

RAIL-REVUE

met KLEURENFOTO'S!



Driemaandelijks tijdschrift voor de tram- en treinhobby

Achtste jaargang - Nr. 31 - januari 1993

Prijs per nummer 200 F - f 11,5

125 JAAR TURNHOUT-TILBURG - MOTORRIJTUIGEN SENEFFE 9695-9714 - GOEDEREN-
VERVOER BIJ DE NMBS - AUTOBUSSEN OP PRENTKAARTEN - TRAMS IN DE SNEEUW -
„BELGIAN STEAM” - PROJEKT VOOR EEN KLEINE KAMER - RAIL-AKTUEEL - LEZERSFORUM

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor 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 abonnee 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 Jacops, 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 publicatierechten, met hem contact te willen opnemen op hogervermeld adres.

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

Leve het gezond verstand !?

Het hierna volgend verhaaltje zou een stukje levensgeschiedenis kunnen vormen van zowel een aantal mensen uit onze spoorhobbywereld als van een rits verenigingen en tijdschriften, die zich de gezamenlijke beleving van onze liefhebberij tot doel hebben gesteld. Vermits dit proza uit het leven is gegrepen, wacht ik er me wel voor namen van personen of groeperingen aan het papier toe te vertrouwen : ieder van u staat het vrij, naar eigen goeddunken enige namen in te vullen. Ik ben ervan overtuigd dat u in de meeste gevallen zeer dicht bij de waarheid zult zitten.

Een begeesterd hobbyist richt een vereniging voor spoor-, tram- en busliefhebbers op. Gebruik makend van zijn beroeps-kennissenkring (de man werkt namelijk bij een grote spoorwegmaatschappij) slaagt hij erin, de leden van zijn vereniging een uiterst belangwekkend programma aan te bieden op het stuk van voorstellingen, bedrijfsbezoeken, uitstappen enz., daarin terzijde gestaan door een kleine kern van al even enthousiaste medewerkers. Weldra telt deze vereniging méér dan vijfhonderd leden, worden plaatselijke onderafdelingen gesticht en wordt een verenigingstijdschrift gecreëerd.

Toch komt het mettertijd tot onenigheid, waardoor een tweede vereniging ontstaat, bijna onmiddellijk gevolgd door - het spreekt bijna vanzelf - een tweede tijdschrift. Het totale ledenbestand van beide verenigingen samen loopt echter op gevoelige wijze terug.

Omstreeks diezelfde tijd is een ander van hobby-idealisme en -geestdrift overlopend persoon voor eigen rekening en risico begonnen met het uitgeven van een spoorhobbytijdschrift; hij is daarbij zo „verstandig”, zich onafhankelijk en onbevooroordeeld op te stellen tegenover welke vereniging ook, alhoewel hijzelf trouw zijn bijdrage aan diverse van deze groeperingen betaalt. Eveneens dankzij de hulp van een aantal uit verschillende verenigingen afkomstige medewerkers - die zoals hijzelf ervan overtuigd zijn, dat alléén een op die wijze uitgegeven hobbytijdschrift enige betekenis kan hebben - kent dit tijdschrift een betrekkelijk succes.

Beide voorheen vermelde verenigingen geven er, wat hun eigen „clubbladen” betreft, na verloop van tijd de brui aan en verspreiden vanaf dat ogenblik het onafhankelijk tijdschrift onder hun respektieve leden (iets wat overigens ook nog bij een aantal andere groeperingen gebeurt). Er geschiedt vervolgens een klein „wonder”: de besturen van beide verenigingen steken de koppen bij mekaar, met als gevolg dat er opnieuw gezamenlijke bijeenkomsten en manifestaties worden ingericht en dat er in de toekomst terug als één groepering zal worden opgetreden, wat de kollektieve hobbybeleving slechts ten goede kan komen. De uitgever van het onafhankelijk tijdschrift, die een niet onbelangrijk steentje aan deze hereniging heeft mogen bijdragen is - samen met het verenigingsbestuur - in zijn nopjes !

Toch blijken lang niet alle leden het belang van deze gang van zaken te hebben begrepen. Sommigen stellen zich zelfs vragen naar het waarom van het gegeven, dat zij als verenigingslid voor het jaar 1993 méér moeten betalen dan de netto-abonnementsprijs van het tijdschrift (let wel : deze méérprijs bedraagt zegge en schrijve 70 F voor het hele jaar 1993 !). Tot hun geruststelling kan worden medegedeeld dat het bewuste supplement belachelijk klein is in vergelijking met wat andere verenigingen - zeer terecht - hun leden aanrekenen. Wanneer alles op een rijtje wordt gezet, dan dienen uit dit kleine prijsverschil immers de totale werkingskosten van de vereniging te worden betaald : het organiseren van uitstappen en manifestaties, het huren van een zaal voor de bijeenkomsten, de betaling van briefwisselings- en telefoonkosten enz. Gemakshalve wil nog niets gezegd zijn omtrent de vele hier niet aan bod komende kosten, die door de bestuursleden geheel uit eigen middelen worden betaald en wordt wijselijk gezwegen over de in totaal vele honderden uren opgeofferde vrije tijd...

Laten we het even over een andere boeg gooien : in ruil tegen de abonnements- of de losse nummerprijs, al dan niet vermeerderd met een bijdrage ten gunste van één of andere vereniging, ontvangt ieder lezer om de drie maanden een lezens- en bekijkenswaard spoorhobbytijdschrift. Niemand is beter dan ikzelf geplaatst om te weten dat de huidige opbrengsten uit de verkoop en de abonnementen lang niet volstaan om dit tijdschrift een zorgenvrije toekomst te verzekeren. Ik durf, als voorzitter van de v.z.w. die dit blad uitgeeft, een dringend beroep te doen op een zo groot mogelijk aantal lezers, die bereid zijn om Rail-Revue als begunstiger een extra-steuntje in de rug te geven. Elders in dit nummer treffen onze lezers de richtlijnen aan om toe te treden als steunend lid van de v.z.w.

Bedenk dat er, mocht Rail-Revue ooit verdwijnen, in ons land wellicht nooit meer een gelijkaardig en gelijkwaardig tijdschrift zal verschijnen !

Staf Cuyt

Werkten, naast de redactie, mee aan de realisatie van dit nummer : K. Baetens, R. Bonte, J. Cohn, L. Couscheir, F. Coussens, P. Dambly, P. Hay, A. Janmart, J. Keutgens, L. Koenot, W. Moréls, L. Schruers, B. Vancraeynest, J. Veen

Als gevolg van de uitzonderlijke lengte van het editoriaal in dit nummer was het niet mogelijk een inhoudsopgave te publiceren. Met onze verontschuldigen !

1 oktober 1992 :

De spoorlijn Turnhout - Tilburg 125 jaar geleden in gebruik genomen

Had de spoorlijn Turnhout - Tilburg nog bestaan en was zij in goede staat geweest, dan had ongetwijfeld, mede in het kader van „Europa 1992” en de daaruit voortvloeiende manifestatie „Tilburg ontmoet Turnhout/Turnhout ontmoet Tilburg”, een herdenkingsrit plaats gevonden op of rond 1 oktober van het jaar 1992. Het mocht echter niet zo zijn. De spoorlijn die in Europa - als gevolg van de Belgische enclaves Baarle Hertog in Nederland - het meest de landsgrenzen passeerde, werd in 1986 en 1987 opgebroken en haar tracé dient thans voor het overgrote deel als toeristisch fietspad. Overigens is in de genoemde manifestatie wel aandacht aan de vroegere railverbinding besteed.

Nadat al eerder enkele keren een diligenceverbinding tussen de beide steden het niet bleek te kunnen bolwerken, werd in 1852 voor de eerste keer over een spoorwegverbinding gesproken. In dat jaar vroeg een Belgische onderneming onder de naam Leijssen & Co de Nederlandse regering om concessie voor een spoorlijn van Turnhout via Tilburg, 's-Hertogenbosch en Nijmegen naar Arnhem. In feite ging het hier om de mensen achter de Société Anonyme du Chemin de Fer de Turnhout, die bezig was met de realisatie van de spoorlijn Lier - Turnhout. Deze met Engels kapitaal werkende onderneming verwachtte, dat haar lijn door de vrij arme Kempen weinig rendement zou gaan opleveren en wilde in feite een verbinding tot stand brengen tussen het Belgische spoorwegnet en de spoorlijn Amsterdam - Arnhem - Oberhausen. Zo zou zij een aandeel kunnen krijgen in het doorgaande vervoer tussen Antwerpen en het noorden van Duitsland. Zij had dan ook van de Belgische regering het recht van voorkeur voor de lijn Turnhout - grens richting Tilburg gekregen. Het ambitieuze plan kon echter niet verwezenlijkt worden, zodat zij zich uiteindelijk beperkte tot het lijngedeelte Lier - Turnhout, dat op 23 april 1855 in gebruik werd genomen. Bij de voorbereidingen voor de concessieaanvraag was ook gesproken over een route Turnhout - Breda - Utrecht - Amsterdam. Het Tilburgse gemeentebestuur, dat inzag dat op die manier de stad geïsoleerd zou komen te liggen, wist de Bredase route te verhinderen, zodat de concessieaanvraag uiteindelijk als hierboven genoemd werd ingediend. Het profijt hiervan zou overigens pas op langere termijn blijken, want voorlopig kwam er geen spoorweg tussen Tilburg en Turnhout tot stand.



Een Grand Central Belge-trein richting Turnhout op de splitsing van de lijnen naar Turnhout en Breda. Tilburg, circa 1895. Verzameling Jacob H.S.M. Veen.

Enkele jaren later, in 1857, was er opnieuw sprake van een spoorlijn tussen de beide steden. In dat jaar publiceerde de Dordtenaar J.P. Bredius zijn ontwerp voor de Nederlandsch - Belgische - Luiksch - Limburgsche Spoorweg van Dordrecht via Breda, Tilburg en Venlo naar Maastricht, met de zijtakken Venlo - Pruisische grens, Roermond - Pruisische grens en Breda - Roosendaal - Vlissingen. Dit plan is diverse keren gewijzigd en later bekend geworden als de concessie voor de Zuiderspoorweg. Deze concessie werd op

15 april 1859 verleend, waarbij tevens het recht van voorkeur werd gegeven voor ondermeer de verbinding Tilburg - Turnhout. Een wetsontwerp voor financiële steun werd echter door de Nederlandse Eerste Kamer der Staten-Generaal verworpen, wat tevens tot de val van het toenmalige kabinet leidde. De daarop nieuw gevormde regering besloot tot de aanleg op staatskosten van spoorwegen in Nederland. In het daarvoor ingediende wetsontwerp was echter geen verbinding Tilburg - Turnhout opgenomen. Overigens liep er in dezelfde tijd dat de



De forse perronluifel van het (toen) nieuwe station Baarle Nassau Grens/Weelde, 1906 of later. Foto NMBS.



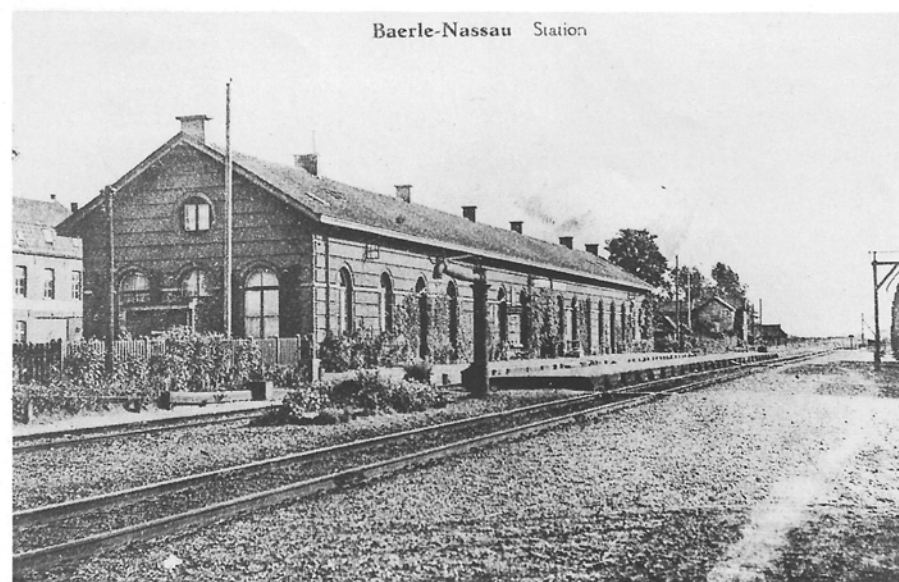
Het stationsgebouw van Riel omstreeks 1914. Verzameling Jacob H.S.M. Veen.

aanvraag van Bredius speelde, ook een soortgelijk project van een Maas-trichts comité. Dit behelsde ook een zijlijn Tilburg - Turnhout. Maar al spoedig werd hier niets meer over vernomen.

Het volgende initiatief kwam van Nederlandse zijde. In 1863 diende de aannemer J. v.d. Griend uit 's-Hertogenbosch, tevens voorzitter van de plaatselijke Kamer van Koophandel en Fabrieken, een aanvraag in voor een concessie voor een spoorlijn Turnhout - Tilburg - 's-Hertogenbosch - Nijmegen. Maar al spoedig bleek duidelijk, dat voor hem en zijn medestanders de verbinding Tilburg - Nijmegen belangrijker was dan de aansluiting met Turnhout zodat zij zich al spoedig tot dit gedeelte beperkten. Uiteindelijk werd deze verbinding na veel problemen, vooral op het financiële vlak, in 1881 in gebruik genomen.

In het begin van de jaren '60 waren

veel mensen ervan overtuigd, dat er een spoorverbinding van Turnhout naar Nederland moest komen. Alleen was men het er niet over eens of deze in Breda of in Tilburg op het Nederlandse spoorwegnet moest aansluiten. Deze discussie werd niet alleen in Noord-Brabant gevoerd. Ook elders in Nederland bemoeide men er zich mee. Zo sprak de Amsterdamse Kamer van Koophandel zich uit voor Tilburg. Zij motiveerde dit onder meer met een verwijzing naar de wet op de aanleg van spoorwegen door de Staat der Nederlanden van 1860, waarin de overbrugging van de grote rivieren was voorzien op de lijnen Breda - Dordrecht - Rotterdam en Breda - 's Hertogenbosch - Utrecht. Alleen vergde het eerste tracé een wel zeer lange en moeilijk te bouwen brug : die bij Moerdijk over het Hollands Diep. Deze was na haar voltooiing jarenlang de langste brug ter wereld. Daarentegen waren de



Baarle Nassau (Dorp), eveneens rond 1914. Verzameling Jacob H.S.M. Veen.

rivierbruggen in de lijn naar Utrecht van een betrekkelijk normaal formaat. Men schatte dan ook in, dat deze bruggen aanzienlijk eerder klaar zouden zijn dan de Moerdijkbrug. Uiteindelijk scheelde het maar twee jaar, want in 1870 kwam de verbinding Bostel - Utrecht volledig in gebruik en in 1872 Breda - Rotterdam.

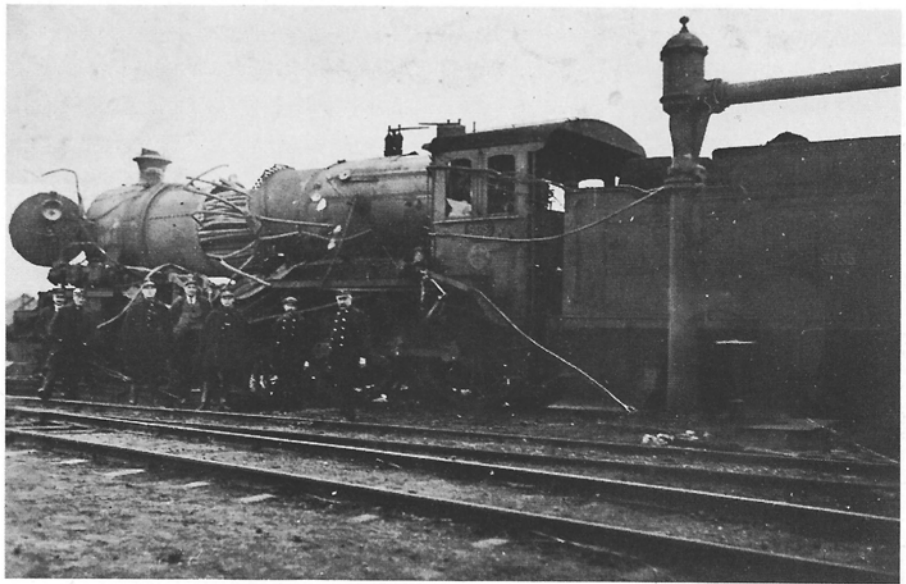
Natuurlijk was ook de Tilburgse kamer voorstander van de route Turnhout - Tilburg, die vooral van dienst zou kunnen zijn voor het kolenvervoer vanuit het Henegouwse steenkoolbekken naar de opkomende fabrieksstad, waar de stoomkracht een grote ontwikkeling doormaakte.

Uiteindelijk werd de strijd tussen Breda en Tilburg in het voordeel van laatstgenoemde stad beslist. In het voorjaar van 1864 vroeg de Belgische maatschappij Société Anonyme des Chemins de fer du Nord de la Belgique een concessie voor de verbinding Turnhout - Tilburg, die het volgende jaar verleend werd, nadat de eigenaresse van Lier - Turnhout van haar voorkeursrecht had afgezien. De gekozen route liep via Baarle Nassau en Baarle Hertog, Alphen en Riel. Waarschijnlijk verwachtte de N.B. meer vervoer van deze dorpen dan van de kleinere plaatsen Ravels, Weelde en Poppel. In 1865 begon men met de aanleg en na het overwinnen van diverse problemen, onder meer met betrekking tot het verwerven van de benodigde stukken land, kon de lijn in 1867 worden voltooid. De N.B. zou de lijn overigens niet zelf gaan exploiteren, maar besteedde dit uit aan de Grand Central Belge, een onderneming die in 1864 was ontstaan uit diverse kleinere Belgische maatschappijen. Hierbij hoorde ook de onderneming die de lijn Antwerpen - Roosendaal - Moerdijk met de zijlijn naar Breda had gerealiseerd. Uiteindelijk werd 1 oktober 1867 als openingsdatum gekozen. Het was de bedoeling, dat de inwijding van de nieuwe verbinding zowel in Turnhout als in Tilburg op grootse wijze zou worden gevierd. Hieromtrent werd tussen de beide steden uitgebreid contact onderhouden. In verband met de toen heersende cholera, die nogal wat slachtoffers vergde, besloot men echter op het laatste moment van de feestelijkheden af te zien, zodat op de genoemde datum de eerste trein zoder enige festiviteit reed. Wel overwogen de beide gemeentebesturen de ontworpen verbroederingsfeesten ooit nog op een later tijdstip te houden, maar ook in dit geval kwam van uitstel afstel.

De exploitatie van de lijn Turnhout - Tilburg begon met drie treinen per dag in elke richting, een in die tijd normaal aantal. Omdat de G.C.B. ook de lijn van Turnhout richting Herentals, Lier en Aarschot exploiteerde, pendelden de treinen niet tussen Tilburg en Turnhout maar reden zij in het laatste station door, meestal tot Aarschot. Waarschijnlijk dienden zij ook voor het goederenvervoer. Aparte goede-

rentreinen waren in die tijd nog niet zo gebruikelijk als later. Aanvankelijk werd in alle tussenstations, te weten Weelde/Merxplas, Baarle Nassau, Alphen en Riel gestopt maar in 1871 werd een sneltrein ingelegd met doorgaande rijtuigen Utrecht - Brussel en terug, die Alphen en Riel oversloeg. Al spoedig bleek overigens dat een sneltrein en drie stoptreinen in elke richting iets te veel van het goede was voor het niet al te drukke verkeer, zodat één van de stoptreinen verviel. Uit de dienstregelingen van die tijd blijkt ook duidelijk, dat de G.C.B. meer aandacht had voor het doorgaande dan voor het lokale vervoer. Zo kon men in de winter van 1871/72 uit Tilburg naar het zuiden vertrekken om 6.18, 11.08 (sneltrein) en 17.39 u en aankomen om 10.40, 13.01 en 16.31 u (sneltrein). Een dergelijke dienstregeling was nauwelijks geschikt voor een één-daags bezoek vanuit bijvoorbeeld de tussengelegen dorpen aan de stad. Al vrij spoedig bleek, dat de route Utrecht - Brussel via Turnhout niet echt vervoerwervend was. Dit kwam mede omdat er te weinig echt grote plaatsen aan de lijn lagen. Daarentegen bediende de grensovergang Roosendaal - Esschen de metropool Antwerpen. Dit had tot gevolg dat de sneltreinen Utrecht - Brussel via Tilburg en Roosendaal gingen rijden. Per 1 februari 1875 trok de G.C.B. hieruit de consequenties en liet voortaan de treinen tussen Tilburg en Turnhout pendelen, zodat het doorgaande verkeer verbroken werd. Bovendien werd de dienstregeling voortaan meer op het lokale vervoer gericht, vooral dat naar Tilburg. Voortaan vertrokken de treinen 's morgens om ongeveer 5 uur en 9 uur en 's middags om ongeveer 4 uur uit Turnhout en terug vanaf Tilburg rond 7 uur 's morgens, 1 uur 's middags en half 7 's avonds. Dit principe werd tot bij het einde van de G.C.B.-exploitatie in 1898 niet meer gewijzigd. De verbinding Tilburg - Turnhout had voor het doorgaande personenvervoer de concurrentieslag met Roosendaal - Antwerpen voorgoed verloren.

Met betrekking tot het goederenvervoer lagen de kaarten anders. De G.C.B. was een belangrijke Belgische spoorwegmaatschappij met een net, dat zich uitstreckte van Antwerpen tot Mönchen-Gladbach en Aken in Duitsland en van Tilburg tot in het noordoosten van Frankrijk. En het kolenvoer naar de fabrieksstad Tilburg was niet onbelangrijk. Bovendien kan een spoorwegmaatschappij binnen redelijke grenzen zelf beslissen over welke route zij goederen vervoert, terwijl zij voor het personenvervoer afhankelijk is van de wil van de reiziger. Daarom leidde zij haar goederenvervoer uit België naar het centrum en het noorden van Nederland wel graag langs Baarle Nassau. Dit ging goed tot 1882, het jaar waarin de Belgische staat



NMBS-lokomotief 905 na de ketelontploffing op 18 februari 1932 te Baarle Nassau Grens/Weelde (foto NMBS). Verzameling Jacob H.S.M. Veen.

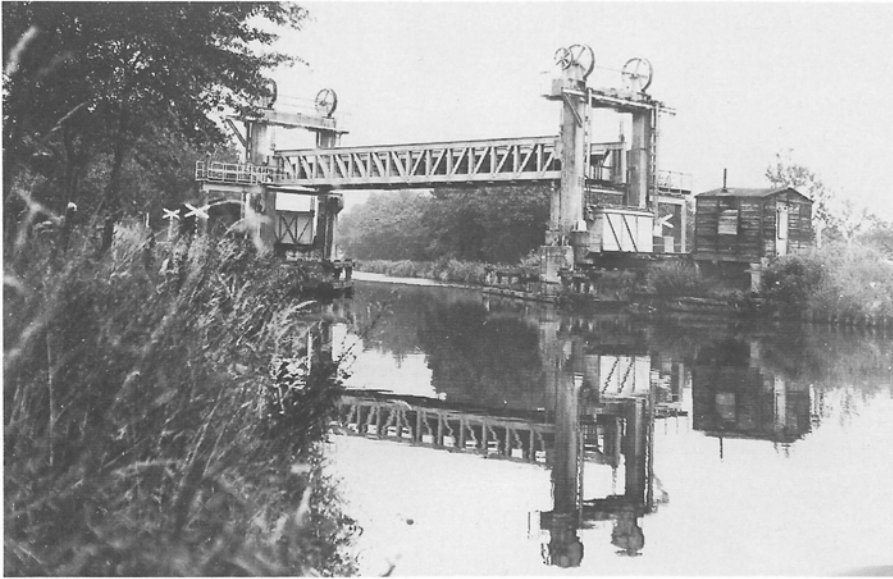
de lijn Lier - Herentals - Turnhout overnam. Daardoor werd Tilburg - Turnhout geheel van het overige net van de G.C.B. geïsoleerd, wat de ontwikkeling van het vervoer bepaald niet bevorderde. De maatschappij zette hier haar oudste materieel in, dat bovendien slecht onderhouden werd. Uit de anekdotes, die hier over de treinverbinding in die tijd de ronde doen, krijgt men de indruk dat ook het personeel maar wat aanrommelde. Vaak zou het biljartspeel (met de bijbehorende pinten en borrels) belangrijker geweest zijn dan het rijden volgens dienstregeling.

In 1898 kwam hieraan een einde. Dat jaar werd de lijn door België en Nederland, elk voor hun eigen grondgebied, genaast. De exploitatie kwam toen in handen van de Belgische Staatsspoorwegmaatschappij en de Nederlandse Maatschappij tot Exploi-

tatie van Staatsspoorwegen (S.S.). De nationalisatie in 1898 van de spoorlijn Tilburg - Turnhout leek aanvankelijk gunstig te zijn voor de ontwikkeling van het goederenvervoer. Dit was, sinds de overname van Lier - Turnhout door de Belgische Staat en de daardoor ontstane geïsoleerde ligging van Tilburg - Turnhout van de rest van het G.C.B.-net, aanzienlijk teruggelopen. Deze maatschappij had namelijk het vervoer sinds 1882 via andere in haar bezit zijnde grensovergangen naar Nederland geleid. De Belgische Staatsspoorwegmaatschappij daarentegen hanteerde het stelsel van de absoluut kortste route, waardoor Tilburg - Turnhout voor haar de verbinding naar het midden en oosten van Nederland werd. Zowel de S.S., die hier wel oren naar had, als de Belgen beschouwden de bestaande grensstations, te weten Baarle Nassau en Weelde/Merxplas, als veel te



NS-lokomotief 3737 met toeristische stoomtrein Baarle Nassau Grens - Tilburg te Baarle Nassau Dorp. 2 augustus 1975, foto Jacob H.S.M. Veen.



De spoorbrug over het Kempisch Kanaal, ten noorden van Turnhout, in geopende toestand. Juli 1977, foto Jacob H.S.M. Veen.

klein. Zij kwamen overeen om precies op het punt waar de spoorlijn de landsgrenzen overschreed één groot overgavestation te bouwen, dat in een Nederlands en een Belgisch deel gesplitst werd. Dit kon tevens het bestaande station van Weelde/Merxplas vervangen. Het nieuwe station zou namelijk slechts een kilometer noordelijker komen te liggen. Men begon met de bouw in 1904 en twee jaar later was het gereed. Tot die tijd reed de S.S. de treinen tot Turnhout omdat de beide grensstations te klein waren voor het verwisselen van de lokomotieven. Het nieuwe station kreeg de naam Baarle Nassau Grens/Weelde. Toen het in gebruik werd genomen werd Weelde/Merxplas inderdaad gesloten. Al vrij spoedig bleek, dat de bouw eigenlijk nutteloos was geweest. Het personenvervoer bleef beperkt tot een vijftal lokale treinen in elke richting. Pogingen van Neder-

landse kant om doorgaande sneltreinen naar Brussel te krijgen strandden op Belgische tegenwerking. Ook het goederenvervoer ontwikkelde zich niet geweldig. De concurrentie met de andere grensovergangen, vooral van Roosendaal - Esschen, was te groot. Als gevolg van de Duitse bezetting van het grootste deel van België, tijdens de Eerste Wereldoorlog, werd het doorgaande vervoer volledig gestaakt. Op Nederlands gebied bleven de treinen rijden tot en vanaf Baarle Nassau Grens. In die periode was het lokale vervoer vrij druk, mede ten behoeve van het Nederlandse leger, dat posten langs de grens had betrokken ter handhaving van de neutraliteit en dat ook de stations bewaakte. Veel bekende ansichtkaarten van de stations van Baarle Nassau dorp, Alphen en Riel dateren uit die tijd. Na de wapenstilstand op 11 november 1918 kwam het doorgaande verkeer



Het voormalige station van Weelde/Merxplas, in 1906 vervangen door Weelde/Baarle Nassau Grens. Juli 1977, foto Jacob H.S.M. Veen.

weer langzaam op gang. De vooroorlogse omstandigheden waren echter grondig gewijzigd. De concurrentie tussen de twee grote Nederlandse spoorwegmaatschappijen, de H.I.J.S.M. en de S.S. (Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen) was door het sluiten van een belangengemeenschap in 1917 verdwenen. Voortaan werd naast het doorgaande personenvervoer ook het goederenvervoer voornamelijk via de grensovergang Roosendaal - Esschen geleid. Zodoende diende Turnhout - Tilburg alleen nog maar voor het regionale verkeer, zij het dat jaarlijks nog een aanzienlijk aantal goederenwagens hier de grens passeerde.

Vanaf het begin van de jaren '20 ondervond de reizigersdienst aanzienlijke concurrentie van de opkomende busdiensten, zowel van de heden nog steeds bestaande buslijn van Peeters (nu A.M.T.) te Turnhout, die via de directe route over Ravels en Poppel rijdt, als van verschillende ondernemers die de lijnen Tilburg - Baarle Nassau en Turnhout - Baarle Nassau exploiteerden. Daarentegen had men van de tussen 1909 en 1935 bestaande tramverbinding via Hilvarenbeek en Poppel veel minder last gehad vanwege de langere reistijd. Ook het inleggen van een doorgaande sneltrein Eindhoven - Brussel via Tilburg en Turnhout vanaf 1930 bracht geen noemenswaardige verbetering. Normaal maakten slechts iets meer dan twintig reizigers per dag in elke richting hiervan gebruik. Overigens heeft deze trein éénmaal voor grote opschudding in de streek gezorgd. Op 18 februari 1932 ontplofte, ten gevolge van watergebrek, op het station van Baarle Nassau Grens/Weelde de ketel van de NMBS-lokomotief 905 (2'C, La Meuse 2237, bj. 1910, oorspr. EB 4045), die daar de sneltrein naar Brussel van een NS-machine had moeten overnemen. Gelukkig vielen hierbij geen mensenlevens te betreuren.

Op 7 oktober 1934 werd het personenvervoer tussen Turnhout en Tilburg gestaakt. Het goederenvervoer, met overname aan het grensstation door de ene aan de andere maatschappij, bleef gehandhaafd. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd zowel door de Duitsers als door de Geallieerden een druk gebruik van de lijn gemaakt. Deze laatsten herstelden haar snel van de vernielingen, die de bezetters bij hun terugtocht hadden aangericht en maakten er gebruik van voor hun vervoer van Antwerpen naar Tilburg en verder. In de tegengestelde richting werd via Roosendaal gereden. Maar toen de normale toestanden waren weergekeerd bleef opnieuw alleen het goederenvervoer over, zoals dat ook vóór de meidagen van 1940 was geweest. Alleen liep dit verkeer nu gestadig terug. Werden in 1951 nog 10155 wagens door de NMBS overgegeven en 7851 ontvangen, in 1970 was dit aantal gedaald tot 1946 wagens naar Nederland en 999

terug. Daar een dergelijk gering ver-
voer niet renderend is werd de overgave
per 2 juni 1973 gestaakt. Op die datum
beëindigde de NS het gehele goederen-
vervoer op haar gedeelte. Tussen Turn-
hout en Weelde werd dit nog tot 1977
gehandhaafd, zij het weinig frekwent.
In Nederland had men 20 jaar eerder
de algehele sluiting van de lijn nog
niet voorzien. In 1958/59 vond bij
Tilburg zelfs nog een grote verleg-
ging plaats in het raam van werkzaam-
heden, waarbij de spoorlijn in de stad
hoger gelegd werd. De oorspronkelijke
aansluiting van de lijn, pal ten westen
van het station op de lijn Breda - Box-
tel, kon hierdoor niet gehandhaafd
blijven. Men bouwde een nieuw tracé
vanaf een punt even ten noorden van
Riel, westelijk om de stad heen, naar
een punt even ten westen van de latere
halte Tilburg West.

Hoewel in de jaren '50 en '60 nog pogin-
gen zijn ondernomen om de lijn Turn-
hout - Tilburg weer te gaan gebruiken
voor het doorgaande personenvervoer,
hebben hier nooit meer reizigerstrein-
nen in normale dienst gereden.

Alleen bijzondere treinen zoals bede-
vaartstreinen naar Lourdes en excu-
sietreinen maakten tot bij de sluiting
nog gebruik van de verbinding. In de
periode 1934 - 1940 zag men hier zelfs
een enkele keer de Nederlandse kon-
inklijke trein, terwijl toen ook de
voetbalsupporters naar de roemruchte
Holland - België wedstrijden in „De
Hel van Deurne” bij Antwerpen langs
deze route vervoerd werden.

In 1974 ontwikkelde men in Tilburg
plannen voor een toeristische trein-
dienst naar en van Turnhout. Door
tegenwerking van Belgische zijde is
deze nooit volledig gerealiseerd. Wel
reden vanaf dat jaar tot 1982 in de
zomer stoomtreinen tussen Tilburg en
Baarle Nassau grens, maar Belgisch
grondgebied werd, afgezien van de en-
claves Baarle Hertog, nooit bereikt.
In 1986 en 1987 werd het geheel ver-
vallen baanvak opgebroken, waarna
het tracé zoals reeds vermeld voor een
toeristisch fietspad werd en wordt ge-
bruikt.

De lijn Turnhout - Tilburg heeft ook
een zijlijn gekend. Vanaf 1900 tot
1942 lag er vanaf een punt even ten
noorden van Riel een goederenlijn
naar het dorp Goirle. Oorspronkelijk
sloot deze, mits „kopmaken” via een
apart spoor, op het Rielse station aan.
Vanaf 1937, toen de hoofdlijn tot lo-
kaallijn was gedegradeerd, kreeg deze
zijlijn een directe aansluiting. In
de jaren '70 van de vorige eeuw heeft
het er op geleken dat er nog meer aan-
sluitingen zouden komen, onder meer
van een directe lijn van Antwerpen
naar Weelde/Merxplas of Baarle
Nassau dorp, met doortrekking rich-
ting Bortel in Nederland. Door ver-
schillende, gedeeltelijk politieke oor-
zaken werd dit project niet verwezen-
lijkt. Ook een ontwerp van kort na de
eeuwwisseling, met een route Antwer-
pen - Hoogstraten - Weelde - Mol -
Leopoldsburg werd nooit gerealiseerd.

Jacob H.S.M. Veen

„Promenade Ferroviaire au Pays d'Ath”

De vereniging „Toeristisch Spoor-
patrimonium” (TSP), met als doelstel-
ling het verwerven, bewaren en restau-
reren van Belgisch historisch spoor-
wegmaterieel, publiceerde onlangs een
Franstalig boek omtrent de spoor-
weggeschiedenis in de streek van Ath.
Deze uitgave werd gerealiseerd in het
raam van de zopas gehouden open-
deurdagen, die zowel het honderdjarig
bestaan als de recente restauratie van
het stationsgebouw in Ath in herin-
nering brachten. Onder de titel „Pro-
menade Ferroviaire au Pays d'Ath” ver-
telt het werk de geschiedenis van de
spoorlijnen die Ath op hun tracé vin-
den : lijn 81 Blaton - Ath, lijn 90
Jurbise - Ath - Geraardsbergen, lijn
94 Halle - Ath - Leuze en lijn 100
St-Ghislain - Ath.

Het op A4-formaat onder een soepel
gekartonneerd omslag uitgegeven boek
omvat 268 bladzijden en is verlucht
met ongeveer 200 zwart/wit illustra-
ties. Bovendien werden 31 plannen
van installaties en een aantal gra-
fiekken opgenomen. De verkoopprijs
bedraagt 1150 F.

TSP liet ook vier „pin's” aanma-
ken met voorstellingen van Belgisch
spoorwegmaterieel : een spoorauto
reeks 46 in rood-gele livrei (25 mm),
een diesellok reeks 52 „bolle neus”
in het groen (40 mm), een stoomlok
type 26 (40 mm) en tenslotte een CFL-
machine reeks 16 in het bruin (40 mm).
De prijs voor deze opstekers bedraagt
250 F per stuk.

Betaling is mogelijk door storting op
postrekening 000-1318999-90 van TSP
te Brussel of door toezending van
een internationale postwissel aan
TSP, Eglantinenlaan 15, B-1150 Brus-
sel, onder vermelding van het of de
gewenste artikel(en). De portkosten
zijn in de vermelde prijzen begrepen.
(Medegedeeld door TSP.)

Naar aanleiding van de dreigende
sluiting van een aantal NMBS-
stations en -lijnen, stelde de Bond van
Trein-, Tram- en Busgebruikers
(BTTB) een nota op, waarin op ge-
detailleerde wijze elk van de getrof-
fen lijnen en stations onder de
loep wordt genomen.

Naast een analyse van de vervoer-
evolutie in de voorbije jaren (aan
de hand van de NMBS-reizigerstel-
lingen), mogelijke verklaringen voor
de terugloop van het vervoer en het
formuleren van een aantal bedenkin-
gen, stelt Philippe Janssens in deze
nota ook een aantal alternatieven
voor m.b.t. de bediening van zwakkere
lijnen en stillere periodes : het
invoceren van éénmansbediening, het
op verzoek bedienen van haltes, het
eventueel herinplanten van bestaande
of oprichten van nieuwe haltes, het
gebruik van lichter en moderner ma-
terieel enz.

Deze studie van 64 blz. is geillus-
treerd met een tiental zwart/wit-
foto's. „BTTB-reactie op de dreigen-

de sluiting van NMBS-stations en hal-
tes”, BTTB-schrift nummer 1, is te
bestellen door 300 F (200 F voor BTTB-
leden) over te schrijven op reke-
ningnummer 068-2075810-37 van vzw
BTTB te 9000 Gent

Opsporing gevraagd !

Op 30/10/1945 werd de Nationale
Vereniging der Weerstanders (NVWS)
opgericht, met als voornaamste doel
een geldelijke en morele steun te
verlenen aan de weduwen en wezen
van erkende verzetslieden bij het
spoor. Eén van de meest in het
oog springende manifestaties was
de steeds (jaarlijks ?) terugkeren-
de „Week van de(n) Spoorwegman”,
waarbij de (stoom)lokomotieven gedu-
rende die week werden getooid met een
ovale schild (B-embleem waarrond
het thema).

Uit oude berichten, uitgegeven door
de toenmalige directies, heb ik kun-
nen achterhalen dat de „Week van de
Spoorwegman” plaatsvond van 7 tot
14/4/1951, van 30/3 tot 6/4/1957 en
ook van 29/3 tot 5/4/1958. Hier-
bij heb ik het sterke vermoeden dat
deze gebeurtenis steeds rond een-
zelfde periode in het jaar werd
voorzien. Weet iemand onder de
lezers wanneer dit gebeuren - buiten
de vermelde data - nog heeft plaats-
gehad ? Indien mogelijk had ik graag
hierover meer informatie bekomen.

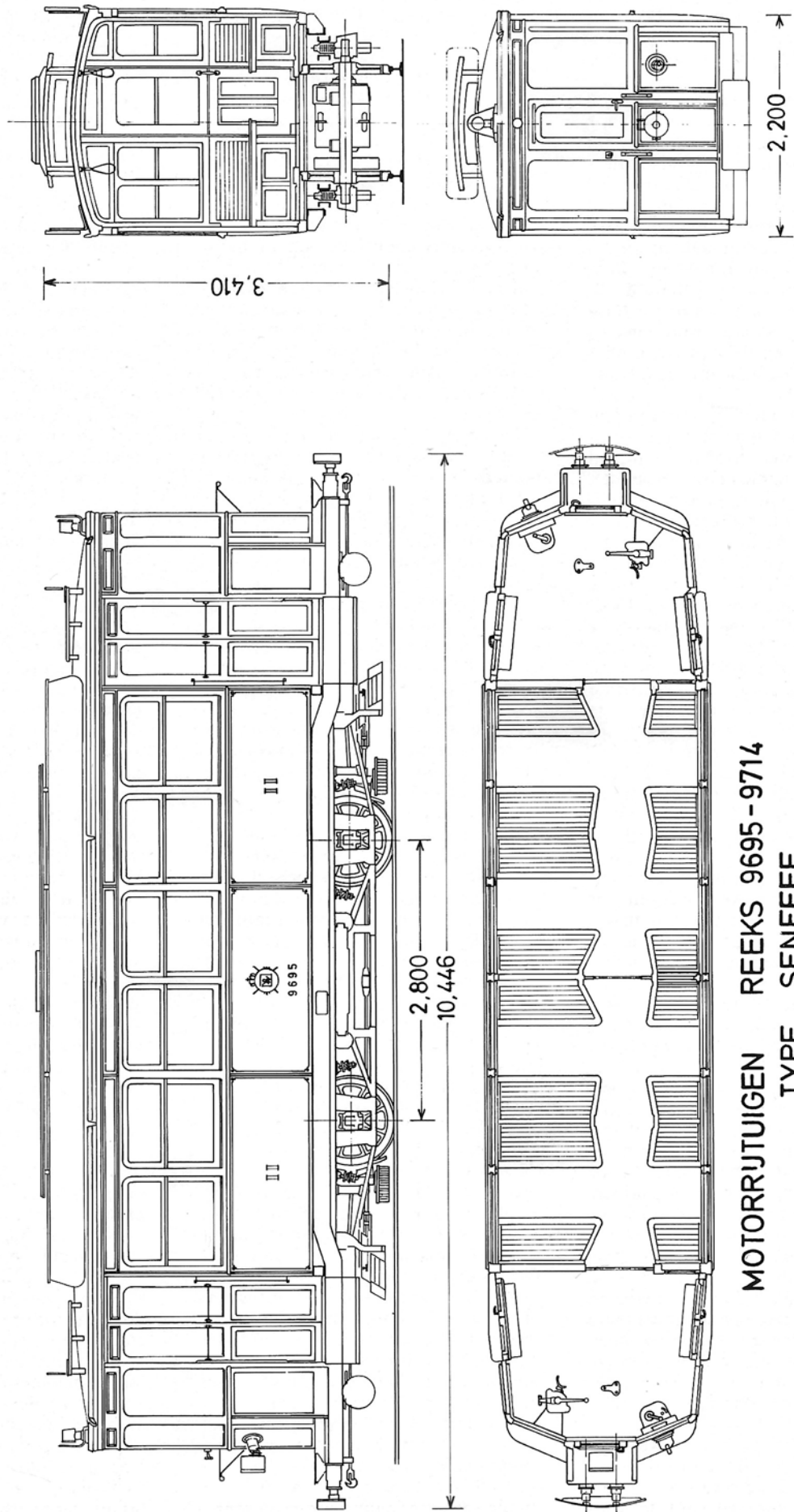
Tweede feit wat mijn aandacht trekt
is de aktie die kort na de Tweede
Wereldoorlog werd ondernomen door
het „Nationaal Strijdcomité tegen
het duur Leven en voor de Opvang van
de Koper”. Hierbij verschenen op
openbare gebouwen en zelfs op de
tenders van de lokomotieven opschrif-
ten als : „Koop alles tegen de laag-
ste prijs” en „Baisser les prix”.
Wanneer werd deze aktie gevoerd ?
Was dit een éénmalig gebeuren of wer-
den dergelijke akties ook nog her-
haald ? Reakties graag op het redak-
tieadres van Rail-Revue, p/a Jan
Mahieu, Diksmuidelaan 6, 2600
Antwerpen-Berchem. Dank bij voor-
baat !

Welke fotograaf nam in 1989 een be-
paalde foto van één der gelegen-
heids-stoomritten tussen Antwerpen
en Utrecht, n.a.v. de viering van
150 jaar spoorwegen in Nederland ?
Bedoelde foto ontstond op of aan één
der spoorwegbruggen van lijn 12 (in
Antwerpen, over de IJzerlaan of over
het Albertkanaal ?). Naast de stoom-
lokomotief was, voor deze gelegen-
heid, een Benelux-treinstel gestopt,
met het NS-stuurstandrijtuig vóór-
aan.

Bent u de fotograaf ? Neem dan aub
telefonisch of schriftelijk contact
op met Staf Cuyt, Meidoorn 2 - bus 9,
2640 Mortsel - tel. 03/449.10.37.

U zou iemand een bijzonder groot
genoegen kunnen doen !

SAMENZICHTTEKENING



MOTORRUITJUGEN REEKS 9695 - 9714
TYPE SENEFFE



Merksem, Oude Bareel, 1929. Zijaanzicht van Seneffe 9706 in groen-crème schildering. Was dit rijtuig misschien het eerste in de nieuwe kleuren en werd het daarom gefotografeerd? Foto De Lijn, archief ex-NMVB.

Een bijdrage tot de geschiedenis van het stads- en streekvervoer in de provincie Antwerpen

De motorrijtuigen 9695-9714 van de NMVB - Type Seneffe (I)

Voorwoord

Over deze motorrijtuigen is in het verleden weinig neergeschreven. Enkele korte geschiedkundige bijdragen zijn ons bekend (1). De gelijkenis tussen de bijdrage in „L'Étincelle” en die in het Engelse werk is opvallend.

Men vindt er dezelfde onnauwkeurigheden in terug, waarover de lezer verder meer zal vernemen.

Wel is er veel mondelinge overlevering, maar bij diepgaander onderzoek blijken een aantal „vertelsels” niet overeen te stemmen met bestaand en vergelijkbaar archiefmateriaal.

Naar aanleiding van het beëindigen van de restauratiewerken aan de 9714 in de werkplaatsen van De Lijn in Merksem, Oude Bareel en de plaatsing van het voertuig in het Antwerps Tram- en Autobusmuseum te Edegem op 10 december 1992, menen wij dat dit een geschikt ogenblik is om de loopbaan van deze trams even nader te onderzoeken en toe te lichten.

Inleiding

Na de Eerste Wereldoorlog kopen de Buurtspoorwegen, om aan de dringendste noden te voldoen, trammaterieel dat oorspronkelijk door Belgische constructeurs vóór 1914 was gebouwd om geleverd te worden aan het buitenland, maar dat door de oorlogsomstandigheden en de Russische Revolutie (1917) in

België gebleven was. De „Bogota's” (1919), de „Tachkent's” (1919-1920) en de „Odessa's” (1923) zijn daarvan sprekende voorbeelden.

In 1919 wordt wel een eenmalige bestelling geplaatst van 10 lichte tweewassige motorrijtuigen voor de lijn Brussel - Halle (geleverd in 1923; reeks 9603-9612), maar het is pas vanaf 1927 dat de maatschappij in grote aantallen bij de Belgische nijverheid nieuwe generaties zwaardere motorrijtuigen begon te bestellen.

De aanbesteding

De ontwerptekening nr. 4022 van de NMVB, de „Notice Spéciale no. 1” van 30 augustus 1927 en het lastenboek nr. 27 van 1911 zijn de basisdocumenten en bepalen de voorwaarden van de aanbesteding.

Uit de ontwerptekening leren wij dat het oorspronkelijk de bedoeling is om de motorrijtuigen uit te rusten met een Westinghouserem. Op de fronten voorziet men twee ingebouwde koplampen en op de buitenkant van de verbindingsdeur een haak voor het plaatsen van een petroleumlamp.

De „Notice Spéciale no. 1” geeft tevens een zeer nauwkeurige omschrijving van de voorwaarden voor de bouw van de motorrijtuigen en geeft eveneens de kwaliteit aan voor de

te gebruiken materialen (profielen, houtsoorten, plaatwerk enz.). Ook de schildering van de rijtuigen wordt in detail beschreven. De openbare aanbesteding voor het leveren van 10 motorrijtuigen voor de lijn Brussel - Ninove vindt plaats op 5 oktober 1927. De S.A. Ateliers de Seneffe is de laagste inschrijfter. De maatschappij plaatst op 10 november 1927 de bestelling (nr. 67.039). Op 6 december van datzelfde jaar beslist de Raad van Bestuur van de NMVB, met zes stemmen vóór en één onthouding, een bijkomende bestelling van tien motorrijtuigen voor de elektrische lijnen van de groep Antwerpen te plaatsen bij de S.A. Ateliers de Seneffe. De constructeur had zich immers akkoord verklaard met dezelfde voorwaarden en met dezelfde prijs als bij de eerste bestelling.

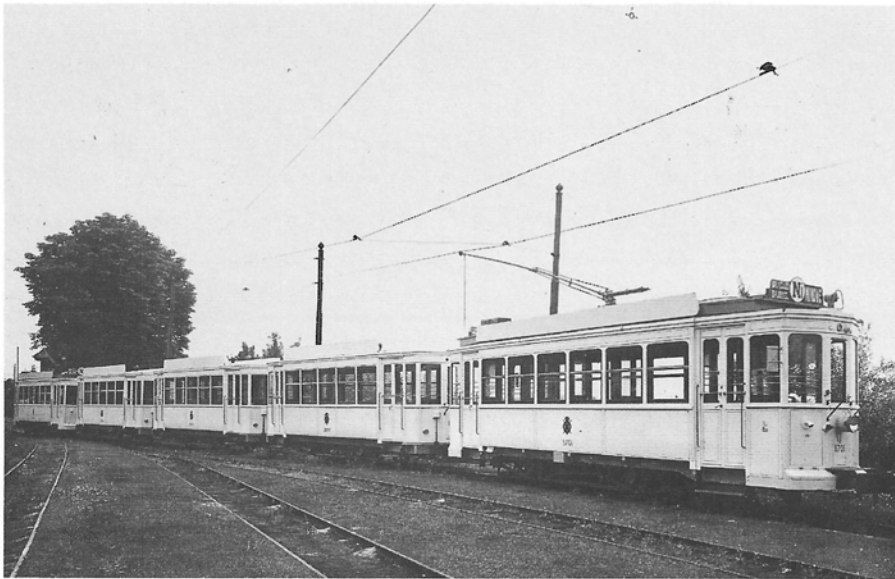
De kostprijs per tram bedraagt 99.480 F, zonder elektrische uitrusting.

De bijkomende bestelling wordt schriftelijk bevestigd op 13 december 1927.

De elektrische uitrusting voor de 20 rijtuigen (motoren, controllers, weerstanden enz.) wordt besteld bij ACEC-Charleroi.

Het NMVB-jaarsverslag van 1927 meldt ons omtrent deze bestellingen :

„Wij hebben twintig nieuwe motor-



Schepdaal, 1929. Een mooie opname van een pendeltrein, samengesteld uit motorrijtuig 9701, bijwagens 19187, 19188 en 19190 en motorrijtuig 9697. Op het front van de tram, duidelijk zichtbaar, de verplaatsbare elektrische lantaarn. Zie ook een gelijkaardige foto van dezelfde trein, gepubliceerd in RR 29/92, doch genomen vanaf de tegenovergestelde zijde. Foto De Lijn, archief ex-NMVB.

rijtuigen besteld waarvan tien bestemd zijn voor de lijn Brussel - Ninove (toerusting met veelvoudige eenheden) en tien voor de lijnen van de groep van Antwerpen. Al deze rijtuigen zijn voorzien van elektrische verluchte motoren, type dat wij aangenomen hebben en dat ons voldoening schenkt.

De motorrijtuigen bestemd voor de lijn Brussel - Ninove, alsook de aanhangrijtuigen die in de samenstelling zullen komen van de treinen gesleept door deze motorrijtuigen, zullen voorzien zijn van een electropneumatische rem, Pieperstelsel, welke toepassing uitgebreid zal worden op ons materieel indien de eerste geleverde toerusting ons bevredigen."

De levering

De motorrijtuigen worden in de boeken van de maatschappij ingeschreven onder de reeksnummers 9695-9714.

De eerste tien (9695-9704) worden aangekocht met het kapitaal van de lijn Brussel - Ninove en op deze lijn geleverd tussen 28 mei en 19 augustus 1929.

De overige tien trams (9705-9714) worden aangekocht met de kapitalen van de lijn Antwerpen - Oostmalle - Lier (9705-9711) en Antwerpen - Hoogstraten - Turnhout (9712-9714). Zij kwamen **rechtstreeks** naar de groep Antwerpen om er in dienst gesteld te worden tussen 17 december

1928 en 9 maart 1929.

Dit wordt trouwens bevestigd in het NMVB-jaarsverslag van 1928 : „Tien nieuwe motorwagens, met een capaciteit van 60 plaatsen elk, werden in dienst gesteld op de elektrische lijnen van de groep Antwerpen.” (2)

Ook het jaaroverzicht van 1928 van de groep Antwerpen meldt dat er naar aanleiding van de elektrificatie van het baanvak Kapellen - Putte (1 december 1928), „Nieuwe motorrijtuigen zijn in dienst gesteld voorzien van elektrische verwarming. Deze hebben grotere snelheden en de reizigers zijn er tevreden over.”

Beschrijving

In tegenstelling tot de tramrijtuigen van vóór 1914 hebben de geleverde motorrijtuigen een nieuw model van windschermen met twee afgeschuinde zijkanten.

Omdat op de streeklijnen één enkele ontvanger meerdere rijtuigen moet bedienen, zijn er opnieuw verbindingsdeuren in de fronten. De zes ramen in de zijwanden bestaan uit twee delen. Het bovenste deel is vast, het onderste deel kan open. De balkons kunnen gesloten worden met vouwdeurtjes. De binnenbekleding is volledig in hout uitgevoerd, evenals de zitbanken. In het midden van het rijtuig is een schuifdeur geplaatst, zodat er twee gelijke compartimenten ontstaan. In elke afdeling zijn er zitplaatsen voor twaalf reizigers. Het

zijn 2de klasse-kompartimenten.

De verlichting geschiedt electrisch door middel van vier sierlijke koperen lamphouders in elk compartiment. Een lederen riem met lussen, voor de halteaanvraag, loopt langs beide zijden door het rijtuig naar de bel op elk balkon.

Het rijtuig wordt electrisch verwarmd, wat voor die tijd een nieuwigheid is waardoor het comfort aanzienlijk wordt verhoogd.

In afwijking met het eerste ontwerp zien wij dat de voertuigen geleverd worden met een Pieperrem : ook een nieuwigheid !

De bestemming wordt aangegeven d.m.v. een koersbord dat verlicht wordt met één elektrische lamp.

De verlichting van de weg gebeurt met één verplaatsbare electrische lantaarn, aangebracht in het midden van het front.

Door hun vormgeving zien de voertuigen er sierlijk uit, maar geven tegelijkertijd ook een robuuste indruk.

Technische kenmerken

(Volgens samenzichttekening 140/B1 (schaal 1/10) van de S.A. Ateliers de Seneffe, bestelling 2427 en samenzichttekening NMVB - 5249.)

Uiterste lengte	10,446 m
Lengte chassis	9,520 m
Lengte koetswerk	5,850 m
Lengte balkon	1,700 m
Uiterste breedte	2,200 m
Aswijdte	2,800 m
Twee motoren	MTV 343/3 RO
	47 PK bij 650 t/min.
Twee controllers ACEC Type T 46	
Tarra	14.900 kg
Aantal plaatsen :	
- zit	24
- staan	38 (18 + 20)
Handrem en Pieperrem	
Electrische rem	

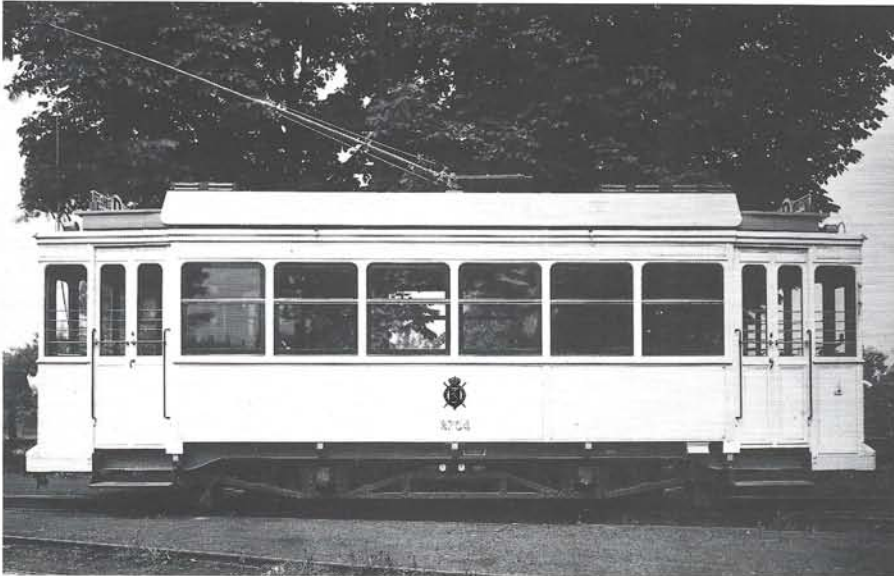
Volgens de „Notice spéciale no. 1” dienden de rijtuigen geleverd te worden in de crème-keur. Zowel de Brusselse als de Antwerpse rijtuigen worden door de bouwer in die livrei afgeleverd. Reeds vrij vlug wordt de Antwerpse levering echter in het crème-groen herschilderd. Wij beschikken over meerdere op 12 april 1930 gedateerde foto's, waarop een Seneffe-rijtuig en een Odessa-tram (9673) in het crème-groen staan afgebeeld.

Ook het werk van fotograaf Hoelen uit Kapellen kan ons daarbij helpen. Die was tevens uitgever van prentkaarten, voorzien van een publicatienummer. Zo beschikken wij over een aantal „Hoelen"-kaarten, ge-

HLE 1505 met een sleep M4-rijtuigen te Leuven op 8 april 1992, op de verbinding Oostende - Liège Guillemins. Een meerstroomlokomotief in binnenlands verkeer was en is niet zo uitzonderlijk, want bv. de dienstregeling uit 1981/82 voorzorg trein E786 van Brussel Zuid naar Genk, via Leuven, Landen en Hasselt, te slepen door een machine uit de reeks 15. Ook andere verbindingen (Brussel - Liège en Verviers of Pepinster) kwamen voor. Toen echter waren de machines 1504 en 1505 nog volwaardige „meerstromers"; heden kunnen zij nog slechts rijden onder 3.000 V gelijkstroom (zie RR 28/92). Dia Ronald Mardaga.

1 maart 1986 : in het besneeuwde Gent St.-Pieters staat lok 6301 met drie M2-rijtuigen klaar voor het vertrek naar Eeklo, terwijl machine 2127 zopas is binnengelopen met een sleep M4-rijtuigen op de IC-verbinding Moeskroen - Kortrijk - Gent - Lokeren - St.-Niklaas - Antwerpen. Dia Robert Boogaerts.





Schepdaal, 1929. Zijaanzicht van motorrijtuig 9704. Foto De Lijn, archief ex-NMVB.

nummerd tussen 10173 en 10326, waarop Seneffe-rijtuigen staan afgebeeld in de crème-keur en hoofdzakelijk gefotografeerd in Kapellen en Putte (grens).

Vanaf het nummer 10330 en verder stellen wij op de Hoelen-kaarten vast dat de Seneffe-rijtuigen in het crème-groen staan afgebeeld, wat ons de mogelijkheid biedt de eerstgenoemde afbeeldingen te situeren in de periode 1928-1930.

Zo wordt het bijna zeker, dat er in 1929-1930 nieuwe huisstijlkleuren werden uitgetest met het oog op de Wereldtentoonstelling van 1930. Het toen nieuwe kleurenkleedje bleef beperkt tot de motorrijtuigen type Odessa, Seneffe en vermoedelijk enkele V.A.'s (reeks 9636-9645), waaronder zeker de 9637.

Deze schildering was echter van korte duur (van 1930 tot ongeveer 1934). Alle wagens kregen nadien terug de

normale crème-keur.

De Brusselse periode van de reeks 9695-9704

In het foto-archief van de NMVB (nu De Lijn) zijn twee prachtige opnamen bekend, gemaakt in de stelplaats van Schepdaal, van een pendeltrein samengesteld uit motorrijtuig 9701, aanhangrijtuigen 19187-19188-19190 en motorrijtuig 9697.

Het jaarverslag van 1929 zegt ons daaromtrent :

„Op de lijn Brussel - Ninove werd een trein met meervoudige bediening ingericht die, op de uren van toeloop, samengesteld is uit twee motorrijtuigen en twee of drie aanhangrijtuigen en in éénmaal 250 tot 300 reizigers kan vervoeren.

De genomen proeven hebben voldoening gegeven zowel op technisch gebied als op dat van de exploitatie. Het geldt een tractiestelsel bijzonder

goed aangepast aan de plaatselijke exploitatievoorwaarden en dat toelaat op zekere oogenblikken van den dag in zeer korten tijd een groot aantal reizigers te vervoeren. Wij rekenen binnenkort de vier andere treinen van hetzelfde type, die wij voor die lijn bestemmen, te kunnen in dienst stellen.

Die treinen zijn nu reeds voorzien van de doorgaande en zelfwerkende rem van het stelsel elektrische luchtdrukrem pieper, zoals overigens al het nieuw materieel er van zal voorzien zijn dat wij binnen afzienbaren tijd in dienst zullen stellen.

De indienststelling van de treinen met meervoudige bediening op de lijn Brussel - Ninove zal op een keurige wijze de kwestie van het rangeeren dier treinen aan de eindpunten der lijn oplossen”.

Volgens een melding in „Onze Buurtspoorwegen” (nr. 135) maakt de wettman gebruik van een „manipulateur” om de controllers van de beide motorwagens automatisch-electrisch te bedienen. Een beschrijving van de precieze werking van het systeem konden wij echter niet meer achterhalen.

Niettegenstaande het jaarverslag van 1929 meldt dat de proefnemingen voldoende geven, wordt er in de daaropvolgende jaren met geen woord meer over het gebruikte systeem en de resultaten ervan gerept.

Vermoedelijk liet de bedrijfszekerheid toch te wensen over en besloot de maatschappij de trams te groeperen in de groep Antwerpen. Wij mogen aannemen dat de Brusselse trams vanaf (eind) 1932 overgeheveld werden naar de Antwerpse NMVB-groep, aangezien zij op verschillende tijdstippen tijdens het eerste semester van 1933 gesignaleerd worden te Rumst en te Rijenam.

De 9700 is in september 1932 zelfs in Antwerpen (3).

De rijtuigen worden ingeschreven op de kapitalen van de lijnen Mechelen - Geel - Turnhout (9695 - 9696), Mechelen - Aarschot (9697 - 9698) en Antwerpen - Boom - Mechelen - Duffel - Lier (9699 - 9704).

Eric Keutgens
20 november 1992



Putte (Nederlandse grens). Deze prentkaart van fotograaf Hoelen toont ons de 9707 aan het eindpunt van de lijn, met koersbord „C” Klapdorp - Capellen. Bemerkt aan het front van het rijtuig de bevestigingshaken voor de verplaatsbare lantaarn met ernaast de stekkerdoos voor de elektrische verbinding. Alle documenten behoren tot het archief van de auteur.

(1) - „L'Etincelle no. 31” (juni 1983). Les „Seneffe” 9695-9714, door A. Van der Straeten & Roland Dussart Desart (blz. 6-11).

- Boek „Instappen a.u.b.” - Uitgeverij De Nederlandsche Boekhandel - 1985. Blz. 92.

- „100 Years of The Belgian Vicinal” - J.K. Davies - 1985. Blz. 164.

- „De Buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen” - J. Neyens - 1969. Blz. 117.

(2) De auteurs van de bijdrage in „L'Etincelle” melden echter dat de hele reeks, met uitzondering van de motorrijtuigen 9711-9714, op de lijn Brussel - Ninove werd ingezet !

(3) Volgens vaststellingen gedaan door wijlen Mgr. F. Cammaert (nota's in archief AMUTRA).

Het goederenvervoer bij de NMBS (IV)

Vooraleer onze tocht door de doolhof van het NMBS-goederenmaterieel voort te zetten past het, even terug te keren tot de vorige aflevering III. Daar hebben wij, de leidraad indachtig dat het voor de lezer mogelijk moest blijven „door de bomen het bos te zien”, een wel grove steek laten vallen. Op verzoek van de auteur van deze artikelenreeks bezorgden de heren Guido Baetens uit Lier en Eddy Vervoort uit Viersel, nauw samenwerkend, ons een zo volledig mogelijke lijst van het NMBS-goederenmaterieel dat na de tweede wereldoorlog op de Belgische modellenmarkt verscheen. Hoeft het gezegd dat deze lezers ten zeerste teleurgesteld waren door de vaststelling dat wij, in een overdreven poging tot vereenvoudiging, nauwelijks van de door hen verstrekte gegevens gebruik maakten?

Ere wie ere toekomt: het moeizame en tijdrovende werk van deze mensen verdient een beter lot, zodat wij hierna niet alleen de noodzakelijke aanvullingen op aflevering III publiceren, maar bij de nog te verschijnen steekkaarten - te beginnen met deze aflevering IV - wel degelijk de door deze modelvrienden (in beide betekenissen van het woord!) bezorgde gegevens zullen verwerken.

Hierbij kan men zich natuurlijk afvragen of het heden nog wel zin heeft, modellen te vermelden die een kwarteeuw of nog langer geleden het licht zagen? Het antwoord hierop is o.i. zonder meer: ja. Alhoewel zulke modellen vanzelfsprekend reeds sinds lange tijd uit de normale handel verdwenen zijn, vindt men ze nog steeds terug in verzamelingen en duiken zij af en toe op tijdens veilingen.

Waar enerzijds de auteur van deze reeks vroeger stelde dat omtrent de geciteerde modellen géén waardebeoordeling zou worden uitgesproken, zijn anderzijds ook de samenstellers van de modellen-gegevenslijst er zich duidelijk van bewust, dat een aantal van deze miniatures soms tamelijk ver van de grootbedrijf-realiteit afwijkt, een gegeven dat in de modelbouwwereld zeker niet onbekend is.

Wij blijven echter bij onze stelling dat het onbegonnen werk is, alle voorhanden zijnde wagens uit het grootbedrijf stuk voor stuk en tot in de kleinste details te beschrijven. Anderzijds zijn wij graag bereid om de informatie omtrent bestaande wagens uit te breiden.

Hierbij dient de opzet van de artikelenreeks wel enigszins anders te worden benaderd.

Rail-Revue wil nl. trachten een compromis te vinden: vanaf deel IV zal de rubriek materieel worden samengesteld door het publiceren van een afbeelding van een welbepaald wagentype en van de daarbij horende, korrekte beschrijvende fiche NMBS. Er zal meer informatie

worden opgenomen betreffende oude nummeringen enz.

Voor de modelbouwer zal een meer volledige lijst van **soortgelijke** wagens worden opgenomen, waarbij steeds het overeenstemmende **Typenummer „M”** wordt vermeld. Het is echter totaal onmogelijk om voor elk apart type een beschrijvende fiche af te drukken. De geïnteresseerde die graag zou beschikken over alle beschrijvende fiches verwijzen wij naar het Spoorwegmuseum Brussel Noord, waar een verzameling schema's (op groot A3-formaat) te koop wordt aangeboden. De redactie

AANVULLINGEN

TWEE-ASSIGE OPEN BAKWAGENS

Liliput 405 042 - cat. 217.96 (oud nummer vóór 1955)

Piko 1175403 - cat. 5/6444/041 (groen)

Piko 1175403 - cat. 5/6444/042 (bruin)

Märklin 2284560 - cat. 4638 (grijs)

Emo 1212C, Fleischmann 2289171 - cat. 5207 (oud nr voor UIC)

Elo 1213B1, Klein Modellbahn 2188511 01251 - cat. 3101 (met dekzeil)

Elo 1213B1, Klein Modellbahn 2188511 01632 - cat. 3101 (met dekzeil)

Elo 1213B1, Klein Modellbahn

2188511 01004 - cat. 3101

Elo 1213B1, Klein Modellbahn

2188511 01772 - cat. 3101

Elo 1213B1, Klein Modellbahn

2188511 01368, •Eo 1213B1, idem

2188514 11172, •Eo 1213B1, idem

2188514 11198 - cat. 33101 (set van drie wagens)

•E 1215A0, Piko 0188501 51855 - cat. 5/6444/042

E 1215A4, Märklin 4288502 84433 - cat. 2848 (alléén in set)

E 1215B0, Märklin 2188501 85552 - cat. 2848 (alléén in set)

E 1215B0, Klein Modellbahn 0188501 85002 - cat. 3088

Eo 1215B0, Klein Modellbahn 0188501 85259 - cat. 3088

Eo 1232A0, Rivarossi 0188514 61378 - cat. 2428

OPEN BAKWAGENS OP BOGIES

De oude UIC-nummering 31 88 595... (Eas) en 31 88 596... (Eaos) werd aangepast op het ogenblik dat deze wagentypes werden opgenomen in het „EUROP”-uitwisselingsstelsel.

Ze kregen daarbij de nieuwe nummering 11 88 595... (Eas) en 11 88 530... (Eaos). Sommige van deze „Eaos”-wagens zijn niet toegelaten in internationaal verkeer (niet RIV) en kregen als eerste twee cijfers de code 82 (vroeger 20).

•Eas 1415A0, Liliput 1188595 04140 - cat. 24490

•Eaos 1415A2, Rivarossi 3188596 94990 - cat. 2417

Eaos 1415A2, Märklin 1188530 22580 - cat. 4716

Eaos 1415A3, Märklin 1188530

24544 - cat. 2848 (alléén in set)

Eaos 1415A3, Märklin 1188530

27256 - cat. 2848 (alléén in set)

Belangrijke opmerking: Het bolletje geplaatst vóór de wagenreeks-letter (•E, •Eaos...) betekent dat het om een aanduiding gaat van vóór de algemene hernummering van het wagenpark tussen 1 januari 1980 en 31 december 1984.

GESLOTEN GOEDERENWAGENS CATEGORIE G

De gesloten goederenwagens kunnen worden onderverdeeld in twee grote groepen, nl. de gewone en de speciale gesloten wagens. Dit onderscheid heeft alléén te maken met de bouwkenmerken van de wagens zelf. De vervoerde goederen zijn immers identiek: het zijn wagens die dienen te worden beschermd tegen ongunstige weersomstandigheden of die door de aard van hun verpakking niet zonder bescherming kunnen worden getransporteerd.

DE G-WAGENS VAN HET GEWONE TYPE

Gkklms: gewone gesloten goederenwagen met een laadvermogen tot 20 ton. Bouw van de kast in hout of met plaatbekleding. Sommige wagens waren expliciet voorbehouden voor de collidienst NMBS.

Glms: gesloten goederenwagen van het „Canadese type”, laadvermogen tot 25 ton. Sommige wagens zijn geschikt voor het vervoer van springstoffen. Een gedeelte van het wagentype Glms werd gebruikt voor de collidienst van de NMBS.

Gkkms: gesloten goederenwagen voor het vervoer van vis, zonder isolatie, gemiddeld laadvermogen 14 ton.

Gbs: gesloten goederenwagen met groot volume, gebouwd volgens UIC-type 1, laadvermogen tot 25 ton.

OPMERKING:

Bij de overname van de NMBS-collidienst door ABX-TRANSPORT werden de speciale „NMBS-COLLI”-wagens massaal buiten dienst gesteld. In de nieuwe organisatie wordt het vervoer van colli's volledig verwerkt met vrachtwagens. Sommige goederenwagens werden her-schikt bij andere types of werden verhuurd aan privéfirma's. Een groot aantal van deze wagens wacht echter alleen nog de sloop.

Jan Mahieu

TYPE 2211 A0

De gesloten wagenreeks van het type 2211 A0 groepeer de Gkklms-wagens die gebouwd werden in 1947/48. Aan elke zijde beschikken de wagens in het midden van de wand over een laadopening van 1,5 m, afgesloten door een vergrendelbare schuifdeur. Deze wagens rijden allen onder het „EUROP“-stelsel. Oorspronkelijke nummering : 4.422.000 tot 4.427.399

UIC-nummering : 01 88 135 0 000 - X tot 5 399 - X
Gewijzigd in 1980 : 21/25 88 138 5 000 - X tot 7 999 - X

Modelbouw

- 2211, Liliput 4423307 - cat. 23497 (groen Europ)
- 2211, Liliput 4423302 - cat. 23497B (groen Europ)
- 2211, Liliput 4425587 - cat. 23498 (bruin Europ)
- 2211, Liliput 4425583 - cat. 23498B (bruin Europ)
- 2211, Liliput 4423309 - cat. 3494 (Europ)
- Gkklms 2211A0, Liliput 2588138 55750 - cat. 3397 (P-wagen)
- Gkklms 2211A0, Liliput 2588138 55750 - cat. 923391 (P-wagen suiker, set van vijf wagens)
- Glms 2211A0, Liliput 0188135 39501 - cat. 3490
- Glms 2211A0, Liliput 0188135 09819 - cat. 3492

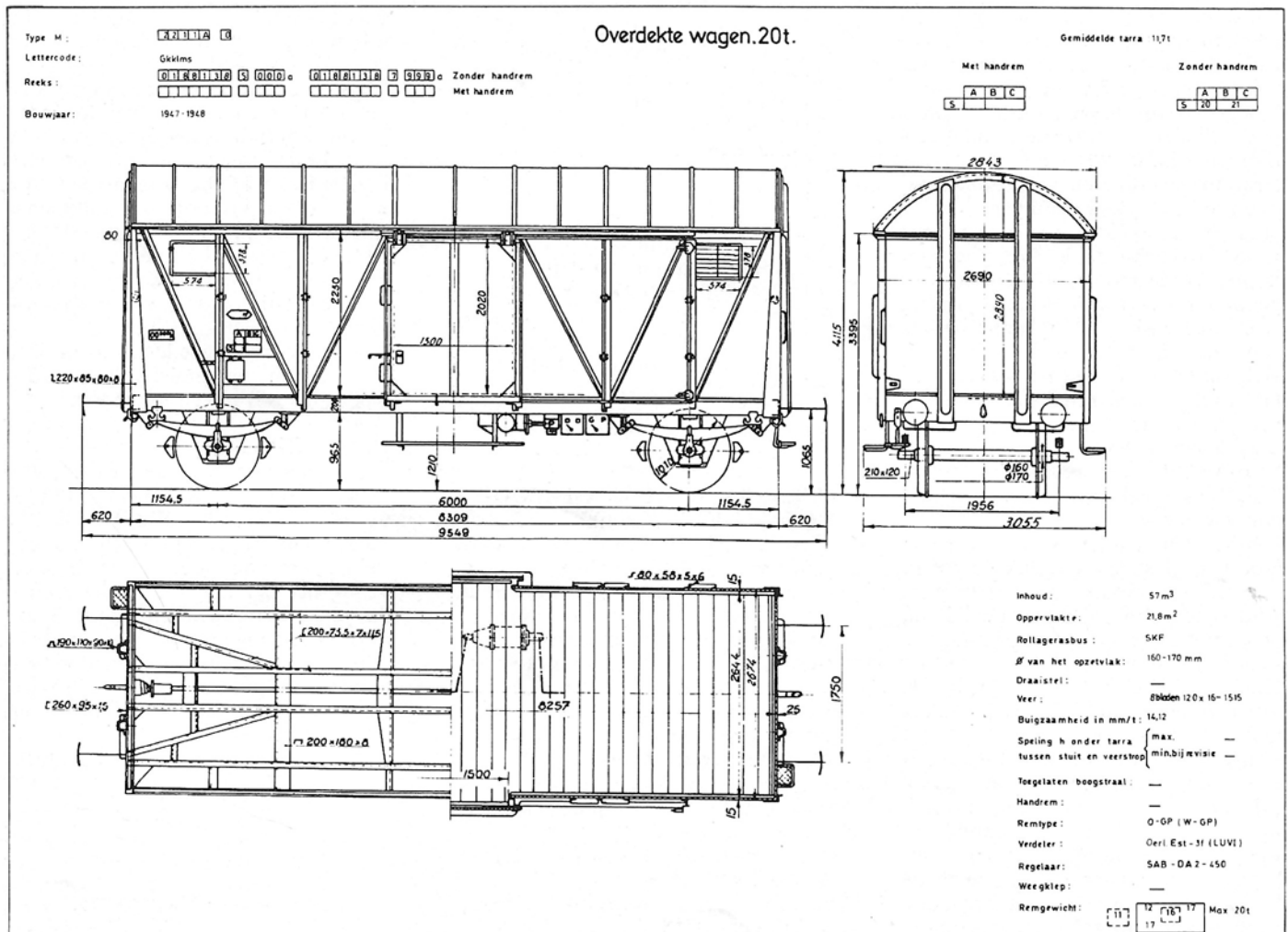
Andere modelbouwtypes

- 2212, Liliput 4427554 - cat. 2798 (groen)
- 2212, Liliput 4605871 - cat. ? (set van 2 wagens)
- 2212, Liliput 460562 - cat. ? (groen)
- 2212, Liliput 4427893 - cat. 2799 (bruin)



- Glms 2212A0, Liliput 2088135 57681 - cat. 2796
- Glms 2212A0, Liliput 2088135 59217 - cat. 2797
- Gkklms 2212A0, Liliput 2588138 91524 - cat. 2792 (suikervervoer)
- Gkklms 2212A0, Liliput 4288138 91085 - cat. 2722 (cement Obourg)
- Gkklms 2212A0, Liliput 2088135 39217 - cat. 9922796 (set van twee wagens)
- Gkklms 2212A0, Liliput 2188135 57681 - cat. 9922796
- Glms 2212A1, Liliput 2188143 05239 - cat. 2795 (post)
- Glms 2212A1, Dacker-ET 2188143 05049 -

- cat. 25/992212 (AB post)
- Glms 2212A1, Dacker-ET 2188143 05057 - cat. 25/992212 (C post)
- Glms 2212B0, Liliput 2188143 00156 - cat. 2791 (visvervoer)
- 2221B, Liliput 2273011 - cat. 21790 (bruin)
- 2221B, Liliput 2273191 - cat. 21790B (bruin)
- 2221B, Liliput 2272384 - cat. 21791 (bruin)
- 2221B, Liliput 2272210 - cat. 21791B (bruin, met overgang)
- 2221B, Liliput 408 400 - cat. 21795 (groen)
- 2221B, Liliput 408 412 - cat. 21795B (groen)
- 2221B, Liliput 405 042 - cat. 21796 (groen)
- 2221B, Liliput 405 006 - cat. 21796B (groen, met overgang)



TYPE 2211 A2

Deze categorie gesloten wagens is, wat betreft de bouwkenmerken, volledig identiek aan de wagens van het type 2211 A0. Voor de goede werking van de inwendige collidienst van de NMBS werd een aantal van deze goederwagens strikt voorbehouden voor het vervoer van colli's. Ze werden gerangschikt onder het aparte type 2211 A2 en kregen op de beide zijwanden een brede gele band geschilderd met het opschrift „NMBS-COLLI” langs de ene en „SNCB COLIS” op de tegenovergestelde wand.

Begin van de jaren tachtig werd de lettercode •Glms gewijzigd in Gkkms, waarbij ook de nummering werd aangepast. Na het overdragen van de NMBS-COLLI-dienst aan ABX-TRANSPORT werden vrijwel al deze wagens overbodig.

Oorspronkelijke nummering: 4.422.000 tot 4.427.399

UIC-nummering: 20 88 143 1 000 - X tot 2 499 - X

Gewijzigd in 1980: 42 88 143 2 000 - X tot 3 499 - X

Modelbouw

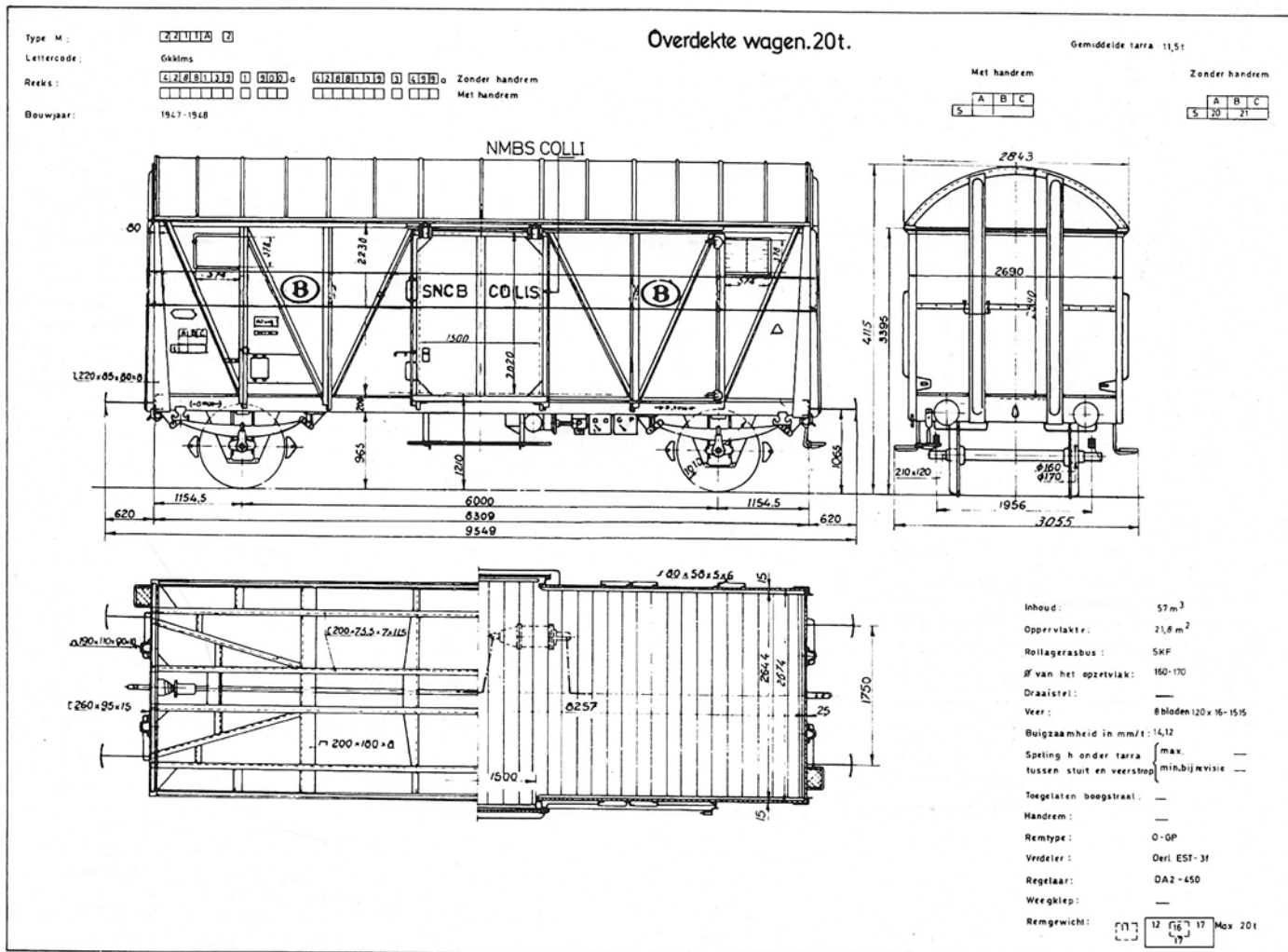
Glms 2211A2, Liliput 2088143 16336 - cat. 3494 (nmbs-colli)

Glms 2211A2, Liliput 2088143 16336 - cat. 9923484/9923494 (nmbs-colli, set van zes wagens, met volle of met spaakwielen)



Andere modelbouwtypes

Glms 2212A3, Liliput 2088143 26657 - cat. 3484 (nmbs-colli)



TYPE 2216 A4

Dit type van groot-volume gesloten goederenwagens bezit aan beide zijden een brede laadopening van bijna 2,6 m. Evenals bij de kleinere G-wagens wordt deze laadopening afgesloten door een vergrendelbare schuifdeur. De Gbs-wagens van dit type werden opgeleverd in 1973 en rijden onder het „EUROP“-stelsel. Gezien er echter een opmerkelijke achteruitgang viel waar te nemen bij het vervoer van goederen in colli-vorm, ten voordele van de laadkisten, zijn vele van deze Gbs-wagens heden in wijkbundels afgesteld.

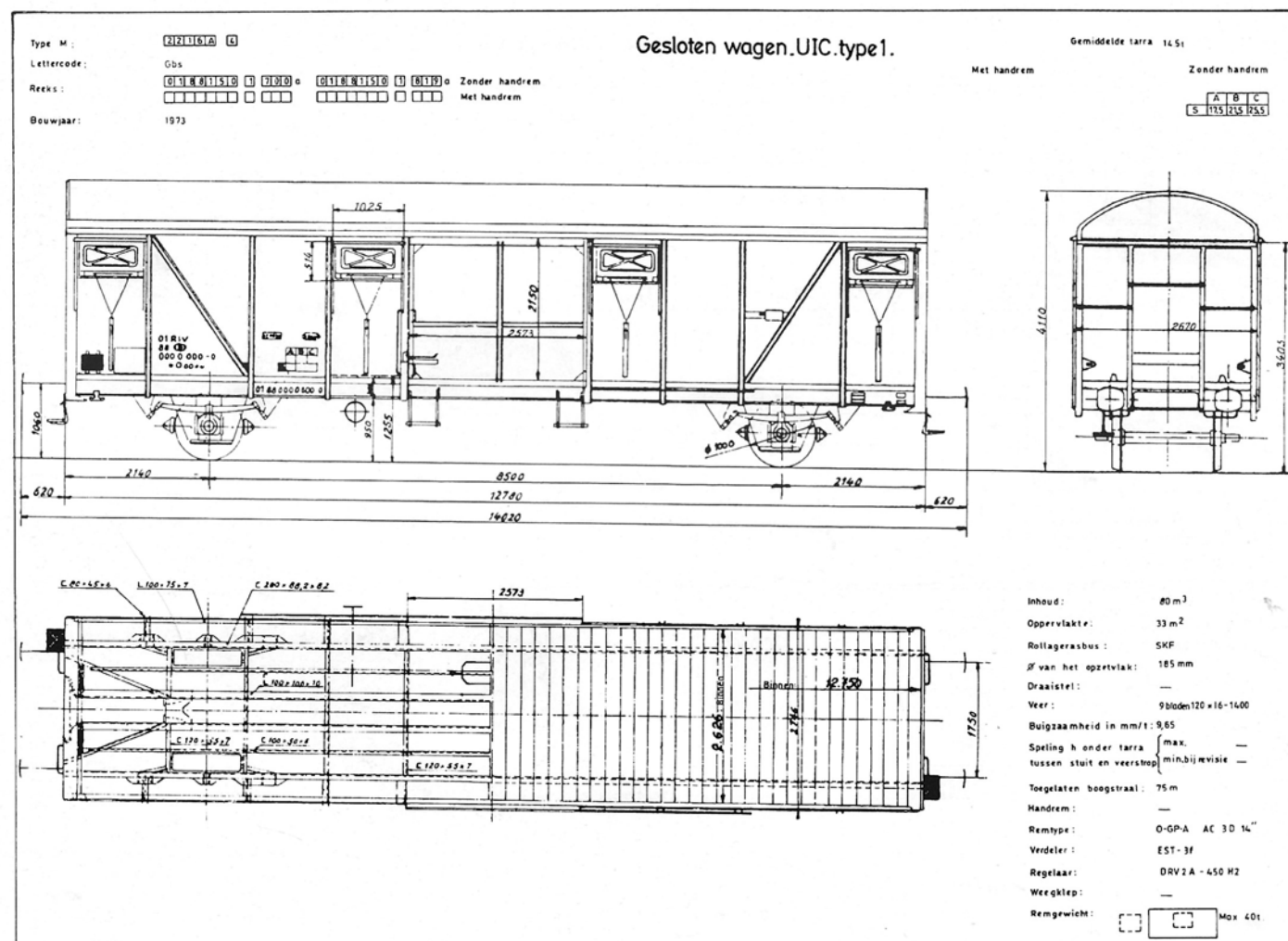
Bemerk op de foto rechtsonder het opschrift „HR“, wat erop wijst dat de wagen, alvorens eventueel terug in dienst te komen, eerst dient te worden geschouwd door de herkeuringsraad.

UIC-nummering : 01 88 150 1 700 - X tot 1 819 - X

Modelbouw

Van het type 2216 A4 zijn er geen miniatuurmodellen op de markt, doch wel van soortgelijke wagens (type 2216 A2)

- (•) Gbs 2216A2, Roco 0188150 07259 - cat. 46414
- (•) Gbs 2216A2, Roco 0188150 10048 - cat. 46415
- (•) Gbs 2216A2, Roco 0188150 26846 - cat. 46416



Oude prentkaarten en autobussen

IV : Provincie Antwerpen

Nu de thematentoonstelling „70 jaar privé-autobusexploitanten in België” in het Antwerps Tram- en Autobusmuseum gesloten is, past het wellicht de provincie Antwerpen te behandelen. In Antwerpen stond immers de wieg van de Belgische autobus-uitbating.

Gekozen werd deze maal voor de Metropool en voor de arrondissementssteden Mechelen en Turnhout.

1. Mechelen, aan de Dijle, de stad der „Maneblussers”

De Graanmarkt, met vóór „Café Autobus” het eindpunt van de lijn Mechelen - Zemst - Vilvoorde. De afgebeelde bus is „Miesse nr. 3” van de firma De Reys, die sinds 1927 deze lijn uitbaatte.

De uit Aartselaar afkomstige familie De Reys had als zoveelste, maar zonder succes, haar geluk beproefd op de lijn Boom - Aartselaar - Antwerpen. Ze week nadien uit naar Epepegem.

De P.v.b.a. Jules De Reys en Zoon heeft deze lijn tot in 1984 uitgebaat. Heden wordt deze verbinding gereden door de firma De Decker - Van Riet uit Londerzeel-Malderen onder de benaming „Intratours B.v.b.a.”.

2. De Antwerpse Victorieplaats of de „Geuzenhofkens”

Toen in 1929, met het oog op de Wereldtentoonstelling van 1930, verschillende autobuslijnen tot in Antwerpen werden verlengd, kregen de lijnen naar Lier en Kontich hier hun eindpunt.

Een Minerva-bus met Bostovo (Bogaerts, Stoelen, Van Ouytsel)-koetswerk van Autobus Kruger uit Lier wacht het vertrek af.

Autobus Kruger B.v.b.a. is thans het oudste autobusbedrijf in de provincie Antwerpen en is nog steeds in handen van haar stichtende families.

Links, achter het standbeeld van de „Triomferende Antwerpse Maagd”, met als bijnaam „Koperen Lo”, staat een Chevrolet-trekker met een opleggerbus van de lijn naar Kontich, een onderneming van de heer Hans De Bruyn.

3. Turnhout, de stad der „Binken”

Autobus A.262, een Minerva HTMA 6 met Jonckheere-koetswerk uit 1931, van de firma Bynens en Co uit Turnhout (thans B & C N.V.) op de de Merodelei.

Rechts, aan het NMVB-tramspoor (en met puntgevel) het café „In Parijs”, uitgebaat door Jan Lauwers (vader van Jos, een medestichter van Bynens en Co) en het café van Jos Engelen. Links, op de hoek van het Statieplein, café „Belle Vue” (later „Astoria”). Al deze „bierwinkels” behoren reeds lang tot het verleden...

Alle prentkaarten zijn afkomstig uit het Autobusarchief Charles Smits.



Turnhout. — De Merodelei — Avenue de Merode

Werkwagens van toen (XIII)

Foto's en tekst : Jacques Cohn

Foto 1 : Nogmaals mw 9559 in de stelplaats Haacht (zie ook RR 30), maar nu als rangeerwagen en als zodanig herschilderd. Zomer 1954.

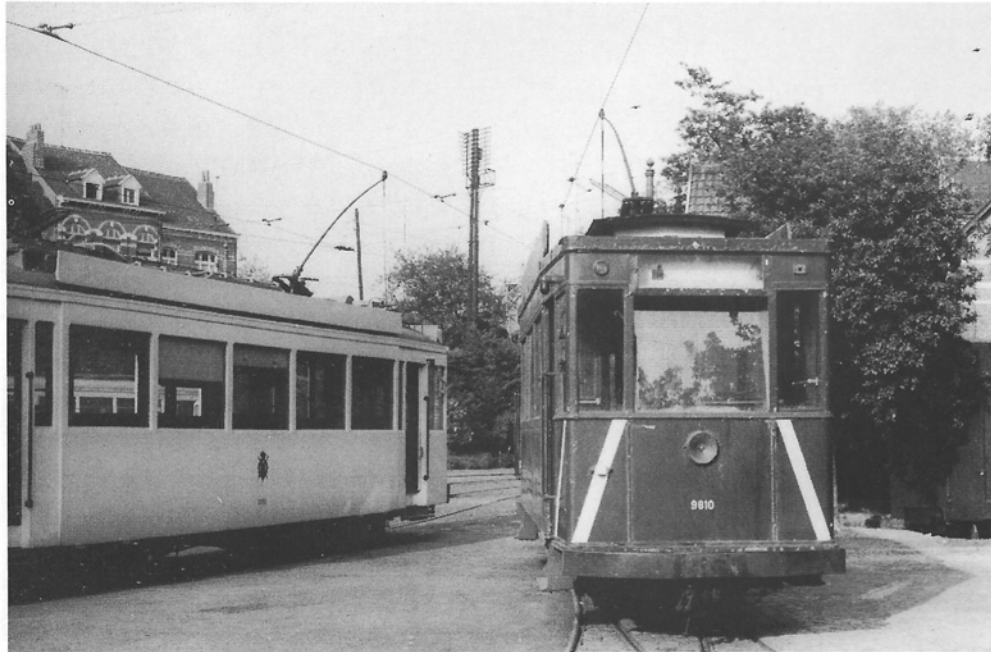
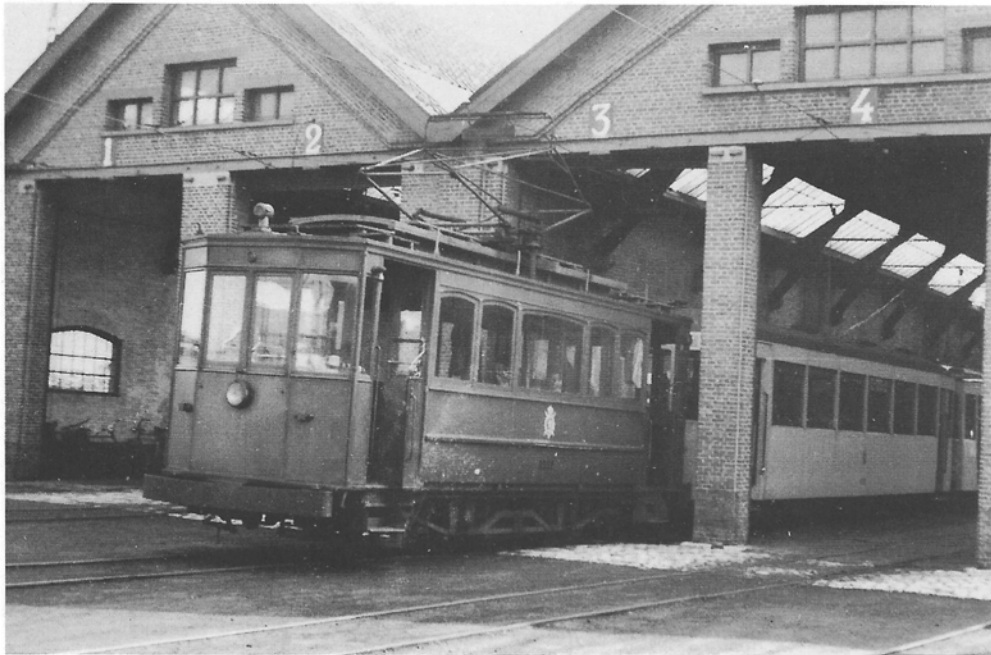
Foto 2 : Mw 9610, in het bruin geschilderd met witte „schrikstrepen”, in de stelplaats Dilbeek in juni 1963.

De reeks 9603-12 werd in 1923 door Senefte voor het voorstadsnet van Brussel gebouwd. Rond 1935-36 kregen deze wagens een moderne wagenbak „type Brussel”. In de jaren '50 werden ze nog regelmatig op de Dilbeekse lijnen ingezet.

Foto 3 : „Taschkent”-mw 9615, in een reeds erbarmelijke toestand, in de stelplaats Tournai in 1952.

De reeks 9613-22 werd in 1919 voor Taschkent (Sowjetunie) gebouwd, maar ingevolge de burgeroorlog aldaar niet afgenomen. Deze tien wagens kwamen dan naar de Henegouwse netten in Charleroi, de Borinage en Tournai, waar ze reeds na weinige jaren in de reizigersdienst tot werkwagens werden gedegradeerd.

Nog twee andere wagenreeksen, oorspronkelijk eveneens voor Taschkent bestemd, gingen om dezelfde reden naar het Henegouwse net van de NMVB : dit waren de 9629-35 in 1919 en in 1926 de 9792-99, deze laatsten overgenomen van de EB (Etat Belge/Belgische Staat)-lijn Mons - Boussu, waarop ze enkele jaren onder de nummers 173-180 hadden gereden. Vervolgens verhuisden de 9792-94 nog naar de stadstram van Charleroi, waar ze de nummers 250-252 kregen. Ze werden slechts zelden gebruikt en in 1955 aan de NMVB teruggegeven, die ze tenslotte sloopte.



JOCADIS P.V.B.A.

BRUSSELESTRAAT 53

7850 EDINGEN

Tel. (02) 395 71 05

GROTE KEUS N.M.B.S.

ROLLEND MATERIEEL -

SIGNALISATIE -

VRACHTWAGENS

BESTE PRIJZEN !

ALLE MERKEN VAN ROLLEND

MATERIEEL EN TOEBEHOREN

OKKASIES - BOEKEN - FOTO'S

Trams in de sneeuw (IV)

Foto's en tekst : Jacques Cohn

Foto 1 : Een koude wintermorgen in januari 1963 op de Tervurenlaan aan „Woluwe-Brug”, de brug van de toen reeds opgeheven private spoorlijn Brussel Leopoldswijk - Tervuren. PCC 7009 op lijn 39 staat gereed voor vertrek naar Stokkel. Hij wordt gevolgd door een andere 7000 van de toenmalige lijn 40 naar Tervuren en door een derde PCC op lijn 41, eveneens naar Stokkel.

Op het rechtse spoor kan men een twe-assige „standard” van lijn 74 herkennen evenals een vierde PCC, die beiden de stelplaats Woluwe binnrijden. Het depot bevindt zich rechts achter de brug. Rechts vóór de brug lag een keerdriehoek.



Foto 2 : November 1964 : mw 10359 van het type „Eugies” op lijn AL doorstreept Brussel Noord - Asse (of Hekelgem) aan de Basiliek van Koekelberg (verderop links achter de bomen). Het drierailspoor is duidelijk te onderscheiden : het vertrok vanaf het Rogierplein en liep verder langs de route van MIVB-lijn 10, tot bij de splitsing aan de Keizer Karellaan in Koekelberg.

Foto 3 : Sneeuwruimer 8182 van de stelplaats Heist-op-den-Berg en pakwagen 2227 in december 1953 te Mechelen.



BVS-SHOP

Station Baasrode-Noord

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

Ruime keuze aan spoorwegliteratuur

BOEKEN, TIJDSCHRIFTEN,
PRENTKAARTEN

„Exploring Belgian Steam in 1955” (II)

In het vorige RR-nummer verscheen een eerste reeks foto's van stoomlocomotieven, genomen door de Engelse spoorwegvriend Peter Hay te Luik-Guillemins en Haut-Pré, ter gelegenheid van zijn bezoek aan België in 1955. Voor dit nummer kozen wij de foto's die hij (begin juni 1955) nam te Antwerpen. Enkele van deze foto's werden reeds gepubliceerd in het Engelse tijdschrift „Locomotives International” (nummer van juli 1991). Wij danken Donald Binns, de uitgever van dit tijdschrift, en Peter Hay voor het ter beschikking stellen van de opnamen! J.V.O.

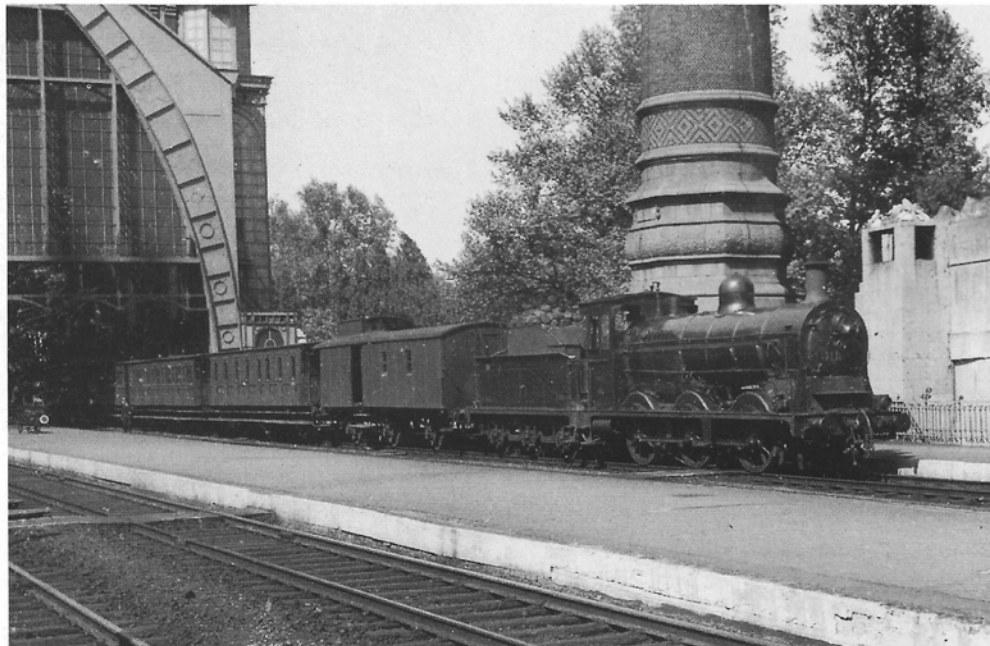
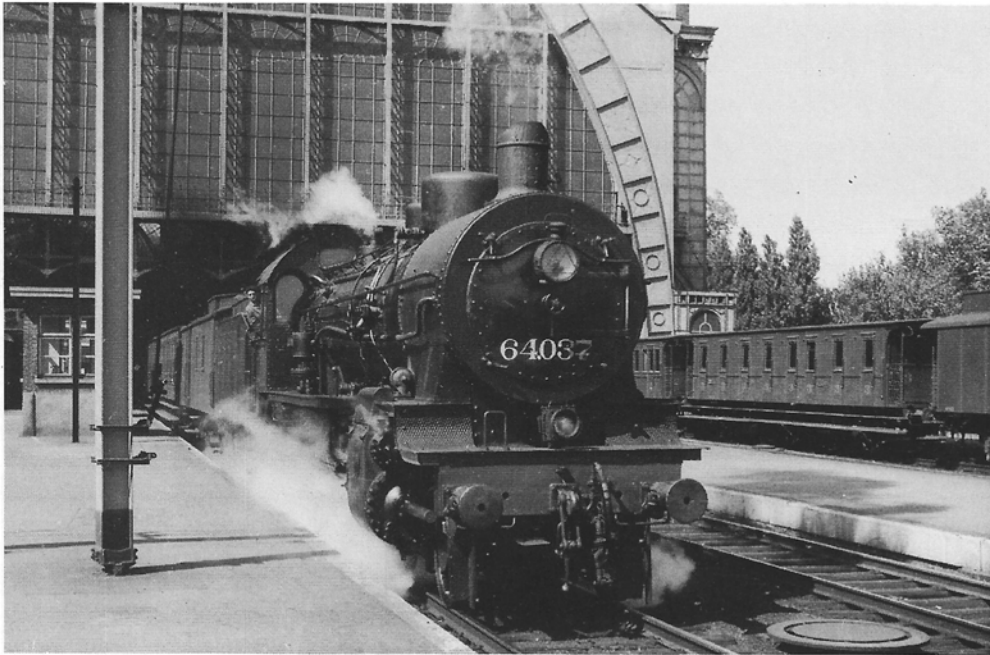
De eerste twee foto's werden genomen in het station van Antwerpen-Centraal.

Foto 1 toont locomotief 64.037 van de stelplaats Aarschot (FRST) die vertrekt van spoor 7 met een trein naar Lier en Aarschot. Bemerkt de ingekorste (Duitse) schoorsteen van deze ex-Pruisische loc, de petroleumlantaarn op de rookkastdeur én de elektrische „Sigtay”-lantaarn op de kopbalk. De trein is samengesteld uit houten GCI-rijtuigen.

Foto 2 toont een trein op spoor 10, met aan de kop locomotief 41.118 van de stelplaats Mol (LML). Deze trein zal zo dadelijk vertrekken naar Lier en Mol en is eveneens samengesteld uit GCIs. Het eerste rijtuig achter de pakwagens is een primitief rijtuig 3de klasse met 7 1/2 reizigersafdelingen en uitsluitend vensters in de deuren (dit is goed te merken op foto 1, waarop het rijtuig eveneens te zien is). Het betreft hier een rijtuig uit één van de eerst gebouwde reeksen (1900-1903); later gebouwde GCIs 3de klasse hadden, zoals oorspronkelijk enkel de rijtuigen 2de klasse, bijkomende zijvenstertjes in de zijwanden, tussen de deuren. „Voiture GCI” betekent overigens „Voiture à Grande Capacité et à Intercirculation”, of (vrij vertaald...) „Rijtuig met grote capaciteit en doorgangsmogelijkheid via overgangsbruggen”.

De volgende drie foto's werden genomen te Berchem.

Foto 3 toont opnieuw locomotief 41.118 die enkele minuten voordien met de trein naar Lier en Mol uit Antwerpen-Centraal vertrokken is. Bemerkt het Engelse uiterlijk van de machine en de beperkte afmetingen van locomotief en tender: de tender is duidelijk smaller dan de kast van de GCI-pakwagens, terwijl dit bijv. helemaal niet het geval is met de tender van



loc 64.013 op foto 4. De machine beschikt over twee lantaarns : een petroleumlantaarn op de rookkastdeur en een elektrische lantaarn op de kopbalk. Let ook op de omhulsels van de tegenzuigerstangen die boven de kopbalk uitsteken (de locomotieven type 41 hadden binnenliggende cilinders en dito stoomverdelingsmechanismen).

Foto 4 toont locomotief 64.013 van de stelplaats Berchem (FCV), eveneens met een trein naar Lier (en verder). De trein is samengesteld uit een GCI-pakwagen en 12 ex-Duitse rijtuigen. Kenmerken van de ex-Pruisische loc : Belgische schoorsteen met kroon en windvanger, afgeronde stoomdom, vierkante zandkist, schaarstoel, enz. Op het perron is het seinhuis Blok 21 S (later Blok 12) zichtbaar. Dit seinhuis bediende enkel de wissels en de seinen van de „stoomsporen” te Berchem (vandaar de letter „S” ?). Op de in 1935 geëlektrificeerde lijn 25 waren te Berchem inderdaad (tot in het begin van de jaren '70, na de ingebruikneming van het huidige seinhuis Blok 12) enkel automatische seinen in dienst en waren er ook geen wissels. De sporen van lijn 25 zijn op de foto niet zichtbaar (ze bevinden zich links van het seinhuis), wél de „stoomsporen”, waarvan er in 1955 reeds verschillende geëlektrificeerd waren.

Foto 5 toont locomotief 7.029 van de stelplaats Berchem (FCV), vermoedelijk met trein 1175 naar Mechelen, Gent, Kortrijk en Tourcoing (V. Antwerpen-Centraal : 16u00). De trein is samengesteld uit een pakwagen van de reeks 44001-44053 (met de typische uitkijkpost in het midden), L- en K-rijtuigen. Bemerkt de grote Lemaître-schoorsteen, de rookschermen (windleiplaten), de typische Belpaire-vuurkist, enz.

De volgende vier foto's zijn genomen te Antwerpen-Zuid.

Foto 6 toont locomotief 81.018 van de stelplaats Antwerpen-Zuid (FNSD), aan de kop van een trein, samengesteld uit een GCI-pakwagen en een 12-tal ex-Duitse rijtuigen van verschillende origine. Bemerkt de hoge Duitse schoorsteen van deze ex-Pruisische machine, de stoomdom die geflankeerd wordt door twee zandkisten en het grote hoofdlichtreservoir van het Westinghouse-remsysteem onder het machinistenhuis. Op de achtergrond staat nog een trein klaar voor het vertrek, met een locomotief type 41 (zie foto 7). Op de achtergrond bemerkt men het markante stationsgebouw van Antwerpen-Zuid (afgebroken in 1965).

Foto 7 toont locomotief 41.068 van de stelplaats Dendermonde (FT), aan de kop van een trein die zo dadelijk zal vertrekken in de richting van Boom, Puurs en Dendermonde. Jarenlang vertrokken uit Antwerpen-Zuid slechts





vier reizigerstreinen per (werk)dag. In de dienstregeling van lijn 52 (Antwerpen-Zuid - Boom - Puurs - Dendermonde), geldig van 22 mei tot 1 oktober 1955, ging het om de volgende treinen : V. 16u26 : bestemming Dendermonde; V. 17u10 : bestemming Dendermonde en Gent St.-Pieters; V. 17u22 : bestemming Puurs en Bornem; V. 17u42 : bestemming Dendermonde...

Foto 8 toont een ongeïdentificeerde tenderlocomotief type 53 van de stelplaats Antwerpen-Zuid (FNSD), die rangeert te Antwerpen-Zuid. Bemerkt de grote rechthoekige waterreservoirs (die de locomotief de bijnaam „cuisinière” of „keukenfornuis” bezorgden...), de ronde stoomdom, de cilindervormige zandkist en de hoge schoorsteen met gedraaide windvanger (voor het achteruitrijden).

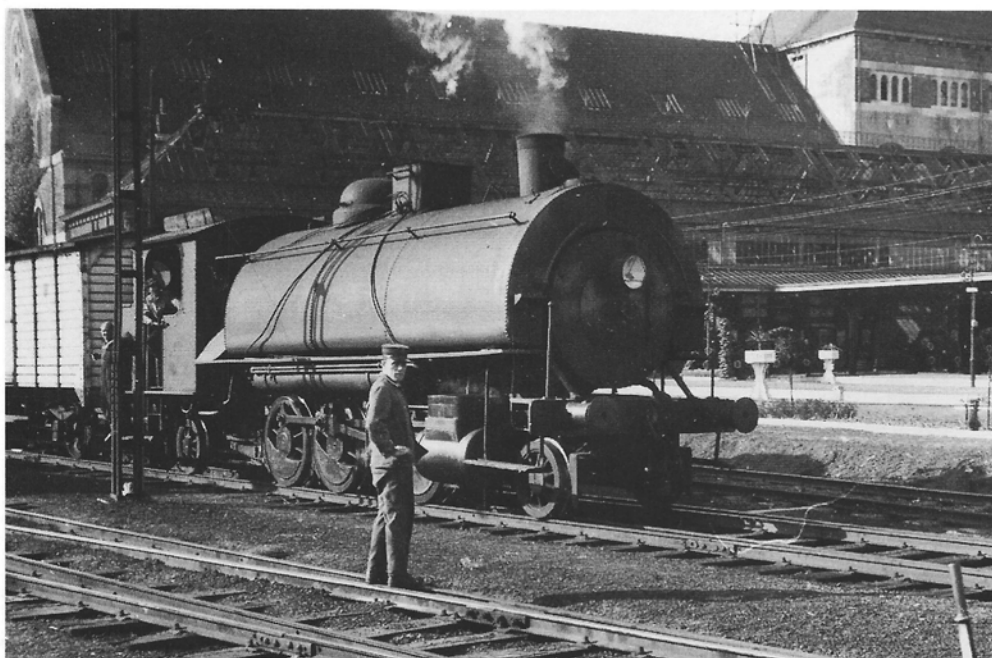


Foto 9 toont tenderlocomotief 57.045 van de stelplaats Antwerpen-Zuid (FNSD), die eveneens rangeert te Antwerpen-Zuid. Bemerkt het reusachtige zadelvormige waterreservoir van deze Amerikaanse ex-R.O.D.-loc. Bovenop de „saddle tank” ziet men een vierkante zandkist, die vermoedelijk afkomstig is van een afgevoerde ex-Pruisische locomotief. Op de achtergrond ziet men een gedeelte van het kopstation Antwerpen-Zuid.

(Bespreking van de foto's : Jef Van Olmen; met dank aan Phil Dambly voor het verstrekken van enkele inlichtingen.)

Identificatiegegevens van de getoonde locomotieven :

- loc 64.037 (foto 1) : oorspronkelijk K.P.E.V. Königsberg 2437 (P8), later NMBS 6437, gebouwd door Schichau in 1913, fabrieksnr. 2062, afgevoerd in 1962;
- loc 41.118 (foto's 2 en 3) : oorspronkelijk Belg. Staat 3730, later NMBS 4218, gebouwd door Haine St.-Pierre in 1908, fabrieksnr. 959, afgevoerd in 1959;
- loc 64.013 (foto 4) : oorspronkelijk K.P.E.V. Münster 2413 (P8), later NMBS 6413, gebouwd door Henschel in 1914, fabrieksnr. 12666, afgevoerd in 1965;
- loc 7.029 (foto 5) : oorspronkelijk Belg. Staat 4629, later NMBS 729, gebouwd door St.-Léonard in 1922, fabrieksnr. 1915, afgevoerd in 1956;
- loc 81.018 (foto 6) : oorspronkelijk K.P.E.V. Magdeburg 4918 (G 8.1), later NMBS 8118, gebouwd door Borsig in 1915, fabrieksnr. 9038, afgevoerd in 1958;
- loc 41.068 (foto 7) : oorspronkelijk Belg. Staat nr. 3150, later NMBS 4168, gebouwd door Anglo-Franco-Belge in 1905, fabrieksnr. 1511, afgevoerd in 1957.
- loc 57.045 (foto 9) : oorspronkelijk R.O.D. 1547, later Belg. Staat 4645 en NMBS 5745, gebouwd door Baldwin in 1917, fabrieksnr. 45898, afgevoerd in 1956.



Projekt voor een kleine kamer*

Slechts weinig modelbouwers kunnen over zoveel ruimte beschikken als ze zich voor hun treinbaan zouden wensen. Voor de kleiner behuisde hobbygenoten daarom dit projekt met het volgend lastenboek.

- De baan is in te planten in de ruimte (3x2,4 m), weergegeven in fig. 1 van de bijdrage voor beginners in RR 29. De naar binnen draaiende deur is te vervangen door een harmonica (plooideur).

- Schaal HO met 2 rail-gelijkstroom.
- Er zijn twee niveau's. Op het bovenste is een station met loskoer. De kleinste straal voor dit gedeelte bedraagt 600 mm. Het onderste niveau herbergt een spookstation, de bogen hebben een straal van 400 mm of meer. De verbindingshelling tussen de twee niveau's bedraagt 3 %.

- De baan is dubbelsporig volgens het „hondeknookprincipe”.

- De baan heeft de Belgische nationaliteit en is in de tijd gesitueerd tussen 1980-'90.

- Er is bovenleiding en er zijn lichtseinen.

- De bediening zal half-automatisch gebeuren.

(*) Het begrip „kleine kamer” is te interpreteren in functie van de gekozen schaal. Een ruimte van 8,15 x 6,50 m is geen kamertje maar geeft voor een I-baan slechts dezelfde mogelijkheden als de in deze bijdrage besproken HO-installatie.

SPORENPLAN

In de figuren 1A en 1B is het weerhouden sporenplan voorgesteld.

Om het stereotiepe „spoorplanboekjes-

effekt”, waarbij de trein uit een kaarsrecht station komt en dan de hoek omdraait, te milderen werd het station in een ruime bocht gelegd (R : 3500 mm). Ook in de werkelijkheid liggen veel stations in een boog.

De keerknook van het bovenste niveau kan plaatsbedongen slechts een doormeter hebben van 800 mm en wordt dus gekamoufleerd. Tevens valt dan het ongerijmde niet op van twee naast elkaar lopende lijnen die elk afzonderlijk in een andere richting onderduiken.

De gekozen baanvorm, langs de vier wanden van de kamer, verhindert dat de volledige baan wordt overzien en verplicht de toeschouwer a.h.w. de trein te volgen op zijn rit door het landschap, in tegenstelling met het nog steeds klassieke ovaal op een centrale tafel, waar men de trein steeds achter zichzelf ziet rijden.

VACATURE

Voor onze afdeling „Modelbouw” zoeken wij meerdere onbezoldigde medewerkers (m/v) in los dienstverband.

FUNCTIE-INHOUD

- Onderhouden van contacten met de wereld van de spoorwegmodelbouw in de ruimste zin.
- Pratikerend zijn op één of meerdere schalen.

- Met tolerantie voor de andersdenkenden de geest van de juiste schaal propageren.

- Een logboek houden van alle nieuwe, merkwaardige, originele, knappe en andere vermeldenswaardige vormen van realisaties m.b.t. de Belgische spoorwegmodelbouw.

- Op (on-)geregelde tijdstippen een selectie uit voornoemd logboek bezorgen aan de redactie van RR, liefst met foto's en/of tekeningen.

FUNCTIE-VEREISTEN

- Een specifieke opleiding is niet nodig, liefde voor het (spoor) model wel.

- Talenkennis is slechts in zoverre van belang als nodig is om bijsluiters of anderstalige tijdschriften te lezen.

- Didactische of artistieke aanleg, communicatieve ingesteldheid, vlot rapporteringsvermogen, een taalkundige knobbel zijn pluspunten maar géén voorwaarden. Tekorten op deze gebieden worden van redaktiewege aangevuld.

- Bereidheid op onregelmatige uren te werken en alle aan de job verbonden onkosten zelf te betalen.

Sollicitaties in de vorm van een bijdrage te zenden aan de redactie.

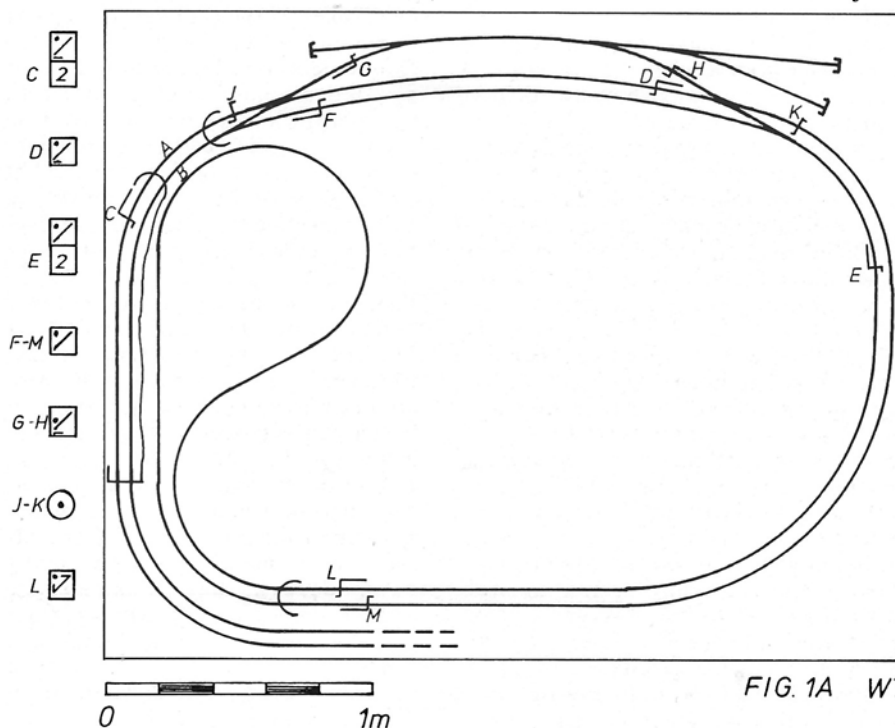


FIG. 1A WT

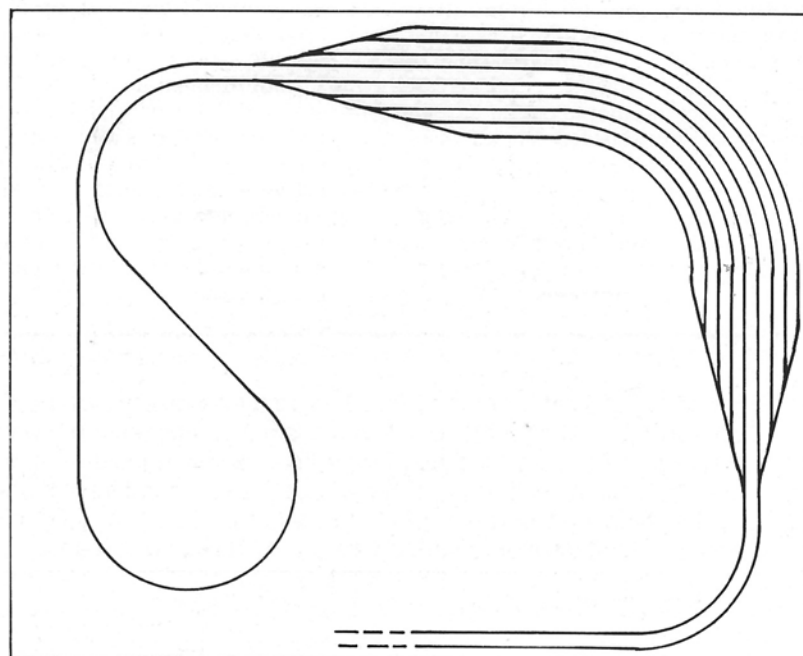


FIG. 1B WT

SEINEN

Het van de markt verdwijnen van de lichtseinen van TTM werd gelukkig gecompenseerd door Jocadis (die zelfs tegenspoor- en snelheidslichtbakken aanbiedt).

Daar er alleen op het A-spoor rangeerseinen en rangeergrensborden zijn is rangeren op het B-spoor niet toegelaten.

Het sporenplan bevat geen mogelijkheden om in de twee richtingen op tegenspoor te gaan of er van terug te komen.

Het opstellen van tegenspoorseinen heeft dus geen zin.

Het gekozen tijdperk maakt dat de richtingsseinen in dit geval niet toegepast worden, er moeten dus geen lichtbakken gemaakt worden.

-C is een gekombineerd sein met de gewone betekenis voor rood en groen licht.

Het 2x oranje solo waarschuwt voor de gesloten stand van D terwijl het, samen met de „2”-lichtbak, de trein naar het uitwijkspoor loodst. De rangering wordt toegelaten met het wit licht onderaan in het scherm.

-D is eveneens een gekombineerd sein met rangeerlicht.

-E is een gekombineerd sein met snelheidslichtbak, echter zonder rangeerlicht daar rangeren op het B-spoor niet toegelaten is.

-F en M zijn gewone gekombineerde seinen.

-G en H voeren geen groen licht maar laten een treinbeweging toe met twee oranje lichten. De twee seinen hebben ook een wit rangeerlicht.

-K en J zijn gelijkgrondse rangeerseinen. Sein K is opgesteld in het tussenspoor (vóór de vrije ruimtebalk!).

-L is een gekombineerd sein waarvan de volgende waarschuwingen kunnen uitgaan :

a) 2x oranje : E toe

b) oranje + groen horizontaal : sein E staat open (met 2x oranje voor rit naar uitwijkspoor) maar legt een snelheidsbeperking op (2-licht brandt)

c) oranje + groen vertikaal : sein E staat open (met 2x oranje) maar het op korte afstand volgend sein F is toe. Om de tekening niet te overladen zijn de rangeergrensborden en de snelheidsborden van het station niet getekend.

Gezien de zeer korte blok lengte kunnen de bakens beter weggelaten worden.

BEDIENING

Om de realiteit een beetje te volgen worden de treinen volgens schema afgeroepen in het spookstation. Er zullen nooit meer dan twee treinen tegelijk op de baan zijn, waardoor de blokbeveiliging kan beperkt blijven tot het wisselen der seinbeelden. Een gekoppelde treinbeïnvloeding is niet nodig. Er kan volstaan worden met één voeding voor de hele baan en één voor de rangeringen.

Met een keuzeschakelaar in het bedieningsbord worden de sporen II en III en de rangeersekties van het A-spoor verbonden met de noodzakelijke voeding. De omschakeling op „rangeren” blokkeert de wissels 1 en 3 in rechte stand en sluit het sein C.

In het spookstation is er voor elke richting een doorrijspoor; de garagesporen hebben elk hun vaste trein. Zodoende kan een rijssessie steeds afgebroken worden zonder gevaar voor „verloren” treinen.

Om het laatste zichtbare sein (F) vóór de „ondergrondse” zinvol van beeld te laten veranderen, zal aan de bocht voor de eerste wisselstraat een spookcontact worden aangebracht dat zorgt voor 2x oranje, terwijl de halt-schakeling van elk der garagesporen tevens het genoemde sein „open” zet.

Voor het spookstation wordt zowel bezetmelding der garagesporen als een terugmelding der wisselstanden voorzien. Een systeem gebaseerd op de wisseltongen is te verkiezen boven één gebaseerd op de omschakeling van de aandrijving.

Het afroepen van een trein gebeurt door het activeren van één overeenkomstige drukknop. De nodige wissels gaan in de stand liggen die nodig is om de trein aan de oppervlakte te brengen, waarna het garagespoor spanning krijgt en de trein kan vertrekken. Het binnenrijden van de trein naar zijn eigen garagespoor gebeurt gelijkaardig.

Als geheugensteun kan op het synoptisch bordje van het spookstation op elk spoor een etiket met een aanduiding van de daar horende trein gekleefd worden.

Het eigenlijke station is zo bescheiden dat een start-richtingschakeling geen zin heeft. Een koppeling van gesloten en vergrendeld sein (géén wissel in snijdende stand), gekombineerd met treinbeïnvloeding is echter wel nuttig.

Ook een automatische stilstand van 10 à 15 seconden, onder de heuvel die de keerknook verbergt, is te voorzien om de trein die zopas in de tunnel verdwenen is er niet onmiddellijk weer te laten uitkomen. Een andere mogelijkheid bestaat erin, de trein voor onbepaalde tijd te laten stoppen en slechts weer te laten vertrekken via het activeren van een spookcontact vóór het ingaan van de grote bocht, zodat de twee treinen elkaar kruisen op het recht stuk vóór de tunnel.

BOVENLEIDING

Het hele zichtbare traject is onder draad gebracht met compoundbovenleiding, uitgezonderd het uitwijkspoor van het station waar enkelvoudige bovenleiding met dubbele rijdraad toegepast is.

Deze sectie is langs één kant vast verankerd, terwijl de andere kant afgespannen wordt.

Het rechte stuk vóór de tunnel naar de keerknook is net lang genoeg (1,3 m) om een spaninrichting over vijf korte spanwijdten te voorzien (5x 240 = 1200 mm).

In het sousterrain is geen bovenleiding maar moeten wel aanloopstukken voor de panto's geplaatst worden. Aan de binnenkant van de tunnelingang naar de ondergrondse moet de rijdraad ook nog gespannen worden.

Er worden portieken gebruikt voor de ophanging, in het station voorzien van een bijkomende konsole voor het uitwijkspoor.

ROLLEND MATERIEEL

Voor de acht mogelijke treinen volgende suggestie van de chef :

1) Twee gekoppelde viertjes van Lima. De onjuiste 1ste klasseafdeling nemen wij op de koop toe tot er beter op de markt is. Wie ze vindt, kan de twee stellen aan elkaar koppelen met Scharfenbergimitaties.

2) Een reeks 60 (Klein Modellbahn) met vier L-rijtuigen (van Jocadis), een A5D, een A4B4, een B10 en een B8.

3) Een lokale goederentrein met een reeks 80 (Roco) en enkele goederenwagens. Deze worden niet noodzakelijk allemaal afgeleverd, daar de trein verondersteld wordt reeds enkele stations te hebben bediend. Ter verhoging van het rangeerplezier kunnen functionele modelkoppelingen gemonteerd worden, maar dan moet wel een aangepast stukje gereedschap

Sinds bijna acht jaar biedt Rail-Revue u een lezens- en bekijkswaardige inhoud op het stuk van de spoorhobby. Minder dan ooit tevoren is het echter zeker dat we dit ook in de toekomst kunnen blijven doen. Bezorg daarom uw blad de nodige financiële ruggesteun en word begunstiger van de v.z.w. Rail-Revue. Voor het jaar 1993 bedraagt de bijdrage als steunend lid minimum 2.000 F, bedrag waarin het abonnement op het tijdschrift begrepen is. Vraag het sekretariaat telefonisch of schriftelijk om toezending van een aansluitingsformulier (sekretariaatsadres : Diksmuidelaan 6, (B-) 2600 Berchem, telefoon 03/235.39.18).

WIJ REKENEN OP U !

worden gemaakt (bovenleiding!).

4) Een reeks 62 (Roco) met Belgische coilwagens (Roco).

5) Een reeks 27 (Lima) met een kolentrein (Klein).

6) Een reeks 23 (Lima) met vier M2's (Lima) : een BD, een AB en twee B's.

7) Een reeks 23 (Lima) met graantransportwagens (Jouef, Rivarossi).

8) Een reeks 62 (Roco) met een gemengde goederentrein.

Deze suggestie is gebaseerd op het marktaanbod op het ogenblik dat deze bijdrage gesteld werd en kan geen rekening houden met te verschijnen nieuwigheden noch met een reeds bestaand park.

Vanzelfsprekend zullen, in de mate van het mogelijke, aan de modellen alle verbeteringen aangebracht worden om de modelgetrouwheid te verhogen.

Het negende garagespoor wordt gereserveerd voor een onderhoudstrein. Er zijn verschillende systemen in de handel (zowat elke fabrikant wenst zalig te worden in zijn eigen geloof). Als beste reinigingstrein zou ik een combinatie van meerdere mogelijkheden voorstellen, t.t.z.

- een zware en krachtige lok, bij voorkeur een véél-asser met stroomafname via alle wielen. Daar de reinigingstrein alléén buiten de normale dienstregeling wordt ingezet kan het best een stomer of een „buitenlander” zijn;
- een stofzuigwaggon;
- een gomwagen;
- een natte reiniger;
- één of twee droge reinigers.

De nogal eens voorgestelde oplossing om een „kuisrein” te duwen, lijkt me om problemen vragen en het is m.i. beter een andere oplossing te kiezen om de stroomtoevoer via de nog vuile sporen te verzekeren.

Het inschakelen van een „Relco” tijdens de reinigingsfase is een doeltreffend hulpmiddel, maar kan kleine brandpuntjes op de loopvlakken der wielen veroorzaken. Daarom is het van belang dat de stroomafname geschiedt over zoveel mogelijk wielen, zodat de „Relco” minder kans heeft om in actie te komen.

Een andere mogelijkheid is, de trein te laten slepen door een elektrische lok, gevoed via de bovenleiding. In de „ondergrondse” gebeurt de stroomoverdracht dan via zijdelingse rails en dito sleepcontacten (dergelijke loks bestaan o.a. bij de SNCF voor de „Maurienne”). Deze oplossing vraagt enig werk maar kost weinig.

Om ook het terugvloeien van de stroom voor 100% te garanderen kunnen de (-)wielen van de laatste wagon (die verondersteld wordt op zuiwere sporen te staan) voorzien worden van sleepcontactjes. Deze worden zoals een remleiding, via draad (en eventueel microstekkers) verbonden met de (-)kant van de lok.

Nu we toch doorverbinden kunnen we evengoed de stofzuiger in parallel met de lok koppelen. Lukt het dan

nog niet, dan kan je misschien de stekker van de transfo in het stopcontact steken!

Vergeet niet de reinigingstrein regelmatig... te reinigen.

DEKOR

De klassieke valstrik op kleine banen is de aankleding. Men wil allerlei mooie gebouwen of spektakulaire installaties, er wordt gemeten, gepast en gewoekerd met vierkante millimeters en het resultaat is een ramp. Juist bij kleine banen is de noodzaak het grootst een illusie van ruimte te scheppen.

Voor het ontvangstgebouw komt één van de Jocadis-stations in aanmerking, gekombineerd met de goederenloods. Een seinhuis (blokpost) kan geplaatst worden („Lucigny” van Jouef), maar moet duidelijk buiten dienst zijn, daar sinds de modernisering van het station de blokpost ondergebracht is in een lokaal van het ontvangstgebouw. Het lage perron, met aangepaste zijpanelen, plaatsnaamborden en één schuilplaats, alles van Jocadis, verhoogt duidelijk de Belgische sfeer. Verdere specifieke gebouwen zijn niet nodig, daar het station geen bijkomende functies heeft. Een roestig schuilhokje in golfplaat (Bemo) in de buurt van een tunnelingang kan een bijdrage leveren aan het realisme.

Verdere bebouwing is zéér spaarzaam uit te voeren (maximaal vier gebouwen). De rest van het dekort wordt opgevuld met velden, weiden en een beboste helling. Een ploeg houthakkers aan het werk zetten kan het aantal benodigde bomen sterk beperken.

Vervolledigen met nog enkele vrijstaande maar voldoende hoge bomen en klaar is Kees.

De detailafwerking geschiedt door het alweer spaarzaam aanbrengen van kleine onderdelen zoals een wegwijzer, een kleine gedenksteen, een reclamebord, een drinkbak voor het vee e.d.

Kontroleer regelmatig aan de hand van foto's, vergelijk met echte situaties en aarzel niet om het over-

dadige en overbodige te verwijderen.

VERKEER

Zoals reeds eerder vermeld staan er drie reizigerstreinen ter beschikking die elk hun eigen functie hebben.

- IC : de gekoppelde viertjes. Deze trein rijdt het station voorbij zonder stoppen.
- L : De reeks 23 met M2's stopt bij elke doorgang.
- P : De 60 met de L-rijtuigen stopt 's morgens in de ene richting en 's avonds in de andere.

Na de ochtendspits komt de lokale goederentrein voor de eerste maal op de proppen en vóór de avondspits is hij er weer. Deze trein rijdt terug in de richting vanwaar hij gekomen is.

De gaten in het programma worden opgevuld met de diverse goederentreinen.

SLOTBEMERKING

Ook deze bijdrage is bedoeld voor HO-spoorders, ondanks de commentaren op ons laatste onderzoek, waarbij zeer terecht werd opgemerkt dat er nog andere schalen bestaan. Het is echter moeilijk specialist in alle specialiteiten te zijn.

Voelt iemand zich geroepen om een andere schaal te vertegenwoordigen, dan is hij/zij van harte welkom.

Walter Temmerman

ERRATA

In het artikel „Nog wat over modelbovenleiding” (RR30) zijn een tweetal storende fouten geslopen :

blz. 65, 1e kolom, d) Onderdoorgangen - „één overgang van 7 mm naar 19 mm”; lees : „van 7 mm naar 13 mm”; blz. 66, b) Bruggen - „op het Belgische net de bruggen in de regel uitgevoerd zijn voor dubbelspoor.”; bedoeld werd hier : „de bruggen voor dubbelsporige lijnen in de regel...”. In tegenstelling met sommige buitenlandse netten, waar op dubbelsporige lijnen twee enkelsporige bruggen naast mekaar liggen, treft men in België in dit geval doorgaans dubbelspoorsbruggen aan.



FERIVAN TRAMMODELBOUW

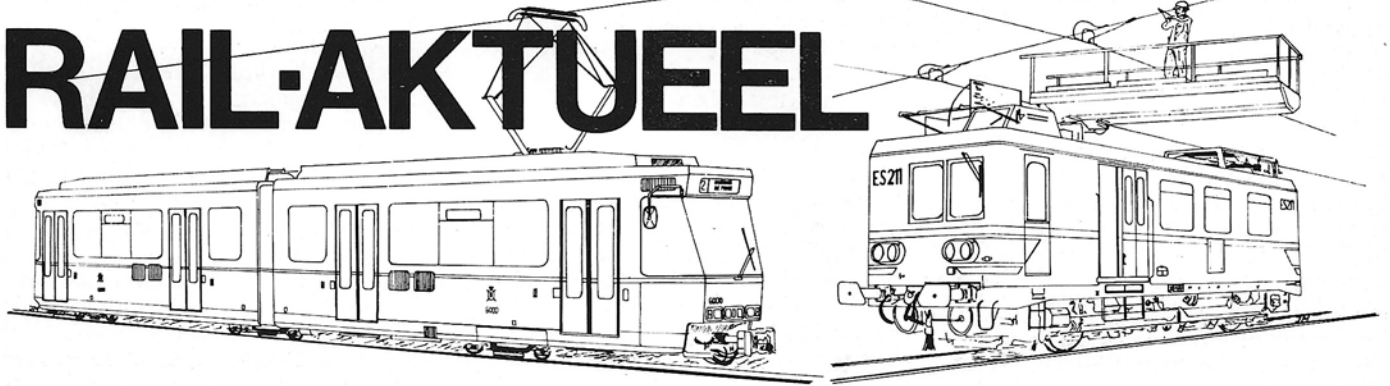
verdeelt Bec-kits, Fairfield Models, Hamann, International Hobby Corp., Keilkraft, Prefo, Sedlacek, Tower Models, „Wiener Verkehrs-betriebe”, Dapol Models, SB Modellbau, Günther, Spieth, Elfer-Lemaco, Kehi, G-K Modellbau.

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



Een groot aantal lezers stelt prijs op uitbreiding van onze rubriek Rail-aktueel, zo bleek uit de reacties op onze vorig jaar gehouden opiniepeiling. Redactie-medewerker Robert Boogaerts zal vanaf heden en in de mate van het mogelijke zijn lang niet onbelangrijk steentje aan Rail-aktueel bijdragen, terwijl ook lezer Leo Schruers uit Hasselt ons beloofde, af en toe iets te laten horen omtrent de wetenswaardige gebeurtenissen in zijn tot op heden enigszins „ondergewaardeerde” provincie. Hier volgt dan de eerste, beduidend uitgebreide versie van deze gewaardeerde rubriek.

• Ombouw breakmotorstellen

Tegen het jaareinde waren alle motorstellen van de eerste schijf (301/335) - uitgezonderd de stellen 301, 302, 303 en 304 die tweeledig zullen blijven tot zij zijn uitgerust met FIAT-draaistellen - omgebouwd tot driedelige eenheden. Zonder onderbreking wordt nu de tweede schijf (336/370) ter hand genomen voor de tus-

senplaatsing van een derde rijtuigbak. Dit heeft voor gevolg dat ook op de kustlijn de driedelige breaks eerlang hun intrede zullen doen. Na ombouw zullen de nummers 331 tot 337 in onderhoud worden genomen door de traktiewerkplaats Merelbeke, in plaats van Stockem of Kinkempois. Op de lijn naar Luxemburg wordt een IC-trein, samengesteld uit alléén tweeledige breakstellen nu een eerder zeldzaam verschijnsel.



• De eerste „HST” in België

Wanneer alles volgens plan blijft verlopen, mag men begin juli 1994 in België de eerste HST (= hogesnelheidstrein) in commerciële dienst verwachten. Er zal dan om de twee uur een HST rijden tussen Brussel en Londen. Vanaf september 1994 zou er voldoende materieel beschikbaar moeten zijn om in een énuurdienst te

rijden. Bij het begin van de exploitatie zou een treinrit tussen Brussel en Londen (of omgekeerd) nog ruim drie uur in beslag nemen. Eens de lijn volledig afgewerkt, wat mag worden verwacht tegen midden 1996, wordt deze afstand afgelegd in tweeënhalf uur. De Kanaal-HST krijgt de naam „EUROSTAR”. Omstreeks diezelfde tijd zou ook de HST-verbinding Brussel - Paris een feit moeten zijn. Op deze nieuwe lijn zal de HST er één uur en twintig minuten over doen om de afstand tussen beide hoofdsteden te overbruggen. De verbindingen Brussel - Amsterdam en Brussel - Köln zullen dan nog steeds langs de bestaande baanvakken worden gereden.

• Brussel-Zuid, Terminal HST

Brussel-Zuid wordt het knooppunt van het Europese hogesnelheidsnet. Dat hiervoor de bestaande gebouwen dienen te worden aangepast spreekt vanzelf. Op 18 mei begonnen de werkzaamheden voor de bouw van de nieuwe HST-terminal voor de verbinding Brussel - Londen (kanaaltunnel-HST). Ondertussen is er in en rond het Zuidstation reeds heel wat veranderd. De goederenafdeling werd naar de andere kant van het station (zijde Fonsnylaan) overgebracht. De luifels en de perronsporen 1 tot en met 6 zijn verwijderd, terwijl ook de volledige spoorbedding werd opgebroken. Zelfs de statige stationstoren moest eraan geloven...

• Materieel HST

Er wordt dus wel degelijk werk gemaakt van een Europees Hogesnelheidsnet en het HST-project krijgt stilaan vaste vorm. Na de bestelling van 38 treinstellen voor de „EUROSTAR-verbinding Brussel - Londen, zullen in een zeer nabije toekomst bestellingen worden geplaatst voor de treinstellen op de HST-verbindingen Paris - Brussel - Amsterdam en Paris - Brussel - Köln Hbf. Vier spoorwegmaatschappijen zijn bij deze materieelorder betrokken (SNCF, DB, NS en NMBS). Na grondig onderzoek van de verschillende offertes zal een consortium van bedrijven instaan voor de bouw van het materieel. Onder leiding van GEC-ALSTOHM zullen ondermeer DE DIETRICH, ACEC-TRANSPORT en BOMBARDIER-



Op de verbinding Gent St-Pieters - Brussel - Namur - Dinant rijden heden nog treinen, homogeen samengesteld uit tweeledige break-motorstellen. In de nabije toekomst zal daarin verandering komen, nu de Centrale Werkplaats Mechelen begonnen is aan de ombouw van de tweede schijf. Foto: AM 434 + 385 + 426 in Namur, 21 september 1992. Foto Jan Mahieu.

EURORAIL deel uitmaken van dit consortium.

Het voornemen om een eerste schijf van 27 HST-treinstellen te bestellen (met een optie op een vervolgorde van nogmaals 10 stuks), werd reeds einde juni 1992 bekend gemaakt. Van deze order zullen er 11 stellingen worden gebouwd voor rekening van de NMBS. Iedere eenheid zal bestaan uit twee motordelen, waartussen acht rijtuigen kunnen geplaatst worden. De stellingen zullen bovendien ook onderling koppelbaar zijn. De motorrijtuigen krijgen een geheel nieuwe uitrusting; voor de rijtuigen werd beslist het concept van de Franse TGV over te nemen.

De HST-treinen zullen plaats bieden aan 377 reizigers, waarvan 120 in eerste klasse en 257 in tweede klasse. Gezien deze stellingen zullen worden ingezet op de verschillende netten zullen ze niet alleen worden aangepast voor het rijden onder 15.000 of 25.000 V wisselspanning en 1.500 of 3.000 V gelijkspanning, maar ook de technische uitrusting krijgen om de verschillende seinsystemen te capteneren.

• **Restauratie perronoverkapping Antwerpen-Centraal (tweede bedrijf)**
De tweede fase van de restauratiewerken aan de perronoverkapping van het Antwerpse Centraal Station werd aangevat op 16 november 1992 en wordt uitgevoerd door de firma Antwerpse Bouwwerken n.v. (ABV). Het karwei moet op 1.460 kalenderdagen worden geklaard. De volledige planning van de werken blijft in handen van de aannemer. Alléén van belang is dat het lastenboek geëerbiedigd blijft en dat het werk tijdig wordt voltooid. Nadat de vakken 16 (met het „gordijn”), 15 en een gedeelte van vak 14 onder handen werden genomen, wordt nu de rest van de metalen overkapping geresatureerd. Er komt terug een gestel op de perrons en in de Pelikaanstraat zal opnieuw een torenkraan worden opgesteld.

• **Dienstregeling internationale reizigerstreinen (CEH)**

De internationale conferentie voor het opstellen van de dienstregelingen voor de internationale reizigerstreinen werd dit jaar van 15 tot 24 september in Liège gehouden. De nodige afspraken werden gemaakt voor de dienstregelingen en het ter beschikking stellen van het materieel. Aan de gesprekken werd deelgenomen door een 170-tal beleidsverantwoordelijken, afgevaardigd door een veertigtal organisaties en maatschappijen, waaronder spoorwegen en exploitanten van lig- en slaapwagens uit 27 verschillende landen. Voorzitter was de Algemeen Directeur van de Zwitserse SBB, terwijl de NMBS als „gastvrouw” optrad.

In het vooruitzicht van de HST-dienst Brussel - London worden vanaf mei 1993 twee nieuw EC-paren op het spoor gezet tussen Brussel en Köln Hbf.



Tentoonstellingen als bv. in Ath en Kinkempois brengen doorgaans unieke treinsamenstellingen op het spoor. Hier HLE 1191 met „zussen” 2552 en 1504 aan de haak te Landen op 13 september 1992. Foto Alain Janmart.

De EC „Memling” zal via Düsseldorf doorrijden tot Dortmund en de EC „Iris” zal Zürich (via Basel) als eindbestemming hebben. Op de verbinding Brussel - Paris Nord zal dagelijks een bijkomende kwaliteits-trein worden ingelegd, wat het aantal dagelijkse ritten in beide richtingen op twaalf brengt. Vanaf de nieuwe dienstregeling zal ook een dagelijkse EC-verbinding tot stand komen tussen Brussel en Berlin Hbf.

De volgende CEH-conferentie (Conférence Européenne des Horaires) zal in 1994 plaatsvinden in Warschau.

• **Opendeurdagen en manifestaties**

- In 1992 vierde de stad Namur haar honderdvijftigste verjaardag. De NMBS was van de partij en zette van 5 tot 8 september de stationsdeuren in

Namur wagenwijd open. Naast het tentoongestelde modern spoorwegmaterieel kon het publiek ook een kijkje achter de schermen nemen. Op 5 en 6 september konden de liefhebbers zich al helemaal uitleven tijdens een aantal tussen Namur en Dinant gratis ingelegde stoomritten.

De Centrale Werkplaats Salzines bleef bij dezelfde gelegenheid niet achter en liet het grote publiek kennis maken met haar installaties. De bezoekers werd een fraaie brochure overhandigd, waarbij voor de Nederlandstaligen een keurige samenvattende vertaling was voorzien. Het personeel van Salzines verdient een extra-pluim voor dit initiatief! Voor de fotografen waren op de binnenplaats enige nieuwe realisaties opgesteld, waaronder de in ons nr. 29



201.010 en 5927 op 11 september 1992 in Wijchmaal, onderweg naar de tentoonstelling in Kinkempois. Foto Ronald Mardaga.



Voor het inleggen van de extra-stoomritten naar aanleiding van de opendeurdagen in Ath werd lokomotief 29.013 op 26 september overgebracht van haar stelplaats SPTM Leuven naar Ath. We zien hier trein MP18243 aan het oude seinhuis in Halle. Foto Ronald Mardaga.

vermelde rangeerdiesel FAZ 9206 en de eerste met vlottende cabines uitgeruste 54'er.

- Bijna gelijklopend met deze manifestaties vierde Liège in de maand september de honderdvijftigste verjaardag van de bekende „hellende vlakken”, op het traject Ans - Liège Guillemins. Dit ging ook deze maal gepaard met een tentoonstelling „De toekomst van het spoor en de TGV”, gehouden in het Congrespaleis van 12 tot 23 september en met opendeurdagen in de reusachtige werkplaatsen van Kinkempois. Bij deze gelegenheid werd heel wat door de Cockerill-fabrieken gebouwd spoorwegmaterieel tentoongesteld, naast interessante voorbeelden van ander rollend en traktiematerieel. Onder de vele „blikvangers” noteerden we een immens grote gietvatwagen voor het vervoer van vloeibaar staal (16 - zestien ! - assen), de elektrische lokomotief 2383 (één der vaste opdruk-lokomotieven voor de hellende vlakken), een replica van de ooit als éénling gebouwde diesellok 5001 (waarvoor lok 5145 enigszins ten onrechte tijdelijk de blauwe schildering en het nummer 5001 kreeg), diesellokomotief 6041 (die bij deze gelegenheid haar „come-back” maakte), elektrische lokomotieven uit de reeksen 11, 18, 25.5 en vele andere, dieselloks van de meest verscheidene bij de NMBS in dienst zijnde of intussen uitgerangeerde reeksen. Bijzonder veel bekijks en fotografen-belangstelling genoten de drie van de vier nog in ons land verblijvende diesels uit de reeks 59 (201001, 201010 en 5927), bij deze gelegenheid speciaal uit Antwerpen, Baasrode Noord en Raeren overgebracht. De gratis pendelritten tussen het station Liège Guillemins en het werkhuis Kinkempois werden gereden met Sprinter-stel

951 („Duikbril”) en met het pas kort tevoren verbouwde drieledige Breakstel 316.

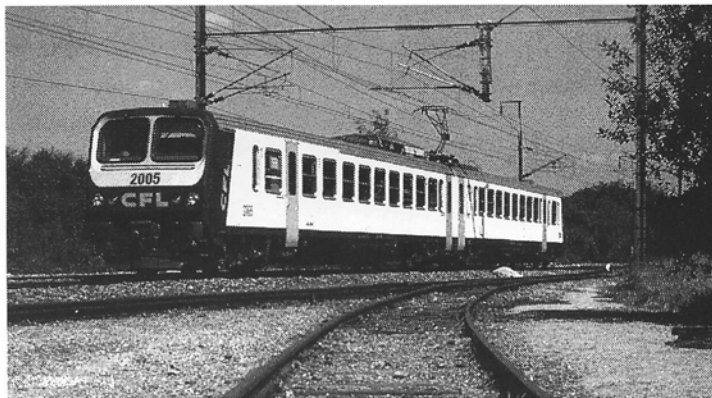
- De NMBS nam deel aan de manifestatie „Journalist voor één dag”, die van 14 tot 18 september in het gehele land werd gehouden. In samenwerking met een aantal dagbladen en bijgestaan door beroepsjournalisten werd aan ongeveer 2.250 laatstejaarsstuden-

ten de mogelijkheid geboden een eigen krant samen te stellen. Na het bijeenprokkelen van „het nieuws van de dag” reden de deelnemers per trein naar Antwerpen, Hasselt of Namur om aanwezig te zijn bij het drukken van „hun” dagblad. Voor het overbrengen van berichten en foto's en voor de verplaatsingen van „journalisten in spé” kon beroep worden gedaan op de diensten van de NMBS, De Lijn en de TEC.

- Van 26 tot 29 september was station Ath aan de beurt om feest te vieren. Hier werd „100 jaar spoor in Ath” alle luister bijgezet. Het meest in het oog sprong de zeer uitgebreide materieelshow, opgesteld in het station. De stoomtrein mocht hier vanzelfsprekend niet ontbreken, want precies lokomotief 29.013 reed in 1966 vanuit Ath de laatste officiële door een stomer gesleepte reizigerstrein naar Denderleeuw.

- Op 7 en 8 november tenslotte wapperden de feestvlaggen aan de stations van Kortrijk en Lille (Frankrijk). De spoorverbinding tussen deze beide steden kwam 150 jaar geleden tot stand, reden genoeg voor een herdenkingsfeest. Tegen de spotprijs van 50 F kon een speciaal vervoerbewijs worden gekocht voor de treinrit Kortrijk - Lille en terug. Bij deze gelegenheid werd met alle IC-treinen uit Antwerpen Centraal doorgereden tot Lille, zodat om het uur een rechtstreekse verbinding ontstond. In het station Lille

Beeldend vermogen: Benelux Rail 7



Benelux Rail 7 (1990-91) f 47,50/BF 880 (ISBN 90-73280-03-8)
144 pagina's met 260 afbeeldingen waarvan 100 in kleur.

Verkrijgbaar in de boekhandel of bij BVS Shop, Biblio Rail, COPEF, L'Etoile du Nord, ETR, GAR, GTF, Jocadis, LSV, Loco Revue, LOK Report, Minirex, NVBS, Stenvall, TKS of rechtstreeks bij de uitgever door overmaking van het betreffende bedrag vermeerderd met f 6,00/BF 120 verzendkosten per zending ongeacht het aantal boeken. Postbank 0279734, Rabobank 1475 19 144 of voor België Gemeentekrediet 083 245 672 610. Eurocheque in Nederlandse gulden per brief kan ook. Onder dezelfde voorwaarden zijn steeds leverbaar :

Benelux Rail 1 (1978-79) f 32,50/ BF 620,
Benelux Rail 2 (1980-81) f 32,50/ BF 620,
Benelux Rail 3 (1982-83) f 32,50/ BF 620,
Benelux Rail 4 (1984-85) f 39,90/ BF 750,
Benelux Rail 5 (1986-87) f 39,90/ BF 750,
Benelux Rail 6 (1988-89) f 42,50/ BF 780,
Benelux Rail 8 (1992-93) verschijnt in 1994.
Uitgeverij 't Nijvere Lezerke
postbus 233, 6400 AE Heerlen



**'T NIJVERE
LEZERKE**

kon de permanente TGV-tentoonstelling op ruime belangstelling rekenen.

• **Reeks 60 toch „officieel” bewaard !**
Eén van de hoogtepunten tijdens de opendeurdagen in de traktiewerkplaats Kinkempois was het heroptreden van de diesel-elektrische lijnlokomotief 6041, bij deze gelegenheid officieel „gedoopt” als museum-exemplaar NMBS.

Dank zij de enorme inzet en het doorzettingsvermogen van de personeelsleden van deze werkplaats, verenigd in de spoorclub ATF (Amicale du Transport ferroviaire) werd dit schitterend resultaat bekomen. De 6041 is nu de enige door de NMBS zelf bewaarde rijvaardige machine uit de reeks 60. De 6025, die nog steeds te Salzannes vertoeft, werd reeds eerder weerhouden als didactisch materiaal maar is niet rijvaardig.

De 6041 zal voor onderhoud toegewezen blijven aan de traktiewerkplaats Kinkempois en zal in de toekomst veelvuldig worden ingezet voor het slepen van extra-chartertreinen. Haar „maiden-trip” maakte de machine op 19 september met een extratrein n.a.v. een bezoek aan de hellingen van Ans. Er werd vertrokken vanuit de werkplaats en via Liège-Gmins naar Ans gespoord. De terugweg verliep via Voroux-vorming en Renory. J.M.

• **Hasselt - Lanaken : Het einde van een lijn(tje)**

Zoals reeds in ons vorig nummer medegedeeld, valt er andermaal minder rooskleurig spoorwegnieuws uit het Oosten des lands te noteren : de korte lijn met het eerbiedwaardige nummer 20, die Hasselt met Lanaken (en vroeger Maastricht) verbond, is het zoveelste Limburgse slachtoffer geworden van de saneringsijver van NMBS en overheid. Lijn 20 was een zijlijn van de lijn Hasselt - Luik (lijn 34), met als beginpunt de vertakking te Beverst-Bilzen. Vandaar kronkelde zij zich door het mooie Zuid-Limburg in de richting van de Maasvallei.

Aanvankelijk liep deze lijn verder tot in het Nederlandse Maastricht, maar deze laatste kilometers werden reeds enkele jaren geleden geamputeerd, zodat het stationnetje van Lanaken als eindpunt fungeerde.

Het personenvervoer was op deze lijn reeds in een ver verleden opgegeven. Het goederenvervoer is hier echter nog lange tijd vrij omvangrijk geweest, vooral toen de beide Limburgen hun steenkoolindustrie nog hadden. Dagelijks waren er toen kolen-treinen en regelmatig ook andere transporten voor onder andere de DSM (Dutch State Mines, de overkoepelende maatschappij van de Nederlands-Limburgse steenkoolmijnen, nu een chemiereus), de KNP (Koninklijke Nederlandse Papierfabrieken) en FN (munitie).

De doodsteek voor deze lijn is tweeledig : op de eerste plaats het stopzetten van het grensoverschrij-



Diesellokomotief 6041 is de enige nog in het bezit van de NMBS overblijvende (opnieuw) rijvaardige machine uit deze reeks. Op 15 mei 1978 wachtte zij in het station van Maastricht het vertrek af, met aan de haak een aantal rytuigen naar Milaan (die in Liège Guillemins zouden worden ingevoegd in de internationale trein). Foto Ronald Mardaga.

dend verkeer met Maastricht en de verbredingswerken aan het Albertkanaal, die in Zuid-Oost-Limburg nog in volle gang zijn en die nu de brug van lijn 20 te Gellik bereikt hebben. Van overheidswege is men niet bereid de nodige fondsen beschikbaar te stellen voor een nieuwe, langere brug over het verbrede kanaal, wat dus het feitelijke einde voor de lijn betekende.

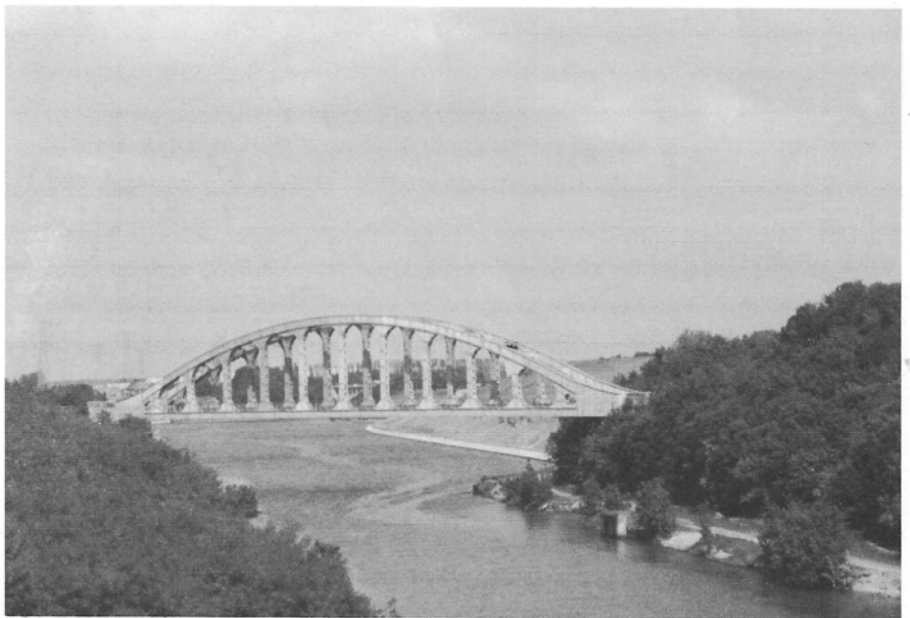
Op vrijdag 22 mei 1992 reed de laatste goederentrein van Hasselt-Vorming naar Lanaken en terug. In plaats van deze door de mijnsluitingen al erg getroffen provincie wat meer mogelijkheden te bieden door haar spoorweginfrastructuur in stand te houden,

wordt zij steeds meer van haar onmiddellijke burens Nederland en Duitsland geïsoleerd. Van een toekomstgericht beleid gesproken... L.S.

• **Driedelige Breaks**

De draaistellen voor de nieuwe tussen-rytuigen van de driedelige Breaks, ontworpen door Fiat, werden in licentie gebouwd door de ABT. Deze Ateliers de Braine-le-Comte et du Thiriau Réunis (ABT) werden echter in februari '92 failliet verklaard. Voor de NMBS vormde dit geen onmiddellijk probleem omdat zij nog beschikte over een voorraad draaistellen tot het einde van het jaar.

Het contract voor de levering van deze



De spoorbrug over het Albertkanaal, gedoemd om te verdwijnen als gevolg van de op de foto goed zichtbare verbredingswerken aan het kanaal, betekende de doodsteek voor lijn 20 Hasselt - Lanaken. Op de oorspronkelijke rechteroever staan nog enkele bunkers uit W.O. II, die evenmin zullen overleven. Foto Leo Schruers.



draaistellen, evenals de ABT-vestiging te Braine-le-Compte waar ze gemaakt worden, werd inmiddels overgenomen door de Westvlaamse groep Mol (Hooglede). Mol was reeds in de sector spoorwegmaterieel actief via het in 1988 overgenomen bedrijf Brec (Lot).

• IJzeren Rijn

Einde oktober bracht de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) een rapport uit over het goederenvervoer. Dit rapport behandelt de verschillende deelsectoren, namelijk het wegvervoer, de binnenvaart en het vervoer per spoor. De nadruk wordt gelegd op de complementariteit van de verschillende vervoersdragers en niet op de concurrentie tussen de sectoren.

Ook de SERV stelt nu in zijn rapport dat de aanleg van de IJzeren Rijn een beleidsprioriteit moet zijn. De opening van de Kanaaltunnel en de ontwikkelingen in Oost-Europa vergroten het belang van deze lijn.

Wanneer zullen bij onze Nationale spoorwegmaatschappij de pleidooien voor een volwaardige IJzeren Rijn niet langer in dovemansoren vallen ?

R.B.



• Nieuwe trams

Op 23 juni gaf de Raad van Bestuur van de VVM haar principiële goedkeuring aan het voorstel van de directie om jaarlijks negen trams aan te kopen.

Deze nieuwe trams moeten zorgen voor een aanzienlijke verjonging van het trampark van de VVM. De gemiddelde leeftijd van het 273 eenheden tellende spoorpark bedraagt immers 22 jaar. In de toekomstige kulturele hoofdstad van Europa bedraagt deze gemiddelde leeftijd zelfs 26 jaar. De VVM zou dit willen terugbrengen tot 15 jaar.

Deze 15 jaar worden als ideaal beschouwd, rekening houdend met de normale afschrijvingstermijn van 30 jaar. Om het park in stand te houden en een homogene spreiding in leeftijd te bekomen - wat de onderhoudskosten sterk drukt - zouden elk jaar 9,1 trams moeten aangekocht worden.

Concreet zou de VVM om de twee jaar telkens 18 trams bestellen. Aangezien een lage-vloertram met draaistroomaandrijving vandaag circa 67 miljoen kost, geeft dit op jaarbasis een extra-uitgave van 603 miljoen. De maatschappij heeft zelf dat geld niet. Daarom kan dit vervangingsprogramma pas daadwerkelijk gestart worden als de directie hiervoor de nodige financieringsmiddelen vindt. Hiervoor rekent zij op een kapitaalsubsidie van de Vlaamse regering, ofwel op een verhoging van de haar toegekende werkingsmiddelen (via artikel 81.30). In de begroting '93 is alleszins nog geen frank voor nieuwe trams voorzien. Verwonderlijk is dit niet : tussen een eerste prijsvraag en de start van de serieleveringen verlopen immers meerdere jaren. De Vlaamse tramgebruikers moeten dus nog enkele jaartjes geduld hebben.

R.B.

ANTWERPEN

• Op 13 oktober 1992 verleende gemeenschapsminister Johan Sauwens toelating aan De Lijn om een algemene offerte-aanvraag uit te schrijven voor de aankoop van 30 nieuwe bussen voor het stadsnet van Antwerpen. Deze milieuvriendelijke stadsbussen met lage vloer en drie deuren zullen in de plaats komen van verouderde of niet aan de stadexploitatie aangepaste bussen.

De bestelling zal nog in 1992 geplaatst worden, zodat de nieuwe bussen in de tweede helft van 1993 kunnen worden afgeleverd.

In diezelfde prijsvraag is eveneens de aankoop voorzien van 5 stadsbusjes van het type dat aangekocht werd voor het Brugse stadsnet.

In een eerste fase zullen zij ingezet worden tijdens de periode „Antwerpen - Culturele Hoofdstad van Europa”, voor bijzondere verplaatsingen van kleinere groepen en voor promotiedoeleinden. Nadien zullen zij gaan rijden in de stadsexploitatie diensten van Mechelen en/of Turnhout.

• Punt aan De Lijn

Het dossier „Punt aan De Lijn” (zie Rail-Revue 30/1992) werd in de vergadering van de Vlaamse Executieve van 4 november 1992 besproken en terzake werd een beslissing genomen. De Vlaamse Executieve stemde principieel in met de prioritaire noordelijke uitbouw van het openbaar vervoer in Antwerpen, zoals opgenomen in verschillende studies en plannen (o.a. Dimarso-Sobemapstu-

die, Globaal Structuurplan Antwerpen enz.).

Voorwaarde hierbij is wel dat de stad Antwerpen op haar domein doorstromingsfaciliteiten garandeert voor het openbaar vervoer in het algemeen en voor de nieuwe noordelijke tramlijnen in het bijzonder.

De Lijn wordt gelast in het volgende decennium per jaar gemiddeld 2 km dubbelspoor voor de uitbouw van tramlijnen te realiseren, binnen de voor investering vrijgemaakte kredieten, waarbij de V.V.M. verantwoordelijk blijft voor de exploitatiegevolgen van deze uitbreidingen.

De V.V.M. wordt tevens gemachtigd om te voorzien in een coördinatiepunt voor stads- en streekvervoer, evenals „park & ride”-faciliteiten op de terreinen van General Motors aan het kruispunt van de Groenedaallaan en de Noorderlaan te Antwerpen. Hierbij aansluitend wordt de V.V.M. gemachtigd om op dezelfde site te voorzien in de bouw van een stel- en werkplaats voor trams en bussen, volgens een alternatief voorstel (een wijziging van het project zoals het door de V.V.M. werd voorzien) : de totale grondoppervlakte en de totale bebouwde oppervlakte werden verkleind; een administratief gebouw werd niet meer opgenomen; leasing voor de aankoop van gronden en gebouwen werd voorzien, gespreid over 4 jaar (1.1.93 tot 31.12.96); inrichting van stel- en werkplaatsen voor trams en bussen is uit te voeren tegen 31.12.96; leasing van de inrichtings- en uitrustingswerken van de stel- en werkplaatsen dient gespreid over een duurtijd van 15 jaar (vanaf 1.1.97); aankoop en aanleg van het coördinatiepunt dient te gebeuren met een leasing over 4 jaar, ingaande op 1.1.93.

Binnen de globale investeringskredieten voor het openbaar vervoer wordt de daartoe nodige financiële ruimte voorzien.

Voorwaarde is ook dat de V.V.M., vanaf 1997, jaarlijks een stijgend aandeel uit eigen middelen in de financiering voorziet, onverminderd de verplichting om de opbrengsten uit de verkoop van de buiten dienst te stellen loodsen en werkplaatsen in te brengen.

Mits een formele beslissing omtrent het project door de Raad van Bestuur van de V.V.M. en mits integrale toepassing van de wet op de overheidsopdrachten (zowel voor de toewijzing der werken als voor de financiering van het project), mag de V.V.M. - onder toezicht van de Gemeenschapsminis-

Op oudejaarsdag '78 overviel de winter het hele land met een flink pak sneeuw, gevolgd door strenge vorst. De bevroren en door auto's vastgereden sneeuw maakte op vele plaatsen het tramverkeer quasi onmogelijk. In Antwerpen duurde het drie volle dagen eer het tramnet terug normaal kon worden geëxploiteerd. Hier zoutwagens 8829, gevolgd door trekker 4429 met sneeuwvager 8887 op de Amerikalei. Helemaal vóóran een bulldozer met sneeuwplough, die de taak van de 8887 had overgenomen. 2 januari 1979, dia Robert Boogaerts.

Lijn 90 Charleroi - La Louvière : voor hoelang nog ? Het in de veelkleurige TEC-livrei gestoken en hernummerde BN-motorrijtuig 7440 te St.-Vaast op 26 september 1992. Fotografen : rep je voor het onherroepelijk te laat is ! Dia Ronald Mardaga.

ter van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming - verder onderhandelen binnen welbepaalde marges van de gegarandeerde bedragen. Be-doeling is, de beste voorwaarden te bepalen voor het afsluiten van een onroerende leasingovereenkomst met de projectontwikkelaar, houder van de geldige optie op het geheel van de General Motors-site.

De Raad van Bestuur van de V.V.M. zal binnenkort een definitieve beslissing dienen te nemen over de haalbaarheid van het project, in het raam van de door de Vlaamse Executieve gestelde voorwaarden. E.K.

• Antwerpen 93

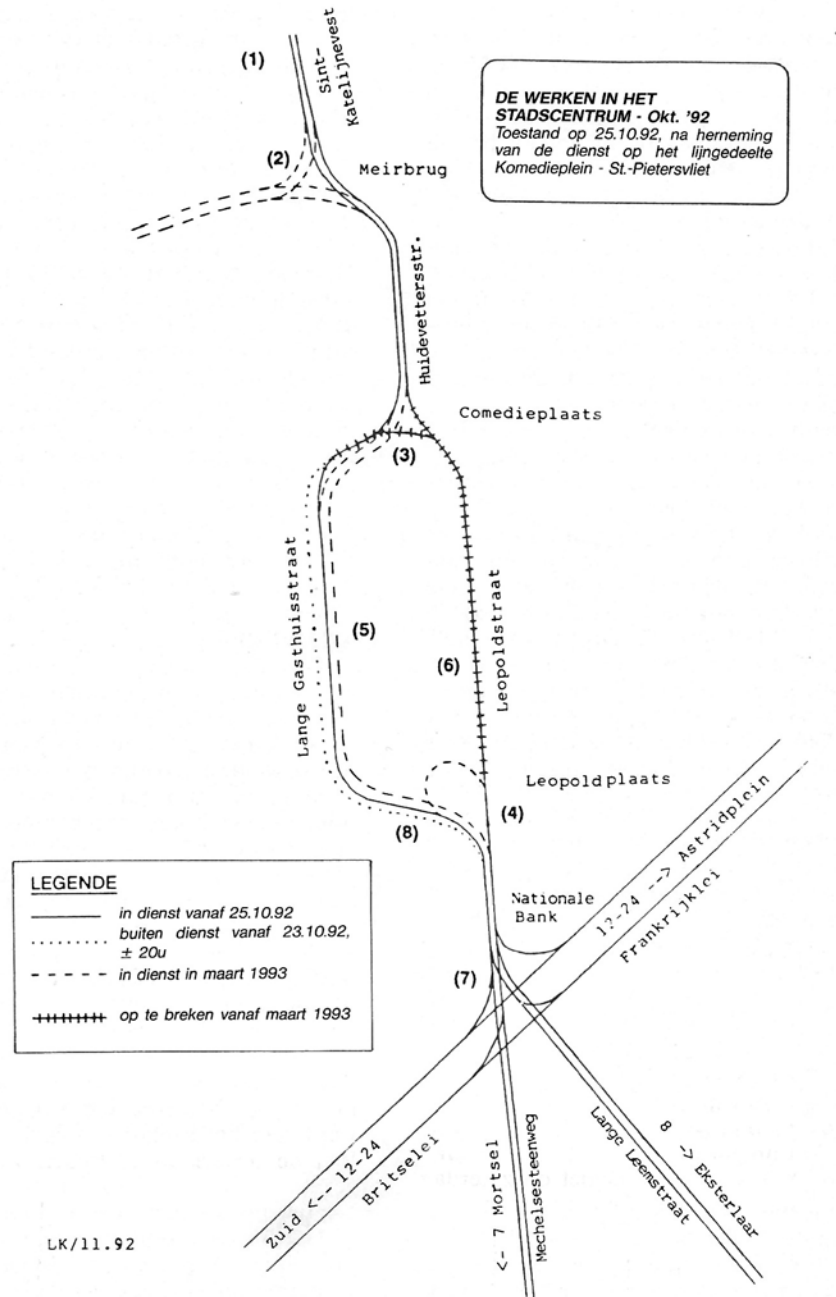
In 1993 wordt Antwerpen de culturele hoofdstad van Europa. Een jaar waarin tal van activiteiten en manifestaties worden georganiseerd waardoor Antwerpen bekendheid zal verwerven tot ver buiten zijn grenzen.

De Lijn treedt op als één van de hoofdsponsors van Antwerpen 93 (de NMBS is een andere hoofdsponsor). In het raam van de promotie voor deze manifestatie werd een bijzonder logo gecreëerd, dat overal zal opduiken om de potentiële bezoekers van Antwerpen 93 aan te sporen hierbij het openbaar vervoer te gebruiken. Dit associatielogo omvat de slogan „Lijnrecht naar Antwerpen 93”, geïntegreerd in het logo van De Lijn. Dit speciale logo zal worden aangebracht op alle voertuigen van de Lijn (in eerste instantie deze in Antwerpen en in het Waasland), op alle Z-kaarten en rittenkaarten in gans Vlaanderen en op de briefhoofden, drukwerken en folders van de entiteit Antwerpen. R.B.

• De spoorwerken in het stadscentrum (stand september/november 1992)

De weersomstandigheden zaten sporenleggers en stratenmakers zodanig mee, dat men begin november reeds behoorlijk was vooruitgelopen op de voorziene planning voor de spoor-herstructureringswerken. Tijdens de maanden september en oktober werd het laatste stuk bestrating in de Katelijnevest aangebracht. Aan de hoek van Katelijnevest en Meir werden de wissels voor lijn 4, richting Schoenmarkt, definitief gelegd, waarbij de plaatsing van de kruising met het spoor van lijn 7 echter nog geruime tijd op zich liet wachten. Het leggen van de rails in de Huidevettersstraat en van de spoorverbinding tussen deze laatste en de Katelijnevest, evenals het op de Meirbrug herleggen van wissels en kruising ten behoeve van lijn 8 was in de tweede helft van oktober beëindigd.

Ter hoogte van de Nationale Bank was het nieuwe tracé St.-Jorispoort/Leopoldplaats het oude, stadinwaarts leidende spoor van lijnen 7 en 8 intussen zo dicht genaderd, dat reeds eind september een wisselverbinding tussen de oude en de nieuwe rails richting centrum kon worden verwezenlijkt. Op vrijdagavond 23 oktober werden



- (1) Geheel vernieuwd tracé St.-Katelijnevest, momenteel bereden door lijnen 7 (definitief) en 8 (voorlopig), naar en van St.-Pietersvliet.
 - (2) Buiten dienst richting Groenplaats, vanaf maart 1993 bestemd voor lijnen 4 en 8.
 - (3) Tot maart 1993 bestaande keermogelijkheid aan het Komedieplein. Het nieuwe spoor Huidevettersstraat, richting Lange Gasthuisstraat, volgt voorlopig nog voor een klein gedeelte het oude tracé.
 - (4) Keerlus Leopoldplaats, op dit ogenblik voorlopig buiten dienst.
 - (5)-(8) De drie sporen in Lange Gasthuisstraat en St.-Jorispoort, waarvan heden alléén het staduitwaarts leidende bereden wordt.
 - (6) In de Leopoldstraat zullen de tramrails na 108 jaar verdwijnen : het eerste in deze straat aangelegde spoor kwam er in 1885 !
 - (7) Nationale Bank : hier dienden de rijtuigen op lijnen 7 en 8 vanaf de avond van 23 oktober terug te keren. Dit ingewikkelde manoeuvre werd nog tot zondagochtend 25 oktober (zij het toen slechts éénmaal) uitgevoerd.
- Kaart uit „Tram 2000” nr. 129, november 1992; gepubliceerd met toestemming van de heer Luc Koenot.

de diensten op lijnen 7 en 8 naar en van het Komedieplein omstreeks 20 uur gestaakt, waardoor het oude staduitwaarts leidende spoor in de Lange Gasthuisstraat en de St.-Jorispoort definitief buiten dienst ging. Lijnen 7 en 8 werden „ingekrompen” tot aan de Nationale Bank, wat gepaard

ging met een vrij spectaculair keermancoeuvre aan resp. het einde van de Mechelse Steenweg, de Frankrijklei en de Britse Lei. De uit Mortsel en Deurne komende tramrijtuigen dienden vanaf de laatste halte aan de Mechelse Steenweg achteruit rijdend de wissel richting Frankrijklei te

nemen, vervolgens vooruit te komen naar het begin van de Britse Lei om tenslotte - voor de tweede maal achteruit rijdend - langs de wisselverbinding tussen de Britse Lei en de Mechelse Steenweg opnieuw deze laatste te bereiken, zodat zij terug staduitwaarts konden vertrekken. Hoefte het gezegd dat dit „tramcircuit”, vooral temidden van het zeer drukke verkeer op zaterdag 24 oktober, voor het nodige gewezen en geknars van tanden van zowel trambestuurders, De Lijn-agenten als autovoerders heeft gezorgd?

Onmiddellijk nadat het laatste rijtuig op vrijdagavond het oude spoor had verlaten werd de bovenleiding op dit tracé verwijderd. (De rails verdwenen enkele dagen later.) Intussen was men op de Leopoldplaats en op het Komediëplein met man en macht aan het werk gegaan om de aansluiting tussen oude en nieuwe rails tot stand te brengen. Op de Leopoldplaats werd het nieuwe spoor verbonden met het staduitwaarts leidende spoor aan de Mechelse Steenweg. Op het Komediëplein realiseerde men tegelijkertijd de verbinding tussen enerzijds het oude spoor komend uit de Leopoldstraat met de nieuwe rails in de Huidevettersstraat; anderzijds werd stadsuitwaarts het nieuwe tracé Huidevettersstraat met het eveneens nieuwe dito in de Lange Gasthuisstraat aaneen geknoopt. De oude verbinding Leopoldstraat - Komediëplein - Lange Gasthuisstraat bleef daarbij behouden zodat, indien noodzakelijk, ook nog via het Komediëplein kan worden teruggekeerd. Het stadinwaarts leidende oude spoor van de Leopoldstraat zal zodoende nog tot het voorjaar 1993 in dienst blijven!

De Lijn hoopte de diensten op lijnen 7 en 8 naar St.-Pietersvliet op zaterdag 24 oktober omstreeks 14 uur te kunnen starten. Alhoewel reeds in de voormiddag vanaf 10.30 uur een eerste proefrit plaatsvond met PCC-rijtuig 2146 - voorafgegaan door de op de rails rijdende ladderwagen 8068, van waarop stroomafnemer en bovenleiding nauwlettend in de gaten werden gehouden - bleek het geplande streefjaar niet haalbaar. Nog tijdens de eerste proef-doortocht dienden rails te worden bijgeschaafd aan de Meirbrug en moesten hopen aarde worden verplaatst aan het Komediëplein. Na een tweede, deze maal alléén door „proefkonijn” 2146 uitgevoerde tocht naar St.-Pietersvliet en terug, viel de activiteit op het spoor zo goed als helemaal stil. Toen 's avonds eindelijk zou kunnen gereden worden - nadat met rijtuig 2042 het traject een laatste maal was verkend - bleken een aantal intussen op het spoor achtergelaten auto's („onvindbare” bestuurders inbegrepen: de eersten maar zeker niet de laatsten!) de exploitatie in de weg te staan en besloot men, in arren moede, de doortocht van lijnen 7 en 8 naar St.-Pietersvliet uit te stellen tot zondagmorgen 25 oktober bij het begin van de dienst...* (Past hierbij



Meirbrug, 15 oktober 1992 : het eerste stuk vanaf de Katelijnevest richting Groenplaats afbuigende spoor ten behoeve van lijn 4 heeft gestalte gekregen. Foto Staf Cuyt.

de vraag of deze auto's niet door tussenkomst van de politie konden worden weggetakeld, zoals dat ook op zaterdagmorgen met verschillende wagens in de Katelijnevest gebeurde?) Vanaf zondag 25 oktober rijden lijnen 7 en 8 dus door tot St.-Pietersvliet. Doch hiermede was lang niet alle tramen autoverdrift geleden. Het de St.-Katelijnevest, richting Meirbrug berijdende autoverkeer werd op geen enkele wijze gewaarschuwd omtrent de onmogelijkheid de Meirbrug te bereiken (de enige ontsnappingsmogelijkheid uit deze „val” bestond uit het rechts afslaan naar de Vleminckstraat), zodat tientallen auto's om de haverklap vastreden vóór de

nieuwe en niet te passeren tramhalte aan de Meirzijde van de Katelijnevest. Als klap op de vuurpijl werd intussen ook de Eiermarkt voorbij de Sudermanstraat voor alle autoverkeer afgesloten, zodat vanaf de Eiermarkt de Sudermanstraat en de Vleminckstraat dienden gevolgd om... de Katelijnevest te bereiken (waardoor de al niet brede Vleminckstraat een tweerichtingstraat werd).

Deze méér dan chaotische toestand, waardoor ook de tramdiensten naar en van de St.-Pietersvliet regelmatig in het honderd liepen, was m.i. een logisch gevolg van het totaal ontbreken aan voorafgaand overleg tussen het stadsbestuur en De Lijn. Zo had bv.



Aan het begin van de Mechelse Steenweg werd reeds einde september 1992 een wisselverbinding tussen het oude en het nieuwe stadinwaarts leidende spoor verwezenlijkt. PCC 2002 op lijn 11 is net vanaf de Frankrijklei om het hoekje komen kijken: er reden die namiddag - als gevolg van een storing op het net - niet minder dan zeven van de tien tramlijnen naar het Komediëplein! Het nieuwe spoor stadsuitwaarts is nog niet aangesloten. 15 oktober 1992, foto Staf Cuyt.



Antwerpen, Meirbrug, 24 oktober 1992. PCC 2146 komend van de Sint-Katelijnevest tijdens zijn tweede proefrit. Foto Eric Keutgens.

het invoeren van tijdelijk éénrichting-autoverkeer in de Katelijnevest, richting Minderbroedersrui, heelwat ellende kunnen voorkomen...

Het laatste nog te schrijven hoofdstuk van de spoorwerken in het oude stadscentrum betreft de cruciale railverbinding tussen Meirbrug en Nationalestraat, langs Schoenmarkt en Groenplaats. Het oude spoor op de Schoenmarkt, richting Groenplaats, was begin november reeds verwijderd en alles laat voorzien dat, zo de weergoden het willen, men in het voorjaar 1993 een punt kan zetten achter deze omvangrijke onderneming.

Niemand zal er rouwig om zijn! S.C.
* Het officiële De Lijn-rapport omtrent deze calamiteiten luidt als volgt :

„Tramlijnen 7 en 8 - verlenging tot Tolhuis 24.10.1992

Wegens de vele dienststoornissen ont-

breken enige nauwkeurige tijdstippen. Volgende gegevens staan onbetwistbaar vast.

Zaterdag 24.10 L8/volgnr. 1/2157 mocht als eerste wagen doorrijden doch reed vast wegens geparkeerde auto St.-Katelijnevest 61 te 23u05. De overige vertrekken van L7 en L8 werden daarom omgeleid bij Nationale Bank, volgens het gewone manuever op die dag. Een controleur heeft de bestuurder naar de loods 1 gebracht. Uiteindelijk heeft de interventiedienst loods 3 de wagen binnengehaald.

Aankomst loods 3 : 0u40.

In wezen is er dus geen lijndienst tot St.-Pietersvliet/Tolhuis geweest. Zondag 25.10 :

Eerste wagen L8/1/2164 : raakte om 6u17 vast wegens 3 geparkeerde auto's in St.-Katelijnevest (GEEN P.V. van Politie).

Na 53 min. oponthoud doorgereden tot St.-Pietersvliet : eerste vertrek 7u15. (Inmiddels werd volgnr. 2 omgeleid bij Nationale Bank).

L7/3/2058 : 7u24 eerste vertrek bij St.-Pietersvliet/Tolhuis.

(ondertekend)
27.10.1992"

• Nog met betrekking tot de spoorwerken in het Antwerps stadscentrum zijn wij zo vrij volgend veelzeggend tekstje te citeren uit het door de Touring Club van België uitgegeven tijdschrift „Touring Wegenhulp” nr. 19 van 22 oktober 1992 :

„Moeilijk autoverkeer in Antwerpen-Stad”

„Sinds geruime tijd zijn er grote moeilijkheden voor het autoverkeer in de stad Antwerpen te wijten aan het afsluiten voor alle verkeer van de Meir, de verplaatsing van de tramrails in de Katelijnevest, Lange Gasthuisstraat, enz...

„Het is nu ook verboden op de tramrails van de Mechelsesteenweg, richting binnenstad te rijden, tussen de kerk van de Heilige Geest en tot bijna op het kruispunt van de Nationale Bank. Vóór deze kerk is er slechts één rijstrook.

„Men zegt waarschijnlijk dat dit alles de bevordering van het tramverkeer met zich mee zal brengen. Daar twijfelen wij echter aan, daar voor de enkele trams die er rijden het verkeer voor honderden automobilisten wordt bemoeilijkt. V.d.W.”

Ik ben het tot op zekere hoogte met auteur V.d.W. eens wat betreft de verkeersmoeilijkheden; ik wijs ten andere zowel in ons vorig als in dit nummer ook op de deels door de spoorwerken ontstane verkeerschaos die, mits het nodige overleg tussen stad en vervoermaatschappij, heelwat minder ingewikkeld had kunnen zijn. Wel vergeet de schrijver van het artikeltje gemakshalve te vertellen dat het wegverkeer **altijd** hinder ondervindt van wegenwerken, waar ook ter wereld die plaats mogen vinden. Hij grijpt de hier geboden gelegenheid (nog maar eens ?) aan, om het openbaar vervoer de zoveelste - en niet erg faire - slag onder de gordel toe te dienen en is er klaarblijkelijk van overtuigd, dat de rechten van de privé-autogebruiker ten allen prijze moeten primeren op de rechten van de niet-autorijdende gemeenschap.

Met de tweede alinea van zijn tekst, omtrent de toestand op de Mechelse Steenweg, steekt de schrijver echter - ongewild, onwetend ? - de vinger in het eigen oog. Tussen de H. Geestkerk en de Nationale Bank was in de praktijk altijd slechts één rijstrook in beide richtingen beschikbaar waarbij, eveneens in beide richtingen, altijd op de tramsporen diende te worden gereden. De verklaring voor deze toestand is in wezen vrij eenvoudig : op bijna de hele lengte van het voornoemde stuk Mechelse Steenweg is langs beide straatzijden parkeermogelijkheid voorzien. Het project



Motorrijtuig 2000, onder de voorlopige film „8 Eksterlaar - St.-Pietersvliet”, drukt op de St.-Katelijnevest het bareeltje open aan de nieuwe en nog niet geheel afgewerkte halte bij de Meirbrug. 3 november 1992, foto Staf Cuyt.

„Sneltram 7” mocht van de daar gevestigde handelszaken onder géén beding raken aan deze parkeerplaatsen want „No parking - No business” - remember ?

Indien wat meer „eenzame chauffeurs” tram 7 zouden nemen, zouden reeds heel wat verkeersproblemen zichzelf in het niets laten verdwijnen. Doch dan zouden diezelfde chauffeurs al eens een pakje of een tas moeten dragen en misschien zelfs enige honderden meter te voet moeten lopen : voorwaar een uiterst vermoeiende bezigheid !

- Op woensdag 18 november kreeg PCC 2044, rijdend op lijn 7, ter hoogte van de Koninklijke Laan in Berchem een fameuze oplawaai van een vrachtwagen, waardoor het rijtuig zwaar beschadigd diende te worden afgevoerd. Wat reizigers, tram- en autobestuurders aangaat bleef het gelukkig bij lichte verwondingen.

Deze onvrijwillig veroorzaakte aanslag op het reeds zeer krappe Antwerpse materieelbestand zal ongetwijfeld voor bijkomende moeilijkheden zorgen : het tekort aan rijvaardige tramrijtuigen is intussen - mede als gevolg van het PCC-ombouwprogramma en van het gekoppeld rijden op de lijnen 2 en 15 - zo groot geworden, dat PCC 2022 aanvankelijk „poedelnaakt”, t.t.z. spierwit geschilderd en slechts van zijn frontnummers voorzien, de lijn werd opgestuurd. Na enige tijd kreeg het rijtuig dan toch een zeer bescheiden De Lijn-zelfklevertje opgeplakt ! S.C.

- Op de Amerikalei, richting Zuid, werden eindelijk de rails opgebroken van de voormalige tramlijn 1, die ongeveer vijftientig jaar geleden „tijdelijk” werd verbust ten einde de werken aan de Kennedytunnel mogelijk te maken.

- Op amper vier maanden tijd is men erin geslaagd, de volledige reeks 327-336 van De Polder-autobussen te herschilderen in De Lijn-kleuren. Deze prestatie steekt, wat de benodigde tijdsduur betreft, wel schril af tegen deze van de opbraak-werkzaamheden aan de sporen van lijn 1...

- Op wekdagen is er om 7 uur aan de Rooseveltplaats een vertrek van lijn 50 naar Wilrijk Industriezone, met aankomst om 7.24 uur; vervolgens wordt naar lijn 25 (UIA Campus) gereden. De dienst wordt verzekerd door een autobus uit de reeks 1001-1080 onder de film „50 Wilrijk Industriezone”. L.C.

OOST VLAANDEREN

• Rabot en Blaisantvest

De toestand aan het Rabot is vrijwel onveranderd gebleven. De trams komende van het station slaan aan het Rabot nog steeds af richting Wondelgem en Evergem. Op het verlengde van lijn 40, tussen het Rabot en de Muidebrug rijdt nog steeds een pendeltram. Het merkwaardige is dat de tram op enkelspoor rijdt (spoor kant stad) gezien het tweede spoor reeds begin september nagenoeg volledig werd opgebroken. De tram rijdt er nu middenin een gigantische wegenwerf met de nodige slijk- en waterpartijen : een tafereel dat zo uit het voormalige Oostblok zou kunnen ingevoerd zijn.

Op het tracé van lijn 1 waren eind november de spoorwerken in de gehele Rabotstraat nagenoeg beëindigd. Op het Sint-Elisabethplein konden de nieuwe sporen worden geplaatst terwijl de werken in de Burgstraat nog moeten starten.

• Verlenging tramlijn 2

De wegenwerken zijn zo ver gevorderd dat het tracé van de toekomstige trambedding - middenin de twee rijbanen - reeds duidelijk zichtbaar is. Van de aanleg van de sporen is voorlopig nog geen sprake.

• Herschildering in De Lijn-huisstijl

Het aantal trams in MIVG-kleuren begint danig te slinken. Van de 54 Gentse trams zijn er nog slechts 18 in het blauw getooid. 10 trams zijn volledig bedekt onder de publiciteit en de overige 26 rijden in De Lijn-livrei. Midden oktober verscheen ook de eerste trolleybus (nummer 01) in de nieuwe kleuren.

• Nieuwe stadsbussen

Bij het schrijven van dit artikel moet ongeveer de eerste nieuwe Gentse stadsbus aangekomen zijn. Het betreft een A300-Van Hoolbus met drie deuren en een lage vloer. Het is de eerste nieuwe dieselbus voor het Gentse stadsnet sedert 1980. Meer details volgen in een volgende Rail-Revue.

• Nieuw stationsplein in Dendermonde

Aan het station van Dendermonde startten in oktober de werken voor de heraanleg van het plein. In een eerste fase werden de oude gebouwen van doane en accijnzen gesloopt. Het plein wordt heraangelegd met veel groen (52 hoogstammige bomen, heesters, struiken en bloemperken). Er komen drie parkeerterreinen : twee voor langparkeerders (voor 48 en 103 auto's) en één voor kortparkeerders (22 auto's). 421 fietsen zullen onder-

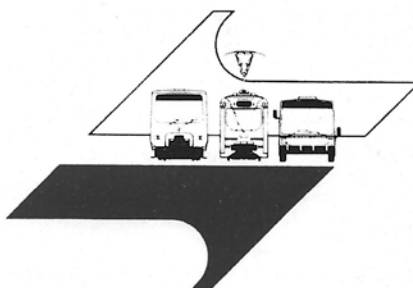
dak vinden in een overdekte fietsenstalling. Voetgangers en fietsers krijgen absolute voorrang op het plein. Verkeersremmende maatregelen zullen trouwens de snelheid van het verkeer moeten beperken. De eerste rijbaan vóór het station wordt voorbehouden aan De Lijn-bussen. BVC

WEST-VLAANDEREN

- De op zaterdag 19 september 1992 door de vereniging „Pro-Tram”, in samenwerking met TTO-Noordzee, met standaard-motorrijtuig 9985 en OB-bijwagens 8768 en 11593 georganiseerde kustrit verliep enigszins anders dan men het zich aanvankelijk had voorgesteld. Even voorbij Duinbergen liet rijtuig 9985 het met een verbrande motor afweten, zodat SM 9123, afkomstig uit Henegouwen, de taak diende over te nemen. De combinatie van een S-premetro-rijtuig, gekoppeld met OB-bijwagens, zal niet vaak aan de kust waar te nemen zijn ! W.M.

• Ongeval

Op 27 oktober reed de BN 6012, die op weg was naar De Panne, op de Nieuwe Rijksweg te Klemskerke (De Haan) in op een landbouwtractor die op de trambedding stond. De tram werd ernstig beschadigd en ontspoorde met het voorste en het achterste draaistel. Een 22-jarige arbeider van de tuinbouw-firma waartoe de tractor behoorde, werd bij dit ongeval op slag gedood. R.B.



• Business Pass

Midden september lanceerde de MIVB een nieuw vervoerbewijs : de „Brussels Business Pass”. Het is een jaarabonnement voor bedrijven, kost 15.000 BEF en ziet er uit als een creditkaart. Met deze kaart kan een werknemer onbeperkt reizen op het MIVB-net. De kaart is vrij overdraagbaar van de ene werknemer op de andere.

De MIVB hoopt op termijn 6.000 van deze pasjes te verkopen.

• Eenheidstarief

Sinds 1 november is er een eenheidstarief tussen de NMBS en de MIVB. Dit betekent dat men met een MIVB-

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 !**

ticket of -rittenkaart nu ook de trein kan nemen. Het reizen met de trein is wel beperkt tot de 28 NMBS-stations die gelegen zijn binnen de Brusselse agglomeratie. Opmerkelijk is, dat voor deze treinoverstap het MIVB-vervoerbewijs 2 uur geldig blijft na afstempling; voor een overstap naar een ander MIVB-voertuig of naar De Lijn of de TEC blijft de geldigheidsduur van 1 uur behouden.

Omgekeerd kan men met een treinsbiljet „Zone Brussel - Zone Brussel” of met een NMBS-rittenkaart „Brussel” ook rijden op het MIVB-net. Wie voor 2e klasse betaalt mag overstappen naar het stadsnet, en vice-versa; wie voor 1e klasse betaalt krijgt ook toegang tot het MIVB-voorstadnet, en vice-versa.

De reeds bestaande gemengde vervoerbewijzen zoals de mtb-abonnementen en treinkaartjes en abonnementen „plus” blijven behouden. (Een biljet „plus” is een treinkaartje voor een traject naar Brussel waarmee men, mits een toeslag, ook een hele dag op het MIVB-net kan rijden. De toeslag, die toch vrij hoog mag genoemd worden, bedraagt momenteel 90 BEF, wat overeenstemt met tweemaal de prijs van een gewoon tramticket. Voor een gemiddelde Brusselbezoeker die zijn treinrit combineert met één heen- en één terugritje per tram, bus of metro, biedt het „plus”-ticket dus geen enkel financieel voordeel.)

• Modernisering trams serie 7700

Eind november verscheen gPCC 7750, na een afwezigheid van bijna een jaar, terug in de Brusselse straten. De 7750 diende het voorbije jaar namelijk als proefkonijn voor de modernisering van de trams serie 7700. Deze trams, oorspronkelijk geleverd als serie 7500, zijn inmiddels bijna allemaal 20 jaar oud. De momenteel geplande modernisering omvat hoofdzakelijk een

grondige revisie van het koetswerk, de volledige vervanging van de bekabeling en de aanpassing aan de nieuwe MIVB-huisstijl, van zowel interieur als buitenzijde.

• Nieuwe bussen

Op 5 juni '92 plaatste de MIVB opnieuw een bestelling voor 60 autobussen bij de firma Van Hool. In tegenstelling met de twee vorige orders (totaal 180 stuks), waar het om bussen type A 500 ging, betreft het nu bussen van het type A 300. Deze nieuwe bussen moeten allen in de loop van '93 geleverd worden. Opmerkelijk aan deze bestelling is dat 20 van deze bussen uitgerust zullen zijn om te rijden op samengeperst aardgas (CNG = compressed natural gas). Deze 20 aardgasbussen komen er op aandringen van het Brussels gewest, dat de extra-kosten die verbonden zijn aan dit experiment betaalt.

• Tussenrijtuigen Metro

Op 24 september '92 werd te Delta het 32ste en daarmee ook laatste metro-tussenrijtuig geleverd. De 32 door BN-Bombardier gebouwde tussenrijtuigen werden inmiddels geïncorporeerd in de metrostellen 201-202 tot en met 263-264. Deze stellen, van de reeks 201-270, werden in 1980-1981 eveneens door BN gebouwd en beschikken zoals de tussenrijtuigen over overloopdeuren. De 32 tussenrijtuigen kregen de onpare nummers 301 tot en met 363. Het toekennen van deze rijtuignummers gebeurde niet in volgorde van levering, maar in functie van het stel waarin het tussenrijtuig werd gekoppeld. De twee eindcijfers van een tussenrijtuignummer stemmen immers steeds overeen met de eindcijfers van het laagst genummerde metrorijtuig waaraan het tussenrijtuig gehecht werd. Zo werd in het stel 201-202 de 301 tussengevoegd, in het stel 203-204 de 303 enz.

• Inkorting tramlijn 58

Vanaf maandag 23 november '92 werd de tramlijn 58 te Vilvoorde enigszins ingekort. De aanleiding hiertoe was de bouwvallige staat en de geplande restauratie van de kerk O.L. Vrouw van de Goede Hoop op het Heldenplein te Vilvoorde.

Wegens acuut instortingsgevaar was deze kerk sinds 23 september gesloten voor het publiek en waren alle verkeer en voetgangers verboden binnen een afgebakende veiligheidszone rond de kerk. Bovendien was binnen een straal van 100 m rond de kerk een snelheidsbeperking tot 20 km/h ingevoerd en waren de diverse wegen die langsheen de kerk passeerden verboden terrein verklaard voor voertuigen zwaarder dan 5 ton. Dit alles om verdere bodemtrillingen te vermijden.

Enkel voor trams en hulpdiensten werd nog een uitzondering toegestaan. Onder het mom dat een tram zwaar is en dus ook zware trillingen veroorzaakt vroeg het Stadsbestuur van Vilvoorde inmiddels om eveneens de tram te laten verdwijnen.

De terminus werd daarom verplaatst tot juist vóór het kruispunt van de Schaarbeeklei met de Stationsstraat (halte Vilvoorde Kerk). De trams maken daar nu kop. Om dit manuever mogelijk te maken werd eind oktober terug een overloopwiel aangelegd in de eigen bedding van de Schaarbeeklei, op een honderdtal meter vóór de nieuw eindhalte.

De MIVB is allesbehalve gelukkig met deze inkorting. De oude eindhalte aan de Grote Markt was immers zeer goed gelegen; de tram had op deze centrumplaats de reizigers a.h.w. maar te „plukken”. De nieuwe terminus daarentegen vereist een flink eindje wandelen en ligt onbeschut midden een drukke verkeersader. Bovendien had het Brussels Gewest begin '92 nog zowat vijf miljoen besteed aan de heraanleg van een groot deel van de eindlus en de straten waarin ze ligt. De MIVB liet haar ongenoegen inmiddels duidelijk blijken: op de informatiepanelen die de inkorting aankondigden vermeldde zij woordelijk dat deze ingreep gebeurde... op uitdrukkelijk verzoek van de Stad Vilvoorde” en dat „zij (de MIVB) niet verantwoordelijk is voor deze hinderlijke toestand”.

De herstellingswerken aan de kerk, en bijgevolg ook de inkorting van de tramlijn, zullen tenminste 2 jaar duren.

R.B.



G-PCC 7702 aan het momenteel buiten dienst gestelde eindpunt van lijn 58 aan de Grote Markt in Vilvoorde. 28 juli 1983, foto Raf Bonte.



HENEGOUWEN

• Eindelijk...

Zeven jaar na de oorspronkelijk geplande openingsdatum werd de lichte metro in Charleroi dan toch enigszins uitgebreid (zie ook ons vorig nummer). Op 28 augustus 1992 was het zover : de ontbrekende schakels in het ondergronds traject naar Fontaine-l'Évêque en de verbinding vanuit Sud via Beaux Arts naar Gilly werden plechtig geopend. Concreet houdt dit het volgende in :

Lijnen 89 en 90 rijden ondergronds van Sud via Beaux Arts, Piges en Marchienne tot het station Pétria (Fontaine-l'Évêque) in volgende frekwentie : 10' (piekuren), 15' (daluren), 30' (weekeinde).

Twee schaduwzijden vallen hierbij te noteren : 1. In Marchienne-au-Pont is er een flinke loopafstand tussen het metro- en het spoorwegstation. De vroegere plannen om het NMBS-station te verplaatsen tot in de buurt van het metrostation werden nimmer gerealiseerd... 2. Vanaf 20u treedt de „bussification” in, m.a.w. het laatste vertrek van lijn 90 richting La Louvière is om 18.53u; de laatste 89 rijdt om 19.53u naar Anderlues !

Lijn 54 (Sud - Gilly) rijdt in volgende frekwentie : 5' (piekuren), 7,5' (daluren), 10' (zaterdagen en vakantieperiode), 15' (zon- en feestdagen).

Ook hier neemt de bus vanaf 20 uur het werk over.

De inbedrijfstelling van dit ondergronds traject noodzaakte een grondige herschikking van de buslijnen. Tijdens het „feestweekeinde” van 28 augustus werd dan ook een nieuw netplan verspreid.

Slotbemerkingen

- Op de tekentafel lag destijds een ontwerp voor 4,3 km ringlijn rond het centrum, waarop 8 lijnen met een lengte van circa 47 km moesten aansluiten !

- Op 28 augustus werd gekoppeld gereden, gelet op de grote toeloop van de bevolking (gratis vervoer, weet je wel...).

• Op lijn 90 werden de versterkingsdiensten voor scholieren verbust tussen Anderlues en La Louvière. Een voorproefje van wat (onherroepelijk ?) komen gaat... E.M.

Bron : Tram 2000 nrs. 126 en 127.

• Op zaterdag 12 september 1992 vonden op het Henegouwse net speciale ritten plaats met motorrijtuig 9924, ter herdenking van de eerste elektrische tramdiensten in Tournai op 10 september 1932. Organisator was de heer Henrotin en er werd gereden onder Doornikse koersborden.

• Alle tramdiensten op de lijnen 89/90 reden in september via Anderlues Junction. Het baanvak Anderlues Monument - Anderlues P.N. via „Roi des Belges” langs de Chaussée de Charleroi was (is ?) dus buiten gebruik.

• De om 16.20u uit La Louvière vertrekkende extra-schoolrit bleef op maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag in principe nog steeds als lijn 93 rijden. W.M.

LUIK - LUXEMBURG - NAMEN

• Nieuw materieel

Eind juni kreeg de firma Jonckheere Bus en Coach uit Roeselare van de Waalse vervoermaatschappij TEC een order voor 67 stadsbussen, te leveren tegen 5,4 miljoen per stuk.

De nv Jonckheere Bus and Coach ontstond einde '91 toen de oude bvba Jonckheere werd opgesplitst in twee afzonderlijke nv's : de reeds vermelde nv, die de busbouwactiviteiten omvat, en de nv Jonckheere die zich toelegt op de toeleveringsactiviteiten. Voor de nieuwe nv is dit dus de eerste grote overheidsbestelling.

De nieuwe bussen moeten in de loop van '93 geleverd worden. Ze zijn van het type City 041 dat in '89 door Jonckheere speciaal werd ontworpen om aan de eisen van de Belgische markt te voldoen. 35 stuks zijn bestemd voor de TEC Namur-Luxemburg, de 32 andere voor Waals Brabant. 25 gelijkaardige bussen werden destijds nog door de NMVB besteld (nrs. 2659-2683) en tussen juli '91 en januari '92 aan de TEC Hainaut geleverd.

Ook de firma Van Hool kreeg midden juli '92 een belangrijk order van de TEC : de levering van 88 driedeursbussen type A 500. Hiervan zijn er 37 bestemd voor de TEC Hainaut, 14 voor Charleroi en 37 voor Liège-Verviers. Ook deze bussen moeten in 1993 geleverd worden.

In het voorjaar waren bij van Hool reeds 7 bussen type A 508 F besteld voor het stadsnet van Mons. Deze midibussen worden momenteel geleverd. Eén van deze busjes was eind oktober te zien tijdens de internationale Autobus-RAI '92 te Maastricht. In de loop van september-oktober werden 4 midibussen Mercedes 0614 geleverd aan de TEC Namur-Luxemburg. Deze waren eveneens in het voorjaar besteld. Ze zijn genummerd 290-293 en zullen worden ingezet op diverse streeklijnen in de Ardennen. R.B.

MUSEUMBEDRIJVEN

• Tijdens de laatste exploitatiedag van het seizoen 1992 van Stoomspoorlijn Dendermonde - Puurs, op TTB-dag zondag 4 oktober, waren de talrijke reizigers voor de laatste rit richting Puurs getuige van een interessant experiment. Voor de allereerste maal werd op een Belgische museumuitbating met succes gereden in een heuse trek-duwdienst. Het stel was samengesteld uit de voor deze exploitatievorm geschikte baandiesellok 6106, gekoppeld met de M1-rijtuigen AB 43002 (waarvan de B-zijde naar de lokomotief toe dient gericht te zijn), B 42044 en (stuurstandrijtuig) BD 49098. De machine duwde haar last in de richting Puurs. Deze „achteruit” rijdende trein kreeg veel en verdiende belangstelling van reizigers en van al dan niet toevallige kijkers. S.C.



Terug van weggeweest : een heuse trek-duwdienst met M1-rijtuigen, nu echter op Stoomspoorlijn Dendermonde - Puurs ! Puurs, 4 oktober 1992, foto Koen Baetens.

Lezersforum

Rijtuigen-ruil met Henegouwen ?

Geachte Redactie,
Betreft : Berichtgeving Rail-Aktueel / Henegouwen

Tot onze verbazing lazen wij in uw rubriek Rail-Aktueel - TEC, bij de opsomming van het materieel dat het museum te Schepdaal verliet richting Wallonië, de vermelding : „9603 geruild tegen 9314”.

Wij kunnen u met zekerheid bevestigen dat zulk een ruilvereenkomst nooit bestaan heeft.

Daarentegen werd bij de besprekingen omtrent de verdeling van het historisch trammaterieel van de NMVB wel overeengekomen om de motorrijtuigen 9603 en 9537 te ruilen. De 9537 werd bij deze „communaux-taire” verdeling toegekend aan Vlaanderen om terug te keren naar Schepdaal, de 9603 werd toegekend aan Wallonië en zou gedetacheerd worden naar Woluwe om daar de 9537 te vervangen.

Door de overbrenging van de 9603 naar Gosselies maakt de ASVi een correcte uitvoering van deze overeenkomst onmogelijk.

Ook betreffende de 10284 bestond een duidelijke ruilvereenkomst. Dit Standaard-motorrijtuig werd bij een ontsparing in 1986 zodanig beschadigd (verwongen onderstel) dat het niet meer voor exploitatie geschikt is. In de loop van '87 kwamen de verenigingen ASVi en Amutra-Vetramu overeen om de 10284 en het tweewassig aanhangrijtuig A.1590 te ruilen. Deze aanhanger verhuisde aldus van Schepdaal naar Charleroi en vervoegde daar het ASVi-materieel. De 10284 ging de omgekeerde weg en kreeg een plaats in de verzameling van Schepdaal.

In '89, bij de verdeling van het NMVB-patrimonium, eiste de ASVi de 10284 echter terug op, op basis van een oude, nooit aangepaste conventie met de NMVB. De meer recente, met Amutra-Vetramu gesloten overeenkomst werd hierbij gewoon genegeerd !

Wij kunnen tot ons spijt dus enkel maar vaststellen dat de vereniging ASVi steeds de eerste is om luidkeels met allerlei overeenkomsten te zwaaien wanneer zij meent dat „haar belangen” in het gedrang zouden komen. Aan het respecteren van overeenkomsten jegens andere verenigingen heeft zij echter duidelijk een broertje dood.

Wij hopen dat deze verduidelijkingen uw lezers enig inzicht bieden in de achtergronden van de momenteel allesbehalve goed te noemen betrekkingen tussen de diverse Vlaamse verenigingen en welbepaalde Waalse Museum-bedrijven.

Hoogachtend,
namens de v.z.w.

Buurtspoorwegmuseum,

Herbert Heller, Gunther Pfeiffer,
voorzitter, conservator.

Het spijt ons oprecht, wanneer door een berichtje in de rubriek Rail-aktueel een (ongewild) verkeerde voorstelling van zaken zou zijn gegeven. Het is nu eenmaal onmogelijk, elke ingezonden mededeling op haar absolute korrektheid te toetsen. Wij zijn er trouwens van overtuigd, dat ook onze korrespondent op de één of andere wijze „op het verkeerde been” werd gezet, reden waarom wij er niet de minste moeite mee hebben, u uw standpunt te laten verdedigen. Toch dient Rail-Revue zich angstvallig ver te houden van eventuele „welles-nietes” discussies tussen verenigingen onderling.

Wij beschouwen uw terechte reactie dan ook als een normaal recht op antwoord en sluiten, wat Rail-Revue betreft, hiermede het debat.

De redactie

Gentse tramwegen „gereviseerd”

In reactie op de recente „Rail-Revue”, in de rubriek lezersforum, wil ik toch nog enkele rechtzettingen doen bij de artikelenreeks over de Gentse tram.

Het werk van Pierre de Meyer is van hoge kwaliteit en naar mijn mening doen de volgende verbeteringen er geen afbreuk aan, dit ligt zeker niet in mijn bedoeling.

Nochtans zijn deze verbeteringen nodig vermeld te worden.

- RR 18, pag. 44, foto bovenaan : auteur : P. Boëhm

- RR 18, pag. 45, linkerkolom : vanaf 1970 bleven alleen bijwagens nrs 60, 67, 70 en 72 over voor de spitsuren op lijn 20. Per 26 juni 1972 zijn ze alle buiten dienst gesteld, de 72 reed toen de laatste rit achter mw. 321. Ze zijn naar de TTA gevoerd.

- RR 19, pag. 88, foto onderaan : datum : 28 maart 1958, auteur : E. Bouwman, plaats : aan Sint-Lievensbrug.

- RR 20, pag. 126, rechterkolom : de 301 reed in 1963 nog sneeuwdiensten en is in oktober buiten dienst gesteld.
- RR 23, pag. 103, foto bovenaan : genomen in 1935, archief NVBS.

- RR 23, pag. 105, middenkolom : na zijn zware botsing van 26 sept. 1966 werd de 339 wel degelijk hersteld ! Op 5 maart 1969 had dit rijtuig terug een zeer zware aanrijding, ditmaal tegen een vrachtwagen die met boomstammen geladen was. Plaats : Contributiebrug. Toen was de 339 definitief buiten dienst. In 1970 werd de 362 vernummerd in de huidige 339.
- RR 24, pag. 145 links onderaan : vanaf 1972 werden de rijtuigen niet meer in brand gestoken, wegens rookhinder in de buurt.

Tabel : de 330A heeft de controller van 322 A.

(nog over de afbraak : Chimefer kwam in de stelplaats de wielenvorken losbranden van de op spanvijzen (vijzels ? n.v.d.r.) geheven kasten met chassis. Eronder stonden dus de losgelaten wielstellen, ook die werden in stukken gebrand. De rijtuigkast met chassis werd op een platte wagen

met vrachtwagen neergelaten en zo ging het transport naar Adegem.)

- RR 26, pag. 44, middenkolom : de ventilatie/verwarming heeft 2 schakelaars op het stuurbord, 1 links en 1 rechts.

pag. 45, linkerkolom : de laatste in dienst gebleven drieassers behielden hun sleepbeugel ! Met uitzondering van de 343, die op 12, 13 en 14 september pendelritten (van het Van Beverenplein tot Dahliastraat, ± 300 m, asfalteringswerken) op lijn 1 reed in 1973, zijn er nooit drieassers met pantograaf in reizigersdienst gesteld.

- pag. 45, kolom rechts : de nieuwe stock buffers is in het begin van de jaren 80 gekocht.

Freddy Coussens,
Lochristi

„Beschadigde” trams

Geachte redactie,
Als trouwe abonnee van „Rail-Revue” moet er me, in 't bijzonder na het lezen van het nummer 30/92, toch even iets van het hart.

Naar mijn mening laat de reproductiekwaliteit van sommige foto's in dit nummer te wensen over en ligt zij soms zelfs beduidend onder het peil van deze in vroegere „Rail-Revue”-uitgaven : te eentonig grijze, bijna contrastloze afdrukken; bovendien staan op enkele foto's de tramrijtuigen niet eens volledig afgebeeld (blz. 52 en 53) !

Ook bij de reproductie van de kleurenfoto onderaan op blz. 51 is duidelijk iets misgegaan; deze kleurenweergave kan derhalve niet overtuigen.

Ik hoop dat u mijn bovenstaande opmerkingen terecht kunt vinden en dat zij kunnen bijdragen tot het behouden van het hoge kwaliteitsniveau van zowel teksten als afbeeldingen dat „Rail-Revue” in de loop der jaren heeft weten te bereiken.

Met alle achting,
E. Cassiers, Hoboken

Ik ben het volkomen met u eens en ik vind het bijzonder jammer, dat goede tot zeer goede originele foto's en prentkaarten op die wijze werden afgedrukt - een gegeven waaroemtrent met de drukkerij reeds uitvoerig van gedachten werd gewisseld. Normalerweise zou vanaf het huidige nr. 31 een gevoelige kwaliteitsverbetering moeten intreden. Laten we het hopen !

Uweveneens terechte opmerking m.b.t. de onvolledig afgebeelde onderwerpen bij enkele foto's ligt - alhoewel het mits enige aandacht bij het kopiëren perfect mogelijk ware geweest een beter resultaat te bereiken - technisch iets moeilijker. Het onderwerp van sommige vooral oudere foto's loopt niet zelden tot bij of op de rand(en) van de opnames. Wanneer zulke foto's „aflopen”, t.t.z. wanneer zij tot over de papierrand worden afgedrukt, wordt de kans op onvolledige afbeeldingen al bijzonder groot. Om dit fenomeen in de toekomst zoveel mogelijk te vermijden,

houd ik daar vanaf dit nummer bij de „lay-out” rekening mee en zal ik dergelijke illustraties niet meer „aflopend” monteren. U hebt, zeker in het verleden, al wel ervaren dat het altijd mijn grootste zorg is geweest, de RR-lezer een zo goed mogelijk eindprodukt aan te bieden.

Met dank voor uw opmerkingen !

Staf Cuyt, mede namens de redactie

Evenementen op en om het spoor

De bekende en door de liefhebbers zeer gewaardeerde Vilvoordse ruilbeurzen, ingericht door de vereniging T.H.T. vzw, vinden in 1993 plaats op de zondagen 14 maart, 9 mei, 12 september en 28 november. Info : tel. 02/251.54.96 en 02/252.03.19

Van zaterdag 10 april tot en met maandag 12 april 1993 (Paasweekend), telkens van 10 tot 19 u, organiseert TKS vzw, studie- en documentatiecentrum voor belangstellenden in het spoorwegwezen, een internationale tentoonstelling over de spoorhobby in al zijn facetten. Deze manifestatie vindt plaats in het Feesten Kulturpaleis, Wapenplein (Grote Markt), Oostende-centrum.

Deze tentoonstelling heeft als thema's : **Post en spoor** (met unieke verzameling miniatuurtreinen, prachtige kollektie post- en spoorwegzegels, verschillende maquette's); **Modelbanen** (verschillende binnen- en buitenlandse realisaties); **Modelbouw** (diorama-

wedstrijd, tal van toporama's, uitgebreide verzameling miniatuurtreinen onder het thema „spoorweggeschiedenis”, vrachtwagens op schaal); **Foto en video** (fotowedstrijd „Post en Spoor”, uitzonderlijke videorealiserings); **Allerlei** (boekenbeurs, beurs in tweedehandsartikelen, live-steam op het Wapenplein, informatieve stands); **Speciale activiteiten** (éénmalige dagafstempeling op 10 april, verwerving rangeerdiploma).

Info en reglement : Dr. Ed. Moreaux-laan 211 - bus 7, B-8400 Oostende, tel. 059/33.00.70.

De „Lions Club Charleroi Horizon” richt op zaterdag 13 en zondag 14 maart 1993 een spoorwegmodellententoonstelling in onder de benaming „Train, Tram, Toerisme”. Dit evenement vindt plaats in het „Centre Fourcault” te Charleroi-Dampremy.

De gehele opbrengst van de manifestatie is bestemd voor de sociale werken van deze Lions Club-afdeling (o.a. strijd tegen kindermishandeling en sociaal-professionele re-integratie van gehandicapten).

Info : Annie Scoriel, Voorzitter van de Lions Club Charleroi Horizon, Rue du Godet 1, 6180 Courcelles.

BTTB-excursies

Zaterdag 13 maart 1993 : Zuid-West-Vlaanderen met o.a. verkenning van het stadsvervoer te Kortrijk en Menen; Maandag 5 tot vrijdag 9 april 1993 : Noord-Engeland met bezoek aan Manchester, Blackpool, Sheffield, Bradford en Newcastle-upon-Tyne;

Vrijdag 30 april 1993 : Antwerpen - Aalst (lijn ooit aangekondigd in STAR 21) met o.a. lijn 52 Antwerpen - Boom en de problematiek van de brug over het zeekanaal;

Vrijdag 11 juni 1993 : snelbus Antwerpen/Brussel - Limburg; Zaterdag 3 en zondag 4 juli 1993 : via de IJzeren Rijn per trein én bus naar Mönchengladbach en Krefeld (bezoek tramnet);

Zaterdag 28 augustus 1993 : Brusselse voorstadlijnen naar Wemmel en Grimbergen (busstation) en 's namiddags wandeling-bustocht in de streek van Halle en Leerbeek;

Zaterdag 25 september 1993 : Mons (verkeerscirculatieplan) en de Borinage.

Inlichtingen en inschrijvingen : vzw BTTB, Hoogpoort 9-13, 9000 Gent.

Foto voorpagina : Op zondag 4 oktober 1992 - TTB-dag - reden heelwat extra-treinen, zoals hier de „Teutenexpress” die vijfmaal heen en weer pendelde tussen Neerpelt en Weert (Nederland). Deze trein, o.a. gevormd uit rijtuigen type I3 RIC en ingesloten door lokomotieven 5175 en 5144 werd, omgeven door een mooi stukje Limburgs landschap, in Budel-Schoot verrast door „huisfotograaf” Ronald Mardaga.

Foto achterpagina : Wie herkent dit station ? Inderdaad... het is het oude station van Mechelen tijdens zijn laatste levensmaanden in 1958. In de achtergrond rechts bemerken we een torenkraan, bezig met de afbraak van de koepel over de sporen. Zo verdwenen, met uitzondering van Antwerpen Centraal, één na één alle destijds door de Staatsspoorwegen opgerichte „koepelstaties” in ons land.

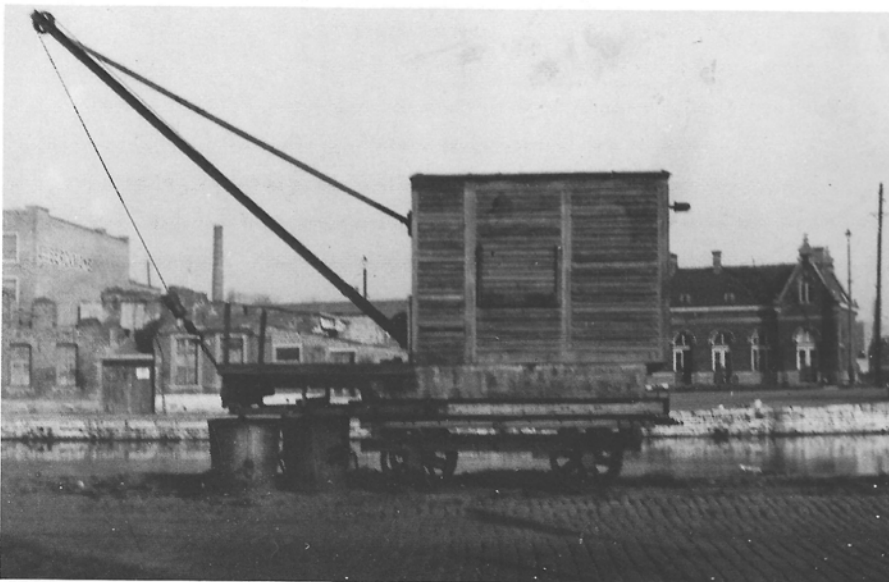
Voor de autobusliefhebbers : de dichtstbij staande bus is een MAN type M.K.N. 26 met een Van Hool (42) koetswerk, sinds juni 1949 in dienst bij de Ets. Maurice Kuyl („Majestic Cars”) uit Vilvoorde en ingezet op NMVB-lijn 703 Mechelen - Hofstade - Vilvoorde. Het bedrijf werd begin jaren '70 overgenomen door De Decker - Van Riet.

De tweede autobus is een Auto-Miesse met Bostovo koetswerk. Deze „Twin Coach” werd vanaf 1955 in dienst genomen door de firma Weduwe Cyriel De Reys uit Zemst op de lijnen 280A Mechelen - Londerzeel en 280B (thans 53B) Mechelen - Tisselt.

Vervolgens komt als derde een A.E.C. Regal Mark IV met een De Sot-koetswerk aan de beurt. Deze wagen reed op lijn 282 Mechelen - Zemst - Vilvoorde - Diegem en werd in 1953 aangekocht door de firma Jules De Reys en Zoon uit Epegem. Dit bedrijf werd omstreeks 1984 overgelaten aan De Decker - Van Riet.

Tenslotte, nauwelijks zichtbaar, een Van Hool „Twin Coach” met haar typische toeters. Het vermoeden bestaat dat het hier een „Guy” van de firma Alpaerts uit Lier betreft. Wie kan ons hieromtrent zekerheid verschaffen ?

Foto NMBS.



Als reactie op de vraag van lezer De Fraine uit Rotselaar (RR 30; blz. 77) zond de heer Johan Keutgens uit St.-Job-in-'t-Goor ons deze door hem genomen foto van de bewuste NMVB-kraan in Leuven. De opname ontstond inderdaad in de jaren vijftig, doch de heer Keutgens kan tot zijn spijt geen verdere inlichtingen verschaffen. Te oordelen naar de foto gaat het hier om een werktuig dat oorspronkelijk zonder meer op de tweeassige platte wagen werd geplaatst (cfr. de klaarblijkelijke „zelfbouw” van de kast). Wie helpt ons verder ?

