ik vrees echter dat deze vereiste een niet te nemen hindernis zal blijken !

Staf Cuyt



LIBRAMONT Hôtel des Voyageurs

CAFÉ-RESTAURANT

Marcel MICHEL

Chambres confortables - Cuisine soignée
Pension de familles
Spécialité de Jambons d'Ardenne
Truites en toutes saisons

Auto-Location

LIBRE PASSAGE EN DOUANE

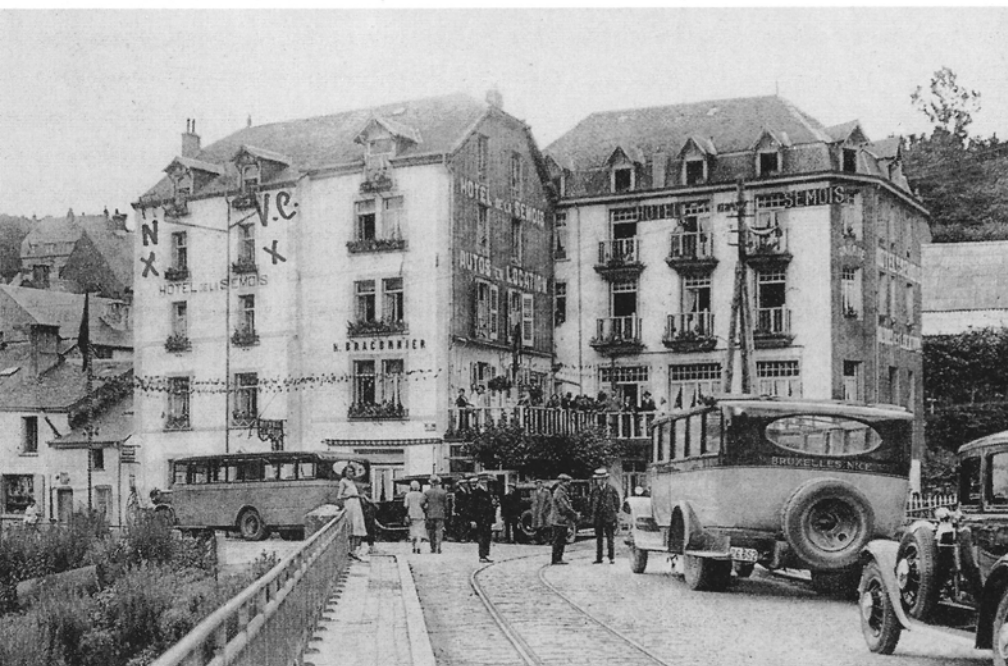
Garage

Concessionnaire du service d'autobus
LIBRAMONT-HOUFFALIZE

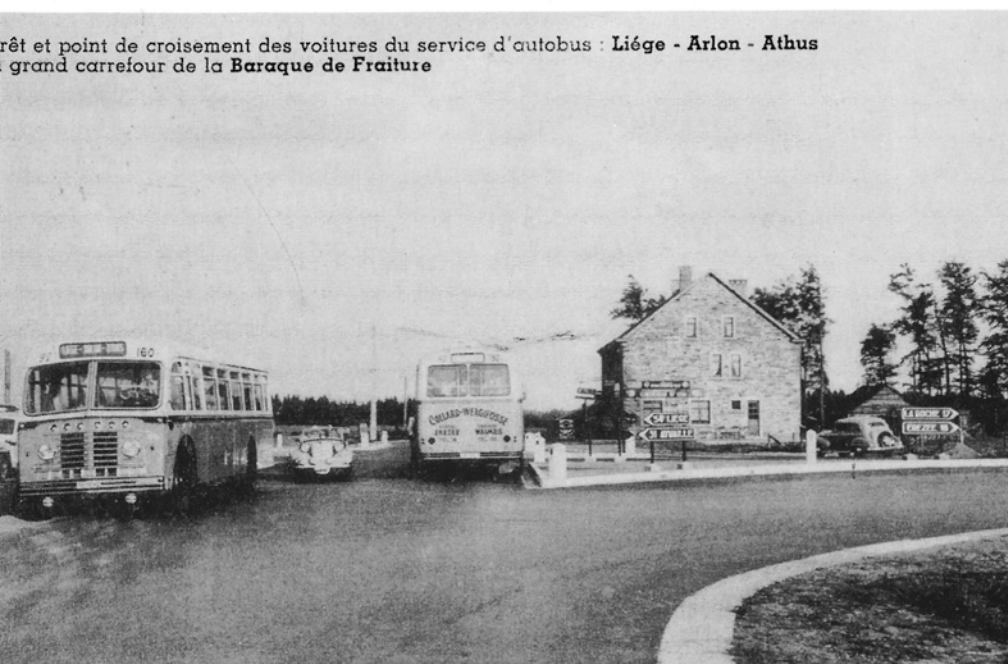
Imp. Fern. Pinson, Libramont.

TÉLÉPHONE 70.

TÉLÉPHONE 70.



rêt et point de croisement des voitures d'autobus : Liège - Arlon - Athus
grand carrefour de la Baraque de Fraiture



Oude prentkaarten en autobussen

II : Provincie Luxemburg

Prentkaarten met een goede afbeelding van autobussen zijn niet altijd even gemakkelijk te vinden. Voor de provincie Luxemburg is het echter nog moeilijker. Dit heeft o.m. te maken met de sterk gespreide bevolking in deze provincie, waardoor de frequentie van de diensten niet zo hoog lag. Een andere oorzaak moeten we ongetwijfeld ook zoeken in de verplichting dat de autobusexploitant de financiële gevolgen van zijn onderneming, in de weergegeven periode, zelf moest dragen.

Libramont, gelegen aan de N40, Beauraing - Arlon via Neufchâteau en ook - voor de spoorwegliefhebbers - aan de spoorlijnen 162, 163 en 165, was het vertrekpunt van de autobusdienst Libramont - Houffalize, uitgebaat door Marcel Michel met een „T“-Fordje gebouwd omstreeks 1925. Het was een zgn. „Postbus“, zoals we die in Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland kennen. In ons land kende de postbus minder succes : in 1932 telde Vlaanderen (slechts) 6 postbuslijnen en Wallonië 32.

De goeude toerist kon in „Hôtel des Voyageurs“ een auto huren en er (toen reeds !) vrij de grens mee oversteken.

Op de N89, die Vielsalm via La Roche-en-Ardenne, St.-Hubert en Bertrix met Beaubru (Franse grens) verbindt en die onder het nr. 58 nog 15 Km op Frans grondgebied doorloopt tot Sedan, ligt Bouillon.

De kaart, verzonden op 6 september 1932, toont vooraan rechts een autobus - vermoedelijk een Minerva - in dienst op de internationale verbinding Bruxelles - Nice, die halt houdt te Bouillon op een zomerse dag, want het dak (uit zeildoek) is volledig opgerold. Bouillon was ook bereikbaar met de 68 Km lange buurtspoorweglijn 644 (Poix - Pussemange), waarvan de sporen letterlijk en figuurlijk op de prentkaart te vinden zijn.

De „Baraque de Fraiture“ (654 m), kruispunt van de N89 Vielsalm - Beaubru met de N30 Liège - Bastogne, op een moment dat twee bussen van de lijn Liège - Athus (met een lengte van 144 Km de langste Belgische autobuslijn), elkaar kruisen.

Autobus 92-160 (links vooraan) werd gebouwd in 1950 (koetswerk „Jonckheere“ op een chassis „Guy“); autobus 92-182 (onderstel „Miesse“ met koetswerk „Van Hool“) werd in dienst genomen in mei 1950.

Het verzenden van de kaart op 27 juli 1952 vanuit Bihain, mogen we kort na de opname situeren.

Prentkaart met copyright van „Edit. Luma, Aywaille“.

Alle prentkaarten zijn afkomstig uit het autobusarchief Charles Smits.

Enkele schakelingen voor NMBS-seinen

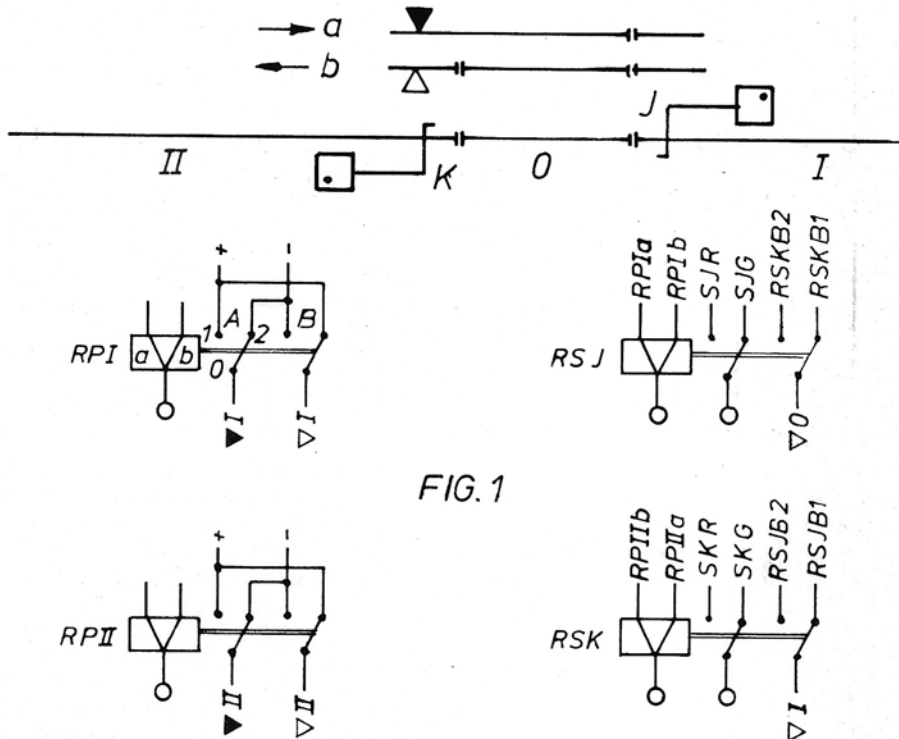


FIG. 1

Na de bijdragereeks over NMBS-seinen op de modelbaan lijkt het me nuttig om, voor de technisch minder onderlegde lezers, even uit te weiden over enkele schakelschema's voor deze Belgische seinen.

Met verwijzing naar de doelgroep worden de schema's opgesteld met de voor iedereen begrijpelijke klassieke relais: deze worden door vele fabrikanten aangeboden en vragen geen speciale voeding. Het is wel raadzaam om een uitvoering met een eindafschakeling te gebruiken.

In deze bijdrage wordt alleen de bediening van de seinen gegeven, maar een sein is gewoonlijk geen alleenstaand geval en het seinbeeld wordt mee bepaald door diverse factoren. Voor de interpretatie in het geheel verwijs ik naar mijn bijdrage dienaangaande in RR 12, 14 en 17.

A. Het gewone stopsein

Het schema voor de omschakeling van een Belgisch open/toe sein verschilt niet van dat van een „vreemd” sein met dezelfde functie's en is voldoende gekend. Een bijzonder geval kan zich op de modelbaan voordoen op enkelspoor met verkeer in twee richtingen.

Bij modelbanen, verdeeld in meerdere voedingskringen, is het niet altijd duidelijk of de aangrenzende vakken dezelfde polariteit hebben. In fig. 1 wordt een schema gegeven ter beveiliging van eventuele polariteitsverschillen.

In tegenstelling met de andere schema's in deze bijdrage, werd wel een treinbeïnvloeding voorzien. Het omkeren gebeurt met drukknoppen via 2 x OM-relais. In het voorstel is uitgegaan van gescheiden voedingen voor de twee sekties. Zo deze niet elektrisch gescheiden zijn moet er nog een onder-

breking extra in de tweede rail aangebracht worden. De tweede rail wordt dan verbonden met een bijkomende omschakelaar op de twee seinrelais.

B. Het stopsein met rangeerlicht (fig. 2)

Het betreft hier in feite slechts de samenvoeging van twee open/toe seinen met een gemeenschappelijk gesloten stand. Het wit (of geel streeplicht)

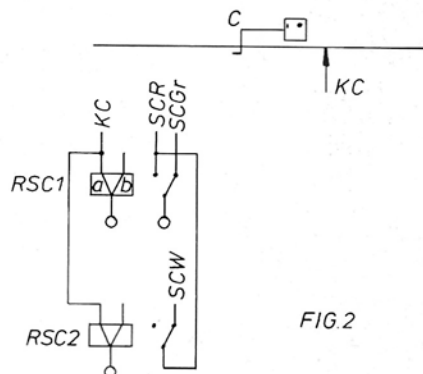


FIG. 2

en groen licht kunnen niet tegelijk branden, het groen kan wel afzonderlijk en het wit brandt samen met het rood licht na een enkel rood. De realiteit is dus gevolgd met beperkte middelen en op een eenvoudige manier.

C. Seinen met bijkomende lichtbakken

De verschillende vormen worden parallel geschakeld met het seinlicht waarbij ze horen. Is het oplichten van het symbool gebonden aan een bepaalde wisselstand of kan het seinlicht ook branden zonder bijkomend bord, dan dienen extra voorzieningen getroffen. Hier verder op ingaan is hier niet mogelijk, maar wie door deze bijdrage geraakt is en ook mijn bijdrage over automatiseren heeft verteerd, zal de problemen van de lichtbakken wel kunnen oplossen, voor zover deze al op een modelbaan gebruikt worden.

D. Waarschuwings- en gekombineerde seinen

Daar het door deze seinen getoonde beeld afhangt van de stand van het volgend sein, dient men dus voor het opstellen van de schema's ook hiervan te vertrekken.

Voor een gewoon waarschuwingssein volstaat het om de twee oranje lichten in parallel te zetten met het rood van het overeenstemmend stopsein en de groene lichten van de twee seinen eveneens in parallel.

In fig. 3 wordt een schema voorgesteld voor het seinbeeld groen + oranje vertikaal (het eerstvolgend stopsein geeft veilig maar op korte afstand erna staat nog een stopsein in gesloten stand). Ook deze situatie is eenvoudig en met een beperkt aantal relais uit te voeren. Even de mogelijkheden overlopen:

1) Seinen D en E voeren het groene licht, bijgevolg zal ook het waarschuwingssein op groen staan.

2) Een trein rijdt sein D voorbij en stelt d.m.v. het spoorkontakt KD dit sein op rood (R1). Tegelijkertijd worden de twee oranje lichten ontstoken i.p.v. het groen.

3) De trein is nu voorbij sein E dat via



FERIVAN

TRAMMODELBOUW

verdeelt Bec-kits, Fairfield Models, Hamann, International Hobby Corp., Keilkraft, Prefo, Sedláček, 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

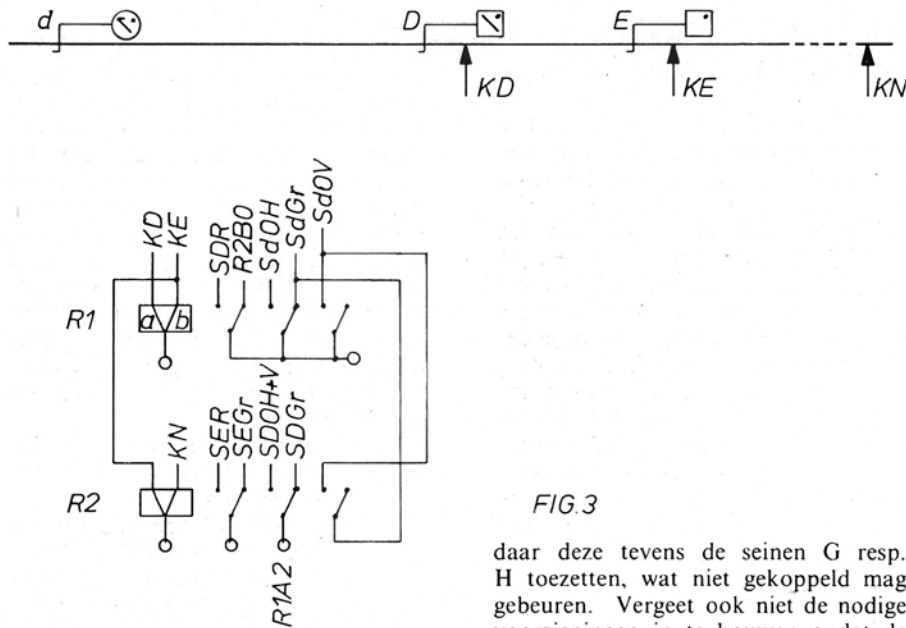


FIG. 3

daar deze tevens de seinen G resp. H toezetten, wat niet gekoppeld mag gebeuren. Vergeet ook niet de nodige voorzieningen in te bouwen opdat de wissel geblokkeerd blijft tot de hele trein er voorbij is.

E. Vereenvoudigde stopseinen

1) Gebruikt met een stopsein, aan elk spoor van een bundel (fig. 5).

KE op rood overgaat en tevens sein D openzet. Daar de selectie van de twee veilige standen van sein D gebeurt door de B-omschakelaar van R2, zal sein D nu zijn twee oranje lichten voeren. Waarschuwingsein d heeft zijn groen licht branden en, door de gesloten stand van sein E, ook het oranje vertikaal.

4) Bij het verlaten van de door sein E beveiligde sectie wordt KN geactiveerd waardoor dit sein in veilige stand komt en bijgevolg de seinen D en d groen licht voeren.

In fig. 4 wordt een schema gegeven voor het geval van een opgelegde snelheidsbeperking d.m.v. een bijkomende lichtbak (met de waarschuwing).

In het voorbeeld moet vertraagd worden voor een vertakking; met de eventuele noodzaak een richtingslichtbak te plaatsen is geen rekening gehouden. Het openzetten van sein F via een omschakelaar van RW heeft tot doel de spoorkontakten KG en KH te scheiden,

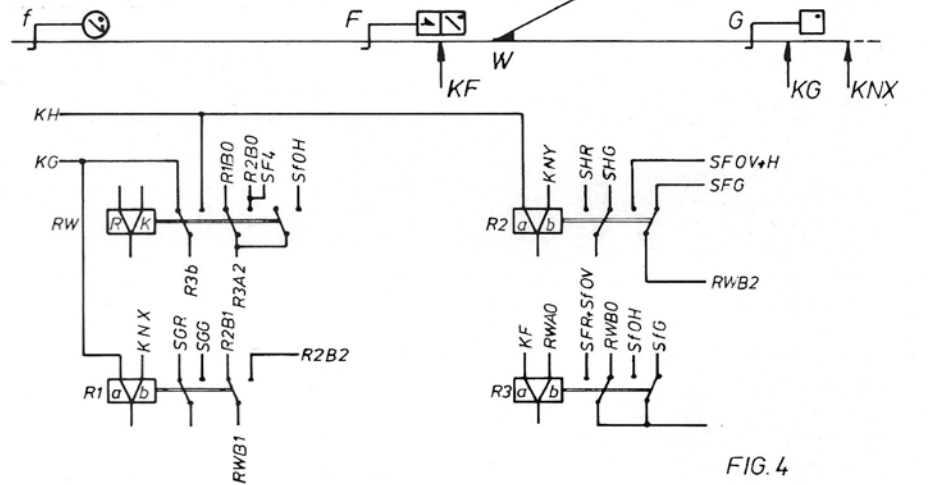


FIG. 4

Gearriveerd



Benelux Rail 6, (1988-1989) f 42,50 / BF 780 met **extra kleurenpagina's** (ISBN 90-73280-02-8)
Benelux Rail 5, (1986-1987) f 39,90 / BF 750 **tweede druk** (ISBN 90-73280-01-X)
 Beide titels zijn verkrijgbaar bij elke boekhandel of bij BVS Shop, Biblio Rail, Etoile du Nord, ETR, GAR, GTF, Jocadis, Loco Revue, NVBS, TKS of rechtstreeks bij de uitgever door overmaking van het betreffende bedrag vermeerderd met f 6,00 / BF 120 verzendkosten per zending ongeacht het aantal boeken. Postbank 0279734, Rabobank 1475 19 144 of (België) Gemeentekrediet 083 245 672 610. Eurocheque in Ned.guld. kan ook. Onder dezelfde voorwaarden zijn eveneens leverbaar:
 Benelux Rail 1 (1978-79) f 32,50 / BF 620, Benelux Rail 2 (1980-81) f 32,50 / BF 620,
 Benelux Rail 3 (1982-83) f 32,50 / BF 620, Benelux Rail 4 (1984-85) f 39,90 / BF 750.
 Benelux Rail 7 (1990-91) verschijnt in 1992.

Uitgeverij 't Nijvere Lezerke, Postbus 233, 6400 AE Heerlen

Het is weer een eenvoudige schakeling, waarbij na elke beweging de seinen terug rood gaan staan. De spoorkontakten KL en KR hebben in dit geval slechts één functie en kunnen dus zonder meer in parallel staan. Worden bijkomende voorwaarden gesteld, dan kunnen deze contacten meerdere functies krijgen en moeten ze gescheiden worden.

De vereenvoudigde stopseinen zijn ondergeschikt aan het stopsein L. Het op veilig zetten kan daarom slechts gebeuren via een OF-schakeling van twee omschakelaars, één op RSL1, de andere op RSL2, waardoor de stroomkring alleen gesloten kan worden in één van de veilige standen van sein L.

2) Op een zijspoor met het stopsein van het hoofdspoor in het zicht van de (model-)bestuurder.

Het schema voor dit geval is nog eenvoudiger en het opstellen is je huis-

werk voor deze week. Het vereenvoudigd stopsein mag slechts opengezet kunnen worden met de wissel afbuigend bij een veilig sein op het hoofdspoor. Het is wel raadzaam een bijkomende beveiliging te voorzien: het stopsein op het hoofdspoor zou nl. ook veilig kunnen geven voor een trein die zich voor de wissel bevindt. Zolang deze trein niet voorbij is mag noch de wissel, noch het stopsein omgeschakeld kunnen worden (waardoor het schema dan weer minder eenvoudig wordt). Indien de wissel gedekt wordt door een stopsein zal de afstand tussen de seinen voor en na de wissel waarschijnlijk kort zijn. Het waarschuwing- of het gekombineerd sein voor het sein dat de wissel dekt zal dus groen + oranje kunnen voeren. Al bij al toch niet zo'n eenvoudig schema.

Nawoord

Deze bijdrage werd beperkt tot enkele basissituaties die zich met NMBS-seinen kunnen voordoen. In de NMBS-praktijk is het dikwijls complexer, maar

we hebben slechts te doen met een „model-dienst ES”.

Grotere spoor situaties vragen uiteraard een uitgebreidere beveiliging. De betreffende schema's zullen dus (soms meer dan) evenredig meegroeien maar de basisschakelingen blijven hetzelfde, zij het dan n-maal herhaald en/of gekombineerd.

De armseinen werden niet besproken, daar ik voor mezelf nog geen oplossing heb voor het (mechanisch) verstellen van kandelaars en meerarmige seinen. Momenteel ben ik bezig met de aandrijving van een drie-standsein. Zodra deze voldoende bedrijfszeker blijkt, volgt daarover ook een bijdrage. Voor het volgend nummer zal dit echter nog niet zijn.

Walter Temmerman

Evenementen op en om het spoor

Verscheidene lezers drongen er in hun commentaren bij onze enquête op aan, in RR (opnieuw) een zo volledig mogelijk overzicht te mogen aantreffen m.b.t. alles wat zich op het stuk van verenigings-activiteiten in België (en Nederland) afspeelt. Rail-Revue heeft in het verleden inderdaad gedurende lange tijd een „Spooragenda” afgedrukt. Toch heeft de redactieploeg twee zéér geldige redenen om dat niet meer te doen : 1. het samenstellen van deze agenda was een uiterst tijdrovend en, zoals verder zal blijken, ondankbare taak, die er voor 99 % op neerkwam alle in de uitstekende „Febelrail

Agenda” voorkomende gegevens zo beknopt en toch zo volledig mogelijk samen te vatten, een opdracht waar ondergetekende „eindelozes” uren mee bezig was en die desondanks neerkwam op „dubbel gebruik” met de Febelrail-uitgave; 2. vanaf het prille begin werden alle belanghebbende verenigingen uitgenodigd, ons hun activiteiten rechtstreeks mede te delen. Afgezien van de uiterst zeldzame uitzonderingen op de regel vonden (en vinden) de meeste verenigingen het niet de moeite waard te reageren, zodoende hun eigen belangen ongetwijfeld schade toebrengend.

Is het verwonderlijk dat wij van lieverlee ophielden „op blote knieën” om informatie te smeken ?

Desondanks blijft RR bereid, alle spontaan medegedeelde verenigings-activiteiten te publiceren, maar niemand kan en mag onzerzijds verlangen, dat wij tot in lengte van dagen éénrichtingsverkeer zullen blijven rijden. Sorry !

S.C.
 • Voor de vierde maal wordt op 29 februari 1992 de „Treinmodel-ruilbeurs Hellevoetsluis” georganiseerd van 10 tot 16 u. Zij vindt plaats in „Sportcentrum De Eendraght”, Sportlaan 2, Hellevoetsluis.

Op deze beurs zijn o.a. ook bij de modelbouw horende modelautootjes verkrijgbaar. Er is een testtafel aanwezig, waarop men gratis lokomotieven en wagons kan proefrijden.

Entree : volwassenen fl 3, kinderen fl 1.

Informatie : 's-Heer Hendrikskinderdijk 64, 4461 DX Goes, tel. 01100-20493.

• Na het groot succes van vorige jaren wordt de 7e „Zeeuwse Trein Modelruilbeurs” georganiseerd op zaterdag 7 maart 1992 van 10 tot 16 u. Zij gaat door in het Dorpshuis „'s-Heer-Hendrikskinderdijk”, Te Werfstraat 18 in 's-Heer Hendrikskinderen, gemakkelijk te bereiken met het openbaar vervoer (vanaf station Goes : buslijn 23 of 54 van de Maatschappij ZWN).

Onze testtafel is weer aanwezig voor gratis beproeven van rollend materieel. Inkom : volwassenen fl 3, kinderen fl 1. Info : zie het voorgaand bericht m.b.t. Hellevoetsluis.

• Op zaterdag 21 maart 1992 start het BTTB-seizoen met een excursie naar La Louvière en Charleroi (bezoek tram, lichte metro, schepsliften). Van 8 tot 12 april is de BTTB op reis in Duitsland met bezoek (onder voorbehoud) aan Kassel, de ICE, Würzburg en het voormalige Oost-Duitsland (Nordhausen, Harzquerbahn, Gotha, Thüringerwaldbahn). Inlichtingen en inschrijvingen, uitsluitend schriftelijk, bij de vzw BTTB, Hoogpoort 9-13, 9000 Gent.

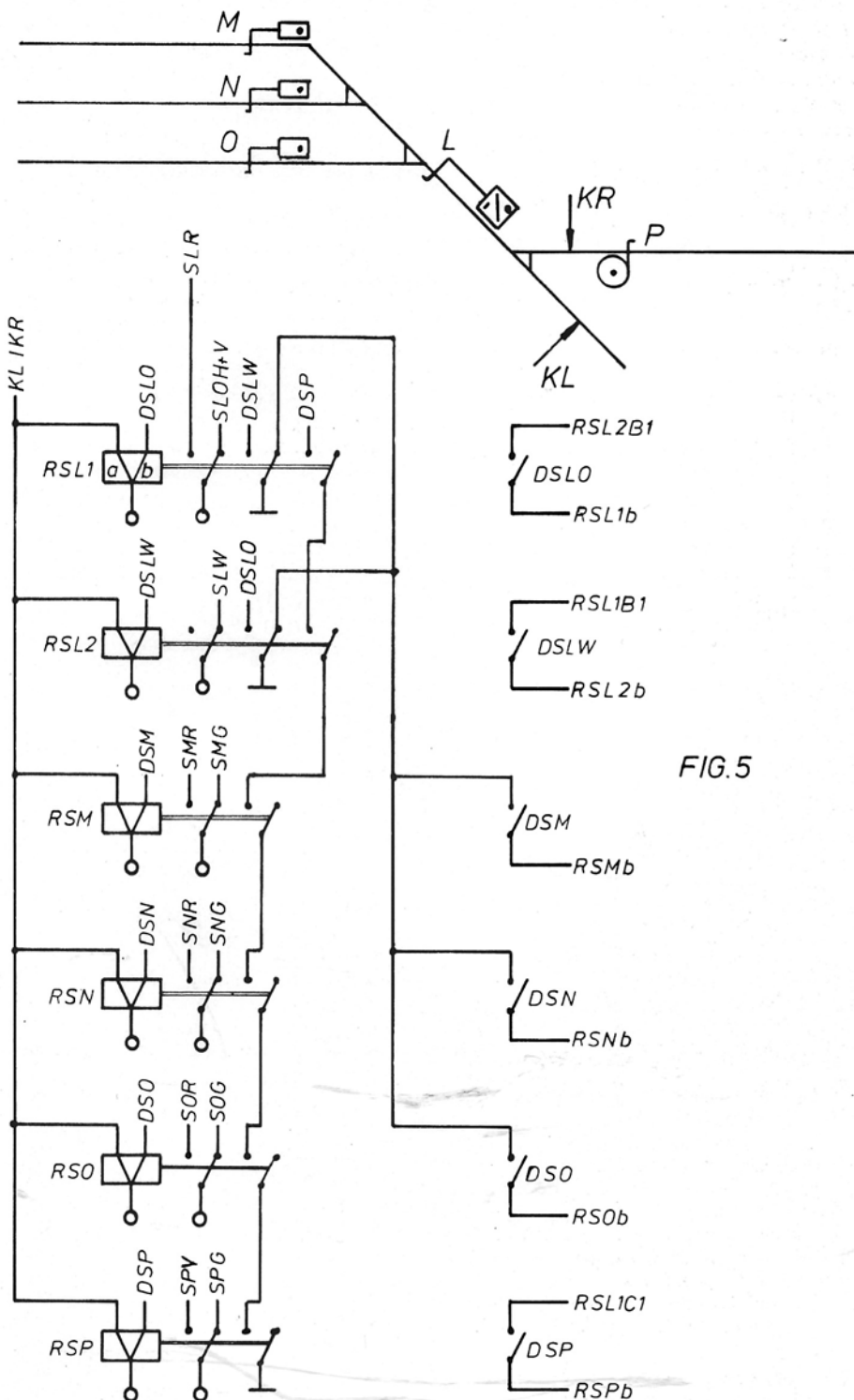


FIG.5

Eigen statie eerst !

Met deze slogan wil ik hier een lans breken voor meer authentieke gebouwen op de modelbaan naar Belgisch voorbeeld.

Op de doorsnee modelbaan vinden we vaak steeds dezelfde Duitse, Zwitserse of Franse gebouwen terug, in het beste geval „verbelgisch” door een andere kleur of andere opschriften. Dit is uiteraard het onmiddellijke gevolg van het quasi onbestaande aanbod inzake Belgische gebouwen door de traditionele fabrikanten van modelhuizen.

Klein-serie fabrikant Jocadis uit Edingen heeft ook dit gat in de markt ontdekt en vervaardigt sedert enige tijd een drietal Belgische stations en een goederenloods in bouwdoosvorm op schaal 1/87. Deze modellen zijn telkens representatief voor een welbepaalde bouwstijl inzake stations - bouwstijl die dikwijls verbonden was aan de onderscheiden spoorwegmaatschappijen in België - en zijn bijgevolg ook ruimer bruikbaar dan onder de

naam waarop ze in de bouwdoos worden aangeboden. Volgende gebouwen zijn thans verkrijgbaar :

- station Vonêche (Belgische Staat, eenheidstype III);
- goederenloods Vonêche (Belgische Staat);
- station Godinne (type Nord Belge);
- station Maldegem (type maatschappij Mechelen - Terneuzen).

De onderdelen van deze gebouwen zijn in hoofdzaak vervaardigd uit zogenaamde „synthetische steen”, een fijn soort plaaster, aangevuld met kleine details en onderdeeljes in kunststof. Zowel het concept als de bouwwijze verschillen grondig van de normale plasticen bouwdozen en zijn, in weerwil van de uitvoerige bouwbeschrijving, toch meer geschikt voor de geofende modelbouwer.

Wie iets persoonlijks wil creëren of een bestaande situatie in model wil nabouwen, is aangewezen op zelfbouw. Over de diverse technieken voor zelfbouw van modelgebouwen is reeds vol-

doende vakliteratuur verschenen, zodat het hier volstaat te verwijzen naar een aantal standaardwerkjes, die werden opgenomen in een lijstje achteraan dit artikel.

De materialen voor zelfbouw zijn ruim voorradig in de betere modelbouwzaken, maar ook winkels in tekengerief, benodigdheden voor architecten e.d. zijn een bezoekje waard. Naast balsahout en diverse speciale kartonsoorten is styreen-plastiek een zeer dankbaar en gemakkelijk te verwerken materiaal. Merken als Slaters, Evergreen en Plastruct leveren niet enkel effen styreenplaten op Din A4-formaat (in verschillende diktes), maar ook diverse profielen, balkjes en stripjes, alsmede allerhande styreenplaten voorzien van een speciale opdruk (baksteenimitatie, golfplaten, planken enz). Voor de dakbedekkingen kan je bovendien terecht bij de klassieke merken als Vollmer, Faller, Kibri of MKD. Ramen en deuren kunnen ofwel zelf worden gebouwd uit kleine stripjes, ofwel aangekocht in kleine verpakkingen met losse onderdelen.

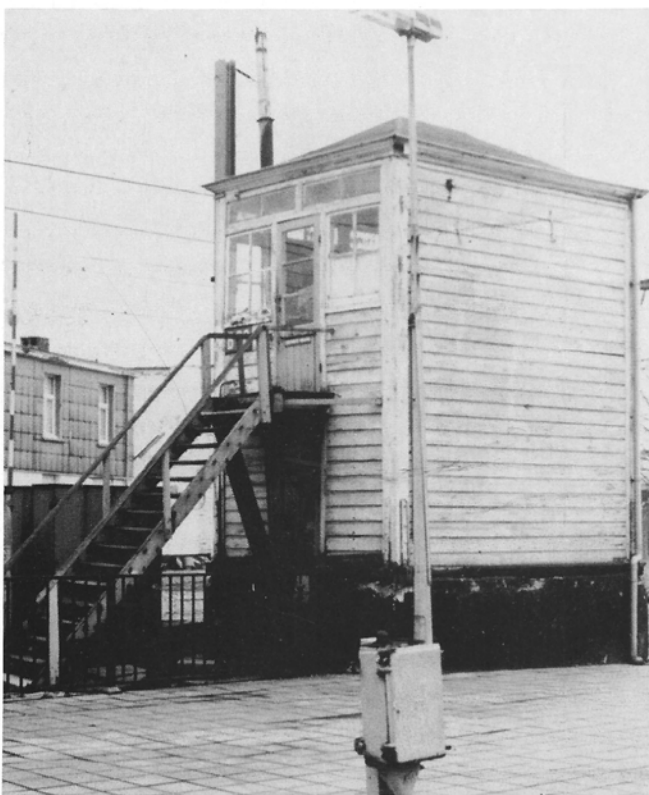
Zelfbouw begint steeds bij een plan of een maatschets. Voor een nog bestaand gebouw kan je vertrekken van het echte plan of van opmetingen ter plaatse, aangevuld met foto's, die je verwerkt tot een maatschets. Eventueel kan je deze schets op een grotere schaal tekenen en daarna met de fotokopijmachine verkleinen tot de gewenste schaal. Voor een niet meer bestaand gebouw liggen de zaken iets moeilijker, zeker wanneer we niet over een plan kunnen beschikken. We dienen dan uit te gaan van het beschikbare historische fotomateriaal en de afmetingen van het gebouw zelf afleiden van bepaalde standaardelementen (zoals het aantal bakstenen) of van de (gemiddelde)

BELANGRIJK VOOR VERZAMELAARS !

De reeds lang uitverkochte Rail-Revue-nummers 3, 4, 12, 13 en 14 zijn nog **zeer beperkt** verkrijgbaar bij de Stichting Miniaturbanen, postbus 16752 (NL-) 2515 BK Den Haag.

In Nederland : bestel per brief op briefkaart; toezending volgt met een acceptgiro.

In België : stort 135 F, voor de nrs. 12, 13 en 14 : 150 F, op rekening 320-0298560-64 bij Bank Brussel Lambert ten name van Stichting Miniaturbanen, waarna prompte toezending volgt.



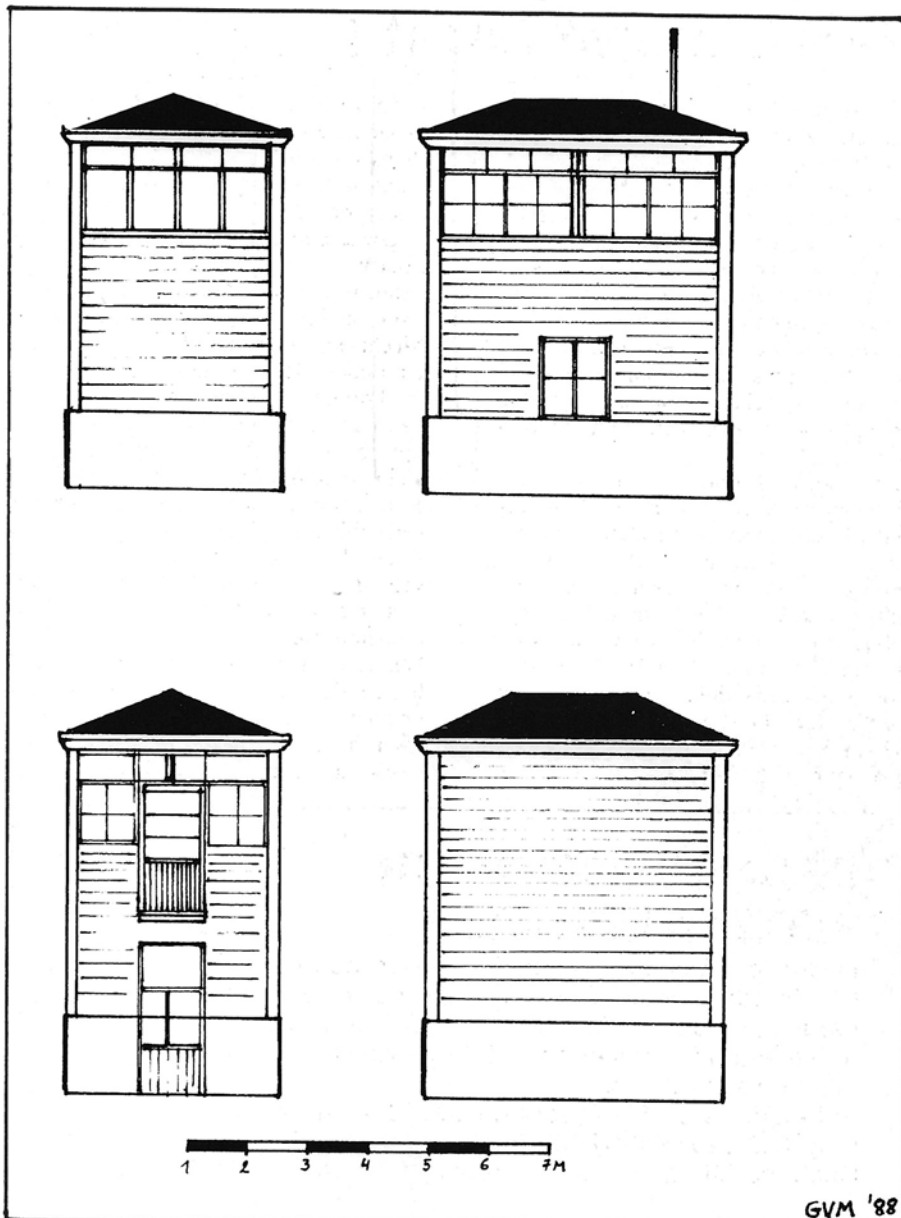
grootte van afgebeelde personen. Bij deze werkwijze zijn de exacte afmetingen ondergeschikt aan de juiste verhoudingen van het gebouw.

Maar laten we nu overstappen van droom naar werkelijkheid. Een eerste project is de bouw van het houten seinhuis van Hemiksem, langsheen de lijn Antwerpen Zuid - Boom. Vertrekende van een aantal foto's en wat opmetingen heb ik een maatschets gemaakt van dit inmiddels afgebroken seinhuisje (zie figuur). Het gehele gebouw is vervaardigd uit plasticard (styreen plasticplaat), de trap is afkomstig uit het Plastruct gamma (onder meer verkrijgbaar bij Boat Building in Antwerpen) en de raampjes zijn gezeefdrukte exemplaren van het Britse merk Downesglaze (die zijn helaas bij mijn weten niet in België voorhanden). Deze ramen stemmen wel niet volledig overeen met het origineel, maar geven toch een goede indruk van de werkelijkheid. Bij latere modelbouwprojecten, waarover meer in volgende Rail-Revue, heb ik evenwel getracht ook de ramen zo authentiek mogelijk na te bouwen.

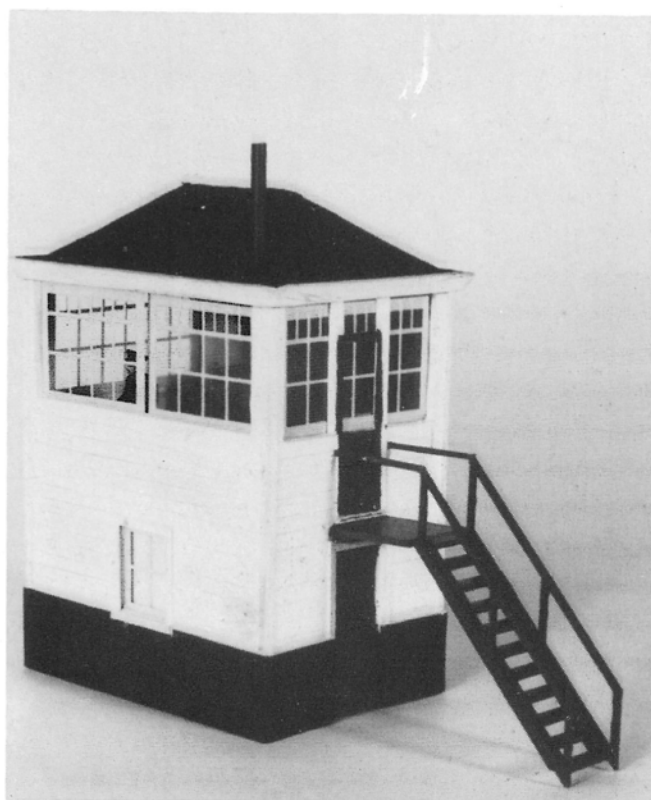
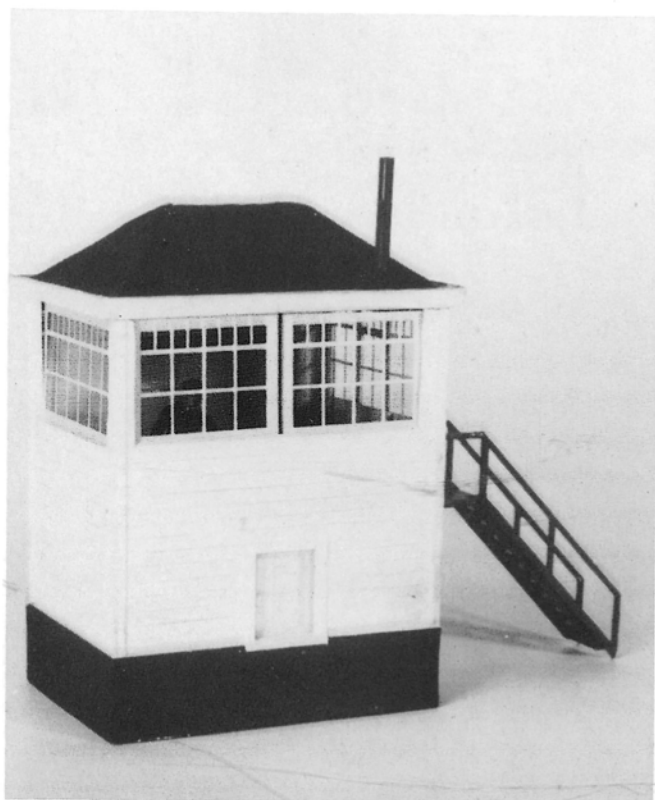
(Wordt voortgezet)
Guy Van Meroye

Literatuur over het bouwen van modelgebouwen

- Architectural Modelling (in 4mm scale), Dave Rowe, Wild Swan Publications (GB);
 - Gares et Bâtiments ferroviaires, Alain Pras & Clive Lamming, éditions Loco Revue;
 - HO Model Railroad Structures, Art Curren, Kalmbach Books (USA);
 - The Peco book of Model Buildings, Mike Gill, Peco Publications.
- (Alle foto's en tekeningen : Guy Van Meroye)

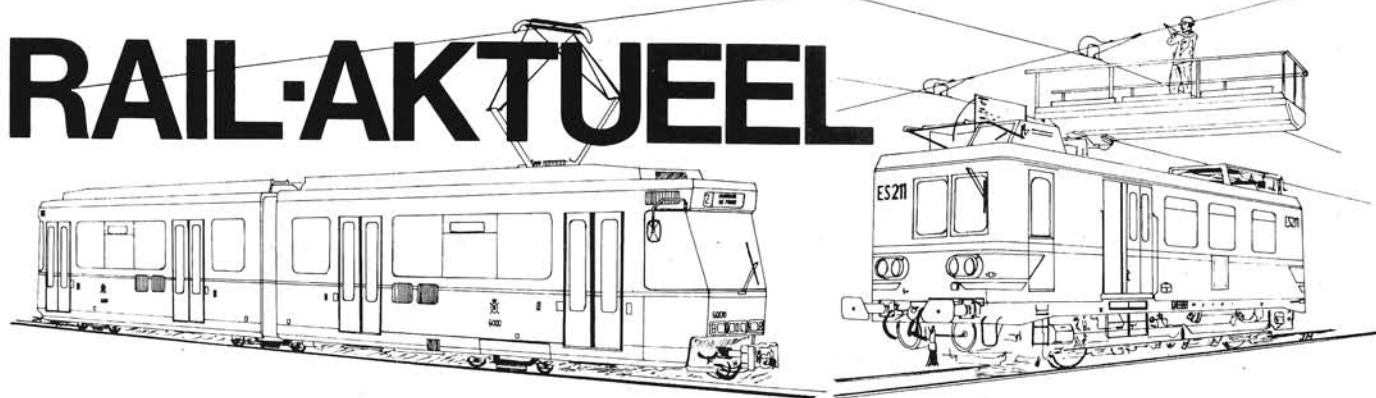


GVM '88





RAIL-AKTUEEL



• Momenteel is men druk in de weer de tellingresultaten van dit jaar te verwerken. Daarna zullen deze gegevens worden vergeleken met de vroegere resultaten en kunnen ze worden voorgelegd aan de hogere overheden. Wellicht is het interessant te vernemen, dat in 1989 Brussel Centraal het station met de meeste opstappende reizigers was en dat Antwerpen Centraal aan kop stond met het grootste aantal verkochte reisbiljetten per jaar. Een klein overzichtje onder de vorm van een „TOP 10“:

Aantal opstappende reizigers per gemiddelde werkdag

Brussel Centraal	57.583
Brussel Zuid	50.385
Gent St.-Pieters	32.659
Brussel Noord	31.670
Antwerpen Centraal	21.752
Mechelen	19.687
Namur	18.344
Leuven	14.916
Brugge	14.701
Ottignies	14.417

onmiddellijk gevolgd door Liège Guillemins (13.332) en Charleroi Sud (12.819)

Aantal verkochte biljetten

Antwerpen Centraal	3.635.603
Gent St.-Pieters	3.025.110
Leuven	1.955.777
Namur	1.763.603
Liège Guillemins	1.751.175
Brugge	1.734.506
Charleroi Sud	1.389.942
Mechelen	1.145.445
Mons	.988.984
Kortrijk	.937.536

Berchem volgt op de elfde plaats met 779.136 verkochte reiskaartjes.

• Vanaf de nieuwe treindienst van einde mei 1992 zal de internationale

treinverbinding Brussel - Basel - Milaan, beter bekend onder de naam „Eurocity Vauban“, uitsluitend met Belgische rytuigen gereden worden.

De „Iris“ zal dan worden samengesteld uit het modernste Zwitserse materieel, wat zeer zeker een comfortabele aanwinst mag genoemd worden.

• Motorstel 808 werd op het einde van het jaar uit de gewone beurtregeling gehaald voor een speciale „Sint-Niklaasactie“. De reizigers die, tijdens de periode van 25 november tot en met 6 december, met dit stel meereden waren niet weinig verrast toen ze op de trein het bezoek kregen van „Sint Nikolaas“ gevolgd door een aantal Zwarte Pieten. De heilige man mag dan al van de kalender getuimeld zijn, het aanzien van deze onsterfelijke kindervriend blijft er niet minder om. Het is duidelijk

dat de Goede Sint en zijn helpers niet langskwamen om de reiskaartjes te controleren, maar wel om iedere reiziger te bedenken met een kleine attentie. Vooral voor kinderen was dit een plezierige kennismaking met de trein.

Het motorstel reed mee in de gewone treindienst; het was dus soms wel even zoeken naar de „Sintertrein“ geblazen. De bereiden lijnen waren (uiteraard) meestal in het Vlaamse landsdeel gelegen; men weet immers welke televisiezender dit stel voor de duur van één jaar gecharterd heeft. De 808 werd ingezet op de verbindingen Dendermonde - Brussel - Gent, Poperinge - Kortrijk - Dendermonde - Mechelen - Turnhout, Oostende - Antwerpen - Roosendaal, Gent - Brussel - St.-Niklaas (hoe kon het anders?) en



Op 30 juni 1991, aan de vooravond van zijn eerste rit in deze uitmonstering, wacht vierledig stel 808 in Schaarbeek de komende gebeurtenissen af... Foto Jan Mahieu.

Tot in de late jaren vijftig vervoerden onze Buurtspoorwegen iedere herfst honderden tonnen bieten van de producenten naar de suikerfabrieken, om daarna de als veevoeder bruikbare bietenpulp terug aan de landbouw te bezorgen. Deze bedrijvigheid verdween samen met het stilleggen van de over het hele land verspreide NMVB-tramlijnen. Sederdien werd deze taak voor een belangrijk deel overgenomen door de NMBS, getuige deze door lok .5320 getrokken suikerbietentrein in Noirhat op 15 november 1991. Dia Ronald Mardaga.

201.010, op 25 september 1991 in Yves-Gomezée op stap met een sleep Nord Belge-rytuigen. Deze wagens werden door de NMBS als museumrytuigen in bruikleen afgestaan aan de CFV3V, op voorwaarde dat deze vereniging ze terug opknappt en in rijvaardige staat brengt. Dia Paul Jacobs.



Ex-Sabenastel 597 is nu een „doodgewoon” bordeaux tweetje geworden, ge-
tuige ons op 24 oktober 1991 in Schaarbeek genomen plaatje. Voor wanneer
„bordeaux”-vliegtuigen? Foto Jan Mahieu.

Antwerpen - Brussel - Geraardsbergen. Ook de Waalse stations Charleroi Sud en Liège Guillemins werden „bezocht”.

• De ex-Sabena motorstellen 595 tot en met 600 verliezen na de grote revisie in Mechelen hun speciale blauwe schildering. Het opschrift „Airport City Express” vervalt eveneens. Het eerste stel dat de grote revisie intussen onderging is nummer 597. Groot was de verbazing, toen het „tweetje” in bordeaux geschilderd (zoals een aantal andere tweeledige stellingen) begin oktober de werkplaats verliet. De binneninrichting werd niet gewijzigd.

• De „bietencampagne” kwam in 1991 vanaf 15 november op gang. De suikerfabrieken hadden alarm geslagen en de landbouwers verzocht de bieten zo spoedig mogelijk te rooien. Voor het vervoer werd, zoals in het verleden, opnieuw beroep gedaan op de spoorwegen. Door de niet-ophoudende novemberregen was het noodzakelijk geworden, de oogst zo snel mogelijk binnen te halen en naar de fabrieken te vervoeren. De eerste bietentrein naar Genappe werd vanuit Leuven getrokken door diesel-lokomotief .5320, waarvan ook elders in dit nummer een „beeld van een plaatje” wordt afgedrukt.

• De NMBS in 1990

Voor het derde opeenvolgende jaar kon de NMBS stijgende resultaten boeken. Het hele spoorwegverkeer steeg gemiddeld met ongeveer 3,1 %, waarvan 2,2 % voor rekening van het reizigersvervoer en 3,8 % voor het goederenvervoer. Deze cijfers tonen het verschil aan t.o.v. het jaar 1989.

Het binnenverkeer, dat nog steeds het overgrote deel van het totaal uitmaakt (85 %), steeg met 1,4 % terwijl het internationale verkeer een flinke sprong voorwaarts maakte met niet minder dan 7,1 %. Steeds meer mensen reizen met gewone of speciale spoorkaartjes (+ 8,9 %); de abonnementen

daarentegen werden minder verkocht (- 3,1 %). Vooral de biljetten tegen verminderde prijs zitten in de lift. De verkoop van de „Go-Pass” (731.215) en de in 1990 ingevoerde „Multi-Pass” (27.737) is hier beslist niet vreemd aan. Wanneer men deze resultaten omzet in prestaties komt de Go-Pass op 6,6 miljoen reizen, wat ongeveer 600 miljoen reizigers-kilometer oplevert! De Multi-Pass is goed voor 18 miljoen reizigers-kilometer.

Het goederenvervoer kende, zoals gezegd, een globale groei van 3,8 % ten opzichte van 1989. De NMBS kon hier mee profiteren van de economische groei, die voor ons land beduidend hoger ligt dan voor de meeste overige landen van de Europese Gemeenschap. Deze stijgende trend biedt een resultaat van + 15 % over de laatste vier jaar. Deelt men het goederenverkeer op, dan blijkt het vervoer van staalproducten en ijzererts, petroleumproducten en brandstoffen in 1990 globaal met 1,4 % te zijn toegenomen. Dit vervoer vertegenwoordigt 65 % van het totaal. Minerale brandstoffen en petroleumproducten boekten een flinke vooruitgang (+ 9,8 % en + 3,2 %), die ervoor zorgde dat de lichte vervoersvermindering van ertsen en schroot (- 0,8 %) en afgewerkte metaalproducten (- 2,7 %) werd goedgemaakt. Landbouwproducten, voedingswaren, meststoffen, chemische stoffen en andere vertegenwoordigen ongeveer 23 % van het vervoer en hier noteren we een stijging van 5 %. Tenslotte dient beslist het gekombineerd vervoer te worden vermeld. Met zijn 12 % transportaandeel was de stijging hier het opvallendst. Wanneer men in deze categorie het vervoer van containers meerekent, bedraagt de stijging in deze sektor 16 %!

Het aantal personeelsleden bleef in 1990 verder dalen: op 31 december 1990 waren nog 45.015 mensen bij het

spoor werkzaam. Niettegenstaande de blijvende afbouw van het personeelsbestand werd de produktiviteit verder verbeterd en ging de exploitatierekening er 34 % op vooruit.

Einde 1990 stonden de NMBS volgende middelen ter beschikking:

Lijnstructuur

- 3.479 kilometer geëxploiteerde lijnen, waarvan 680 km uitsluitend voor het goederenverkeer;

- 2.293 kilometer geëlektrificeerd spoorwagwegnet;

- 2.720 overwegen, waarvan 1.787 uitgerust met knipperlichten.

Rollend materieel

- 381 elektrische lokomotieven;

- 287 baandiesellokomotieven;

- 332 rangeerdiesellokomotieven;

- 40 lokotraktoren;

- 663 elektrische motorstellen (waarvan 44 vierledig);

- 24 dieselmotorwagens en 7 bijbehorende aanhangrijtuigen;

- 1.496 rijtuigen voor binnenverkeer;

- 330 rijtuigen in internationale dienst;

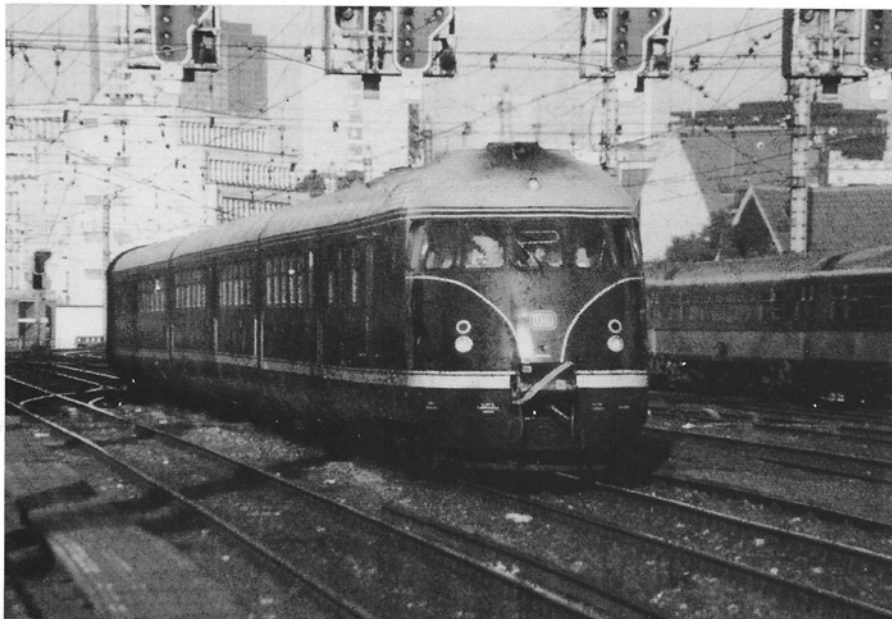
- 42 bagagerijtuigen;

- 27.345 goederenwagens, waarvan 7.800 van het gesloten type, 4.001 open, 11.167 platte en 377 andere wagens.

• Op woensdag 4 december 1990 werd het eerste voor de break-stellen bestemde tussenrijtuig van BN te Brugge naar de CW Mechelen overgebracht. Zoals reeds in RR vermeld heeft de NMBS bij BN 140 tussenrijtuigen besteld, verdeeld over twee orders van respectievelijk 68 en 72 stuks. De eerste 68 rijtuigbakken worden in ieder geval door de NMBS zelf „aangekleed”, t.i.z. voorzien van gepast interieur en schildering. De afwerking van het eerste rijtuig zal ongeveer acht weken in beslag nemen. Wanneer de afwerkingsketen volop in bedrijf is, wordt de afwerkperiode verminderd tot vier weken. De volledige montage van het eerste driedieelige stel wordt verwacht omstreeks maart 1992. Tegen Pasen 1993 zou de NMBS in principe moeten kunnen beschikken over de hele eerste schijf. Of deze operatie met een omnummering zal gepaard gaan is op dit ogenblik nog niet bekend.

Het interieur zal zitplaatsen krijgen in de 2 + 2 opstelling, wat een verbetering van het comfort betekent. De zetels zijn van Frans fabrikaat en gelijken sterk op het materiaal dat gebruikt werd in de internationale rijtuigen van het type I10. De draaistellen van het type Fiat waarborgen een zeer rustige loop van de rijtuigen.

Feitelijk werkt de Centrale Werkplaats nu als een soort „onderaannemer” voor BN. Dat „Mechelen” deze taak aankan is bekend. In het verleden heeft de CW Mechelen het immers gepresteerd om ook in eigen beheer opgezette, volledige nieuwbouw tot een goed einde te brengen. Denken we maar aan de K3-rijtuigen en aan een aantal tweeledige motorstellen. Nog zeer recent bouwde de CW voor de Regie der Posterijen vijftien oude motorstellen om tot autonome



Tijdens het TTB-weekend 1991 bracht het DB-dieselmotorstel VT 12 een bezoek aan ons land, hier op zondag 6 oktober door Alain Janmart gefotografeerd te Brussel Zuid.

posttreinen en werd ook de complete vernieuwing van twintig ligrijtuigen uitgevoerd, waarbij de ombouw van een internationaal rijtuig tot „Bistro“-wag, bestemd voor de Eurocity „Memling“, hoge ogen heeft gegooid.

J.M.

• Vernieuwing station Gent Sint-Pieters

De NMBS plant de gehele renovatie van het grootste station van Vlaanderen (dagelijks 33.000 reizigers). Deze operatie zal ca. 630 miljoen BF kosten, worden uitgevoerd in 8 fazen en 10 jaar duren.

Het Gentse hoofdstation werd opgericht naar aanleiding van de Wereldtentoonstelling van 1913 in Gent. Het gebouw werd opgetrokken in eklektische stijl naar de plannen van de bekende Gentse architect Cloquet. De bouw van een doorsteek voor tramlijn 1 is een goede aanleiding om het station volledig te reorganiseren, te renoveren en te moderniseren.

In een eerste fase zou de fietsenparking worden heringericht, in een volgende de volledige rechtervleugel (daar waar de tramkoker gepland is). In de beginfase zouden ook de nu totaal in verval rakende automatische aanwijsborden worden vervangen. De renovatie van de buitengevel zou als laatste fase pas in 2001 aan bod komen.

B.V.C.



ANTWERPEN

• Op 18 oktober 1991 kwam, na de prototype's 2100 en 2165, de 2099 als eerste verbouwde PCC-tram van het om-

bouwprogramma uit de centrale werkplaats in Hoboken.

Normaal zal nu om de 18 werkdagen een omgebouwd rijtuig de werkplaats verlaten en ter beschikking komen van de verkeersdienst.

Ook het schilderprogramma in de nieuwe huisstijlkleuren van De Lijn begint stilaan op te vallen in het stadsbeeld. Eind oktober reden 12 PCC-trams (2009-2012, 2024-2028 en 2099, 2100 en 2165) in De Lijn-kleuren.

Tevens werden door de Technische Diensten van De Lijn-Antwerpen de nodige schikkingen getroffen om het hele trampark, evenals de autobusreks 1001-1080 (Jonckheere), binnen een periode van drie jaar in de nieuwe kleuren te schilderen.

• Op 27 oktober 1991 werd goedkeuring verleend aan het definitief ontwerp van Bijzonder Lastenkohier betreffende de aanleg van een eigen trambaan van de St.-Katelijnevest tot de Leopoldplaats en kreeg De Lijn toestemming om een algemene aanbesteding uit te schrijven.

Deze werken zullen mogen starten na het beëindigen van de herprofilingswerken aan de Meir.

In de St.-Katelijnevest zal voor het kruispunt met de Meirbrug een voorsorteerstrook voor de tram worden aangelegd op een licht verhoogde bedding. In de Huidevettersstraat wordt het spoor richting Meirbrug over de hele lengte op een licht verhoogde bedding aangelegd. Het spoor extra-muros komt over een beperkte lengte in afzonderlijke bedding.

In de Lange Gasthuisstraat zullen beide sporen op een volledig afzonderlijke bedding komen te liggen langs de zijde van de onpare huisnummers (Museum Mayer Van Den Bergh/St.-Elisabethgasthuis).

De trambedding van de Lange Gasthuisstraat wordt in de St.-Jorispoort door-

getrokken tot op de Leopoldplaats en verbonden met de bestaande bedding op de Mechelsesteenweg.

De spoorlus op de Leopoldplaats blijft behouden, maar wordt enigszins gewijzigd ten opzichte van de huidige toestand.

Het spoor in de Leopoldstraat verdwijnt.

• Om dubbel gebruik met nummers van de ex-NMVB-bussen te vermijden zullen de Antwerpse PCC's binnenkort vernummerd worden en ondergebracht in een nieuwe reeks 7000-7165. De laatste drie cijfers blijven behouden, alléén het cijfer 2 wordt vervangen door een 7.

• Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer Johan Sauwens heeft enkele niet onbelangrijke investeringsdossiers goedgekeurd.

Zo werd op 11 september 1991 goedkeuring verleend om in Antwerpen zes tramhaltes te verbeteren en enkele kritieke punten voor de exploitatie weg te werken. Een belangrijke aanpassing zal ondermeer gebeuren aan de Lelieplaats. Aan deze eindhalte van de lijnen 2 en 4 hebben de trams elk een afzonderlijk spoor en perron, teneinde de lijnen onafhankelijk van mekaar te maken voor wat betreft de regmaat van de exploitatiefrekwentie. Wanneer echter op één van de sporen twee gekoppelde stellen achter mekaar aankomen wordt de rijbaan versperd. Beide perrons zullen worden verlengd zodat zij twee gekoppelde tramstellen kunnen ontvangen.

• In 1995 opnieuw trams in de loodsen te Merksem-Oude Bareel?

Op 25 mei 1968 reed de laatste buurtspoorwegtram 61 doorstreep (Antwerpen - Schoten, Lindenlei) definitief de stelplaats Merksem-Oude Bareel binnen en werd het trammaterieel er afgesteld. Geleidelijk bracht de Maatschappij de trams naar de Kust en naar Charleroi over en verkocht er een deel aan Spanje. Eind 1971 vertrok het laatste type S-rijtuig en was de tramloods geheel ontruimd. Na het uitbreken van de sporen was de tramperiode definitief achter de rug.

Het steeds maar groeiend succes van de tram op de Antwerpse Linkeroever en een overcapaciteit van tien tramvoertuigen aan de Kust heeft De Lijn ertoe aangezet, de inzet van kusttrams in Antwerpen te overwegen en een onderzoek in te stellen naar de haalbaarheid daarvan.

Mede in het raam van de genomen beslissing, de premetro-as Koningin Astridplein - Sport af te werken, wordt nu nagegaan of de tien kusttrams kunnen worden ingezet op deze lijn, teneinde zodoende een verbinding Merksem - Linkeroever te verwezenlijken.

Dit plan biedt het voordeel dat géén bijkomende lijn wordt gecreëerd, zodat de huidige PCC's van lijn 3 zouden vrijkomen.

Als opstel- en herstellingsloods zou de huidige bus- en vroegere tramloods



Ex-NMVB-stelplaats Oude Bareel te Merksem in het voorjaar van 1979. De originele „trampoorten” waren daar toen, elf jaar na het verdwijnen van de reizigers-buurttram in de provincie Antwerpen, nog niet verwijderd. Wordt „den Ouwen Bareel” binnen afzienbare tijd opnieuw tramremise? Foto Staf Cuyt.

van Merksem-Oude Bareel kunnen gebruikt worden.

De mogelijke verlenging richting Brasschaat, gekombineerd met een P&R-systeem, kan eveneens worden opgevangen door de inzet van de kusttrams, gezien hun grotere capaciteit.

Er zijn echter een aantal technische problemen op te lossen, zowel bovengronds als op het gebied van het ingenomen ruimteprofiel in de ondergrondse kokers en stations.

Wij houden u op de hoogte! E.K.

- De reeds in ons vorig nummer vermelde, voorlopige omlegging van tramlijn 11 naar Linkeroever gaat (ging) gepaard met een bepaalde frequentieverlaging. Als gevolg van de onderbreking in de Provinciestraat moe(s)ten de van en naar loods Groenenhoek uit- en inrukkende trams voor de lijnen 10 en 24 de voor hen bestemde sporen bereiken via lijn 8 (tot Nationale Bank) en vervolgens, wat lijn 10 aangaat, langs lijn 12.

Indien de omlegging van lijn 11 bij het verschijnen van dit RR-nummer nog niet beëindigd zou zijn, hebben de tramfotografen nog een ultieme kans om exclusieve plaatjes te schieten!

- Het nieuwe tram- en busboekje „Antwerpen stadslijnen” is verschenen en wordt verkocht tegen 50 F op alle De Lijn-verkooppunten.

Als dienstperiodes worden vermeld: W (winterdienst), Z (zomerdienst), T (tussendienst, te verzekeren door autobussen van de lijnen 32, 70, 71, 72, 73, 75 en 77) en tenslotte de zaterdag- en zondagdienst. Naast de ex-MIVA-lijnen zijn nu ook de ex-NMVB-lijnen 66, 70, 71, 72, 73, 75 en 77 voor het traject Rooseveltplaats - Ekeren Markt opgenomen, evenals de lijnen 86, 93, 95, 97 en 99 voor het traject Rooseveltplaats - Halewijnlaan (Linkeroever). Het blijft volkomen duister volgens wel-

ke logica de stadstrajekten van de andere streeklijnen (41, 42, 50, 60...) niet worden vermeld.

Binnen de gestelde tijd van 60 of 90 minuten na het begin van een verplaatsing mag nu onbepaald van de ene lijn op de andere worden overgestapt, ongeacht de rijrichting, zodat terugrijden nu toegelaten is.

- De ingebruikname van lijn 3 van Merksem naar Linkeroever (via de metrokoker die de stations „Sport” en „Astrid” verbindt) zal vermoedelijk in 1995 plaats vinden. Vanaf dan zou lijn 2 het traject Hoboken - „Sport” gaan rijden en Linkeroever ook daadwerkelijk „links” laten liggen. L.C.



„Panzani”-tram 2029 op lijn 4 op 6 juni 1991 in Hoboken. Interessant is een vergelijking met de foto van zijn Gents „evenbeeld” in RR 26, blz. 75. Let op het ontbreken van „De Lijn”-klevers in Gent: het lijkt wel alsof het Gentse rijtuig door de deegwarenfabriek wordt geëxploiteerd! Foto Alain Janmart.

• Publiciteitstrams Antwerpen: overzicht IV

Ons vorig overzicht verscheen in RR 23, blz. 116. Sindsdien zijn er weer vele wijzigingen geweest en doken nieuwe „gezichten” op. Hoogste tijd dus voor een geactualiseerde stand van zaken (andere overzichten vindt u in RR 6 en 20):

- PCC 2029: Schweppes Tonic, witte kleefreklame: 18.10.1990-ong. eind januari 1991.

- Gauloises Blondes, donkerblauwe kleefreklame: ong. 5 februari 1991 t.e.m. begin mei 1991.

- Panzani deegwaren (schildering rood-groen en weergave van spaghetti op de zijflanken): ong. begin juni 1991-heden.

- PCC 2030 t.e.m. 2034: Mikado-koekjes, kleefreklame op zijflanken („knapperige Kerst”): 6 december 1990-ong. 10 januari 1991.

- PCC 2034: Lipton kleefreklame geel: 17 januari 1991 t.e.m. (jawel!) 18 januari 1991 (terug rood-wit na ongeval!).

- PCC 2087: Neo schoonmaakbedrijf, schildering wit-blauw: 30 maart 1990 t.e.m. ong. 20 april 1991.

- „4711”: blauwe kleefreklame: 28 april 1991 t.e.m. augustus 1991.

- Century Center 10 jaar, grijze kleefreklame: begin september 1991-heden.

- PCC 2090: Amev-verzekeringen, witte kleefreklame: 10 september 1990 - 30 december 1990.

- Lipton thee, schildering geel: 11 februari 1991 - heden.

- PCC 2123: Technics, schildering: 13 december 1990 - heden.

- PCC 2124: „4711”, blauwe kleefreklame: 30 april 1991 - eind juli 1991.

- PCC 2125: Elvea tomatenpuree, blauwe kleefreklame: 1. ong. 15 februari 1991 - 2 juli 1991 (terug rood-wit), 2. ong. 1 september 1991 - heden.

- PCC 2127: Gauloises Blondes, donkerblauwe kleefreklame: 2 februari

1991 - begin mei 1991.

„4711” : blauwe kleefreklame : ong. 3 mei 1991 - midden juli 1991.

- PCC 2163 : Côte d'Or, kleefreklame van 28 september 1990 - 2 maart 1991. Fristi, roze kleefreklame : ong. 21 juni 1991 - heden.

Rijden overigens nog verder rond, voorzien van schilderijen en „plakwerk” : 2035 (Antwerpen), 2051 (Milka), 2063 (Diamant), 2065 (Kunstacademie), 2071 (Vrouwentram), 2088 (Fnac), 2121 (SKM), 2126 (Verlinden) en 2150 (Jan Vandaal).
1.12.91, E.M.

LIMBURG

• Op 12 november 1991 startte De Lijn met de snelbusdiensten lijn 68 (Bocholt - Houthalen - Antwerpen) en lijn 78 (Maaseik - Houthalen - Leuven - Brussel).

Een groot deel van Limburg is voor tewerkstelling aangewezen op de grote agglomeraties Antwerpen en Brussel. In het Noord-Oosten van de provincie Limburg ontbreekt echter elke treinverbinding. De moedige enkeling die zich van hieruit met het openbaar vervoer naar Brussel of Antwerpen wil begeven, staat vaak voor een moeilijke, zeer tijdrovende en soms bijna onmogelijke opdracht.

Studies wezen uit dat twee lange afstandslijnen, die het Noorden van de provincie en het Maasland met Brussel en/of Antwerpen zouden verbinden, een perfecte aanvulling op het bestaande treinaanbod zou vormen.

Deze lijnen richten zich in hoofdzaak op de relatie wonen/werk tijdens de spitsuren.

Er werd gestart met drie ritten naar of van Antwerpen en vier ritten naar of van Brussel.

De eindpunten van beide snellijnen zijn respectievelijk gelegen aan het metrostation te Roodebeek (St.-Lambrechts-Woluwe) voor de lijn naar Brussel en op het Franklin Rooseveltplein voor de lijn naar Antwerpen.

Aan de carpool-parking te Houthalen bestaat overstapmogelijkheid tussen beide lijnen.

Het comfort van de bussen is optimaal. Zij zijn uitgerust met airconditioning, radio, telefoon en toilet en bieden frisdrankverkoop en een gratis krant, zodat men volkomen ontspannen naar het werk en terug kan reizen.

Tenslotte is er de gunstige prijs. Zij die dagelijks met de bus heen en weer pendelen betalen nauwelijks 0,5 F per kilometer op het langste traject. Een enkele reis Maaseik - Brussel of Bocholt - Antwerpen kost met een ticket 320 F. Een reiziger die gebruik maakt van een Z-kaart betaalt minder : hem kost de rit 230 F (en indien hij vermindering geniet wordt het nog goedkoper).
E.K.

OOST-VLAANDEREN

• Voorstelling A300

Op maandag 30 september werd op de Gentse Vrijdagmarkt de nieuwe lagevloerbus van Van Hool voorgesteld. Deze A300 werd op de Raad van Bestuur van 17 november door De Lijn bevestigd als nieuwe bus voor het Gentse stadsnet.

De 33 bestelde bussen zullen vermoedelijk worden geleverd vanaf juli 1992. Ze zijn voorzien van drie brede, dubbele deuren. De vloerhoogte bedraagt 33 cm maar aan de halte kan de bus „knielen”, zodat de opstap dan nog slechts 26 cm bedraagt. De bus zal 29 zitplaatsen tellen, waaronder 4 klapstoeltjes.

Het prototype reed van dinsdag 1 tot vrijdag 4 oktober proef op de drukste Gentse stadsbuslijnen 5/50 en 70/71. Tijdens het TFB-weekend werd de A300 ingezet als „museumbus”.

• Bussen en trams in nieuwe huisstijl

Volgens het december-nummer van de De Lijn-huiskrant „Tussen de Lijnen” waren in Oost-Vlaanderen op dit moment 15 trams en 84 bussen getooid met de nieuwe kleuren. Vanaf de maand november verschenen ook enkele ex-MIVG-bussen van de oudere series (zonder dakrondingen) in de witte jas. Het betrof eerst bus 73 en in december ook bussen 06 en 07.

• Verlenging tramlijn 1 naar Zwijnaarde

Er liepen 15 offertes binnen voor de bouw van de tramkoker onder het Sint-Pietersstation. Ondertussen zette de Raad van Bestuur van De Lijn het licht op groen voor de verlenging naar het zuiden, terwijl in de loop van december ook de bouwvergunning werd afgeleverd. Niets belet nu nog aan de bouw te beginnen.

De tram zou dan toch het oorspronkelijk geplande tracé volgen, nl. Sint-Denijslaan, Kortrijksesteenweg, Sint-Pietersaalstraat, Galglaan en Zwijnaardsesteenweg tot aan de Ringvaart. Later zou vanaf het station een tweede tak worden aangelegd naar Flanders Expo via de Voskenslaan en Maalte. B.V.C.

WEST-VLAANDEREN

Eveneens op 12 november 1991 werd in de Westhoek gestart met een belbusproject dat een antwoord biedt op de mobiliteitsproblematiek in de plattelandsgedebieden, in streken met een lage bevolkingsdichtheid en met veel kleine, verspreide kernen.

Deze De Lijn-belbus bestrijkt het gebied van Roesbrugge-Haringe tot Veurne en omvat alle kernen, dorpen en gehuchten die binnen de normale rijtijd kunnen worden bereikt.

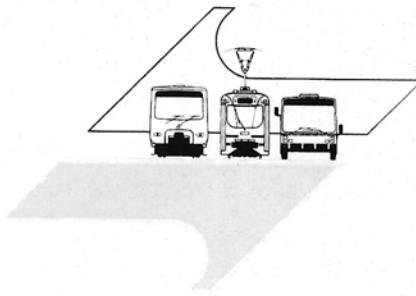
Het specifieke aan de belbus is, dat zij uitrijdt op telefonisch verzoek. De geïnteresseerde kan gratis bellen naar de „belbus-centrale”. Hier wordt afgesproken waar en wanneer hij of zij wordt opgehaald.

Omwille van betrouwbaarheid en organisatorische aspecten wordt er gevraagd minstens 2 uur vooraf (of liefst een dag van te voren) te reserveren.

Om tot juiste afspraken te komen zijn er thans 73 vaste referentiepunten (vooraf bepaalde opstapplaatsen) aangegeven. De ervaring zal snel uitwijzen of bijkomende halteplaatsen voor op- en afstap moeten worden gecreëerd : alles zal afhangen van de wensen van de klant en de uitvoerbaarheid door de belbus. Net voor het begin van elke rit worden de geboekte reservaties door de centrale per fax doorgestuurd naar Veurne stel-

plaats, waar de chauffeur van dienst zijn volgende ritorders ophaalt; bovendien is er telefonisch contact tussen centrale en chauffeur mogelijk via de mobilfoon in het belbusje. De op die wijze uitgestippelde reisweg en haltes hangen volledig af van de reservaties; het is de chauffeur die de beste en vlotste weg kiest om zijn klanten te bedienen.

Omwille van wendbaarheid, rijcomfort en vriendelijkheid werd geopteerd voor een klein busje van het type Renault Traffic, dat plaats biedt aan zeven reizigers.
E.K.



• Lijn 91 : derde maal, goede maal ?

Vanaf dinsdag 12 november 1991 is Brussel weer een tramlijn rijker. Lijn 91 rijdt sedertdien tussen het Louizaplein en de Stallestraat (parking Stalle) en wordt geëxploiteerd met gelede tweerichtingwagens uit de reeks 7701-7827, thuis horend in de remise aan de Renbaanlaan in Elsene.

De inhuldigungsrit van lijn 91 vond plaats in de voormiddag en het officiële gezelschap werden drie motorrijtuigen en één „reserve” ter beschikking gesteld. In de namiddag kon ook Burger Doorsnee gratis met lijn 91 kennis maken.

Waar de Stallestraat in het verleden reeds vele jaren door de tram is bereden geworden, vormt ook lijn 91 een „heropstanding” : de hoofdstad kende reeds tweemaal een vroegere lijn 91.

Lijn 91, eerste versie

Vanaf 1897 baatte de „S.A. du Chemin de Fer à Voie Etroite de Bruxelles à Ixelles-Boendaal” een metersporige lijn uit tussen de Naamse Poort en het Bos („Klein Zwitserland”). Bij de overname van deze maatschappij door „Les Tramways Bruxellois”, in 1899, werd de lijn onmiddellijk op normaalspoor omgebouwd. In 1905 werd haar het lijnnummer 28 toegekend; vanaf 1 augustus 1913 werd zij hernoemd als „91”.

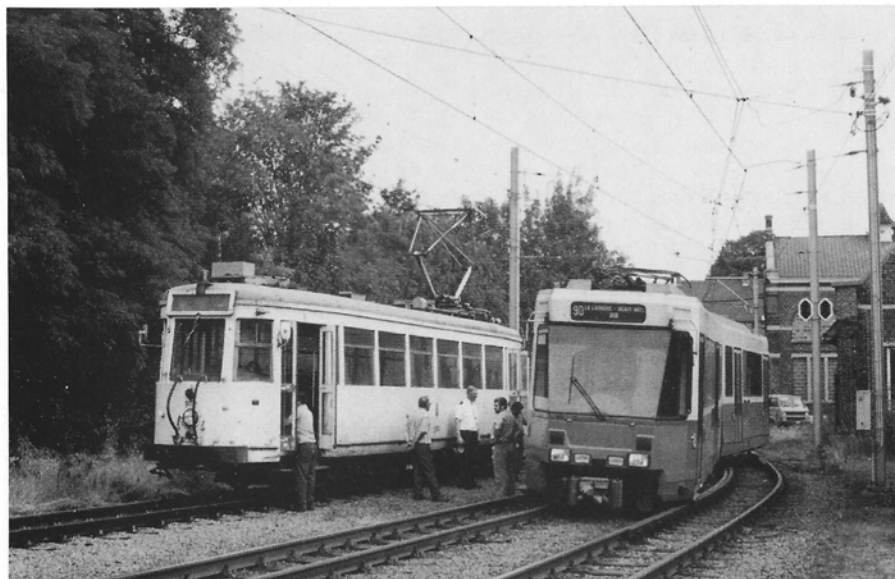
Deze eerste lijn 91 werd omstreeks 1 juli 1926 opgeheven.

Lijn 91, tweede versie

Op 14 september 1957 begon tussen het Bos en het Noordstation, via het Zuidstation een tweede lijn 91 te lopen die na tien jaar exploitatie op 31 oktober 1967 verdween en werd vervangen door een nieuwe dienst 90.

De Stallestraat

Naar aanleiding van de verlenging van lijn 50 werd de Stallestraat vanaf 1909 in het Brussels tramnet geïntegreerd. Pas in 1983 kondigde de MIVB de (tijdelijke) opheffing van de tramdienst in de Stallestraat aan, met het oog op een



Op maandag 2 september 1991 was BN-rijtuig 6116 in Trivières-dépôt wel zeer duidelijk op zoek naar andere wegen. Links op de foto: „hulptram” S 9051, het oorspronkelijk uit Liège afkomstige motorrijtuig ex-10093 dat z.g. in 1991 buiten dienst werd gesteld! Foto Wim Moréls.

méer dan noodzakelijk geworden vernieuwing van de rails. De toen door de straat lopende lijn 58 werd vanaf 31 januari 1984 vervangen door een buspendeldienst 158. Beloofd werd, de tramexploitatie zo spoedig mogelijk te hervatten...

Het spoor in de Stallestraat bleef desondanks nog tot 30 mei 1984 regelmatig in gebruik, waarna het nog een tijdlang werd bereid voor scholingsritten. Onze confraters van „Tram 2000” richtten op 21 december 1985 een gedenkwaardige gelegenheidsrit in met de rijtuigen 7579 en 7500, daarbij de fameuze Stallestraat niet vergetend.

Het oorspronkelijk spoor in de Stallestraat werd op 1 oktober 1987 officieel buiten dienst gesteld. S.C. (Samengevat aan de hand van gegevens uit „Tram 2000” nr. 118, november 1991.)



HENEGOUWEN

• Ontsporingen troef!

Op zondag 28 juli 1991 ontspoorde het BN-rijtuig 6106 te Anderlues-PN (Passage à Niveau). Blijkt dat in diezelfde periode daar nog een tweede ontsporing plaats vond, evenals één in Binche. Omtrent beide laatste ontbreken echter nadere gegevens.

Maandag 2 september was het weer raak: in Trivières-dépôt ontspoorde toen BN-tram 6116. Gezien dit op deze plaats niet voor de eerste maal gebeurde, werd een nieuwe wissel met aansluitende sporen gelegd. Deze werkzaamheden werden op 11 oktober afgerond. Dezelfde dag werd opnieuw een

scholingsrit opgemerkt, ditmaal met SJ-werkwagen 9173. Uit een later ontvangen foto bleek, dat dit rijtuig niet voor de eerste maal voor opleidingsritten werd ingezet!

• „Geen regel zonder uitzonderingen”: op zondag 1 september werd rijtuig 6147 te Anderlues Grande Couture opgemerkt en gefotografeerd, rijdend onder de film „89 Anderlues - Beaux Arts - Centenaire” en met, achter de voorruit, een bord „prolongé Sud”. Deze nieuwigheid, in voege vanaf diezelfde eerste september komt, voor zover bekend, slechts tijdens de weekends voor.

• Lijn 93 kan nog steeds dagelijks worden waargenomen. Hier volgen de vertrektijden vanuit La Louvière: maandag-vrijdag 16.20 (alleen schooldagen en „Limité Binche-Kursaal”), 21.30 en 22.30 („Limité Anderlues-Jonction”); zater-, zon- en feestdagen 22.17 („Limité Anderlues-Jonction”). De schoolrit wordt ook wel eens als „Spécial” gereden en een enkele keer gewoon als lijn 90. In het laatste geval is men „vergeten” de film te verdraaien.

• Als gevolg van de aanleg van de snelweg Anderlues - Erquelinnes (Charleroi - Maubeuge) is de ASVi-museumtramlijn te Mont-Sainte-Geneviève sinds begin oktober (onmiddellijk na het trein-, tram- en busweekend) onderbroken. Goed nieuws is, dat er een trambrug in de plaats komt. De werken zouden in juli 1992 klaar moeten zijn. W.M.

MUSEUMBEDRIJVEN

• Naast haar gewone museumritten en haar activiteiten tijdens het bekende tramfestival en tijdens het TTB-weekend, organiseerde de ASVi in 1991 volgende tramexcurties:

16 maart: met SE 9974 en S 9063 van stelplaats Gosselies naar Thuin en La Louvière v.v.

11 mei: met PCC 10409 van Anderlues

naar La Louvière v.v.

22 juni: „Voyage Spécial FACS” (La Fédération des Amis des Chemins de fer Secondaires): met BN 6114 van Jumet naar Anderlues; vervolgens met standaard 10308 + A.1936 + A.2121 en met tweesser 9924 naar Thuin en La Louvière v.v.

29 juni: „Spécial” bij gelegenheid van de restauratie van Braine-le-Comte 10393: met standaard 10308 van Anderlues naar Thuin en La Louvière v.v. (film achteraan: stadlijnen Namur; film voraan: Ransart/Namur, Châtelet, Nalinnes, Marcinelle en Mont-sur-Marchienne).

1 november: „Voyage Spécial CFBS” (Chemin de Fer de la Baie de Somme): met SE 9974 van stelplaats Gosselies naar La Louvière en Anderlues. Met standaard 10308 een slag Anderlues - La Louvière v.v.; met SE 9974 terug naar Gosselies.

11 november: „Voyage d'Exploration”. Bedoeld was een S-wagenrit op de nieuwe metrolijnen. O.a. ingevolge de vernieling door vandalen van de seininrichting in het metrostation „Waterloo”, werden het ritten met PCC 10409, standaard 10308 en tweesser 9924 tussen Anderlues en Charleroi, met de nadruk op het straatgedeelte in Marchienne-au-Pont. W.M.

• Bij het Stoomcentrum Maldegem (lijn 58 Eeklo - Maldegem) dienen voor het voorbije exploitatie seizoen 1991 twee belangrijke gebeurtenissen te worden genoteerd.

Eerstens was er de weder-indienstneming van de Avonside 0-4-0 ST nr. 1908 „Fred”, een oorspronkelijk Britse twee-assige stoomlokomotief met een karakteristiek „zadeltank”-waterreservoir (de watertank ligt hier als een „deken” over de ketel gespreid). De machine, eigendom van één der Stoomcentrum-leden, werd geheel in eigen beheer gerestaureerd en opnieuw rijklaar gemaakt: een werk dat er wezen mag! Een laatste aan deze machine (nog) uit te voeren taak bestaat uit het plaatsen van een Westinghouse luchtdrukrem, onderdeel dat oorspronkelijk niet op deze lokomotief was aangebracht.

Tweedens moet de overbrenging naar Maldegem en de indienstneming van diesel-motorrijtuig 4620 worden vermeld. Deze ex-NMBS spoorauto uit de reeks 46, reeks waaruit gelukkig een behoorlijk aantal exemplaren werd gered (de NMBS zelf heeft er trouwens nog een paar in dienst: zie RR 26, blz. 70), werd overgenomen van de Museumstoomtrein der Twee Bruggen en betaald met het „zakgeld” van een aantal leden.

Tenslotte gingen in het station Eeklo de laatste daar voorhanden zijnde armen van het driestandenstelsel definitief buiten dienst en werd het sporenplan van dit station geheel hertekend (lees: beduidend ingekort en geamputeerd). De quasi volledige verdwijning van de goederendiensten en de eerder zwakke frekwentie van de reizigerstreinen tussen Gent en Eeklo maakten deze drastische ingreep noodzakelijk... S.C.

Het bekijken of het lezen waard



IN DE TIJD VAN DE STOOM (1835-1966)

De titel van deze eerste door de Algemene Directie van de NMBS geproduceerde video-cassette werkt een beetje misleidend : in plaats van een aantal opnamen van diverse Belgische stoomlokomotieven, krijgt de kijker een werkdag uit het leven van een stoomlokbemanningslid (machinist en stoker) voorgeschoteld. Op zichzelf een zeer interessant onderwerp, al was het maar om de sentimentele onzin, die nog steeds omtrent deze harde beroepen in leven wordt gehouden, te ontcrachten.

De film volgt de hoofdrolspelers van bij het (soms zeer vroege) opstaan tot na het beëindigen van de dagtaak, wanneer in het café een fris glas bier het kolenstof moest wegspoelen. Tussen deze twee cruciale momenten in wordt de kijker verslag uitgebracht omtrent ongeveer alles wat een bemanning gedurende de dagtaak te wachten stond : het klaarmaken van, het rijden met en tenslotte de nazorg aan de machine, wanneer die 's avonds in het depot tot rust was gekomen. Ook biedt dit beeldverslag de mogelijkheid, de enige in ons land overlevende „Wapenstilstandsmachine” 64.045 aan het werk te zien bij wat één van haar allerlaatste ritten „op eigen kracht” zou worden, alvorens in Leuven met pensioen te gaan.

Wanneer ik deze cassette met veel belangstelling had bekeken moest ik, ondanks het interessante onderwerp, toch besluiten dat er omtrent de gehele technische kwaliteit van de film weinig redenen tot juichen waren. Alhoewel in kleuren opgenomen en ondanks gebruikmaking van een aantal sequenties uit het destijds populaire BRT-feuilleton „De Heren van Zichem”, laat het geheel van montage, nasynchronisatie en overzetting op beeldband een soms amateuristische, soms slordige indruk na.

De montage geeft de nauwlettend toekijkende liefhebber bv. een trein te zien, die op hetzelfde ogenblik in twee verschillende stations binnenloopt (!),

terwijl een „tussen-” en een „eindstation” dan weer één en hetzelfde blijken te zijn.

De nasynchronisatie van de (oorspronkelijk stomme ?) film behoort tot het amateuristische „gooi-met-de-pet” werk : het opgeplakte geluid van wat de P8-uitlaat zou moeten voorstellen is nergens met het beeld in overeenstemming; een aantal achtergrondgeluiden werd vrij willekeurig en soms ongesynchroniseerd ingevoegd, waarbij bv. een GCI-wagendeur luid dichtknalt op het ogenblik waarop zij duidelijk zichtbaar nog niet helemaal toe is; tot „overmaat van ramp” blijkt de bemanning te bestaan uit geheel van de spraak beroofde mensen, die de mond openen zonder iets te zeggen of die in gebarentaal met mekaar communiceren; kortom, ook een qua geluidskwaliteit voor driekwart vermoorde versie van de derde beweging uit Dvorak's symfonie „Uit de Nieuwe Wereld” blijkt niet in staat, de klank van het geheel enige luister bij te zetten.

Positief is hier de door BRT-vakman Jacques Vandersichel ingesproken commentaar : jammer genoeg heeft niemand hem verbeterd, wanneer hij het einde van het stoomtijdperk in ons land in 1967 situeert.

Het overzetten op beeldband, tenslotte, levert een eerder matige eindkwaliteit van deze VHS-videocassette op. Dat heb ik, met zwart-wit beelden van veel oudere oorsprong, reeds beduidend beter gezien !

Al met al is dit toch een belangwekkend tijdsdocument, dat tegen de prijs van 599 F te koop wordt aangeboden in het Spoorwegmuseum Brussel Noord. Toezending langs de post is eveneens mogelijk. Voor het binnenland bedraagt de prijs in dit geval 650 F, voor de overige Europese landen 850 F (verzendings- en administratiekosten inbegrepen), over te schrijven op postrekening 000-0020044-62 t.n.v. de Ontvanger Goederen, Brussel Noord, onder vermelding van „Videofilm Spoorwegmuseum”.

Het ongeduldige wachten is nu op een compilatie-cassette met zwart-wit (en kleuren-) beelden uit het rijke NMBS-filmarchief. Mits naar behoorlijke technische normen geproduceerd mag die cassette, wat mij betreft, gerust een stuk duurder zijn ! S.C.

TIRANO-ST.MORITZ

Wie heeft er, als spoorwegliefhebber, nooit over gedroomd een rit mee te maken op de voetplaat of in de bestuurderskabine van één of andere stoom-, diesel- of elektrische lokomotief ? Geloof me : velen zijn geroepen, weinigen uitverkoren ! Toch wordt nu met behulp van de videocassette - deze mogelijkheid geboden (zij het dan vanuit uw comfortabele zetel), zelfs op een aantal Belgische lijnen. Maar daar zal ik het zo dadelijk even over hebben.

Een „spoorfreak” de Rhätische Bahn voorstellen is water naar de zee dragen. Ikzelf heb, als fervent spoor Zwitserland-liefhebber doch als gewoon reiziger, het genoegen mogen smaken het volledige en prachtige net van deze maatschappij te berijden. Omzeggens iedere kilometer van deze legendarische

smalspoorbaan is landschappelijk en technisch de moeite méér dan waard. Toch zijn er enkele trajecten die extra in het oog springen door hun onvergelijkbare natuurlijke schoonheid en door hun talloze door mensenhanden gebouwde kunstwerken : de Albula- en de Berninabaan.

Met de cassette in de videorecorder heb ik thuis de onvergetelijke rit tussen Tirano en St.Moritz, deze maal als „machinist”, herbeleefd. Daar het niet de bedoeling van dit stukje proza kan zijn, u dit traject haarfijn uit de doeken te doen, geef ik u mijn indrukken omtrent de kwaliteit van deze „ingeblikte” kabinerit. Om te beginnen : de toeschouwer wordt de volledige rit getoond, afgewisseld met enkele korte „shots” op de stuurtafel en op de bestuurder van het RhB ABE 4/4-motorrijtuig van waaruit de opname tot stand kwam. De kwaliteit van beeld, kleur en geluid is zonder meer uitstekend, afgezien van enkele kleine en quasi te verwaarlozen beeldstorinkjes. Wel heeft de cameraman, in een (geslaagde) poging om zoveel mogelijk van de indrukwekkende natuur in zijn beelden te vatten, net iets teveel groothoekstand aan het objectief gegeven, waardoor de bovenleidingmasten bij het passeren de onhebbelijkheid vertonen, hun „koppen” te buigen. Laat ik echter onderlijnen dat dit nauwelijks storend werkt.

Tot slot nog een prettige bijkomstigheid : alhoewel de speelduur van deze cassette circa 90 minuten zou bedragen, is de „would be”-machinist in werkelijkheid nagenoeg één uur en 50 minuten onderweg.

Ik zal mijn „videotheek” beslist nooit vullen met banden die uitsluitend kabineritten tot onderwerp hebben. Toch biedt deze cassette, naast het herbeleven van een aantal mooie in Zwitserland doorgebrachte uren, een qua kwaliteit boven de middelmaat uitstekend product.

Nu even een woordje over de kabineritten op Belgische lijnen. Op dit ogenblik zijn verkrijgbaar : Oostende - Brussel Noord, Brussel Noord - Eupen, Brussel Noord - Arlon, Liège Guillemins - Gouvy, Bertrix - Dinant, Bastogne - Virton, Namur - Liège Guillemins - en nieuwe uitgaven blijken op komst te zijn !

Al dit en nog veel, veel ander moois wordt geïmporteerd (en wat de Belgische lijnen betreft geproduceerd) door Wibo Rail Video, een verdeelhuis dat de videoliefhebber een ongelooflijk uitgebreide keuze biedt aan producties uit een groot aantal landen.

Tirano - St.Moritz : VHS-cassette met een speelduur van ongeveer 110 minuten, geproduceerd door Rincovision in Zürich. Prijs : 1.073 F. Bestellingen en inlichtingen : Rail-Art België, Wibo Rail Video, Gravendreef 15/3, B-9120 Beveren. Tel. 03/775.34.45. S.C.

Lezersforum

Nog steeds SJ 9180 !

Geachte Redaktieraad,
SJ-mw 9180 (referte Terminus Jumet blz. 28, Rail-Revue nr. 25 blz. 10 en 11 en Rail-Revue nr. 26 blz. 75). Uit de in mijn bezit zijnde foto's en aantekeningen blijkt dat tussen mei 1989 en december 1989 zes SJ-mw's werden afgesteld op één van de twee oostelijke (sloop)sporen in stelplaats Jumet. Alleen van de voorste SJ-mw heb ik het nummer genoteerd (9172). Op maandag 11 februari 1991 heb ik de bijgesloten foto kunnen maken van de SJ 9180 te Trivières (in de sneeuw). Reden van deze rit is mij niet bekend.

Naast een ASVi-rondrit op zaterdag 16 maart 1991 heeft er eveneens een rondrit met een SJ-mw op de metrolijnen plaats gevonden t.b.v. een nieuw directielid. Als nummer van de SJ-mw heb ik 9180 met een vraagteken genoteerd.

Al bij al geen 100 % „waterdicht” verhaal, desondanks betwijfel ik of de SJ 9180 zich heeft bevonden bij de zes afgestelde SJ's in stelplaats Jumet.

Wim J. Morélis, Braine-le-Comte

Geachte Heer Morélis,

Ik heb reeds in RR 26 gezegd dat de bedoeling van de met een zeker waas van geheimzinnigheid omhulde uitstappen van motorrijtuig SJ 9180 mij op dit ogenblik onduidelijk blijft. Voorlopig ben ik geneigd de door u geciteerde rit van 11 februari 1991, waarvan ik uw foto hierbij afdruk, eveneens onder deze „vraagteken-uitstappen” te klasseren. Uw twijfel omtrent het al dan niet aanwezig zijn van dit rijtuig in de zowel in „Terminus Jumet” als in RR 25 vermelde „beruchte” rij van zes rijtuigen kan ik wellicht niet wegnemen. Toch dien ik op te merken dat de fotograaf van de kleurenprent op blz. 11 van RR

25 mijnerzijds werd gevraagd, nauwkeurig de nummers van de in Jumet „terzijde” geplaatste SJ's te willen noteren. Ik zie op dit ogenblik en wat mij betreft dus geen redenen, de juistheid van het nummerlijstje in vraag te stellen.

Verder wens ik u meteen allerhartelijkst te danken voor uw aan Rail-Revue gezonden actuele berichtjes en foto's m.b.t. de trambedrijvigheid in Henegouwen. U behoort ongetwijfeld tot het slag van de „doeners”, een soort mensen waaraan onze hobby en ons tijdschrift grote behoefte hebben !

Staf Cuyt

10132 met plaat „1 AGENT”(II)

Mijne Heren,

Betreft : Vraag van de Heer Dirk Eveleens over de 10132 met plaat „1 AGENT”.

Iemand heeft in de laatst verschenen Rail-Revue het juiste antwoord gegeven, doch, zoals deze persoon het onderlijnde, is niet zo heel zeker van de bordjes, kleuren en aanduidingen.

Om hem het geheugen op te frissen zend ik hierbij een fotokopij (reële grootte) van de kreemachtige plaat met bordeaux letters die naast de achterdeur van het rijtuig (in de rijrichting) geplaatst was (drie regels : GEEN INGANG - ENTREE - INTERDITE). Daarmee werd de (toen) op het koetswerk in bordeaux geverfde melding „Ingang achterkant” bedekt.

Vooraan was een gelijkaardig plaatje aangebracht om de (steeds op het koetswerk in bordeaux) geverfde melding „Entrée à l'arrière” te bedekken. Naargelang de dienst was dat een groen plaatje met witte letters in twee regels „ENTREE - INGANG” wanneer de wagen alleen reed met geleider/ontvanger of met geleider én ontvanger of nog wanneer de wagen met bijwagens reed, maar de bijwagens gesloten waren. Een ander (steeds gelijkaardig) plaatje met witte letters op blauwe achtergrond

GEEN INGANG ENTRÉE INTERDITE

Sterk verkleinde reproductie van de door de Heer De Backer meegezonden, in zijn brief vermelde fotokopij.

met melding in drie regels : INGANG - ABONNE'S - ENTREE was aangebracht zoals uw correspondent uiteenzette, wanneer de „motrice” alleen toegankelijk was voor abonné's, en de bijwagen(s) voor andere reizigers.

Min of meer ingewikkeld en eerder uitvoerig om uiteen te zetten maar graag gedaan, als ik hiermee de nieuwsgierigheid van uw (eerste) correspondent kan bevredigen en het geheugen van uw tweede correspondent oprispen.

Niets te maken hebbend met de 10132, maar misschien ook interessant te vermelden is dat alléén voor de diensten op de lijn Braine l'Alleud - Wavre of een gedeelte ervan (die alleen in de franstalige regio reed) een gelijkaardige plaat bestond met witte letters op blauwe achtergrond met de melding (in twee regels) „ENTREE - A L'AVANT” die achteraan aangebracht was, wanneer vooraan de groene plaat was opgehangen.

Met vriendelijke groeten,

Paul De Backer, Brussel

Werkwagens van toen (VIII)

De motorpakwagens 9956, 64, 59 en 63 werden niet door de werkplaats Kuregem (Brussel) maar wel door de werkplaats Merksem verbouwd tot schaaftmotorrijtuigen.

Deze verbouwing gebeurde in twee fasen.

Oorspronkelijk was de bouw van slechts drie slijpwagens voorzien, namelijk voor de exploitatiegroepen Brabant, Luik en Antwerpen. Hiervoor werden begin 1954 de 9956, 64 en 59 van Brabant naar Merksem overgebracht. De aanpassingswerken werden daar uitgevoerd op basis van de plannen van het door de werkplaats Eugies gebouwde rijtuig 21002. De eerste werken werden op 27.02.54 aangevat.

Einde juni was het „prototype” 21003 klaar en werd dit overgedragen aan groep Brabant. Eind augustus volgde de 21004 en deze werd op 24.08 via de groep Brabant naar Luik verzonden. Omstreeks diezelfde tijd werden door de werkplaats Kuregem nog wel enkele aanpassingen uitgevoerd op de 21003 om deze in overeenstemming te brengen met de 21004.

De 21005 die in de loop van september klaar was, bleef te Antwerpen. Reeds kort nadien, op 25.09.54, werd beslist om nog een vierde motorpakwagen te verbouwen voor de groep der Beide Vlaanderen.

Hiervoor werd de 9963 gebruikt die in mei '55 afgewerkt was en op 23.05.55



Motorrijtuig SJ 9180 blijkt ook reeds in het voorjaar van 1991 „op stap” te zijn geweest, getuige deze foto van lezer Wim Morélis, op 11 februari 1991 genomen in Trivières.

als 21006 vanuit Merksem naar Destelbergen werd verzonden.

De totale kostprijs voor de verbouwing van deze vier schafmotorrijtuigen bedroeg ongeveer 1,5 miljoen.

Robert Boogaerts, Schelle

AR's zonder toeters ?

Hooggeachte Heer Hoofdredacteur, Graag zou ik enkele opmerkingen mededelen i.v.m. twee rubrieken uit het nr. 26.

I. RR 26, blz. 65, „Opsporing gevraagd“:

1. De bewering van de Heer Beerts als zouden de in reizigersdienst ingezette AR's van de provincie Antwerpen geen claxons bezeten hebben is onjuist.

Uit vele fotodokumenten blijkt inderdaad dat zowel de ART's (o.a. 40, 41, 100) als de AR's van de Groep Antwerpen wel degelijk één enkele CICCA-tweetonen claxon droegen in de plaats van de gebruikelijke twee. Dit toestel was aan de zijkant van het middenste gedeelte van het dak, tussen de twee radiatorgroepen geplaatst, als tegenhanger van de luchtfilters.

De reden van deze ombouw is mij niet bekend.

2. Voor wat betreft de tweede vraag van de Heer Beerts : AR 44 werd op 24 juni 1933 in dienst gesteld op de lijn Antwerpen - Oostmalle en AR 51 op 1 september 1933 op de lijn Turnhout - Poppel. Beide AR's werden naar de lijn Courrière - Benahin overgeheveld op 2 mei 1937.

3. Vraag van de Heer Weyts betreffende de omnummering van standaard elektrische motorwagens.

a. Enerzijds werden de std. kust emr 9817 en 9729 (en NIET 9727 zoals de heer Weyts schrijft) tot reizigers-aanhangwagens 19669 en 19666 verbouwd.

b. Anderzijds werden de std. emr 9984 en 9985 verbouwd tot type S motorwagens en werden S.9984 en S.9985.

c. Van de overblijvende elektrische uitrustingen van 9817 en 9729 en van de kasten van ex-std. 9985 en 9984 werden std. emr gebouwd die de vrijgekomen nummers 9817 en 9729 toegewezen kregen.

Dit levert voor alle vier rijtuigen een zeer ingewikkelde levensloop op, bv. emr 9984 was ex-19165 die gemotoriseerd werd; wordt later S.9984, nadien 9103 vernummerd, maar ook 9984 wordt 9729 (II) die later 9290 wordt, terwijl 9729 (I) 19666 werd !

II. RR 26, blz. 79, „Lezersforum“ :

1. Als oud-gediende van de TTA wens ik de uitleg van de heer Janssens betreffende ART.96 ietwat recht te zetten. Deze ART werd nooit voor TTA voorbehouden noch bestemd, maar wel voor de suikerfabriek Naveaux te Bierges (bij Waver). Zijn grijze kleur, aangebracht door de NMVB-werkplaats Eloystraat, heeft hij te danken aan het feit dat hij niet meer voorzien was om dienst te doen op de lijnen van de NMVB en daarom de livrei van de Maatschappij niet meer mocht dragen (zie in dat verband ART.86 die een groene kleur krijgt na zijn overgang naar de koolmijn van Trembleur). HL 1076, eveneens toebehorend aan de suikerfabriek van Bierges kwam hierdoor vrij en kon in 1968 door TTA „verworven“ worden. Indien er bij TTA „verlichte geesten“ zouden zijn geweest, hebben toch niet zij ART.96 in het grijs geschilderd ! Dit diende wel even gezegd.

2. Voor wat betreft de vraag van de Heer Beerts betreffende AR.49 :

Het Register der AR van de Maatschappij vermeldt volgende imputatie : „ET XII 49 : Wareme - Oreye, zonder waarde“, wat mij doet veronderstellen dat AR.49 van daaruit vertrok om tot ART omgebouwd te worden en om vervolgens dienst te gaan doen in Clavier, waar hij door brand bescha-

digd werd. Dientengevolge werd hij naar Hasselt gestuurd, waar hij in 1952 de kast van de afgedankte AR.25 aangepast kreeg. ART.49 bleef vervolgens dienst doen bij de Groep Limburg.

III. RR 25, blz. 27, foto 5 :

In de prachtige reeks van de heer Cohn toont foto 5 bw 19530 (ex-RL.5, ex-AR.39) te Geldenaken in 1952. Kan één van uw lezers mij zeggen of HR 19530 wel degelijk de oorspronkelijke en ongewijzigde kast van AR.39 draagt ?

Indien dit zo is, dan was AR.39 verschillend van zijn reeksgenoot AR.38, daar zijn kast een smal venster vertoont tussen de schuifdeuren en het reizigerscompartment.

Dit is een unicum bij de AR's.

Foto's van AR.39 zijn mij niet bekend.

Pierre Roovers, Tongeren

Foto voorpagina : De schilderachtige (en toen nog niet geëlektrificeerde) NMBS-„Maaslijn“ 154 heeft de spoorwegfotograaf, naast het huidige museumtraject Dinant - Heer Agimont, ook tussen Namur en Dinant veel landschappelijk moois te bieden. Ronald Mardaga verraste in de frisse wintermorgen van 16 februari 1985 te Yvoir diesellok 5215, met een sleep K-rijtuigen onderweg naar Namur.

Foto achterpagina : Reeds acht jaar zijn de dieselloks van de reeks 64, waaromtrent u in dit nummer een beschrijving aantreft, buiten dienst. Dat deze machines „meiden voor alle werk“ waren tonen de slotfoto's. Grote foto : 6405 met een sleep M1-rijtuigen (trein Hasselt - As), gefotografeerd te Winterslag op 18 april 1983. De mooie kandelaar viel ten prooi aan de snijbranders en de lijn 21bis (aftakking Boxbergheide - Eisden Mijnen) is gedeeltelijk museumlijn geworden.

Inzefoto's : links boven : 6401 met een goederentrein Tessenderlo - Montzen in de voormiddag van 16 september 1982 op het rangeerterrein van Tessenderlo; links beneden ontmoet deze lokomotief in de namiddag van dezelfde dag het motorrijtuig 4906 in het vormingsstation van Montzen, na er zijn goederentrein te hebben afgehaakt; rechts boven : 6405 met M1-rijtuigen passeert het reeds geruime tijd afgebroken station van Rotselaar, met een reizigerstrein Leuven - Hasselt, in de namiddag van 9 september 1982; rechts beneden, tenslotte, een zeldzame foto van lok 6406 met een goederentrein Hasselt - Merelbeke in de late namiddag van 13 september 1982 te Kapelle-op-den-Bos, een dienst die normaal door machines van de reeks 60 of 65 werd verzekerd. Foto's Ronald Mardaga.



Met deze nostalgische winterfoto (NMVB HL 630 in Tongeren op 13 februari 1956) wensen zowel lezer Pierre Roovers als de hele RR-redactieploeg alle spoor-, tram- en bushobbyisten een gezond en voorspoedig 1992 ! (Foto Roovers, vergezeld door deze vriendelijke boodschap ter beschikking gesteld.)

