

RAIL-REVUE

met KLEURENFOTO'S!



Driemaandelijks tijdschrift voor de tram- en treinhobby

Zevende jaargang - Nr. 28 - april 1992

Prijs per nummer 185 F - 110,5

GENTSE TRAMWEGEN - GOEDERENVERVOER BIJ DE NMBS - WERKWAGENS VAN TOEN - STATION HERENT - DE NMVB IS NIET MEER... - EIGEN STATIE EERST! - FEBELRAIL-MODELBOUWREFERENDUM - RAIL-AKTUEEL - LEZERSFORUM

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

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

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

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

Correspondenten Nederland: A. Hermans, J. Oskam.

Coördinatie: G. Cuyt.

Photosetting:

Fotozetterij Jorissen, Schoten

Selektie kleurendruk:

Fotogravure DBL, St.-Denijs-Westrem

Druk en verspreiding:

Monopress, Borgerhout

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

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

Een afscheid en een weerzien!

U weet het nu zo onderhand wel: dit nummer 28 van Rail-Revue is het laatste dat ik u als drukker-uitgever van ons blad mag aanbieden.

Tijdens de voorbije zeven jaar ben ik in totaal zo'n 8.000 uren met het produceren van dit tijdschrift in het getouw geweest, wat neerkomt op 200 „normale” werkweken of zeven volle weken per gepubliceerd nummer. Hiermee is meteen verklaard waarom Rail-Revue geen tweemaandelijks, laat staan een maandelijks verschijnend tijdschrift kon of kan zijn.

Wat één enkele beter-wetende nog in 1986 mocht beweren („Mij maak je niet wijs dat er geen geld mee te verdienen is”), feit blijft dat ik tijdens de weinige uit die periode resterende werktijd moest trachten mijn brood te verdienen met wat aan opdrachten voor privé-klanten restte.

Terugblikkend kan ik, zonder te overdrijven, van „zeven magere jaren” spreken.

Velen meenden, vooral in het begin, dat Rail-Revue geen lang leven zou beschoren zijn. Het feit dat ik mezelf een beetje ken en dat ik me ervan bewust ben een „koppige ezel” te zijn is wellicht niet vreemd aan het gegeven dat de pessimisten van het eerste uur ongelijk hebben gekregen.

Toch liep één en ander niet van een leien dakje en dat zal ook in de toekomst beslist niet het geval zijn, vermits - het is tot in den treure herhaald - ons lezerspotentieel te klein is om dit tijdschrift zonder grote financiële risico's te blijven uitgeven.

Desondanks werd door de vaste medewerkerskring unaniem besloten om Rail-Revue verder te laten verschijnen. Te dien einde werd met bekwame spoed een vereniging zonder winstoogmerken in het leven geroepen, die vanaf juli 1992 voor de uitgave van het tijdschrift zal instaan. De dertien (wat betekent een getal?) stichtende leden van deze v.z.w. drukten zodoende hun vertrouwen in de toekomst van Rail-Revue uit. Zij rekenen er echter op dat lezers die beloofden dit initiatief financieel te steunen hun belofte waar zullen maken (in het volgend nummer zal hieromtrent nog méér worden gezegd).

Tenslotte vonden de v.z.w.-stichters het nodig om uw dienaar tot voorzitter en tot verantwoordelijk uitgever van Rail-Revue te benoemen, wat mij de gelegenheid biedt ook in de toekomst een bescheiden eigen stempeltje op dit tijdschrift te blijven drukken.

Ik hoop dat het merendeel van onze lezers het met die - door mij buitengewoon gewaardeerde - geste eens kan zijn, zodat het voor mij inderdaad een „afcheid en een weerzien” kan worden...

Met dit laatste op eigen initiatief geschreven editoriaal druk ik meteen de hoop uit, nog lang en vruchtbaar aan de groei van mijn in 1985 geboren geesteskind te kunnen en mogen bijdragen.

Tot weerziens in het volgend nummer!

Staf Cuyt

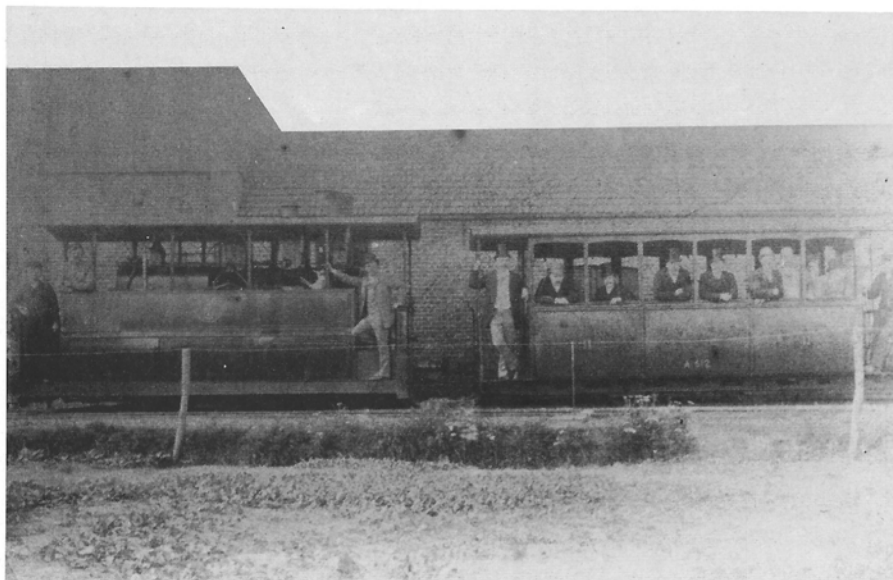
INHOUD VAN DIT NUMMER

Een afscheid en een weerzien!	blz. 122
Geschiedenis van de Gentse tramwegen (X)	123
Het goederenvervoer bij de NMBS	129
Met de trein op bedevaart in 1900	135
Werkwagens van toen (X)	136
Evenementen op en om het spoor	137
Station Herent, één van de laatste overlevenden van het Staatsspoorwegtype V	138
De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen is niet meer...	142
Eigen statie eerst! (II)	144
Resultaten van het Febelrail-modelbouwreferendum	146
Nürnberg Messe 1992: een overzicht in een notedop	146
Mijn bloksysteem	147
Rail-aktueel	148
Het bekijken of het lezen waard	156
Lezersforum	157

Dit nummer van Rail-Revue kwam tot stand dankzij de medewerking van de NMBS, R. Boogaerts, J. Cohn, P. de Meyer, J. Dingemans, P. Jacobs, E. Keutgens, R. Lauwers, J. Mahieu, R. Mardaga, S. Martin, E. Minnaert, W. Moréllis, R. Nijs, A. Polis, W. Temmerman, B. Vancraeynest, G. Van Meroye, J. Van Olmen.

Met instemming van het redaktieteam koos ik, voor de in dit nummer gepubliceerde kleurenafdrukken, enige eigen dia's uit. De vijf getoonde opnamen stelen allen op markante gebeurtenissen die zich op spoor- en tramgebied tijdens het nu zevenjarige bestaan van Rail-Revue in ons land voordeden. S.C.

Geschiedenis van de Gentse tramwegen (X)



Deze ongetwijfeld van een glasnegatief afgedrukte, méér dan honderd jaar oude foto toont HL 24 met het tijdens de eerste wereldoorlog verdwenen tweede klasse-aanhangrijtuig A 512. Het stel werd gefotografeerd in de stelplaats Mariakerke bij de officiële opening van de lijn Gent - Somergem (later Zomergem) op 23 november 1886. Foto archief MIVG.

HET AAN DE ETG VERPACHTE NMVB-MATERIEEL

De ETG was in het Gentse pachter van twee buurtspoorweglijnen : Gent - Merelbeke en Gent - Zomergem - Ursel. Twee grote periodes zijn in deze exploitatie te onderscheiden : de eerste tot het begin van de jaren dertig, waar beide lijnen hun specifiek rollend materieel hadden; de tweede vanaf 1931 : toen werd Gent - Zomergem geëlektrificeerd en werden nieuwe motorrijtuigen besteld. Het nieuw elektrisch materieel werd op beide lijnen ingezet.

I. HET ROLLEND MATERIEEL TOT DE JAREN DERTIG

A. Gent - Merelbeke

Deze lijn werd op 16.01.1898 officieel geopend en de RELSE was pachter. Op 13.12.1897 kwamen volgende rijtuigen toe : HL 217 (type 4), één bijwagen eerste klasse (A 156), twee bijwagens eerste + tweede klasse (A 1628 en A 1629), vier rijtuigen tweede klasse (A 846-A 849) en twee pakwagens (A 2335 en A 2336).

Op 01.02.1899 stopte de RELSE de uitbating en de NMVB nam de exploitatie voorlopig over.

Twee lokomotieven kwamen in februari 1898 het materieel vervoegen : HL 248 (type 1) en HL 220 (type 4). Be-doeling was echter de lijn met accutrams uit te baten en daarom nam de ETG op 01.07.1899 de uitbating over. Als rijtuigen werden Gentse accutrams gebruikt, daar deze van de NMVB nog niet geleverd waren.

Bij deze gelegenheid verliet volgend materieel het stoomtrampark : HL 217, HL 220 en rijtuigen 848, 849, 156 en 2335, zodat slechts één stoomlokomotief, vier reizigerswagens en één pak-wagen overbleven.

Jammer genoeg gaf de accu-uitbating geen voldoening. De accutrams waren niet sterk genoeg om een bijwagen te trekken en tijdens de spitsuren moest opnieuw de stoomtram worden ingelegd. De ETG vroeg daarom, de lijn te mogen elektrificeren. Op 19.08.1899 ontstond zodoende een nieuwe overeenkomst tussen de ETG en de NMVB. Een

trolleylijn mocht worden gebouwd. De motorrijtuigen werden geleverd door de NMVB (M 200-M204) en de bijwagens waren eigendom van de ETG (reeks 50-54).

Op 28.12.1899 werden de trams M 200-M 204 als accu-motorrijtuigen geleverd. Zo liepen zij tot 18.05.1900 tussen Gent en Merelbeke. De volgende dag gingen zij de werkhuizen binnen om te worden omgebouwd tot elektrische trams : de stoomtram was tijdelijk weer heer en meester op de lijn. Op 04.01.1901 waren de motorrijtuigen, samen met de door de ETG te leveren bijwagens, gereed voor de elektrische uitbating, maar spijtig genoeg was de bovenleiding nog niet klaar. Op 13.03.1901 kwam stoomlokom HL 292 haar zuster bijstaan tot 01.12.1901, datum waarop de elektrische dienst officieel aanving. Het laatste stoomtrammaterieel werd vermoedelijk in mei 1902 vanuit de stelplaats Merelbeke afgevoerd.

De elektrische NMVB-motorrijtuigen M 200-M 204 werden later de nummers 9200-9204; de ETG-bijwagens 50-54 werden reeds uitvoerig in Rail-Revue beschreven. Goederenwagens werden op deze lijn nooit ingezet.

Voor liefhebbers volgt hier een overzicht omtrent het hoger vermelde stoomtrammaterieel.

1897 : HL 217 kwam aan op 13.12.1897, vergezeld door A 156, A 1628-1629, A 846-849, A 2335-2336.

1898 : HL 248 arriveerde op 11.02.1898 en HL 220 op 24.02.1898. In de loop van

ZEER BELANGRIJK

Vanaf heden dient **alle** voor de redactie bestemde briefwisseling (bijdragen en rubrieken, illustraties, publiciteit enz.) te worden gericht aan het **Redaktiesekretariaat Rail-Revue**, de heer Jan Mahieu, Diksmuidelaan 6, (B-)2600 Berchem, tel. 03 / 235 39 18

Abonnementaanvragen, opzeggingen, adreswijzigingen, nabestellingen van vroeger verschenen nummers zijn te zenden naar de **Abonnementendienst Rail-Revue**, de heer Hubert Van den Bergh, Kroonstraat 8, (B-)3920 Lommel

Te beginnen met het nr. 29 van juli 1992 zijn de prijzen voor Rail-Revue als volgt vastgesteld :

België : los nummer 200 F, jaarabonnement (4 nummers) 730 F;

Nederland : los nummer f 11,50; jaarabonnement f 42;

andere landen : los nummer 225 F, jaarabonnement 830 F.

BETALINGEN :

België : uitsluitend op rekening KB 453-9102561-74 van de v.z.w. Rail-Revue, Mortsel

Nederland : op rekening 13 06 08 491 bij de Rabobank, 't Loo-Luyksgestel (giro 1092736 ten gunste van voormelde bankrekening) van de v.z.w. Rail-Revue of via het Documentatiebureau NVBS te Leiden

andere landen : door middel van in **Belgische franken uitgeschreven** Eurocheques of internationale postmandaten (postwissels), te richten aan hoger vermelde abonnementendienst.

dit jaar werden de HL's vernummerd (217 = 287, 248 = 296, 220 = 288). De ex-220 zou nog hetzelfde jaar weer vertrekken.

1899 : HL 287 vertrok op 05.07.1899 naar Luik. HL 296 vertrok op 20.09.1899 naar Sint-Niklaas maar kwam terug op 20.11.1899 wegens problemen met de accutrams. Op 01.08.1899 vertrokken de wagens A 156, A 848, A 849 en A 2335.

1900 : A 1628 ging naar Ursel en A 156 kwam terug op 01.03.1900.

1901 : Op 11.03.1901 kwam HL 292 aan.

1902 : HL 292 vertrok op 28.01.1902 naar Marloie. HL 296 vertrok in mei naar Poix. In februari vertrokken A 846 en A 847 naar Andenne en eind mei A 156 naar Oostende. 2336 en 1629 vertrokken op een onbekende datum naar een ons onbekende plaats.

B. Gent - Zomergem - Ursel

Op 23.11.1886 werd de lijn geopend tussen Gent en Zomergem-kanaal.

Reizigersrijtuigen eerste klasse

55	einde 1887	Mariakerke, verkocht als schroot op 29.06.36	10712	22.01.1923	idem
			10713	22.01.1923	idem
56	einde 1887	idem			

Reizigersrijtuigen tweede klasse

506	na 1910-voor 1923	Mariakerke, verkocht als schroot op 29.06.36	1500	1888	na 1942 naar kapitaal lijn 137 voor 1924 naar kapitaal lijn 2
512	11.03.1887	verdwenen tijdens de oorlog 1914-18	1501	1888	idem
514	11.03.1887	idem	1502	1888	na 1942 naar kapitaal lijn 113
516	11.03.1887	Mariakerke, verkocht als schroot op 29.06.36	1505	na 1910-voor 1924 na 1923	na 1942 naar kapitaal lijn 113
		idem	1506	1888	na 1942 naar kapitaal lijn 137 naar kapitaal lijn 6 - verdwenen tijdens de oorlog 1914-18
520	na 1910-voor 1923	idem	1507	1888	idem
530	1888	idem	1508	1888	in 1942 in Mariakerke buiten dienst
531	1888	reeds weg in 1910	1509	1888	naar elektrische dienst
532	1888	idem	1630	na 1910-voor 1923	verdwenen tijdens de oorlog 1914-18
533	1888	idem	1638	24.05.1898	na 1942 naar kapitaal lijn 128
692	1891	Mariakerke, verkocht als schroot op 29.06.36	1639	24.05.1898	na 1942 naar kapitaal lijn 128
		idem	1882	voor 1923	naar elektrische dienst
693	1891	reeds weg in 1910	1900	op inventaris 1910	
694	1891	idem	1906	idem	
820	1894 (type De Rechter)	op 13.02.33 naar Jumet	1907	idem	
821	1894 (type De Rechter)	idem	1909	idem	
905	1898	in 9/1936 in Mariakerke buiten dienst	1909	idem	
		na 1936 naar kapitaal lijn 95	11749	30.01.1923	naar elektrische dienst
906	1898	idem			
907	1898	in 9/1936 in Mariakerke buiten dienst			
908	1898	idem			
914	op inventaris 1910				
916	idem				
920	idem				
930	idem				
1274	1898	na 1942 naar kapitaal lijn 28			
10679	29.01.1923	naar elektrische dienst			
10680	29.01.1923	idem			
10710	22.01.1923	idem			
10711	22.01.1923	idem			

Het is totaal onbegonnen werk hier een lijst af te drukken van alle goederenwagens toegewezen aan de lijn Gent - Ursel. Belangstellenden kunnen die lijst eventueel schriftelijk aanvragen (verzoek te richten aan het redaktiesekretariaat, onder bijvoeging van een aan zichzelf geadresseerde en met 27 F gefrankeerde envelop; voor Nederlandse belangstellenden : idem, mits bijvoegen

Op 02.10.1898 werd zij doorgetrokken tot in Ursel.

Bij K.B. van 18.01.1887 werd de RELSE pachter. Op 21.04.1898 volgde de overname door de ETG.

De stoomlokomotieven : In 1888 waren er vier aanwezig, zijnde de 24 die op 02.04.1887 toekwam, de 25 op 27.11.1886, de 26 op 30.11.1886 en de 45 op 14.03.1887. De eerste drie werden in de stelplaats van Mariakerke buiten dienst gesteld in maart 1933. HL 220 kwam in 1899 als versterking toe maar verdween tijdens de eerste wereldoorlog. In 1903 kwamen er nogmaals twee bij : de 446 op 25.03 en de 453 op 22.06. Na de oorlog werd de 220 vervangen door de 979 (heden, zoals bekend, overlevend als rijvaardige ex-NMVB stoomtramlok). Van de acht lokomotieven bleven er bij de elektrificatie in 1932 nog zes over (de 337 was voordien nog aan het park toegevoegd). De 979 en de 453 waren reeds weg. 24, 25 en 26 werden

overgenomen door de NMVB en 45, 337 en 446 mochten met een toelating van 23.11.1935 verkocht worden voor oud ijzer indien er geen koper zou opdagen. Op 29.06.1936 werden deze machines aan een schroothandelaar in Haren (Brussel) verkocht.

De reizigersrijtuigen : Het park aan reizigersmaterieel was in de loop van het bestaan van de lijn Gent - Zomergem - Ursel vrij uitgebreid en het is, voor wat de periode tot de jaren dertig betreft en gezien in het historisch perspectief van deze artikelenreeks, a.h.w. noodzakelijk het hier zo beknopt mogelijk te omschrijven. In tabelvorm publiceren wij de ons gekende nummers met links de datum van indienststelling of de periode waarin ze voor deze lijn op inventarissen voorkomen. Rechts in de tabel wordt hun eindbestemming aangegeven. Deze tabel werd samengesteld aan de hand van het MIVG-archief. Wie kan ons hieromtrent nog ontbrekende gegevens bezorgen ?

Reizigersrijtuigen eerste/tweede klasse

1500	1888	na 1942 naar kapitaal lijn 137 voor 1924 naar kapitaal lijn 2
1501	1888	idem
1502	1888	na 1942 naar kapitaal lijn 113
1505	na 1910-voor 1924 na 1923	na 1942 naar kapitaal lijn 113
1506	1888	na 1942 naar kapitaal lijn 137 naar kapitaal lijn 6 - verdwenen tijdens de oorlog 1914-18
1507	1888	idem
1508	1888	in 1942 in Mariakerke buiten dienst
1509	1888	naar elektrische dienst
1630	na 1910-voor 1923	verdwenen tijdens de oorlog 1914-18
1638	24.05.1898	na 1942 naar kapitaal lijn 128
1639	24.05.1898	naar elektrische dienst
1882	voor 1923	naar elektrische dienst
1900	op inventaris 1910	
1906	idem	
1907	idem	
1909	idem	
11749	30.01.1923	naar elektrische dienst

Reizigers/pakwagens

2002	1899	in 19.. naar kapitaal lijn 59
------	------	-------------------------------

Pakwagens

2206	14.10.1886	voor 1923 naar kapitaal lijn 6
2207	14.10.1886	voor 1923 naar kapitaal lijn 7
2214	30.12.1886	naar elektrische dienst
2217	reeds aanwezig in 1910	Mariakerke, verkocht als schroot op 29.06.36
2218	voor 1923	idem
2463	25.10.1907	naar elektrische dienst

van een internationale antwoordcoupon).

Gezien de lijn vertrok vanuit het spoorwegstation Gent-Rabot en vermits er heelwat industriële aftakkingen langs deze lijn voorkwamen, is het niet verwonderlijk dat het goederenpark belangrijk was. In 1910 bv. bestond dit uit 20 bakwagens, 62 gesloten en 12 platte wagens. In die tijd vroegen de „Usines

d'Evergem" soms tot 65 wagons per dag ! De ETG kon maar met moeite aan deze vraag voldoen en besloten werd, de ETG trucks te bezorgen om spoorwegwagons te vervoeren. Zodoende konden deze wagons door de klanten zelf zowel gelost als geladen worden, om dan rechtstreeks naar Gent-Rabot te worden gevoerd.

In 1913 kwamen drie trucks toe (8004

tot 8006). Deze konden echter nog niet worden ingezet daar het hek aan de uitgang van het tramstation Rabot te smal was en daar langs de reisweg heel wat bomen moesten worden geveld. Op 04.10.1916 werd het projekt dan maar als „onuitvoerbaar” opgegeven.

Tot slot moet vermeld worden dat het groot onderhoud en de herstellingen aan al het hierboven opgesomde NMVB-materieel in de ETG-stelplaats van Gentbrugge gebeurde, zodat het niet zelden voorkwam dat een stoomlokomotief met enkele wagens 's avonds laat gebruik maakte van de stadslijnen om over de Korenmarkt naar het Arsenaal te rijden.

II. HET ROLLEND MATERIEEL VANAF DE JAREN DERTIG

De elektrificatie van Gent - Zomergem gebeurde in verschillende fasen.

Op 01.11.1930 vond de officiële opening plaats voor het afgewerkte gedeelte Gent - Lovendegem. Op 29.03.1931 reed men tot Zomergem en op 09.05.1931 was de verbinding met Gent St.-Pieters klaar.

Op 01.01.1931 verviel de concessie voor het baanvak Zomergem - Ursel dat vanaf dan door de NMVB zelf werd uitgebaat. Op 31.12.1953 verviel de concessie voor beide lijnen, doch de NVMB nam slechts op 01.05.1954 de exploitatie op de lijn Gent - Merelbeke over, die vanaf dat ogenblik met gyro-, later met gewone autobussen werd gereden. De lijn Gent - Zomergem volgde vanaf 01.07.1954, tot nader order nog geëxploiteerd met klassieke NMVB-trams.

Het elektrisch materieel bestond oorspronkelijk uit vijf oude motorrijtuigen 9200-9204 (in december 1943 buiten dienst gesteld), zes nieuwe drieassige trams 9874-9879, twee motorpakwagens 10055 en 10056 en, bij gebrek aan voldoende materieel, Gentse stadstrams.

In 1930 had men twintig stoomtramwagens aan de kant gezet om te worden omgebouwd voor de elektrische dienst. Tenslotte werden het er slechts acht die, samen met ETG-bijwagens, vooral te zien waren op de lijn naar Merelbeke.

Twee pakwagens werden eveneens voor de elektrische tractie aangepast.

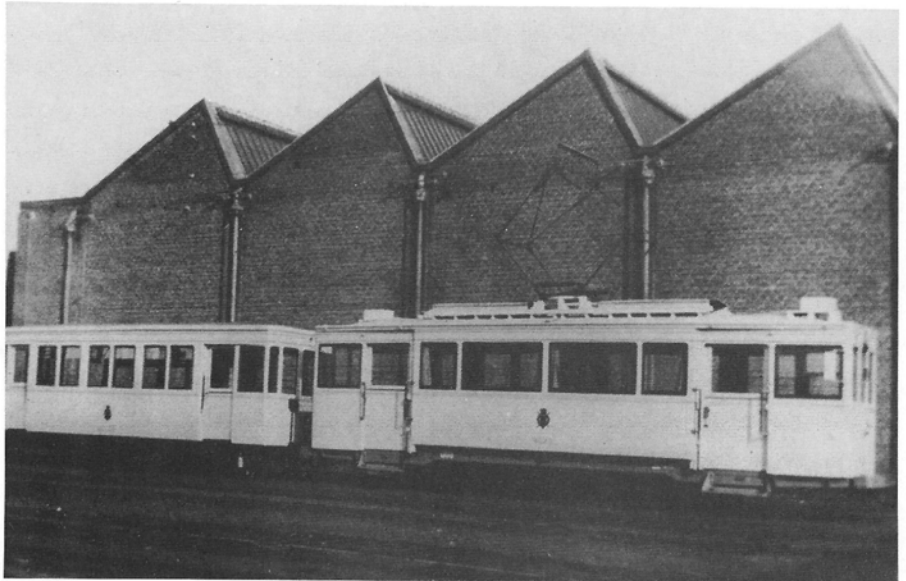
Al dit rollend materieel kreeg dezelfde schildering als de Gentse stadstrams („Empaingeel”). De nummers van de rijtuigen waren in het blauw, aangebracht met cijfers van het typische ETG-type.

Het goederenpark was reeds beduidend afgeslankt : in 1933 hield men nog 10 platte, 18 gesloten en 16 bakwagens over.

1. De nieuwe motorrijtuigen

A. De reeks 9874-9879

In 1929 wou de NMVB de ETG zes motorrijtuigen en zes bijwagens op draaistellen leveren van het type „Standaard”. De ETG weigerde evenwel en vroeg, om onderhoudsredenen, aan de drieassige stadstrams identieke rijtuigen. De ETG was zelfs zinnens zes van haar tweeassige stadstrams om te



Na 1930 : klassiek NMVB-stel in de ETG-stelplaats te Gentbrugge. Chassis en middenkast waren identiek aan de toentertijdse Gentse drieassers. Foto archief MIVG.

bouwen, identiek aan haar verbouwde drieassige stads-motorrijtuigen.

Heelwat geschreven „woordenwisselingen” waren hiervan het gevolg.

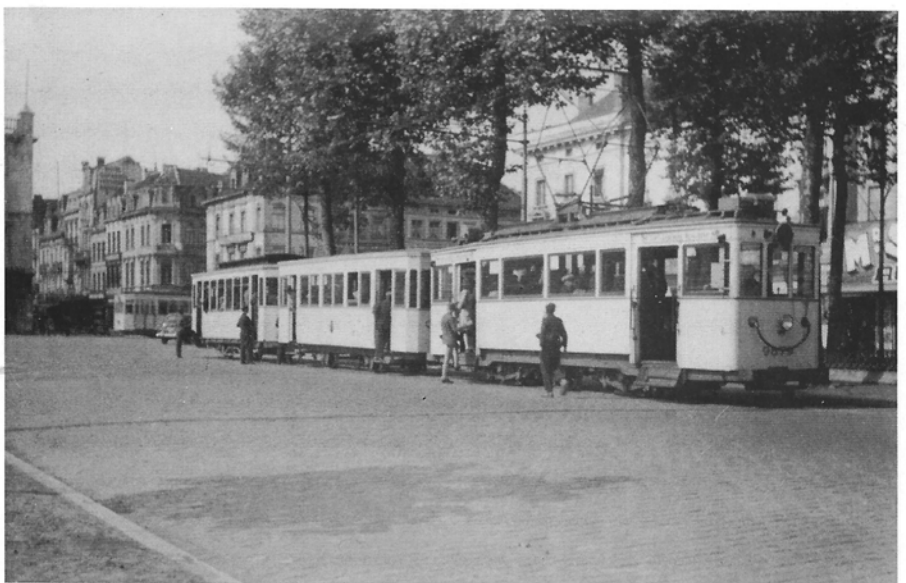
De NMVB had geen oren naar omgebouwde trams, terwijl de ETG bleef aandringen op eigen verbouwing...

Tenslotte kwam volgend compromis uit de bus : het zouden nieuwe trams met drieassig onderstel worden, met aan de Gentse drieassers gelijke tractieuitrusting. De kast moest evenwel het uitzicht van een (verkorte) NMVB-standaardtram krijgen, waarbij schuifdeuren dienden te worden aangebracht i.p.v. plooiddeuren. Er werden geen kopdeuren voorzien, evenmin als een filmkast of een koersbord, maar slechts een ronde schijf zoals op de stadslijnen, met bijkomende lijnvermelding boven de rechtse opstapdeur. Verder werd Sècheronberemming voorzien zoals bij het Gentse stadsmaterieel, terwijl

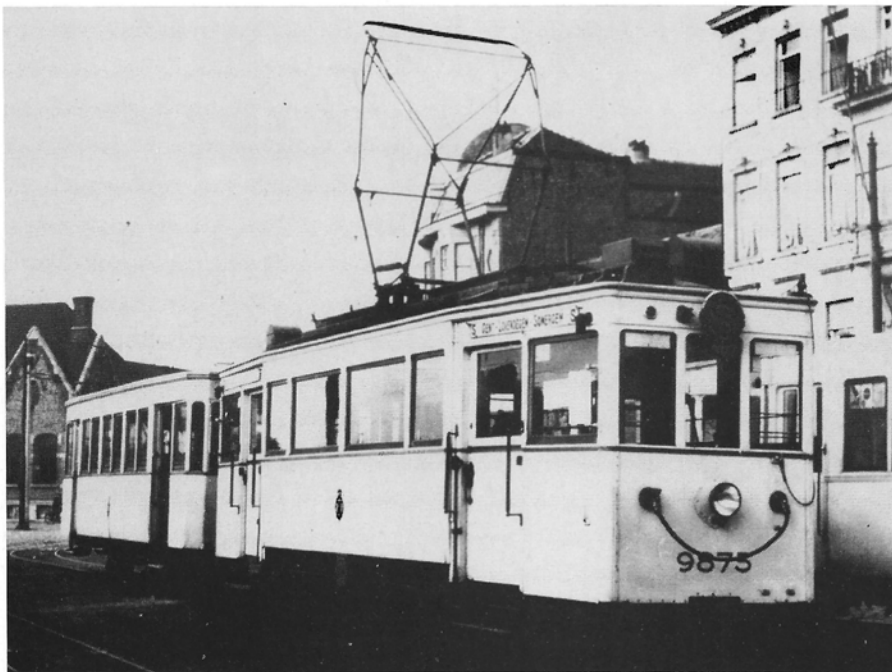
„Cicca”-toeters, zoals deze van de kusttrams, het geheel moesten afronden. De rijtuigen werden op 30.01.1931 bij de „Ateliers de Construction de Familleureux” te Familleureux besteld. Op 17.03.1932 werden zij om 10 uur in ontvangst genomen in de stelplaats van Mariakerke en op 02.05.1932 werden de eerste testritten uitgevoerd. Elektrische bellen werden aangebracht door de ETG. De oorspronkelijk ééntonige claxons werden pas in 1938/39 door tweetonige toeters vervangen.

In principe waren twee van de zes rijtuigen (9874 en 75) voorzien voor de lijn naar Merelbeke, maar in de praktijk werden ze allen door mekaar gebruikt. Officieel mochten ze slechts twee bijwagens trekken doch een derde bijwagen werd na korte tijd dagelijkse kost. In juli 1932 kwamen de nieuwe rijtuigen in dienst.

Op 23.12.1953 werd de 9877 door brand



In die tijd dagelijks te zien aan de eindhalte „Gent Zuid” : een „trein” van de lijn naar Merelbeke, samengesteld uit NMVB- en ETG-materieel (de tweede bijwagen is een ETG-eksemplaar). Foto Maurits van Witsen, 14 juni 1946.

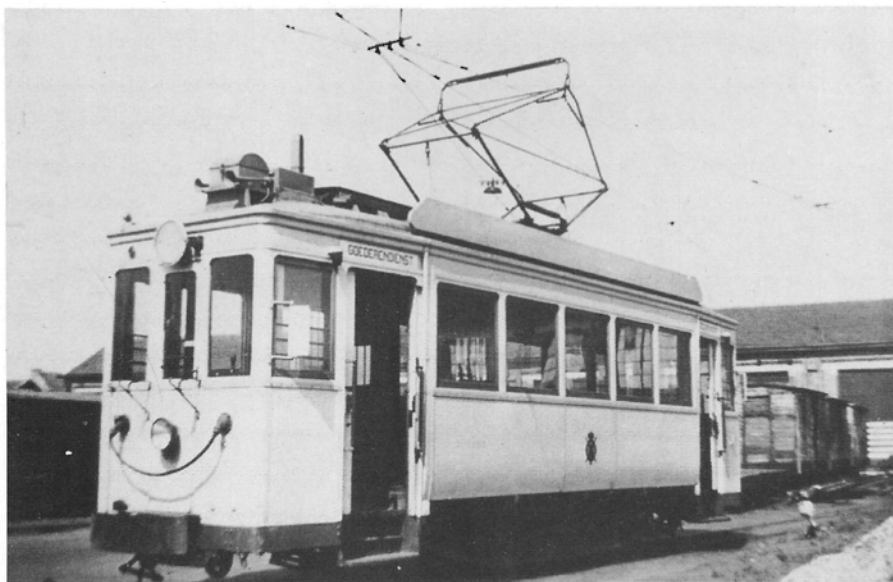


Terminus Gent St.-Pieters van lijn S met een NMVB-stel op de lijn naar Zomergem. Dokument Paul De Backer, onbekend fotograaf. Verzameling Pierre de Meyer.

vernield in de stelplaats van Mariakerke. De vijf overblijvende rijtuigen werden, na de buitendienststelling in 1954, naar Kalken afgevoerd. In maart 1956 werden ze allen gesloopt. Tenslotte volgen hier enkele technische gegevens, samengevat door Fr. Cousens :

- Tweerichtingwagens.
- Drieassers met bissels type Kamp-Haerens.
- Lengte : wellicht 10530 mm, breedte : 2160 mm.
- Twee motoren, type MTV 325 2Ro.
- Controllers type TC 536.

- Reostatische remming met weerstanden op het dak, géén remblokken.
- Voorzien van Sècheronsysteem voor beremming van de aanhangwagens.
- Pantograaf Siemens in het midden van het dak.
- Grote, gesloten, vierkante balkons met schuifdeuren; in de zomer mogelijkheid om alleen opvouwbare hekjes te gebruiken.
- Hoekige fronten met drie ramen; in het midden van het voorpaneel een niet ingewerkte koplamp met daaronder het rijtuignummer in cijfers



Motorpakwagen 10055 in Destelbergen. Onder het eerste raam, praktisch onleesbaar, komt de vermelding „Reisgoed” voor. Het balkon liep door tot achter het eerste raam en vormde de pakafdeling. Het eerste venster was beschermd door een vertikaal traliwerk. Door een tussenschot met schuifdeur kwam men in het vier vensters tellende reizigerscompartiment terecht. Foto Jacques Cohn, 1954.

type ETG. Beide voorpanelen voorzien van remslurven.

- Boven het middenraam een verlichte ronde lijnschijf met alléén „M” of „S” als lijnaanduiding, ernaast links een verbindingsstekkerbus met daarnaast een rood achterlicht.
- Zijramen : vier; verdeling : klein - groot - groot - klein.
- Twee compartimenten : één eerste en één tweede klasse.
- Plaatsen : 54, waarvan 20 zitplaatsen (tijdens de oorlog 62 plaatsen).
- Langsbanken; overtrokken met rotin.
- Haltebellen aanvankelijk bediend met lederen riemen, later elektrische haltebellen type ETG.
- Tegen 6 september 1939 voorzien van ruitewissers en tegen 1 november 1939 van richtingaanwijzers.
- Binnenverwarming type Thompson, 600 V - 750 W.
- Voorzien van een metalen kast voor het vervoer van postcolli's.
- Het NMVB-embleem in het midden van de zijflanken werd door de NMVB vereist.
- In september 1936 besloot men de verlichting te versterken.
- Rond 15 mei 1938 was mw 9877 als eerste voorzien van tweetonige NMVB-Cicca-toeters voor gebruik buiten de bebouwde kom; tevens werden op het rijtuig sterkere koplampen geplaatst.
- Eind december 1938 volgde, na zeven jaar discussie, het definitief akkoord om de rest van de reeks evenals de tractoren van Cicca-toeters en sterkere koplampen te voorzien, wat in de loop van 1939 gebeurde.
- De serie werd opgenomen in het moderniseringsprogramma van de drieassige stadstrams van de ETG. Daarbij werden o.a. de langsbanken vervangen door dwarsbanken. Drie wijzigingen werden evenwel niet uitgevoerd : de middendeur tussen de vroegere eerste en tweede klasse werd niet weggenomen; de binnenverlichting bleef ongewijzigd (normaal zouden er TL-lampen worden geplaatst); er kwamen geen nieuwe reizigerszetels : het bleven rieten zetels.

B. De motorpakwagens 10055 en 10056

Alhoewel het goederenvervoer sterk in omvang was afgenomen, bleef het toch niet onbelangrijk op de lijn naar Merelbeke, werden beide tractoren daar slechts zelden ingezet : af en toe trokken zij er een lange reizigerstram. Ook omtrent deze rijtuigen ontstonden heelwat discussies tussen de NMVB en de ETG, die aanvankelijk drieassige trams voorstelde. Gevolg was, dat de twee trams pas op 04.06.1932 werden besteld bij de „Ateliers de Godarville”. De rijtuigen werden gezamenlijk door de NMVB en de ETG ontworpen voor het vervoer van reizigers en goederen en voor rangeerwerk op de lijnen naar Merelbeke en Zomergem en in de stel-

plaatsen. In afwachting van hun levering rustte de ETG twee van haar stadstrams voor de goederendienst uit. De traktoren werden op 03.11.1933 in het ETG-depot te Gentbrugge geleverd en in dienst genomen op 07.03.1934.

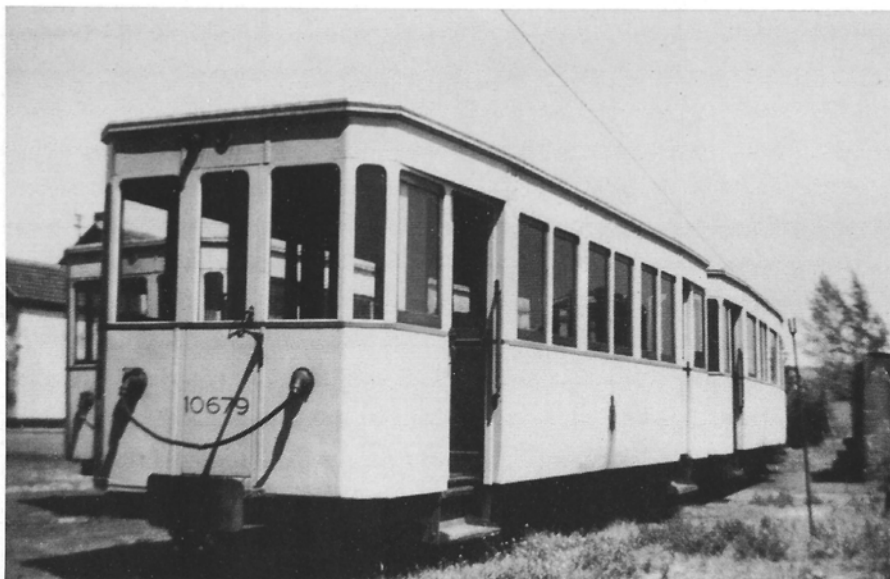
De 10055 werd in Mariakerke door brand beschadigd op 23.12.1953 maar in het voorjaar van 1954 hersteld.

Na de verbussing van de lijn naar Merelbeke verhuisden de motorpakwagens in 1955 naar Destelbergen, van waaruit zij nog af en toe diensten reden op de lijnen Gent - Heirnis en Gent - Rabot.

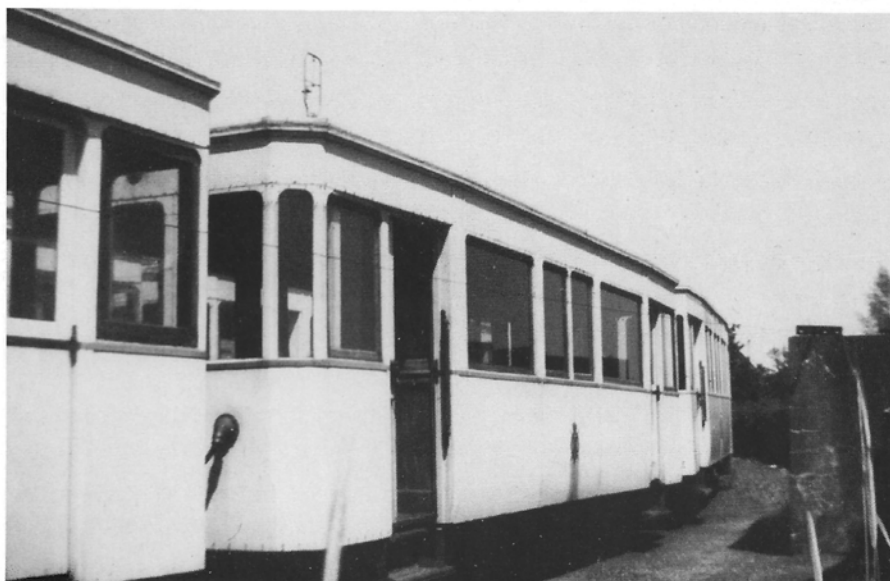
Ongeveer een jaar later werden ze gesloopt.

Enkele technische kenmerken, verzameld door Fr. Coussens :

- Tweerichtingwagens.
- Tweeassers op Brill-onderstel.
- Gewicht : ongeveer 15.540 kg netto, 17.500 kg bruto.
- Breedte : 2200 mm.
- Geschikt voor het trekken van één tot zes aanhangwagens, voor rangeerwerk en voor goederenvervoer.
- Asafstand : wellicht 2800 mm (misschien 2600 mm).
- Twee motoren, type MTV 535 2Ro.
- Controllers type TC 546, met hulpcontroller.
- Reostatische remming met weerstanden op het dak en met remblokken; elektromagnetische werking (vanaf 1934).
- Voorzien van Sècheronsysteem voor beremming van aanhangwagens (vanaf 1934).
- Pantograaf Siemens in het midden van het dak.
- Grote, gesloten, hoekige balkons met schuifdeuren, in de zomer mogelijkheid om alleen opvouwbare hekjes te gebruiken.
- Hoekige fronten met in het midden van de kop een deur, om het overstappen van personeel naar de aanhangwagen(s) mogelijk te maken. Het voorpaneel had drie ramen waarvan het middenste



Bijwagen 10679 wacht in juni 1955 in Kalken om als schroot te worden verkocht. Let op het typische ETG-cijfertype. Foto Jacques Cohn.



Bij het eerste/tweede klasse-rijtuig 11749 blijken vier van de zes kleine raampjes tot twee grote vensters te zijn gewijzigd. Voor het overige is de kast gelijk aan deze van rijtuig 10679. Kalken, juni 1955. Foto Jacques Cohn.

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

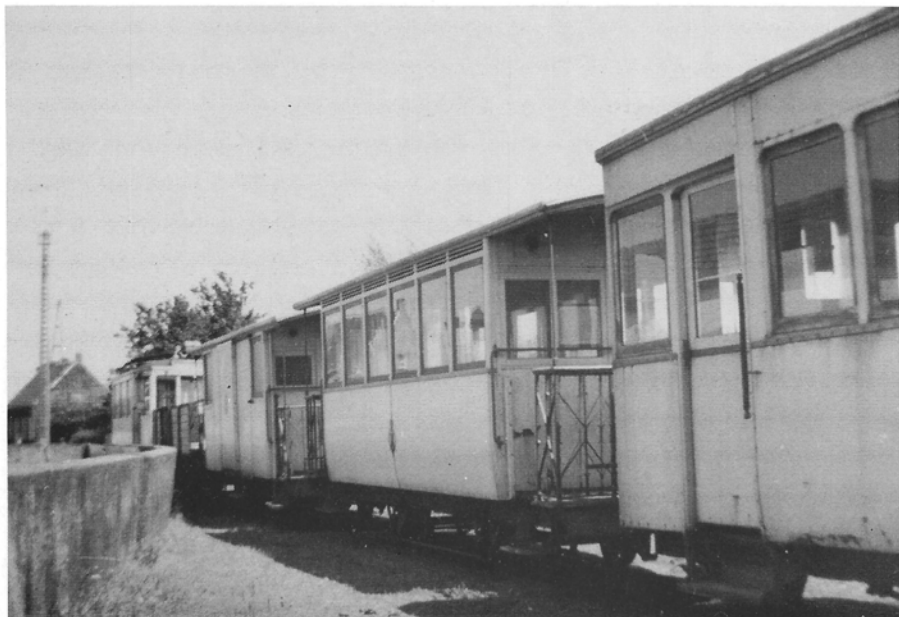
+ ÉDITIONS DU CABRI (boeken & postkaarten)

GB
MODERN TRAMWAY
TROLLEYBUS MAGAZINE

I
MONDO FERROVIARI
TUTTO TRENO

NL
OP DE RAILS
RAIL HOBBY
RAILKRONIEK

USA
ELECTRIC LINES
TRAINS



Bijwagen eerste/tweede klasse 1638 in Kalken, juni 1955. Let op de verluchttings-roostertjes boven de vensters en op de geheel van bijwagens 10679 en 11749 afwijkende kast met open balkons, wat erop zou kunnen wijzen dat de 1638 in ieder geval niet ingrijpend werd verbouwd. Tussen dit rijtuig en de goederenwagen staat zo goed als zeker pakwagen 2463. Foto Jacques Cohn.

(in de kopdeur) minder hoog was; op de deur was de niet ingewerkte koplamp geplaatst met daarboven het rijtuignummer in cijfers type ETG. De cijfers waren wel verkleind i.v.m. de beperkte breedte van de deur. Beide voorpanelen waren voorzien van remslurven.

- Boven het middenraam een verlichte ronde lijnschijf met enkel „M” of „S” als lijnaanduiding bij reizigersdienst; de schijf hing met de onderkant iets over de deuropening, dit in tegenstelling tot de drieassers. Naast de lijnschijf rechts een verbindingsstekkerbus, midden boven het linker-raam een rood achterlicht.

- Boven de deuropeningen van de balkons een langwerpige plaat, met de vermelding „goederendienst”.
- Vijf zijramen van gelijke grootte.
- De rijtuigen hadden een reizigers-kompartiment en een bagagekompartiment; op de zijflanken van de rijtuigen was het bagagekompartiment aangeduid met het woord „reis-goed”.
- Plaatsen : 60 (tijdens de oorlog 58).
- Langsbanken met opklapbare zittingen.
- Voor het rijden buiten de bebouwde kom pas in 1938-39 voorzien van NMVB-tweetonige Cicca-toeters met pedaalbediening vanuit de



Pakwagen 2214, identiek aan wagen 2463. Omwille van de „volledigheid” dient toch even gewezen op de horizontale handgreep, aangebracht op de schuifdeur. Kalken, juni 1955. Foto Jacques Cohn.

stuurpost, hadden zij oorspronkelijk een ééntonige toeter. Werking van de koplamp eveneens in 1938-39 verbeterd.

- Tegen 6 september 1939 voorzien van ruitewissers en tegen 1 november 1939 van richtingaanwijzers (ingevolge wettelijke besluiten).
- Voorzien van een metalen kast voor het vervoer van postcolli's.
- NMVB-embleem in het midden van de zijflanken.
- Wielen : doormeter wellicht 860 mm.

2. De bijwagens

Zeven „moderne” stoomtramwagens uit 1923 werden voor de elektrische dienst omgebouwd. De faktuur voor deze ombouw dagtekent van 21.12.1932 en is door de ETG aan de NMVB gericht. De rijtuigen werden voorzien van elektrische bellen, verwarming en Sècheronberemming (dezelfde als bij de ETG-stadstrams). Tenslotte werden ze in de ETG-kleuren geschilderd. De 11749 „mocht” in de eerste klasse met rood fluweel overtrokken zetels hebben. Een achtste reizigersrijtuig, de 1638 met dwarsbanken, kwam in 1944 het bijwagenpark vervoegen. Vermoedelijk werd ook dit rijtuig gelijkaardig omgebouwd en geschilderd, doch buiten de vermelding „naar elektrische dienst” vonden we daaromtrent niets terug. Een foto van de 1638 zou welkom zijn, evenals foto's van de twee pakwagens (*). Al het materieel werd na de overname door de NMVB in 1954 buiten dienst gesteld en naar Kalken afgevoerd. Later werd het teruggevonden bij een schroot-handelaar in Ieper.

In tabelvorm tenslotte de nummers en buitendienststellingen van de bijwagens :

Elektrische bijwagens tweede klasse

10679	buiten dienst augustus 1955
10680	idem
10710	idem
10711	idem
10712	idem
10713	idem

Elektrische bijwagens eerste/tweede klasse

1638	ombouw 1944 (?), buiten dienst maart 195. (?)
11749	buiten dienst augustus 1955

Pakwagens

2214	buiten dienst augustus 1955
2463	idem

Pierre de Meyer

(*) Tijdens de publikatie-voorbereiding van dit artikel was de heer Jacques Cohn zo vriendelijk, ons uit zijn rijk fotoarchief ook die ontbrekende beelden ter beschikking te stellen, waarvoor onze hartelijke dank ! P.d.M.

Het goederenvervoer bij de NMBS

De NMBS heeft het vervoer van reizigers en van goederen als voornaamste taak. De afdeling TRANSPORT krijgt hierbij als specifieke opdracht de uitvoering van de dienst op zulke wijze te organiseren, dat dit vervoer veilig, regelmatig en geordend verloopt. De daartoe aangewende middelen moeten in verhouding staan tot de werkelijke behoeften.

De wet legt in sommige gevallen inzake aanvaarding, prijsberekening en vervoerwijze verplichtingen op, die de Spoorwegen strikt moeten naleven.

In dit artikel gaan we het vooral hebben over het vervoer van GOEDEREN. Het spreekt vanzelf, dat niet alleen de reiziger baat heeft bij een veilig vervoer dat hem op de snelste wijze ter bestemming brengt.

Ook bij goederenvervoer mag de klant verwachten dat zijn transporten onbeschadigd hun bestemming bereiken. Dat hier een hele organisatie achter schuilt is bekend. Wij gaan een en ander even van naderbij bekijken, zonder nochtans tot in de kleinste details te treden: dit zou ons helaas te ver leiden en buiten het bestek van deze bijdrage vallen.

AANNEMING VAN DE GOEDEREN

Een „reiziger” reist met de trein van een bepaald station naar een ander. Een „klant” biedt te verzenden goederen aan bij de Spoorwegmaatschappij. Deze goederen worden in welomschreven klassen ingedeeld. We hebben **stukgoed** (dit zijn de colli), **stortgoederen** (zoals suiker, kalk, ijzererts enz.), **gevaarlijke stoffen**, **radioactieve goederen**, **vloeibare stoffen** enz. Aan de hand van deze indeling gaat de FAKTAGEDienst bepalen welke wagen ter beschikking moet worden gesteld. Tevens wordt bepaald, wanneer deze wagen door de klant kan geladen worden, waar dat kan gebeuren en via welke reisweg de beladen wagen zal worden verstuurd. Op zijn beurt wordt dan de bestemming ingelicht over waar en wanneer de zending zal aankomen. Volgens aard en hoeveelheid van de aangeboden goederen wordt bepaald of het een vervoer betreft in stukgoedverkeer, of het volledige wagenladingen vormt of eventueel de vorming van een „gesloten trein” (1) vereist. Het spreekt vanzelf dat het vervoer van een klein pakje andere eisen stelt dan bijvoorbeeld het transport van duizenden tonnen ijzererts. In hoofdzaak is de NMBS een MASSAvervoerder; het is dan ook niet verwonderlijk dat steeds terugkerende grote transporten niet telkens opnieuw dienen onderzocht op aanneming, ter beschikking stelling van wagens enz. In zulke gevallen wordt gewerkt met speciale overeenkomsten, waarin de regelingen voor het vervoer voor langere periodes worden vastgelegd. De faktage staat ook in voor het opstel-

len van de vervoerdokumenten, zoals vrachtbrieven en treinlistings (dit zijn de wagenlijsten die per trein worden opgesteld en waarin alle nodige gegevens voorkomen omtrent vervoerde goederen, bestemming, reiswegen enz.). Er wordt steeds een wagenlijst, samen met de vrachtbrieven van de beladen wagens, aan de bestuurder van een goederentrein overhandigd, zodat men bij een eventuele onregelmatigheid onderweg steeds over de nodige inlichtingen kan beschikken.

HET VERVOER

Een goederentrein zou kunnen vertrekken van zodra de wagens geladen zijn, ze nagezien werden op hun uitrusting teneinde een veilig vervoer mogelijk te maken en wanneer er een lokomotief beschikbaar is. Deze manier van werken laat echter geen vlotte afwikkeling van het goederenverkeer toe. De klant weet immers niet wanneer zijn lading vertrekt en evenmin langs welke weg deze verzonden zal worden; de bestemming weet op zijn beurt niet wanneer zijn goederen zullen aankomen. Kortom, er ontstaat een hele hoop problemen en er is bijna geen controle onderweg mogelijk. Wanneer er in dergelijke omstandigheden iets moest mislopen is het bijna uitgesloten om de gepaste maatregelen te treffen. Ook aangaande de veiligheid kunnen opmerkingen worden gemaakt. Hoe kan een seingever gepast handelen wanneer hij van tevoren niet weet wanneer een trein rijdt en als niet vooraf bepaald werd langs welke reisweg? Hoe moet een regelaar (2) in een rangeerstation het werkschema opstellen?

Om hieraan een goede oplossing te bie-

den wordt gewerkt naar een planning die toelaat - volgens de economische vereisten van het moment - een vlotte en soepele treindienst te organiseren. Er kan uit het patroon van de voorraad mogelijkheden omzeggens een „vervoer op maat” worden „geknipt”.

TER BESCHIKKING STELLEN VAN DE GEPASTE WAGEN(S)

Reeds vroeger werd vastgesteld dat de omloop van goederenwagens een complexe zaak is. De industriecentra vragen ledige wagens om hun produkten naar de bestemmingen te verzenden. Eens ter bestemming en gelost, kunnen deze wagens op die plaatsen niet steeds worden hergebruikt om, opnieuw beladen, te worden verzonden. Het is duidelijk dat een lege wagen geen produktieve rit waarborgt en dat het transport van lege eenheden tot een minimum dient beperkt te worden. Dit is minder eenvoudig dan het op het eerste gezicht lijkt. Niet iedere dag worden evenveel wagens gevraagd, niet elke klant heeft behoefte aan dezelfde soort wagen en een aantal verzenders verstuurt niet elke dag een lading. Andere klanten verzenden daarentegen dagelijks verschillende treinen.

Om de bewegingen van het wagenpark te kunnen volgen werden proeven genomen teneinde de „vervoerstromen” in kaart te brengen. De hierboven geschetste situaties werden bevestigd. In de geïndustrialiseerde zones bestaat een zeer grote vraag naar beschikbare wagens, terwijl bij de bestemmingen de geloste eenheden ledig ter beschikking komen. Met het oprichten van een „verdeelbureau” voor de wagens kon spoedig de meest rendabele omloop



Algemeen gezicht op een rangeerheuvel in een groot vormingsstation. Deze heuvels zijn een onmisbaar element bij het (opnieuw) samenstellen van goederentreinen.

voor de gevraagde types worden vastgesteld. Men kwam tot de slotsom dat het grensoverschrijdend vervoer een flink stuk soepeler kon verlopen, mochten de verschillende spoorwegmaatschappijen elkaars wagens vrij kunnen gebruiken. Er werd een plan ontworpen om bepaalde goederenwagens gezamenlijk te benutten. Het waren vooral de veel gevraagde types zoals gesloten, platte en stortwagens, waarvan ieder net er ontelbaar vele in dienst moest nemen of houden, die voor gemeenschappelijk gebruik in aanmerking kwamen.

EUROP-CONVENTIE

In 1951 lanceerden de Franse (SNCF) en de Duitse (DB) spoorwegen het plan om de tweassige gesloten, de stort- en/of bak- en de platte wagens op bogies gemeenschappelijk te exploiteren. De spoorwegmaatschappij die de wagens in beheer had bleef wel degelijk eigenaar van het ter beschikking gestelde materieel, maar de toetredende maat-



schappijen konden voor de afwikkeling van het vervoer vrij over deze wagens beschikken, als betrof het hun eigen materieel. Op 1 januari 1953 werd deze regeling van kracht voor negen deelnemende netten. De overeenkomst werd ondertekend door Frankrijk (SNCF), Duitsland (DB), België (NMBS), Denemarken (DSB), Italië (FS), Luxemburg (CFL), Nederland (NS), Oostenrijk (OeBB) en Zwitserland (SBB-CFF).

POOL-OVEREENKOMST

Vanaf 1 januari 1968 startte een soortgelijke overeenkomst voor de tweassige platte wagens. Omdat op dat ogenblik Oostenrijk niet genoeg wagens in de gemeenschap kon inbrengen, werd dit net op eigen verzoek niet in deze nieuwe conventie opgenomen. Al waren de doelstellingen dezelfde als bij de EUROP-overeenkomst, toch moest, omwille van het niet gelijke aantal deelnemende netten, met de EUROP-conventie een onderscheid worden gemaakt. De nieuwe overeenkomst kreeg daarom de benaming POOL.

Enkele jaren later trad ook Oostenrijk tot deze conventie toe, zodat het onderscheid tussen EUROP en POOL ongedaan kon worden gemaakt.

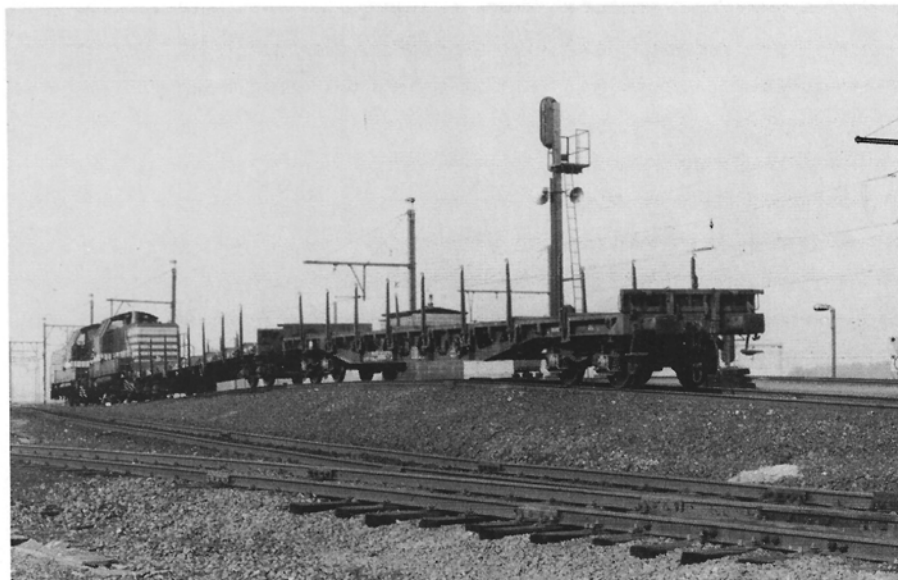


Zowel de EUROP- als de POOLwagens waren, wat hun constructie aangaat, van het door de UIC voorgeschreven standaardtype, zodat de diverse maatschappijen op eigen houtje kleine herstellingen konden uitvoeren. Alle gebruikte onderdelen waren immers identiek. De opschriften „EUROP” of „POOL” waren op de wagens aangebracht nabij het inschrijvingsnummer. Het spreekt vanzelf dat, van zodra het onderling verschil tussen EUROP en POOL werd opgeheven, deze laatste benaming op het materieel werd vervangen door EUROP.

Het gestelde doel werd bereikt. De onrenderende ledige ritten van het in gemeenschappelijk gebruik gestelde materieel daalden opzienbarend, met een opmerkelijke verbetering van het rendement als resultaat.

TREINDIENST

Na het ter beschikking stellen van te laden of na het terug ontvangen van geloste wagens, moeten deze verzameld worden. De beladen wagens dienen vervolgens te worden doorgezonden naar hun bestemming en de ledige wagens moeten volgens de behoeften worden verdeeld. Het centrale verdeelbureau volgt deze behoeften op de voet; het geeft daarom meermaals per dag richtlijnen aan de verschillende rangerstations. In de grote rangereemplacements worden wagens uit de hele zone aangevoerd om te worden „geschift” (3) volgens bestemming. Deze taak berust eveneens bij de faktegiedienst. Op deze wijze worden treinen gevormd. Volgens de behoeften wordt een onderscheid gemaakt: voor het verspreid vervoer dat volgens een algemeen vervoerplan wordt afgevoerd met gewone treinen of voor zeer grote hoeveelheden goederen, waarbij verschillende wagenladingen worden samengebracht in „gesloten treinen” die, zonder rangeringen onderweg, rechtstreeks tot bij de bestemming worden gevoerd. Voor het behandelen van containers en bederfbare waren is het van belang, de reistijd tot een minimum te beperken. Dit vervoer geschiedt in aangepaste wagens die sneller kunnen rijden en die worden geschikt in TEEM-, TEC- of EURAIL-CARGO-treinen. Voor het vervoer van speciale materialen, goederen met zeer grote afmetingen,

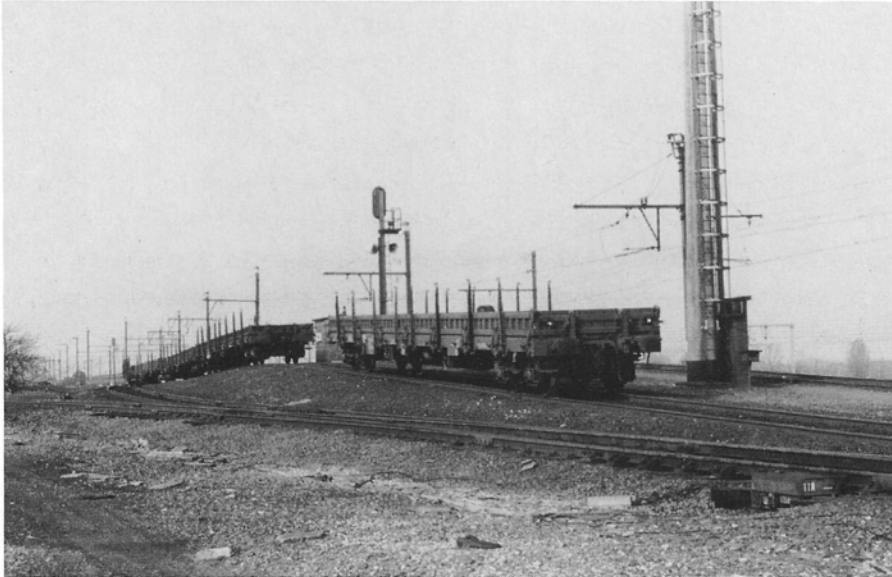


Een reeks te „schiften” wagens, waarvan de remslangen reeds op voorhand werden losgemaakt, wordt op de rangeerheuvel opgedrukt en verdeeld in „snedes” (8). De „stokman” (9) zal, net voor het bereiken van het hoogste punt van de heuvel, de koppelingen per snede losgooien.

Op zondag 27 juli 1986 was het nog mogelijk dit plaatje van SNCF-„Picasso” 3934 - met bijwagen - te schieten in het station van Dinant. Op het andere spoor was zopas spoorauto 4407 uit Bertrix binnengelopen. De grensoverschrijdende en met Frans materieel gereden reizigersdienst tussen Dinant en Givet werd vanaf 29 mei 1988 opgeheven, terwijl dit gedeelte van lijn 154 vanaf 28 mei 1989 helemaal buiten dienst ging. De heden nog geheel bestaande spoorinfrastructuur wordt nu gebruikt voor de toeristische en landschappelijk zeer fraaie verbinding Dinant - Heer-Agimont - (Givet). Dia Staf Cuyt.

In het raam van honderdvijftig jaar spoorwegen in België was onze Canadese 29013 zeer bedrijvig, zij het dan, ingevolge enkele technische storingen, niet altijd even succesvol... Bij een bezoek aan het haar vertrouwde Mariembourg leek het wel, alsof de simpatieke machine het spoor helemaal bijster was! De waarheid gebiedt, te verklappen dat zij even mocht „uitblazen” op de geheel door plantengroei overwoekerde keerdriehoek. Mariembourg, september 1985. Dia Staf Cuyt.





Eens de wagens het hoogste punt van de heuvel voorbij zijn beginnen zij,, onder invloed van de zwaartekracht, uit eigen beweging te rijden en bereiken zodoende het voor hen in de bundel voorziene spoor.

legermateriaal enz. is het soms nodig een speciale reisweg te bepalen en bijkomende maatregelen te treffen om zulke transporten mogelijk te maken : er mogen dan, bijvoorbeeld, onderweg geen andere treinen worden gekruist. Zulk vervoer gebeurt onder het predikaat **BIJZONDER VERVOER**.

DIENSTREGELING VAN DE GOEDERENTREINEN

Wanneer alle gegevens voor de organisatie van het vervoer zijn bijeengebracht wordt begonnen met het opstellen van de **DIENSTREGELINGEN**. Iedere goederentrein krijgt een vooraf bepaalde reisweg en dienstregeling. Deze laatste wordt opgesteld in functie van de bereiden lijn en van het gebruikte krachtvoertuig. Men houdt er ook rekening mee, onderweg geen reizigerstreinen of andere goederentreinen te hinderen.

Zo is het bv. noodzakelijk dat een trage trein onderweg kan worden voorbijgereden door een volgende, sneller rijdende trein. Het is een vereiste, bij het opstellen van de dienstregeling niet alleen rekening te houden met het bepalen van de reistijd; er moet ook aandacht worden geschonken aan de spoorinfrastructuur op de uitwijkplaats(en). Hierdoor kan de tonnemaat en/of de lengte van de trein onderworpen zijn aan bepaalde beperkingen.

Soms moeten meerdere treinen worden ingelegd voor het verwerken van het aangeboden vervoer terwijl, in andere gevallen, het economisch niet verantwoord is een bepaalde trein elke dag te laten rijden. In dit laatste geval voorziet men een **FAKULTATIEVE TREIN** die kan of mag maar niet móet rijden. Wanneer er wél een trein nodig blijkt, is deze zeer soepel



De bundel van een vormingsstation, bestaande uit tientallen naast mekaar liggende sporen, laat toe verschillende goederentreinen volgens hun bestemming te vormen, samengesteld uit diverse sneden van geschifte wagens.

in het verkeer in te passen, daar alle nodige maatregelen reeds getroffen werden.

Bij een plots toenemende vraag naar vervoer worden **EXTRATREINEN** ingelegd. De dienstregeling wordt dan door het plaatselijk beheercentrum (dispatching) (4) opgesteld, in overleg met een verbindingsman (5) die instaat voor het ter plaatse brengen van een geschikte lokomotief en het nodige personeel. Voor zulk vervoer wordt ook, naargelang de beschikbaar gestelde middelen, de meest verantwoorde reisweg bepaald. Deze reisweg moet zodoende een veilig, snel en regelmatig transport waarborgen tegen een verantwoorde prijs.

DIENSTTREINEN

Voor het onderhoud van de spoorinfrastructuur en van de bovenleidinginstallaties moeten regelmatig ook **DIENSTTREINEN** worden voorzien. In het raam van dit artikel gaan we daar niet nader op in. Deze werktreinen worden ingelegd ten behoeve van de Maatschappij zelf; zij vallen dus buiten het bestek van het normale goederenvervoer.

DE BEURTREGELING VAN DE LOKOMOTIEVEN

Een zeer belangrijk element bij de afwikkeling van het treinverkeer, zowel in het reizigers- als in het goederenvervoer, is de beurtregeling van de lokomotieven. Wie heeft al ooit stilgestaan bij het gegeven, dat de meest geschikte lokomotief ook nog tijdig voor een trein moet worden gebracht ? Wanneer de dienstregelingen zijn opgesteld, zal er voor iedere trein een lokomotief worden „gezocht”. Het is een ingewikkelde klus, de beschikbare middelen op de meest renderende wijze te benutten. Het is duidelijk dat de voor het reizigersverkeer gestelde eisen van een andere orde zijn dan deze voor het goederenverkeer. In de reizigersdienst is er behoefte aan lokomotieven die voldoende snel kunnen rijden. In de goederendienst is de faktor „vermogen” (ontwikkelde kracht) daarentegen het belangrijkste. Voor een zware goederentrein moet een voldoende sterke lokomotief worden geplaatst. In sommige gevallen is zelfs een tweede machine vereist. Voor de terugrit wordt dan naar een soortgelijke trein gezocht : het zou immers weinig economisch zijn, een krachtige machine te gebruiken voor het slepen van slechts enkele wagens. Men mag daarbij niet uit het oog verliezen dat die werkwijze de kostprijs onverantwoord zou doen stijgen. De opsteller van de beurtregeling zal daarom beginnen met het indelen van de treinen die door de dienst transport nodig worden geacht om het vervoer te verwerken. Voor elke trein in „heerit” zoekt hij een gepaste trein in „terugrit”. Het is om deze reden dan ook van belang, te kunnen beschikken over de zogenaamd „gemengde lokomotieven”, die zowel reizigers- als goederen-

treinen kunnen slepen. Naarmate het aantal te slepen treinen groter wordt, des te groter worden ook de mogelijkheden om de lokomotieven opnieuw te benutten.

Uiteindelijk zullen de opeenvolgende diensten „reeksen” gaan vormen. Uit het totaal van die reeksen ontstaat een beurtregeling, waarin alle noodzakelijke bewerkingen, het voorziene onderhoud en de nazichten begrepen zijn.

Daarnaast wordt het beheer van de lokomotieven die niet in een bepaalde beurtregeling werden opgenomen, overgedragen aan een verbindingsman die, in samenspraak met dispatching, de dienstregelingen uitwerkt voor de extratreinen. Allereerst zal deze bediende nakijken of er bijvoorbeeld geen lokomotief uit een bestaande beurtregeling vrijgekomen is (wanneer bv. een voorziene trein wordt afgeschaft bij gebrek aan voldoende vervoersaanbod). Ook dient de nodige aandacht te worden geschonken aan de door het rijdend personeel „gepresteerde” tijd. Om veiligheidsredenen is bepaald, dat deze prestaties onderworpen zijn aan regels die streng dienen nageleefd. Bij de spoorwegen mag men stellen dat deze voorschriften inderdaad nauwgezet worden nageleefd, dit in tegenstelling met het vrachtvervoer via de weg...

CONTROLE VAN HET TREINVERKEER

Al werd alles voorzien en werd er met alle mogelijke incidenten rekening gehouden, de perfectie is niet van deze wereld. Soms zullen in de praktijk problemen opduiken die de uitvoering van een vooraf bepaalde dienstregeling in het gedrang brengen. De regelmatigheid van het treinverkeer is mede afhankelijk van soms grillige weersomstandigheden. Men kan dus niet aan het feit voorbij, dat er bij de uitvoering van de dienst een soort controlesysteem noodzakelijk is. In dit systeem moeten de nodige maatregelen kunnen worden getroffen om de regelmatigheid van het treinverkeer in de kortst mogelijke tijd te herstellen. „Lijnregelaars” (6) houden nauwgezet toezicht en treffen maatregelen voor het terug op gang brengen



Na het uitvoeren van de remproef en mits het inachtnemen van de nodige veiligheidsvoorschriften, komt op het voorziene vertrek uur het veilige sein en kan alweer een „marchandise”, hier gesleept door lok 2158, naar zijn bestemming vertrekken.

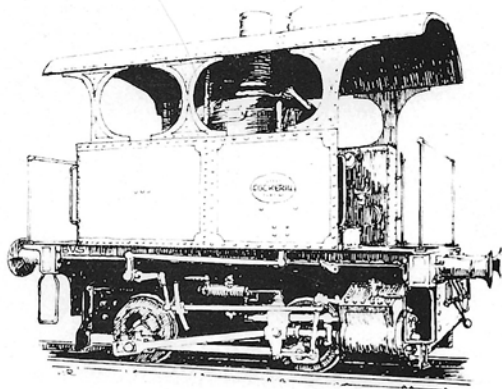
van het verkeer bij (bv.) een ongeval. Dit kan gebeuren door het omleiden, het afschaffen of het vertragen van bepaalde treinen. De lijnregelaarsdienst staat derhalve in rechtstreekse verbinding met de stations. Met de invoering van radioverbindingen tussen trein, station of dispatching wordt het mogelijk, rechtstreeks en zonder enig tijdverlies mededelingen te doen of bevelen op te leggen aan de treinbestuurders. De installatie van deze „lijnradio” is heden volop in uitvoering en is voor een moderne uitbating een onmisbaar hulpmiddel geworden.

TOP-PLAN... B-CARGO... STAR 21...

Met de dienstregeling 1984 kwam voor de reizigersdienst het „IC/IR-plan” in voege. Dit betekende een hele ommezwaai, die tot doel had een zeer overzichtelijk treinenaanbod te realiseren. Minder bekend is, dat er voor het goederenverkeer een soortgelijk plan werd ontworpen onder de benaming „TOP-PLAN”, dat op 1 juni 1986 van start ging. De eigenlijke herstruc-

turering was reeds in 1980 begonnen met de herindeling van de goederenkeuren. Om rendabel goederenverkeer mogelijk te maken moest het uitvoeren van „kleine bewegingen” (het rangeerwerk) tot een minimum beperkt worden. Het had dus geen zin om, bij wijze van spreken, in ieder station of bij elke halteplaats voorzieningen in stand te houden, die meer een obstakel dan wel een hulpmiddel voor vlot verkeer vormden.

Het TOP-PLAN steunt op een volledig nieuw vervoerplan, waarbij verkorting van de levertijd voorop staat. Het streeft ernaar, op dag A de goederen te aanvaarden en op dag B de aflevering ervan te waarborgen. Door het sterk verminderen van rangeerbewegingen onderweg werd het mogelijk het aantal rangeerstations van dertien terug te brengen tot zes. Vier andere stations kregen een speciaal statuut. De rangeerstations zijn voornamelijk ingeplant in industriezones of zijn gelegen nabij havens. Zij moeten de wagens op een bepaalde plaats verzame-



BVS-SHOP

Spoorwegboekhandel van BVS

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

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

Correspondentieadres :

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

len, instaan voor de doorzending van de goederen naar een ander rangeerstation of vervoerknooppunt, voor de levering naar de binnenlandse bestemmingen toe of voor de doorvoer naar het buitenland. Tussen de rangeerstations onderling worden dagelijks verschillende verbindingen tot stand gebracht. De zes rangeerstations, in spoorwegtaal vormingsstations genaamd, zijn Antwerpen-Noord, Kinkempois, Merelbeke, Monceau, Hasselt en St.-Ghislain. De stations Montzen, Ronet, Schaarbeek en Stockem kregen het statuut van hulpstation voor het uitvoeren van rangeerwerk.

Op 1 januari 1992 ging dan de goederendienst „sporen” onder de naam B-CARGO. Het betreft hier voornamelijk transporten met volledige wagenladingen, die door de NMBS een meer gepersonaliseerd karakter wordt meegegeven. Om de verwerkte tonneermaat aanzienlijk op te drijven wil men vooral het aantal „astreinen” (7) uitbreiden. Verdeeld over een periode van tien jaar wordt een investering van 37 miljard in het vrachtvervoer voorzien. Zelfs al zou het marktaandeel gelijk blijven, dan nog is er behoefte aan de uitbreiding en de verbetering van de capaciteit. Dit is gewoon een onvermijdelijke economische vaststelling.

Mede door de komst van de hogesnelheidslijnen zullen nieuwe goederentrajekten ontstaan ter ontlasting van de reizigerslijnen. Een ideale toestand ware, het reizigersvervoer volledig gescheiden van het goederenverkeer te laten verlopen. Dit betekent echter een bijna onuitvoerbaar opdracht; moest ze toch tot de mogelijkheden behoren, dan zou het prijskaartje bijzonder hoog worden...

Om onder meer de modernisering van het goederenverkeer te verwezenlijken ontstond het plan „STAR 21”. Hierin lezen we, dat voor het goederennet voornamelijk vier punten aan de orde komen : 1. de aanpassing van de grote verkeersassen; 2. het verhogen van de aslast tot 22,5 ton en de opvoering van de snelheid tot 120 km/u; 3. belangrijke infrastructuurwerken in de havens en het oprichten van terminals in de rangeerstations; 4. de aankoop van specifiek materieel, afgestemd op de behoeften van de klant. Onder dit laatste punt vinden we ook de aanschaf van nieuwe diesellange-lokomotieven.

Verder voorziet de herstructurering nog in het systematisch op de voet volgen van de transportbehoeften : de aangeboden diensten moeten permanent worden aangepast om te beantwoorden aan de werkelijke behoeften en de verhouding kosten/baten dient te worden geoptimaliseerd. Dit alles kan worden bereikt door het drastisch verminderen van onrendabel rangeerwerk en door het realiseren van een grotere beschikbaarheid van de lokomotieven, waardoor meteen ook

de vervoerstromen kunnen versneld worden. Door het inleggen van snel rijdende goederentreinen en door het beperken van de grensformaliteiten is men reeds geruime tijd bezig deze herstructurering in de praktijk te brengen.

Met dit artikel werd getracht een klein (en weliswaar onvolledig) overzicht te bieden van wat er zoal komt kijken bij de organisatie van het goederenvervoer. In een aantal volgende bijdragen wordt gesproken over het gebruikte materieel, t.t.z. de verschillende types van goederenwagens.

De NMBS mag, samen met de andere spoorwegmaatschappijen, terecht stellen dat ze beschikt over EEN WAGEN VOOR ELK VERVOER !

Jan Mahieu

(1) Een „gesloten trein” wordt gevormd door een aantal goederenwagens van doorgaans hetzelfde type; aan de samenstelling van deze treinen wordt onderweg, in principe, niets gewijzigd. (2) De verantwoordelijke bediende voor het organiseren van de werkzaamheden binnen een (soms zeer uitgebreide) zone wordt „regelaar” genoemd.

(3) „Schiften” is het spoorjargon voor het rangeren van goederenwagens door heuveling. In de grote rangeerstations worden de te rangeren wagens opgedrukt op een rangeerheuvel. Wanneer de wagens aan de top van de heuvel gekomen zijn, zullen ze door de zwaartekracht naar beneden beginnen rollen. Door het aanleggen van een juiste reisweg worden de wagens naar de verschillende opstelsporen geleid. Op deze wijze worden opnieuw treinen samengesteld.

(4) De dispatching is het controle-organ, dat nauwgezet alle bewegingen van de treinen op de voet volgt aan de hand van door de stations verstrekte gegevens. Het systeem is afkomstig uit de Verenigde Staten; het werd in ons land ingevoerd na de tweede wereldoorlog, toen talrijke treinen ten behoeve van het leger op het spoor werden gezet. Om deze bewegingen afdoende en van nabij te kunnen volgen installeerde men een „dispatchingcentrum”.

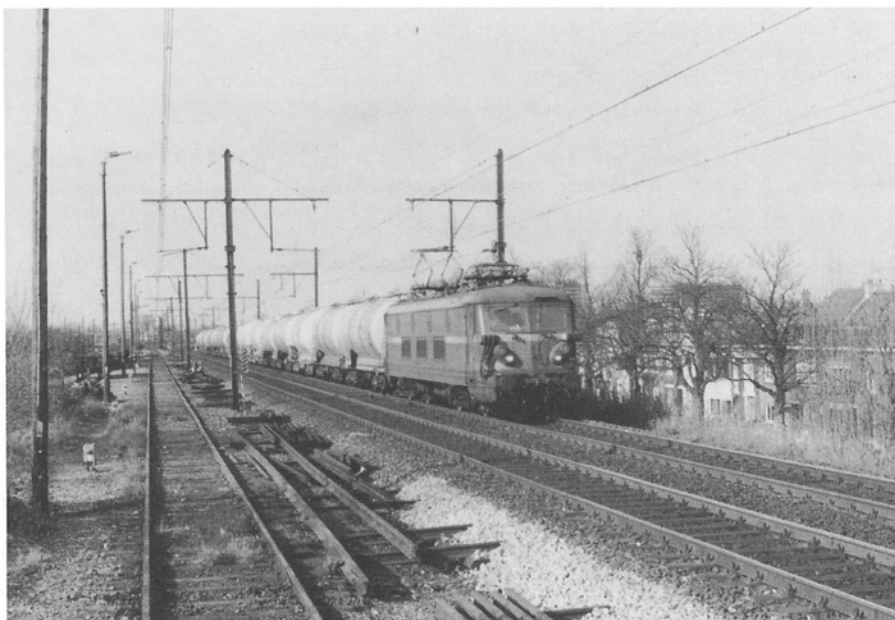
(5) De verbindingsman is een met een relatie-opdracht belaste bediende. Hij is verantwoordelijk voor de aanduiding van gepaste lokomotieven voor het slepen van niet regelmatige goederentreinen. Ook het bemannen van deze lokomotieven behoort tot zijn opdracht. Wanneer een trein niet van begin- tot eindpunt door eenzelfde treinbestuurder kan gereden worden voorziet de verbindingsman onderweg in een „aflosser”.

(6) De bediende, verantwoordelijk voor een aantal lijnen in een „gedispatcheerde” zone noemt men een lijnregelaar. Hij zal, wanneer bij storingen en incidenten de regelmatigheid van het treinverkeer in het gedrang komt, plaatselijk maatregelen uitwerken.

(7) Het goederenverkeer verloopt voornamelijk langs een aantal zeer druk bereden lijnen, zodat men hier kan spreken over „vervoerrassen”. Men streeft er doorgaans naar, op deze verbindingen snelle en rechtstreekse treinen in te zetten : de zg. „astreinen”.

(8) „Snedes” : één of meerdere wagens, bestemd voor een bepaalde trein en voor éénzelfde spoor van de bundel.

(9) De „stokman” : in spoorwegjargon de bediende die, door middel van een stok, het oog van de koppeling van de trekhaak wipt, daarbij de buffer van een wagen als hefboomsteunpunt gebruikend.



Ons slotbeeld toont een typisch voorbeeld van een „gesloten” (olie)trein. Deze treinen worden doorgaans gesleept door een machine van de reeks 23. De opname ontstond op lijn 27A in Berchem Groenenhoek. Foto's NMBS en Jan Mahieu.

Er mag al eens gelachen worden :

Met de trein op bedevaart in 1900

Onze niet van (hobby)humor gespeende lezer Rudy Nijs uit Boechout ontdekte in een publikatie van „Het Speelhof” te Boechout-Vremde het hierna volgende stukje proza.

Wij drukken het in zijn geheel af. Teneinde onze lezers de uitzonderlijke smaak ervan tenvolle te laten genieten, reconstrueerden wij zo nauwgezet mogelijk de in die tijd gebruikelijke „schoone” spelling waarin dit appetijtelijke dokument was gesteld. De in cursiefjes gedrukte inleiding werd toegevoegd door de uitgevers van de „Speelhof”-publikatie; de tekst van het eigenlijke artikelje was reeds grotendeels in de vereenvoudigde spelling omgezet.

**BELGISCHE BEDEVAART
VAN ANTWERPEN NAAR
O.L.V. VAN LOURDES
15-23 MEI 1900**

„In die jaren was het een hele belevenis deel te nemen aan een bedevaart per trein naar Lourdes. Ook bedevaarders uit Vremde namen daar reeds aan deel. De reis kostte 66 franken in derde klas van Antwerpen naar Lourdes. De

deelnemers kregen van de (Staats)spoorwegmaatschappij een boekje met nuttige inlichtingen, waaronder in het hoofdstuk II „Gezondheid” het volgende werd aanbevolen als gebruiker van de trein.”
„Is deze zoo snelle reis niet zeer afmattend ?

Geenszins, en ziehier waarom.

Als men om eenen korten afstand af te leggen den ijzeren weg gebruikt, durft men nauwelijks uit het rijtuig stappen en daardoor zet zich de vermoeidheid in de beenen, de keel wordt droog en de maag vindt niet op tijd hare voldoening. Men heeft den moed niet te eten of te drinken in de tegenwoordigheid der andere reizigers... maar gedurende de bedevaart kent iedereen zijne reisgezellen in zijn rijtuig geplaatst; men eet, men drinkt, als de behoefte zich doet gevoelen en men mag bij iedere stilstand uit het rijtuig stappen zonder zich over zijn reisgoed te bekommeren. Wij denken wel te doen van hier eenige gezondheidsmaatregelen te geven, die wij dringend aanbevelen na de ondervinding er van gedaan te hebben.

Vooreerst moet men zorgen, indien

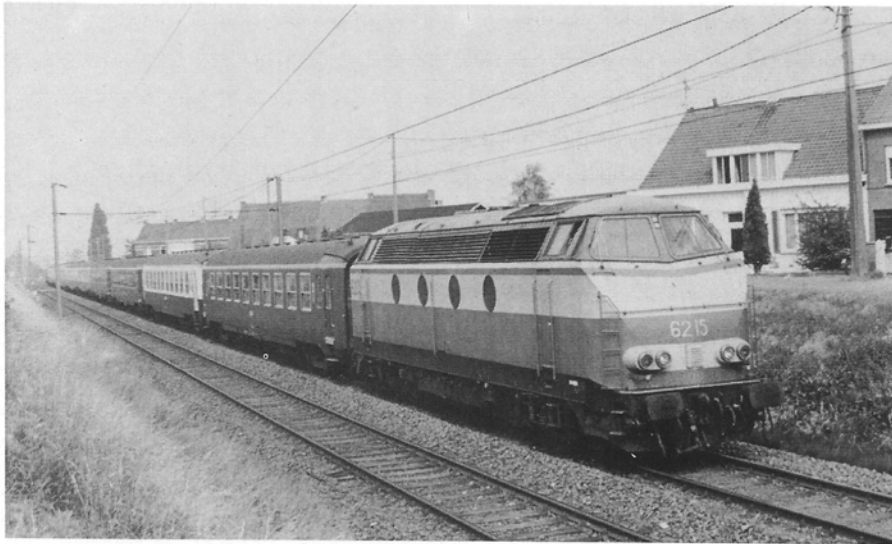
men een zwak gezicht heeft, niet te lezen op den ijzeren weg; de lezing is dan zeer vermoeiend; men zorge ook de gordijnen toe te schijven (schuiven ?) om het gezicht tegen de stralen der zon te beschutten.

De lucht der rijtuigen is onbetwistbaar te onbeduidend en te ontoereikend voor eene gezonde ademhaling. De rijtuigen door de verschillende personen bezeten zijnde, zou de luchtgesteltenis voor de inadernig niet meer geschikt zijn indien men de vensters gesloten liet. Vreest dan niet de lucht te ververschen en laat zonder vrees altijd eene venster met een derde open, langs den tegenovergestelden kant van den wind.

Stapt aan alle statiën, al ware het slechts 2 of 3 minuten af om de open lucht in te ademen. Die oefening is ook noodig om aan zekere noodwendigheden te voldoen, die men nooit mag verwaarloozen, en om de spieren, reeds tot eene zekere onbeweeglijkheid veroordeeld, van verstijving vrij te houden. Zoo zal men zonder twijfel ontsnappen aan verkoudheid en aan pijn in de lenden, die kunnen veroorzaakt worden door de samen-trekking en de vermoeinis der lidmaten, te lang in eene enge plaats opgesloten.

Men zal zorgen, als men afstapt en terwijl de trein stilstaat, eene luchtstrooming in het ledig rijtuig te weeg brengen, zonder dan de zenuwpijnen of andere gevaren te moeten vreezen. Neemt gedurende den nacht geene bloemen in de rijtuigen, de reuk-uitwaseming bederft de lucht. Vreest niet, wel in uwe kleederen of uw deksels gewikkeld, gedurende den nacht de lucht des rijtuigs te ververschen, want eene nachtreis op den ijzeren weg is lastig en schadelijk, indien men tegen alle gezond verstand gedurig de vensters gesloten houdt.

Niets is er voor de reiziger, ter bestemming aangekomen, aangenamer en verkwikkender dan het aangezicht met koud water te wasschen of een bad van lauw water te nemen (waar?). De koude wassing drijft het samengedrongen bloed uit het hoofd en het is zelfs te wenschen dat te doen gedurende de reis, wanneer een min of meer lange stilstand des treins het toelaat.”



Nog steeds legt de NMBS, in samenwerking met de Franse spoorwegen, speciale treinen in naar het bekende bedevaartsoord Lourdes. Lokomotief 6215 is hier met een dergelijke, uit SNCF-rijtuigen samengestelde trein onderweg te Mont-à-Leux (Moeskroen) op 1 juli 1986. Foto Ronald Mardaga.

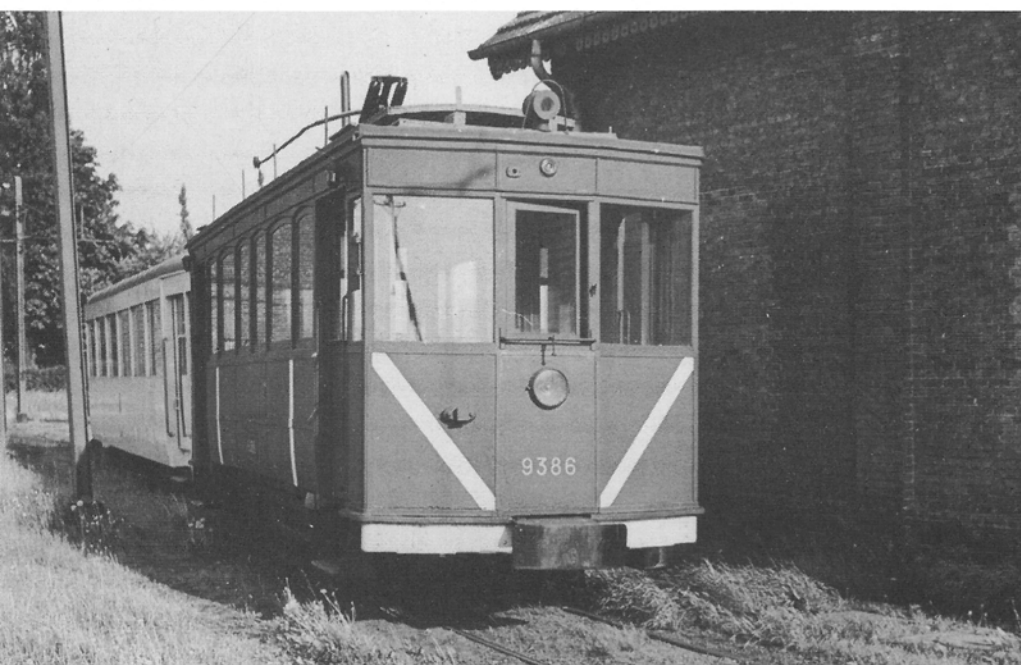
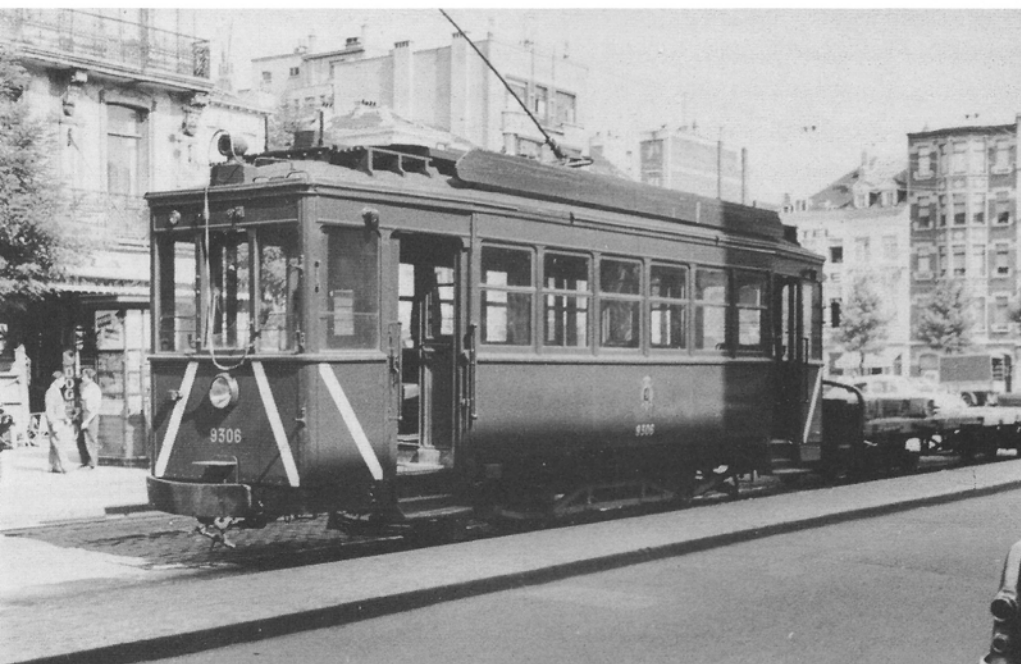
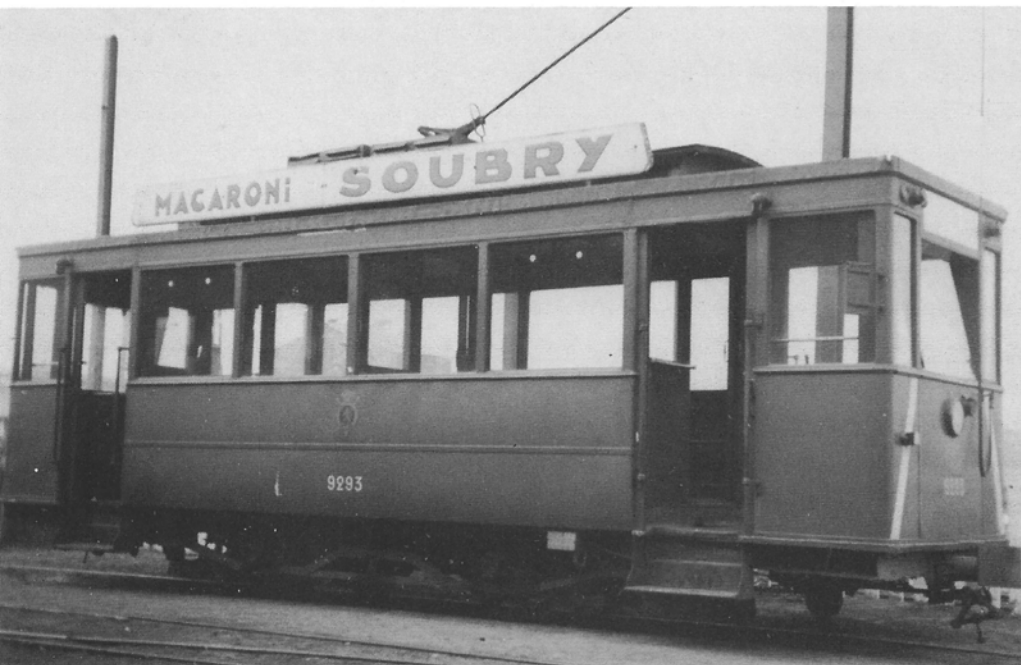
VERZAMELAARS EN ONTBREKENDE NUMMERS...

Met uitzondering van de nummers 1, 2, 3, 4, 12, 13 en 14 zijn **alle** vroeger verschenen nummers van Rail-Revue nog **bepert** verkrijgbaar. Prijs per nummer : 135 F (nrs. 5-8); 150 F (nrs. 9-16); 165 F (nrs. 17-24) of 185 F (nrs. 25-28). U kunt nabestellen, onder vermelding van de gewenste exemplaren, door overschrijving van het overeenstemmend bedrag.

België : rekening KB 453-9102561-74 van de v.z.w. Rail-Revue, Mortsel

Nederland : (prijs per nr. resp. f 8, f 8,5, f 9 of f 10,5) : rekening 13 06 08 491 bij de Rabobank, 't Loo-Luyksgestel (giro 1092736 ten gunste van voormelde bankrekening) van de v.z.w. Rail-Revue.

Toezending volgt langs de post !



Werkwagens van toen (X)

Tekst en foto's : Jacques Cohn

Bij de Buurtspoorwegen werden, bij de aankomst van nieuw materieel of bij de (zoveelste) verbussing van een bepaalde tramlijn, in enkele gevallen niet alle oude wagens gesloopt en/of verschroot. Enigen werden bewaard om op vrij eenvoudige wijze tot werkwagen te worden verbouwd, met als gevolg dat zij hun soortgenoten soms vele jaren overleefden. Een enkele keer kreeg zulk rijtuig zelfs zijn oorspronkelijk uitzicht terug, om vervolgens een plaatsje in een trammuseum te veroveren.

Hier volgen een aantal voorbeelden van NMVB-reizigers-motorrijtuigen die, op het einde van hun normale loopbaan, nog tot werkwagen werden „bevorderd”:
Foto 1 : Mw 9293, in het bruin overschilderd en voorzien van witte „schrikstrepen” (evenals de vier vervolgens beschreven wagens), in oktober 1955 voor de stelplaats in Asse.

JOCADIS P.V.B.A.

BRUSSESTRAAT 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

De reeks 9287-9296 werd in 1909 te Manage gebouwd en over de Groepen Brussel en Centre I verdeeld. In Brussel werden de wagenbakken van de 9288, 9293 en 9294 rond 1936 gemoderniseerd (als type „Brussel”). Deze wagens konden na de oorlog meestal op de lijnen A (Itterbeek), D (Dilbeek), F (Het Rad), G (Grimbergen), M (Moortebeek) en N (Noord - Zuid via Scheut) worden aangetroffen.

Foto 2 : Mw 9306 in september 1958 aan het eindpunt Rouppeplein in Brussel. De reeks 9297-9306 werd eveneens te Manage gebouwd in de jaren 1908-1909. 9297 tot 9301 gingen naar Brussel en later naar Liège, de volgenden werden allen aan Liège geleverd. In de jaren '30 stuurde Liège de 9305 naar Mechelen en de 9298, 9303 en 9306 naar Eupen. De laatste twee kregen rond 1940-41 een nieuwe wagenbak van het type „Brainelle-Comte”. Toen het Eupense net na de tweede wereldoorlog werd verbust, ging de 9306 aanvankelijk naar Leuven en vervolgens, als werkwagen, naar Brussel.

Foto 3 : Mw9386 in juni 1958 in de stelplaats Londerzeel.

De reeks 9377-9391 werd tussen 1910 en

1912 door Franco-Belge gebouwd en kwam naar de Groep Brussel. De 9389 (zie foto 4) ging later naar Namur en de 9391 (zie foto 5) heeft tijdens de tweede wereldoorlog in Mechelen dienst gedaan. De 9377 kreeg rond 1936 een nieuwe wagenbak (zie foto 6) en meerdere wagens uit deze reeks werden zelfs met een zwaardere truck uitgerust. Op foto 3 heeft mw 9386 nog zijn oorspronkelijk uitzicht. Deze wagen heeft meestal op lijn W (Wemmel) dienst gedaan.

Foto 4 : De met een pantograaf uitgeruste mw 9389 te Namur in mei 1954.

Foto 5 : Mw 9391 (met nieuwe truck), voordien in Mechelen bedrijvig, in Brussel op de keerlus van lijn AL (Aalst) aan de Groendreef in juli 1957.

Foto 6 : Mw 9377, nog steeds crème geschilderd doch reeds als werkwagen, te Kuregem (Brussel) in 1956. Dit rijtuig was, met uitzondering van de vast gekoppelde stellen op de lijn naar Wemmel, één van de weinige (wellicht het enige ?) Brusselse NMVB-tweeassers die van Westinghouse-remslangen waren voorzien.

(Wordt voortgezet)

Errata

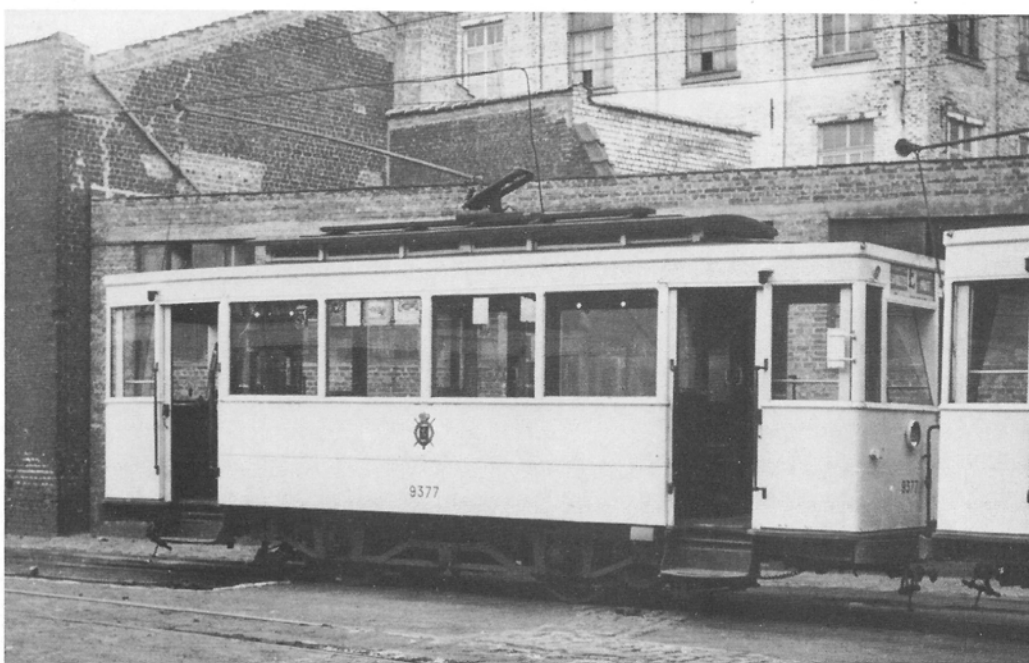
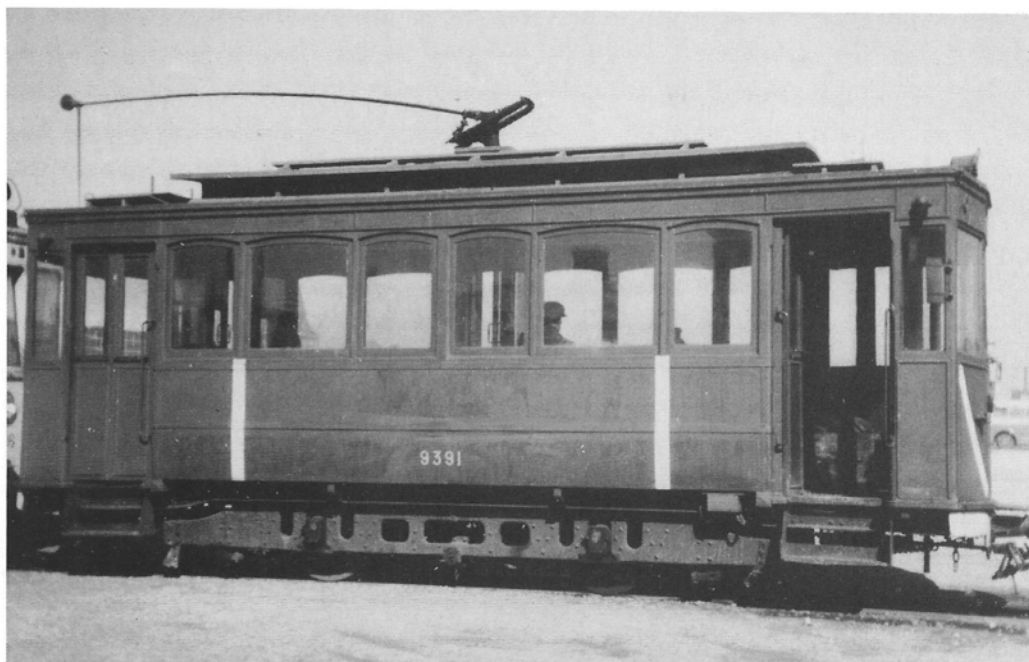
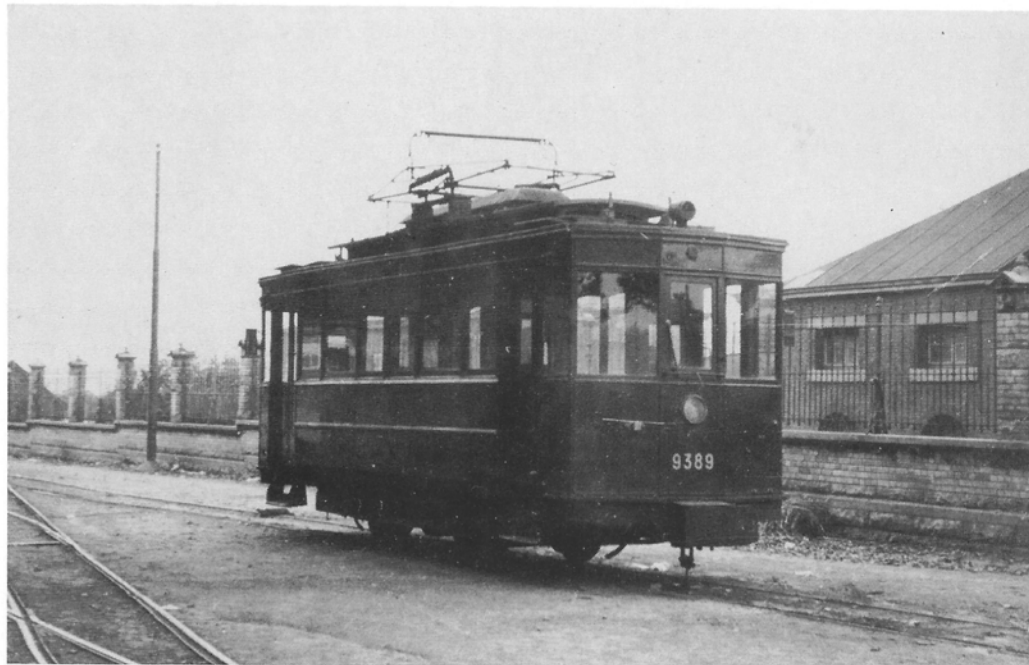
- De slotfoto op blz. 80 van RR 26 werd niet genomen in november maar wel in februari 1968. De Henegouwse NMVB-tramlijnen 49, 50 en 52 werden vanaf 1 maart 1968 opgeheven. Luidens de verklaring van een NMVB-tramontvanger was het, wat de verkeerde lijnfilm aangaat, inderdaad gebruikelijk reeds in Nalines het lijnnummer 52 voor te draaien met het oog op de nadien te rijden versterkingsdienst naar La Bruyère. (Met dank aan lezer Willy Hoslet uit Nalines).

- In RR 27, blz. 114, werd in het onderste berichtje van de middenste tekstkolom ten onrechte vermeld dat lijn 2 vermoedelijk vanaf 1995 de verbinding Hoboken - „Sport” zou gaan rijden. Dit moest zijn : lijn 15; bedoelde verbinding wordt dus uiteraard Mortsel - „Sport”.

Evenementen op en om het spoor

De Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers brengt op zaterdag 25 april een bezoek aan Maastricht en Aken. Op het programma staan het stadsbusnet van Maastricht, de spoorlijn Maastricht-Aken (die eind mei 1992 dichtgaat) en de vervangende snelbuslijn. Op zaterdag 6 juni spoort de BTTB naar Veurne voor een verkenning van de Westhoek per belbus. Begin juli volgt een midwekexcursie naar de streek van de Semois en eind augustus staat de klassieke tocht naar Noord-Frankrijk op het programma.

Inlichtingen en inschrijvingen, uitsluitend schriftelijk, bij de vzw BTTB, Hoogpoort 9-13, 9000 Gent.





Station Herent, één van de laatste overlevenden van het Staatsspoorwegtype V

Op spoorlijn 36 (Brussel - Leuven) vinden of vonden we enkele stationsgebouwen getuigen van een rijk architectonisch spoorwegverleden.

Eén ervan, het station van Veltem, Staatsspoorwegtype IV, is reeds gesloopt (zie RR 26, blz. 50-51). Het station van Herent, Staatsspoorwegtype V, zal bij de aanleg van de SST-lijn eveneens verdwijnen.

Ik vond dit een ideale gelegenheid om enkele artikels aan de verschillende types plattelandsstations van de Staatsspoorwegen te wijden. Ik zal trachten in ieder artikel voldoende informatie te verwerken, opdat de geïnteresseerde modelbouwer zich aan de constructie van een dergelijk station zou kunnen wagen.

In deze eerste bijdrage wordt het station van Herent, behorend tot de plattelandsstations van de „Etat Belge”, beschreven.

Vooreerst een woordje geschiedenis omtrent het ontstaan van de stationsgebouwen op het platteland. De spoorwegen schonken de 19e eeuw wat de auto de 20e eeuw bracht : mobiliteit voor de bevolking. De plattelandsbevolking kon zich zodoende veel gemakkelijker naar de nabijgelegen steden begeven; de stedelingen verkenden op hun beurt de grotere steden als Antwerpen en Brussel.

Het eerste contact met dorp of stad maakten de reizigers in het station. In deze optiek gezien werd van bij de aanvang van het spoorwegtijdperk een enorm grote waarde gehecht aan de stationsarchitectuur.

Het station diende niet alleen functioneel maar ook stijlvol te zijn zodat, meestal in de steden, prachtige stations werden opgericht. Een eerste toegepaste stijl is de neo-classicistische, die we bv. terugvinden in het eerste station van Mechelen (opgericht in 1836) en in het eerste station van Duffel (gebouwd omstreeks 1840), op de lijn Mechelen - Antwerpen.

Toen rond 1870 andere stijlen aan bod kwamen, werden de „eclectische” (1) stations gebouwd, stations waarvan Antwerpen Centraal tot op heden een (beschermd) voorbeeld is. Het station van Mechelen Nekkerspoel, in het begin van deze eeuw opgetrokken, is er eveneens een kleine proeve van : vooral de wachtzaal is een bezoek waard. Ook het station van Kontich, rond 1885 gebouwd, behoort tot de „eclectische stijl”.

Keren we nu terug tot de plattelandsstations. Ook hier werden verschillende stijlen toegepast, die sterk varieerden voor stations gelegen aan de lijnen van de staat en deze gelegen aan privélijnen (zoals de Grand Central Belge en de Nord Belge). Ik bespreek hier alléén de „Staatsstations”, die in vijf types worden ingedeeld (2).

Het station van Herent behoort dus tot het type V. Dit stationsconcept was niet zo algemeen verspreid als de andere types. Voorbeelden van het type V kwamen voor te Korbeek-Lo, Eppegem (1e station), St.-Katelijne-Waver (1e station), Weerde (1e station), St.-Agatha-Berchem, St.-Martens-Bodegem en



Hever. Heden blijven er nog vier van dit type overeind : Dilbeek, St.-Agatha-Berchem, St.-Martens-Bodegem en Herent. Het valt op dat we de meeste van deze stations aantreffen in de omgeving van Brussel en Leuven. Al deze stations werden gebouwd tussen 1880 en 1885.

Het gebouw bestaat, gelijkaardig aan de types I, II en III, uit een hoofdgebouw met en twee zijgebouwen zonder verdieping. Zijvleugels en hoofdgebouw zijn voorzien van een zadeldak. In beide zijgevels van het hoofdgebouw komen twee kleine, in zes raampjes verdeelde boogvensters voor. In tegenstelling tot de types I, II en III hebben de stations van het type V een zadeldak dat aan de zijgevel van de grote vleugel schuin afloopt. De kleine vleugel, waar in de zijgevel ook een bovenaan ietwat afgerond venster is aangebracht, en de verdieping van het hoofdgebouw dienden als woongelegenheden voor de stationschef en zijn gezin. Langs straat- en spoorzijde ziet men in het hoofdgebouw twee deuren en een venster op het gelijkvloers en drie vensters op de verdieping. Onderaan de afvoergoten aan de zijgevels van het hoofdgebouw, spoorzijde, is een raam voorzien voor de stationsnaam (3). Op dit raam prijkte vroeger een bol met een pin. De grote vleugel had oorspronkelijk zes vensters aan de straatzijde. In de kleine vleugel, straatzijde, bevindt zich een toegangsdeur voorzien van een venster boven de deurlijst en één venster van hetzelfde type als in de grote vleugel. Naast de kleine vleugel komt nog een bijgebouwtje met plat dak voor.

De totale oppervlakte van het hele gebouw bedraagt 208 m².

Uit de plattegrond van het Staatsspoorwegtype V kunnen we afleiden dat, naast de onthaalruimte, het station over een wachtzaal tweede en derde klasse beschikte. Bij alle types stations van de Staatsspoorwegen bevonden de openbare toiletten zich oorspronkelijk in een gebouwtje dat apart stond van het eigenlijke stationsgebouw.

Tot besluit dank ik de heer Pastiels voor de versterkte raadgevingen en inlichtingen omtrent dit stationstype.

Paul Jacops

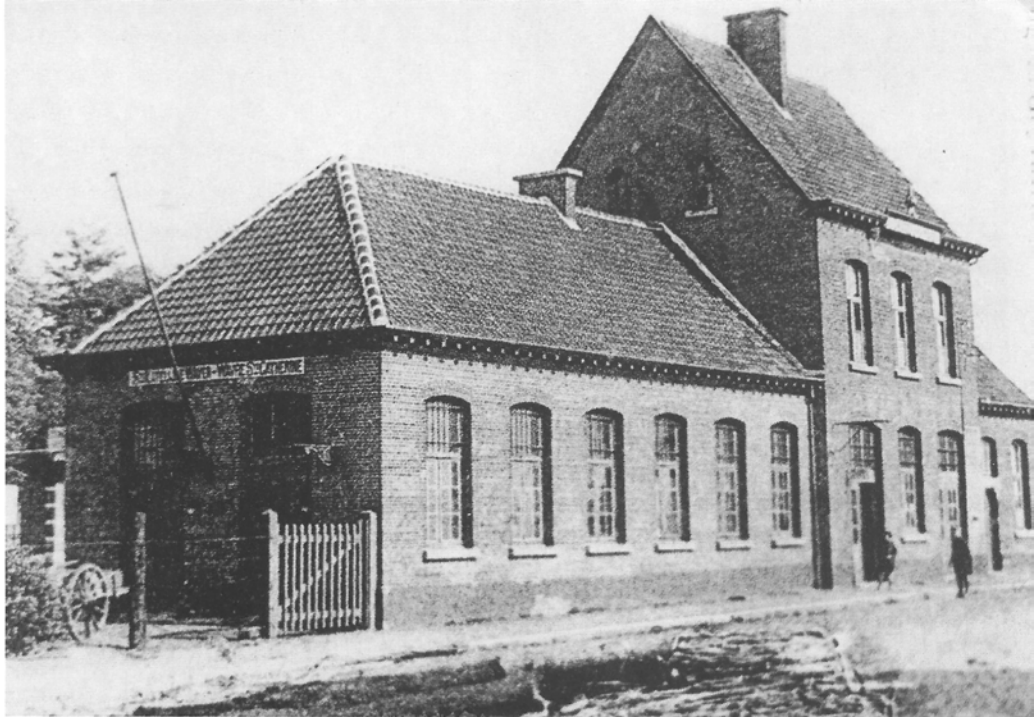
(1) Eclecticisme : het scheppen van iets nieuws op basis van goede, bestaande elementen.

(2) Deze indeling is niet afkomstig van de Staatsspoorwegen; ze werd in het leven geroepen door een geschiedschrijver en is intussen algemeen aanvaard.

(3) De stationsnamen werden in een aantal gevallen echter ook op de voorgevel van het hoofdgebouw, spoorzijde, en op de zijgevels van de vleugels aangebracht.

Op de hierna volgende bladzijden treft de modelbouwer de voor de constructie van het station van Herent benodigde werktekeningen aan.

Bij de foto's : (van links boven naar rechts onder) : 1. Herent straatzijde; 2. en 3. Herent spoorzijde; 4. en 5. St.-Kathelijne-Waver omstreeks 1920, straat- en spoorzijde; 6. Dilbeek (in spiegelbeeld gebouwd t.o.v. Herent). Foto's 1, 2 en 3 : Paul Jacops, 1989; 4 en 5 : prentkaarten, verzameling Paul Jacops; 6 : foto NMBS, verzameling Paul Jacops.



415 WAVRE Ste. CATHERINE La Gare
St. KATHELYNE WAVER De Statie

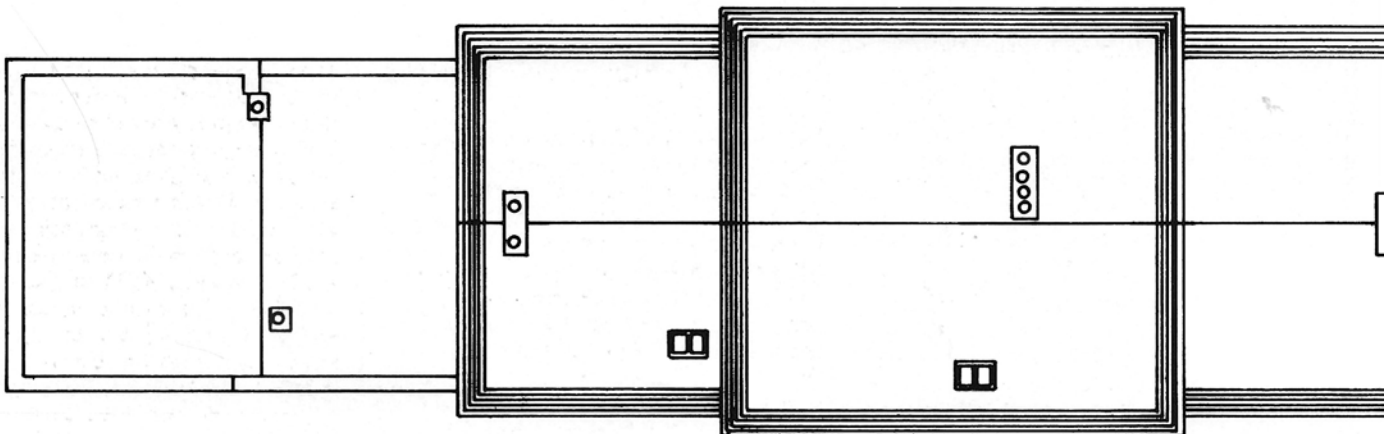


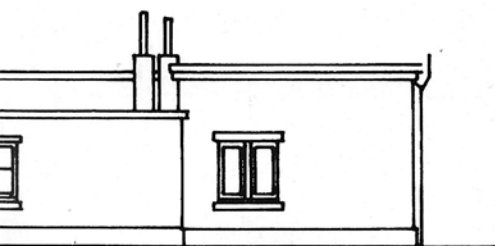


GEVEL KANT

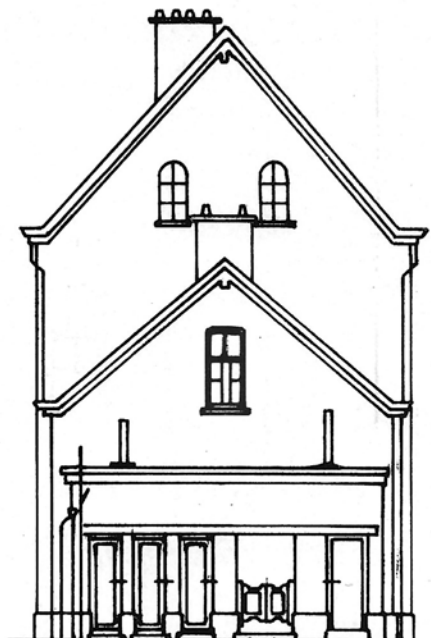


GEVEL KA





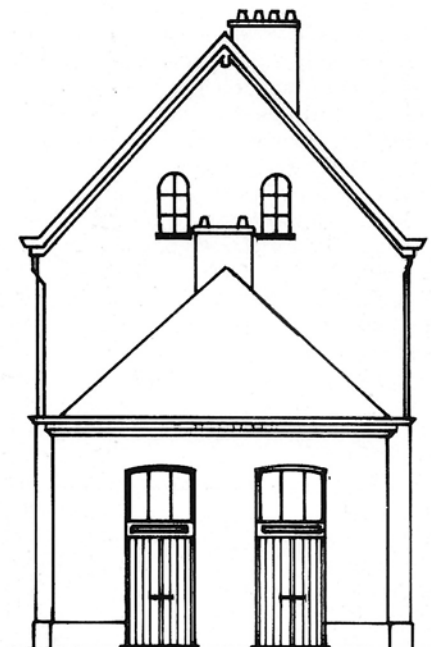
PLEIN



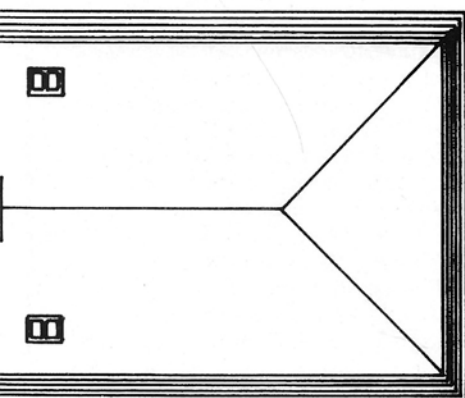
KANT BRUSSEL



UIT SPOREN



KANT LEUVEN



DAKPLAN

Enkele opmerkingen bij de tekeningen van het station van Herent

De tekeningen zijn gemaakt voor schaal N en werden afgeleid van een architectenplan op 1/50. Kleinere maatafwijkingen ingevolge afronding van de omgerekende afmetingen zijn dus niet uitgesloten.

Verschillen ingevolge meet- en tekenfouten zijn eveneens mogelijk. Bedenk dat een lijndikte van 0,35 mm druktechnisch quasi noodzakelijk is, maar omgerekend naar ware grootte 56 mm betekent !

Vergelijkingen met het gebouw zoals het er staat kan ook verschillen aan het licht brengen. Metsers werken doorgaans niet met precisie-meetinstrumenten; een „haartje” uit het metsers-jargon betekent elk verschil kleiner dan een halve steen.

De noodzaak minimum-lijndikten te handhaven maakte vereenvoudigingen onvermijdelijk, vooral m.b.t. ramen en deuren.

Liever dan de tekeningen onoverzichtelijk te maken met maten en maatlijnen, werd de voorkeur gegeven aan het afdrukken van de tekeningen op de gestandaardiseerde N-schaal, zodat de kandidaat-bouwer de nodige maten kan overnemen.

Voor omzetting naar andere schalen vermenigvuldigen met :

TT : 1,333; HO : 1,839; O : 3,678 (1/43,5) - 3,555 (1/45); I : 5.

De bodempas helt in werkelijkheid in twee richtingen. Op N bedraagt het grootste verschil echter slechts 1,4 mm en ik ben dan ook zo vrij geweest er een horizontale van te maken.

De gebruikte materialen blijken uit de foto's; zij werden op de tekeningen niet herhaald.

Walter Temmerman

Verkiezing van „Het Model van het Jaar”

De Febrail-Modelbouwcommissie organiseerde op 15 februari 1992 in de lokalen van „De Pijl” te Muizen/Mechelen een vergadering, tijdens welke een eerste verkiezing van het (Belgisch) „Model van het Jaar” plaatsvond. Heel wat modelbouwverenigingen uit Vlaanderen, Brussel en Wallonië waren op de vergadering vertegenwoordigd. Naar verluidt werd er heel wat gemeten, vergeleken en gediscussieerd, en dit in een opperbeste stemming ! Uiteindelijk bleken de meningen van de aanwezigen vrij eensluidend. Uit de 23 weerhouden modellen werden 4 „Mo-

dellen van het Jaar” gekozen : één in de categorie tractiematerieel, één in de categorie getrokken materieel, één in de categorie toebehoren en één in de categorie „originaliteit”. Er werd gelet op de afmetingen, de esthetische kenmerken, de rij-eigenschappen, de conformiteit van de wielen, de maximale snelheid volgens NEM enz., enz. van de modellen. De resultaten van de verkiezing waren bij het ter perse gaan van dit RR-nummer nog niet officieel bekendgemaakt. Dit zou gebeuren tijdens een persconferentie einde maart / begin april. Wij houden u op de hoogte !

J.V.O.

De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen is niet meer...



Wenduine op een mooie zomerdag : de tramhalte rond 1910. De stoomtram komend van Knokke/Blankenberge rijdt het station binnen.

Toen wij in 1985, naar aanleiding van het honderdjarig bestaan van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (NMVB), in Rail-Revue nummer 2/1985 een bondige geschiedenis van deze maatschappij neerschreven, hadden wij niet het flauwste vermoeden dat zes jaar later de NMVB definitief tot het verleden zou behoren.

De verdere regionalisering van ons land zou het voortbestaan van de NMVB in het gedrang brengen. Krachtens de wet van 8 augustus 1988, tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, werd het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer onder de bevoegdheid van de Gewesten geplaatst.

In haar regeringsverklaring van 2 februari 1989 sprak de Vlaamse

Executieve zich als volgt uit over het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer in Vlaanderen : „De inrichting van het stads- en streekvervoer zal worden toevertrouwd aan één Vlaams openbaar vervoerbedrijf, met enerzijds een geïntegreerd beheerde koepelorganisatie en anderzijds regionale vervoersentiteiten met autonomie op het vlak van de exploitatie.” Op 10 juli 1990 werd in de Vlaamse Raad het decreet goedgekeurd tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij. De statuten van de Vlaamse Vervoermaatschappij kregen op 24 oktober 1990 de goedkeuring van de Vlaamse Executieve en een week vroeger (17 oktober) werd de inwerkingstelling van de nieuwe maatschappij bepaald op 1 januari 1991.

Er bestond nu enerzijds een opvangstructuur om het aan het Vlaamse



Lanaken-Tournebride, 17 augustus 1953 : AR.293 met bijwagen A 1126. Foto J. Grol.

Gewest toekomstige deel van de taken, goederen, personeelsleden, rechten en verplichtingen van de NMVB over te dragen en anderzijds de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent (MIVG) en de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen (MIVA) in die opvangstructuur te integreren.

In artikel 3 van de statuten van de NMVB staat, dat de duur van de maatschappij onbeperkt is en dat haar ontbinding maar kan uitgesproken worden krachtens een wet, die terzelfdertijd de wijze en de voorwaarden van haar vereffening zal regelen.

Om de ontbinding voor te bereiden werden bij koninklijk besluit van 17 juli 1989 de heren Alain Bouchat, inspecteur van Financiën en Lionel Missant, inspecteur der directe belastingen, afgevaardigd bij de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen. Deze inspecteurs hadden reeds met goed gevolg een soortgelijke opdracht uitgevoerd bij de Nationale Maatschappij der Waterleidingen en bij de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting en de Nationale Landmaatschappij.

De opdracht van de Regeringsafgevaardigden (ook wel genaamd : de vereffenaars) was drievoudig :

- de beslissingen voorbereiden door vanuit de ontleding van de boekhoudgegevens (dit was de laatst goedgekeurde balans) een voorstel te formuleren tot verdeling van de goederen, rechten en verplichtingen van de NMVB, die bij de nieuwe gewestelijke maatschappijen zullen ingebracht worden;
- alle teksten opstellen (ontwerp van koninklijke besluiten) die de uitvoeringsmodaliteiten van deze verdeling vastleggen;
- de vereiste documentatie verzamelen en ter beschikking stellen van de belanghebbende partijen betrokken bij de verdeling, in het bijzonder de toekomstige gewestelijke maatschappijen.

Door de Regeringsafgevaardigden werden twee tussenverslagen gemaakt, nl. op 10 november 1989 en op 20 juni 1990.

Het koninklijk besluit van 4 januari 1991 (B.S. van 9 februari 1991) regelde de overdracht, met uitwerking op 1 januari 1991, van het personeel van de NMVB in ontbinding aan het Vlaamse Gewest en aan het Waalse Gewest. Het koninklijk besluit van 27 maart 1991 (B.S. van 17 april 1991) ontbond de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en regelde de overdracht van haar taken, goederen, rechten en verplichtingen aan het Vlaamse Gewest en aan het Waalse Gewest. De beschikkingen van dit koninklijk besluit moesten toen nog uitgevoerd worden, door een verdeling van het patrimonium van de vennootschap, op basis van de balans afge-

sloten op 31 december 1990, door te voeren. Deze balans werd op 1 januari 1991 verbeterd met als enige toevoeging het resultaat van de herschatting van bepaalde gebouwen.

De gedetailleerde voorstellen van de vereffenaars werden voorgelegd aan een technische werkgroep, samengesteld uit vertegenwoordigers van de gewestelijke Executieven en maatschappijen. Deze werkgroep kwam in vergadering bijeen op 22 januari 1991, 24 juli 1991 en 2 december 1991. De Regeringsafgevaardigden drongen er steeds op aan dat de werkgroep het zoeken naar een compromisoplossing bij opduikende geschillen tot het uiterste zou nastreven.

Er waren inderdaad twee bijzondere problemen, nl. de toewijzing van de tramrijtuigen 6102, 6107 en 6131, evenals de verdeling van het historisch materieel, waarvan het Waalse Gewest vijf bijkomende rijtuigen opeiste (lokomotief 1066, stoomtramrijtuig A 11509, motorrijtuig A 9314, open rijtuig A 8947 en gemengd rijtuig C 2000). Met betrekking tot de tramrijtuigen oordeelden de vereffenaars dat zij billijkheidshalve moesten worden toegewezen aan het Vlaamse Gewest.

Inzake het historisch materieel waren zij van mening dat de voorgestelde verdeling, waaraan de verantwoordelijken van de verschillende verenigingen hun akkoord hadden gegeven, oordeelkundig werd uitgevoerd en behouden moest blijven.

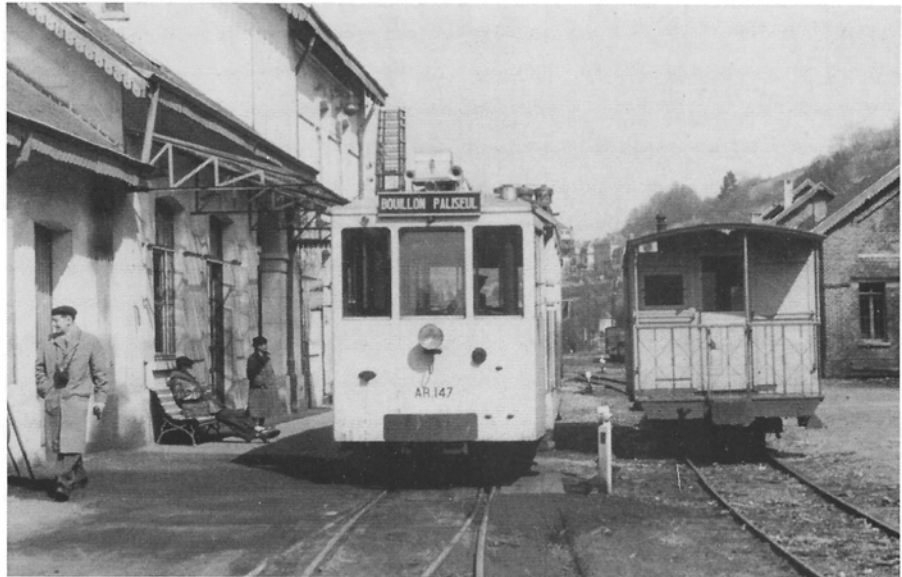
Tijdens moeizame en langdurige besprekingen binnen de technische werkgroep voor de regionalisering van de NMVB, kon men op 2 december 1991 toch een globaal akkoord over de betwiste punten bereiken.

De motorrijtuigen 6102, 6107 en 6131 werden aan de Waalse maatschappij toegerekend. Simultaan zouden deze door De Lijn worden aangekocht tegen de prijs van 45 % van de boekwaarde (45 % van 74.139.251 F = 33.362.663 F). De Vlaamse Vervoermaatschappij verbond er zich tevens toe, onderhandelingen aan te knopen met de Waalse maatschappij voor de aankoop van 10 bijkomende motorrijtuigen tegen een eenheidsprijs schommelend tussen 11 en 15 miljoen, naargelang de toestand van het voertuig.

Voor het historisch materieel werden de voorstellen van de Regeringsafgevaardigden aanvaard en werd de voorgestelde verdeling definitief. De vijf bijkomend gevraagde rijtuigen blijven zodoende eigendom van de Vlaamse Vervoermaatschappij.

Gezien alle geschillen nu opgelost waren, kon op 6 december 1991 het eindverslag over de verdeling voorgelegd worden aan Eerste Minister W. Martens en Minister van Verkeerswezen J.L. Dehaene. De Vlaamse en Waalse Executieve verleenden over het eindverslag gunstig advies, respectievelijk op 18 en 12 december 1991, zodat nu niets meer een definitieve ontbinding in de weg stond.

Het eindverslag van de Regeringsafgevaardigden werd ingediend bij de Alge-



Bouillon, tramstation, 1954. Spoorauto AR.147 wacht het vertrek af. Foto Fr. Keutgens.

mene Vergadering der aandeelhouders van de NMVB op 30 december 1991. In een Buitengewone Algemene Vergadering, nog dezelfde dag gehouden, werd de ontbinding definitief goedgekeurd en hield de NMVB op te bestaan.

Koning Boudewijn tekende nog op 31 december 1991 het koninklijk besluit, houdende verdeling van het vermogen en de maatschappelijke aandelen van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen aan het Vlaamse Gewest en aan het Waalse Gewest en afsluiting van de ontbinding. Samen met de ontbinding liep ook de opdracht van de Regeringsafgevaardigden ten einde.

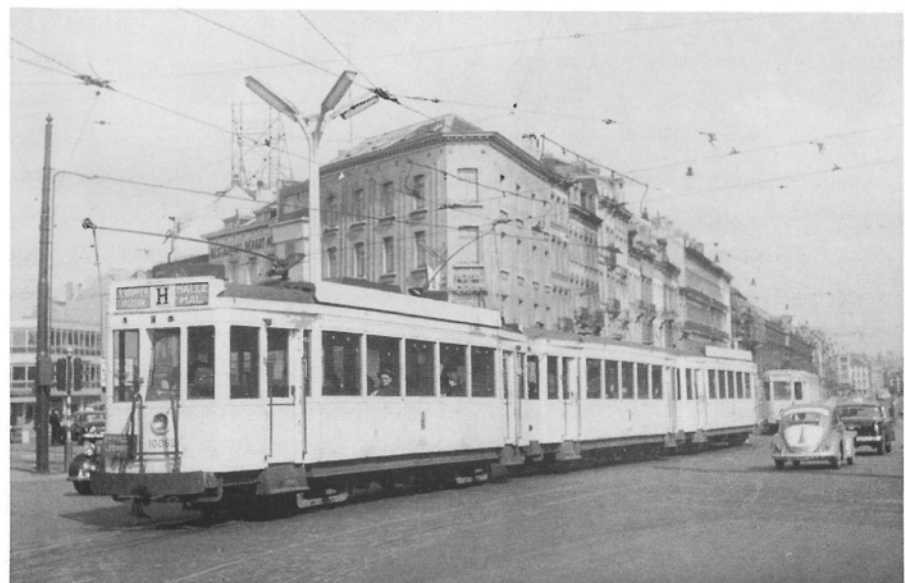
Bij het schrijven van deze bijdrage (op 9 februari 1992) was hogervermeld koninklijk besluit echter nog niet in het Belgisch Staatsblad verschenen.

De NMVB behoort nu tot het verleden.

Het spreekwoord „nieuwe borstels keren goed” indachtig, zullen haar opvolgers ongetwijfeld andere accenten gaan leggen. Een aantal beslissingen wijst reeds in die richting, zoals bijvoorbeeld de nieuwe tarievenstructuur, de bestelling van een gelijkvormige ontwaardingsapparatuur voor alle trams, bussen en trolleybussen in Vlaanderen, de bestelling van bussen door het Vlaamse Gewest enz...

De „NATIONALE MAATSCHAPPIJ” zal vlug vergeten zijn ! Alleen zij die de evolutie van ons Belgisch openbaar vervoer mettertijd zullen beschrijven, zullen met de „kranige 106-jarige” terdege rekening moeten houden !

Eric Keutgens,
februari 1991



Brussel (St.-Gilles), Grondwetplein, 28 maart 1959, lijn Brussel - Halle. Houten standaard 10062 (ex-bijwagen 19142) met bijwagens 19603 en 19604. In de achtergrond een type N in dienst op de lijn O, Rouppe - Sterrenwacht. Foto E. Bouwman.

Alle foto's in dit artikel behoren tot het archief Eric Keutgens.

Eigen statie eerst ! (II)

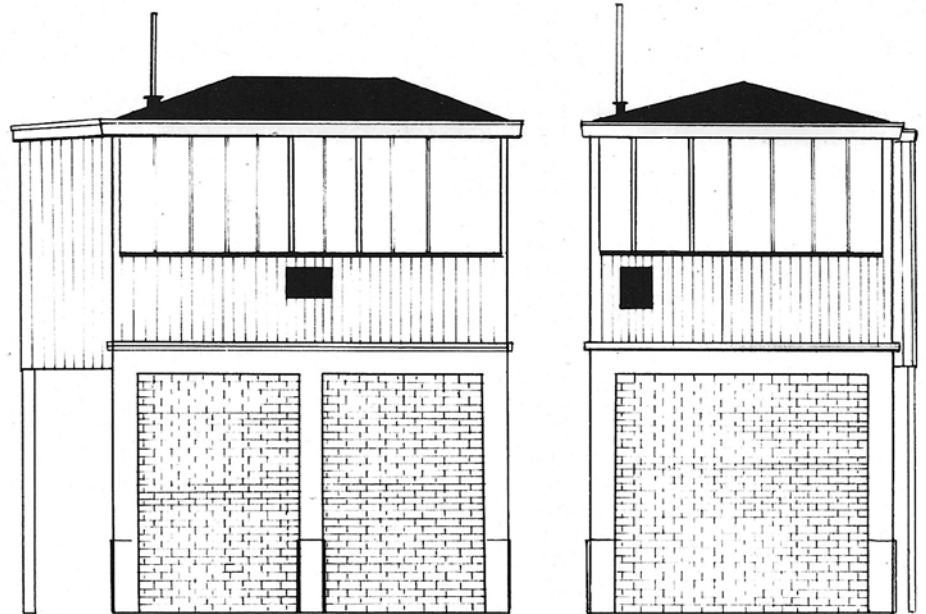
In dit nummer van Rail-Revue besteden we aandacht aan het seinhuis, gelegen aan de overweg met de Kapelstraat in Hoboken, langsheen lijn 52 Antwerpen-Zuid - Boom. Iets voorbij dit seinhuis, richting Boom, was er eerst de splitsing met de zogenaamde „Fortenlijn” Hoboken - Wilrijk - Mortsel en iets verderop de aftakking naar de industrieaansluitingen van de Cockerill scheepswerven en de Métallurgie Hoboken-Overpelt.

Ik heb dit seinhuisje in 1983 eerder toevallig „ontdekt” en toen enkele foto's gemaakt, met een mogelijke nabouw op schaal 1/87 reeds in het achterhoofd. Het seinhuis was toen reeds verlaten, maar nog vrij intact. Toen ik begin 1985 terugkeerde voor bijkomende foto's, bleek het gebouw reeds in een lichte staat van verval te verkeren en hadden vandalen zowat alle ruiten en ramen beschadigd. Korte tijd later werd het gebouw afgebroken; er resten ons dus nog alléén enkele foto's.

Gelukkig werden tijdens het fotograferen ook enige opmetingen verricht, die later werden verwerkt in een tekening. Gemakkelijkheidshalve werd dit plan eerst op een grotere schaal gemaakt en daarna verkleind tot schaal 1/87. Om een duidelijk idee te hebben van het uiteindelijke modelgebouw, raad ik iedereen aan eerst een kartonnen basismodel te bouwen aan de hand van op schaal gebrachte fotocopies van de tekening, gekleefd op iets dikker karton. Zo zie je onmiddellijk of de verhoudingen wel goed worden weergegeven en of het gebouw wel echt past op de plaats die je er op je modelbaan voor voorzien had. Soms zul je in deze fase vaststellen dat het gebouw toch te groot of te klein uitvalt en eigenlijk minder geschikt is voor je baan.

Het gelijkvloers van het seinhuis bestaat uit een betonnen geraamte, waartussen bakstenen muren werden gemetseld. De verdieping is geheel in hout; zij is slechts te bereiken langs een houten buitentrap. Deze houten bovenbouw werd geïmiteerd door in effen plasticard met een puntig mesje evenwijdige groeven te trekken. Deuren en ramen werden vervaardigd uit kleine kunststofprofieltjes van Evergreen. De trap met leuning werd ook bij dit gebouw samengesteld uit Plastruct onderdelen. De baksteenimitatie is afkomstig uit het Slaters gamma. Het roofingdak werd nagebootst met overlappende reepjes aflaktape en vervolgens matzwart geschilderd. Het gehele gebouw werd geschilderd met Humbrolverf (wit voor het houtwerk, grijs voor het beton en bruinrood voor de bakstenen; de deur op het gelijkvloers werd beige gekleurd). Uiteraard werd het gehele gebouw achteraf lichtjes verweerd. Het werd tevens voorzien van een binneninrichting.

(wordt voortgezet)
Guy Van Meroye



voorzijde



0 1 2 3 4 5 6M



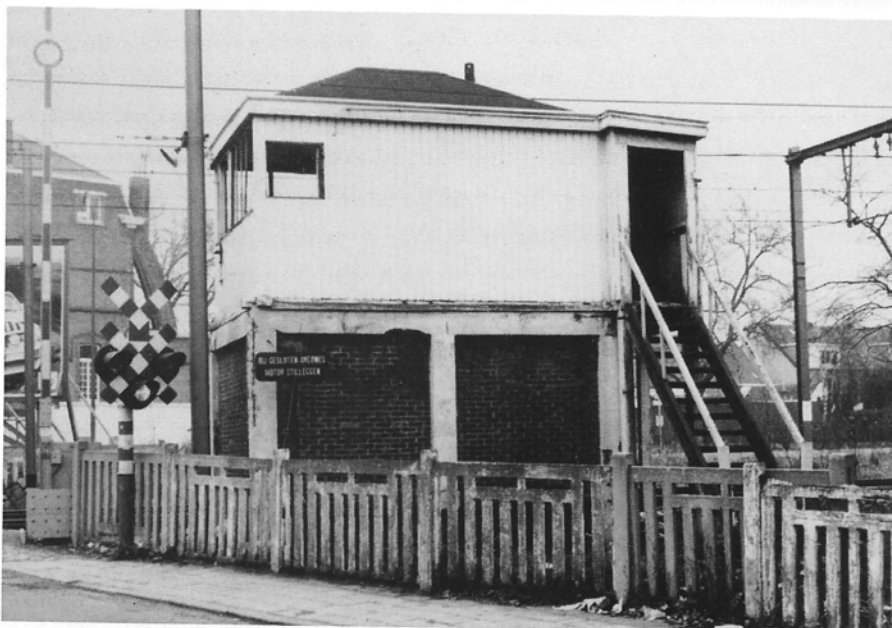
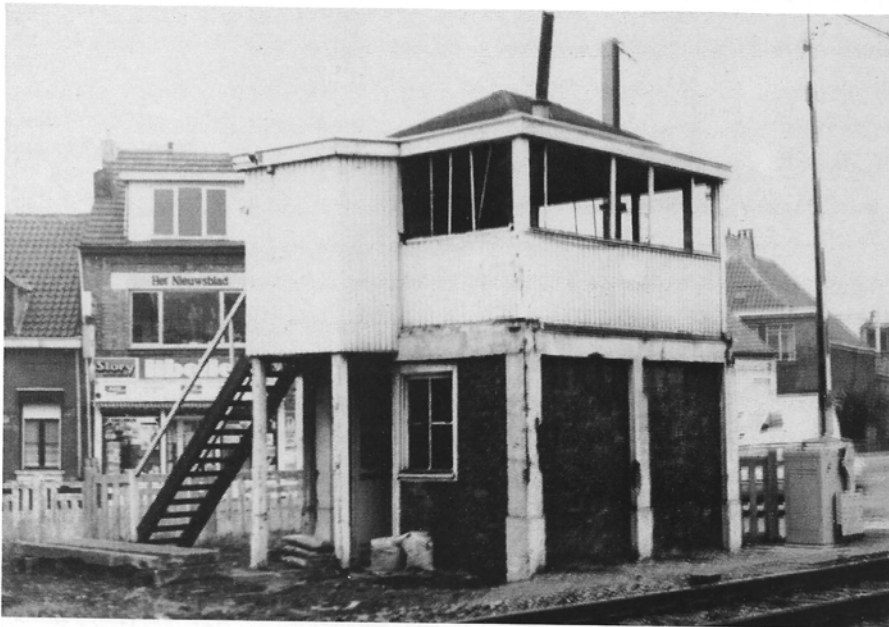
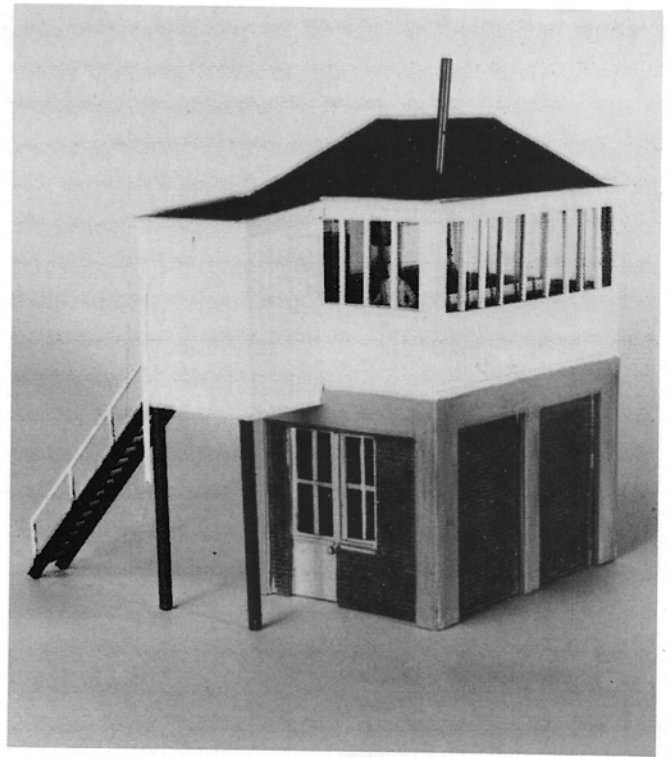
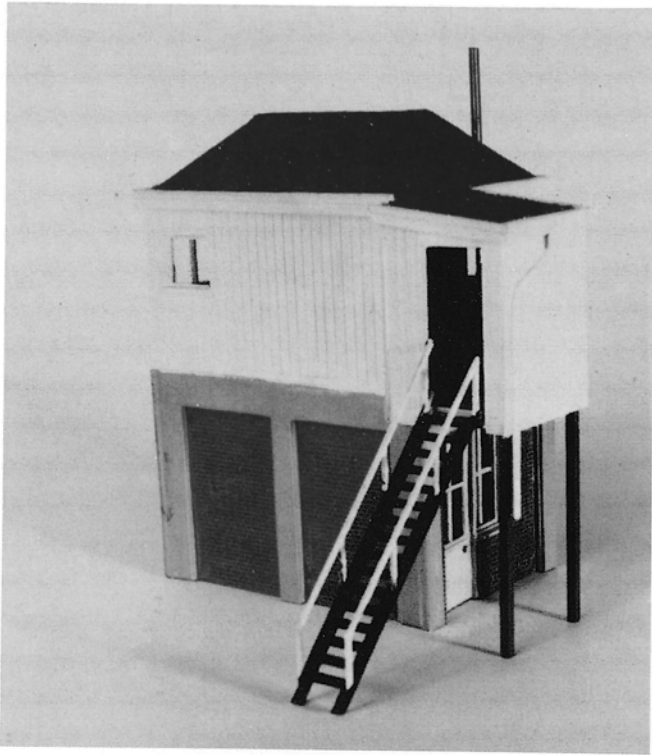
FERIVAN TRAMMODELBOUW

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

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

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



Lezersfoto's

In de loop van de voorbije maanden werden de redactie spontaan verschillende foto's - afkomstig van diverse lezers - toegezonden, klaarblijkelijk met de voor de hand liggende bedoeling deze prenten t.z.t bij een passende gelegenheid te publiceren. Wij zijn de betrokken fotografen hiervoor onze welgemeende dank verschuldigd. Niettemin dienen bij deze zendingen enkele kanttekeningen geplaatst, teneinde mogelijke teleurstellingen te voorkomen.

Zend ons **bij voorkeur** horizontale en vooral **scherpe zwart/wit opnamen!** Alhoewel wij reeds meermaals kleurenfoto's in zwart/wit reproduceerden is de kans op kleurverschuivingen en als gevolg daarvan mislukkingen bijzonder groot: dit heeft alles te maken met de in de drukkerij gebruikte orthochromatische film, die lang niet alle kleuren op hun juiste waarde „ziet” en in feite alléén geschikt is voor het reproducere van zwart/wit opnamen. „Staande” (vertikale) foto's nemen, over twee kolombreedtes gereproduceerd, een te grote plaatsruimte in en zijn daarom minder geschikt. Wat de scherpte van de beelden aangaat kunnen wij slechts bij waardevolle historische opnamen iets minder veeleisend zijn!

De redactie

Resultaten van het Febelrail-modelbouwreferendum

In 1991 werd door de overkoepelende federatie Febelrail een referendum ingericht, met het doel een beeld te bekomen van de wensen van de Belgische modelspoorliefhebber inzake nieuwigheden „naar Belgisch voorbeeld”.

In totaal werden door de Febelrail-Modelbouwcommissie 264 ingevulde vragenlijsten ingezameld, waarvan de meeste ingezonden werden via clubs of rechtstreeks door individuele modelspoorliefhebbers. Slechts 4 à 5 % van de vragenformulieren werden ingezonden via detailhandelaars, hoewel deze waren aangesproken om aan het referendum mee te werken. Volgens de Modelbouwcommissie bewijst dit duidelijk de algemene desinteresse van de handelaars voor de spoorhobbywereld.

De enquêteresultaten geven het volgende „profiel” weer van de gemiddelde modelspoorliefhebber (let wel : dubbel-tellingen zijn mogelijk; men kan bijv. tegelijk geïnteresseerd zijn in schaal N én in schaal Z !):

- 33 % bezit een modelspoorbaan, 35 % bouwt er een...

- 82 % is geïnteresseerd in de schaal HO, 9 % in N, 4 % in I en 1,5 % in Z;

- 80 % is geïnteresseerd in normaalspoor, 20 % in meterspoor en 4% in andere spoorwijdten (lees : overig smalspoor);

- 69 % is geïnteresseerd in Belgische modeltreinen, 48 % in Duitse treinen (DB en DR), 24 % in Franse treinen en 18 % in Zwitserse treinen;

- veruit de meeste enquêtedeelnemers zijn geïnteresseerd in de tijdperken 3 en 4; hoe recentier het tijdperk, hoe meer amateurs; tijdperk 4b (1981-heden) scoort het hoogst : 64 % der enquêtedeelnemers betoont zijn interesse voor deze actuele periode !;

- 53 % is geïnteresseerd in Belgische decoralelementen.

Via een puntensysteem, gebaseerd op de

rangorde van de door de enquêtedeelnemers opgegeven voorkeurmodellen, kon het volgende „wenslijstje” van de Belgische modelspoorliefhebbers samengesteld worden :

- eerste plaats (met 434 punten) : het „tweedelig elektrisch treinstel” (zonder aanduiding van een bepaalde reeks);

- tweede plaats (met 363 punten) : de elektrische locomotief reeks 20;

- derde plaats (met 280 punten) : de diesellocomotief reeks 51;

- vierde plaats (met 267 punten) : de diesellocomotief reeks 55;

- vijfde plaats (met 235 punten) : het rijtuig K 1;

- zesde plaats (met 216 punten) : het elektrisch treinstel „Break”;

- zevende, achtste en negende plaats (met 214, 206 en 195 punten) : de (museum)stoomlocomotieven type 1, 12 en 29;

- tiende plaats (met 183 punten) : het rijtuig K 2.

Behaalden overigens ook meer dan 100 punten : de stoomloc type 10 (173 pt.), de elektrische loc reeks 26 (148 pt.), de rijtuigen K 3, M 1 en M 5 (168, 130 en 114 pt.), het elektrisch treinstel „Sprinter” (112 pt.) en de dieselmotorrijtuigen reeksen 44/45 en 40 (163 en 104 pt.).

Opmerkelijk zijn : de zeer uitgesproken interesse voor het elektrisch tweetje, de grote interesse voor de „zware” diesellocs, de opmerkelijke interesse voor K-rijtuigen en de eigenlijk toch niet zo schitterende score van de stoomlocs...

Tramvoertuigen komen ook in de rangschikking van de voorkeurmodellen voor, maar halen niet de kaap van de 100 punten; het NMVB-tramrijtuig type S (91 pt.) en het Standaard-tramrijtuig (68 pt.) staan boven op het tramwenslijstje.

Tenslotte nog een woordje over de goederenwagens : de topper is hier de ertswagen type Fal(l)s (66 pt.), ge-

volgd door de autotransportwagen type Sekqs (43 pt.).

Het typisch tweedelig elektrisch treinstel komt dus als grote winnaar van het referendum naar voor (zonder voorkeur voor een bepaalde reeks). Een geïnteresseerde fabrikant zou een reeks kunnen kiezen die het aanbieden van allerlei varianten toelaat. Men zou zelfs kunnen overwegen om ook treinstellen zonder motor uit te brengen.

Andere bevindingen :

- Vele enquêtedeelnemers vragen dat bepaalde door de modelbouwindustrie reeds aangeboden Belgische locomotiefmodellen een face-lift zouden ondergaan, of dat ze voor beide stroomsystemen zouden leverbaar zijn.

- Sommige rijtuigtypes die (weliswaar niet bovenaan) op het verlanglijstje voorkomen, zijn reeds op de markt; dit is te verklaren door het feit dat bepaalde varianten niet beschikbaar zijn, zoals de M4-stuurpost, het I6-Eurofima-bagagerijtuig, e.d.m.; men wenst deze ontbrekende varianten te kunnen aankopen om realistische treinsamstellingen te laten rijden. Overigens zijn 43 % van de enquêtedeelnemers bereid, volledige rijtuigsets aan te kopen (bijv. M4B + M4B + M4A + M4ADx).

- Er werd ook gepeild naar de interesse van de enquêtedeelnemers voor de aankoop van modellen onder de vorm van kits of artisanale producten van hoge kwaliteit. Deze vraag heeft aanleiding gegeven tot heel wat commentaren ! De meeste liefhebbers hebben een duidelijke voorkeur voor modellen van grote series. Kits en artisanale modellen van hoge kwaliteit vallen duidelijk minder in de smaak. De kits vindt men gewoonlijk te moeilijk en te duur en bij de artisanale modellen is volgens een deel van de enquêtedeelnemers enkel de prijs hoog en stelt men vraagtekens bij de geleverde kwaliteit...

De gedetailleerde resultaten van het referendum werden reeds overgemaakt aan de fabrikanten en importeurs van modeltreinen. De Febelrail-Modelbouwcommissie is ervan overtuigd dat deze zullen rekening houden met de bevindingen die uit de resultaten naar voren komen.

J. Van Olmen

Nürnberg Messe 1992 : een overzicht in een notedop

De jaarlijkse internationale speelgoedbeurs te Nürnberg is weer achter de rug en wij, modelspoorders, kunnen alvast dromen van de aangekondigde nieuwigheden.

Roco

Zoals reeds bekend, kondigt Roco een schaalmodel aan van de elektrische lokomotief van de reeks 20 op schaal HO. Op de Nürnberg Messe was evenwel nog geen handmonster te zien : dit model zal dan ook waarschijnlijk pas in 1993 in de handel zijn. Als eerste komt de lokomotief 2021 in blauwe schildering.

Wel te zien waren de Eurofima rijtui-



Elektrisch tweetje nr. 666 te Schaarbeek op een onbekende datum. Het Belgisch spoorweglandschap werd - en wordt nog steeds - in sterke mate bepaald door dit type van materieel, dat ook bovenaan staat op het verlanglijstje van de Belgische modeltreinliefhebbers. Foto NMBS.

gen in „Memling“-schildering. Van de invoerder vernamen we verder dat Roco tevens een nieuwe oplage plant van de e-lok reeks 101 met museumnummer 101.012, zonder gele snor vooraan, en in twee tinten groen. Ook zijn een vijftal goederenwagens voorzien, waarbij het dan meestal gaat om reeds bestaande Belgische modellen die een nieuw wagennummer kregen.

Märklin

Ook Märklin kondigt in het exportprogramma een „Memling“-versie aan van de (verkorte) Eurofimarjtuigen. Belangrijker is een nieuw model van de stoomlokomotief type 25 : lok 25.016, een Belgische versie van de Duitse BR 50.

Tenslotte brengt Märklin ook een set van 4 open Eaos goederenwagens met een privaat diesellok (V36) van de Compagnie du Ciment Belge.

KleinModellBahn

De vorig jaar aangekondigde modellen van het M1-rijtuig zouden voor onbepaalde tijd uitgesteld zijn, en zeker niet voor 1994 in productie gaan.

Preiser

Speciaal voor de Belgische modelbaan brengt Preiser een setje met Belgische politieagenten en een setje met Rijkswachters. Later zal ook een Belgische politiekombi met agenten worden uitgebracht.

Guy Van Meroye

Van railrondje tot elektronische beveiliging :

Mijn bloksysteem

Modelsporen zit me in het bloed. Op mijn achtste verjaardag kreeg ik mijn eerste doos met een stomer en enkele wagens, merk Märklin. Rondjes rijden was zowat het enige wat toen kon, maar al gauw peuterde ik van oom of tante wat centjes los om er sporen mee te kopen.

Weldra schonk ook dit mij geen voldoening meer. Ik wou verdere uitbreiding, maar slechts weinig spaarcenten waren beschikbaar. Ik ging dus op zoek naar goedkoper materieel en vond dit bij Lima en Jouef.

Jaren later kon ik beschikken over een „grote kamer“, waar een sporenplan van 2,50 x 1,25 m kon uitgebouwd worden. Nu werd het tenminste een „echte“ spoorweg met rails en treinen. Iedereen vermoedt wellicht mijn volgend probleem : treinen reden op elkaar in of wilden mekaar voorbij op hetzelfde spoor. Toen leerde ik het gebruik van relais en reedcontacten appreciëren. Maar dat bleek niet voldoende : ik wilde méér. Ik was duidelijk besmet met een microbe waar geen kruid tegen gewassen was !

Heden bouw ik een derde baan op, met ongeveer 120 m spoor en een 30-tal wissels. Er kan ook op tegenspoor gereden worden. Was ik een octopus, dan zou dat zaakje misschien manueel te bedienen zijn. Daar ik slechts over twee handen en twee voeten beschik wil dat toch niet echt lukken !

Pratend met een vriend-hobbyist kwam het thema „alles elektronisch beveiligen“ op de proppen. Dat kon, maar met de bestaande systemen waren we gebonden aan „FMZ“ van Fleischmann en „Digital“ van Märklin, iets wat de bruine van de hobbyist niet kon trekken.

Uit verder dromen en fantasieren werd stilaan een nieuw eigen bloksysteem geboren en dit kind kreeg ook een naam : LOGITRON. Voor Logitron werd aandachtig geobserveerd bij en zo goed en kwaad als kon afgekeken van de Belgische Spoorwegen.

Bij Logitron mag de treinsamenstelling van trektreinen langer zijn dan een

bloksectie, maar er moet stroomverbruik zijn door de laatste wagen.

Duwtreinen mogen niet langer zijn dan een bloksectie; de voorste wagen (het stuurstandrijtuig) moet stroom verbruiken, bv. met LED's of door verlichting in het rijtuig.

De blokkaart krijgt informatie van het vorige blok en geeft informatie naar het volgende blok via de datalines (3 in / 3 uit).

Voor de voeding zijn twee draden nodig (+ en - 12 V) en vier draden voor de bediening van het sein, dat geen inwendige weerstand behoeft (die zit nl. in de blokkaart ingebouwd); naar de sporen lopen twee draden, een A- en een B-sector en het positief gepoolde spoor kan doorverbonden worden. Slechts twee onderbrekingen zijn voorzien in de negatieve spoorstaaf. Eventueel kan een draad worden toegevoegd voor terugmelding naar het O.K.B. (Optisch Controle Bord).

Iedere kaart is kortsluitbeveiligd (Fold Back). Alle kaarten kunnen worden gebruikt als beginkaart (B.B.K.), als tussenkaart (T.B.K.) en als eindkaart (E.B.K.). De beginkaart kan eventueel een vereenvoudigd type zijn. Alle kaarten kunnen als lus worden geschakeld. Door bijvoeging van een schakelaar op de blokkaart kan ieder sein manueel gesloten worden. Met de informatie komend van de datalines kan een overwegkaart (reeds beschikbaar) worden gestuurd.

De wisselkaarten van Logitron zijn combineerbaar met de blokkaarten; een wissel kan niet worden verlegd wanneer een baanvak niet veilig is. In een station kan automatisch worden gereden of manueel d.m.v. een rangeermodule (P.B.R.). De rangeermodule werkt onafhankelijk van de rijrichting van de blokkaarten en heeft een terugmelding voor het O.K.B. Zelfs een stilstaande trein geeft zodoende een bezetmelding. Belangstelling ? Voor verdere inlichtingen kan je terecht op het nummer 091 / 31 91 61.

Eric Minnaert

FEBELRAIL AGENDA

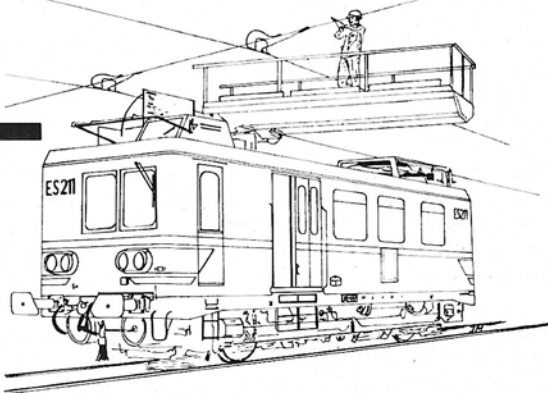
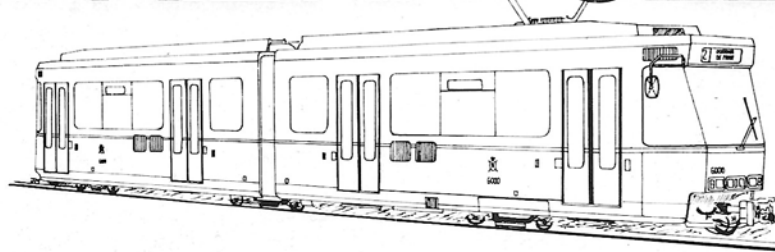
De federatie FEBELRAIL heeft tot doel het verenigen, met het oog op het bevorderen van de onderlinge samenwerking, van alle Belgische verenigingen van spoorweg- en trambelangstellenden, de verenigingen die een toeristisch spoor- of trambedrijf of een museum voor openbaar vervoer uitbaten, de verenigingen voor spoorwegarcheologie, de niet-handelsgerichte verenigingen die studiereizen inrichten betreffende het openbaar vervoer in België of in het buitenland en de verenigingen voor modelbouwers. 28 verenigingen zijn lid van deze overkoepelende federatie.

De meeste clubs (... en niet in het minst de kleine...) zijn zeer dynamisch : het jaarlijks aantal bijeenkomsten, dia- en filmvoorstellingen, groepsuitstappen en -reizen is overweldigend te noemen, zonder de openingsdagen van de musea voor openbaar vervoer en de ritdagen van museumspoor- en trambedrijven, de vele ruilbeurzen van miniatuurtreinen, de modelbouwtentoonstellingen enz. te vergeten. Bijna alle clubs verspreiden bovendien een eigen tijdschrift of een omzendbrief en verschillende verenigingen publiceren geregeld boeken en brochures over allerlei spoorse onderwerpen.

Om diverse redenen liet de wederzijdse uitwisseling van informatie over (en ook de eventuele coördinatie van...) de menigvuldige initiatieven veel te wensen over. Overal werd de noodzaak gevoeld, een gemeenschappelijk mededelingenblad te creëren, waarin alle mogelijke informatie over de activiteiten van zoveel mogelijk verenigingen zou worden opgenomen. FEBELRAIL is hierop ingegaan en is voor enige jaren gestart met het uitgeven van een trimestriële AGENDA, waarin een kalender van alle activiteiten van de aangesloten clubs voorkomt en eveneens heel wat informatie wordt opgenomen van allerlei verenigingen en organismen die (nog ?) geen lid zijn van de federatie. Ook worden zoveel mogelijk inlichtingen verstrekt over nieuwe publicaties die handelen over de Belgische spoor- en tramwegen en worden heel wat folders en omzendingen als bijlage bij de FEBELRAIL AGENDA verzonden (bijv. folders van museumbedrijven).

Bent u geïnteresseerd in hetgeen in België gebeurt op het vlak van de trein- en tramhobby, neem dan een abonnement op de FEBELRAIL AGENDA ! Voor 1992 bedraagt de kostprijs 220,- fr. (in België) of 330,- fr. (in het buitenland); bedrag te storten op bankrekening 068-0918460-91 (voor Belgische abonnees) of postrekening 000-1482295-38 (voor buitenlandse abonnees), van FEBELRAIL vzw, secretariaat, p/a Allée des Jonquilles 18 te 1457 Walhain-Perbais. Let wel : de redactie en het secretariaat van FEBELRAIL worden waargenomen door vrijwilligers en de AGENDA wordt uitgegeven zonder enig winstoogmerk !

RAIL-AKTUEEL



• Reeks 62 terug op lijn 15 Antwerpen - Neerpelt

Vrij plots werd beslist de reizigerstreinen tussen Antwerpen Centraal en Neerpelt (gereden in trek- en duwdienst) opnieuw te laten slepen door diesellokomotieven van de reeks 62.

Op maandag 9 december 1991 werd deze nieuwe regeling van kracht. De inzet van de reeks 55 bracht immers geen verbetering van de dienstverlening met zich. De 55'ers zijn wel „sterker” maar daarom nog niet „sneller”. Deze reeks werd de voorbije jaren vooral gebruikt in de goederdienst, waar het meer op kracht dan op snelheid aankomt. Het gebruik, onder geheel verschillende omstandigheden, in de reizigersdienst (veelvuldig stoppen en steeds terug optrekken voor relatief korte trajekten) leverde een stijgend aantal defecten op. De reeksen 55 en 62 werden begin jaren '60 ontworpen en gebouwd. Beiden vormden als het ware een „BN-tegenhanger” ten opzichte van de „Cockerill”-reeksen 51 en 60/61.

De traktiewerkplaats Hasselt stond de lokomotieven 5506, 5517, 5521, 5525, 5535 en 5541 terug aan Kinkempois af.

Op zijn beurt bezorgde Kinkempois de Limburgse werkplaats een zestal lokomotieven reeks 62 (6238, 6251, 6252, 6253, 6260 en 6279) om de dienst over te nemen.

Hierbij valt op dat alleen de vroeger afgestane machine 6264 niet naar Hasselt terugkwam; de 6279 mocht in ruil haar plaats innemen. De 6264 werd immers half april 1991 van Kinkempois naar Merelbeke gemuteerd terwijl de 6279, die begin juni 1991 van Hasselt naar Kinkempois ging, nu terugkwam. Omdat de keertijd in Neerpelt zeer kort is (slechts een tiental minuten) loopt elke in de richting Neerpelt opgelopen vertraging a.h.w. automatisch door in de andere rijrichting. Dit is uiterst nadelig voor de regelmatigheid van de dienst. Onderweg bestaat praktisch géén mogelijkheid, een opgelopen vertraging „goed te maken”. Dit probleem werd verholpen door de keertijd in Neerpelt beduidend te verlengen. Daar het ongewenst was de vertrektijden van de treinen te wijzigen in de loop van een geldende dienstregeling, werd een bijkomend rijtuigstel ingezet. Deze ingrepen moeten er voor zorgen dat de regelmatigheid op lijn 15 er flink op vooruit gaat. De eerste resultaten zijn alvast bemoedigend...

• Driedledige elektrische motorstellen „Break”

Momenteel is men in de Centrale Werk-

plaats Mechelen zeer druk in de weer met het afwerken van de eerste twee tussenrijtuigen voor de motorstellen type „Break”. Stel 311 zal als eerste driedledige eenheid op het spoor worden gezet, spoedig gevolgd door het nummer 328. De driedledige motorstellen krijgen bij deze gelegenheid een aangepaste en zeer modern ogende schildering, waarbij grijs, blauw en geel primeren en dit materieel een zeer fris uitzicht bezorgen.

Volgens plan zullen in 1992 veertig tussenrijtuigen worden afgeleverd; in 1993 en 1994 mag men er telkens 44 verwachten en de overige 12 komen in 1995 uit de fabriek. Zodoende zal het volledige park van 140 motorstellen in 1995 met een tussenrijtuig zijn uitgerust. Op dit ogenblik wordt geen omnummering in het vooruitzicht gesteld.

De 35 motorstellen van de traktiewerkplaats Stockem worden bij voorrang uitgerust. Op de as Brussel - Luxemburg stelt men immers een chronische overbezetting van de treinen vast, vooral tijdens de piekuren. Met deze uitbreiding van het aantal aangeboden plaatsen hoopt men hieraan het hoofd te kunnen bieden. Het aan de dienst onttrekken van enkele om te bouwen motorstellen had dan weer gevolgen voor de beurtregeling. Wanneer de ombouwketting in de CW Mechelen op volle toeren draait, zullen immers telkens vijf tot zes motorstellen per maand geïmmobiliseerd worden. Dientengevolge moest Kinkempois enkele stellen aan Stockem afstaan. Op de verbinding Herstal - Tournai dienden daardoor in de weekdienst opnieuw gesleepte treinen te worden ingezet, samengesteld uit rijtuigen type M4 en getrokken door een goede oude lokomotief van de reeks 22! In het raam van „STAR 21” zal er in 1992 werk worden gemaakt van het inbouwen van asynchrone traktiemotoren in een vijftal „Breaks”. Deze traktieuitrusting is van hetzelfde type als deze van het prototype-motorstel 050 (ex-151). Deze ombouw zal bij voorkeur worden uitgevoerd bij de driedledige stellen die in 1992 ter beschikking komen.

• Vaarwel 2803 !

Het was te verwachten : de 2803 zal niet meer worden hersteld. Reeds geruime tijd verblijft deze machine in de Centrale Werkplaats te Mechelen voor herstelling van het aanzetmechanisme, in spoorjargon de „JH” (Jeumont-



Het tot een driedledige eenheid uitgebreide en in een nieuwe jas gestoken „Break”-motorstel 311 tijdens de eerste proefrit op 6 maart 1992 in Aarschot. Foto Ronald Mardaga.

Heidmann). Omdat deze klus een vrij dure aangelegenheid is, ziet men ervan af. Men mag daarbij niet vergeten dat de reeks 28 slechts uit drie lokomotieven bestaat. De reeks dateert uit 1949 en is in feite afgeschreven. Het loont dus niet meer, aan deze lokomotieven nog kostelijke herstellingen te laten uitvoeren. De recupereerbare onderdelen zullen worden gebruikt voor eventuele reparaties aan zustermachines 2801 en 2802 die nog iedere dag met rangewerk in en om het Brusselse Zuidstation bedrijvig zijn.

• Nieuwe tweestroomlokomotieven ?

Herinner u de proeven die gebeurden met de Franse „SYBIC“-lokomotief in het raam van „STAR 21“. Met deze lokomotief werden testresultaten verzameld met het oog op de ontwikkeling van een nieuw soort machine, specifiek voor het NMBS-net. Met de komst van de hogesnelheidslijn in ons land zullen verschillende wijzigingen aan de uitbating van het spoorwegnet aan de orde worden gesteld. De toekomstige lokomotieven zullen 200 km/u moeten kunnen rijden op - o.a. - de baanvakken Antwerpen - Lille (Fr.) en Oostende - Liège-Guillemins. Op het traject naar Frankrijk zal gebruik worden gemaakt van tweespanningslokomotieven om de lokwissel aan de grens te vermijden. In de goederendienst zullen ook nog bijkomende machines nodig zijn, met het oog op de vernieuwing van de Athus - Meuselij.

Uit de proeven is alvast gebleken dat een systeem met driefasige asynchroon traktiemotoren beter geschikt zou zijn om een soort „universele“ lokomotief te bouwen dan de uitrusting met synchroon motoren van de „SYBIC“...

Redenen genoeg om de nieuwe technologie eerst uit te proberen op een prototype. In het project „STAR 21“ is trouwens voorzien om een vijftal lokomotieven uit de reeks 21 om te bouwen tot een soort „supermachines“. Zij zullen worden uitgerust met zeer krachtige driefasige asynchroonmotoren en geschikt worden gemaakt voor twee spanningen.

• Traktiewerkplaats Haine-St.-Pierre : het einde

Begin 1992 werd de ATD Haine-Saint-Pierre gesloten. Het weinige (diesel)materieel dat hier nog stond afgesteld werd verdeeld over een viertal andere traktiewerkplaatsen.

De zes rangeerdiesels uit de reeks 84 werden verdeeld over Antwerpen Dam (1), Latour (2), Montzen (1) en Oostende (2). De motorwagens 4601 en 4603 werden toegewezen aan Montzen, maar zullen wel te Haine-St.-Pierre blijven. Het onderhoud aan deze museummotorwagens zal worden uitgevoerd door Kinkempois.

• Reeks 15 in verval ?

Sinds enige maanden werden de driespanningsinstallaties op de lokomotieven 1504 en 1505 buiten gebruik gesteld. Daar, door het ontbreken van het ATB-systeem, deze lokomotieven enerzijds niet meer toegelaten worden op het NS-net en ander-



Machine 2803, hier nog in een vroegere schildering, ter hoogte van de halte Kapellekerk op de Noord-Zuid Verbinding. Het einde voor deze intussen 43 jaar oude lokomotief is gekomen : zij wordt niet meer hersteld. Foto Ronald Mardaga, 15 september 1980.

zijds er ernstige storingen optraden in de (Franse) 3kV wisselstroominstallatie, werd beslist deze apparatuur buiten dienst te stellen. Hierdoor zijn het in feite „gewone“ 3.000 V lokomotieven geworden. De 1504 en 1505 worden nog wel ingezet op het traject Oostende - Aachen Hbf. Mocht in de toekomst echter blijken dat er voor de overige drie lokomotieven dringend onderdelen nodig zijn, dan zouden de 1504 en de 1505 wel eens kunnen dienen als „plukmachines“.

• Verloren (of gevonden) voorwerpen, slechts één adres : Brussel Noord

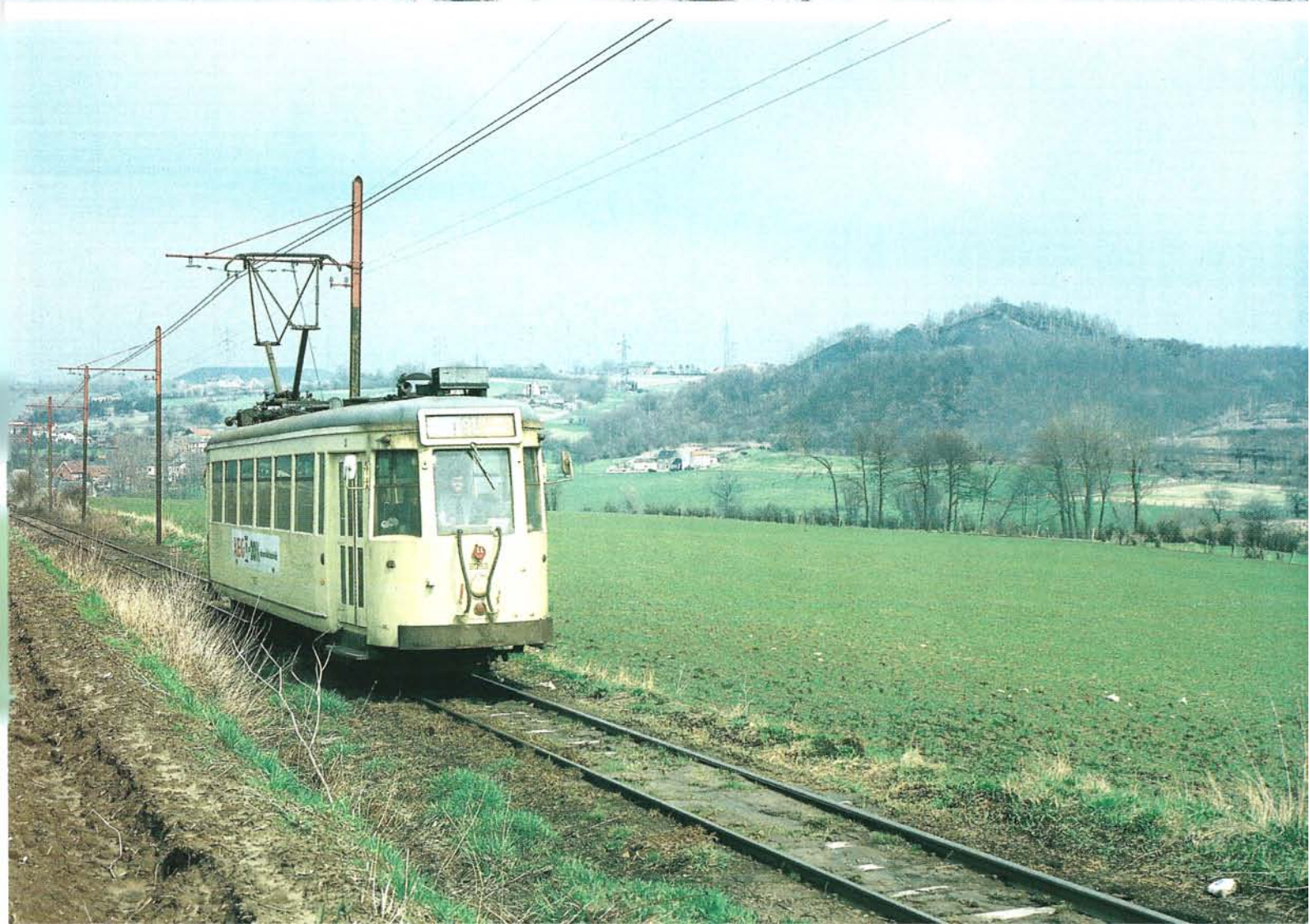
Het depot van verloren voorwerpen bevindt zich sinds 16 januari 1992 in het Brusselse Noordstation. Vroeger was deze verzamelplaats ondergebracht in het oude, stijlvolle gebouw van Brussel Leopoldswijk. De verhuizing

van deze dienst is een rechtstreeks gevolg van de drastische verbouwing van de Leopoldswijk. Daar is men volop bezig met het optrekken van een nieuwe Europarlementszetel. Het bestaande gebouw had geen „halfgrond“ voor het organiseren van plenaire zittingen en dat gemis wordt in het nieuwe gebouw opgevangen. Er werd beslist, de gevel van het oude stationsgebouw in het geheel te integreren. Wanneer men daar rond deze tijd passeert ziet men in de achtergrond een immens gebouw met een opvallende ronde dakconstructie, die onmiddellijk doet denken aan een uit de kluiten gewassen oude juke-box.

Het stationspersoneel van het „Quartier Léopold“ zal het depot toch een beetje missen. Deze bewaarplaats was een sympatiek onderdeel van het dagelijks stationsleven, zeker wanneer men met



Driespannings-lokomotief 1504 in „betere“ tijden, met Trans Europ Express „Etoile du Nord“ Amsterdam - Paris aan de haak te Berchem (Antwerpen) op 2 april 1983. Foto Jan Mahieu.



een klein gebaar iemand blij kon maken door het terugbezorgen van zijn eigendom...

Valt het u ook op dat er wellicht toch zoiets als een „communauteur” verschil bestaat? Wij, Vlamingen, spreken van „verloren” voorwerpen terwijl onze meer zuidelijke landgenoten het hebben over „objets trouvés” (gevonden voorwerpen). Zouden zij misschien optimistischer of positiever denken?

• **Hogere maximum-snelheid voor motorwagens reeksen 44 en 45**

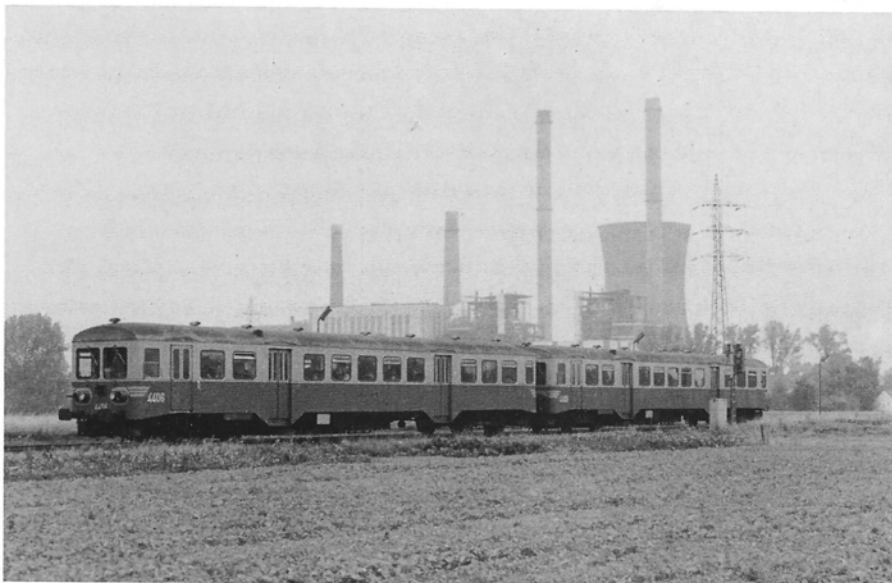
De motorwagens van de reeksen 44 en 45 mogen nu allen 100 km/u rijden. Hiervoor waren geen speciale technische ingrepen noodzakelijk. Op lijn 86, tussen Oudenaarde en Ronse, gingen tijdens de weekends motorrijtuigen reeks 44 de gesleepte treinen vervangen. Gezien de refertesnelheid op deze lijn 120 km/u bedraagt werd het wenselijk geacht, de toegelaten maximum snelheid van de motorwagens op te voeren. Proeven toonden aan, dat 100 km/u zonder problemen en zonder veiligheidsrisico's konden worden gereden. Meteen kon zodoende de vastgestelde dienstregeling zonder aanpassingen worden uitgevoerd.

Ook voor de motorwagens uit de reeks 45 werd dezelfde maatregel getroffen.

• **Ex-reeks 59 op de Franse TGV-Nord-werven**

De Franse Spoorwegen huurden, zoals bekend, een tiental oude diesel-lokomotieven uit de reeks 59 voor het slepen van de werktreinen op de TGV-Nord-werven. De eerste lokomotief - de 5939 - werd door Merelbeke terug „in staat” gesteld en ging reeds einde mei '91 naar de SNCF voor opleiding van het personeel. De traktiewerkplaats Ronet nam de 5941 als eerste voor heropbouw onder handen. Begin februari '91 reed deze machine haar eerste (losse) testrit tussen Ronet en Ciney. Op het einde van die maand volgde een heuse traktieproef, wanneer op 28 februari trein 48911 (een zware ertstrein) van Ronet naar Bertrix werd gesleept. Later werd de lokomotief overgebracht naar de werkplaats Merelbeke, om van daaruit naar haar nieuwe thuishaven te worden verzonden.

Daar de werkplaats Antwerpen Dam niet meer kon beschikken over voldoende onderdelen om de 5905, 5926, 5936 en 5946 terug „in staat” te stellen, werden deze machines eveneens naar de werkplaats Merelbeke overgebracht. De proefritten gebeurden over het algemeen aan kop van kolentreinen naar de elektriciteitscentrale van Ruien.



De niet meer zo jonge spoorauto's van de reeksen 44 (1954) en 45 (1955) mogen nu tegen maximum 100 km/u rijden! Op de foto passeren de gekoppelde 4406 en 4405 de elektrische centrale van Ruien, tijdens een GTF-uitstap op 30 augustus 1986. Foto Ronald Mardaga.

Ook de andere in Ronet herstelde machines gingen via Merelbeke naar Frankrijk. Het was gewoonte geworden, ze vanuit Merelbeke gedurende enige tijd in te zetten in de beurtregeling van de reeks 51, teneinde ze volledig uit te testen vooraleer ze werden uitgewuifd. Op dit ogenblik zijn reeds negen 59'ers bij onze zuiderburen en wel de 5905, 5916, 5917, 5926, 5936, 5939, 5941, 5946 en 5947. Alléén de 5950 verblijft

nog in Ronet. De heropbouw van deze laatste lokomotief schept problemen, daar ook in Ronet de voorraad onderdelen steeds schaarser wordt. Einde februari 1992 hoopte men echter de klus te klaren, indien tenminste alles naar wens bleef verlopen...

De lokomotieven 59 worden vanuit de basis Oxelaëre ingezet op de TGV-werf. Onderhoud krijgen de machines in Lens, door de zorgen van de SNCF.



SNCF-lokomotief AIA 68042 en NMBS-machines 5926 en 5941 in Oxelaëre (Frankrijk) op 10 november 1991. Onze 59'ers slepen werktreinen op de TGV-Nord werven. Foto Serge Martin.

De opening van de Antwerpse Brabo-tramtunnels op 21 september 1990 betekende meteen de ontsluiting van Linkeroever voor de - toen nog! - MIVA-trams. Reeds in februari 1991 sloeg koning winter toe met een flink pak sneeuw. Wanneer dan ook nog de oudste telg uit de PCC-familie verschijnt wordt het voor de fotograaf een „onweerstaanbare” drang, de ontspanknop van zijn toestel in te drukken. Blancfloerlaan, 14 februari 1991. Dia Staf Cuyt.

Op die zonnige zaterdag 19 april 1986 rijdt NMVB-motorrijtuig S 9063 op lijn 31 tussen Morlanwelz en Anderlues, door het mijnlandschap dat ook die landstreek typeert (let op de kunstmatige, bijna geheel begroeide mijnafval-heuvel). Het lot van lijn 30/31 was toen reeds bezegeld, want op 31 oktober 1986 reed zij voorgoed de geschiedenis in. Vanaf 5 april 1988 verdween de „Boerentram” in Henegouwen terwijl - wie had het toen durven voorspellen? - ook de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen zelf op 30 december 1991 officieel „overleed”. Dia Staf Cuyt.

Groot onderhoud of ernstige herstellingen vallen echter ten laste van Merelbeke.

Om dit hoofdstukje af te ronden hebben we bijzonder goed nieuws! Zopas raakte bekend dat de NMBS van haar voornemen afziet, de 201.010 (ex-5910, voorzien als museumlokomotief) als reserve-lokomotief voor het contingent TGV-machines aan te duiden. Een zeer wijze beslissing, die door de liefhebbers zeker op gejuich zal worden onthaald. Het zou immers al te jammer zijn, zulk getuigenis te laten verloren gaan bij het uitvoeren van zwaar labeurwerk op de werven van de hogesnelheidslijnen. Dat er aan onze 59'ers zeer hoge eisen worden gesteld zal geen mens verwonderen: hun kracht en soepelheid bij het slepen van de zwaarste lasten zijn nog altijd legendarisch!

J.M.



• Een nieuw ontwaardingsysteem voor De Lijn

De Vlaamse Executieve keurde op 11 december 1991 een investering van 787 miljoen goed voor een volwaardig ontwaardingsysteem op alle trams, bussen en trolleybussen van De Lijn en haar verhuurders.

Op 9 januari 1992 werd het kontrakt ondertekend tussen het Vlaamse Gewest en de leverancier N.V. Prodata door de heer Johan Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer.

Omwille van de belangrijkheid van het ontwaardingsysteem voor De Lijn en de omvang van de bestelling, worden de eerste zes maanden van 1992 intensief gebruikt voor het bouwen van prototypes en het testen ervan.

Op het einde van '92 wordt de eerste levering verwacht. Deze apparaten zullen op de trams en bussen en in de stelplaatsen van De Lijn - Antwerpen geplaatst worden.

In april '93 start de levering voor Oost-Vlaanderen en vanaf juli '93 wordt Limburg uitgerust. In september '93 komt Vlaams-Brabant aan de beurt en tenslotte zal West-Vlaanderen zijn ontwaardingsysteem in november '93 geleverd zien. Tegen einde 1993 zal het nieuwe ontwaardingsysteem over heel het vervoergebied van De Lijn volledig in werking zijn.

De mogelijkheden van het nieuwe systeem zijn zeer ruim:

- Aanmaken en ontwaarden van vervoerbewijzen (allemaal dezelfde soort magneetkaart) en dit volledig geautomatiseerd.

- Voeren van een soepele en aan alle omstandigheden aangepaste tariefpolitiek. Wijzigingen of nieuwe tarieven kunnen op uiterst korte termijn en op uniforme wijze over heel het vervoergebied (of alleen lokaal) gelijktijdig worden ingevoerd. De reiziger krijgt automatisch het voor hem geldende tarief (bv. stadstarief Gent, daluurtarief, overstap, speciale korting...).

Alle mogelijke tarieven en kaarten kunnen verwerkt worden, met inbegrip van debetkaarten (eventueel herlaadbaar), evenementskaarten enz...

Mits de nodige coördinatie met andere vervoermaatschappijen zoals de TEC in Wallonië en de MIVB in Brussel, kunnen ook hun vervoerbewijzen, wanneer dit ook magneetkaarten van hetzelfde standaardtype zijn, door De Lijn verwerkt worden en vice-versa.

- Automatische berekening en controle van de ontvangsten en van de verkoop van vervoerbewijzen door de bestuurders en van de voorverkoop, dus geen manueel invullen van kasbladen e.d. meer.

- Effektief opsporen en bestrijden van fraude, zeker door het gebruiken van magneetkaarten met een hoge coërciviteit (magnetische grond).

- Automatische verzameling en verwerking van statistische gegevens, waar men tot hertoe alleen op manuele tellingen was aangewezen.

- Eenvoudige koppeling van andere boordsystemen, zoals radiofonie, reizigersinfo, bestemmingaanduiders, localisatie van de voertuigen, controle van de rijtuigen en selectieve verkeerslichtenbeïnvloeding...

- Naar de toekomst toe is een koppeling mogelijk met een contactloze ontwaarder, complementair aan het basissysteem, waardoor het mogelijk wordt ook de abonnementen te registreren zonder toename van de opstartijden.

Bron: De Lijn/Prodata
Eric Keutgens,
februari 1992

ANTWERPEN

• 1992: tien jaar Antwerps Tram- en Autobusmuseum

Bij gelegenheid van het tienjarig bestaan van het Antwerps Tram- en Autobusmuseum wordt in 1992 in de gebouwen van het ATAM een permanente thematentoonstelling gehouden onder de titel „70 jaar privé-autobusexploitanten in België”. In 1922 begon in ons land immers de eerste door een

privé-initiatief in het leven geroepen autobusdienst te rijden. Tegelijk met deze tentoonstelling loopt, van 23 april tot 3 mei en alle dagen van 14 tot 18 uur, op het plein voor de museumloods een openluchtshow van hedendaags, modern busmaterieel uit binnen- en buitenland. Het museum zelf is van Pasen tot eind oktober 1992 te bezoeken op zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen, telkens van 14 tot 18 uur, in het Rekreatiedomein Fort V, Fort V-straat in Edegem.

• Een videofilm voor de liefhebbers van Belgische trams!

Vorig jaar werd, geheel toevallig, in de archieven van de ex-Miva een 16 mm zwart/wit klankfilm uit 1952 ontdekt die - toen al! - de door het privé-verkeer veroorzaakte problemen t.o.v. het openbaar stadsvervoer tot onderwerp had. Deze rolprent bevat een rijke oogst aan trambeelden uit die tijd en ook het Antwerps stadsgezicht van veertig jaar geleden komt - onder andere - aan bod. In opdracht van De Lijn, Entiteit Antwerpen, werd de film geheel gerestaureerd en hij zal, ten behoeve van de liefhebbers, op videocassette worden uitgebracht. De verkoop van deze belangwekkende cassette zal uitsluitend via het Antwerps Tram- en Autobusmuseum plaats vinden. Prijs voor de film en aanvangsdatum van de verkoop zijn op dit ogenblik nog niet gekend.

Belangstellenden kunnen echter reeds nu reserveren op de zetel van ATAM v.z.w., Fruithoflaan 74 - bus 6, (B)-2600 Berchem.

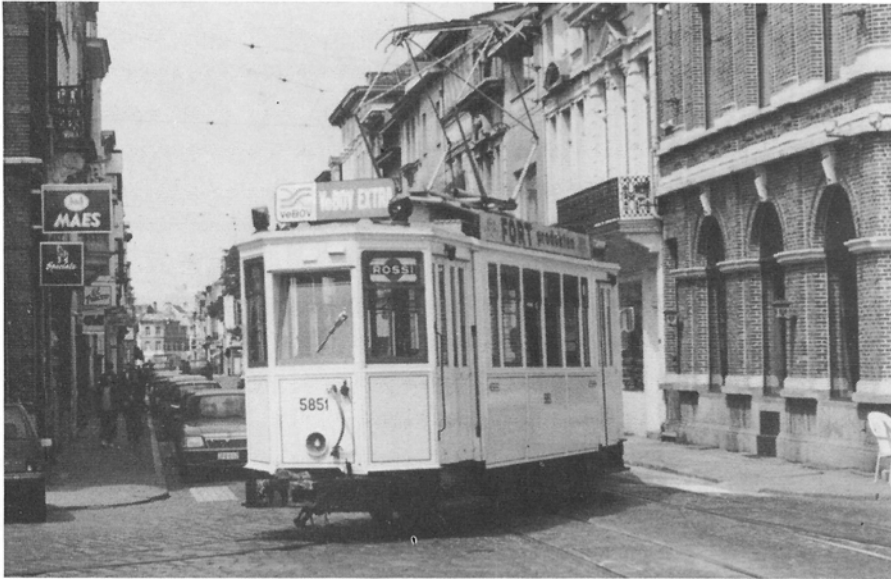
• Tweeassers 5851, 5853 en 5855

Er gebeurt wat met de laatste drie, nog in crème geschilderde ex-MIVA werkwagens. Gezien het budget voor de restauratie van rijtuigen 5851 en 5855 intussen werd goedgekeurd, werd de 5851 op 10 februari 1992 van loods Groenenhoek overgebracht naar de Centrale Werkplaats in Hoboken, om er rijvaardig te worden gerestaureerd in de gedaante van mw 181 (het rijtuig - oorspronkelijk nummer 405, later 4405 - ontving immers in de eerste helft van de jaren '50 de kast van motorwagen 181).

De depannage-taak van de 5851, die niet meer naar de remise Groenenhoek zal wekeren, wordt voorlopig overgenomen door de uit Hoboken getransfereerde 5853.

In de Centrale Werkplaats en in de loods aan de Van de Wouwerstraat neemt de goeie oude 5855 de taak van de 5853 over, tot ook voor de 5855 het ogenblik van restauratie zal aanbreken. Hij krijgt daarbij, onder zijn vroeger nummer 305, het uitzicht zoals dat tijdens de oorlogsjaren 1940-1945 gebruikelijk was: geheel „ver-

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!



De centrale werkplaats in Hoboken is begonnen met de rijvaardige restauratie van motorwagen 5851, waarbij de houten kast in slechtere staat bleek te verkeren dan men kon vermoeden. Onze foto toont deze sierlijke „oldtimer” op de Draakplaats in Antwerpen, tijdens de door VeBOV op 1 juni 1991 ingerichte werk-wagen-cavalcade. Foto Ronald Mardaga.

duisterde” binnerverlichting en dichtgeschilderde ramen in het reizigerscompartiment, met afgeschermd koplampen aan de balkons.

De „herboren” 181 en 305 zullen de laatste tweeeassige stadstramwagens zijn, die aan de verzameling van het Antwerps Tram- en Autobusmuseum worden toegevoegd.

Er is een kans dat, in het raam van de in 1993 te houden festiviteiten rond „Antwerpen, Culturele Hoofdstad van Europa”, er zal worden gereden met historisch materieel.

• De in ons vorig nummer aangekondigde werken voor de eigen trambaan van de St.-Katelijnevest tot de Leopoldplaats werden op maandag 2 maart 1992 aangevat. Op de St.-Katelijnevest werden bovenleiding en rails reeds verwijderd (met uitzondering van de kruising met lijnen 3 en 10 - en 11 - aan de Lange en Korte Nieuwstraat), zodat lijn 7 momenteel haar eindpunt aan de Groenplaats heeft. In de Lange Gasthuisstraat werd begonnen met de opbraak van de wegbedekking. Aan de draagdraden van de bovenleiding werden daar de nieuwe bevestigingen voor de rijdraad gemonteerd, waardoor reeds nu vrij nauwkeurig het toekomstig dubbelspoors tracé kan worden „afgelezen”. De werken zouden omstreeks het jaareinde 1993 moeten voltooid zijn.

• Aansluitend op het Rail-aktueelberichtje in RR 27, m.b.t. de eventuele inzet van BN-motorrijtuigen op een gedeelte van het Antwerps tramnet, kunnen de volgende bijkomende gegevens wellicht de meest halstarrige „ongelovige Thomas” overtuigen :

- het is zo goed als zeker dat in 1994 het premetrovak Sportpaleis - Centraal Station in dienst wordt genomen;
- het aan deze indienststelling hangende prijskaartje van 2,2 miljard frank (+ de daarop verschuldigde BTW) is op dit ogenblik terug te vinden in

een financieel De Lijn-plan;

- in een eerste raming omtrent de voor „BN-exploitatie” benodigde infrastructuraanpassingen denkt De Lijn aan een maximumbedrag van 300 miljoen F (weliswaar zonder de BTW-zilverlingen), waarin begrepen 100 miljoen frank voor een behoorlijk - en méér dan waarschijnlijk in stelplaats Oude Bareel op te richten - onderdak voor (ofwel) van de kust (ofwel uit Henegouwen ?) afkomstige BN-motorrijtuigen;
- last but not least : weldra wordt een Antwerps PCC-rijtuig voorzien van „een houten constructie op kusttrambreedte”, teneinde ruimteprofiel-metingen te kunnen verrichten tussen Merksem en Linkeroever (eindh halte). S.C.

• De Antwerpse PCC-vloot : het weten waard

Op 17 januari 1992 waren in totaal twintig PCC-rijtuigen in de nieuwe huisstijlkleuren van De Lijn geschilderd, waaronder zes reeds gemoderniseerde. In de witte livrei rijden sedertdien de nummers 2009, 10, 11, 12, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 32, 34, 36 en 37 naast de reeds verbouwde nummers 2099, 100, 101, 102, 103 en 165.

Op 27 januari waren daarnaast in ombouw de nummers 2104 tot en met 2113 (ombouw reeds begonnen in 1991), 2121 (ombouw vanaf 13 januari 1992) en het enigszins buiten de normale reeksverbouwing vallende rijtuig 2138, dat op 20 september 1990 ingevolge een brand zwaar werd beschadigd. In tegenstelling tot vroeger verspreide berichten en geruchten omtrent de toekomst van dit rijtuig, kan nu definitief worden bevestigd dat PCC 2138 terug in de reizigersdienst zal worden ingezet. De Westvlaamse firma „Ypcar” in Ieper is vanaf 7 juni 1991 met de heropbouw gestart; het rijtuig wordt vervolgens in het normale ombouwprogramma opgenomen.

Op 31 december 1991 was PCC 2029 de onbetwiste Antwerpse kilometerreter met 1.592.200 km op de teller. Niet pechvogel 2138 (met 626.700 km) maar wel het „allerjongste” - doch lang niet als laatste in dienst genomen - rijtuig 2165 had diezelfde dag in totaal „slechts” 620.400 km afgespoord. Van de uit de jaren 1974-75 stammende reeks 2126-2165 rondde in de loop van het jaar 1991 PCC 2163 als enige de kaap van de 700.000 km (stand op 31.12.91 : 717.800 km).

S.C. naar door J.D. gebundelde gegevens van diverse oorsprong

BRABANT

• Buurtspoorwegmuseum Schepdaal

Op 4 september 1991 werd te Dilbeek de vzw „Buurtspoorwegmuseum” opgericht. Deze vzw is samengesteld uit



Sinds nieuwjaar 1992 kunnen op het Antwerps „PCC-publiciteitsfront” alweer heel wat wijzigingen worden genoteerd. Een nieuwkomer is o.a. rijtuig 2087, dat hier op 12 februari 1992 aan de Schotensteenweg in Deurne zijn tot snoepen aanzettende reklamejas toont. Foto Axel Polis.



vertegenwoordigers van de Vlaamse Vervoersmaatschappij (VVM); de provincie Brabant; de gemeente Dilbeek; de gewestelijke VVV's - Zuid-West-Brabant; de Vetramu/Amutra vzw; de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer (VeBOV) vzw; de Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie (VVIA) vzw.

Vanaf dit jaar neemt deze nieuwe vzw de exploitatie en het beheer van het Tram-museum van Schepdaal over van de Vetramu/Amutra, die tot voor kort het museum openhield.

Volgend jaar zal, in samenwerking met de Vlaamse Vervoersmaatschappij, gestart worden met belangrijke werken om het museum herin te richten en de verschillende gebouwen te restaureren. Een deel van deze werken hangt samen met de heden aan gang zijnde procedure voor de klassering van de site van de voormalige tramstelplaats Schepdaal (hierop komen wij in volgend nummer uitgebreid terug).

Voor de eerstkomende jaren werden de openingstijden van het museum als volgt bepaald: op zon- en feestdagen tussen 1 april en 15 oktober en op zaterdagen in juli en augustus, telkens van 14 tot 18 uur. Op verzoek is het museum ook op werkdagen te bezoeken.

Naar analogie met het ATAM te Edegem worden de bewakingsdiensten (minimum twee personen) verzekerd door vrijwilligers van de deelnemende verenigingen (Vetramu, VeBOV en VVIA). Kandidaten of geïnteresseerden kunnen contact opnemen met Gunther Pfeiffer, conservator, Ninooftse Steenweg 184, 1703 Schepdaal, tel. 02 / 569 16 14, die de permanenties coördineert.

Als tegenprestatie voor deze permanenties hebben de leden van de drie vermelde verenigingen gratis toegang tot het museum.

De bezoeken op wekdagen worden verzorgd door VVV-streekguiden.

Hierbij doen wij een beroep op alle tram-, trein- en busliefhebbers. Het

trammuseum van Schepdaal kan, net zoals de andere openbaar vervoermusea, slechts voortbestaan en uitgroeien tot een toeristische en promotionele attractiepool mits enerzijds de bijdragen van de overheid (financiering van de hierboven vermelde werken en van de restauratie van het rollend materieel) en anderzijds de effectieve medewerking van de tram-, trein- en busliefhebbers. Alle geïnteresseerden, ook deze die (nog) geen lid zijn van één van de vermelde verenigingen, worden opgeroepen hun steentje bij te dragen door het vervullen van één van de bewakingsopdrachten.

Wanneer dit werk over vele schouders wordt verdeeld, wordt het voor iedereen „draagbaar”. R.B.

OOST VLAANDEREN

• 1991 in cijfers

In 1991 maakten 50,4 miljoen reizigers gebruik van tram en bus in Oost-Vlaanderen (t.o.v. 49,8 miljoen in 1990). Het aantal afgelegde kilometer steeg tot 2,2 miljoen voor tram en daalde tot 22,4 miljoen voor bus en trolleybus (t.o.v. resp. 2,1 en 22,6 miljoen). De 360 bussen en 54 trams van de entiteit waren goed voor 821,9 miljoen verkeersontvangsten (t.o.v. 793 miljoen in 1991).

• Nieuwe verkeersregeling aan het Maria-Hendrikaplein

Vele weggebruikers zullen op maandag 17 februari verrast zijn geweest door de totaal nieuwe verkeersinrichting op het Gentse Maria-Hendrikaplein, vlak voor het Sint-Pietersstation.

De initiatiefnemers (Administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer van het Ministerie van Openbare Werken, de Verkeertechnische dienst van de politie en De Lijn) beogen met deze regeling het verkeer rond het plein veel vlotter te laten verlopen en meer specifiek de doorstroming van trams en bussen fel te verbeteren.

De proefopstelling zal minstens 6 maanden en is vooral bedoeld om de verkeersafwikkeling te bestuderen in het

voorzicht van de toekomstige en definitieve herinrichting van het plein, wanneer de tramlijnen zullen beschikken over hun tramkoker. Uitgangspunt van de nieuwe regeling (die wordt aangegeven met grote, plasticen blokken) is het doorgaand verkeer rond het plein zoveel als mogelijk te beperken: dit wordt bereikt door het links afslaan, op twee uitzonderingen na, volledig te verbieden. Bussen en trams kunnen alle bewegingen uitvoeren zoals voorheen, maar door het uitschakelen van alle verkeerslichten wordt veel tijdsverlies weggevoerd. De tijdsverlies kan per rit oplopen tot ca. 4 minuten!

De sinds meer dan 10 jaar gestelde eis voor verkeerslichtenbeïnvloeding door tram en bus rond dit plein, heeft uiteindelijk dan toch nog een positief gevolg gekregen. (Zeer) veel geduld hebben loont dus soms nog de moeite!

• Tramkoker

Alles laat nu vermoeden dat zeer binnenkort (maart of april) zal worden gestart met de bouw van de tramkoker naast het Sint-Pietersstation. Deze koker, waarvan 2,5 jaar zal worden gewerkt, is de eerste stop voor de verlenging van tramlijn 1 naar het zuiden. De op 25 september 1991 aanbestede werken omvatten de bouw van een 14 meter brede koker, het bouwen van trappen die vanuit de koker rechtstreeks toegang geven tot de treinperrons, de inrichting van de koker met aanleg van sporen, bovenleiding en halteaccommodatie en de verlenging van de perronoverkappingen van het NMBS-station.

• Trams voor Gent

Terwijl blijkbaar alle voorbereidingen worden getroffen om kusttrams in Antwerpen in te zetten, denkt De Lijn voor Gent blijkbaar opnieuw aan tweedehandstrams. Reeds in 1989, naar aanleiding van de verlenging van tramlijn 1 naar Evergem, bestonden plannen om in Duitsland enkele gelede trams te kopen (Bochum), terwijl de toenmalige MIVG zelfs een SJ-tram liet overkomen van het NMVB-net in Henegouwen. Uiteindelijk werd de SJ-tram na enkele maanden verblijf in de Gentbrugse stelplaats teruggestuurd en werden de andere aankoopplannen (o.a. bij gebrek aan geld) opgeborgen.

Terwijl tweedehandstrams in Duitsland nog nauwelijks te vinden zijn (de meeste Westduitse bedrijven „verscheepten” hun oudere trams naar steden in de ex-DDR en naar Polen), bestaat nu de mogelijkheid trams te kopen in het Franse Saint-Etienne. De over te nemen rijtuigen zijn van het PCC-type, niet-geleed en éénrichtingwagens. De uit 1958-1959 daterende trams werden gebouwd door de Ateliers de Strasbourg onder licentie van BN en Accc. Deze voertuigen gelijken nog het best op de Antwerpse PCC's maar zijn nog iets smaller (2,02 m) en rijden in Saint-Etienne met een trolleytang i.p.v. met een pantograaf.

• A300-bussen in Gent

Er ontstond in Gent enige paniek toen bekend raakte dat de voor Gent bestel-

de lagevloerbussen eerst in Antwerpen zouden worden ingezet ter gelegenheid van „Antwerpen Kultuurstad 1993”. Eén en ander werd ondertussen recht getrokken : vanaf oktober e.k. komen de eerste 20 lagevloerbussen naar Gent. In 1993 volgen er nog 13, maar 3 daarvan zullen in 1993 eerst korte tijd (bij wijze van „rodage”) proefrijden in Antwerpen. Na 1000 km zouden de bussen zeker naar Gent komen.

B.V.C.



HENEGOUWEN

• Het in RR 27, blz. 116 opgenomen berichtje omtrent de verlenging, sinds 1 september 1991, van lijn 89 tot Charleroi Sud, verlengde dienst die op het eerste gezicht slechts tijdens de weekends werd gereden, kan nu ruimer worden geïnterpreteerd. Lijn 89 reed alvast tijdens de Kerst-schoolvakantie 1991-92 ook op verschillende werkdagen door tot Charleroi Sud, nog steeds met een bordje „Prolongé Sud” achter het windscherm. Pogingen om er achter te komen of deze wijziging een definitief karakter zou krijgen liepen (voorlopig ?) op niets uit : een **einde 1991** met dit doel gekochte dienstregeling bleek, tot de niet geringe verbazing van ondergetekende, gedateerd te zijn op 25 november **1989** (!) en leverde logischerwijze geen uitsluitsel op.

• Nog steeds worden met motorrijtuigen van het type SJ „scholingsritten” gereden. Op donderdag 12 december 1991 kon alweer SJ-werkwagens 9173 verschillende malen tijdens zulke rit worden gefotografeerd.

W.M.

• Het blijft nog steeds volkomen onduidelijk of - en zo ja wanneer - de diensten op lijn 90 metertijd zullen worden beperkt tot Charleroi - (Binche of) Anderlues. Heden wordt in ieder geval nog onverkort doorgereden tot La Louvière. De **geruchten**, als zou lijn 62 tussen Charleroi en Gosselies opnieuw in dienst komen, worden daarentegen steeds nadrukkelijker, om van de „eerder gevoelig liggende” indienstneming van bepaalde lichte metro-tracé's maar niet te spreken. Vele malen werd ons reeds om een stand van zaken gevraagd, doch zolang niets officieel wordt bekendgemaakt, dienen wij het antwoord op vele vragen schuldig te blijven !

S.C.

MUSEUMBEDRIJVEN

• **Stoomcentrum Maldegem - Laatste berichten**

In de rubriek Rail-Aktueel van het vorig RR-nummer werd reeds verwezen naar de recente uitbreiding van het voertuigenpark van het Stoomcentrum Maldegem. Ondertussen had nog een opmerkelijke gebeurtenis plaats : het Stoom-

centrum nam inderdaad het gros van het materieel van de vroegere Museumspoorweg der Twee Bruggen in Vilvoorde over. De MSTB was al een tijdje ontbonden en het patrimonium werd sedertdien tijdelijk beheerd door de vzw Trein-Hobby-Trains, in afwachting van een definitieve overdracht aan een „gelijkaardig” museumbedrijf (conform de wet op de vzw's uit 1921). De bekende Tubize-stoomlocomotief van de MSTB, die niet behoorde tot het patrimonium van de ontbonden vereniging, werd met privé-kapitaal aangekocht en zal ook bij het Stoomcentrum ingezet worden. Het Stoomcentrum wordt nu eigenlijk op twee fronten actief, aangezien de overdracht ook betrekking heeft op de werkplaats te Vilvoorde, waar de laatste medewerkers van de ex-MSTB onder de vlag van de vzw THT voorlopig blijven verder werken aan de restauratie van materieel, voor rekening van het Stoomcentrum. Proefritten of overbrengingen van materieel via de CFI-lijn naast het Zeekanaal te Vilvoorde blijven mogelijk, maar een museum-exploitatie komt hier vermoedelijk nooit meer terug.

Een en ander betekent, dat het Stoomcentrum in 1992 twee rijvaardige twee-assige stoomlocs ter beschikking zal hebben (de Avonside nr. 1908 „Fred” uit 1925 en de Tubize nr. 1627 uit 1910), zodat de bekende Poolse vierassige Chrzanow locomotief onder handen kan genomen worden; in 1992 vervalt nl. het keuringsattest van deze machine. Tevens wordt nog een project van het Stoomcentrum vervroegd gerealiseerd, nl. de mogelijkheid om een restauratierijtuig in te zetten. De MSTB had inderdaad haar ex-NMBS-rijtuig M1 nr. 42005 uit 1938 omgebouwd tot rollend restaurant, waarmee (overigens met veel

succes) „gastronomische avondstoomritten” ingericht werden.

Hopelijk wordt deze traditie voortgezet door het Stoomcentrum !

De overdracht leverde het Stoomcentrum Maldegem een schat aan rollend materieel, werktuigen én vrijwilligers op. Naast de hiervoor genoemde Tubize locomotief en het M1-rijtuig, groeide het voertuigenpark van het Stoomcentrum aan met de stoomlocomotief Saint-Léonard nr. 947 uit 1893 (in restauratie), de vuurloze stoomlocomotief La Meuse nr. 3432 uit 1932 (te restaureren), de diesellocomotief Renault nr. 1209 uit 1948 (rijvaardig), de diesellocomotief Renault nr. 6 (te restaureren), twee wagonduwers Sarolea (rijvaardig), een rijtuig ex-DR uit 1928 (rijvaardig), de pakwagens ex-NMBS nr. 77011 (rijvaardig) en drie goederenwagens (twee rijvaardige, waarvan één ex-SNCF en één ex-NMBS en één te restaureren ex-Inter Brabant).

In ieder geval is het een positieve zaak, dat het resterend materieel van de ontbonden MSTB door de overdracht aan het Stoomcentrum in België kan blijven en uiteindelijk niet in het buitenland is terechtgekomen. Het strekt de vroegere beheerders van de MSTB tot eer dat zij bij de vereffening van het patrimonium gekozen hebben voor een „Belgische oplossing”.

J.V.O.



Dubbeltractie op de museumlijn Eeklo-Maldegem : de Engelse Avonside „Fred” en de Poolse Chrzanow met een speciale trein bij het buitenrijden van Eeklo in oktober 1991. Binnenkort worden de gelederen versterkt met een Belgische Tubize ex-MSTB ! Foto Stoomcentrum Maldegem.

Het bekijken of het lezen waard



BENELUX RAIL 6 - Veelzijdige kijk op de spoorwegen 1988-89, door Marcel Vleugels.

In Rail-Revue 23 van januari '91 publiceerde ik een ietwat negatieve bespreking van „Benelux Rail 5”, de voorganger van de heden voor mij liggende publikatie. En het dient gezegd: de zesde telg uit deze Benelux-familie is er met reuzeschreden op vooruit gegaan. Iedere kleuren- of zwart/wit-foto in dit prachtige, desondanks goedkope kijkboek is perfect gefotografeerd en gedrukt (geloof me, dit is een alles behalve geringe prestatie). Bovendien worden, op de achterste schutbladen, alle fotolokaties overzichtelijk op een Beneluxkaart aangeduid, wat de enigszins ervaren amateur-fotograaf toelaat deze plaatsen zelf op te zoeken.

De statistieken-liefhebbers wordt voor de drie Beneluxlanden een tot 1 januari 1989 bijgewerkt overzicht van het aangedreven rollend materieel gegeven, terwijl netkaarten m.b.t. de CFL, het GVBA (Amsterdam), de MIVA (Antwerpen) en de NMBS worden opgenomen.

Materieelstaten omtrent de Chemin de fer de Sprimont, de museumverzameling van Woluwe en het park van het industriële spoorwegbedrijf van ARBED in het Groothertogdom Luxemburg vervolledigen het geheel (andere musea of museumbedrijven kwamen of komen wat dat betreft in andere Benelux Rail-delen aan bod).

Waar ik dus niet anders dan zeer lovend kan spreken over het fotogedeelte van dit boek dien ik, wat het tweetalige tekstgedeelte aangaat, opnieuw een aantal kritische kanttekeningen te plaatsen. Ik heb me, bij de beoordeling van de teksten, met opzet beperkt tot het Belgische „gebeuren”, daar ik lang niet voldoende vertrouwd ben met de specifiek Nederlandse of Luxemburgse toestanden of gebeurtenissen.

Het beeld van de voor de Franstalige fotolegendes gebruikte tekstletter is iets te zwak, wat de leesbaarheid geenszins bevordert. Nog steeds blijkt de auteur moeilijkheden te hebben met de spelling van Belgische aardrijkskundige namen: „Jubise” (in beide talen) moet Jurbise zijn (blz. 72), terwijl ik - ligt het aan mij? - nog nooit van de Belgische gemeente „Jodenville” (blz. 93) heb gehoord. Een enkele maal struikelt de schrijver over een zinsbouw of ontbreekt een leesteken, wat een ongewild komisch effect veroorzaakt: „BN/ACEC bouwde de serie van 35 stellen die snel kunnen optrekken met een tempo van een à twee per maand” (blz. 77) en soms wordt informatie verstrekt die helemaal niets met de afgebeelde foto heeft te maken (sprekend over elektrische treinstellen volgt, onmiddellijk aansluitend op de eigenlijke tekst omtrent stel 029): „De laatste van ooit 506 exemplaren tellende vloot van M1 rytuigen werden in februari 1988 uitgeleide gedaan” (blz. 95).

Deze eerder geringe schoonheidsfoutjes hebben echter weinig te betekenen in verhouding tot de werkelijk verkeerde informatie, die bv. gegeven wordt op de laatste zes bladzijden van het boek, gewijd aan (Belgische) Buurtspoorwegen, trams en metro's: „Met uitbreiding in zuidelijke richting naar Zwijnaarde werd eveneens een begin gemaakt” (MIVG 1988-89 - ?! -, blz. 118). Het weliswaar „Vlaamse” woord stelplaats wordt in het Frans vertaald als „atelier de réglage” (sic, blz. 118) en een lijnfilm wordt een koersbord (blz. 119). Over de Antwerpse PCC's: „De rest zal met een tempo van twee per maand door BN/ACEC worden gemoderniseerd” (blz. 120). De Brabotramtunnels blijken via lijn 7 langs de St.-Pietersvliet onder de Schelde te gaan liggen; in Hoboken ligt de eindhalte van lijnen 2 en 14, lijn 3 heeft Schoten als bestemming en lijn 12 keert nog steeds terug aan het Antwerp Stadion (MIVA-netplan, blz. 121). In Henegouwen zouden in totaal niet minder dan 24 motorrijtuigen type SJ voorhanden zijn geweest, waarvan de 9188 (!) als type S zou worden opgeknapt voor het museum van Gent (blz. 122).

Ik vind het bijzonder jammer zulke

(soms enorme) informatie-miskleunen te moeten vaststellen in dit overigens uitstekend en aan te bevelen boek. Wellicht is het in de toekomst aangegeven te worden te worden gepubliceerd, te laten nakijken door „van wanten wetende” specialisten.

Benelux Rail 6 is een uitgave van „t Nijvere Lezerke” te Heerlen. 17,5 x 25 cm, omvang 124 blz., gebonden onder gekartonneerd kleurenomslag. Prijs 780 F. S.C.

NORMEN EUROPESE MODEL-SPOORWEGEN NEDERLANDS-TALIG

Tijdens een bijeenkomst in november 1989, georganiseerd door de Federatie van Belgische verenigingen van Spoorwegbelangstellenden „FEBEL-RAIL” en de Nederlandse Modelspoor Federatie „NMF”, werd de Belgisch/Nederlandse werkgroep NEDERLANDSTALIGE NEM opgericht. Zij stelt zich ten doel een Nederlandstalige uitgave van de MOROP normen te verzorgen onder de titel „NORMEN EUROPESE MODEL-SPOORWEGEN, Nederlands-talige uitgave, vertaald door Febel-rail en de NMF”.

De MOROP normen vinden hun oorsprong in het begin van de jaren vijftig. In 1954 bundelden zich verschillende nationale verenigingen tot de „Union Européenne des Modélisme Ferroviaire et des Amis des Chemins de fer” ofwel „Verband der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas”. Het eerste en voornaamste doel van deze Europese Unie van spoorwegmodelbouwers en spoorwegbelangstellenden werd het uitwerken van Europese modelspoorwegnormen. Bij deze uitwerking zijn ook de belangrijkste fabrikanten van modelspoorartikelen direct betrokken.

De normen geven fabrikanten en modelspoorwegbouwers een standaardisatie op het gebied van schaalverhoudingen, spoorwijdten, stroomsystemen, koppelingen en afmetingen van rails, wielstellen en dergelijke.

Voor iedere norm is een zogenaamd NEM blad gemaakt. NEM staat voor Normen Europese Modelspoorwegen. Al naar gelang hun belangrijkheid zijn deze NEM bladen onderverdeeld in NORMEN, AANBEVELINGEN en DOCUMENTATIE. De NORMEN bevatten bindende richtlijnen die tot doel hebben een betrouwbaar en zo werkelijkheidsgetrouw mogelijk bedrijf op een modelspoorweg te bereiken. De AANBEVELINGEN zijn niet bindend. Zij bevatten raadgevingen die bedoeld zijn om een zo groot mogelijke overeenkomst tussen model en werkelijkheid te bewerkstelligen. De DOCUMENTATIE omvat adviezen, overzichten en dergelijke. Al deze voor de spoorwegmodelbouwers zo belangrijke basisgegevens worden door de MOROP uitsluitend in het Frans en het Duits verspreid.

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

Dankzij de inzet van de Belgisch/Nederlandse werkgroep NEDERLANDSTALIGE NEM komen de NEM bladen nu ook in het Nederlands beschikbaar. Door zich consequent aan de officieel bij de UIC aangegeven en door de spoorwegen gebruikte benamingen te houden streeft de werkgroep er tevens naar een bijdrage te leveren tot het gebruik van de juiste terminologie. Wellicht behoren kreten als dubbelkruiswissel, hartstuk, wielgeleider of railstaaf die nog altijd in boeken, catalogi en tijdschriften worden gebruikt, dan snel tot het verleden. De spoorwegen noemen dit immers : heel engelswissel, puntstuk, strijkregel en spoorstaaf. De Nederlandstalige bladen worden verspreid door FEBELRAIL, Allée des Jonquilles 18, (B-)1457 Walhain-Perbais en door de Nederlandse Modelspoor Federatie, Hondsruglaan 24, (NL-)8302 JE Emmeloord. De prijs voor de eerste set (zo'n 75 bladen) bedraagt in België 300 F, verzendingskosten inbegrepen, en kan worden overgeschreven op rekening 068-0918460-91 van Febelrail v.z.w., onder vermelding van „Normen Europese Modelspoorwegen”. Wij raden alle modelspoorwegbouwers aan, deze bladen mettertijd te kopen. Alhoewel de volledige verzameling normbladen te uitgebreid is om ze in haar geheel te publiceren, wil Rail-Revue er in de toekomst regelmatig enkele - tot op de helft verkleinde - van opnemen. Dit geldt in het bijzonder deze bladen die m.b.t. het Belgisch spoorgebeuren uiterst belangwekkend zijn en die, bovendien, niet alleen de modelspoorwegbouwer maar ook de grootbedrijfs-liefhebber nog heelwat over de spoorhobby kunnen bijbrengen. Ons blad wil zodoende zijn grote waardering uitdrukken voor de reusachtige, door de Belgisch-Nederlandse werkgroep tot een goed einde gebrachte taak.

De redactie

Lezersforum

Werkwagens van toen (VIII) en Trams „ver van huis” (III) in RR 26

Geachte Redactie,

Hierbij enige aanvullingen op de inhoud van RR 26.

In het bijchrift van de overigens zeer interessante foto's van de NMVB motorpakwagens schrijft de heer Cohn dat de eerste, de 9955, uiterlijk geleek op de 9950-54 en de 9965-66 van de kust, zoals ook uit de eerste foto blijkt. Een in mijn bezit zijnde foto van de 9957 te Namur in 1930 toont dat ook deze gelijk was aan de 9955, zodat we wel mogen aannemen dat de gehele reeks 9955-9958 (Métallurgique, Nivelles, 1915) in deze vorm werd gebouwd. De 9959-9964 (Godarville, 1916) en 9967-9971 (Godarville, 1923) hadden de „rechte” koppen. De 9956 moet bij de verbouwing tot 21003 hieraan zijn aangepast.

Wat de verdeling van deze rijtuigen betreft : de 9956 was op de lijn Brussel - Haacht (-Keerbergen), 9957 was te La Louvière voor deze plm. 1930 naar Namur kwam, 9969 was in ieder geval in 1951 in Grimbergen, 9970 was te Brugge. Naast de 9971 verbrandde ook de 9957 in 1940, en wel op 23 november te Salzannes. Ook dient te worden opgemerkt dat de 9955 slechts kort te Schepdaal was, nog in 1962/63 volgde sloop, waarna 9965 naar het tram-museum kwam.

Het afgebeelde aanhangrijtuig 214 behoorde oorspronkelijk tot de reeks 208-214 van de Aachener Strassenbahn und Energieversorgungs AG (ASEAG), gebouwd in 1942 door Talbot. Een deel van deze reeks, wellicht zelfs alle zeven exemplaren, was voorbestemd voor gebruik op lijn 14 : Aachen Theaterplatz - Eupen Rathaus, waar zij werden gebruikt tesamen met de van de NMVB „overgenomen” Standaard motorrijtuigen ASEAG 7201-7208. Deze

aanhangrijtuigen hadden hiertoe een NMVB-koppeling.

Dirk Eveleens Maarse, Arnhem
Onze correspondent reageerde overigens ook nog vrij uitgebreid op de reeds in Lezersforum van RR 27 door de heer Roovers behandelde vragen van lezers Weyts en Beerts. Om (gedeeltelijke) herhaling van de door de heer Roovers verstrekte informatie te vermijden en zeker om dit reeds verward stukje NMVB-geschiedenis niet nog ingewikkelder te maken - besloot ik, dit gedeelte van de brief van de heer Eveleens Maarse niet te publiceren. Ik meen voor deze beslissing te mogen rekenen op zijn begrip. S.C.

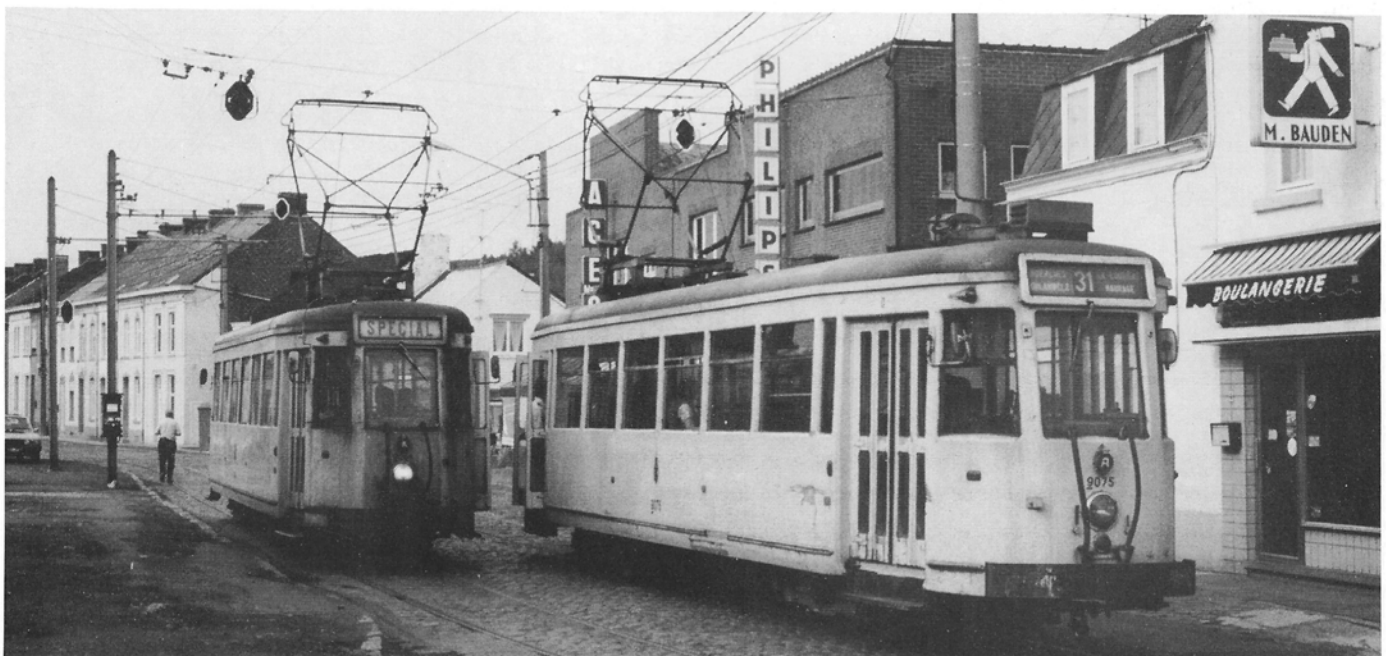
Een „onbekende” tramlijn 40 in Henegouwen

Geachte,

Zoals bekend reed lijn 31 een uurdienst tussen Anderlues en Maurage op zater-, zon- en feestdagen en tijdens schoolvakanties, verdicht tot een halfuurdienst tussen Mariemont en Bracquenies door toevoeging van de eveneens om het uur rijdende lijn 80.

Kennelijk werd een uurdienst tussen Anderlues en Morlanwelz niet altijd als voldoende beschouwd, want m.i.v. 02.06.1985 werd een lijn 40 ingesteld ter versterking van lijn 31, met ritten 's morgens vroeg en 's avonds laat en gedurende de schoolvakanties eveneens gedurende de late namiddag.

Aanvankelijk werd gereden met een blanco film en een primitief bord achter de voorruit, spoedig gevolgd door een korte periode tijdens dewelke men een combinatie van een blanco film, „Spécial”, lijn 30 of lijn 31 kon waarnemen, al of niet met een bord achter de voorruit. Nog voor het einde van de zomervakantie van 1985 werd meestal als „Spécial” gereden, zonder verdere aanduiding, en dit is zo gebleven tot bij de opheffing van de lijnen 30/31 (88) op 01.11.1986.



S 9064 als lijn 40 (met film „Spécial”) en S 9075 als lijn 31 te Anderlues-Arbiette op 4 augustus 1986. Foto Wim J. Morélis.

30	BLEU	Anderlues - Morlanwelz - La Louvière - Bracquagnies	875
31	ROUGE	Anderlues - Morlanwelz - La Louvière - Maurage	
BLANC	40	BLANC	Anderlues - Morlanwelz

Als eerste heb ik een gedeelte van de dienstregeling-periode 02.06.1985-31.05.1986 bijgevoegd. De „Guide Horaire N° 34” omvat alle op dat moment in dienst zijnde elektrische tramlijnen : 30, 31, 40, 89, 90, 80, 87, 41, 57, 62, 63 en 92 (museumlijn ASVi). De lijnen 88 en 93 worden niet genoemd, d.w.z. de gemaakte ritten worden wel vermeld, maar niet dat ze onder lijnnummer 88 of 93 reden.

Bij de in deze dienstregeling opgegeven lijnkleuren (blauw voor lijn 30 en rood voor lijn 31) kan men echter een vraagteken plaatsen.

Vra tweede voeg ik hierbij de deeldienstregeling (La Louvière Sud-Ouest), geldig vanaf 01.06.1986. Wederom ontbreekt lijn 88; de overige regeling is verder gelijk aan die van het vorige jaar. Uit gesprekken met tramliedhebbers is mij gebleken dat men weinig bekend was met het bestaan van deze laatste lijn 40.

Wim J. Morélis, Braine-le-Comte
De alerte heer Morélis heeft inderdaad een leemte ontdekt in het in „Terminus Jumet” gepubliceerde lijnstructuurschema, want onder „Streekhoofdlijn 30” (blz. 10) ontbreken het bijkomende lijnnummer 40 evenals de door deze lijn tussen Anderlues en Morlanwelz gereden diensten. Ter illustratie druk ik hierbij een „kop” af uit de door de heer Morélis geciteerde dienstregeling (van 2.6.85 tot 31.5.86), die omtrent deze lijn 40 geen spoor van twijfel laat bestaan. Vermeldenswaard is voorts de eigenaardigheid, dat versterkingsdienst 88 zijn eindpunt had aan de halte Morlanwelz-Hôtellerie (met terugkeer richting Bracquagnies) en dat versterkingsdienst 40 terugkeerde naar Anderlues vanaf de volgende halte (Morlanwelz-Place). Er blijft mij slechts, de heer Morélis van harte te danken voor deze interessante aanvulling!
S.C.

Autobus Geenens en... elektrische treinen

Het artikel omtrent de „S.A. Les Autobus Geenens” op blz. 102 en 103 van RR 27, waarbij in voetnota 4 - min of meer met opzet, want daar hadden wij graag méér over vernomen - het woord (elektrisch ?) tussen haakjes werd geplaatst, ontlokte lezer J. Platiau uit St.-Symphorien (Mons) de hierna volgende interessante reactie :

Beste vrienden,

Samen met mijn vader, NMBS-wachter in Ath, reed ik voor de oorlog op de in het artikel geciteerde treinen en Brossel-spoorautodiensten tot Quevaucamps.

Als oud-hoofdwachter van het depot

Ath heb ik de Geenens-autobussen goed gekend. Zij reden na de oorlog tussen Blâton en Quevaucamps een vervangende NMBS-busdienst, waarvan de exploitatie was opgevat als reden zijn echte treindienst : naast de bestuurder was een hoofdwachter van Blâton aan boord en aan de reizigers werden NMBS-spoorkaartjes verkocht !

Ik schrijf u vooral m.b.t. voetnota 4, (elektrische ?) treinen : de hele installatie van het privé-station van de „Charbonnage de Bernissart” en de lijn naar de mijn waren inderdaad geëlektrificeerd. Het materieel zag er veeleer als een tram uit, maar reed wel op normaal-spoor. De lokomotief* werd door ons als „zoutvat” betiteld. Zij zorgde zowel voor het vervoer van de mijnwerkers als voor het transport van de kolenwagons, die in Bernissart over het algemeen door een NMBS-type 81 van St.-Ghislain werden overgenomen om naar het station van Blâton te worden gevoerd.

De in het artikel ten tonele gevoerde „Oscar” vormde, samen met „Jules” van het buffet in Geraardsbergen, één van die karakteristieke figuren van de „oude” spoorweg.

De mijnwerkerstreinen, in die tijd de „van Acker’s”** genaamd (wij kenden Achille de eer toe die hem toekwam), werden door de NMBS streng bewaakt. Doch in Blâton (evenals in Geraardsbergen) moest worden overgestapt : richting Kortrijk via Tournai of richting Zottegem via Leuze en Ronse. Op dit belangrijke ogenblik stonden bij Oscar en bij Jules tientallen glazen bier op de tapkast klaar, het bruine aan de ene en het blonde aan de andere zijde. De mijnwerkers renden naar binnen, het NMBS-personeel eveneens... „Oscar, ik pak er ene”, „Jules, j'en bois une”..., dit alles zonder complimenten en zonder dat lei of kerfstok eraan te pas kwamen. 's Vrijdags, terwijl de trein wachtte, werd afgerekend. De „koolputters” wensten machinist, stoker en treinwachter een „bon dimanche” en „tot maandag, chef”, waarop het antwoord kwam : „Wel man, en de bonjour aan madame!”...

Sedert de mijnsluitingen werd het in Blâton en in Geraardsbergen zeer triest, nu is het er doods !

Amicalement, J. Platiau,

St.-Symphorien

* Omtrent deze machine(s) ontdekten wij een uitgebreid artikel in A.C.E.C. revue nr. 137 van januari-maart 1933. Wij hopen er in een volgende bijdrage op terug te komen.

** Achille van Acker, van februari 1945 tot juli 1946 Belgisch premier, startte de „kolenslag” : België had

immers grote nood aan fossiele brandstoffen.
S.C.

De diesel-hydraulische overbrenging : probleemkind !

Geachte Redactie,

Het artikel over de reeks 64 kan gerust een vergelijking doorstaan met „grote” spoorwegbladen, want het was knap geschreven, goed voorzien van beeldmateriaal en doorwrocht van inhoud. Over doden niks dan goeds, maar volgens mij was heel de levensloop van de 64'ers één fiasco. U schrijft ergens in het artikel dat men in Duitsland en Engeland ook goede resultaten had bekomen met de diesel-hydraulische lijntractie. Dat is niet helemaal juist. Het is wel zeer merkwaardig dat alléén de DB met hun V200'en en nazaten succes boekten. Engeland heeft vooral in de „Western” Region met grote reeksen DH lijnlocs gewerkt, maar dat bleek helemaal géén succes. De drie reeksen lijnlocs moesten de stoutste verwachtingen inlossen, zoals de al even eigenzinnige stoomlokomotieven van de „Great Western” dat hadden gedaan. Het uit 1958 stammende „Warship” type was een (natuurlijk lelijke) copie van de V200, maar bleef ondermaats presteren. Het in 1961 uitgebrachte „Western” type deed de zware sneltreinen vrij goed... als alles tiptop was afgesteld en de kleinere „Hymek” een nochtans grote reeks, bleek zelden betrouwbaar en werd vrij snel naar de toen nog lokale goederendienst overgeplaatst. Maar succesvol... nee.

Het zal een aantal lezers wel bekend zijn dat enige grote Amerikaanse spoorwegen ook met DH loks hebben geëxperimenteerd, „straight imported from Germany!” Het betrof een aanzienlijke bestelling bij Krauss-Maffei voor de Southern Pacific en de Rio Grande, want de hydraulische overbrenging is simpeler en dus goedkoper in onderhoud, zo redeneerden de Amerikanen. Er kwam niets van in huis : de oudere diesel-elektrische GM's overleefden hun geïmporteerde collega's met zwier. Ook de Amerikanen ondervonden dat, als de DH loks liepen, ze goede prestaties leverden, maar ze liepen niet dikwijls.

Zowel British Rail als Southern Pacific als de NMBS zagen in dat het nauwkeurig afstellen een onbegonnen karwei bleek, en dat de motoren het gevraagde werk nooit of zelden aankonden. Overwerkt.

Het zou misschien interessant zijn eens te gaan graven naar gegevens bij de DB waarom hun loks wél zo goed functioneerden. Waren het de motoren ? De bestuurders ? De werkplaatsen ? In ieder geval argumenten pro, ofschoon het toch ook op zijn minst merkwaardig is te noemen dat de SNCF, die nooit verlegen om een gewaagd experiment is geweest, zich nooit heeft bezig gehouden met het op stapel zetten van „hun” diesel-hydraulische lijnlok en daar zullen wel méér redenen hebben achtergezeten dan alleen anders willen doen dan de Duitsers...

Overigens zou het misschien eens in-



Reeds verkocht maar nog in NMVB-livrei : ART.86 te Dalhem op 23 september 1965. Foto Ph. Janssens.

teressant zijn om de bevindingen van Antwerpen-Dam te vragen over het type 75 (ex-65) nu die niet meer onder snelheidsstress moeten werken.

Robert Morren, Boechout
Momenteel ontbreekt me de tijd om te gaan graven in DB-gegevens, maar uw laatste suggestie leg ik beslist niet terzijde : het zal me benieuwen wat Antwerpen-Dam zoal te vertellen heeft !
J.M.

ART.86 en ART.96

Ik wens hierbij de heer De Backer te danken voor de interessante toelichtingen bij de „one-man-trams” in Brabant. Bij de informatie van de heer Roovers zou ik graag twee bedenkingen maken. Toen de ART.86 verkocht werd aan de mijn van Argenteau reed hij nog twee jaar rond in NMVB-kleuren en zelfs met NMVB-lijnfilm „Hamme-Mille” of „Special”. In september 1965 (zie foto) was de gele verf volop aan het afbladderen en korte tijd nadien (begin 1966 ?) werd hij door zijn nieuwe eigenaars herschilderd in... dezelfde kleuren als de NMVB-lokomotieven, nl. groen met rode band, met behoud van het NMVB-nummer (ART.86 in het zwart). Wat de ART.96 betreft : welke ook de ware toedracht is, het officiële tijdschrift van Amutra en TTA „Présence du Tramway” (nummer 15 en 17) is heel formeel op één punt : TTA had wel degelijk een optie op de ART.96 (nr. 15) maar ruilde die later om voor de ART.93 (nr. 17). Dat diende toch ook wel even gezegd.

Ph. Janssens,
Kortenbergh

Seinlampen bij HLE 29

Beste Redactie,
Naar aanleiding van het artikel over HLE 29 in RR 26/91, de volgende vraag :
op blz. 53, links boven, is er sprake van seinlampen achteraan op de lok, die de bestuurder van de tweede lok (bij dubbeltractie) instructies geven.

Wat zijn de mogelijke combinaties en wat is de betekenis hiervan ?

Indien mogelijk graag antwoord via RR, vermoedelijk zijn nog andere liefhebbers hierin geïnteresseerd.

Met dank, en doe zo verder !

Walter Pinet, Berchem

Nord-Belge lokomotief 384

Geachte heer,
Een bezoekje ter plaatse bevestigde mijn vermoeden : de foto van Nord-Belge HL 384, onderaan blz. 96 in RR 27, werd gemaakt in de stationsbundel van Namur en is - alhoewel het juiste spoor niet precies is aan te duiden - te situeren achter de Nord-Belge loods, in de onmiddellijke nabijheid van de N-B draaischijf (gemakkelijk terug te vinden op een sporenplan uit 1930). De vroegere Nord-Belge sporen worden heden gebruikt door de Dienst Bovenleiding en nog vanmorgen (26 februari 1992) trof ik er spoorauto 4907 aan.

De met bedoelde zijde van het station parallel lopende Boulevard du Nord (jammer genoeg zonder „Belge”) dankt ten andere zijn naam aan de vroegere aanwezigheid van deze maatschappij !

Met beleefde groeten,
Luc Lamberts, Malonne

Opsporing gevraagd !

Lezer Luc Docx is, een beetje wanhopig, op zoek naar het zakboekje „Benelux Locomotieven en Treinstellen, 1977-1-1”. Hij wil dit voor hem totaal onvindbare kleinood graag (en tegen betaling) overnemen van een bereidwillige ziel die het wil en kan missen. Luc Docx, Donk 32, 2500 Lier.

Foto voorpagina : 1985, waarin het honderdvijftigjarig bestaan van de spoorwegen, de honderdjarige NMVB en het jaar van het openbaar vervoer werden gevierd, was ook het geboortjaar van Rail-Revue...

Op 21 juli organiseerde het Museum voor het Stedelijk Vervoer in Brussel een grootse en onvergetelijke optocht met tientallen tramrijtuigen uit zijn rijke verzameling. De MIVB en de NMVB waren eveneens van de partij.

Het 2 pk sterke dubbeldeks paarde-tramrijtuig nr. 7 uit 1868 (gebouwd door G. Starbuck & Co, Birkenhead, Groot-Brittannië) van de „Voies Ferrées belges” dokkert langs de Koningsstraat, deel van zijn vanaf 1869 gevolgde reisweg.

De tijd stond eventjes stil !
(Dia Staf Cuyt).

Foto achterpagina : Een Antwerps stadsbeeld omstreeks 1910. De ons onbekende fotograaf heeft zijn platencamera opgesteld op de bovenverdieping van het hoekhuis aan de Sint Jakobsmarkt en de Lange Nieuwstraat. Het beeld, vermoedelijk genomen voor het drukken van een prentkaart, levert ons een rijke oogst aan allerlei details op. Rijtuig 230 - bouwjaar 1902, oorspronkelijk met geheel open balkons maar op de foto reeds met nadien beglaasde windschermen - van de Compagnie Générale des Tramways d'Anvers, rijdend op lijn 10, heeft net de halte Kipdorpbrug verlaten en kruist de Leien, richting Gemeentestraat. Links zijn de prachtig verbouwde en tot drie verdiepingen opgetrokken gevel van het „Heyligh Huysken”, een metalen telefoonmast, een zeer klein stukje gevel van de sinds lang verdwenen schouwburg en het gebouw van het Koninklijk Atheneum te zien. Aan de halte van lijn 1, richting Zuid - toen nog aan de „verkeerde” zijde van de Leien - staat een schuilhuisje van hetzelfde type als het heden aan de Bourlaschouwburg (Komediëplein) overlevende exemplaar. Zowel de Sint Jakobsmarkt als de Lange Nieuwstraat worden nog dubbelspoors bereden (!). Het naar de huidige Italiëlei (toen Handelslei) afbuigende spoor loopt dwars door de linkse vluchtheuvel aan de halte Kipdorpbrug ! Er is geen auto te bekennen : tram, paard en kar vormen het verkeer, terwijl de drie gearmd lopende dames de mode van die tijd demonstreren. De uiterst rechts afgebeelde herberg „De Gulden K(roon)” heeft reeds telefoon (met het nummer B.70)...

Lezer Roger Lauwers kon dit glasnegatief-juweeltje aan zijn verzameling toevoegen na een bezoek aan een „rommel”handelaar en Ronald Mardaga maakte er voor ons blad deze schitterende afdruk van.

