

RAIL-REVUE

met KLEURENFOTOS!



Driemaandelijks tijdschrift voor de tram- en treinhobby

Achtste jaargang - Nr. 30 - oktober 1992

Prijs per nummer 200 F - f 11,5

DE NMVB-GYROBUS - PUNT AAN DE LIJN - GOEDERENVERVOER BIJ DE NMBS - RIJ-
TUIGEN TYPE L OP HO - „EXPLORING BELGIAN STEAM IN 1955” - NOG OVER
MODEL-BOVENLEIDING - RAIL-AKTUEEL - OPSPORING GEVRAAGD - LEZERSFORUM

ISSN 0773-0713

Afgetekantoor 2600 Berchem (Antw.) 1

RAIL- REVUE

Verantwoordelijk uitgever : Staf Cuyt, Meidoorn 2 - bus 9, (B-)2640 Mortsel.

Redactie en publiciteit : Jan Mahieu, Diksmuidelaan 6, (B-)2600 Berchem, tel. 03/235.39.18.

Abonnementendienst : Hubert Van den Bergh, Kroonstraat 8, (B-)3920 Lommel.

Prijs per nummer : België 200 F, Nederland f 11,50, andere landen 225 F.

Abonnementen : België 730 F, Nederland f 42, andere landen 830 F per 4 nummers.

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

Nederland : rekening Rabobank 13 06 08 491, t Loo-Luyksgestel (giro 1092736 ten gunste van voormelde bankrekening) van de v.z.w. Rail-Revue; Documentatiebureau NVBS te Leiden, giro 9080.

Andere landen : door middel van in Belgische franken uitgeschreven Eurocheques of internationale postmandaten, te richten aan hoger vermelde abonnementendienst. Abonnementen worden automatisch verlengd, tenzij door de abonné schriftelijk wordt opgezegd, ten laatste één 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.

Redactie : Robert Boogaerts, Staf Cuyt, Mark De Schutter, Paul Jacobs, Eric Keutgens, Jan Mahieu, Ronald Mardaga, Eric Morbé, Charles Smits, Walter Temmerman, Hubert Van den Bergh, Guy Van Meroye, Jef Van Olmen.

Coördinatie : Staf Cuyt, Jan Mahieu.

Lay-out : Staf Cuyt.

Photosetting :

Fotozetterij Jorissen, Schoten.

Druk :

Drukkerij Govaerts n.v., Schoten.

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 publicatierchten, met hem contact te willen opnemen op hogervermeld adres.

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

Exit TTB-dagen ?

Bij de op zondag 4 oktober jl. gehouden en meteen laatste TTB-dag „klasieke stijl” past het, een aantal opmerkingen te plaatsen rond de redenen die ertoe hebben geleid dat de TTB-dag „nu het slachtoffer van zijn eigen succes (is) geworden” (citaat ontleend aan het verslag van de op 25 februari 1992 bij het Bestuur van het Vervoer te Land gehouden vergadering m.b.t. de organisatie van de TTB-dagen).

De TTB-dag(en), voor het eerst georganiseerd in 1983, kenden inderdaad een stijgend succes, waardoor het aanvankelijk vervoerde aantal reizigers (83.000 in het eerste jaar) steeg tot méér dan 160.000 in 1991.

Het oorspronkelijk opzet was, de TTB-dagen te laten uitgroeien tot een grootscheepse campagne tot bevordering van het openbaar vervoer, campagne die zich meteen richtte tegen het nu wel helemaal uit de hand gelopen en méér dan overdreven gebruik van de privé-auto.

Van dit nobele doel is weinig of niets in huis gekomen, want „reizigerswinst” hebben de TTB-dagen nauwelijks of in het geheel niet opgeleverd. Integendeel :

- zij creëerden een negatief imago voor het openbaar vervoer, gezien de soms erbarmelijke wijze waarop de reizigers, als gevolg van de massale belangstelling voor de TTB-happenings, dienden te worden vervoerd;

- zij hebben de vervoermaatschappijen handenvol geld gekost (in 1991 verloren De Lijn, de TEC en de MIVB samen zo'n 1,7 miljoen aan het gebeuren, terwijl de NMBS er niet minder dan ongeveer 20 miljoen diende bij in te schieten;

- voor het overgrote deel van de TTB-„reizigers” betekenden zij een welgelegenheid, zich omzeggens gratis en in grote drommen naar de Kust, naar de Ardennen of naar andere „attractiepolen” (bv. de pretparken) te begeven, zonder dat diezelfde „reizigers” tijdens de overige dagen van het jaar ook maar één voet op trein, tram of bus zetten, zodoende mee profiterend van de centen van de echte klanten van de openbaar vervoermaatschappijen;

- zij bezorgden de toeristische „industrie” de onverhoopte buitenkans om, op het ogenblik dat het „seizoen” reeds morsdood was, nog gauw een aantal miljoenen extra-winst in de wacht te slepen...

Een openbaar vervoer bevorderende rol hebben de TTB-dagen dus in feite nooit gespeeld. Het werd dan ook de allerhoogste tijd, zich te bezinnen over andere maatregelen om het openbaar vervoer te stimuleren bv. door, zoals het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het stelt, „promotie van het openbaar vervoer met het oog op het aantrekken van reizigers voor woon-werkverkeer”.

Ik vind het bijzonder jammer dat het tien jaar heeft moeten duren vooraleer „men” tot het besluit kwam, met de TTB-dagen geheel op het verkeerde spoor te zitten.

Het zal me benieuwen wat er voor volgend jaar „uit de bus” komt...

Staf Cuyt

INHOUD VAN DIT NUMMER

Exit TTB-dagen ?	blz. 42
Gyrobussen voor de lijn Gent (Zuid) - Merelbeke	43
Punt aan De Lijn	48
Dr. Adolph Giesl-Gieslingen, één van de laatste pioniers van de stoomtractie	50
Werkwagens van toen (XII)	52
Het suikerbietenvervoer bij de Buurtspoorwegen (II)	53
Beelden van vroeger	54
Het goederenvervoer bij de NMBS (III)	56
Oude prentkaarten en autobussen (III)	59
Jocadis-rijtuigen type L in bouwdoos	60
„Exploring Belgian Steam in 1955”	60
Nog wat over model-bovenleiding	64
Belgische stadshuizen	66
Rail-aktueel	68
Opsporing gevraagd !	77
Lezersforum	78

Werkten, naast de redactie, mee aan de totstandkoming van dit nummer : J. Cohn, L. Couscheir, P. Dambly, E. De Keukeleire, J. Dingemans, D. Eveleens Maarse, P. Hay, W. Henderikx, W. Moréls, G. Nève, P. Roovers, B. Vanraeynest, A. Vermeulen.

Vijfendertig jaar geleden een Belgische primeur :

Gyrobussen voor de lijn Gent(-Zuid) - Merelbeke

In januari 1954 ging de Raad van Beheer van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen akkoord met de oprichting van een autobusdienst ter vervanging van de elektrische tramlijn Gent (-Zuid) - Merelbeke. De aan de Elektrische Tramwegen van Gent verleende pacht was op 31 december 1953 verstreken, maar zou in drie fasen uiteindelijk tot 30 april 1955 verlengd worden, daar men het nog niet eens was over de nieuwe exploitatievorm.

Het Merelbeekse gemeentebestuur drong aan op een trajectverlenging tot Steenberge (grens met Bottelare), het inleggen van meer ritten tijdens de piekuren, latere uren op zaterdag en zondag, evenals op het aandoen van straten in de omgeving van de Hundelgemsesteenweg.

Het Ministerie van Verkeerswezen stelde reeds enige tijd veel belang in een nieuwe wijze van economisch openbaar vervoer en koesterde de hoop in het voorjaar van 1956 een revolutionair type van bus op deze lijn te kunnen inschakelen.

Vanaf zondag 1 mei 1955 werd de lijn door de N.M.V.B. opnieuw in eigen beheer uitgebaat en werden er gloednieuwe dieselbussen in gebruik genomen. Het parcours werd uitgebreid tot de wijk Molenhoek en tussen Gent-Zuid en Hukkelgem werden gedeeltelijke ritten toegevoegd om de bewoners van de wijk Flora en de Bergstraat ruimere vervoermogelijkheden te verschaffen. Deze overgangsregeling moest toelaten de tramsporen en de luchtlijn op te breken en de Hundelgemsesteenweg te moderniseren. Een rijweg in goede staat was immers onontbeerlijk voor het efficiënt functioneren van de „gyrobus”.

Op de Duitse Verkeerstentoonstelling te München in 1953 werd een dergelijke bus door de „Ateliers de Construction Oerlikon” uit het Zwitserse Zürich voor het eerst voorgesteld. De toen reeds vijf jaar oude uitvinding betrof de „elektrogyro”, een elektrisch voertuig met mechanische energie, opgehoopt in een rondtollend vliegwiel. Een experimenteel prototype op sporen had als traktor in de fabriek goede diensten bewezen. Te Altdorf en Aarau werden vanaf 1950 proeven gedaan met bussen, en te Yverdon, een klein stadje, gelegen tussen Lausanne en Neuchâtel, werd op 30 september 1953 een lijn van 4,5 km op een effen terrein voor het publiek opengesteld.

Toen in ons land de belangstelling voor dit vervoermiddel rees, had dit soort voertuig reeds duizenden kilometers afgelegd, op allerlei wegen en in barre weersomstandigheden, en bestonden er plannen voor de levering van spoortractoren voor mijnen en staalgieterijen in Frankrijk, Groot-



Oerlikon-konstruktiefoto van een NMVB-gyrobuss. Archief Keutgens.

Britannië en Zuid-Afrika.

Het vrij eenvoudige werkingsprincipe van de gyrobus was gebaseerd op de hoofdwet van de natuurkunde : het behoud van energie. Door een vliegwiel, dat horizontaal geplaatst was in het midden van het chassis van de bus,

door middel van een elektrische motor op een wentelsnelheid van 3000 toeren per minuut te brengen, verzamelde de bus voldoende kracht om een generator aan te drijven, die op zijn beurt de nodige elektriciteit leverde voor de bewegingsmotor. Die

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

Abonnementsaanvragen, 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 uitge-schreven** Eurocheques of internationale postmandaten (postwissels), te richten aan hoger vermelde abonnementendienst.



Anderlecht, Eloystraat. Werkplaats NMVB-Kuregem, 26 mei 1956. Aankomst van de eerste gyrobus. Foto P. Dehon, archief Keutgens.

„reuzentol” had een diameter van 162 cm, woog 1500 kg en bevond zich onder de zetels. Het laden gebeurde aan de eindpunten en aan enkele tussenhaltes, voorzien van een laadmast. De levering van wisselstroom aan de voedingsmasten geschiedde via een transformator, die de hoogspanning van de centrale tot 500 volt verlaagde. Door een hefboom aan zijn stuur te verplaatsen, diende de chauffeur drie stroomafnemers van twee meter, die bovenop de bus gemonteerd waren, tegen de hoofdkontakten van de horizontale arm van de mast te drukken. Bij een tweede schakeling werden twee kleine zijarmpjes aan de rechterzijde van de bus in beweging gebracht, waarlangs

de stroom van de 24 volt-batterij van de bus in de voedingspost een automatische schakelaar deed aanslaan, die de drie ladingskontakten op de horizontale arm van de mast onder spanning zette en toeliet zich van een nieuwe voorraad elektrische energie te voorzien. Vóór het vertrek werden de kontaktpunten van de mast verwijderd. Deze procedure nam ongeveer twee minuten in beslag, tijdsspanne waarin het in- en uitstappen van de reizigers kon gebeuren. In normale omstandigheden kon de bus zich over een afstand van 6 km verplaatsen alvorens men tot het bijladen van het vliegwiel moest overgaan. De draaisnelheid van de gyrobus nam immers voortdurend af. Omwille van de werkingsveiligheid

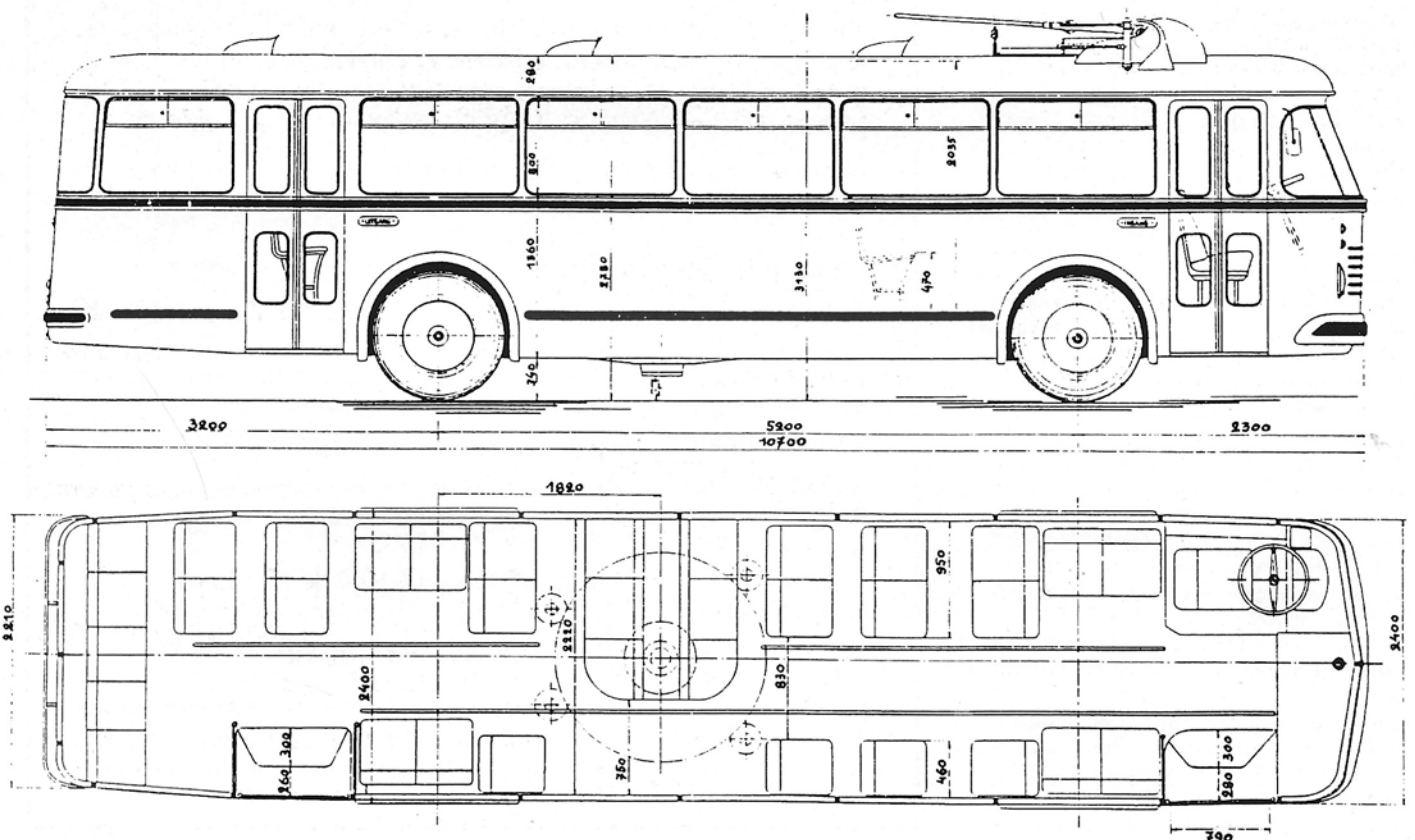
en om snel te kunnen laden, werden de haltes voorzien van een laadmast, op ongeveer 2 km van elkaar geplaatst. De rechtstreekse lijn had een lengte van 8,14 km. Met de variante over Merelbeke-Flora werd dat 9,64 km. Langs deze lijn stonden zes voedingspunten met in totaal tien laadmasten, die twee aan twee opgesteld waren op de Botermarkt te Ledeborg, aan de Van Goethemstraat, de Bergstraat en de Waterstraat, telkens op de Hundelgemsesteenweg. Aan de terminus aan het Graaf van Vlaanderenplein (Gent-Zuid) en aan de Molenhoek stond slechts één mast.

Voor de stroomverdelingscabines, de palen en de aankoop van de bussen werd door de Staat ongeveer 40 miljoen frank ter beschikking gesteld. De bussen waren van Zwitserse makelij, terwijl het materieel van de onderstations Belgisch fabrikaat was.

In de firmapropectus van augustus 1954 lezen we wat de voornaamste voordelen van dit origineel vervoermiddel zijn, o.a. het rijden zonder schokken, de geruisloosheid, de milieuvriendelijkheid, de lage aanlegkosten en de ervaring over een voertuig te beschikken dat zo vrij is als een autobus (geen sporen of luchtlijnen), zo stil als een trolleybus, en... economischer dan beide!

Enkele technische kenmerken op een rijtje :

- totale lengte van het koetswerk : 10,7 m
- maximumbreedte van het koetswerk : 2,4 m
- maximumsnelheid : 55 km/h
- vermogen : 80 tot 120 pk
- 35 zit- en 35 staanplaatsen
- gewicht in geladen toestand : 16.750 kg



- chassis zonder schokdempers.

Vermeldenswaard is zeker, dat vanaf 6 augustus 1955 in Leopoldstad (het huidige Kinshasa) vier lijnen, met een rijtuigenpark van 12 gyrobussen, werden geëxploiteerd. De hoofdstad van het toenmalige Belgisch Kongo was in volle uitbreiding. Een urbanisatieplan voorzag een uitgestrektheid over een afstand van meer dan 20 km langs de Kongostroom, iets wat problemen meebracht qua gemeenschappelijk vervoer. Bovendien werd dankzij de vele bruikbare watervallen in onze vroegere kolonie elektriciteit als nationale brandstof beschouwd. Specialisten van de Buurtspoorwegen volgden uiteraard met belangstelling de ontwikkeling van de exploitatie aldaar...

Op 11 februari 1955 werden bij wijze van proef drie gyrobussen besteld, genummerd van G1 tot G3, waarmee vanaf 1 juni 1956 op de lijn Gent-Merelbeke proeven gedaan werden. In die zomer werd N.M.V.B.-buspersoneel gedurende enkele weken opgeleid tot gyrobuschauffeur. De scholing, toevertrouwd aan dhr. Maurice Lybaert, werkhuisoverste te Destelbergen, nam een aanvang in een straal van 3 km rond de laadpaal aan de Molenhoek, die omwille daarvan eerst was geplaatst. Dhr. Lybaert had zelf eerst stage gelopen in Zwitserland en tijdens de eerste week was hier ook een Zwitsers ingenieur aanwezig. Onder de „chauffeurs van de eerste lichte” vermelden we : Oscar De Bruycker (+), Charles Morel, Jozef Schiettekatte (+), Marcel Oosterlinck, Robert Van de Voorde en Achiel Audenaert (+), die dan de tweede lichte zouden opleiden. Vanaf die eerste dagen was dhr. Roger Casteleyn technicus en elektricien in de stelplaats te Merelbeke. De loodsen van de stelplaats moesten aan de gyrobussen aangepast worden. In de rechterloods kwam een nieuwe bevoering en een installatie voor stroomafneming, waar de bussen de hele nacht aanlagen, daar met 220 volt het vliegwiel trager op het maximum aan energie kwam. Op 10 september 1956, de maandagvoormiddag van de grote kermis, deden de drie bussen hun eerste officiële rit. Om 10 uur werden de genodigden op het gemeentehuis begroet, waarna zij zich naar de stelplaats begaven waar hen de wer-



De stuurpost van een gyrobus. Foto Roels, archief Keutgens.

king van de bussen van nabij werd toegelicht. Behalve technici van de N.M.V.B. en de constructiefirma Oerlikon, mochten Burgemeester De Guchteneere en schepenen Verhaegen en Thienpont zich verheugen in de

aanwezigheid van dhr. Mariën, Gouverneur van Oost-Vlaanderen ; Graaf de Lichtervelde, voorzitter van de beheerraad van de N.M.V.B. ; dhr. Hoens, Directeur-Generaal van de N.M.V.B. ; Burgemeester D'Hooghe



De G1 aan het eindpunt Gent-Zuid. De sporen van ex-tramlijn M zijn nog aanwezig. Foto Jacques Cohn.

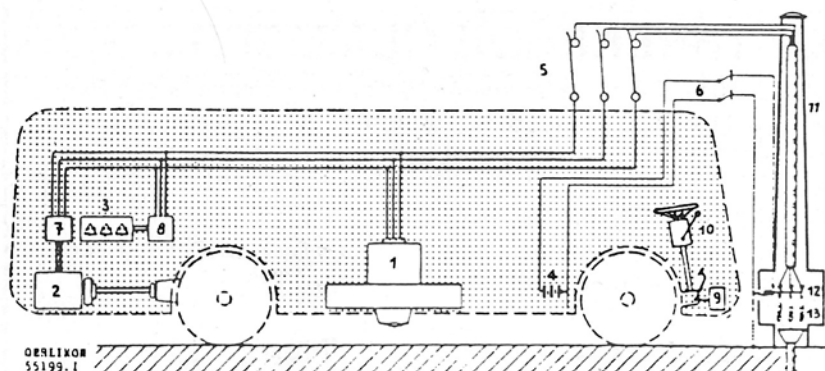


DIAGRAM VAN EEN GYROBUS

1. Vliegwiel met driefasige motorgenerator
2. Tractiemotoren
3. Condensatoren
4. Hulpaccumulatoren
5. Ladingscontacten op het dak
6. Hulpinschakelingscontacten en aarding
7. Snelheidsregelaar
8. Tractiekrachtregelaar
9. Aandrijfpedaal voor 7
10. Aandrijfhandel voor 8
11. Laadmast
12. Inschakelingscontactor
13. Laadklemmen

van Ledeberg ; de schepenen van Gent... en dhr. Anseele, Minister van Verkeerswezen (het was de eerste keer sinds de onafhankelijkheid van België dat een minister de gemeente bezocht !). Tijdens de receptie op het gemeentehuis werd terloops aangedrongen op het spoedig verbreden en moderniseren van de steenweg, iets wat tot dan toe nog niet gebeurd was en het comfortabel rijden zeker nog in de weg stond...

De officiële rit naar Gent-Zuid verliep zonder hindernissen : „Men kon de soepelheid van de nieuwe wagens loven...” (pers). Na een laatste keer bijgeladen te hebben, reden de drie bussen onder politiebegeleiding naar het Gentse stadhuis, waar in de 14de-eeuwse kapel het „Gulden Boek” van de stad ondertekend werd. Veiligheidshalve keerden de bussen onmiddellijk terug naar de laadmast aan Gent-Zuid. De Gentse schepenen Nachez prees de N.M.V.B. die zich, ondanks moeilijke tijden, geen moeite gespaard had om de modernste verkeersmiddelen ten dienste van de bevolking te stellen : „We zijn verre van de dampende stoomtram zoals onze vaders die hebben gekend...”

's Anderendaags om 6 uur 's ochtends, op dinsdag 11 september 1956, gebeurde de eerste afreis voor de regelmatige dienst op de lijn Gent (-Zuid) - Merelbeke.

In de beginperiode reed de bus op de kasseien van de steenweg, waaraan in 1957 en '58 grote werken plaatsgrepen. Omleidingen waren daarbij wel eens voorzien, waarbij het dan een kwestie was om tijdig aan de volgende laadmast te geraken. Het is een feit dat deze toestand het meest verantwoordelijk is geweest voor het gedeeltelijk „stukrammelen” van de installaties rondom het vliegwiël.

In de stelplaats bleef één dieselbus in reserve om in te vallen bij een defekt. Voor ernstige breuken moesten de bussen naar Destelbergen. Regelmatig voerden Zwitserse technici ook controles en aanpassingen uit. Pech kwam er vaak als de bus de volgende laadmast niet kon bereiken en het toerental van het vliegwiël te laag was om nog op eigen kracht verder te kunnen rijden... Als de bus erg volgeladen was, hing hij soms schuin uit zijn evenwicht, waardoor de kleine



Een voedingsmast. Foto Jacques Cohn.

zijcontacten de laadpolen niet nauwkeurig konden raken. Dit gebeurde vaak op nieuwjaarsdag, op kermisdagen en op zondagnamiddagen... Verkeersproblemen waren ook legio,

vooral aan de terminus Gent-Zuid waar politiehulp moest worden ingeroepen, waardoor o.a. bioskoopbezoekers soms onaangenaam verrast werden.

In 1957 werd in Zaal Regi een ludieke revue opgevoerd, geschreven door dhr. Karel Van Rijn, waarin de figuur van Charel Morel, die het best gekend was op de lijn, centraal stond.

In haar personeelsblad trok de Maatschappij van Buurtspoorwegen na drie dienstjaren ondermeer volgende conclusies : „De exploitatie van een lijn van 8 km, met een zeer drukke bezetting op de piekuren is een proef geweest voor de N.M.V.B. en voor de constructeurs. Zwakke punten van het materieel worden opgespoord en versterkt”. Het ledige gewicht van 12 ton bleek een handicap te zijn. Het verplichte stilhouden aan de voedingsmasten, ook bij afwezigheid van reizigers, verlaagde het rendement en de elektriciteitsrekening tenslotte was veel hoger dan oorspronkelijk verwacht. De bussen hadden er inmiddels elk ongeveer 150.000 km opzitten. In Yverdon, waar de uitbating begon, schakelde men over op minibussen wegens de onbeduidende bezetting. Het kritieke van de installatie lag echter niet alleen in bovenvermelde handicaps. De mechanische constructie bleek immers



De G2 onder een voedingsmast te Merelbeke. De stroomafname-„antennes” liggen nog vlak. Foto Jacques Cohn.

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 **beperkt** 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-Luykgestel (giro 1092736 ten gunste van voormelde bankrekening) van de v.z.w. Rail-Revue.

Toezending volgt langs de post !

niet geschikt te zijn voor de slechte kasseiwegen van die tijd. In de winter kon vaak geen stroom genomen worden wegens ijsvorming en in de piekuren liepen de bussen meestal vast in het drukke autoverkeer...

Het project werd niet verder ontwikkeld en verdween op 23 november '59 om opnieuw plaats te maken voor de klassieke busverbinding, zodat de 3 bussen in een zeer korte tijdsspanne om dezelfde reden (verhitting van de vliegwielmotor) uit dienst genomen moesten worden. Rond 1 december waren de bussen zo vaak defekt, dat ze op een zeker ogenblik alle drie in de stelplaats stonden. In de loop van januari 1960 werd druk overleg gepleegd door de Gentse afdeling met de hogere directie van de Buurtspoorwegen te Brussel en de constructeur van de voertuigen. In een krantenbericht van augustus 1960 tenslotte lezen we nog dat het verkeer op de lijn Gent-Merelbeke nu zeer stipt en zonder tijdsverlies verloopt en alles dus laat voorzien dat de gyrobusen weinig of geen kans meer zullen hebben op deze lijn..."

Thans is er in geen enkel land nog een gyrobus in exploitatie, alhoewel men in Nederland interesse heeft voor een nieuw project, op een modernere leest geschoeid. De bussen 1 en 2 werden op 26 januari 1970 door de N.M.V.B. afgevoerd en tot schroot herleid. Bus G3, het enige nog resterende exemplaar, vervoegde de voertuigenverzameling van het Schepdaalse tramuseum in april van hetzelfde jaar.

Naar aanleiding van het eeuwfeest van de Buurtspoorwegen werd deze bus opgepoetst en opnieuw rijklaar gemaakt door een aantal oud-medewerkers. Op 27 februari 1985 was de herstelling al zo ver gevorderd dat de bus op de binnenplaats te Destelbergen kon rondrijden. Ingenieur Messiaen en monitor dhr. Erauw konden terecht fier zijn ! Tijdens de opendeurdagen op 8 en 9 juni liet dit flink stuk nostalgie zijn nieuw gelaat zien. In juli reed zij rondjes aan de Oostendse kust en tijdens de Gentse jaarbeurs in september werd zij ingezet tussen de hoofdingang van het Floraliapaleis en het Sint-Pietersstation. Het bijladen geschiedde aan een paal die voor de gelegenheid nabij het Museum voor Schone Kunsten werd geplaatst, waarbij stroom werd opgewekt door een ernaast staande mobiele generator. Thans staat de G3, netjes verpakt in plastic, in de loods in Destelbergen te wachten op wat komen kan...

Erik De Keukeleire, Merelbeke

Het experiment met de gyrobus

De lezer die iets meer wenst te vernemen over de gyrobus en de experimentele lijndienst Gent(-Zuid) - Merelbeke uit de jaren '56-'59, kan zich het boek „Het experiment met de gyrobus” van de hand van dhr. Erik De Keukeleire aanschaffen tegen de som van 350 F. De auteur heeft reeds di-



De drie antennes zijn nu tegen de voedingsmast gedrukt : de G2 neemt stroom af. Foto Jacques Cohn.

verse werken over het tramwezen gepubliceerd, namelijk : „De eerste jaren van de stoomtram naar Zomergem 1886-1898”, „Historisch overzicht van de Gentse tramwegen 1897-1984” en „Bijlage bij het historisch overzicht; 200 berichten en anekdoten”.

Dit hele oeuvre is ontstaan na uitgebreid speurwerk doorheen het verleden van de Gentse trammaatschappij en de N.M.V.B. Oost-Vlaanderen. De auteur heeft zijn werken rijk voorzien van fotomateriaal, plannen, doorsneden van bepaalde voertuigen en machines, dit alles uit het verleden en het heden. Tevens schetst de schrijver een historisch overzicht over de discussies en beslissingen bij de keuze van bepaalde voertuigen. Hij geeft ook een gevarieerd beeld inzake feiten, anekdoten en ongevallen die zich bij de exploitatie met sommige voertuigen voordeden. In het boek „Het experiment met de gyrobus 1956-1959” wordt een uitgebreid hoofdstuk gewijd aan

de oorsprong en de montage van de gyrobus en de feiten die aan de basis lagen om dergelijke bussen op de lijn Gent(-Zuid) - Merelbeke in circulatie te brengen. De auteur beschrijft de opleiding van het personeel, de plechtigheden op het gemeentehuis in Merelbeke en het stadhuis in Gent. Hij schetst eveneens een kleurrijk beeld van de klachten over de exploitatie, de kosten en de ongevallen, de redenen voor het uit dienst nemen van hogervernoemde bussen en wat er nadien mee gebeurde. Het boek geeft een opmerkelijke terugblik op het openbaar vervoer tijdens deze periode, vormt een uitstekende bron van technische gegevens en is nuttige documentatie over een stukje geschiedenis van Merelbeke.

Wie interesse heeft, kan terecht bij dhr. Erik De Keukeleire, E3-Plein 93, 9050 Ledeborg.

(Uit : Gemeentelijk Informatieblad Merelbeke, oktober 1986.)



Oostende, Brandariskaai, 1 augustus 1985. Gyrobus G3 werd voor het Jaar van het Openbaar Vervoer gerestaureerd en opnieuw, als evenement, in Oostende in dienst gesteld. De G3 staat hier aan een voedingsmast. Foto Eric Keutgens.

Een bijdrage over de NMVB-gyrobussen werd eveneens gepubliceerd in „Tramleven” nr. 19, 1970.

Een nieuwe dimensie aan het Antwerps openbaar vervoer ?

PUNT AAN DE LIJN

„Punt aan De Lijn” is de naam van een groots opgevat project voor en aan de Noorderlaan op de Antwerpse Luchtbal.

In samenwerking met de vastgoedontwikkelaar Kairos overweegt De Lijn, op de terreinen van General Motors (Plant I) aan de Noorderlaan, een transfert- en coördinatiecentrum te verwezenlijken met een bijhorende parking voor 1700 auto's, op de hoek van de Noorderlaan en de Groenendaallaan.

De terreinen hebben een oppervlakte van ongeveer 250.000 m² (lengte ca. 900 m, diepte variërend van ca. 380 m tot 220 m).

Het bestaande complex bestaat uit een parkeerterrein en uit een reeks gebouwen uit de jaren '50 en een meer recent gebouw van begin 1980.

Op deze grond voorziet de vastgoedmakelaar, buiten het coördinatiecentrum van De Lijn, een globaal project met o.m. ruimte voor een cinema-complex (Metropolis), kantoren, een hotel, shops, KMO's enz... Hierdoor ontstaan voor De Lijn een aantal complementaire functies, waardoor o.a. het overstappen gebruiksvriendelijker kan georganiseerd worden.

In „Plant I” wenst De Lijn een centralisatiepunt te ontwikkelen. Binnen de bestaande gebouwen van GM kunnen een aantal functies worden ingepast. Op het gelijkvloers : een stelplaats, een onderhoudscentrum en een werkplaats met een capaciteit van ca. 50 gelede trams. Verder een overdekte stelplaats voor ongeveer 100 bussen met onderhoudscentrum en werkplaats voor ongeveer 300 bussen. Op de verdieping : een overdekte parkeerplaats voor ca. 350 wagens van het personeel met onmiddellijke toegang tot de stel- en werkplaatsen. Administratieve diensten kunnen eveneens over een totale vloeroppervlakte van ongeveer 6000 m² beschikken.

Eén van de argumenten om te kiezen voor de terreinen van GM is de mogelijke uitbreiding van het Antwerps tramnet naar het noorden toe.

Bij de studie tot herstructurering van het openbaar vervoer in de regio Antwerpen, uitgevoerd door de T.V. Dimarso-Sema Group Belgium in 1990, werd een aantal verlengingen van tramlijnen voorgesteld.

Uit deze studie bleek dat in eerste instantie een verlenging van de tramlijnen naar het noorden zich opdringt.

In een eerste fase komt hiervoor de verlenging van sneltramlijn 3 (werken op korte termijn voorzien) over de Groenendaallaan in aanmerking, gevolgd door de uitbouw van een noord-zuid as richting Ekeren.

Tevens wordt geopteerd om het openbaar vervoer op het kruispunt Noorderlaan-Groenendaallaan gelijkgronds te laten verlopen en het doorgaand verkeer in tunnel, wat de bouw van een half open tunnel noodzakelijk zal maken.

De verwezenlijking van dit project zal ook tot gevolg hebben dat thans bestaande stel- en werkplaatsen zullen verdwijnen.

De bestaande loodsen Hoboken of Groenenhoek kunnen geen gelede tramstellen onderbrengen, zodat de bouw van een aangepaste stelplaats zich opdringt.

De werkhuizen „Oude Bareel” in Merksem zijn verouderd en laten zeer moeilijk een functionele reorganisatie toe. Bijkomend dient vermeld dat de ligging in een woonwijk reeds aanleiding gaf tot herhaalde klachten van de buurtbewoners en dat de toegankelijkheid moeilijk is.

De autobusstelplaats in de Tjalkstraat is evenzeer aan renovatie toe.

De Lijn ziet dientengevolge deze centralisatie door :

- de bouw van een tramstelplaats met werkhuizen, ter vervanging van Groenenhoek;

- de bouw van een nieuwe stelplaats met werkhuizen voor bussen, ter vervanging van Tjalkstraat en Oude Bareel;

- de oprichting van een gecentraliseerde administratie, ter vervanging van de huidige administratieve zetel aan de Grotehondstraat.

De uitbouw van dit centralisatiepunt zal eveneens een grote invloed uitoefenen op de exploitatie van de tram- en buslijnen van het Antwerpse net (in- en uitrij van trams en bussen/inzet van personeel).

Volgens De Lijn biedt het project een aantal voordelen die als volgt kort kunnen worden samengevat :

- een strategische ligging van het transfert- en coördinatiecentrum aan één der drukste invalswegen, in de onmiddellijke nabijheid van de Ring. Het project zal zodoende een belangrijke bijdrage leveren tot de oplossing van de stijgende mobiliteitsproblemen;

- de inplanting van stelplaats en werkplaatsen wordt ingepast in de prioritaire tramuitbreiding naar het noorden toe, waardoor géén bijkomende spooraanleg wordt vereist

voor de bereikbaarheid van stelplaats en werkplaatsen;

- de gunstige inplanting van de stelplaatsen t.o.v. het te bedienen net, in functie van de beperking van de exploitatiekosten;

- de centralisatie van de werkplaatsen voor trams en bussen zal ontegensprekelijk een gunstige invloed hebben op de werkingskosten;

- de opvallende ligging zal ongetwijfeld het imago van de Vlaamse Vervoermaatschappij ten goede komen;

- de integratie van de werk- en stelplaatsen in de bestaande gebouwen van „GM” is bovendien een goed voorbeeld van industriële renovatie.

Het hele project zou 8 miljard moeten kosten, gespreid over vijf tot tien jaar. Van De Lijn worden minstens 3 miljard verwacht !

Het project werd aan de Raad van Bestuur van De Lijn van 23 juni 1992 voorgesteld en daarin uitvoerig besproken. In zijn eindconclusies werd door de Raad opdracht gegeven, de nodige onderhandelingen aan te vatten om de realisatie mogelijk te maken.

Op 14 juli 1992 werd het dossier overgemaakt aan gemeenschapsminister van Verkeer Sauwens, met het verzoek het in te leiden bij de Vlaamse Executieve voor het bekomen van de nodige kredieten.

De reacties van pers, vakbonden en bepaalde politieke partijen zijn eerder negatief en er wordt een aantal kritische vragen rond dit geldverslindend project gesteld.

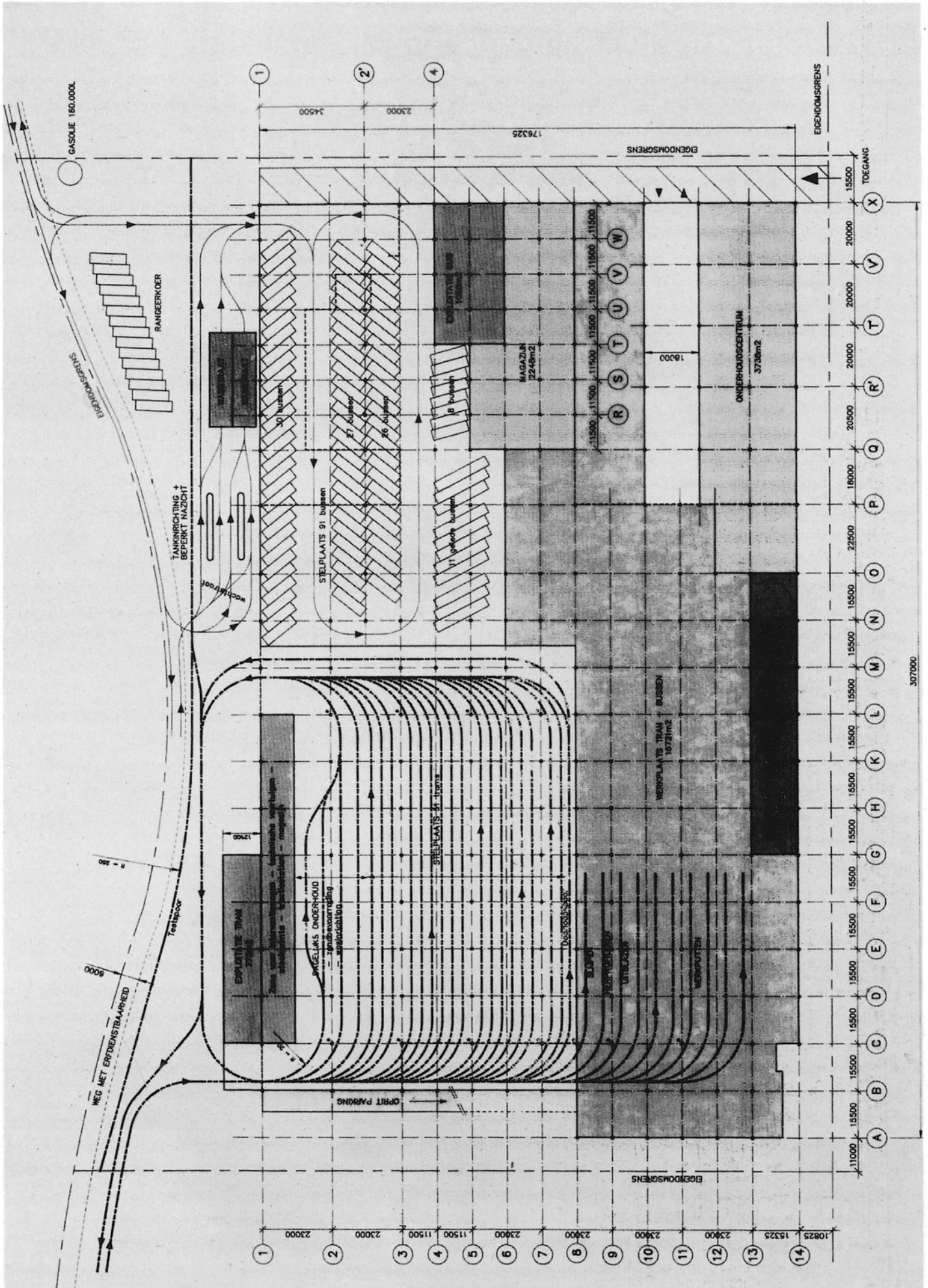
Eric Keutgens,
1.9.1992

Bron : Dossier Punt aan de Lijn.
Bladzijde hiernaast : ontwerp-plan voor de nieuw in te richten stel- en werkplaatsen in General Motors „Plant I”.

Dokument : Kairos N.V., Belinvest N.V., De Lijn.

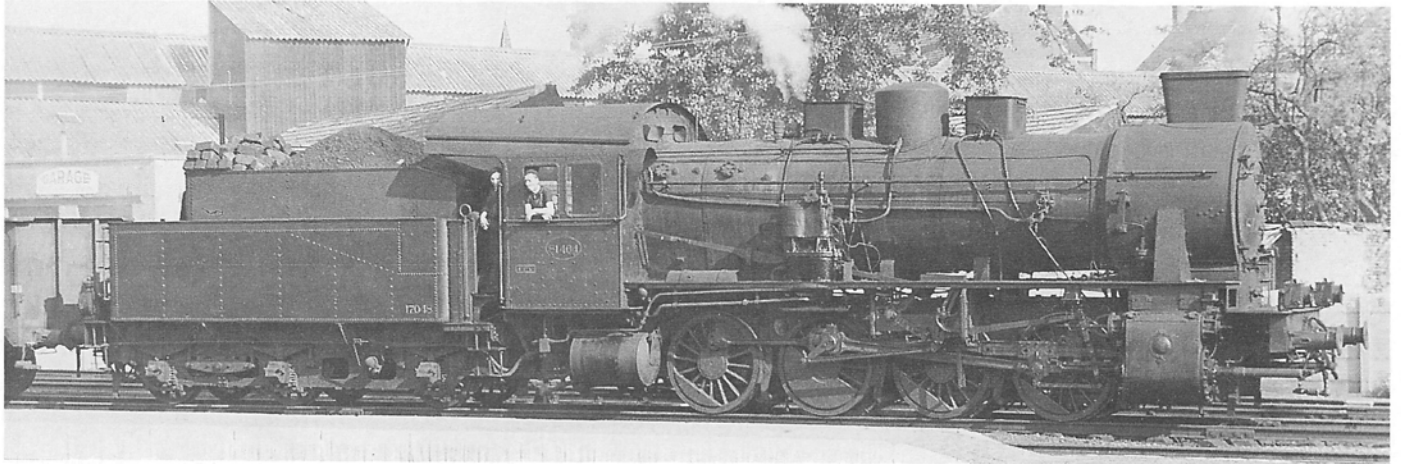


Antwerpen, Noorderlaan, 1 april 1966. TS 9648 in dienst op lijn 72 aan de halte „General Motors”. Komen in de nabije toekomst op deze plaats „Punt aan de Lijn” en een sneltram naar Ekeren ? Foto Eric Keutgens.



OVERLEDEN :

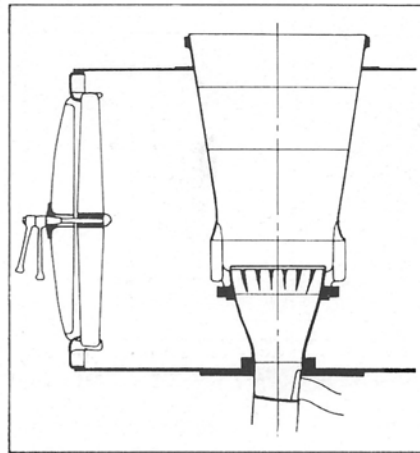
Dr. Adolph Giesl-Gieslingen, één van de laatste pioniers van de stoomtractie



Op 11 februari 1992 overleed te Wenen Dr. Adolph Giesl-Gieslingen, de uitvinder van de Giesl-ejector. Deze langwerpige uitlaatinrichting zorgde voor een gelijkmatige trek in de stoomketel en leidde bij de ermee uitgeruste stoomlocomotieven over het algemeen tot een belangrijke brandstofbesparing. Hoewel tussen 1951 en 1969 op ongeveer 2.500 locomotieven in de gehele wereld een Giesl-ejector werd aangebracht, kwam de uitvinding te laat om de stoomtractie van de ondergang te redden.

Dr. Giesl-Gieslingen heeft steeds beweerd, dat de stoomtractie in de jaren '50 geen eerlijke kans gekregen heeft om zich te verdedigen tegen de nieuwste tractiewijzen, door gebruik te maken van nieuwe technieken en uitvindingen zoals de Giesl ejector. In verschillende landen was door de „hogere overheid” (onder druk van de lobby van constructeurs van diesel- en elektrische locomotieven ?) reeds beslist over het lot van de stoomlocomotief en de positieve resultaten van de proefnemingen met de Giesl ejector konden daar meestal niets aan veranderen.

In een artikel dat posthuum verscheen in het bekende Engelse tijdschrift „Railway World” van juli 1992 citeert Dr. Giesl-Gieslingen het voorbeeld van België, waar, zo stelt hij, niettegenstaande de gunstige resultaten van proefnemingen met een Giesl ejector op vier locomotieven, de Directie van de NMBS in 1959 een plan om een



De Giesl-ejector : een langwerpige „multi-jet”-uitlaat, rechtstreeks verbonden met de stoomafvoerpijp en uitlopend op een hoge, smalle schoorsteen (hier gemonteerd op een locomotief van de klasse 9F van British Railways).

Tekening overgenomen uit het boek „Vapeur en Belgique” (uitg. Ediblanchart), door P. Dambly, met toestemming van de auteur.

reeks stoomlocs uit te rusten met de nieuwe uitlaat inderhaast liet afvoeren. Opmerkelijk is ook zijn bewering, dat op de Wereldtentoonstelling van Brussel in 1958 alle objecten die te maken hadden met de vooruitgang van de stoomlocomotief-techniek geweigerd werden.

Een 40 %-schaalmodel van een Giesl ejector was speciaal voor de expo gebouwd, maar mocht niet getoond worden. Het model bevindt zich sedertdien in het Spoorwegmuseum te Wenen.

Ook in de ontwikkelingslanden, waar, gezien de beperkte technische mogelijkheden en de lage loonkosten, de stoomtractie nog een mooie toekomst te verwachten had, werden plannen voor de goedkope modernisering van de beschikbare stoomlocomotieven, o.a. door het aanbrengen van Giesl ejectors, dikwijls gesaboteerd door de overheden in Europa en Amerika, die enkel kredieten toestonden voor de aankoop van nieuwe en dure diesellocomotieven (die in vele gevallen reeds enkele jaren nadien uit de dienst dienden genomen te worden omdat noodzakelijke herstellingen bij gebrek aan wisselstukken niet konden uitgevoerd worden...).

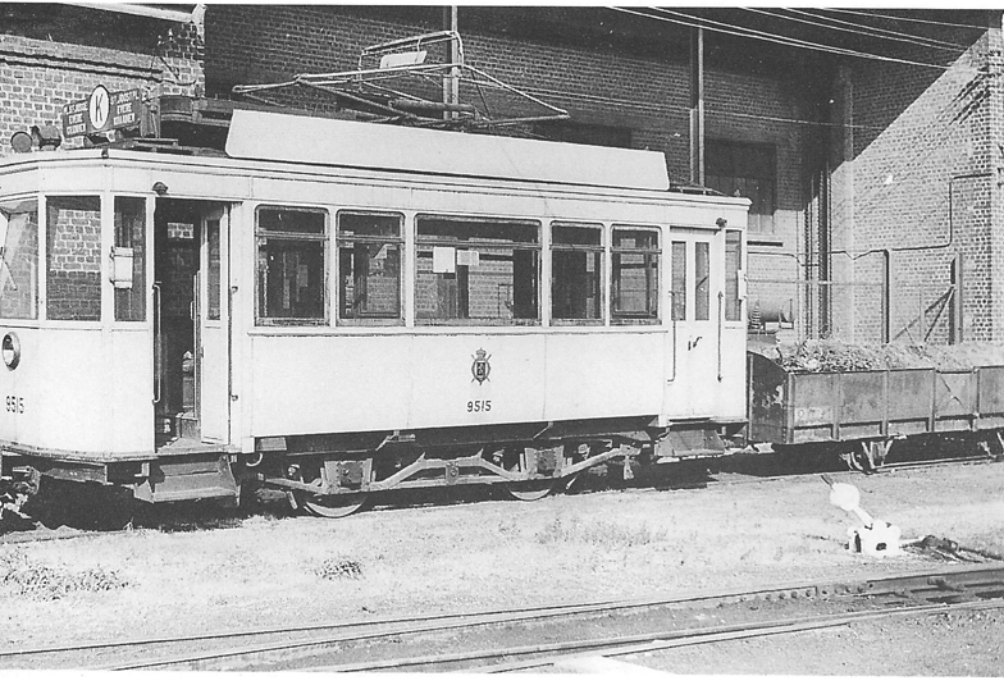
Ter nagedachtenis van Dr. Giesl-Gieslingen drukken wij hierbij een foto af van de met een Giesl ejector uitgeruste NMBS-locomotief 81.464 van de stelplaats Berchem (Pruisische G 8.1, Elberfeld 5164, vroeger NMBS-nummer 8564, gebouwd door Hanomag, fabrieksnr. 7535, bouwjaar 1915, geschraapt uit de geschriften in 1964). De foto is genomen in het station van Lier, in 1959 of 1960. Fotograaf : Basil Roberts. Ter vervollediging : de overige drie NMBS-locomotieven met een Giesl ejector waren de locs 81.253, 40.006 en 40.058.

Jef Van Olmen

Gent Rabot. PCC-rijtuig 38, reeds herschilderd in de nieuwe Lijn-kleuren, op de pendeldienst lijn 43. Deze pendeldienst onderhoudt, in afwachting van de werken voor de heraanleg van o.a. de Opgeëistenlaan, de verbinding tussen het Rabot en de Muidebrug. Omdat er aan het Rabot geen overloopwissel werd gelegd wordt dit korte lijntje uitgebaat met slechts één rijtuig, op enkelspoor rijdend op het zuidelijke spoor. 11 juni 1992. Dia Bob Boogaerts.

Autobus 5633.30 van de onderneming „S.A. Sotragaume” uit Saint Vincent. Deze Volvo B10 Mk III, met onderstel KV 31 MGD 15 MA 026762 en voorzien van een Jonckheere Intercity 056 koetswerk (22.778), kwam in lijndienst in de Gaumestreek op 2 november 1991. Dit voertuig in TEC-schildering oefende een grote aantrekkingskracht uit op de bezoekers van de Jonckheere-stand, tijdens het van 18 tot 23 oktober 1991 in Kortrijk gehouden elfde Car & Bus Salon. De S.A. Sotragaume behoort tot de bedrijven, uitgebaat door de sympathieke familie Penning uit Saint Vincent. Foto Charles Smits.





Werkwagens van toen (XII)

Tekst en foto's : Jacques Cohn

Deze maal komen weer enkele oude (ex-reizigers) tweeassers aan de beurt, die hun bestaan als werkwagen mochten verlengen.

Foto 1 : Mw 9515, in juni 1958 in de stelplaats Evere. De wagen draagt langs de éne kant nog een houten koersbord „K / St. Joostplein - Evere - Kraainem”. Hij is afkomstig uit de reeks 9511-22, die in 1918 werd gebouwd door de Ateliers du Rœulx, met een breedte van 2,40 m. Deze mws kenden een woelig bestaan. Ze reden namelijk op talrijke netten, met allerlei verschuivingen : Brussel, Antwerpen, Leuven, Haacht, Mons, La Louvière en zelfs Oostende (9511-14).

Ik heb de 9512 na de oorlog nog in reizigersdienst gezien op lijn 20 in Veurne, de 9513 op lijn 14 Knokke - Sluis, de 9515 en 16 op lijn S Brussel - Sterrebeek, evenals de 9518 op de pendellijn Vosseme - Tervuren en de 9520 op Brussel - Haacht. De 9516 werd in 1953/54 in de stelplaats Schepdaal gesloopt. De 9515 overleefde al zijn soortgenoten en werd tenslotte museumwagen.

Foto 2 : Mw 9537 verlaat met een open goederenwagen het opstel terrein „Vandermeeren” in Brussel op een warme zomerdag in augustus 1959. Iemand heeft de film op W / Noord - Wemmel gedraaid.

De reeks 9523-43 werd tijdens W.O. I door de „Constructions Métalliques” te Manage gebouwd en op talrijke Brusselse voorstadslijnen ingezet. De 9531, 32, 36, 37 en 38 kregen in de jaren '30 een nieuwe wagenbak van het type „Brussel”. De niet-verbouwde 9523-30, 39-40 en 42 hebben het nog tot ca. 1952 op de lijnen A, D, F, M en N met inzet vanuit Dilbeek uitgehouden, de ombouwers zelfs nog iets langer; deze laatsten meestal op de lijnen bediend vanuit de stelplaatsen Grimbergen en Wemmel. Ook onze 9537 werd uiteindelijk museumwagen.

Foto 3 : De 9559 in maart 1952 op het terrein van de stelplaats Haacht. Men heeft zich de moeite getroost hem een mooi kopbord te schilderen : „Goederen / G / Goederen”, alles keurig zwart op wit. Bij het vervangen van de brede middenruit had men blijkbaar problemen gehad : deze werd dan maar in drie stukjes ingevoegd.

De 9559 kwam uit een „mini-reeks” van twee wagens, gebouwd te Senefse in 1921 en bestemd voor Leuven. Zijn broertje, de 9560, kreeg rond 1935 een gemoderniseerde wagenbak van het type „Leuven” en bleef op de Leuvense stadslijnen rijden tot bij hun opheffing. De 9559 werd van Leuven naar Mechelen gestuurd en kwam na W.O. II in Haacht terecht.

Het suiker- bietenvervoer bij de Buurt- spoorwegen (II)

Tekst en foto's : Jacques Cohn

Na een lange pauze (zie RR nr. 18), zou ik dit thema nog met een drietal foto's willen aanvullen.

Foto 1 : ART.83 met een zwaar beladen bietentrein in november 1951 te Dormaal, op de lijn Tienen - St. Truiden.

Foto 2 : Precies één jaar later, in november 1952, staat ART.122 met drie open goederenwagens en bw 1776 op een zijspoor te Eliksem, aan de lijn Overhespen - Jodoigne, naast een massa opgehoopte bieten. Let ook op de kachelpijp van de bw en op de gekasseide rijksweg van toen.

Foto 3 : Tussen twee bieten campagnes in kon het onkruid manshoog tussen en langs de sporen van de suikerfabriek in Crisnée groeien. HL.221 met een bietentrein in oktober 1953. De lokomotief draagt op de frontlamp nog steeds de verduisteringskap van steeds de oorlog. De eerste twee bietenwagens zijn particuliere wagens, eigendom van de suikerfabriek, en dragen de nummers 50749 en 53622 (passend in het toenmalige NMVB-nummeringsschema). Ware de trein niet geheel beladen, dan had men kunnen menen dat alles hier in een Doornroosje-slaap was gevallen.

HL.221 (type 4 bij de NMVB) had heden nog bewaard kunnen zijn. In 1953 bestond er nog geen Vetramu of een andere tramliedhebbersvereniging. Ik heb toen voor eigen rekening, zowel in 1953 als in de daaropvolgende jaren, aan de suikerfabriek Crisnée (die eigenaar was van de lok) voorgesteld, de machine tegen de dubbele schrootprijs aan te kopen en af te halen. Ik ontving niet eens een antwoord en de lok werd tijdens de winter 1956/57 ter plaatse verschroot.



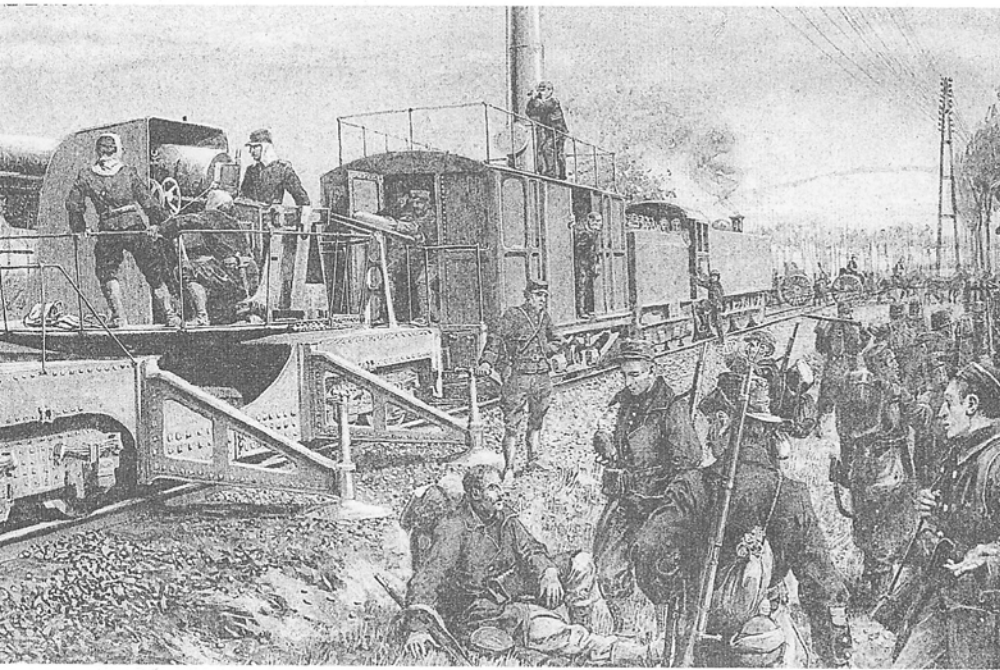
BVS-SHOP

Station Baasrode-Noord

Open op de eerste en de derde
zaterdag van de maand van 14 tot
18 uur

**Ruime keuze aan spoor-
wegliteratuur**

BOEKEN, TIJDSCHRIFTEN,
PRENTKAARTEN



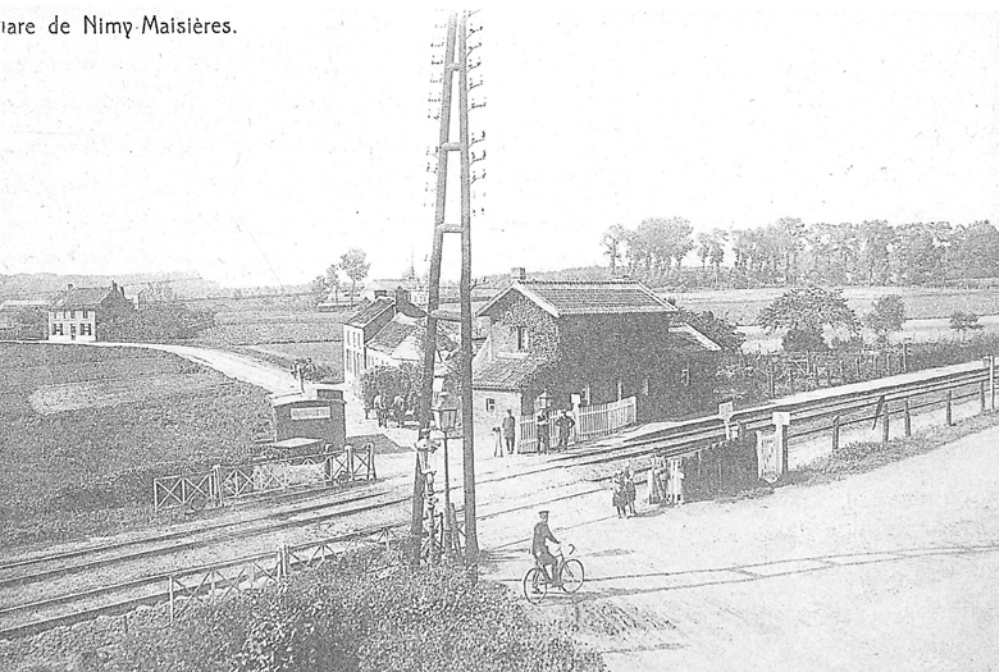
LA ROUTE VERS NIEUPOORT.
THE ROAD TO NIEUPOORT.

SOUVENIR DE LA GUERRE.
OF THE WAR. 1914-18.

transport — fin de siècle — dans les ruines. — New-Century conveyance in the ruins



Station de Nimy-Maisières.



Beelden van vroeger

Bespreking van historische foto's en prentbriefkaarten uit privé-verzamelingen

We starten deze rubriek ditmaal met twee prentbriefkaarten uit de verzameling van W. Temmerman, die beide te maken hebben met de eerste wereldoorlog. Op de eerste kaart is, in tegenstelling met het opschrift „Yser, 1914 - Train blindé en action”, geen gepantserde trein afgebeeld, wél een trein met een stuk zware spoorwegartillerie. Op de platte wagen vooraan is een houwitser opgesteld en de gesloten goederenwagen erachter dient voor het vervoer van een gedeelte van de munitie. Boven op deze wagen bevindt zich een afstandmeter (een soort periscoop voor het waarnemen van de inslag van de projectielen, hetgeen nodig was om instructies te kunnen geven voor het richten van het stuk.

De manschappen dragen Franse uniformen. Het type houwitser, de wagens en de locomotief - een loc met asindeling C, voorzien van pantserplaten - kunnen niet geïdentificeerd worden omdat het om een tekening gaat, geen foto.

Tijdens de oorlog 14-18 bezat het Belgisch leger welgeteld één stuk zware spoorwegartillerie, nl. een houwitser 12 duim (304,79 mm) van Brits fabrikaat, dat in 1916 in gebruik werd genomen. Met dit stuk konden springladingen van 340 kg afgeschoten worden over een maximum afstand van 10.180 m, tegen een kadans van één schot om de 5 à 10 minuten.

Op de tweede kaart met het opschrift „La route vers Nieuport. - Transport fin de siècle dans les ruines” ziet men het onderstel van een 60 cm-wagentje waarop enkele personen hebben plaatsgenomen en dat met mankracht wordt voortgeduwd. In de achtergrond zijn ruïnes zichtbaar. De opname dateert van onmiddellijk na de eerste wereldoorlog.

Gedurende de hele duur van de vijandelijkheden op het Belgisch grondgebied, van 1914 tot 1918, stonden de Spoorwegtroepen van de geallieerde én van de vijandelijke legers in voor de exploitatie van het bestaande spoorwegnet (normaalspoor en meterspoor) achter de fronten. Van zodra het front aan de IJzer gestabiliseerd was, in oktober 1914, werd ter aanvulling van dit spoorwegnet een ingewikkeld net van 60 cm-veldspoorwegen aangelegd. Op dit smalspoornet reden stoomlocomotieven, locotractoren en diverse soorten wagens.

Na de oorlog werd het smalspoornet opnieuw gebruikt, ditmaal voor het wegvoeren van puin en het verrichten van allerlei transporten voor de wederopbouw van de verwoeste gewesten (en sporadisch ook voor perso-

nenvervoer, zoals de prentbriefkaart bewijst...). In België alleen waren 3 steden en 62 dorpen in een zone van 60 km lengte en 20 km breedte volledig verwoest...

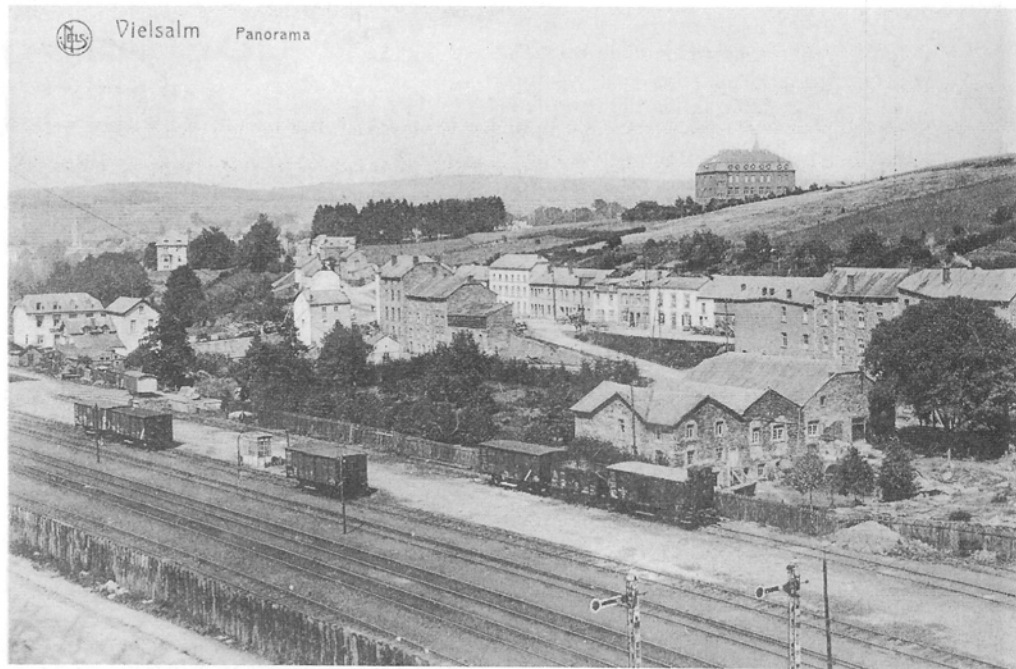
De derde kaart dateert nog van vóór het oorlogsgeweld van 14-18, en komt eveneens uit de verzameling van W. Temmerman. Het is een opname van de halte van Nimy-Maisières, gelegen in de buurt van Bergen (Mons) op lijn 96. Op de voorgrond bemerkt men een overweg met bijhorende rolbareel, een reusachtige telegraafmast, een petroleumlantaarn en een veldwachter (of postbode?) per fiets. Op de achtergrond bevinden zich de perrons, de woning van de overwegwachter, een paardengespan en... de kast van een afgedankt houten rijtuig, in gebruik als haltegebouwtje (en wachtzaal). Het silhouet van de rijtuigkast - let op het typische remmershuisje - verraad dat het hier gaat om een twee-assig rijtuig 2de klasse met vier compartimenten, waarvan er 15 exemplaren gebouwd werden door de Etablissements Verhaeghen in 1875, of - en dit is meer waarschijnlijk - een twee-assig rijtuig 3de klasse met vijf compartimenten, waarvan er van 1869 tot 1876 260 gebouwd werden door een hele reeks constructeurs. Vlak voor het „gebouw” staat een handwagen voor het vervoer van stukgoed en bagage. De fotograaf koos een zonnige dag uit voor zijn bezoek. De lange schaduw van de telegraafmast duidt erop dat hij laat in de namiddag is langsgekomen. Het grootste deel van de dag werd waarschijnlijk besteed aan het fotograferen van gewichtiger onderwerpen dan de halte van Nimy-Maisières...

De twee volgende prentbriefkaarten zijn juweeltjes uit de verzameling van A. Vermeulen en tonen de goederenloer van het station van Vielsalm op lijn 42. Vielsalm was ook het eindpunt van lijn 47A vanuit Born (tijdens W.O. I aangelegd door de Duitsers) en van de buurtspoorweglijn vanuit Lierneux.

De eerste opname, met het opschrift „Panorama”, is gemaakt kort na de eerste wereldoorlog (de kaart werd verzonden op 26 augustus 1919) en de tweede kaart, met het opschrift „Faubourg de la station”, dateert uit de jaren '20 (deze kaart werd verzonden in 1927). Beide opnamen zijn ongeveer op dezelfde plaats gemaakt, de opname „Faubourg” echter vanop een iets hoger standpunt.

Op de kaart „Panorama” ziet men enkele Duitse gesloten goederenwagens (klasse G2 en G3 uit 1893 of G10 uit 1911, volgens de DR-classificatie). Op de zijkanen van enkele van deze wagens is een schuine witte (?) streep zichtbaar, waarvan de betekenis ons ontgaat. De open wagen draagt het eigendomsmerk van de Belgische Staatsspoorwegen (Belgisch leeuwtje met de vermelding „Etat Belge” - „Belgische Staat”), maar het wagentype kan onmogelijk bepaald worden.

Bemerk ook de laadmal (om te contro-

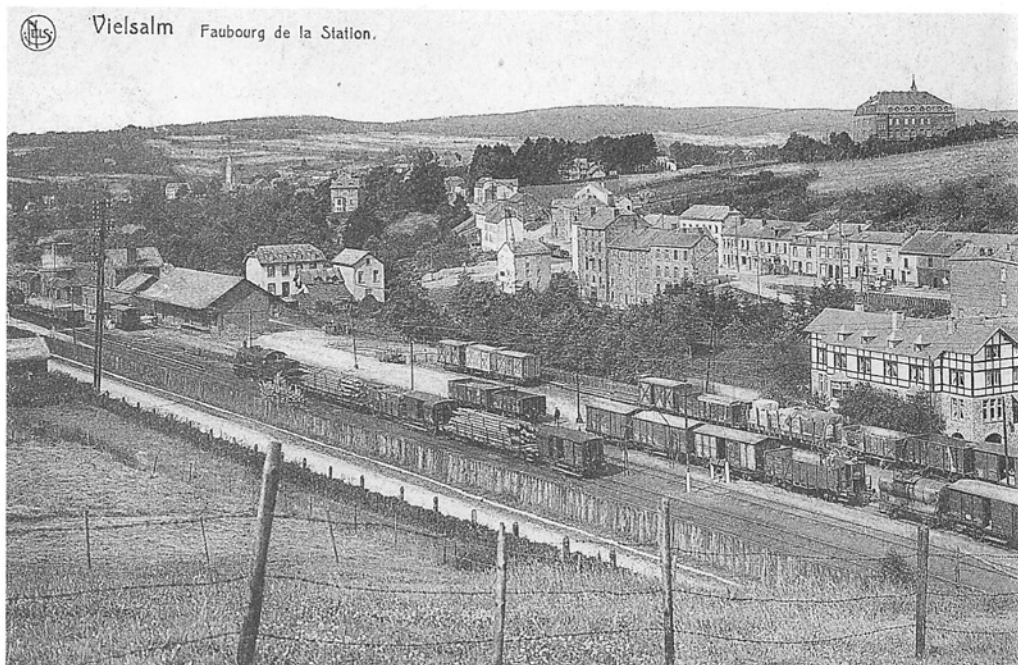


leren of de lading zich binnen het omgrenzingsprofiel bevindt) en het weegbrughuisje.

Wat deze foto echter bijzonder interessant maakt zijn de seinen die samengesteld zijn uit Belgische seinmasten en Duitse seinarmen die naar rechts wijzen. Tijdens de oorlog 14-18 hadden de Duitsers inderdaad het rechts rijden ingevoerd op lijn 42 en was de signalisatie hiertoe aangepast. Op het tijdstip van de opname was er aan deze toestand nog niets veranderd. De bezetter, die het Belgische spoorwegnet beheerde en exploiteerde, had tijdens de oorlog de verbinding Rivage - Vielsalm - Gouvy - Bastogne - Libramont uitgebouwd tot een belangrijke bevoorradingsroute voor het Franse front. Overal werd dubbel spoor geïnstalleerd, behalve op het baanvak Vielsalm-Gouvy (hier waren de werken nog niet klaar op het einde van de oorlog; ze werden later door de

Belgische Staat voortgezet en beëindigd).

Toen de opname voor de kaart „Faubourg” genomen werd, heerste er blijkbaar een grote drukte in het station van Vielsalm. Men kan eruit afleiden hoe belangrijk de spoorweg in die tijd was voor de economische ontsluiting van een landelijke streek. Op de voorgrond ziet men een lokale goederentrein; de trein is samengesteld uit twee platte wagens met draaistellen, geladen met boomstammen, een twee-assige open wagen, geladen met mijnhout en twee goederentreinpakwagens type „fourgon ballon”; de locomotief is een ex-Pruisische G 8.1 (type 81). Voor het stationsgebouw bevindt zich nog een korte goederentrein, waarvan de locomotief echter onidentificeerbaar is. De goederenloer staat vol met Duitse en Belgische wagens. Opmerkelijk is de aanwezigheid van een open Reichsbahnwagen type



Om21 (met remmershuisje), wat ons toelaat met zekerheid de opnamedatum te situeren na 1923, aangezien dit type wagen eerst vanaf 1924 in dienst werd gesteld.

Op het achterste spoor ziet men vier gesloten wagens van 12 ton, van Britse origine. De Belgische Staat had inderdaad vlak na de oorlog heel wat Britse (ex-War Department) wagens aangekocht, resp. van 1919 tot 1921 nieuwe wagens van diverse types in Groot-Brittannië laten bouwen. Sommige van deze wagens werden gebruikt door de Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats op de lijn Zeebrugge-Harwich; de meeste andere wagens werden reeds vrij vlug gedegradeerd tot dienstwagens (misschien geldt dit ook voor de linkse drie van de vier wagens op de prentbriefkaart).

Bemerk verder de watertoren naast het station, de laadmal en de weegbrug die nu op een ander spoor geïnstalleerd zijn, het mooie gebouw achter de goederenkoer (blijkbaar een grondige verbouwing van een bestaand gebouw : vergelijk met de kaart „Panorama”), de omheiningen uit afgedankte dwarsliggers (ook zichtbaar op de andere kaart) enz. Het is overigens niet duidelijk, of op het ogenblik van de opname reeds opnieuw links werd gereden en of de seinrichting in Vielsalm reeds aangepast was.

Georges Nève en Jef Van Olmen

Wij danken de heren W. Temmerman en A. Vermeulen voor het uitlenen van de kostbare stukken uit hun verzameling.

Wij doen nogmaals een beroep op u, lezer : bezorg ons ook eens een interessante foto of prentbriefkaart voor opname en bespreking in deze rubriek ! U moet ons niets per post toezenden, gezien het risico voor verlies of beschadiging. Stuur ons eerst een fotocopie toe van de kaart of de foto die u wenst uit te lenen; daarna kan schriftelijk of telefonisch afgesproken worden hoe u ons het origineel kan bezorgen (bijv. door het te overhandigen aan een RR-medewerker tijdens een vergadering van één of andere vereniging, of rechtstreeks aan een RR-medewerker indien deze in uw buurt zou wonen). Wij rekenen op u !

Het goederenvervoer bij de NMBS (III)

HET MATERIEEL

Momenteel biedt de NMBS ongeveer 27.000 eigen netwagens aan, verdeeld over een dertigtal verschillende wagentypes. De meest voorkomende soorten werden opgesomd in een vorige aflevering (RR 29/92, blz. 19). De moderne goederenwagens hebben een draagvermogen van 22,5 ton per as, het zogenaamde „D-regime”. De lijnen van de NMBS zijn voor deze aslast geschikt. Het ligt in de bedoeling om deze aslast nog verder op te voeren tot 25 ton.

In een tijdsspanne van ongeveer tien jaar werd het wagenpark met 30 % verminderd. De gemiddelde nuttige last per wagen steeg daarentegen van 35 naar 42,5 ton.

Mede door de ingrijpende herstructurering en een betere organisatie van het goederenvervoer worden de wagens nu efficiënter benut.

In het raam van onze artikelenreeks over het goederenvervoer bij de NMBS zullen we vanaf deze aflevering beginnen met de materieelbeschrijvingen, die alléén de wagens van het commerciële park van de maatschappij omvatten. In de mate van het mogelijke zullen we trachten van elk beschreven wagentype (E, G, R...) een foto uit het grootbedrijf te publiceren. Daarnaast zullen ten behoeve van de modelbouwer ook telkens de beschrijvende fiches van deze wagens worden opgenomen. Deze gegevens worden nog aangevuld met een summier opgave van de model-fabrikanten die van het grote voorbeeld een schaalmodel hebben uitgebracht.

Voor de goede orde hebben we eenzelfde indeling van de wagens gehandhaafd als bij het grootbedrijf. Het spreekt vanzelf dat het een schier onmogelijke opdracht is, tot in de kleinste details te treden bij de beschrijving van een wagen of een wagentype. Als gevolg van de steeds verder evoluerende economie worden de voorschriften steeds weer aangepast en bijgestuurd. Dit resulteert in de praktijk in een wijziging van de samenstelling en het uitzicht van de opschriften, in nummervananderingen, in het aanbrengen of het weglaten van bepaalde kentekens op de wagens enz.

Om te beantwoorden aan de wijzigingen in de behandelingstechnieken worden regelmatig bestaande wagentypes omgebouwd. Die ombouw heeft als voordeel, een evenwaardige modernisering van het materieel op te leveren tegen slechts een fractie van de kosten voor nieuwbouw.

Eénzelfde wagentype omvat dikwijls verschillende leveringen. Meestal komen deze „leveringsschijven” overeen met nabestellingen van een bepaald wagentype. Er kunnen echter

vele jaren liggen tussen twee opeenvolgende leveringen, zodat er soms andere constructiemethodes werden toegepast. Om ons tot één voorbeeld te beperken : door de verbeterde technologie werd het overbodig om in de zijwanden steunbalken aan te brengen. Hierdoor zal bij éénzelfde wagentype een zeer duidelijk waar te nemen verschil ontstaan tussen de verschillende leveringen.

De levensduur van de goederenwagen bedraagt ongeveer 25 à 30 jaar. Het is normaal dat, gedurende deze tijdsperiode, herstellingen noodzakelijk zijn aan materieel dat quasi ononderbroken in gebruik is en dat niet zachtvaardig wordt behandeld.

STORTWAGENS CATEGORIE E

Als eerste wagentype werd gekozen voor de categorie E : stortwagens, ook wel open bakwagens genaamd. Er bestaan E-wagens met twee assen of met draaistellen. In deze categorie onderscheidt men de stortwagens van het gewone type en deze van het speciale type.

DE E-WAGENS VAN HET GEWONE TYPE

De open bakwagens van het gewone type worden overwegend aangewend voor het vervoer van stortgoederen die bestand zijn tegen ongunstige weersomstandigheden (schroot, steenkool, cokes, zand...). Het laden en lossen gebeurt door middel van kranen. Sommige types E-wagens zijn nochtans ook kipbaar en zijn daarom uitgerust met beweegbare kopvallen. Als voornaamste E-wagens onderscheiden we :

E : gewone stortwagens op twee assen voor het vervoer van volumineuze goederen;

Eas : vierassige draaistel-stortwagens voor het vervoer van stortgoederen en kipbaar op de kop;

Eaos : hetzelfde type als de Eas, doch niet kipbaar op de kop;

Elo : bak-heugelwagens (heugel : getande of van gaten voorziene greep) voor het vervoer van kisten glas, spiegelglas en marmer. Leibalken, vastgehecht aan de heugels, laten de lading een zekere verschuiving in de lengte van de wagen toe en vormen op die wijze een soepele vastzetting.

Jan Mahieu

JOCADIS P.V.B.A.

BRUSSELESTRAAT 53
7850 EDINGEN
Tel. (02) 395 71 05

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

BESTE PRIJZEN !

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

TYPE 1215 A

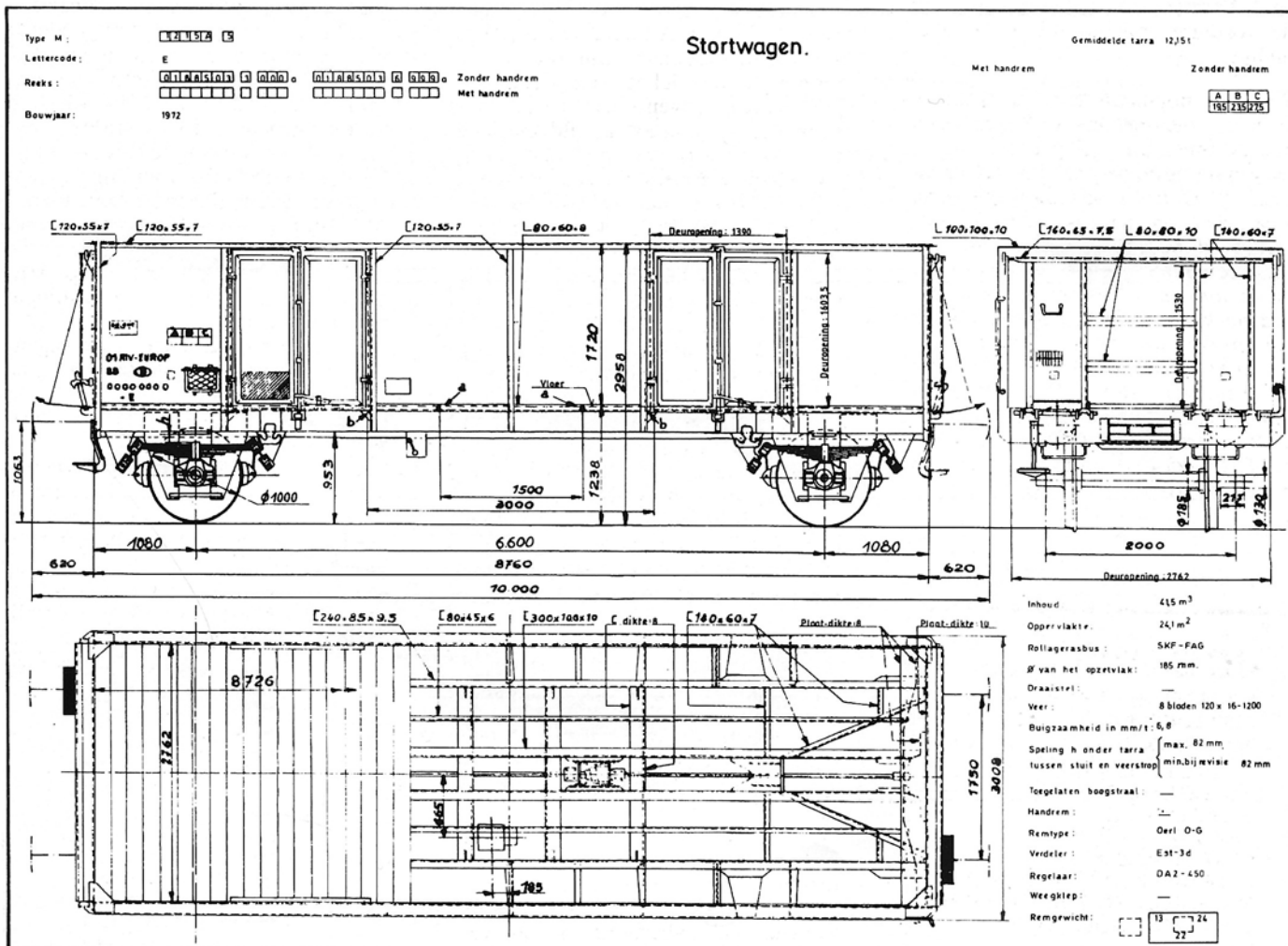
Het type 1215 groepeert de metalen open bakwagens met twee assen, voorzien van zijdeuren en eventueel kippbaar op de kop en/of zijdelings.

Volgens de bouwkenmerken zijn ze verder onderverdeeld in de klassen A0, A4, A5 en A6.

De afgebeelde wagen behoort tot de reeks 1215A5.

Die wagens hebben vier zijdeuren en twee beweegbare kopwanden, zijn geschikt voor automatische koppeling en rijden onder het stelsel „net” en „Europ”.

NUMMERING : 01 88 503 3 000 - X tot 6 999 - X.



TYPE 1415 A

De stortwagens van groot volume en op bogies type Y25 werden ondergebracht bij het type 1415 A. Volgens het bouwtype zijn ze wel of niet geschikt voor automatische koppeling. Ze bezitten vrij grote zijdeuren en zijn eventueel kipbaar op de kop en/of zijdelings.

De reeks is onderverdeeld in de klassen A0 tot A3. Alle wagens van dit type rijden onder het stelsel „Europ”.

De afgebeelde wagen behoort tot de reeks 1415A3.

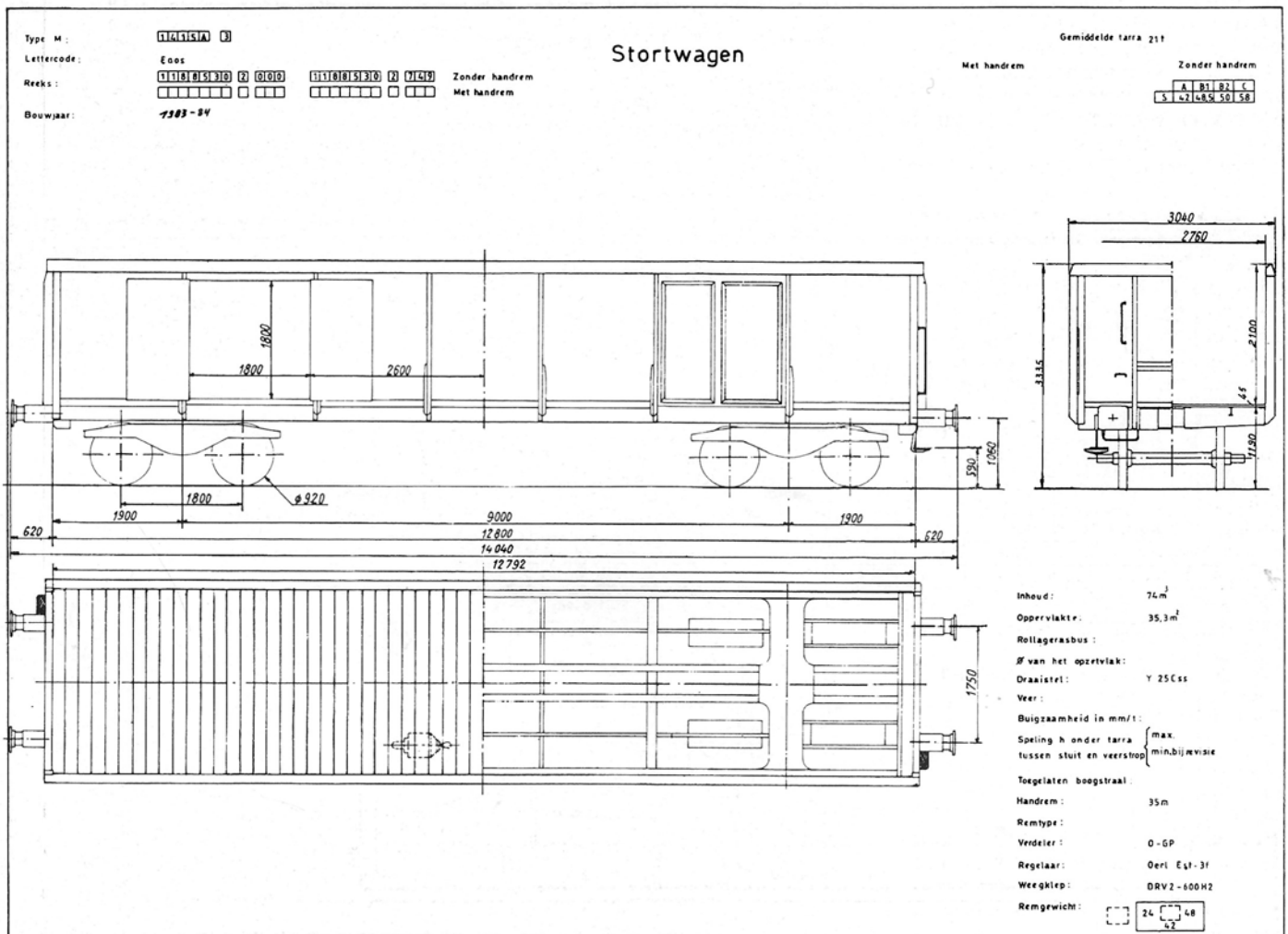
Dit type beschikt over vier zijdeuren, maar heeft geen beweegbare kopwanden en is bijgevolg niet kipbaar op de kop.

NUMMERING : 11 88 530 2 000 - X tot 2 749 - X.

Fabrikant Liliput bracht dit type wagen uit op schaal HO met twee verschillende nummers :

11 88 530 2128 - 5 (catalogusnummer 24495)

11 88 530 2258 - 0 (catalogusnummer 24491)



Oude prentkaarten en autobussen

III : Provincie West-Vlaanderen

Als derde in de reeks komt onze Kustprovincie aan bod.

In West-Vlaanderen, mede onder invloed van de kust, kwam de autobus zeer vlug in trek. Zelfs hoteleigenaars verzorgden diensten van en naar hun hotels. Rond deze vervoerdiensten van kusthotels bestaan vele prentkaarten, zodat ik heb gekozen voor enige niet aan de kust gelegen Westvlaamse steden.

1. Ieper, de kattestad

De autobushalte, gelegen aan café „Het Torentje”, tegenover het station. „Het Torentje” was volgens de prentkaart de wachtzaal voor de verschillende busdiensten die Ieper aandeden. De afgebeelde autobus is waarschijnlijk een „Miesse”; koetswerk en onderneming kon ik helaas niet achterhalen.

2. Kortrijk, stad der Guldensporen, met zijn station omstreeks 1932

Een „Buurtspoorweg”-Minerva uit de reeks 319-334 van de lijn Kortrijk - Menen, vóór het oude station van Kortrijk.

Deze reeks Minerva's werd door de NMVB bij Jonckheere in juni 1928 besteld maar kwam pas in januari 1930 in Kortrijk in dienst.

De NMVB verzekerde reeds van in de prille pionierstijd verschillende autobusdiensten in West-Vlaanderen.

3. Olijk Roeselare, de Rodenbachstad met haar stationsplein omstreeks 1950

Deze prachtkaart geeft van links naar rechts volgende bussen weer :

De lijndienst Roeselare - Ieper van onderneming De Ceuninck uit Roeselare, met een Guy-Jonckheere van rond 1950.

Een Reo-Jonckheere (5.815) uit 1949, van de firma Transibus Huysentruyt uit Ledegem. Dit bedrijf, dat geen eigen lijndiensten had, reed voor andere ondernemers : hier vermoedelijk op de lijn Roeselare - Diksmuide van de Weduwe Lefever uit Hoogdele of op de lijn Ieper - Langemark - Roeselare van de Weduwe Vandepoele (*) uit Ieper.

Autobus 23-121 - een Miesse Jonckheere (5.215) uit 1946 - van de lijn Roeselare - Menen, onderneming van M. Parmentier uit Menen.

Prentkaart met copyright van P. Anseeuw-Nollet / Nels.

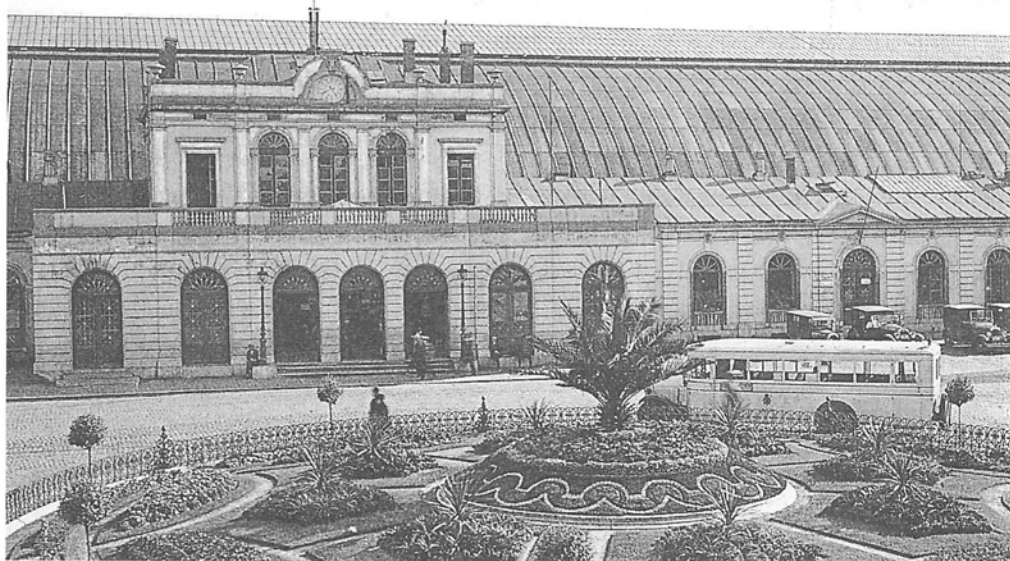
(*) Familie van Karel Van De Poele, de uitvinder van de trolleytang ?

Alle prentkaarten zijn afkomstig uit het Autobusarchief Charles Smits.



Courtrai
Kortrijk

La Gar
Station



Bespreking :

Jocadis-rijtuig type L in bouwdoos

De reeds eerder gedane vaststelling dat de Jocadis-bouwdozen niet bestemd zijn voor beginners wordt met de reeks van de L-rijtuigen nogmaals bevestigd. In vergelijking met de GCI's en de K's werd nochtans een lange weg ten goede afgelegd.

De GCI's waren niet alleen aarts-moeilijk te bouwen maar bovendien klopte er een en ander niet met de maten der samen te voegen onderdelen, terwijl de K's met hun wit-metalen kast te zwaar waren om effectief te worden ingezet.

M.b.t. het type L : de verschillende uitvoeringen (A4D, A8, A4B4, B8 en B10) laten toe realistische treinen van diverse lengte te vormen. Daar een mens nooit tevreden is, zou ik er nog wel een BD bij wensen. Zodoende zou een trein kunnen samengesteld worden met een pakafdeling aan elk uiteinde en zonder overaanbod van eerste klasse.

De meegeleverde bouwbeschrijving is in begrijpelijk, nog niet 100 % vlekkeloos, maar leesbaar Nederlands gesteld. Een stel tekeningen op 1/87ste van zijkant en interieur van elk rijtuig laat toe van ieder onderdeel de positie te bepalen. In de praktijk verloopt echter alles niet zo vlot en wie de bedoeling heeft meerdere rijtuigen of treinen te bouwen, raad ik aan voorafgaandelijk enkele mallen te maken, waarvan sommige ook voor andere toepassingen van dienst kunnen zijn.

Voor de assemblage van de zwarte bogies en het chassis is een goede algemene en een sterke plaatselijke verlichting nodig. Door het ontbreken van referenties op zijkanten en centraal deel van de bogies eist de samenbouw uiterste aandacht (zie vorige alinea).

Daar waar bij de eerste reeks in '91 Roco-assen in originele verpakking werden meegeleverd, krijgt de klant van nu ('92) assen mee „uit de grote doos”. Bij meerdere exemplaren hebben de wielen slag t.o.v. de as. De correctie verloopt niet van een leien dakje; zij is desondanks onontbeerlijk wanneer de rijtuigen ingezet zullen worden op de modelbaan. Door de ingezette puntlagers lopen de bogies (met haakse wielen) zeer licht en is een probleemloos gebruik gewaarborgd.

Op de bouwtekening staat de dynamoriem in onder- en bovenzicht langs **dezelfde** kant getekend, wat uiteraard niet kan. Om de bogie voldoende te laten draaien moet de riem langs de binnenkant gekleefd worden. In tegenspraak met de voorgeschreven volgorde raad ik aan de WC-afvoerbuis pas aan te brengen na de volledige afwerking van het model. De kans op zowel afbreken als verkeerd plaatsen is dan veel kleiner.

Beslist onder de (kwaliteits)maat zijn de meegeleverde Symoba-

kortkoppelsystemen. Nog tijdens de bouwfase gaven 3 op 12 reeds de pijp aan Maarten (ingekleefd in het afgewerkte chassis : onherstelbaar).

Denk bij de montage van de bogies op het chassis om volgende tip : de aan te brengen hoeveelheid lijm is zo gering dat zelfs met een injectienaald een juiste dosering moeilijk is. Na het plaatsen van de centrale spil dienen gedurende ± 15 min. de bogies regelmatig met de hand gedraaid, zodat de drogende overtollige lijmlaag telkens wordt gebroken.

Voor de samenbouw van de kasten dient men op te letten, daar de indeling (de dwarschotten) gegeven is in planzicht : de montage kan echter best met een ondersteboven geplaatste kast gebeuren.

Op de binnenkant van de flanken van de B10 (ex-C10) staan enkele aanslagen voor het positioneren van de dwarschotten **verkeerd**, waardoor de schotten in het midden van de ramen zouden terechtkomen.

Bij mijn A8 ontbrak één dwarschot, maar daar maakt men bij Jocadis geen problemen van.

M.b.t. de rijtuigkasten geef ik volgende suggestie aan Jocadis : lever de onderdelen in de kleur van de **buiten-kant**, t.t.z. groen i.p.v. grijs. De minder goede schilders hebben dan het klierwerk aan de **binnenkant**, waar het veel minder opvalt dan nu het geval is.

Als laatste negatief punt is er het maken van de handgrepen uit de meegeleverde bobineerdraad. Voor dit friemelwerkje zou best een andere oplossing gezocht worden, zelfs al gaat de prijs van de bouwdoos daardoor iets omhoog. Het gaat hier toch om wat de Engelstaligen zo mooi de „finishing touch” noemen, waarmee de uitzichtwaarde van het rijtuig staat of valt. Als positieve punten dienen te worden vermeld :

- de doorgedreven en zeer fijn uitgevoerde detaillering;
 - de zuiverheid van de gravure;
 - de gietkwaliteit van de diverse onderdelen (zo goed als geen bramen, geen kromgetrokken delen);
 - het respect voor de schaal;
 - de overeenkomst van de maten der samen te voegen onderdelen;
 - de goede handleiding en de bijbehorende (schaal)tekeningen.
- Doe zo voort, mr. Witmeur (bv. met een L-BD, een M4-BD, een nieuwe versie GCI + pakwagen, K-rijtuigen enz.)!
- Kwotering** : *** goed (met goede assen en koppelingen zou de 4e ster zeker verdiend geweest zijn).

Walter Temmerman

„Exploring Belgian Steam in 1955”

Een Engelsman op zoek naar Belgische stoomlocomotieven in 1955

In vroegere RR-nummers werden reeds herhaaldelijk foto's van Belgische stoomlocomotieven gepubliceerd, genomen door Engelse spoorwegvrienden in de jaren '50. Inmiddels hebben wij opnieuw een Engelsman bereid gevonden om zijn foto's uit te lenen voor opname in ons blad, nl. de heer Peter Hay uit Hove (East Sussex). Gedeeltelijk gaat het om foto's die reeds gepubliceerd werden in een artikel dat verscheen in het nummer van juli 1991 van het tijdschrift "Locomotives International" (voor informatie omtrent dit tijdschrift : zie verder). Met toestemming van de uitgever, de heer Donald Binns, publiceren wij hierbij een vertaalde en sterk samengevatte versie van dit artikel. Wij danken beide heren natuurlijk hartelijk voor hun medewerking!

Wegens plaatsgebrek kunnen we niet alle foto's tegelijk afdrucken. Voor dit nummer hebben we alleen de foto's gekozen die Peter Hay maakte te Luik Guillemins en Haut-Pré op 3 juni 1955. We vonden het gepast, deze foto's nu aan bod te laten komen omdat het baanvak Ans - Luik Guillemins (met de beroemde hellende vlakken) 150 jaar geleden in dienst werd genomen en deze verjaardag in Luik zopas (in september 1992) met enige luister werd gevierd. De overige foto's zullen in latere RR-nummers gepubliceerd worden. J.V.O.

In juni 1955 bracht ik voor de eerste maal een bezoek aan België. De reis gebeurde echter niet met de mailboot Dover - Oostende noch met de Night Ferry via Duinkerken, maar wel met de stoomsleepboot HMS „Lindisfarne” van de Royal Navy, van Portsmouth naar Antwerpen... Eigenlijk ging het om een oefening van de Britse zeemacht, die tot doel had ons enige ervaring te bezorgen met „long distance navigation”, gewoonlijk bleven we namelijk altijd in de buurt van Portsmouth rondvaren! Aangezien we 's nachts door mist in het Kanaal vertraging hadden opgelopen, misten we het gunstig tij op de Schelde en hadden we praktisch nog de gehele dag nodig om tegen de stroom op te varen, om tenslotte met een enorme vertraging te Antwerpen aan te komen.

Eenmaal in Antwerpen aangemeerd, begon voor ons een periode van nietsdoen; het enige „werk” dat de bemanning was opgelegd, bestond in het geven en bijwonen van allerlei party's... Ik kon gemakkelijk een paar dagen vrijaf krijgen om, gewapend met mijn fototoestel, de Belgische spoorwegen te gaan verkennen. Hoewel in 1955 reeds verschillende NMBS-spoorlijnen en NMVB-buurtspoorweglijnen opgeheven waren, viel het mij op dat België (toen nog) over een enorm dicht spoorwegnet beschikte. Zeer typisch vond ik de buurtspoorweglijnen die meestal langsheen de wegen aangelegd waren. In Engeland vond je zoiets praktisch nergens;

enkel de Wisbech and Upwell Railway in East Anglia leek een beetje op een Belgische buurtspoorweglijn. De stoomtractie op het net van de NMVB was - naar ik vernomen had - nog niet helemaal uitgestorven; ik had dan ook de bedoeling enkele van de resterende typische „vicinal”-tramlocomotieven te fotograferen: alleen wist ik niet waar zulke machines nog in dienst waren... Voor het overige was ik bijzonder gefascineerd door de stoomlocomotieven op het NMBS-net.

Ik had mijn trip naar België eigenlijk niet grondig kunnen voorbereiden. Heden ten dage is het zeer gemakkelijk om snel informatie te bekomen over buitenlandse spoorwegen (het volstaat, zich te abonneren op enkele tijdschriften...), maar in de jaren '50 lag dit niet zo voor de hand. Toch was ik erin geslaagd, een lijst te bemachtigen van de in België in dienst zijnde locomotief typen en de stelplaatsen waar ze gestationeerd waren. Te Antwerpen kocht ik een treingids en een toeristisch biljet, geldig gedurende 7 dagen op het gehele Belgische spoorwegnet. Ik vond het bijzonder spannend, op deze wijze een mij onbekend land en zijn spoorwegen te ontdekken.

Nadat ik eerst de omgeving van Antwerpen verkend had, koos ik als eerste bestemming Luik, met de bedoeling stoomlocomotieven in actie te zien op de beroemde helling tussen Luik en Ans, de Belgische „Lickey Incline”. Ik bleef eerst een tijdje in het station van Luik Guillemins, waar zonder onderbreking stoomtreinen binnen- en buitenreden. Daarna begaf ik mij naar de halte Haut-Pré, om de treinen tijdens de beklimming van de helling te kunnen fotograferen (ik had deze halte vanuit de trein waargenomen, kort voor het binnenrijden van Luik-Guillemins). Na een bijzonder geslaagde uitstap naar Luik, koos ik Brussel als bestemming voor mijn volgende ontdekkingsstocht, daarna Oostende, enz. Onderweg zag ik soms interessante dingen, die ik dan tijdens een volgende uitstap aan een nader onderzoek onderwierp. Zo zag ik tijdens de treinrit naar Luik enkele van de gezochte NMVB-stoomtramlocomotieven te Tienen, waarna ik prompt besloot de tramstelplaats aldaar (en deze te Waremmes) tijdens een volgende uitstap te gaan verkennen. Mijn bezoek vond plaats op een zondag, zodat ik de tramlocs niet in actie zag, maar wel grondig kon inspecteren en fotograferen... Toen ik op het perron van Tienen wachtte op de trein om terug te keren, denderde de Oostende - Wenen express door het station, met aan de kop een Pacific type 1: een onvergetelijk schouwspel. In het station hing de bovenleiding reeds klaar: het einde van de stoomtractie op de lijn Brussel - Luik was nabij... Het locomotievenpark van de Belgische spoorwegen vertoonde in 1955 nog een zeer grote verscheidenheid, niet omdat er (zoals dit in Engeland het geval geweest was) nog tot voor kort zeer belangrijke privé-spoorwegmaatschappijen met hun eigen locomotievenpark hadden bestaan, maar wél omdat er nog veel in het buitenland gebouwde, resp. in België naar buitenlands model gebouwde stoomlocs in dienst waren.

Zo zag ik nog verschillende Amerikaanse locomotieven die dateerden uit de periode van de eerste wereldoorlog en die afkomstig waren van de Railway Operating Division (R.O.D.), nl. de typen 40, 50, 57 en 58, en Amerikaanse locs die na de eerste en de tweede oorlog rechtstreeks vanuit de Verenigde Staten (en Canada) aan België geleverd waren, nl. de typen 38 en 29. Bovendien waren er nog honderden ex-Duitse „wapenstilstandslocomotieven” in dienst, waaronder de alomtegenwoordige locs type 64 (Pruisische P 8) en type 81 (Pruisische G 8.1). Te Luik kon ik nog de tenderlocs type 98 (Pruisische T 16) als opdruk-machines in actie zien.

Bij de in België gebouwde locomotieven vielen mij natuurlijk in de eerste plaats de locs met het Britse uiterlijk op, die alle dateerden van vóór de eerste wereldoorlog, meer bepaald de machines type 41, type 15 en type 16, waarvan ik er nog heel wat in dienst zag. Het waren de laatste getuigen van de Schotse „invasie” in het Belgisch locomotievenpark, die op het einde van de 19de eeuw een aanvang nam met de levering, door Neilson in Glasgow, van vijf 2B-locomotieven van het „Dunalastair”-type, ontworpen door ingenieur McIntosh van de Caledonian Railway. Uit nationale trots (?) werden nadien geen bestellingen meer geplaatst bij de Schotse constructeur en bouwde de Belgische industrie zelf nog honderden locomotieven met verschillende asindelingen, die alle afgeleid leken van diverse Schotse locomotief types.

Zo vond ik bijv. dat de locomotieven type 41 erg geleken op de locs van de klasse 812 van de Caledonian. De exemplaren die ik tijdens mijn bezoek zag, hadden alle een donker-groene gepoetste ketel, glimmende ketelringen en dito wielkastranden. Ze draaiden in 1955 nog dapper mee in de reizigersdienst; blijkbaar werden ze goed onderhouden en erg gewaardeerd door het locomotiefpersoneel.

De tenderlocomotieven type 15 en 16 hadden dan weer veel weg van de locomotieven klasse C15 van de LNER (London and North Eastern Railway). McIntosh had inderdaad nooit zelf een 2B1t ontworpen, maar wél ingenieur Reid van de North British Railway (een Schotse maatschappij die later door de LNER werd overgenomen). Vooral het machinistenhuis zonder zijramen en met ronde frontramen („brilglazen”) van de types 15 en 16 was duidelijk Brits geïnspireerd.

Van de vijf oorspronkelijk in Schotland gebouwde „Dunalastair”-locs was er in 1955 natuurlijk geen enkele meer in dienst. Toch waren er nog in Groot-Brittannië gebouwde locomotieven te bewonderen, nl. de door Armstrong Whitworth in het begin van de jaren '20 gebouwde locomotieven van het type 31, waarvan ik er meerdere kon fotograferen. Hoewel deze machines geen écht Brits uiterlijk hadden, leken ze volgens mij toch een klein beetje op sommige locomotieven van de LMS (London, Midland and Scottish Railway).

Toen ik mij realiseerde dat de Britse invloed nog erg duidelijk aanwezig was in het NMBS-locomotievenpark in 1955, ging ik mij als Engelsman eigenlijk wel thuisvoelen in België!

De vaststelling dat ik zoveel interessante locomotieven van buitenlandse oorsprong, of gebouwd naar Brits model, in België zag rijden, belette niet dat ik ook geïnteresseerd was in de machines van zuiver Belgische origine. Vele innovaties in de stoomlocomotiefbouw zagen trouwens in België het licht (het volstaat, te verwijzen naar de verwezenlijkingen van Walschaerts en Belpaire).

Toen „Lindisfarne” de haven van Antwerpen verliet, realiseerde ik mij dat één van de hoogtepunten van het jaar 1955 voorbij was. Ik keerde nooit meer naar België terug, omdat in Groot-Brittannië tijdens de tweede helft van de jaren '50 nog enorm veel interessante zaken te zien en te fotograferen waren, waaronder heel wat interessante locomotieven van de vroegere privé-maatschappijen: échte „Dunalastairs” in Schotland, „Brighton Atlantics” op het net van de vroegere Southern, „Directors” van de vroegere Great Central enz. Deze oudere Britse locs werden bovendien in de jaren '50 gedeeltelijk vervangen door nieuw gebouwde stoomlocomotieven (de bekende „standard”-locs), in tegenstelling met België, waar de stoomtractie - zeker op de hoofdlijnen - reeds vroeg het veld moest ruimen voor de elektrische en de dieseltractie.

Toch vervulde de stoomtractie in 1955 nog een eersterangsrol in België, zoals uit de foto's op de volgende bladzijden moge blijken...

Peter Hay

(Vertaling/bewerking van de tekst en bespreking van de foto's: Jef Van Olmen; met dank aan Phil Dambly voor het verstrekken van bijkomende inlichtingen.

Het tijdschrift

„Locomotives International”

Dit (nog relatief nieuwe) Engelse tijdschrift is gewijd aan de geschiedenis van de locomotief in de hele wereld, waarbij de nadruk gelegd wordt op buitengewone locomotiefconstructies en locomotieven die gebouwd werden voor relatief onbekende spoorwegmaatschappijen. Er worden in dit gespecialiseerde blad vele historische foto's gepubliceerd, oude tekeningen en etsen uit 19de-eeuwse tijdschriften zoals „The Engineer”, uittreksels uit fabriekscatalogi enz. Het adres: „Locomotives International”, Mr. D. Binns, 50 Long Meadow, Skipton, North Yorkshire, BD23 1BW, Engeland. Belgische geïnteresseerden kunnen een abonnement nemen op het tijdschrift (1 jaar = 5 nummers) door 1.100 F over te schrijven op bankrekening nr. 405-6038251-32 van de vzw Locomotion, Berkenlaan 23, 2540 Hove (Hove in België, niet het in het artikel vermelde Hove in East Sussex!).

De eerste foto toont locomotief 10.002 te Luik Guillemins. Volgens Peter Hay vertrekt de machine met een militaire trein (mogelijk de dagelijkse „D.V.T.” vanuit Duitsland) naar Brussel. De loc behoorde op dat ogenblik tot het bestand van de stelplaats Kinkempois (NK). Bemerkt de dubbele schoorsteen met ingekorte windvanger, de enorme ACFI-voorverwarmingsinstallatie (pomp op de voetplaat, reservoirs bovenop de ketel), het typische machinistenhuis met de lichtkap en de zijramen, het reusachtige platform vóór de rookkast (waaronder zich de twee cilinders bevinden die ingrijpen op de eerste drijfjas : de openstaande kleppen dienen ter verluchting van dit binnenliggend drijfwerk) en de ex-Prussische tender met bovenop de kolenbunker een indrukwekkende voorraad briketten. De ketel staat onder maximale druk (de Wilson-veiligheidskleppen staan open): de helling naar Ans kan beklommen worden.



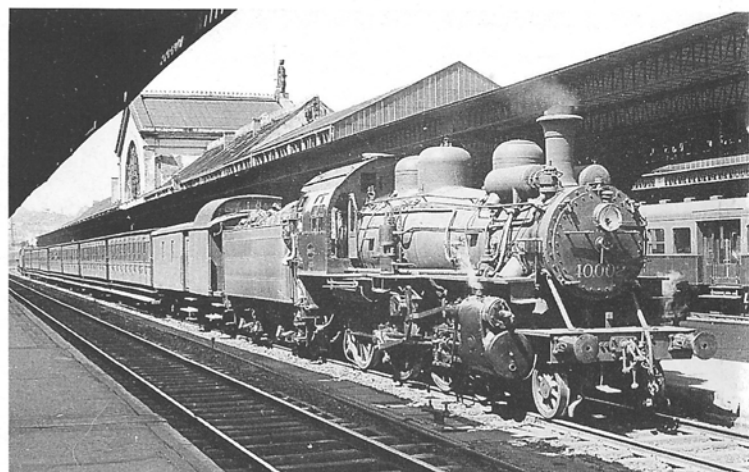
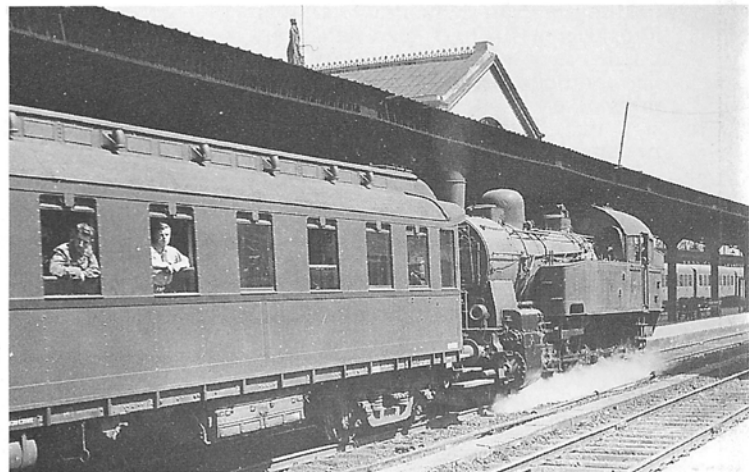
...echter niet zonder een hulplocomotief. Op de tweede foto, die op dezelfde plaats genomen werd, enkele tientallen seconden na de eerste opname, ziet men een tenderlocomotief type 98 de trein opduwen. Het nummer van de locomotief kan niet bepaald worden; de machine was op dat ogenblik eveneens gestationeerd te Kinkempois. Bemerkt de militairen aan de vensters van het rijtuig (overigens een oud Pruisisch rijtuig van de Deutsche Bundesbahn).

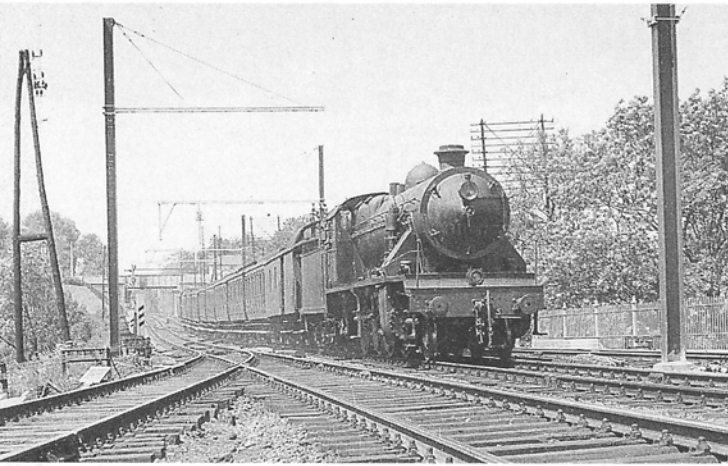
Op de derde foto wacht een omnibustrein naar Hoesi/Namen op het vertreksein. De trein is samengesteld uit een reeks GCI-rijtuigen met bijhorende pakwagens, en zal worden gesleept door locomotief 40.002 van de stelplaats Statte (LHY). Het Amerikaanse uiterlijk van de machine valt onmiddellijk op. Bemerkt de naar achteren verschoven schoorsteen (oorspronkelijk bevond zich bovenop de rookkast een grote Amerikaanse lantaarn), de reservoirs van de ACFI-installatie, vooraan op de ketel, en het vreemde machinistenhuis met de kleine zijraampjes en het openstaande deurtje dat toegang verleent naar de voetplaat (Peter Hay vindt het eigenlijk net „een serre”). Nog een markant detail : de machinist leunt naar buiten, en het valt op dat hij zich erg laag bevindt t.o.v. de voetplaat van de locomotief : op de locomotieven type 40 bevond de werkvloer van de stoker zich inderdaad in een „put”; de besturing van de locomotief was slechts mogelijk vanaf twee kleine platformpjes die links en rechts in het machinistenhuis op ong. 60 cm boven de vloer van de stoker waren aangebracht... In de achtergrond bemerkt men nog een M1-rijtuig derde klasse in de mooie dubbelgroene livree (licht- en donkergroen).

Heel in de verte, aan het uiteinde van de trein, is een locomotief type 29 te zien, die juist voordien met de trein te Luik Guillemins is aangekomen. De rijtuigen zijn intussen afgekoppeld en na het vertrek van de trein zal de locomotief waarschijnlijk naar de stelplaats Kinkempois rijden om gekeerd en bevoorrad te worden.

De overige foto's zijn genomen te Luik Haut-Pré. De eerste opname toont locomotief 31.047 die vanuit Ans zojuist het eerste hellend vlak, richting Luik Guillemins, is afgedaald. De trein is samengesteld uit een GCI-pakwagen en een reeks ex-Duitse rijtuigen. De locomotief behoorde op dat ogenblik tot het bestand van de stelplaats Tienen (FTL). Links bemerkt men een aantal bakens die het sein in de verte voorafgaan.

De tweede opname toont locomotief 10.012 die, komend vanuit Ans, de halte Haut-Pré voorbijrijdt en onmiddellijk het tweede hellend vlak, richting Luik Guillemins zal afdalen. De locomotief behoorde op dat ogenblik tot de stelplaats Kinkempois (NK). Men bemerkt, dat de spoorbaan te Haut-Pré een bocht beschrijft. De twee hellende vlakken liggen inderdaad niet in elkaars verlengde en zijn van elkaar gescheiden door een kort horizontaal gedeelte met een lengte van ong. 330 m. In de negentiende eeuw werden de treinen (van 1842 tot 1871/1872) door middel van kabels de hellingen opgesleept. De horizontale sectie en de bocht te Haut-Pré, in het midden van het baanvak Ans - Luik Guillemins, waren noodzakelijk omdat op die plaats de aandrijfinstallatie van de kabels diende geïnstalleerd te worden. Deze bestond uit een gebouw met zes stoomketels (dat zich aan de binnenkant van de bocht bevond, op een plaats links op de foto) en twee stationaire stoom-





machines voor de aandrijving van de kabels (die zich aan de buitenkant van de bocht bevonden, ongeveer op de plaats waar nadien het stationsgebouw opgetrokken werd, rechts op de foto). De stoomaanvoerpijpen, die de stoom naar de machines leidden, liepen dus onder de sporen door! Beide hellende vlakken zijn 1.980 m lang, ze overbruggen elk een hoogteverschil van 55 m en vertonen beiden een maximale helling van 3 %.

De derde opname toont een reizigerstrein die het bovenste hellend vlak, richting Ans, beklimt. De opname is gemaakt vanop de brug die op de foto met loc 31.047 in de verte zichtbaar is. De trein is zopas de halte Haut-Pré voorbijgerekend (men bemerkt duidelijk de bocht te Haut-Pré, waar-

achter het tweede hellend vlak aanvangt). De trein wordt gesleept door locomotief 1.019. Deze prachtige machine was op dat ogenblik gestationeerd te Schaarbeek (FSR).

Op de foto ziet men zeer goed de stroomlijnbeplating bovenop de ketel, die rondom de (Kylchap-)schoorsteen opengewerkt is om als windvanger te fungeren en zo stoom en uitlaatgassen boven het machinistenhuis heen te leiden. Het gewenste effect werd echter onvoldoende bereikt, zodat later toch nog de klassieke windleiplaten (links en rechts van de rookkast) dienden aangebracht te worden.

De trein is samengesteld uit een K-rijtuig met pakwagenafdeling, K- en L-rijtuigen, en achteraan een M1-rijtuig. Merk ook het driestandensein (in de positie: „veilig, volgend stopsein is open”) en de toestellen voor het spannen van de seinkabels.

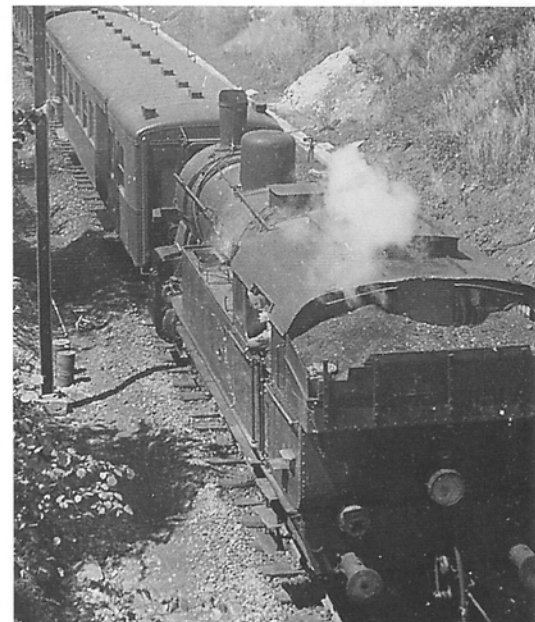
De trein wordt (tot Ans) opgeduwd door tenderlocomotief 98.005 van de stelplaats Kinkempois (NK). Op de vierde foto ziet men deze machine van nabij aan het werk.

Volgens Peter Hay gaat het hier om trein nr. 1323 Verviers (V. 12u19) - Brussel Zuid (A. 14u55). Dank zij dit gegeven konden we in de beurtregeling (stelplaats Schaarbeek, reeks A, plandag 7, geldig vanaf 22/5/1955) nagaan welke prestaties loc 1.019 die dag te vervullen had. 's Morgens had hij eerst een trein gesleept van Bergen (Mons) naar Brussel Zuid, vervolgens een trein van Brussel Zuid naar Verviers, daarna trein 1323 en in de namiddag stonden nog een trein van Brussel naar Oudenaarde, een losse rit van Oudenaarde naar Kortrijk en tenslotte nog een trein van Kortrijk naar Schaarbeek op het programma: de inzet startte om 6u37 te Bergen en eindigde om 23u17 te Schaarbeek (voor de geïnteresseerden: de betrokken beurtregeling werd gepubliceerd in de brochure „Stoomlocomotieven type 1”, uitgegeven door VeBOV in 1979).

Op praktisch alle foto's zijn reeds draagportieken voor de bovenleiding te zien. De elektrificatiewerken waren in juni 1955 inderdaad volop bezig. Lijn 36 (Brussel - Luik) zou vanaf oktober 1955 elektrisch bereden worden...

Identificatiegegevens van de getoonde locomotieven:

- loc 1.019: oorspronkelijk NMBS 119, gebouwd door Consortium Belge des Constructeurs de Locomotives in 1938, afgevoerd in 1962;
- loc 10.002: oorspronkelijk Belg. Staat 4502, daarna NMBS 1002, gebouwd door St.-Léonard in 1910, fabrieksnr. 1629, afgevoerd in 1956;
- loc 10.012: oorspronkelijk Belg. Staat 4512, daarna NMBS 1012, gebouwd door Cockerill in 1911, fabrieksnr. 2791, afgevoerd in 1956;
- loc 31.047: oorspronkelijk Belg. Staat 5147 (type 37), daarna NMBS 3147, gebouwd door Armstrong Whitworth in 1922, fabrieksnr. 337, verbouwd in 1937, afgevoerd in 1959;
- loc 40.002: oorspronkelijk R.O.D. (W.D.) 868, dan Belg. Staat 4972, daarna NMBS 4002, gebouwd door Baldwin in 1917, fabrieksnr. 48009, afgevoerd in 1961;
- loc 98.005: oorspronkelijk K.P.E.V. Halle 8105 (T16), daarna NMBS 9805, gebouwd door Schwartzkopff in 1909, fabrieksnr. 4414, afgevoerd in 1963.

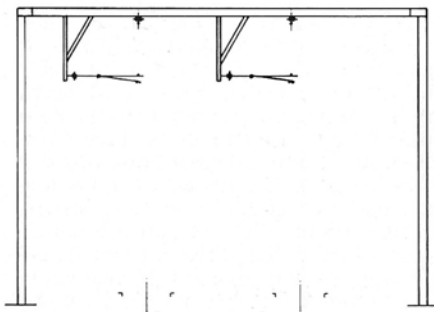


Nog wat over model-bovenleiding

In RR 9 en 10 werd op beknopte wijze een overzicht gegeven van een aantal basisregels en -normen van de NMBS-bovenleiding. Deze bijdrage sluit hierop aan maar staat los van het artikel van W. Arents (RR 16 en 19), die het onderwerp vanuit een andere gezichtshoek benadert.

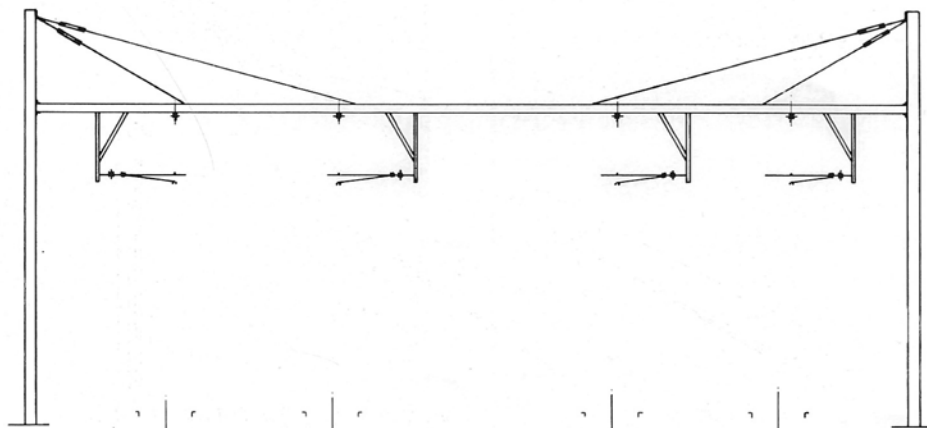
1. Masten en portieken

Bij de elektrificatie van dubbelsporige lijnen geeft men thans de voorkeur aan portieken (fig. 1) waarbij, volgens

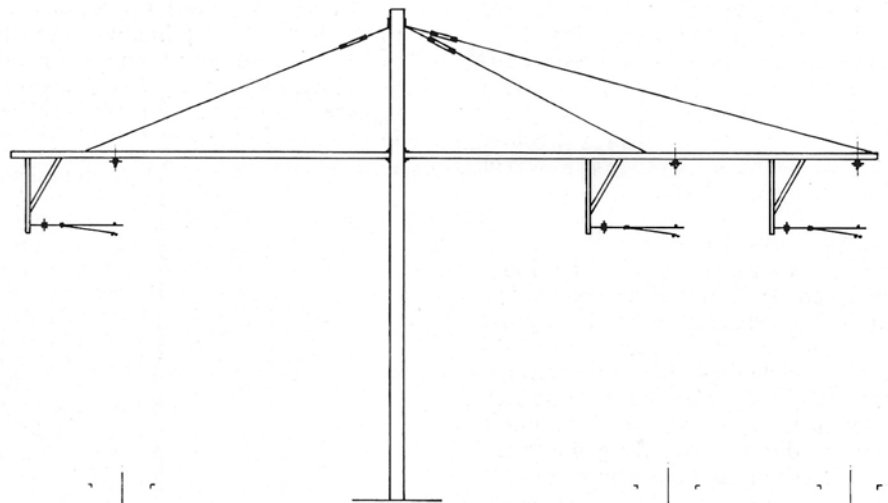


0 50 mm WT FIG. 1

de noodwendigheid, de uithouders op de dichtstbijzijnde paal kunnen bevestigd zijn of op een symmetrische stoel, die onderaan de dwarsbalk gemonteerd is. Voor de diverse spanwijdten en bochtstralen, evenals voor sektioneringen en spanuitrustingen, worden voor de palen en de dwarsbalken meerdere profielgrootten gebruikt. Op schaal 1/87 zijn de verschillen zo miniem dat men voor alle toepassingen eenzelfde maat (2,5 of 3 mm) kan gebruiken. De HO-schaallengte van de dwarsbalken bedraagt minstens 92 en hoogstens 138 mm. Voor het overspannen van meerdere sporen past men eveneens starre („stijve” voor de NMBS) portieken (fig. 2) toe in plaats van draadportieken. Het delikate afregelen van de spankrachten der dwarskabels vervalt dan. Om diverse redenen kan het onmogelijk zijn een portiek over meerdere sporen op te stellen; er wordt dan gebruik gemaakt van een centrale paal met twee konsolen (fig. 3).



0 50 mm WT FIG. 2



WT FIG. 3

2. Ophanging van de bovenleiding

a) Hoe heet het ?

De verschillende soorten Belgische bovenleidingen en de bestaande lektuur gebaseerd op buitenlandse terminologie maken het de modelbouwer niet gemakkelijk. In afwachting van een normalisatie stel ik voor om bij model-toepassingen volgende namen te gebruiken voor de bevestigingspunten van de Belgische bovenleiding.

Ophangisolator : het vasthechtings-element van de draagdraad, het enige bevestigingsdeel dat in realiteit een dragende functie heeft.

Uithouder : een goed Nederlands woord, ontleend aan de scheepsbouw. Het is de redelijk dikke stang die, via een isolator, bevestigd is aan de paal of de stoel op een konsolle. De uithouder kan (op schaal 1/1) zowel in het horizontale als in het verticale vlak bewegen en de hulpdraagdraad is er aan vastgemaakt. De normale verschijningsvorm is recht maar in bepaalde gevallen zijn gebogen uitvoeringen mogelijk.

Richtstang : Bijkomende stang die onderaan de uithouder hangt. De richtstang is verbonden met de rijdraad en zijn zijdelingse positionering op de uithouder is bepalend voor de

excentriciteit. In de rechte baan en in de bochten met grote straal wordt een rechte richtstang gebruikt, in bochten met kleine straal een gebogen. Ik laat het aan de lezer over om te beoordelen wat op zijn baan een kleine straal is : strikt genomen is het op 1/87 elke straal, kleiner dan 5,75 m !

b) Wanneer, wat en hoe ?

Bij gebruik van enkelvoudige bovenleiding zijn de drie bovenvermelde elementen altijd aanwezig. Daar een hulpdraagdraad niet aanwezig is wordt de uithouder omhoog gehouden door een in V-vorm gespannen draad tussen uithouder en draagdraad (fig. 4a).

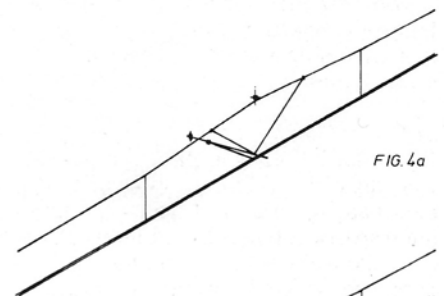


FIG. 4a

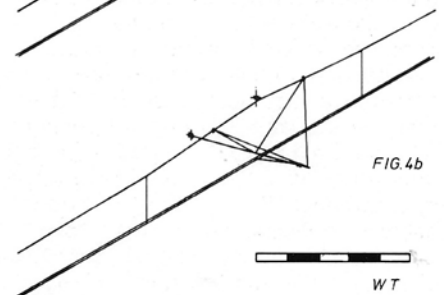


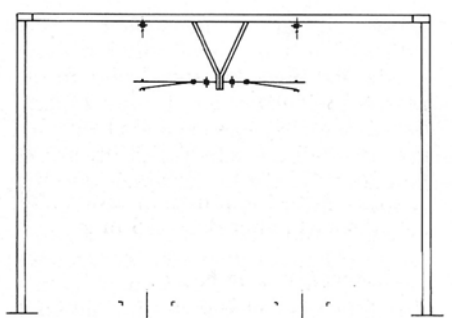
FIG. 4b

In het geval van een positieve excentriciteit (de rijdraad wordt van de paal weggetrokken) is een langere uithouder nodig die aan zijn uiteinde een tweede V-verbinding met de draagdraad heeft (fig. 4b). De V-draden worden ook aangebracht bij compoundbovenleidingen als het om een lange uithouder gaat. Voor compoundbovenleidingen worden de drie bevestigingspunten benut als de zijdelingse krachten, ten gevolge van de excentriciteit, groot zijn, dus

altijd in de bochten. In de rechte baan kan voor de grotere spanwijdten de richtstang weggelaten worden. De modelbouwer zal zijn eigen inzichten moeten volgen om vast te leggen wanneer een spanwijdte groot is. De „standaard”-lengten van Sommerfeldt kunnen met de beste wil echter niet groot genoemd worden en vereisen dus **altijd** een richtstang.

c) Altijd trekken ?

Het antwoord op deze vraag loopt voor een deel samen met het vorige. In de bochten zijn de krachten groot en wordt er altijd getrokken. Bij geringe zijdelingse belasting kunnen richtstang en uithouder ook duwen. Twee naast elkaar staande uithouders kunnen dus tegengesteld gemonteerd zijn, hetzij op de palen, hetzij op een centrale stoel (fig. 5). Het geval



0 50mm
WT FIG 5

is voornamelijk vermeld voor de volledigheid, gezien het weinig voorkomen van de grootste spanwijdten op modelbanen.

d) Onderdoorgangen

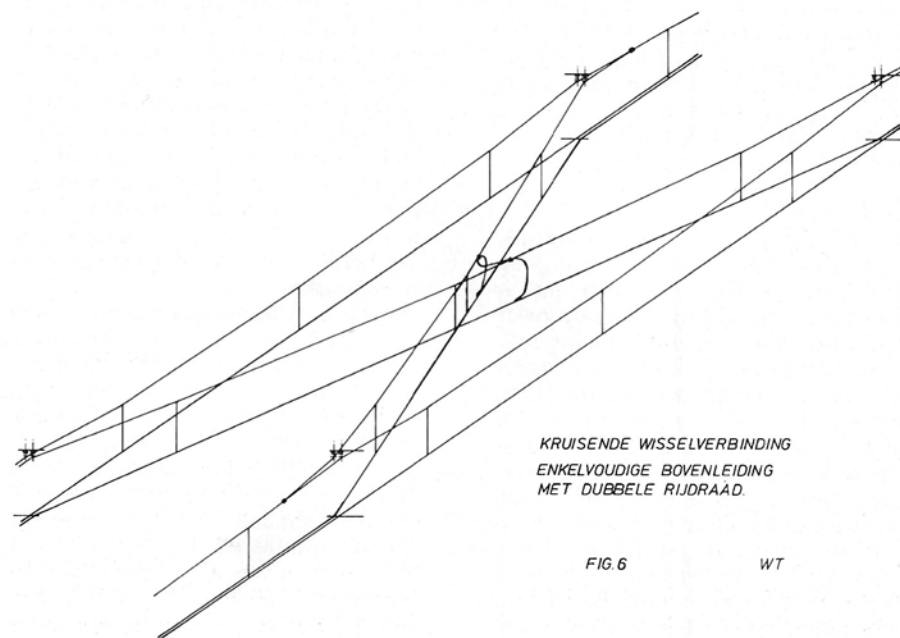
Bij onderdoorgangen past men tegenwoordig een verkleinde systeemhoogte toe, waarbij uiteraard ook de toegelaten spanwijdten korter worden. Daar een consequente schaaltoepassing voor veel modelbouwers zou betekenen dat op hun baan een normale systeemhoogte niet meer aan bod zou komen stel ik, voor een onderdoorgang met minimale vrije hoogte, volgend compromis voor: één spanwijdte met systeemhoogte 7 mm, ingesloten door achtereenvolgens één overgang van 7 mm naar 19 mm en één overgang van 13 mm naar 19 mm, alle met een lengte van 240 mm. Dit minimumvoorstel neemt desondanks nog 1,2 m in beslag. Wie het niet ziet zitten kan de vrije hoogte optrekken waardoor de systeemhoogte groter kan blijven.

3. Aardingskabel

Alle masten en portieken, evenals verlichtingspalen en andere metalen constructies die zich in de buurt van de bovenleiding bevinden, moeten geaard zijn. Daartoe wordt een doorlopende aardingskabel gebruikt die voornoemde elementen met elkaar en

met de aarde verbindt. Alhoewel het in model aanbrengen van de aardingskabel kan beschouwd worden als de eenvoudigste deelopdracht van het projekt „onder draad brengen”, wordt het zelden toegepast. Neem de dikte ongeveer 0,75 x de diameter van de rijdraad, laat ongeveer evenveel door-

gaand en deze voor het afbuigend spoor van dezelfde mast vertrekken. Zo is het mogelijk dat bij een kruisende wisselverbinding een bovenleiding met twee rijdraden, één rijdraad van elk spoor rechtdoor gaat en de andere van spoor „wisselt” (fig. 6). Twee bijkomende draagdraden zijn dan tussen de dia-



KRUISENDE WISSELVERBINDING
ENKELVOUDIGE BOVENLEIDING
MET DUBBELE RIJDRAAD.

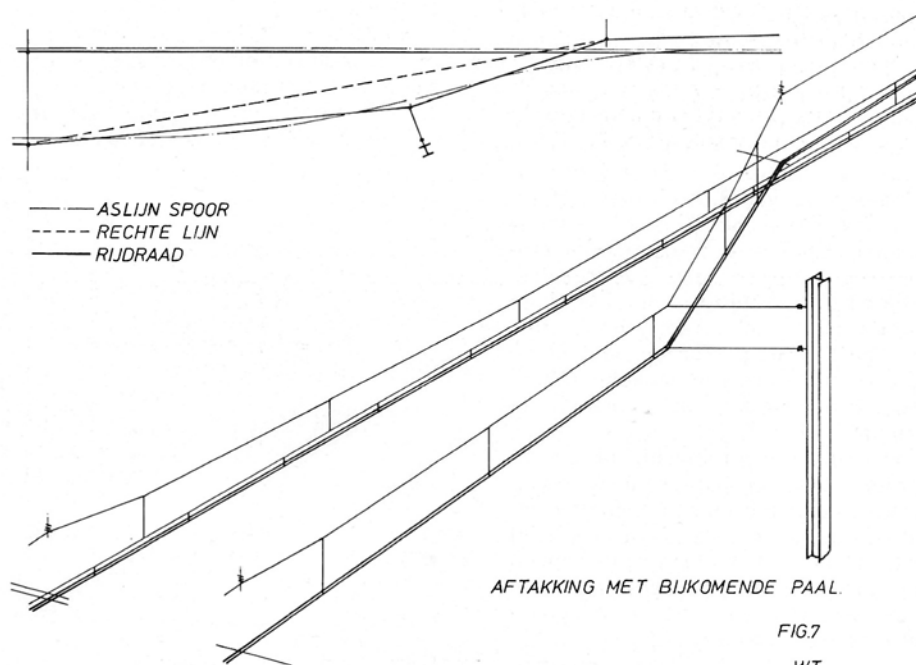
FIG. 6 WT

hangen als de draagdraad, soldeer boven op console of dwarsbalk (max. 11 mm van de paal) en uw bovenleidings-i heeft alvast haar modelpuntje.

4. Wissels en kruisingen

Afwijkend van de basisregel die de bovenleiding van het afbuigend spoor aan een afzonderlijke mast ophangt, kan in bepaalde gevallen aan een wissel de rijdraad van het door-

gonaal staande masten opgehangen. De verbinding met de doorgaande draagdraden wordt gerealiseerd met speciale klemmen (in model gewoon te solderen), enkele meters vóór, resp. na het ophangpunt op de console. Op een gelijkaardige manier kan een kort doodspoor geëlektrificeerd worden. Toegepast op een modelbaan, met handelsbovenleiding, is het resultaat niet erg fraai. De sterk overmaatse rijdraden, met drie samen op



AFTAKKING MET BIJKOMENDE PAAL.

FIG. 7

WT

één mast komend, geven het geheel eerder het uitzicht van een vakwerk in buis dan van een rafijn kantwerk. Zelfbouw, met ontdubbelde en fijne rijdraad, lijdt veel minder onder dit euvel.

5. Enkele bijzondere gevallen

a) Bijkomende paal

Soms is het nodig dat de bovenleiding een zijdelingse verschuiving moet hebben die niet op de geijkte manier kan uitgevoerd worden. Er wordt dan een bijkomende paal geplaatst van waaruit, via isolatoren, de draag- en de rijdraad in de gewenste positie getrokken worden (fig. 7).

b) Bruggen

Waar mogelijk worden geen dragende elementen van de bovenleiding op een brug gemonteerd, maar het is dikwijls onvermijdelijk. De toegepaste oplossing is afhankelijk van het type brug. In het geval van een onderliggende draagstructuur worden de palen soms zijdelings tegen de brug bevestigd. Bij een bovenliggende draagstructuur wordt deze gebruikt en met aangepaste palen, consoles of stoelen uitgerust. Er kunnen zowel afzonderlijke masten als portieken worden gebruikt, daar op het Belgische net de bruggen in de regel uitgevoerd zijn voor dubbelspoor. Het kan ook voorkomen dat de palen op een bruggehoofd geplaatst worden enz. Ook hier is de oude regel van kracht dat observatie van de werkelijkheid waarschijnlijk de problemen oplost.

6. Zelfbouw of handelsprodukten ?

Laten we het duidelijk stellen : er bestaat geen compromisloze schaaluitvoering van modelbovenleiding op 1/87 ! Persoonlijk ben ik voorstander van een hybride systeem, nl. Sommerfeldt als basis voor masten en portieken, zelfbouw voor de bovenleidingsdraden. Dit laatste schrikt velen af doch het is nochtans veel eenvoudiger dan het bouwen van wissels, rijtuigen of loks. Zeker, de produkten van Sommerfeldt zijn op enkele punten voor kritiek vatbaar, maar ik betwijfel of het mogelijk is beter te doen en dezelfde prijzen te handhaven. Daarbij komt nog dat het gewoon onmogelijk is voor elke situatie een aangepaste oplossing te fabriceren. Iedere modelbouwer met normale handigheid kan echter, door aanpassing van Sommerfeldt-artikelen, zijn probleem oplossen. Een kijkje in de werkelijkheid (vergeet niet fototoestel, potlood en papier mee te nemen), met de basisregels in gedachten, leidt onvermijdelijk tot een realistisch resultaat !

Overdenk uw probleem, observeer, probeer uit op papier, doe vervolgens enkele proeven en u komt vanzelf op de weg naar sukses. Denk er aan dat alle kleine en grote vernieuwingen ontstonden en mogelijk geworden zijn omdat iemand er éérs in gedachten mee gespeeld heeft !

Walter Temmerman

Belgische stadshuizen

Op de speelgoedbeurs te Nürnberg werd vorig jaar een nieuwe reeks stadshuizen voorgesteld door de firma **Schmidt Modellbau** uit Keulen, een nieuwkomer op de markt van de kunststof bouwdozen.

Van de drie aangekondigde gebouwen zijn nu ook twee huizen op de Belgische markt verkrijgbaar, namelijk de bouwdozen nummer B-1001 en B-1002, beide statige woningen in een stijl van rond de eeuwwisseling. Volgens de uitvoerige (duitsstalige) handleiding gaat het hier om schaalmodellen op exact 1/87ste van bestaande huizen die werden opgetrokken in de „nieuwe” stadswijken van het Keulen van het einde van vorige eeuw.

Dergelijke woningen zijn evenwel niet uitsluitend in Duitsland gebouwd, ook in onze kleine en grote Belgische steden zijn nog talrijke voorbeelden te vinden van huizen met bepleisterde en beschilderde lijstgevels in de neoclassicistische stijl van ca 1900. Met deze woningen voor ogen heb ik plannen gemaakt voor de gebouwen van Schmidt Modellbau.

Na passen en meten, de huizen hebben een grondvlak van 7,5 x 8,5 cm, heb ik besloten een gebouwencombinatie te maken vertrekkende van de beide bouwdozen B-1001 en B-1002. Om de gebouwen die normaal voorzien zijn van drie verdiepingen, wat overeenstemt met een hoogte van 20 cm, wat meer aan te passen aan de kleinste stationsomgeving van mijn modelbaan, heb ik het aantal verdiepingen tot twee teruggebracht. Aangezien de achterzijde van de gebouwen op mijn baan niet zichtbaar is, heb ik de originele achtergevels vervangen door muren uit pluimkarton, en enkele zijgevels uit plasticard. Door een combinatie

van de twee achtergevels (teruggebracht tot twee verdiepingen) en de verlaagde en doorgezaagde voorgevels heb ik uit slechts twee bouwdozen een statige huizenrij van vijf gebouwen gemaakt. Om geen al te strak stadsbeeld te bekomen zijn de gebouwen verschillend van hoogte, wat tevens een interessanter beeld weergeeft van de dakpartijen. Bij deze verbouwde gebouwen is een verdiepinghoogte van meer dan 3 meter behouden.

De Schmidt bouwdozen lenen zich uitstekend tot dergelijke „kitbashing”, aangezien vele onderdelen van beide gebouwen identiek zijn, en de huizen enkel verschillen door hun gevel- en raamversieringen, die overigens per raampartij op de gevel dienen te worden gelijmd, zodat de bouwer zelf van de handleiding afwijkende gebouwen kan samenstellen. Alle onderdelen zijn vervaardigd uit een goede kwaliteit kunststof, die in de massa gekleurd is en vrij van braam. De onderdelen passen nauwkeurig in elkaar. Anders dan bij de meer gekende merken, zijn de ramen door de bouwer los te snijden uit een groot gietstuk, wat iets meer handigheid en vaardigheid met het knutselmes vereist. Mooi meegenomen is het ruime overschot aan ramen, die voor de zelfbouwer steeds ergens van pas komen. De vensterruiten zijn eveneens uit te snijden uit een doorzichtige kunststofplaat, evenals de papieren gordijnimitaties. Om een effect met meer dieptewerking te bekomen is het aanbevolen de gordijntjes op een paar mm achter de ruiten te plaatsen.

Deze gebouwen hebben naast een stijlvolle bepleisterde voorgevel ook bakstenen zij- en achtergevels, en kunnen optioneel nog worden voorzien van een



Foto : Schmidt Modellbau



Foto : Guy Van Meroye

ommuurde achterhof met kasseibestrating. Een klein minpuntje bij deze overigens voortreffelijke bouwdozen zijn de vrij ondiepe voegen in de baksteenimitatie. Bij het schilderen van de baksteengevels moet je ietwat verdunde verf gebruiken wil je het reliëf in de muur blijven behouden. Om de prijs van deze bouwdozen laag te kunnen houden heeft men bij Schmidt Modellbau, naast de reeds vernoemde standaardisatie, bewust verzaakt aan al te veel kleine losse onderdeeljes en toebehoren. Zo zijn bijvoorbeeld de regenpijpen op de gevels opgegoten, en zijn geen etalages voorzien voor de winkelpanden op het gelijkvloers. De meeste modelbouwers beschikken evenwel over een doos met overschotjes en onderdeeljes om het gebouw verder op te smukken. Bovendien kan je bij Faller, Kibri of Vollmer steeds terecht voor losse toebehoren.

Om de huizenrij een meer Belgisch uitzicht te geven heb ik niet enkel het aantal verdiepingen verminderd, maar heb ik tevens de volledige dakpartij vernieuwd. De hoofdredenen hiervoor zijn de typisch Duitse brandmuurtjes tussen de pannendaken, iets wat in onze contreien niet voorkomt. Door de constructie van 5 in plaats van 2 huizen diende ik alleszins enkele daken bij te maken, zodat het geheel werd vervangen door deels Kibri dakpannen en deels dakpanimitaties uit het assortiment van het Engelse merk Will's. De nieuwe daken werden afgewerkt met brede dakgoten, vervaardigd uit kunststofstripjes van Evergreen, en voorzien van diverse schoorstenen. Sommige schoorstenen komen uit de bouwdoos en andere werden zelf vervaardigd. Extra werk heb ik gemaakt van het daklood rond de schouwen en tussen dak en gevel. De metalen sierhals van een „betere” wijnfles (bij de goedkopere flessen is

deze halsversiering in kunststof) werd na het ledigen van de fles plat gewalst en in dunne reepjes gesneden, die vervolgens in kleine driehoekjes werden verdeeld en dan driehoekje per driehoekje tegen de schoorsteen gekleefd werden. Voorwaar een pruts-werkje.

Om de gebouwen een meer natuurgetrouw uitzicht te geven heb ik alle onderdelen voor of tijdens de bouw geschilderd. De ramen werden beige gespoten en de bepleisterde gevels lichtgrijs. Eén gevel werd daarna lichter geverfd, en deze verf werd na het drogen zachtjes weggekrabd, wat een effect van afbladderende verf geeft. De tot voorgevels aangewende bakstenen achtergevels werden geel geschilderd en voorzien van grijze speklagen. Dergelijke eerder ongebruikelijke kleurstelling is in ons stadsbeeld nog veelvuldig aanwezig en is een afwisseling op de meestal bruin/rode baksteen. Na het samenbouwen werd de huizenrij lichtjes

verveerd met verdunde lagen grijze verf.

Tot besluit kan ik stellen dat de modelgebouwen van Schmidt Modellbau een welkome aanvulling zijn op het bestaande assortiment, en zich uitstekend lenen tot het „verBelgischen”. Bovendien zet Schmidt Modellbau een nieuwe maatstaf inzake natuurgetrouwe afmetingen, en biedt zonder al te veel franjes een uitstekend uitgangspunt voor de knutselaar. Met een richtprijs van rond de 750 F per bouwdoos krijg je zeer veel „gebouw” voor je geld. Deze beide bouwdozen zouden in de herfst te koop moeten zijn in de betere modelbouwzaken. Wie moeilijkheden heeft bij het vinden van deze bouwdozen kan zich steeds rechtstreeks wenden tot de invoerder, Ferivan, Vrijgeweide 26, 2980 St.-Antonius-Zoersel.
Guy Van Meroye

Evenementen op en om het spoor

- In het weekeinde van 7 en 8 november vindt onder de naam „Mencia Spoor” voor de vijfde maal een grote presentatie plaats op het gebied van spoorwegmodelbouw en veteraanautobussen. De openingstijden zijn op beide dagen van 11 tot 17 uur, de toegang is gratis. Mencia de Mendoza Lyceum, Mendelssohnlaan 1, Breda.

- Voor de eerste maal wordt op 14 november „De treinmodel-ruilbeurs” Roosendaal gehouden van 10 tot 15.30 uur in „De Distel”, Kade 46, Roosendaal (nabij het station). Een testtafel met zes verschillende spoorwijdtes/systemen laat toe, modeltreinen gratis te beproeven. Info : 's-Heer Hendriks-kinderendijk 64, 4461 DX Goes.

- Modelspoorwegvereniging Breda richt op zaterdag 28 november haar spoorwegmodelbouw-hobbybeurs in van 10 tot 15 uur in het Gemeenschaps-huis Doornbos, Abdijstraat 26, Breda-Noord, bereikbaar met buslijnen 1 en 3 vanaf het station. Info op tel. 076-871868.



FERIVAN TRAMMODELBOUW

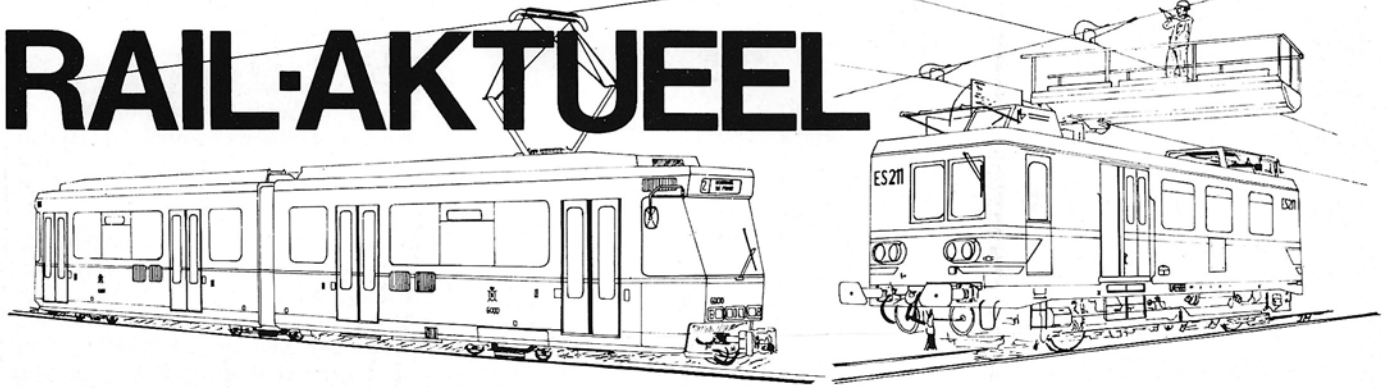
verdeelt Bec-kits, Fairfield Models, Hamann, International Hobby Corp., Keilkraft, Prefo, Sedlacek, Tower Models, „Wiener Verkehrs-betriebe”, Dapol Models, SB Modellbau, Günther, Spieth, Elfer-Lemaco, Kehi, G-K Modellbau.

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

NU : de NMVB 6100 op HO !

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

RAIL-AKTUEEL



• Officiële ingebruikneming Automatische triëring Antwerpen Noord

Op woensdag 3 juni 1992 werd in het rangeerstation Antwerpen Centraal en Antwerpen Noord de automatische triëring officieel in dienst gesteld.

Voor het vervoer van de direktieleden en de genodigden werd een extra-trein ingelegd tussen Antwerpen Centraal en Antwerpen Noord v.v. Als materieel werd gekozen voor het nieuwste type elektrisch motorstel, een sprinter uit de tweede levering (943).

De installatie was reeds op maandag 1 juni in gebruik genomen. Sindsdien is het de computer die het hele triër- en remproces van de wagens regelt. Het verleggen van de wissels, het afremmen van de wagens, het bewaren van de nodige afstand tussen twee opeenvolgende wagens en zelfs het aansluiten van de wagens op hetzelfde spoor voor de vorming van de treinen worden automatisch gecontroleerd en bijgestuurd.

Voor de genodigden werd als „blikvanger” een treindeel bestaande uit 22 grote bakwagens zodanig uitgerangeerd dat het bij stilstand en op rij het opschrift „Triëring Antwerpen Noord” vormde.

• De elektronische bedienpost EBP

De NMBS heeft de primeur om als eerste spoorwegbedrijf de elektronische bedienpost in gebruik te nemen. De seingever op de verschillende blokposten en seinhuizen op het net moeten er voor zorgen dat alle treinen veilig naar de juiste bestemming worden geleid. In de huidige omstandigheden komt er nog heelwat werk aan te pas vooraleer een sein op „veilig” mag of kan gesteld worden. De bestaande apparatuur zorgt er wel voor dat het technisch onmogelijk is om een toelating tot rijden over te maken voor een beweging die tegenstrijdig is met een andere beweging en waarbij dus een aanrijding zou kunnen ontstaan. Toch dient de seingever zich nog te veel te bekommeren om details, teneinde een rit mogelijk te maken. Met de komst van de EBP is een grote stap gezet in de verdere automatisering van het spoorverkeer. Alle commando's worden bevolen vanop



Om aan te tonen dat bij de automatische triëring de wagens „volledig onder controle” worden gehouden, werd het opschrift „Triëring Antwerpen Noord” netjes op rij gevormd. Antwerpen Noord, woensdag 3 juni 1992. Foto Willy Henderikx.

een klavier dat in rechtstreekse verbinding staat met een computer. Hierin zijn alle gegevens van het treinverkeer verwerkt, waardoor alles veel vlotter kan georganiseerd worden. De aktiezone van een seinhuis kan hierdoor opmerkelijk worden uitgebreid en de seingever weten hun functie opgewaardeerd. Met dit systeem wordt het immers mogelijk, alle nodige informatie onmiddellijk ter beschikking te stellen aan de dispatchingcentra. In de grotere reizigersstations zullen automatische treinaanwijsborden en sonorisatiesystemen aan deze EBP worden gekoppeld. Alle ingevoerde commando's worden gecontroleerd en zichtbaar gemaakt op een monitor. Men kan een volledig overzicht „opvragen” of een beperkte „aktiezone” als het ware afzonderen en uitvergroten om een precisiebeeld te krijgen van de werkzaamheden. Blok 9 te Antwerpen Noord is de eerste EBP die in gebruik werd genomen. Tegen het jaar 2000 hoopt de NMBS te kunnen beschikken over 27 EBP-posten, waarmee een investering van 12 miljard is gemoeid.

• Car-wash

Op 17 juni 1992 reden in het station Antwerpen Schijnpoort de eerste treinstellen door de nieuwe „car-wash”. Momenteel beschikt de NMBS reeds over „wastunnels” in Oostende, Kortrijk, Gent St.-Pieters, Merelbeke, Schaarbeek, Leuven, Châtelet, Liers

en Kinkempois. Op andere plaatsen is de bouw van nieuwe wasplaatsen gestart of zal in de nabije toekomst aangevangen worden. Einde van het jaar zal bijvoorbeeld in Mons met de werkzaamheden begonnen worden. Begin 1993 wil men starten in Ronet en Brussel Klein-Eiland. Tegen de tijd dat de eerste TGV-stellen ons land doorkruisen zal er een speciale TGV-car-wash geïnstalleerd worden in Brussel Zuid, nabij Vorst, waar men nu volop bezig is, met de bouw van de nieuwe onderhoudswerkplaats.

In de nabije toekomst zal de car-wash niet enkel moeten instaan voor de buitenreiniging van de treinstellen. Er worden lange sporen (van 250 tot 300 m) aangelegd waarlangs onderhoudsplatformen worden gebouwd. Hierdoor worden de uitrustingen voor het onderhoud van het interieur op de vereiste plaats gebracht. Oostende en Liers beschikken reeds over dergelijke werkplatformen. Een roostervloer van gegalvaniseerd staal moet bescherming bieden tegen het uitglijden. Op regelmatige afstanden kunnen de onderhoudsploegen beschikken over verschillende aansluitingen zoals stromend water, vloeibaar wasmiddel voor het interieur, speciaal reinigingsmiddel voor de WC's, perslucht en stopkontakten voor elektrische energie. Dergelijke platformen zullen ook worden gemonteerd in de reeds

in gebruik zijnde car-washes. Als alles volgens plan verloopt zal einde 1993 een zwaar investeringsprogramma voor het onderhoud van de treinstellen en rijtuigen afgerond worden. Al deze inspanningen moeten dan ook kraaknette treinstellen opleveren!

• Nieuwe automaat voor treinkaartjes

Sinds 29 juni staan in de lokettenzaal van de stations Leuven en Charleroi Sud biljettenautomaten opgesteld. De automaten zijn van Zwitserse makelij en staan daar bij wijze van proef. De NMBS wil op deze manier aan de weet komen of het apparaat gebruiksvriendelijk is en na een evaluatie, begin volgend jaar, zullen in het najaar 1993 meerdere (eventueel aangepaste) automaten worden geïnstalleerd. Met deze automaten is het mogelijk om binnen enkele seconden het gewenste treinkaartje af te leveren. Eerste of tweede klasse, enkele reis of heen en terug, met of zonder reductie, het maakt niet uit. De „kaartjesrobot” wisselt zelfs geld indien de reiziger niet beschikt over pasgeld. Als er in de automaat geen wisselgeld meer voorradig is zal een hel flinkerend lampje je daar attent op maken. De gebruiksaanwijzing is zeer eenvoudig en staat tevens haarfijn uitgelegd op het toestel. Je moet dus zeker niet behoren tot het ras der bollebozen om een treinkaartje uit het apparaat te toveren... als je er maar de nodige centen instopt!

• Aridisc-spoorboekje : 1 - 0

Minder dan een maand nadat het elektronisch spoorboekje „Aridisc” te koop werd aangeboden kon men reeds getuigen van een opmerkelijk succes. Meer dan 14.000 diskettes waren toen reeds over de toonbank gegaan. Van het klassieke spoorboekje waren er op dat ogenblik bijna 13.000 de deur uit.

In het toen opgestelde klassem-

prijkte het Antwerpse Centraal Station op de eerste plaats, op de voet gevolgd door Brussel Centraal en Gent St-Pieters. In Wallonië spant Liège Guillemins de kroon.

Tegenover de Nederlandse Reisplanner van de NS is de Aridisc wel even trager, maar daar staat tegenover dat het programma enorm compleet is. De volgende uitgave zal ook in een eenvoudiger versie worden uitgebracht die kan functioneren vanuit „windows”, terwijl ook voor de Apple-McIntosh bezitters een diskette zal aangemaakt worden.

• Smalspoordiesellokomotieven voor Mozambique

Momenteel bouwt het Franse GEC-Alsthom een reeks smalspoordiesellokomotieven voor Mozambique. Deze lokomotieven worden vanuit Frankrijk per trein vervoerd naar de haven van Antwerpen. Van daaruit gaat het per schip overzee. De treinen, die meestal drie tot vier gekoppelde lokomotieven meevoeren, komen België binnen via Stockem. De machines worden verstuurd met rechtstreekse treinen. Opmerkelijk aan deze transporten is dat de smalspoorlokomotieven, om het vervoer over normaal spoor mogelijk te maken, geplaatst worden op een soort „noodbogies”. De overwegend rode lokomotieven, versierd met een overlangse witte band hebben het uitzicht van een forse rangeerdiesel. Dit (foute) beeld wordt nog versterkt doordat de stuurcabine zich bevindt op één der uiteinden van de machine. De lokomotieven dragen nummers in de D-400 reeks.

• Laatste goederentrein op lijn 20 naar Lanaken

Op 22 mei '92 reed de laatste goederentrein over lijn 20 naar Lanaken. Gesleept door diesellokomotief 5192 van stelplaats Hasselt, werd in de ochtend trein 73030 van Hasselt Vorming naar Lanaken gereden. In de namiddag werd terug richting Hasselt gespoord met trein 73031 aan de haak.

Voor de gelegenheid was de lokomotief door het personeel van Hasselt WDT versierd met een bord, waarop het opschrift „Laatste trein naar Lanaken” niets aan duidelijkheid te wensen overliet.

• De Siemens-lokomotief RENFE 252.001 uitgebreid getest!

In de loop van de maand juni werd de elektrische meerstroomblokomotief 252.001 van de Spaanse Spoorwegen RENFE uitvoerig onderworpen aan een hele reeks testen en proeven. In het licht van dit artikel kunnen we deze lokomotief niet tot in detail bespreken; evenmin kunnen we in de optiek van de rubriek **Aktueel** een volledig overzicht geven van alle proeven en testritten. We zullen ons bijgevolg beperken tot het weergeven van de meest interessante gegevens uit het programma.

Zoals reeds vroeger vermeld, zal de NMBS in de nabije toekomst nieuwe lokomotieven met groot vermogen en geschikt voor snelheden tot 200 km/u moeten aanschaffen, wil de Maatschappij gelijke tred houden met de Europese ontwikkelingen. Voor de nieuwe te elektrificeren baanvakken spreekt men steeds luider over 25.000 Volt wisselspanning (50 Hz) als energiebron. Nog dit jaar zal een eerste toewijzing voor de bouw van nieuwe lokomotieven worden uitgeschreven. Reden temeer dus om nu een dergelijke machine op het eigen net te kunnen uittesten. De lokomotieven zullen in de eerste fase worden gebruikt voor het slepen van de IC-treinen Oostende - Luik - Verviers tegen hoge snelheid. Later, na de elektrificatie van de Athus-Meuse-lijn, zullen deze machines ook ingezet worden voor het slepen van goederentreinen.

De 252.001 kwam in België aan op 8 juni via Montzen. De dag nadien werd de machine overgebracht naar St-Ghislain en vervolgens naar Ath. Hier zouden de eerste proeven worden uitgevoerd voor het opmeten van de stroompikken aan de traktiemotoren onder een gelijkspanning van 3.000 Volt. De testritten op het baanvak Ath - Silly gebeurden, door een averij aan één der pantografen, met een dag vertraging, op 12 juni.

Gedurende het week-end van 13 juni werd de lokomotief naar de stelplaats Merelbeke overgebracht. In de volgende fase van het testprogramma moesten verschillende ritten plaatsvinden met meetrijtuig nummer 13 voor het opmeten van de stabiliteit van de lokomotief tijdens de rit. Daarna volgden op 17 juni ritten tegen hoge snelheid op het baanvak Gent - Kortrijk, waarbij 160 km/u diende gereden. Nadien verhuisde de lokomotief terug naar Wallonië, om op vrijdag 19 juni dezelfde proeven te herhalen tussen Halle en Mons, omdat de spoorbaan daar een ander slijtingspercentage heeft dan het baanvak Gent - Kortrijk, dat nog niet lang geleden werd gemoderniseerd. Zodoende kon men een goede vergelijking maken tussen het gedrag



Voor verschepping naar Mozambique komen smalspoor-diesellokomotieven uit Frankrijk via Stockem per spoor naar Antwerpen. Op de foto zien we zeer duidelijk dat voor vervoer op normaalspoor „noodbogies” en „tijdelijke buffers” worden gemontereerd. Antwerpen Schijnpoort, 27 mei 1992. Foto Willy Henderikx.





Op 21 juni sleepte meerstromer 252.001 als proefflokomotief een tiental ertswagens (800 ton) van Leuven naar Libramont. We zien hier trein E95855 te Mont-Saint-Guibert met als tweede lokomotief en reservemachine onze 2011. Hier diende de 252.001 na stilstand terug aan te zetten op de steile helling van lijn 161. Foto Willy Henderikx.

op een „nieuw” baanvak en op een reeds meer „gebruikte” lijn.

Op 21 en 22 juni werd de 252.001 onderworpen aan een reeks traktatieproeven om het vermogen te testen. Op 21 juni moest een stel ertswagens van 800 ton tussen Leuven en Libramont worden gesleept, waarbij onderweg haltes in volle baan en op de helling van Mont-Saint-Guibert werden voorzien. Lokomotief 2011 reed wel mee voor „in geval”, doch diende nooit mee te helpen. Daags nadien werden dezelfde proeven herhaald. Dit keer werd echter de te slepen last opgevoerd tot meer dan 1.000 ton! De vermogenslimiet van de lokomotief werd echter niet bereikt, zelfs niet op de steilste hellingen. Al was een maximum snelheid van 80 km/u als richtlijn vooropgesteld, op sommige ogenblikken werd gezwind de 90 km/u op de hellingen overtroffen. Voor de terugkeer uit Arlon, richting Brussel, mocht de machine zich aan kop plaatsen van de internationale trein E296 (Edelweiss).

Donderdag 26 juni werd de lokomotief opgenomen in trein 45041 om teruggevoerd te worden naar Montzen. Het testprogramma zat erop. Als algemeen besluit kan gesteld worden dat de 252.001 een zeer degelijke en robuuste lokomotief is, die beslist opgewassen is tegen de taken waarvoor zij ontworpen werd. Mede door de grote belangstelling bij de andere spoorwegmaatschappijen be-

schikt deze lokomotief over sterke troeven. Wordt de reeks 252 de „Europa-lokomotief” van de toekomst?

• Opendeurdagen in de haven van Antwerpen

Reeds voor de twaalfde maal organiseerde het Havenbedrijf een opendeuractie in de haven van Antwerpen. Dit jaar had het hele gebeuren als thema „Vervoer in de Haven”.

Een uitgelezen gelegenheid voor de NMBS om deel te nemen aan deze succesvolle manifestatie. Dit jaar zorgden de Spoorwegen weerom voor een aantal extra treinritten vanuit Berchem naar Antwerpen Noord en terug op zaterdag 19 en zondag 20 september. Zes gekoppelde sprinterstellen reden aan en af. Bij aankomst in Antwerpen Noord werd gedurende ongeveer twintig minuten halt gehouden om de deelnemers de nieuwe automatische triëring te demonstreren. De treinritten waren gratis en tijdens de rit werd commentaar gegeven door deskundigen. De deelnemers kregen een fraaie brochure „Antwerpen Noord rangeert zich in de 21e eeuw” toegestopt.

• De Gordel

Een jaarlijks terugkerende sportgebeurtenis is „De Gordel”. Dit jaar was echt een parel aan de kroon. Niet minder dan welgeteld 100.311 deelnemers gaven gevolg aan de oproep van de organisatoren en begaven zich op zondag 6 september in grote drommen naar de Brusselse randge-

meenten voor een heerlijke wandel- of fietstocht. De NMBS stond ook dit jaar in voor het vervoer van talloze sportieve zielen. Zoals in het verleden lag ook dit jaar het zwaartepunt voor de extra-treinen in Antwerpen. Vanuit het Centraal Station werden vijf extra-treinen ingezet, waarvan vier naar St-Genesius-Rode en ééntje naar Groenendaal. Klassiek was weer de inzet van de (ex-)Sabena-stellen en de rode Poststellen. Oostende legde twee speciale treinen in naar Zaventem en St-Genesius-Rode. Vanuit Roeselare reed een extra-trein eveneens naar St-Genesius, terwijl vanuit Genk gereden werd via Zaventem naar St-Genesius. De treinen van de normale dienst werden, op de relaties waarbij de stations van „De Gordel” werden aangedaan, versterkt met bijkomend materieel. Na afloop werden de deelnemers veilig en tevreden terug huiswaarts gevoerd.

J.M.



ANTWERPEN

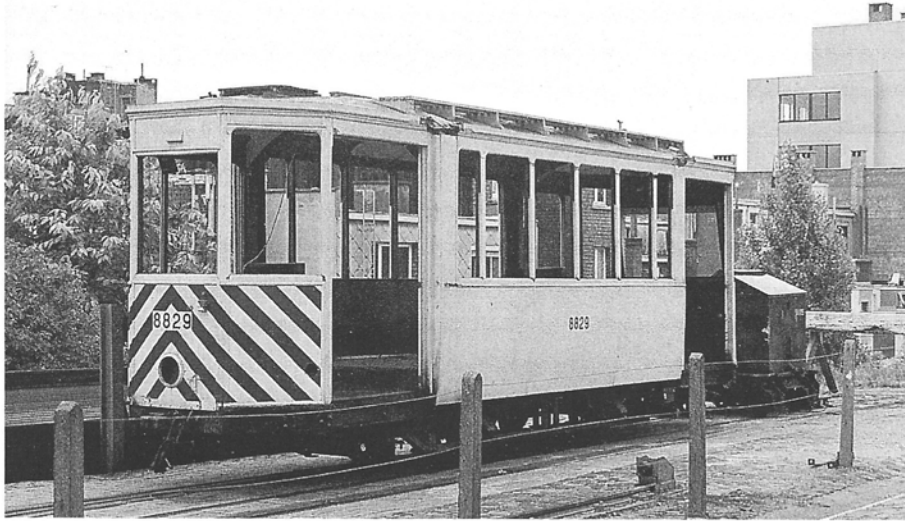
• Op 27 mei 1992 werd door Gemeenschapsminister Sauwens het definitief ontwerp goedgekeurd voor de uitbreiding van het infotramsysteem op de tramlijnen 4 en 8. Vermits de lijnen 4 en 8 in de toekomst geen wijzigingen meer zullen ondergaan bij de verdere ingebruikname van de premetrotunnels, wil De Lijn nu bij voorrang deze lijnen met het infotramsysteem uitrusten.

Hierbij dient wel opgemerkt dat lijn 4 gedeeltelijk samenvalt met lijn 2 en dat lijn 8 voor een deel samenvalt met lijn 7, zodat beiden al gedeeltelijk uitgerust zijn. In eerste instantie zal men nu lijn 4 volledig uitrusten en lijn 8 tot aan de terminus Lambermontplaats, zodat de westelijke helft van deze lijn volledig uitgerust zal zijn. De Lijn kreeg de opdracht een algemene offerteaanvraag uit te schrijven. De raming voor de uitvoering van de werken bedraagt 35 miljoen.

• Met het oog op een vlottere doorstroming van het tramverkeer op de tramlijnen 7 en 15, werd door Gemeenschapsminister Sauwens be-

Een „machinestrein” op lijn 27A te Ekeren, 20 mei 1989. Elke zaterdag voeren één of meerdere zogenaamde machinestreinen, kort na het middaguur, een hele reeks locomotieven van het rangeerstation Antwerpen Noord terug naar hun stelplaats Antwerpen Dam. De hier afgebeelde trein omvat zeven locs reeks 74, drie locs reeks 75 (ex-reeks 65) en achteraan nog één reeks 85. De berm op de voorgrond vormde vroeger de bedding van de spoorbocht die het vormingsstation verbond met lijn 12, richting Nederland. Dia Bob Boogaerts.

NMBS-machine 8512 is op de nijverheidsaansluiting langs het Albertkanaal en aan de dokken in Merksem een goederentrein gaan ophalen. Deze industrie-aansluitingen werden destijds door de NMVB bediend vanuit haar stelplaats Merksem IJskelder. Toen de NMBS deze bediening in 1967 overnam kwam ook een einde aan de stoomtractie bij de NMVB. 17 juli 1986, dia Bob Boogaerts.



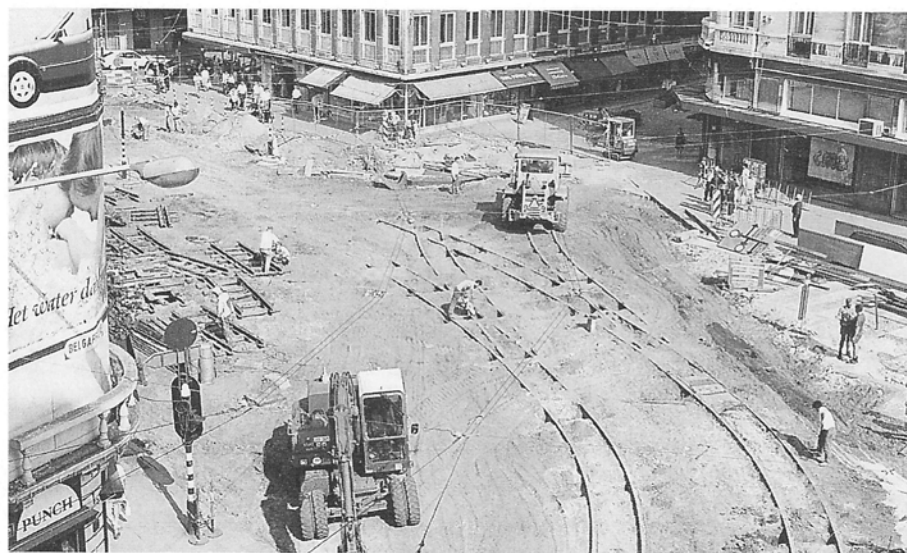
Het ex-MIVA tweessigse rijtuig 8829, hier nog in werkwagen-schildering, is gedoemd om te verdwijnen. Ontdaan van stroomafnemer, interieur, ruiten en vele onderdelen wacht het op 21 juni 1992 te Antwerpen Oost op zijn verdere lot. Het zandwagentje achter het rijtuig zal mettertijd aan de verzameling van het Antwerps Tram- en Autobusmuseum worden toegevoegd. Foto Jan Dingemans.

slist, een aantal Antwerpse kruispunten te voorzien van een systeem van verkeerslichtenbeïnvloeding door de tram. De nodige werken daartoe werden op 2 juli ll. toegewezen aan de firma ABS uit Schoten. De verkeerslichtenbeïnvloeding zal worden ingevoerd op een aantal kruispunten op het tramtracé tussen de kruispunten Berchem, Ringlaan - Grote Steenweg - Fruithoflaan en Antwerpen, van Schoonbekestraat - Mechelsesteenweg - St-Thomasstraat (uitgezonderd het kruispunt Grote Steenweg/Binnensingel).

De minister heeft verder opdracht

gegeven, over te gaan tot het opstellen van concrete plannen voor de invoering van een aparte rijstrook voor het gemeenschappelijk vervoer langs de middenberm van de Grote Steenweg, en voor het groeperen van bus- en tramhaltes. Dit zal gebeuren in overleg met de diensten van de Administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer en met de Stad Antwerpen.

• Op 1 juli 1992 werd het automatiseringsproject in dienst genomen in de autobusgarage Zurenborg. Het uit-en inmelden van de bussen gebeurt nu nog alleen d.m.v. een badgelezer en een automatische detectie bij uit- en inrij.



Antwerpen, Meirbrug, 7 augustus 1992. Opbraak van de tramsporen. Links een aantal reeds uitgebroken en in kleine parten gebrande spoorstukken om het opladen te vergemakkelijken. Bovenaan op de hoek Meirbrug/St-Katelijnest de nieuw gebouwde toezichtput ten behoeve van (RTT)-Belgacom. Foto Eric Keutgens.

• In het raam van de levering en indienststelling van een geïntegreerd perceptiesysteem, werden de eerste prototypes van Prodatatoestellen geplaatst op de PCC-rijtuigen 2110 en 2111, op de stadsbus 1022, op de standaard-streekbussen 1153, 5729 en 2393 en op de gelede bussen 2103 en 2165.

In de loop van september worden statistische proeven genomen en in november 1992 zal het publiek op een bepaalde buslijn kennis kunnen maken met deze nieuwe inningswijze.

Terloops weze gemeld dat de opdracht voor de levering van het geïntegreerd perceptiesysteem aan Prodata N.V., ingevolge structurele activiteitenreorganisatie binnen deze bedrijvengroep, bij overeenkomst van 3 augustus 1992 werd overgedragen aan Prodata Electronics N.V..

• Begin augustus 1992 waren :

- 34 PCC's in de kleuren van De Lijn geschilderd (2009-2012; 2020; 2024-2028; 2030; 2032; 2034; 2036-2037; 2039-2043; 2099-2111; 2165);

- 13 PCC's omgebouwd en in bedrijf (2099-2111; 2165);

- 12 PCC's in ombouw (2112-2122; 2138).

• De bel voor de gevoelige boorden en de alarmdrukknoppen op de omgebouwde PCC-rijtuigen wordt vervangen door een elektronische zoemer. Deze zoemer geeft een „krekeltoneel” bij het indrukken van een alarmknop en bij het activeren van de gevoelige deurboord. Rijtuig 2111 werd als eerste met deze nieuwe zoemer uitgerust.

E.K.

• De spoorwerken in het stadscentrum

(stand juli/augustus 1992)

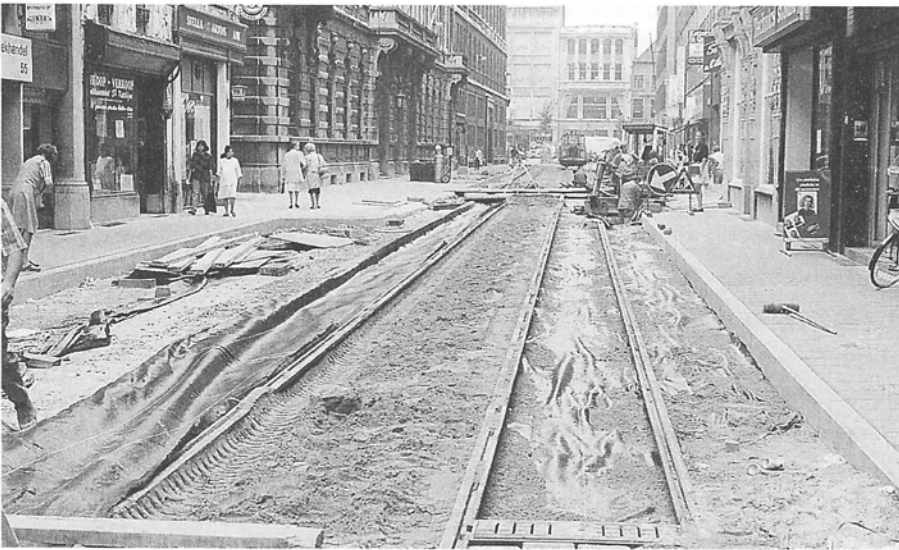
Groenplaats : het „Groenplein” is nu in een reusachtige bouwwerf herschapen. De ruwbouw voor het nieuwe hotelcomplex aan de hoek van Schoenmarkt en Groenplaats vordert gestaag. Bij de graafwerken voor het ondergronds commercieel centrum annex parking bleek overduidelijk dat de Groenplaats ooit nog het „Groenkerkhof” is geweest : talloze menselijke skelet-restanten en beenderen werden opgedolven.

Naar vernomen werd zou de bekende keerlus rond de Groenplaats behouden blijven, alhoewel ze niet meer in normale dienst zal bereden worden. Zij wordt een „evenementen-lus” (What's in a name ?), dienstig tijdens manifestaties en bij - om welke reden ook - in te leggen verkorte ritten.

St.-Katelijnevest : de werken zijn hier, tot op een vijftigtal meter van de Meirbrug, zo goed als beëindigd.

De tramkruisingen ter hoogte van de Lange Nieuwstraat en ter hoogte van het Kipdorp zijn in hun oorspronke-

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 !



Antwerpen, St.-Katelijnevest, 3 juli 1992. Herprofilering. Ten titel van proef werd tussen de spoorstaven en naast het spoor een plasticfolie gelegd. Deze folie heeft de eigenschap het water door te laten sijpelen maar houdt het zand op zijn plaats, waardoor de straatklinkers niet kunnen verzakken. Zodoende wordt een steviger wegdek bekomen. Foto Eric Keutgens.

lijke staat hersteld, terwijl spoor, bestrating en bovenleiding in de Katelijnevest zelf nagenoeg volledig zijn aangelegd. Bij de plaatsing van de nieuwe rails werden nog klassieke houten dwarsliggers gebruikt, om zoveel als mogelijk te beletten dat ongewenste trillingen tot in de nabij gelegen gebouwen zouden doordringen. Naar de Meirbrug toe werd het nieuwe dubbelspoor naar de oostelijke (rechtse) zijde van de Katelijnevest verplaatst, teneinde de nodige ruimte te creëren voor de nog aan te leggen, nieuwe verbindingbogen en wissels ten behoeve van lijn 4 om, komende van de Schoenmarkt en de Meirbrug, haar nieuwe eindhalte aan de St.-Pietersvliet te bereiken.

Meirbrug/Huidevettersstraat : hier zijn rails en bestrating intussen geheel opgebroken. Op de Meirbrug zal immers een geheel nieuwe sporensituatie ontstaan, door het aaneen „breien” van de lijnen 4 en 7. De voormalige halte van lijn 8 aan de Meirbrug zal zo goed als zeker verdwijnen en wellicht worden verplaatst naar de Huidevettersstraat.

De opbraak van het spoor in de Huidevettersstraat bezorgt nu vooral het gemotoriseerd verkeer nachtmerries : vanaf het Komediëplein wordt het omgelegd langs de Lange Gasthuisstraat, Oudaan, Kammenstraat en Nationalestraat om zo de Groenplaats te bereiken, verplicht naar rechts te draaien (zijde hoofdkantoor) en om vervolgens langs de Schoenmarkt de Eiermarkt te worden opgestuwd, teneinde vast te lopen in de flessehals ter hoogte van de Vlemingck- en St.-Pietersstraten, waar uiteindelijk en als klap op de vuurpijl tramlijnen 3, 10 en 11 van rechts hun opwachting maken. Chaos alom !

Lange Gasthuisstraat/St.-Jorispoort : waar de werken (tegelijk met de Katelijnevest) begonnen zijn ze ook het verst opgeschoten. Spoor en boven-

leiding in de Lange Gasthuisstraat zijn zo goed als gereed. In de St.-Jorispoort vordert een en ander voortdurend in de richting van het standbeeld van Leopold II, achter het imposante gebouw van de Nationale Bank.

Samengevat : er begint nu een duidelijke aftekening in het geheel van de spoor- en wegenwerken te ontstaan. Wanneer de rails in de Huidevettersstraat zullen gelegd zijn en wanneer het tramnet op Groenplaats, Meirbrug, Komediëplein en Leopoldplaats weer kan „aaneengeknoopt” worden, zal De Lijn kunnen terugblikken op een mooie prestatie en zullen vele bewoners in het „getroffen gebied” opgelucht ademhalen ! S.C.

• De autobussen uit de reeks 1001-1080 rijden rechts vóór- en achteraan eveneens de „blauwe ruit” (deurbediening door de reizigers). Sinds eind juni rijden enkele van deze bussen ook op de lijnen 9 en 6/34. Op lijn 9 wordt op zaterdag en zondag de volledige dienst met deze autobussen gereden. Bus 1048 rijdt inmiddels ook in De Lijnkleuren rond.

• Op 15 augustus 1992 werd, bij gelegenheid van de „Rubensmarkt”, met gekoppelde tramstellen gereden op de lijnen 2, 3, 10, 11 en 15. L.C.

• M.b.t. PCC 2087 werd in vorig nummer op blz. 34-35 vermeld dat deze wagen tussen twee reclameversierselen in rondtoerde in een vrij originele rood-witte **schildering**. Het betrof eigenlijk een **zelfklever** i.p.v. een schildering. In afwachting van de „Lonka”-reclame heeft men inderdaad dit rijtuig in januari „bepakt” in rood en wit, zonder zwarte band. De reden : de vroegere „Neo”-schildering (1990-'91) kwam immers gedeeltelijk weer te voorschijn na het verwijderen van de reclame voor „Century Center” (zelfklevers van 9/91 tot 1/92).

E.M.

OOST-VLAANDEREN

De Oostvlaamse actualiteit wordt uiteraard beheerst door de drie werven op het Gentse tramnet.

• Sint-Pietersstation

Het uitgraven van de koker onder de sporen van het St.-Pietersstation gaat onverminderd door. Eind augustus reikten de werken reeds tot aan het derde perron (sporen 5 en 6), waar zelfs een deel van de overkapping werd weggehaald. Het spoorwegverkeer ondervindt ondertussen weinig hinder van de werken. Elk spoor wordt nooit meer dan enkele dagen buiten gebruik gesteld.

Hoewel reeds begonnen op 11 mei, kwam Gemeenschapsminister Sauvens pas op dinsdag 2 juni de symbolische eerste spadesteek verrichten.

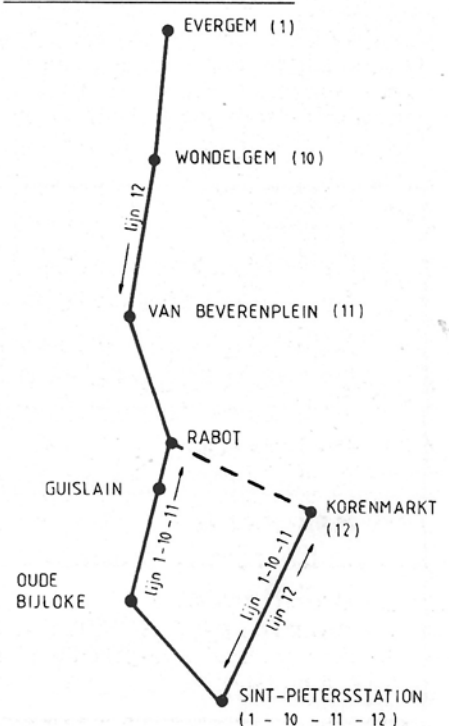
Inmiddels werden in de eerste helft van juni aan de achterzijde van het station diverse bouwvallige en sinds lang onteigende gebouwen gesloopt. Op de aldus vrijgekomen vlakke zullen later enkele uitwijksporen worden aangelegd voor de tram. Eveneens voorzien is een parkeergebouw dat de parkeerplaatsen moet compenseren die zullen verloren gaan bij de aanleg van de eigen trambedding in de Sint-Denijslaan.

• Rabot

De onderbreking van tramlijn 1 ter hoogte van het Rabot kon reeds vanaf 20 juni worden hersteld door de aanleg van een dubbel verbindingsspoor tussen lijn 40 komende van het station en lijn 1 richting Evergem. Gezien in deze verbindingsspoor voorlopig geen wissels werden ingebouwd (ten behoeve van lijn 40 die recht door rijdt), zal lijn 1 later nogmaals moeten onderbroken worden.

De rechtstreekse verbinding van lijn 1 tussen de Korenmarkt en het Rabot blijft onderbroken, wel-

Tramlijn 1 - 10 - 11 - 12



licht tot het voorjaar 1993. De trams van lijnen 11, 10 en 1 rijden voorlopig dus van de Korenmarkt via het Sint-Pietersstation, lijn 40 en het Rabot naar resp. het Van Beverenplein, Wondelgem en Evergem. In omgekeerde richting rijden alle trams onder het lijnummer 12, gezien alle trams de Korenmarkt als bestemming hebben. Tussen de Korenmarkt en het Sint-Pietersstation wordt het dus even wennen, gezien de tram naar Wondelgem en Evergem nu aan de andere straatzijde dient te worden genomen!

Tussen begin augustus en begin december worden de Rabotstraat en het Sint-Elisabethplein onder handen genomen als eerste deel van de werken op het traject Rabot - Gravensteen.

• Verlenging tramlijn 2

De werken voor de sinds meer dan 10 jaar geplande verlenging van tramlijn 2(1) van het Arsenaal in Gentbrugge, langsheen de Brusselsesteenweg naar het kruispunt „Leeuw” op het grondgebied van Melle, gingen van start op 12 juni. Voor 1992 is voor deze werf 59,2 miljoen BEF voorzien. In een eerste fase wordt enkel een nieuwe riolering aangelegd langsheen de steenweg.

• Elders in Oost-Vlaanderen besteedt het departement van Verkeer nog 4 miljoen BEF voor fietsenstallingen bij stations en 15,4 miljoen BEF voor verbeteringen aan autobusstations in Deinze, Dendermonde en Denderleeuw.

• Gentse Feesten

De „Gentse Feestenbussen” vervoerden dit jaar andermaal meer reizigers. De 4e editie van deze traditioneel wordende busbediening (gedurende de tien feestnachten vertrekken om middernacht, om halftwee en om drie uur bussen in 12 richtingen) werd gekenmerkt door een veralgemeende inzet van gelede bussen (afkomstig uit het Waasland).

Nieuw dit jaar was de inleg van een pendelbus tussen de parking van Flanders Expo en de Korenmarkt. De Lijn had tussen 19 uur en middernacht een bus gepland om de tien minuten om daarna, tot drie uur, om de twintig minuten te rijden. Deze

bussen kenden echter vanaf de eerste dag een overweldigend succes, zodat continu op en af moest worden gereden. Een rit heen en terug kostte 70 BEF per persoon, het parkeergeld inbegrepen.

Na het spijtige ongeluk van de Gentse drie-asser 339 tijdens de Gentse Feesten van 1989, kon het Gentse museumrijtuig dit jaar na een grondige restauratie opnieuw worden ingezet. De tram reed van zondag 19 tot zondag 26 juli tussen 15 en 19 uur van het Ledebergplein en de Korenmarkt en terug.

Bij gebrek aan sponsors kon de NMBS dit jaar het experiment met de nachtreinen tijdens bepaalde nachten van de Gentse Feesten niet herhalen. De speciale trein naar Terneuzen reed daarentegen wel een zelfs op twee dagen, nl. op maandag 20 en woensdag 22 juli. BVC

• Omtrent de tramkoker onder het Sint-Pietersstation

De bouw van deze tramkoker, met een lengte van 120 m en een breedte tussen de binnenwanden van 13 m, schept de mogelijkheid om het zuidelijk deel van Gent met tram te bedienen.

De wijken Nieuw Gent en Steenakker en omgeving met hun 12.000 inwoners en de universitaire instellingen, goed voor 3.500 tewerkstellingsplaatsen, 3.000 studenten en 1.100 ziekenhuisbedden, hebben nood aan een beter en een kwalitatief goed openbaar vervoer. Door de verlenging van tramlijn 1 zal aan het reizigerspotentieel in dit stadsdeel een frequent openbaar vervoer worden aangeboden waarmee het zich zo snel mogelijk hetzij naar de Korenmarkt, hetzij naar Sint-Pietersstation kan begeven. Ook voor de talrijke reizigers uit de regio die dagelijks met de trein naar Gent komen om zich naar het U.Z.G. te begeven, hetzij als bezoeker, hetzij als ambulante patiënt, hetzij als werknemer of student, zal de verlengde tramlijn 1 een ingrijpende verbetering brengen.

De bouw van de koker onder het Sint-Pietersstation laat niet alleen toe ten zuiden van Sint-Pietersstation een tramlijn te verlengen

richting oost maar ook richting west, meer bepaald voor de bediening van de Scholencampus Voskenslaan, de omgeving Maalte met zijn kliniek, scholen en handelscentrum, evenals naar Flanders Expo en de geplande ontwikkelingen daarrond.

Het bouwen van de doorsteek door de rechtervleugel van het station, voor een dubbelsporige tramlijn met perrons, verlichting, roltrap- en traptoegangen tot de zes perrons van het station, wordt geleid door de NMBS, met financiering door het Vlaamse Gewest. Door de drukke treinbewegingen in het station - 400 treinen per dag over 12 sporen - diende een bouwwijze uitgedokterd die toch niet zo alledaags is. Spoor per spoor wordt buiten dienst gesteld voor het treinverkeer om de aannemer, de N.V. Arthur Moens uit Meise, toe te laten de koker te bouwen volgens de techniek van de beschoeide sleuven tot op een diepte van 7 meter. Na het inbrengen van de bewapening en het volstorten met beton van de wanden wordt er bovenop ofwel een voorlopig dak gelegd, ofwel een vloerplaat gegoten. Na het terug in orde brengen van het spoor kan het treinverkeer hernomen worden, terwijl ondergronds onder de op die manier gevormde omgekeerde U de aarde wordt weggenomen en de bodemplaat gegoten. Deze werkwijze laat toe de hinder voor het treinverkeer tot een minimum te beperken. Prijskaartje van de doorsteek : 220 miljoen. E.K.

WEST-VLAANDEREN

• Tijdens de voorbije zomermaanden is opnieuw „De Kusttram, De Zonnelijn”-aktie doorgegaan.

Dit jaar werd de nieuwe 3-dagenkaart gelanceerd.

Tegen slechts 490 F per persoon had men recht op onbeperkt vervoer met bus en tram langsheen de Kust gedurende drie opeenvolgende dagen.

Een grote nieuwigheid was de combinatie tussen het openbaar vervoer in Nederland en in België, nl. tussen de Zomerbus van Breskens tot Knokke via Cadzand enerzijds en de Kusttram anderzijds. Hiervoor werd een speciaal vervoerbewijs ontworpen, dat zowel in België als in Nederland kon aangeschaft worden.

Een andere nieuwigheid was de verdere uitbouw van de gastronomische activiteiten met de „Seastar”. De speciale „Seastartram” werd vervroegd om een comfortabele overstap te kunnen verzekeren tussen tram en „Seastar”.

• De School-Lijn-Pas

Tijdens de maand september kregen de scholieren, die in een Brugse onderwijsinstelling dagschool met volledig leerplan volgen, de kans om gunstig busvervoer te genieten op het Brugse stadsnet.

Met deze campagne werden diverse doelstellingen nagestreefd. Zo beoogde men het woon-schoolverkeer met de auto uit te dunnen tussen de

Rail-Revue

behandelt uw en ons Belgisch spoorhobby met

- minder (overbodige) „luxe”
- méér diepgaande en korrekte informatie
- ter zake doende kwaliteitsfoto's

Rail-Revue

is gemaakt door en voor spoor- en tramiefhebbers

Rail-Revue

is bestemd voor de groot- en kleinbedrijfshobbyist

Rail-Revue

DAAR HEB JE WAT AAN !

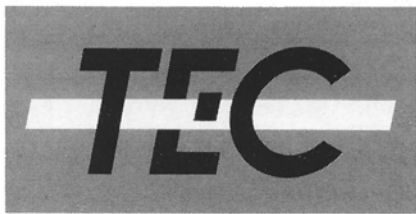
rand- en de binnenstad. Met dit initiatief hoopt men, het brengen en halen van scholieren aan de schoolpoort met de auto in te dijken.

Tevens wil De Lijn het openbaar vervoer bij de jeugd stimuleren, wat een investering op lange termijn is : de scholieren van heden zijn immers de potentiële weggebruikers van morgen.

Een specifieke promotiefolder omtrent de School-Lijn-Pas werd verspreid. Deze folder bevatte een aanvraagformulier voor de „pas”. In ruil tegen het ingevulde formulier kon de scholier of student bij de verdeelposten de bewuste School-Lijn-Pas verkrijgen.

Deze promotiecampagne van De Lijn werd financieel en praktisch gesteund door het Brugse stadsbestuur. E.K.

• Op woensdag 12 augustus kreeg BN-mw 6004 (Knokke/„Gouden Gids”) te Middelkerke Zeedijk, halfweg De Greefplein en Oud-Raversijde, een storing in de electronica waardoor deze tram niet verder kon rijden. Als hulp-tram werd de dubbelgelede 6102 met film „op sleep” erop afgestuurd. Ondertussen stonden steeds meer trams geblokkeerd te Mariakerke De Greefplein. Er werd daarom besloten drie trams op tegenspoor richting Oostende door te sturen. Een hierbij afgedrukte foto brengt een en ander in beeld, waarbij tevens de nieuwe lijnfilms getoond worden. W.M.



HENEGOUWEN

• Op donderdag 21 mei werden de volgende voertuigen vanuit het museum te Schepdaal naar Wallonië overgebracht : mw's 9515 en 9603 (geruild tegen 9314); op 22 mei volgden stoomtramlok 303 en rijtuig A1853; op 25 mei kwamen tenslotte de 10284 en rijtuigen A2026 en A5071 (bakwagen) de vorige zendingen vervoegen. A2026 werd op dit ogenblik ondergebracht in Anderlues, de 10284 vermoedelijk bij een aannemer in Charleroi (wellicht bestemd voor museum Woluwe) en de rest in het depot van Gosselies.

• In de tweede helft van juni kon SJ 9179 samen met BN 6125 op verschillende dagen worden waargenomen tijdens testritten op het nieuwe metro-baanvak rondom Marchienne-au-Pont.

• In dezelfde periode kon men eveneens op verschillende dagen de gekoppelde BN's 6121 en 6125 tegenkomen (de eerste twee BN's, geschilderd in de Waalse TEC-kleuren). Het voornaamste doel scheen het testen van de kopsproen in het metrostation Pétria (Fontaine-l'Évêque) te zijn.



Dubbelgelede BN-mw 6102, te Middelkerke ingezet om z'n onfortuinlijke reeksgenoot 6004 weg te slepen. Teneinde de normale dienst niet al te zeer te ontredderen, dienden drie motorrijtuigen op tegenspoor richting Oostende te rijden : hier is nr. 6044 op die wijze onderweg onder de nieuwe film „Knokke”, zonder lijnnummervorming. 12 augustus 1992, foto Wim J. Moréls.

Al met al werd er dus ijverig gewerkt aan de metro rondom Marchienne-au-Pont. Dit baanvak zou immers tegelijk met de twee oostelijke antennes op het eind van augustus in dienst moeten komen.

• Als derde TEC-tram kwam BN 6140 op de baan, vernummerd als 7440. Het ligt in de bedoeling, alle BN's te hernummeren in de 7400-reeks.

• Op donderdag 25 juni maakte de „nieuwe” 7440, gekoppeld met BN 6121, een rit van Jumet naar Charleroi-Sud en terug t.b.v. een scholieren-uitstapje. Op de Chaussée de Bruxelles werd onder lijnnummer 62 gereden !

• Naast de in Febelrail-agenda aangekondigde ASVi-rondritten werd op 27 juni op initiatief van de heer W. Bogaerts een rondrit met SE 9974 gehouden. De basis van de pantograaf van deze tram is verhoogd, waardoor de SE 9974 nu ook tot de metrobaanvakken is toegelaten. Er werd dan ook een slag naar Gilly en terug gemaakt.

• Het belangrijkste nieuws van dit ogenblik is de bekendmaking dat de opheffing van het baanvak La Louvière - Anderlues van lijn 90 twaalf maanden en mogelijk zelfs zeventien maanden is uitgesteld. De hoofdrede is het ontbreken van de nodige geldmiddelen voor de aanschaf van de vervangende autobussen. Er is zelfs een nieuwe dienstregeling uitgegeven voor de lijnen 89/90. Men onderscheidt nu nog twee regelingen : één voor maandag t.e.m. vrijdag (zonder verder verschil tussen de schoolperiode en de schoolvakanties, wel met extra-schoolritten gedurende de schoolperiode) en één, geldig op zaterdag en zondag. Alle trams onder lijnnummer 89 beginnen/eindigen te Charleroi-Sud. De vertrektijden te La Louvière en te Charleroi-Sud zijn ongewijzigd.

• Eind juli kwam als vierde tram in de TEC-kleuren en als tweede tram genummerd in de 7400-reeks BN 7418



BN-motorrijtuig ex-6140 - nu als 7440 in TEC-livrei en als eerste in de nieuwe reeks 7400 vernummerd - tijdens een rondrit op lijn 90 t.b.v. personeelsleden van enkele Duitse trambedrijven. Trivières-dépôt, 20 juli 1992. Foto Wim J. Moréls.



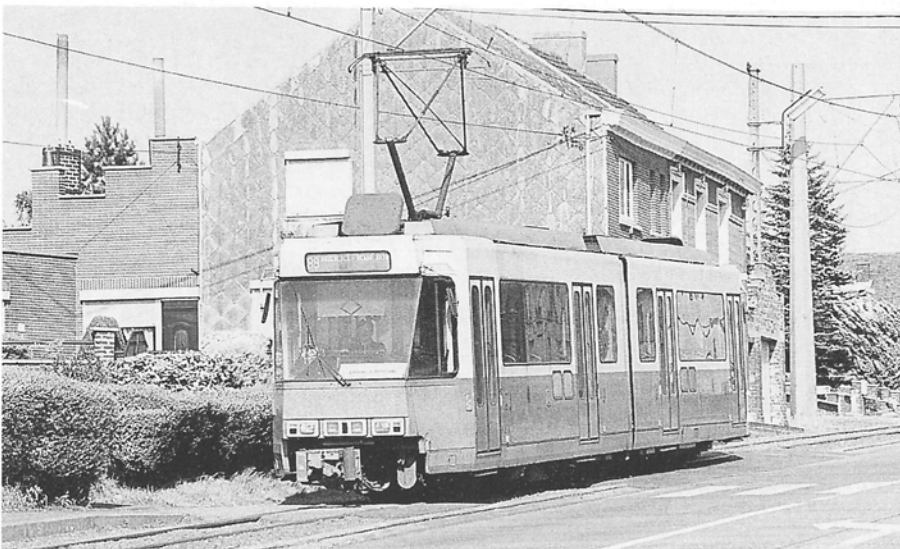
Vrijdag 28 augustus 1992 : opening van de metrolijn Sud - Gilly. Gekoppelde BN's 7418 en 7440 onder lijnnummer 54 te Charleroi Sud. Foto Wim J. Moréls.

in dienst.

- Op maandag 20 juli vond een rondrit plaats op het traject van lijn 90 met BN 7440 voor personeelsleden van de Rheinbahn, van het trambedrijf van Leipzig en van de Bergische Museums-Bahnen.
- Op woensdag 22 juli werden de diensten op lijnen 89/90 behoorlijk ontregeld door demonstraties van tegen het EEG-landbouwbeleid agerende boeren, eerst in Marchienne-au-Pont, vervolgens in Anderlues.
- Op zaterdag 1 augustus vond opnieuw een rondrit plaats met SE 9974, nu in opdracht van de stad Charleroi en leidend langs diverse musea tussen Charleroi en Anderlues. Er werd weerom gereden op een gedeelte van de metro. Helaas lieten enkele tractiemotoren het afweten, waardoor de SE 9974 niet kon deelnemen aan het ASVi-tramfestival.
- In de nacht van 21 op 22 augustus werden de twee metro-baanvakken ten westen van Moulin (M) op elkaar aangesloten (waarbij de wissels werden uitgebouwd), waarna de dienst op zaterdag 22 augustus over het

nieuwe metro-baanvak rondom Marchienne-au-Pont begon en wel over twee sporen tussen Moulin (M) en Providence (M) en over één spoor (het zuidelijke) tussen Providence (M) en het aansluitpunt metro/straatspoor te Dampremy-Tréfilerie (géén halte). De van Charleroi komende trams moesten terugzetten over de overloopwissels even voor Tréfilerie, waarna over verkeerd spoor werd doorgereden richting Anderlues. Onmiddellijk voorbij Providence (M) werd weer overgegaan op het rechter spoor. De beveiliging gebeurde d.m.v. het Penningensysteem (houten staaf). In de loop van 25 augustus kon ook het tweede spoor tussen Tréfilerie en Providence in gebruik worden genomen. Inmiddels is ook al een gedeelte van de bovenleiding bij de twee oude aansluitpunten verwijderd.

- Eind augustus kwam BN 7438 uit de schilderswerkplaats, maar werd niet meteen in dienst gesteld.
- Na eerst nog enkele testritten werd op vrijdag 28 augustus onder grote publieke belangstelling de dienst op de nieuwe metrolijn Sud - Gilly (lijn



Motorrijtuig 6129 als lijn 89 „Limité à Binche” te Leval-Trahegnies op 23 juli 1992. Foto Wim J. Moréls.

54) geopend. Op deze eerste dag werd afwisselend door een losse BN-mw en twee gekoppelde BN-mw's een 10-minutendienst gereden.

- Hoewel de verantwoordelijke minister het graag anders had gezien, zal de metrolijn richting Centenaire niet vóór 1993 worden geopend.

- De TEC wil tramlijn 62 pas opnieuw in dienst stellen als de verkeerssituatie in Gosselies is verbeterd.

- Hoewel het viaduct (compleet met trambaan en bovenleiding) over de nog te bouwen snelweg Anderlues - Erquelinnes (Charleroi - Maubeuge, Frankrijk) te Mont-Sainte-Geneviève eind juli, begin augustus in gebruik kon worden genomen, moest i.v.m. de nodige onderhoudswerkzaamheden aan het baanvak Lobbes - Thuin, het geplande ASVi-tramfestival veertien dagen worden uitgesteld en verlegd naar het weekeinde van 29 en 30 augustus 1992. Pronkstuk tijdens dit festival was de in blauw-crème geschilderde tweeeassige mw 9515, die zodoende opnieuw een Charleroi'se livrei uit de jaren twintig had gekregen.

- Er kan nog vermeld worden dat in april de tramrails in de Rue Gustave Boel te La Louvière, tussen Dépôt en Gazomètre, werden verwijderd i.v.m. o.a. rioleringswerken. In 1986 was dit o.a. de reden voor de „tijdelijke” opheffing van de lijnen 30 en 80. Op dit ogenblik zijn de aansluitende straten aan de beurt, waarbij kan worden genoteerd, dat in 1985 nog alle sporen werden vernieuwd op de Pont Capite.

- In de maand juni werden stukken spoor vernieuwd te St-Vaast, halfweg Wazoir en Station Vicinale, terwijl op dit ogenblik de sporen en wissels te St-Vaast-Bifurcation worden vernieuwd.

- Tot slot nog een typisch Henegouwse „tram-story” : nog steeds op speurtocht zijnde naar het „hoe en waarom” van de naar Charleroi-Sud doorrijdende lijn 89, dacht ik heel even „het gat in de markt” te hebben gevonden.

Tijdens de schoolperiode rijdt de om 17.23 u vanaf Charleroi-Sud vertrekkende lijn 90 niet verder dan Binche-Kursaal (het haltebord vermeldt „Postes”). In de schoolvakantie zou dit echter een lijn 89 zijn. Helaas, er werd bijna steeds als lijn 90 gereden, echter wel met een geel bord achter de voorruit, waarop in zwarte letters de tekst „Limité à Binche”. Verder werd nabij Anderlues-Monument in de meeste gevallen de film naar „Spécial” gedraaid (een enkele keer ook wel een blanco film), terwijl in de laatste weken van augustus het speciale koersbord ook niet meer werd getoond.

Op donderdag 23 juli had ik echter geluk. De tram reed als lijn 89, voerde het genoemde koersbord en de film werd niet veranderd bij het passeren van Anderlues-Monument.

W.M., met dank aan de heren G. Azarkadon en S. Simon

Opsporing gevraagd !

In de tijd van de NMVB-netten rond Gent en Kortrijk gingen de daar „thuis” horende elektrische motorwagens evenals die van de geïsoleerde elektrische lijn Antwerpen - Hamme allen voor groot onderhoud naar Destelbergen.

Bij het doorbladeren van mijn oude „tram-spotting”-lijsten kan ik vaststellen dat sommige mws van de éne naar de andere van deze lijnen of lijngroepen werden verplaatst, waarschijnlijk aansluitend bij een verblijf in Destelbergen, bijvoorbeeld :

Opgemerkt in 1953	In 1954
9747 Kortrijk	als type S, Gent
48 Kortrijk	Hamme, dan type S, Gent
49 Kortrijk	Hamme
50 Hamme	Kortrijk
51 Kortrijk	Gent
52 Gent	Hamme
53 Gent	Hamme
57 Gent	Kortrijk
59 Hamme	Hamme
60 Hamme	Kortrijk
61 Gent	Gent
70 Gent	Hamme
71 Hamme	Gent
83 Hamme	Kortrijk
90 Gent	Kortrijk
9974 Gent	Kortrijk
83 Hamme	Kortrijk
84	Kortrijk
85 Hamme	Hamme
10028	Gent
29	Gent
30 Kortrijk	Gent
60 Kortrijk	Gent
63 Gent, dan Hasselt	Gent
64	Gent

Destijds was ik reeds dagelijks voor mijn beroepsverplichtingen kris-kras door België onderweg. Nochtans ben ik nooit of nergens een sleep „standaarden” type Vlaanderen tegengekomen. Ik zou daarom graag volgende vragen willen stellen:

1. Werden de standaarden van Kortrijk naar Gent (en in omgekeerde richting) met de „grote” spoorweg vervoerd of langs het toen nog min of meer samenhangende NMVB-net ?
2. Indien dit laatste het geval was, langs welke reisweg ? (Moest men de zeer grote omweg maken via Geraardsbergen, Flobecq, Mainvault en Tournai ?)
3. Hoe werden deze konvooiën gesleept ? Met een ART ? Zo ja, welke ?
4. Hoe zag zulke sleep eruit ? Eén of meerdere standaarden, al dan niet gevolgd door een pakwagen ?
5. Hoe lang duurde zulke reis ? Toch zeker een hele dag (of nog langer) ?
6. De mws van Hamme werden besteld langs de AR-lijn Hamme - Wetteren naar Destelbergen gesleept. Was de AR.115 dan trekkracht of een ART ? Indien ja, dewelke ?

Opmerkingen :

1. In dezelfde jaren 1953/54 reden de volgende tweeassers nog reizigersdiensten op de genoemde netten :

Gent : op lijn W doorstrept (Dampoort - Heusden) : 9914, 9915; op lijn L, soms ook op lijnen O, O doorstrept, E of N : 9821, 9826 (deze laatste met een grote filmkast, gelijk aan die van de standaarden), 9881, 9883, 9884 (deze ging later naar Moeskroen), 9886, 9888, 9889, 9912 (deze ging naar Hamme).
Moeskroen : 9884.
Hamme : 9885, 9912.

2. De standaard-mws 9772 en 9982 ontbreken op mijn lijst. Ik heb ze in 1953/54 nergens ontmoet.

3. In de bw-reeks 19533-48 waren eveneens verschuivingen vast te stellen tussen Gent en Kortrijk. De vierassers 1455, 10581 en 19549 daarentegen bleven steeds te Hamme. Ook de zeer talrijke tweeassige bws bleven over het algemeen hun stamlijnen trouw.

Jacques Cohn,
Drève Marie-Thérèse 2,
B-1457 Tourinnes St.-Lambert
(Lerines)

1. Ik probeer, aan de hand van foto's, vast te stellen welke standaardmotorrijtuigen van de NMVB in latere jaren waren voorzien van een kleine of een grote filmkast, dan wel of zij hun kopborden tot het einde toe behielden. Voor de meeste rijtuigen heb ik dit kunnen vaststellen, doch ik zoek deze inlichtingen nog voor de volgende nummers : 9735 / 36 / 37 / 48 / 64 / 67 / 69 / 71 / 81 / 88 / 89 / 9949 / 72 / 77 / 78 / 79 / 10023 / 57 / 69 / 70 / 71 / 72 / 74 / 75 / 77 / 10129.

2. Wie weet iets over de merkwaardige kleine filmkasten van rijtuig 10086 te Leuven. Wanneer werden deze aangebracht en was 10086 het enige rijtuig met deze „afwijking” ?

3. Wie weet iets over 10071 als enkelrichting-rijtuig te Brussel sinds 1952 ?

4. Graag ontvang ik bevestiging dat de rijtuigen die in 1937, 1939 en 1943 verbrandden toen nog allen kopborden bezaten : 9763 / 68 / 9973 (Bitingen), 9782 / 91 (Rupelmonde) en 9995 (Haacht).

5. Ook ben ik nog op zoek naar een opgave van het materieel dat dienst deed in de „Bloctreinen” Antwerpen - Turnhout : lokomotieven, rijtuigen, pakwagens : welke nrs. werden van een luchtdrukrem voorzien voor deze treinen ?

6. Tenslotte zoek ik één of meer foto's van de Hasseltse rijtuigen 10094-98. Wie helpt mij hiermee ? Kosten worden vanzelfsprekend vergoed.

D. Eveleens Maarse,
Groningensingel 1057,
NL-6835 HW Arnhem

Van lezer Schoenborn uit Mortsel ontvingen wij voor deze rubriek een brief waarvan de omvang met ongeveer één volle RR-bladzijde overeenstemt (!); de inhoud van dit schrijven is nochtans niet beknopt samen te vatten (zie

de inleiding tot Lezersforum). Gezien het hier om een aantal detail-vragen gaat die slechts betrekkelijk weinig lezers zullen interesseren en die niet zonder meer door ons kunnen worden beantwoord, sturen wij een kopij van dit schrijven door naar de in de brief genoemde verenigingen, hopen dat deze bereid zullen blijken op de talrijke gestelde vragen te antwoorden.
De redactie

Ik zoek informatie omtrent het tramvervoer rond de vaartkom in Leuven. Begin jaren vijftig (1952 ?) heb ik langs de vaartkom in Leuven, ter hoogte van de opslagsilo's van de brouwerij Artois, waar heden nog een graan-losinstallatie (vanuit schepen) staat, een Buurtspoorwegkraan gezien. Het betrof hier wel degelijk NMVB-materiaal, vermits op de aspotten de vermelding „SNCV” voorkwam. Er lag op die plaats bovendien meterspoor, alhoewel in de omgeving een uitgebreid normaalspoor net aanwezig was.

Ter hoogte van het oude hoofdgebouw van Artois, aan de ingang tussen de gebouwen, bemerkt men nog heden overblijfselen van de vroegere spoor aansluitingen : normaalspoor met binnenin een derde rail voor meterspoor.

Er moet dus vroeger een Buurtspoorwegverbinding met Artois geweest zijn !

Vraag : waar en hoe verliep het Buurtspoorwegnet rond de vaartkom en langs waar was dit aangesloten op het overige NMVB-net en, in dit geval, met de stelplaats van Kessel-Lo (Blauwput) ?

P. De Fraine, St.-Antoniuswijk 82,
3110 Rotselaar
Tel. 016 / 44 69 12

EVEN HERINNEREN...

Wij verzoeken onze lezers **uitdrukkelijk, GEEN BETALINGEN MEER TE VERRICHTEN** op het rekeningnummer van Drukkerij Monopress te Borgerhout. De voorbije maanden gaven zulke betalingen aanleiding tot begrijpelijke vergissingen en vertragingen **terwijl er vanaf heden niet meer kan op gereageerd worden.**

De enige rekeningnummers waarop men terecht kan zijn de nummers KB 453-9102561-74 (België) en Rabobank 13 06 08 491, 't Loo-Luyksgestel (Nederland), beiden ten voordele van de v.z.w. Rail-Revue, Mortsel.

Met eventuele briefwisseling kunnen onze lezers terecht op de in de colofon vermelde adressen, telkens afgedrukt op de tweede bladzijde van ieder RR-nummer !

De redactie

Lezersforum

Tijdens de voorbije maanden hebben verschillende lezers de redactie a.h.w. | bestookt met bijdragen voor Lezersforum en voor de rubriek Opsporing verzocht. Tevens ontvingen wij, zowel uit België als uit Nederland, enige zeer interessante voorstellen tot opname van bepaalde artikelen.

Deze ontwikkeling kan ons slechts verheugen, doch er doet zich daarbij een fenomeen voor, als gevolg waarvan de zaak dreigt uit de hand te zullen lopen, nl. de lengte van enkele Lezersforum- en Opsporing-brieven.

Het zal iedere vaste of toevallige deelnemer aan voormelde rubrieken wel duidelijk zijn, dat wij onmogelijk die brieven kunnen publiceren, waarvan de omvang een gedrukte bladzijde van RR (nb. zonder illustraties !) soms ver overschrijdt. Het in essentie ter publikatie samenvatten van zulke brieven is bovendien een zeer tijdrovende taak en voor sommige bijdragen soms zelfs geheel onmogelijk, om de wel zeer eenvoudige reden dat karakter en inhoud van zulke bijdragen door een samenvatting geheel zouden worden verminkt.

Toch laten wij, ook wat dit probleem betreft, géén van onze lezers in de kou staan en wij zoeken (en vinden doorgaans) oplossingen die aan de wensen van onze briefschrijvers tegemoet komen - zoals o.a. verder uit dit Lezersforum zal mogen blijken.

EEN GOEDE RAAD NOCHTANS : schrijf ons uw opmerkingen en/of vragen op een zo beknopt mogelijke wijze. U vergroot daardoor de kans op publikatie aanzienlijk en u bespaart ons meteen een massa tijd; tijd die wij hard nodig hebben om de kwaliteit van Rail-Revue in zijn geheel op peil te houden !

De redactie

Geachte redactie,

Het bijschrift bij de foto van mw 9306 in Werkwagens van Toen (X) in RR 28 geeft aanleiding tot enige aanvullingen. De reeks 9297-9306 kende na 1930 de volgende omzwervingen.

In 1928 werd de **9301** te Hasselt verbouwd tot het merkwaardige type „Bateau” met ronde koppen, evenals de 9323, 9328, 9337 en 9341 in 1929 en 1930. Zij reden op de lijnen van Luik.

De 9301 werd tegen het einde van de Tweede Wereldoorlog buiten dienst gesteld.

De **9303** en **9306** kregen omstreeks 1933, eveneens te Hasselt, een nieuwe kast van het type Braine le Comte met motoren MTV 525. Ook 9324 onderging deze verbouwing. Dit drietal kwam direkt na deze omvorming naar Eupen.

De 9306 en 9324 hebben inderdaad tijdens de oorlog dienst gedaan op het korte baanvak Verviers - Dolhain, toen het oostelijk deel van de lijn Verviers - Eupen op door Duitsland ingelijfd ge-

bied lag, dat door de Akense tram werd geëxploiteerd. De 9303 en 9324 bleven tot omstreeks 1955 te Eupen en keerden daarna naar Luik terug.

De 9306 kwam reeds plm. 1943 naar Luik. Kort na het einde van de oorlog kreeg dit rijtuig de truck van de in Duitsland vernielde 9837 met de bijbehorende SSW motoren van 72 pk in plaats van de MTV 525 van 82 pk. Deze 9306 ging vervolgens omstreeks 1954 naar Leuven en later (wie kent het jaar ?) naar Brussel en was de laatste jaren van zijn bestaan dienstwagen. De **9298** werd in 1941 van Luik naar Verviers - Dolhain gezonden en bleef tot 1945 aldaar in dienst om vervolgens gesloopt te worden.

De **9305** kwam in 1943 naar de stadlijnen van Mechelen, werd kort na de oorlog manoeuvreren te Merksem (Oude Bareel) en Blauwhoef en keerde in 1949/50 naar Luik terug, opnieuw als manoeuvreren, nu te Liège St. Gillis en Oreye. De 9305 werd waarschijnlijk omstreeks 1954 afgebroken.

Te Luik bleven achter de **9297, 9299, 9300, 9302 en 9304**, waarvan de 9297, 9299 en 9302 in de jaren kort na 1945 eveneens als werkwagens werden ingezet.

Met vriendelijke groet,
Dirk Eveleens Maarse, Arnhem

„Never say never” : lijnen 40 en 93 in Henegouwen

In een gesprek dat ik had met RR-medewerker Jacques Cohn kwam naar voor, dat de NMVB-Groep Henegouwen destijds zowel een lijn 40 als een lijn 93 heeft geëxploiteerd !

Alhoewel de heer Cohn het volkomen eens is met de door de heren Morélis en Koenot verstrekte commentaar m.b. t. lijnen 40 en 93 in de jaren tachtig (Lezersforum in RR 28 en 29), kon hij volgende interessante wetenswaardigheden aan dit stuk NMVB-geschiedenis toevoegen :

Lijn 40 : tot in de jaren vijftig werd een lijn 40 gereden tussen Trivières en

Strépy. Het lijnnummer kwam alléén voor op houten koersborden met wit/witte achtergrond en het opschrift luidde : Trivières/40/Strépy.

Lijn 93 : werd in de jaren zestig gereden tussen Charleroi Eden en Binche als versterkingsdienst van de oude lijn 90 Charleroi - Mons. De blauw/witte S-film (!) vermeldde : Charleroi Eden/93/Binche (zie foto).

Een bijzonderheid van deze lijn 93 (met als eindpunten Charleroi Eden en Binche station) was, dat er in Binche geen verbindingsboog vanuit de richting Charleroi in de richting van het station bestond. Er werd, komende van Charleroi, tot ongeveer halfweg de hoofdstraat in Binche (avenue Wanderpepen) gereden, tot even voorbij de aansluitwissel met lijn 36. De bestuurder wisselde dan van stuurstand en reed luid bellend en toeterend op tegenspoor naar de stationslus.

Staf Cuyt, naar door de heer Cohn verstrekte gegevens

„Geschiedenis van de NMVB-stoomlokomotieven”

Hooggeachte Heer Cuyt,

Op het ogenblik dat U ons als drukker-uitgever van „Rail-Revue” verlaat wil ik U nogmaals mijn dankbaarheid uiten voor het prachtige werk dat U met uw tijdschrift leverde. Ik wens U en de nieuwe v.z.w. Rail-Revue een schitterende en voorspoedige toekomst.

In verband met het artikel „Geschiedenis van de Gentse tramwegen (X)” in RR 28 veroorloof ik mij enkele opmerkingen aangaande de aangehaalde geschiedenis van de stoomlokomotieven van de NMVB :

1. Volgens het NMVB-archief werden de lokomotieven nrs. 217, 220 en 248 nooit vernummerd :

- nr. 217 ging op 5 juli 1899 onder dit nummer naar Liège-Wihogne;

- nr. 248 werd aangekocht van de S.A. Belge des Tramways Néerlandaises en kwam op 11 februari 1898 in dienst op Gent - Merelbeke; vervolgens werd ze reeds op 11 maart 1898 of op 20



S10179 met film „93” Charleroi - Binche, oktober 1966. Foto Jacques Cohn.

september 1899 overgeheveld naar Casteau-Bracquagnies. In 1923 werd ze, nog steeds onder nr. 248, aan de suikerfabriek van Quévy verkocht.

2. Lokomotief nr. 292 kwam op 11 maart 1901 in dienst op de lijn Marche-Martelange.

3. Lokomotieven nrs. 337 en 446 werden niet in 1935 buiten dienst gesteld maar wel in 1948.

4. Lokomotief nr. 453 werd niet op 22 juni 1903 in dienst gesteld maar wel op 22 juni 1907 (besteld op 18 april 1906) op Merelbeke - Herzele.

5. Lokomotieven nrs. 24, 25 en 26 werden pas in 1936 uit de inventarissen geschrapt.

P. Roovers, Tongeren

Met mijn oprechte dank voor uw woorden van lof en voor uw heilwensen; ik kan u daarbij verzekeren dat mijn „prachtige” werk, zeker naar ernstige liefhebbers zoals u toe, met graagte werd gedaan !

Staf Cuyt

Eveneens m.b.t. de op Gent - Merelbeke en op Gent - Zomergem - Ursel ingezette NMVB-stoomlokomotieven (en rijtuigen) ontvingen wij van onze regelmatige Lezersforum-correspondent Eveleens Maarse uit Arnhem een méér dan lange brief, waarvan wij alvast het eerste „hoofdstuk” publiceren ter vergelijking met het vorige schrijven van lezer Roovers uit Tongeren en met de tiende aflevering van de „Geschiedenis van de Gentse tramwegen”.

Uit de bijdragen van de heren Roovers en Eveleens Maarse blijkt duidelijk, dat de heer de Meyer zo te zien „verkeerde” bronnen heeft aangeboord. Dit is op zijn minst merkwaardig, zeker wanneer men weet dat op de voordien verschenen **neg**en afleveringen over de Gentse tram geen enkele lezer enige noemenswaardige verbetering of rechtzetting heeft bezorgd.

Wat er ook van zij, zich vergissen is een menselijke „eigenschap”.

Onzerzijds sturen wij kopij van de volledige brief van lezer Eveleens Maarse naar de heer de Meyer.

Gezien deze brief veel te lang is voor publicatie, doch uitgebreide materieel-lijsten bevat, kunnen belangstellende lezers bij de redactie eveneens een kopij opvragen, onder bijsluiting van een aan zichzelf geadresseerde en met 30 F gefrankeerde envelop (en dit tegen uiterst 30 november a.s.).

De Lokomotieven

De vernumming van de nummers 217, 220 en 248 tot 287, 288 en 296 lijkt mij onwaarschijnlijk. Nergens heb ik eerder iets gevonden wat duidt op vernummingen van deze aard. Zo was er in Luik wel degelijk later een 217, terwijl de 287 zich in de streek van Kortrijk bevond !

Belangrijker echter is wel dat de „nieuwe” nummers 287, 288 en 296 door de NMVB voor het eerst werden toegewezen bij de aanbesteding van 13 september 1899, wat vernum-

mering van andere lokomotieven in 1898 wel zeer onwaarschijnlijk maakt !

Het zou interessant zijn om meer te weten over de bronnen waaraan dit gegeven werd ontleend.

De HL 217 vertrok naar het Kapitaal Liège - Vottem - Tongeren.

Bij de HL 248 is nog als bijzonderheid te vermelden dat deze in 1895 werd gebouwd voor de Société Anonyme Belge des Tramways Néerlandais (Haarlem et Extensions) voor de lijn Haarlem - Alkmaar, het nummer V (de TN gaf haar lokomotieven Romeinse cijfers als nummer !). Deze lokomotief was inderdaad gelijk aan het NMVB-type I. Omdat de TN een teveel aan lokomotieven bleek te bezitten werd de V op 1 oktober 1897 verkocht aan de NMVB. We mogen wel aannemen dat Gent - Merelbeke zijn eerste Belgische werkterrein was. Na enige jaren kwam de HL 248 tenslotte terecht op de lijn Casteau - Bracquagnies, waar hij echter in 1923 werd verkocht aan de suikerfabriek van Quévy-le-Grand. Hoelang de 248 hier nog in gebruik is gebleven is mij onbekend.

Voor de HL 446 vond ik in andere bron dat deze met ingang van 10 oktober 1910 zou zijn overgegaan naar Gent - Nevele - Ruiselede en pas in 1948 buiten dienst werd gesteld.

De lijdensweg van een openbaar transportmiddel Trolleybussen in België

Alhoewel reeds in 1882 een voorloper van een trolleybus door Siemens & Halske werd uitgetest, was het toch dankzij de verdere ontwikkeling van de Van de Poele-trolleytang dat vanaf 1900 de eerste trolleybussen hun nog schuchtere intrede in de wereld van het transport deden.

Ook in België werd de trolleybus in gebruik genomen en werden er diverse projecten opgezet. De studie van historicus Wim De Ridder beschrijft in eerste instantie de trolleybuslijnen te Gent, Antwerpen, Luik en Brussel, terwijl ook de diverse projecten van de NMVB (Etterbeek - Overijse, Mechelen - Muizen, Brussel - Grimbergen en het Brusselse experiment van 1958) behandeld worden. Het tweede luik bevat een onderzoek naar de motivatie (pro en contra) voor de invoering van trolleybussen in de behandelde steden en bij de NMVB. Tenslotte wordt ook de houding van de maatschappijen en van de politiek ten opzichte van de trolleybus geanalyseerd, zodat deze eerste publicatie over dit transportmiddel in België onmisbaar wordt voor elkeen die geïnteresseerd is in de globale transportevolutie en -politiek in Vlaanderen, Brussel of Wallonië.

Technische fiche :

W. De Ridder, De lijdensweg van een openbaar transportmiddel. Trolleybussen in België. Hamme, WIADS, 1993, 136 blz., ca. 20 ill.

Bestelling door storting van 595 F op rekening nr. 088-2073535-58 van WIADS met vermelding „Trolley '93”. Het boek zal in januari 1993 uitgebracht worden.

Medegedeeld door Werkgroep Industriële Archeologie Durme Schelde - W.I.A.D.S., Vooruitgangstraat 39, 9220 Hamme, tel. 052 / 476235.

Foto voorpagina : 15 augustus 1982.

Een tramstel, bestaande uit twee gelede motorrijtuigen type Charleroi, rijdt over de Albert I-laan te Nieuwpoort-Bad in de richting van De Panne.

Deze foto is inmiddels in meerdere opzichten „geschiedenis” geworden : sinds het zomerseizoen 1983 werden op de Kustramlijn namelijk geen gekoppelde trams meer ingezet in de normale exploitatie. Vanaf het voorjaar 1986 werden in Nieuwpoort-Bad de sporen in de Albert I-laan buiten dienst gesteld en verhuisde de tramlijn naar een meer landinwaarts en voor de tramgebruikers heel wat minder gunstig gelegen tracé via de Elisabethlaan. De BN-rijtuigen type Charleroi verhuisden ondertussen, op enkele uitzonderingen na, naar het Henegouwse tramnet. De 6125, hier op kop, werd daar onlangs de eerste tram in de nieuwe TEC-kleuren. In het zomerseizoen 1992 werden aan de Kust nieuwe lijnfilms ingevoerd, die alleen de eindbestemming vermelden, zonder lijncijfer. Tenslotte zal ook de „oranje” kusttram vanaf eind 1992 geschiedenis worden.

Als afscheid van de oranje (NMVB)-kustramlivrei - die het toch méér dan tien jaar volhield - werd op 23 mei jl. door de verenigingen Amutra, TTONoordzee en VeBOV een fotorit georganiseerd met een gekoppeld stel, bestaande uit de rijtuigen 6040 en 6033. Dia Bob Boogaerts.

Foto achterpagina : Nogmaals een sfeervolle foto van een NMVB-stationnetje (deze maal in Martelange in maart 1960), zoals men die „stelplaatsen” destijds her en der over het hele land verspreid kon aantreffen. AR 133 toont de film Martelange - Bastogne, maar de dagen van deze lijn waren toen geteld : de aanwezigheid van de autobussen in de achtergrond behoeft nauwelijks enige commentaar.

Enige van deze typische stationsgebouwtjes werden later privé-bezit en overleefden daardoor de zo goed als volledige verdwijning van wat ooit 's werelds meest uitgebreide tramnet is geweest. Foto Jacques Cohn.

