

# RAIL-REVUE

met KLEURENFOTO'S!



**Driemaandelijks tijdschrift voor de tram- en treinhobby**

Achtste jaargang - Nr. 32 - april 1993

Prijs per nummer 200 F - f 11,5

MOTORRIJTUIGEN SENEFFE 9695-9714 - NMBS TYPE 81 OP 1/16 - STAR 21 -

NMVB-WERKWAGENS - „BELGIAN STEAM” - AUTOBUSSEN OP PRENTKAARTEN - 120

JAAR TRAM IN ANTWERPEN - RAIL-AKTUEEL - LEZERSFORUM - OPSPORING GEVRAAGD

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

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

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

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

**Coördinatie :** Staf Cuyt, Jan Mahieu.

**Lay-out :** Staf Cuyt.

**Photosetting :**

Fotozetterij Jorissen, Schoten.

**Druk :**

Drukkerij Govaerts n.v., Schoten.

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

## Trein(syn)droom

*Ze keek op en glimlachte allerliefst.*

*Ik vergat even mijn burgerlijke staat en nam naast haar plaats op de bank, maar ze dook weer met haar neusje in een stapel papier.*

*Uit mijn ooghoeken nam ik haar verstolen op. Tijdloos kapsel, mantelpakje, zwarte blouse, bescheiden maar deskundige opmaak en een onzichtbaar vleugje Calandre van Paco Rabanne.*

*Stijl en distinctie, ze kon niet anders dan een lerares zijn. Misschien werd die indruk ook wel gewekt door het pak beschreven vellen papier, alle met gelijkaardige tekst, waar ze met zichtbare wellust in het rood doorhalingen en ronde cijfers op aanbracht. Gelukkig was er nog geen Minister Trijn Smit om een KB tegen Ongewenst Seksueel Gedrag op de Trein uit te vaardigen. Ik schoof dus millimeter na millimeter naar haar toe, daarbij gebruik makend van het wiegen van het rijtuig.*

*De trein ging door een bocht waardoor mijn arm even haar schouder beroerde.*

*Ik voelde dat ze rilde. Ik rilde trouwens ook, want iemand kwam door de harmonikaverbinding uit het volgend rijtuig en liet door de open deur een koude tochtvlaag binnen.*

*De gelegenheid was te mooi om te laten voorbijgaan. Ik stond op, sloot de deur en nam terug naast haar plaats, zo dicht als het goed fatsoen nog toeliet. Ze keek even opzij. Haar gezicht vertrok niet maar in haar ogen flitste even een ondeugend licht. Het stoorde haar blijkbaar niet dat ik haar zat op te nemen, integendeel ze draaide zich een klein beetje, zodanig dat ik een ruime inkijk kreeg in haar handtas.*

*Naast de gewone santekraam die vrouwen altijd menen te moeten meezeulen zag ik ook een internationaal biljet. Het was voor mij niet de eerste keer dat ik zo iets zag, maar ik had het nog nooit gezien op de L-trein van 17:34. Mijn belangstelling groeide zienderogen. Internationaal reizen per L-trein als het drie keer sneller kan, wat een treinfreak!*

*De trein begon af te remmen om vervolgens tot stilstand te komen in Kontich (vroeger Kazernen). Ze keek naar buiten, onderdrukte een zachte kreet en draaide zich met een ruk naar mij. De opkomende paniek in haar ogen werd met een beroepsmatige kalmte verdreven.*

*„Nou meneer, waar zijn we hier?” Charmant, dat Hollands accent van haar. Ik wees ietwat overbodig op het blauw-witte naambord, kreeg terug controle over mijn spraak en zei: „In Kontich dame”. „Oh!” Een heel klein beetje uit het veld geslagen vroeg ze of „dit dan wel de trein naar Amsterdam was?”*

*Kontich is een belangrijk station in het forenzenverkeer. Op ons tweeën na liep het compartiment leeg, zodat de onversaagde ridder de jonkvrouw ter hulp kon snellen zonder bang te moeten zijn voor de ironische blikken van jaloerse medereizigers.*

*Ik legde haar uit dat de Brussel - Amsterdam een geel-rode trein was, de onze daarentegen een ge(he)el rode. Om een onduidelijke reden had ze in Antwerpen de juiste trein verlaten.*

*Ik vermoedde dat één of andere fanatieke alles-wat-Hollands-is-hater haar had wijsgemaakt dat ze moest overstappen.*

*Haastig graaide ze haar paperassen samen en propte ze in haar tas, met een gebrek aan respect dat volkomen in overeenstemming was met de gegeven kwoteringen. Ze stond juist op toen de trein met een ruk in beweging kwam. Een natuurkundig fenomeen, inertie of traagheid genoemd, zorgde ervoor dat ze op mijn knieën belandde, mits tussenvoeging van de reeds eerder genoemde, hoekige en harde handtas.*

*De ervaring was voor mij eerder pijnlijk dan prettig, dus hielp ik haar snel op haar oude zitje terug en wreef me discreet de pijnlijke plaats.*

*„Welk is het volgende station?” vroeg ze, me met onschuldige ogen aankijkend.*

*„Duffel dame” antwoordde ik haar, „maar blijf gerust zitten”.*

*De vraagtekens behoeften geen woorden, ik haastte me om het uit te leggen: „De trein waarmee je van Duffel naar Antwerpen spoort én de Brussel-Amsterdam gaan alletwee langs Mechelen. De tweede vertrekt echter eerst. De eerste, die als tweede vertrekt is bovendien een stoptrein en komt eerst in Antwerpen aan als de tweede, die voor Amsterdam, al vertrokken is en de tweede, ik bedoel de volgende, komt eerst een uur later.”*

*Mogelijk lag ze in de knoop met die eerste-tweede uitleg, misschien had haar Antwerpse ervaring haar wantrouwig gemaakt want ze is toch in Duffel uitgestapt.*

*De „L” vertrok net toen ze op het andere perron verscheen. Ik wuifde en ze wuifde terug. Het leek me dat ze een beetje schuldig keek. Was ze dan toch bang geweest voor OSGT?*

Walter Temmerman



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

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

### Periode 1930-1940

Het inschrijven van de motorrijtuigen op verschillende kapitalen van Antwerpse lijnen gebeurde louter boekhoudkundig, want in de praktijk zien we de trams overwegend rijden op de elektrische lijnen van de sector Merksem en meer in het bijzonder op de lijnen Antwerpen - Ekeren - Kapellen - Putte (grens) en Antwerpen - Merksem - St.-Mariaburg - Kapellen (overweg NMBS).

Midden 1930 komen in de groep Antwerpen de eerste „Standards” (reeks 9742-9746) in dienst. Zij worden ingezet op de lijn naar Brasschaat.

Het typisch en voor die tijd modern uiterlijk van deze trams inspireerde het werkhuis van Merksem om, naar aanleiding van bepaalde zware aanrijdingen, de te herstellen rijtuigen het uitzicht te geven van een standaardrijtuig. Dit zal o.m. gebeuren met de 9695 en de 9696.

De 9695 kreeg een dergelijk koetswerk na 1934, vermits wij over een kranteknipseel beschikken uit „De Stad” van 16 november 1934, waarop vermeld rijtuig in oorspronkelijke uitvoering staat afgebeeld en betrokken was bij een lichte aanrijding met een auto op de Fontainebrug te Mechelen. Vermoedelijk na een zwaarder ongeval kreeg het rijtuig een „Standaard”-windscherm en -filmkast, maar bleef de raamindeling (6 ramen) behouden.

Voor de 9696 gebeurde de ombouw naar het standaard-model veel grondiger. Ook deze wagen kreeg een standaard-windscherm en -filmkast, maar ook de raamindeling in het koetswerk werd gewijzigd (4 ramen i.p.v. 6).

In „L'Etincelle” vermeldt men de



Mechelen, Stationsplein, 22 augustus 1951. Motorrijtuig 9695 in dienst op lijn 3 Station - Elzenstraat. Foto J. Bazin.

verbouwing n.a.v. een zware frontale botsing tussen de 9696 en een „Odessa” te Merksem - Kleine Bareel in 1931 of 1932.

Dit is volledig fout. Deze frontale trambotsing had plaats op zaterdag 12 april 1930 om 6u55, tussen het Fort van Merksem en de Kleine Bareel, op een vijftigtal meter van het „Huis ten Halve” en gebeurde bij dichte mist. Er waren 15 gekwetsten (4). Wij beschikken over vijf foto's van het ongeval. Op geen enkel van deze documenten is het nummer van het Seneffe-rijtuig duidelijk te lezen, wel het nummer van de Odessa (9673). Op het ogenblik van dit tragisch ongeval was de 9696 echter nog in dienst op de lijn Brussel - Ninove en werd

nadien in Rumst opgemerkt in september 1932 (3).

Dezelfde bron (3) meldt dat de ombouw gebeurde in oktober 1933, eveneens ingevolge een zwaar ongeval, echter zonder vermelding van plaats. In het werkhuis van Merksem was men toen pas gestart met de ombouw van de Odessa's (aanbrengen 3de as/modernisering koetswerk), zodat de ombouw van de 9696 logisch kaderde in het moderniseringsproces.

In datzelfde jaar startte de maatschappij ook met het aanbrengen van filmkasten op de motorwagens.

Buiten de reeds vermelde rijtuigen (9695 en 9696) kunnen wij met zekerheid stellen dat volgens bestaande fotodocumenten de 9697, 9698 en 9699 een filmkast kregen.

De overige rijtuigen (9700-9714) behielden hun koersborden. Wij staan echter wel voor een raadsel met betrekking tot motorwagen 9708, waarover verder meer.

Aangezien in 1935 en 1937 in de groep Antwerpen heel wat standaardmaterieel wordt geleverd (denken wij maar aan de 8 metalen standaards uit de reeks 10078-10092 en de 12 metalen standaards van de reeks 10188-10199), wordt de exploitatie van de elektrische lijnen minder en minder verzekerd met twee-assig materieel.

Daar komt nog bij dat in de nacht van 18 op 19 maart 1937 in de stelplaats Haacht vijf „Titanic's” door brand vernield worden. Om het daardoor ontstane materieeltekort op te vangen wordt een aantal Seneffe's naar Haacht gestuurd. Einde maart 1937 worden de motorwagens 9699, 9700, 9708 en 9712 aldaar gesignaleerd (3).

### INHOUD VAN DIT NUMMER

Trein(syn)droom	blz. 122
De motorrijtuigen 9695-9714 van de NMVB - Type Seneffe (II)	123
NMBS-stoomlokomotief type 81 op schaal 1/16	128
STAR 21	133
Werkwagens van toen (XIV)	137
„Exploring Belgian Steam in 1955” (III)	138
Oude prentkaarten en autobussen	141
Kritisch gelezen en bekeken	142
120 jaar tram in Antwerpen	143
Retrorail 1993	143
Rail-aktueel	144
Lezersforum	155
Opsporing gevraagd !	158

Werkten, naast de redactie, mee aan de totstandkoming van dit nummer : de NMBS, R. Bastaens, E. Cassiers, W. Ceulemans, J. Cohn, L. Couscheir, A. Cresens, P. Dambly, J. Dingemans, D. Eveleens Maarse, P. Hay, A. Krakowsky, J. Mestdagh, W. Moréls, R. Morren, B. Vancraeynest, J. Vermeiren.





Oostmalle, stelplaats, omstreeks 1955-1956. De 9696 als manoeuvrewagen. Het glas van de filmkast werd overschilderd. Foto P. Van Campenhoudt.

#### Naar Essen

In november 1943 worden door de bezetter 10 Seneffe-rijtuigen (9700-9709) opgeëist en naar Essen in Duitsland getransporteerd om aldaar de reeds zwaar geteisterde tramexploitatie te gaan ondersteunen.

Volgens de reeds eerder geciteerde bron (3) was de 9708 uitgerust met een filmkast en dus voor de Duitsers niet bruikbaar, gezien de toepassing van de volledige verduistering. In de plaats van de 9708 zou de 9699, mits verwisseling van het nummer (9699 werd 9708/9708 werd 9699), naar Essen zijn gestuurd.

Nochtans beschikken wij over een foto van K.J. Harder (1942) vóór het station te Mechelen, waarop zeer duidelijk te zien is dat ook de 9699 een filmkast had!

„L'Etincelle” zegt dat de 9697 of de 9699 naar Duitsland werd vervoerd. Ook van de 9697 beschikken wij over een foto vóór het station van Mechelen, genomen tijdens de oorlog, en met filmkast!

De ware toedracht zal nog moeilijk te achterhalen zijn en vermoedelijk in de duisternis van het verleden gehuld blijven.

Op 7 februari 1947 waren de 10 Seneffe's terug op vaderlandse bodem. Vier trams (9700, 9703, 9707 en 9708) keerden geheel uitgebrand terug en alleen het chassis bleef nog over. De zes overige motorrijtuigen waren nog herstelbaar. De volledige oorlogsschade voor de 10 trams werd geraamd op 1.501.931,47 F.

Begin april 1947 doet de NMVB-groep Antwerpen het voorstel, de motoren van de vier onherstelbare rijtuigen te gebruiken om vier rijtuigen van het type TA (reeks 9636-9645) met 2 motoren om te bouwen tot rijtuigen met 4 motoren, teneinde te kunnen dienen voor werklidentreinen en zelfs voor lichte goederentreinen.

Op 14 augustus 1947 kreeg het werkhuis van Merksem-Oude Bareel de toestemming om vier motorrijtuigen TA met twee motoren MTV 343/3 om te bouwen in rijtuigen met vier motoren MTV 343/3.

De kosten van de ombouw van de 4 TA-rijtuigen moesten beperkt blijven tot de bouw van nieuwe draaistellen (in plaat- en profielijzer) en tot de vervanging van de bestaande kablering en controllers. Het koetswerk moest ongewijzigd blijven.

De reparatie van de zes herstelbare Seneffe's was ondertussen gestart in mei 1947.

Zij ondergingen bij die gelegenheid ook verschillende verbouwingen. Bepaalde rijtuigen werden uitgerust met een aan de standaardrijtuigen gelijkwaardige verlichting. De platen van de zijwanden werden verlengd tot over de chassisbalk, zodat deze niet meer zichtbaar was. Tevens verdween de verbindingsdeur in de fronten, behalve voor de 9701, 9704 en 9709.

#### De na-oorlogse periode tot 1953

Omstreeks 1947-1948 rijden bepaalde Seneffe's éénmans-diensten op de lijnen 42 Broechem - Lier en 53 Rumst - Duffel - Lier. De deuren van het achterbalkon bleven gesloten en de reizigers werden door middel van een mededelingenbord verzocht langs het voorbalkon op te stappen.

Uit een interne NMVB-nota van 5 juli 1950 krijgen wij een duidelijk overzicht van de inzet van de 16 Seneffe-trams:

9695, 9696 : in dienst op lijn 1 te Mechelen; 9701, 9706, 9714 : in dienst op de lijnen 2 en 3 te Mechelen; 9698 : reserve te Mechelen; 9704 : lijn 54 Rumst; 9697, 9699 : manoeuvres of reserve te Zurenborg; 9702 : manoeuvres of reserve te Blauwhoef; 9710 : manoeuvres te Oostmalle; 9705, 9712, 9713 : buiten dienst te

Merksem (versleten wielbanden); 9711, 9709 : reserve voor de groep te Merksem en soms manoeuvres.

Zoals de lezer kan vaststellen werden zij toen nog alleen ingezet in de regio Mechelen en dan nog hoofdzakelijk op de Mechelse stadsdiensten. In 1951 kregen 9695 en 9696 nog een luchtdrukrem en een claxon.

Met de verbussing van de laatste stadstramlijn 2 (Station - Pasburg) te Mechelen, op 28 februari 1953, werd het einde van de Seneffe's ingeluid.

#### Naar de sloper

Tegen de eenheidsprijs van 19.350 F werden op 20 januari 1953 de 9710 en de 9711 verkocht aan sloper Heuvelmans te Antwerpen (5).

In datzelfde jaar gingen nog 9709 en 9712 naar de sloper, gevolgd in 1954 door de 9705 en 9706. In 1955 vielen de 9697, 9698, 9699, 9701 en 9702 onder de slopershamer. Op 3 april 1959 stonden 9695 en 9696 als te slopen materieel afgesteld te Merksem-IJskelder. Zij werden uit de inventaris van de maatschappij geschrapt in september 1959.

#### De ladderwagens 44.600, 44.601 en 44.602

De NMVB-groep Antwerpen beschikte over drie elektrische ladderwagens, namelijk de 9013, de 9022 en de 19.046. Deze laatste was een bijwagen uit 1923 (reeks 19033-19047) die omgebouwd werd tot elektrische ladderwagen voor de bovenleiding.

De motorwagens 9013 en 9022 waren in 1938 vanuit Brussel overgebracht naar de groep Antwerpen en verbouwd tot ladderwagen. Zij dateerden van 1895/1896 (reeksen 9013-9018; 9019-9024). Hun beste tijd zat er dan ook op en zij waren dringend aan vervanging toe.

De buitendienststelling van de Seneffe's was dan ook een geschikte gelegenheid om van deze rijtuigen drie stuks te gebruiken.

Volgens de geschriften en de inventarisboeken van de NMVB werden hiervoor de 9704, 9713 en 9714 gekozen. Zij beschikten nog over de verbindingsdeuren in de kopwanden, wat voor dienstrijuigen zeer bruikbaar was.

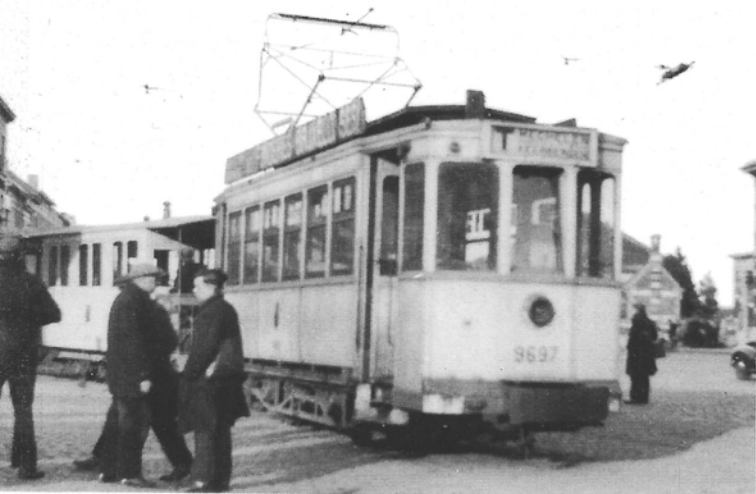
„L'Etincelle” geeft echter de nummers 9711, 9712 (zou tijdelijk het nummer 9713 hebben gedragen) en 9714.

Uit nota's van bepaalde bronnen (zie voetnota's 3 en 6) kunnen wij citeren dat in januari 1956 de volgende vernumming werd doorgevoerd: 9704 werd 44.602, 9713 werd 44.600 en 9714 werd 44.601.

Op 11 maart 1959 werd gemeld dat de 9714 (44.601) was afgebroken en de 9713 (44.600) hernoemd werd in 44.601 (6).

Het jaarverslag 1958 van de NMVB-groep Antwerpen maakt ook melding van de afvoering, zonder echter een nummer te vermelden. Op de inventaris van het NMVB-hoofdbestuur te Brussel wordt de 44.601 (ex-9714)

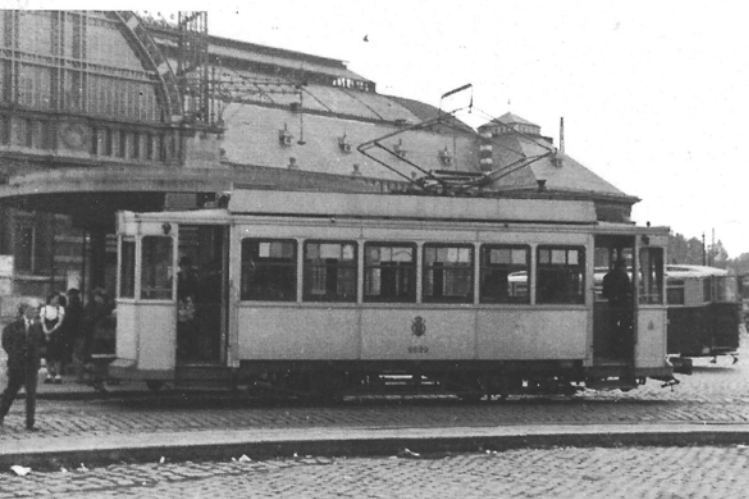




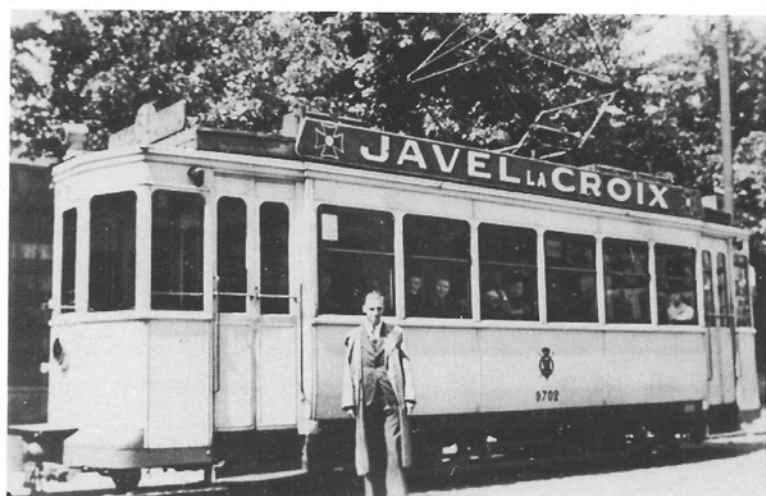
Mechelen Stationsplein, 1944. Seneffe 9697 met filmkast in dienst op lijn T Mechelen - Keerbergen. Foto J. Cohn.



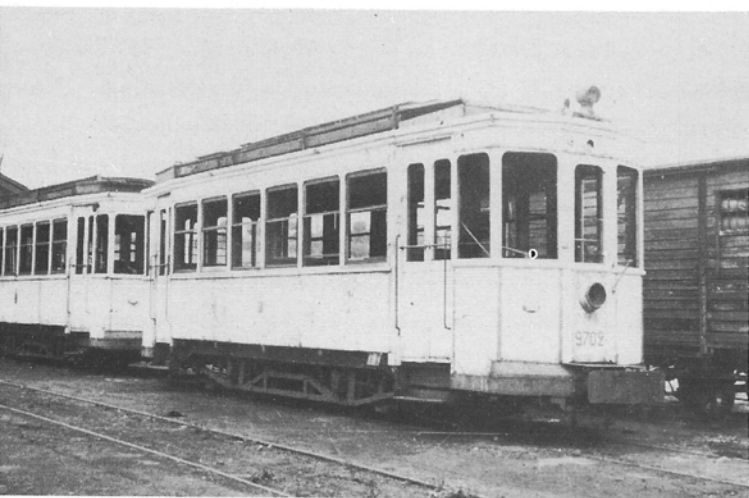
Mechelen - Stationsplein, omstreeks 1947-1948. Seneffe's 9698 met filmkast en 9706 met koersbord. Onbekend fotograaf.



Mechelen - Stationsplein, 1942. Seneffe 9699 met filmkast ! In de achtergrond het oude station. Foto K.J. Harder.



Antwerpen, Brederodestraat (Zwemdok), 1 juni 1940. Seneffe 9702 in dienst op lijn 54 naar Mechelen. Foto N. Lossberger.



Merksem-IJskelder, februari 1947. Zo kwam de 9702 uit Essen terug. Foto Fr. Keutgens.



Mechelen - Stationsplein, 22 augustus 1951. Seneffe 9704 in dienst op lijn 2 Station - Pasbrug. Let even op het schuin naar binnen verlopend raam in de verbindingsdeur. Foto J. Bazin.





Oostmalle, omstreeks 1953-1954. Seneffe 9705, ook met schuin verlopend raam in de kopwand. Foto P. Van Campenhoudt.

geschrapt in februari 1959.

Er bleven toen nog twee ladderwagens over : 44.601 (ex-9713) en 44.602 (ex-9704).

De 44.602 stond overwegend in Turnhout. Na de afschaffing van de elektrische dienst tussen Oostmalle en Turnhout (1960) is de thuisbasis van beide ladderwagens Merksem-IJskelder.

#### Naar het Buurtspoorwegmuseum te Schepdaal

De 44.601 (ex-9713, ex-44.600), oorspronkelijk gereserveerd voor het Buurtspoorwegmuseum, werd op 8 maart 1962 overgebracht naar de stelplaats van Grimbergen, maar in 1967 voor sloop verkocht.

De 44.602 werd begin mei 1969, dus een jaar na de afschaffing van de laatste buurttram in de provincie

Antwerpen (mei 1968), overgebracht naar het museum.

Het rijtuig kreeg daar het nummer 9704.

Enkele VETRAMU-leden uit de regio's Antwerpen en Mechelen hebben in de daaropvolgende jaren gepoogd het motorrijtuig geleidelijk te restaureren. Zo werden onder meer de opplooibare werkbak voor de bovenleiding boven op het rijtuig evenals de hijstoren binnen in het rijtuig ontmanteld.

Het dak werd hersteld met recuperatiemateriaal en het rijtuig kreeg ook een schildering.

Het interieur bleef onaangeroerd.

Niettegenstaande de te loven inspanningen van deze leden bleef de verdere afwerking van het rijtuig achterwege.



Merksem, IJskelder, omstreeks 1953-1954. De 9705 met eveneens een schuin verlopend raam in de kopwand en met een filmkast ! Wie kan hieromtrent een verantwoorde verklaring geven ? Deze 9705 is ongetwijfeld ofwel de 9697, de 9698 of de 9699 ! Foto Fr. Keutgens.

#### Gerestaureerd

In 1982 kwam het Antwerps Tram- en Autobusmuseum in het Fort V te Edegem tot stand. Van bij het begin is het steeds de bedoeling van de vereniging voor het Trammuseum (AMUTRA-VETRAMU) geweest, naargelang de mogelijkheden, al het rollend materieel van het stads- en streekvervoer van de regio Antwerpen in dit museum onder te brengen, inbegrepen het toen in het museum te Schepdaal aanwezige Antwerps buurtspoorwegmaterieel. In het raam van „Antwerpen 93 - Culturele Hoofdstad van Europa” kon in februari 1991 een krediet van 1.380.000 F bekomen worden van het Departement Leefmilieu en Infrastructuur (Dienst Bevordering Stedelijk Vervoer), dankzij de Heer Johan Sauwens, toen gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer.

#### JOCADIS P.V.B.A.

BRUSSELSESTRAAT 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

Op dinsdag 5 maart 1991 verliet de 9704 op de baantraktor van de Brusselse trammaatschappij het Buurtspoorwegmuseum te Schepdaal om in de werkplaatsen van Merksem-Oude Barel gerestaureerd te worden.

Het motorrijtuig kreeg opnieuw houten zitbanken. Het dak werd volledig hersteld en voorzien van een nieuwe bedekking. Buiten het personeel van de werkplaatsen in Merksem verleenden ook de heren Th. Beerts, R. Boogaerts, E. Keutgens, P. Possemiers en A. Vander Straeten hun medewerking aan de restauratie. Volledig gerestaureerd en herschilderd verliet het rijtuig op 9 december 1992 de werkplaatsen in Merksem om de dag nadien zijn plaats in te nemen in het Antwerps Tram- en Autobusmuseum (ATAM) te Edegem.

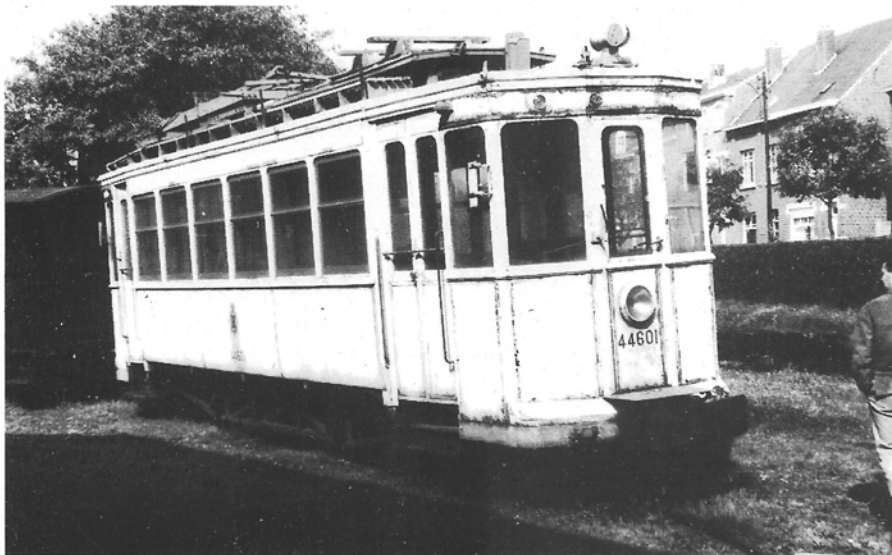
#### 9704 of 9714 ?

In het ATAM wordt het rijtuig voorgesteld met het nummer 9714.

Volgens de officiële geschriften van de maatschappij werd nochtans de 9704 vernummerd in 44.602.

Na nauwkeurig onderzoek van het beschikbaar fotomateriaal zien wij echter dat de 9704 in de verbindingsdeuren een schuin naar binnen lopend venster heeft, zoals ondermeer de trams 9705 en 9706. Het museum-





Grimbergen, stelplaats, 10 september 1966. Ladderwagen 44601 (ex-9713). Foto E. Keutgens.

rijtuig heeft dat niet. Ook foto-opnamen van de ladderwagens 44.600, 44.601 en 44.602, gefotografeerd te Turnhout en te Merksem-IJskelder, tonen duidelijk het ontbreken van enig schuin verlopend venster in de verbindingdeuren.

Het museumrijtuig is dus zeker niet de 9704 !

Ook droeg de wagen geen nummerbrandplaten meer, noch andere aanduidingen, zodat de ware identiteit niet te achterhalen is. De brandplaten met het nummer 9704 waren niet origineel en door een lid van de Vereniging voor het Trammuseum pas aangebracht toen het rijtuig te Schepdaal stond.

De 9711, 9712 (zou tijdelijk het nummer 9713 hebben gedragen) en 9714 waren nog rijtuigen met verbindingdeuren en met verticale ramen.

Volgens „L'Etincelle” kreeg de 9711 het nummer 44.600, de 9713 (ex-9712) het nummer 44.601 en de 9714 het nummer 44.602.

Ongetwijfeld gebeurden er in de periode 1953-1955 enkele vernummeringen - om de beste koetswerken en chassis te behouden voor de bouw van de ladderwagens - en heeft men nagelaten de juiste gegevens aan de betrokken dienst mede te delen.

Zo bezitten wij foto's van de 9705 met koersborden en schuin verlopend venster in de verbindingdeuren en een 9705 met filmkast en zonder verbindingdeuren !

Hoe de vork precies aan de steel zit zal wellicht nooit meer nauwkeurig te achterhalen zijn; mondelinge overlevering is bovendien ook niet altijd een waarborg voor korrekte informatie.

Door een beperkte groep personen die bij de restauratie betrokken was, werd dan ook beslist om aan het rijtuig het nummer 9714 toe te kennen.

#### Besluit

De Seneffe-trams hebben een niet onaardige geschiedenis achter de rug. In een tijdsspanne van 30 jaar hebben zij praktisch op alle voorstadslijnen van Antwerpen en in de regio Mechelen goede diensten bewezen. Ondanks de betwisting die bestaat rond de vernummering van bepaalde wagens, menen wij dat Seneffe 9714

een waardige vertegenwoordiger is van deze reeks rijtuigen en dat het de moeite waard was, dit historisch voertuig te bewaren voor het nageslacht.

Onze dank gaat naar allen die hebben bijgedragen tot de instandhouding en de restauratie van dit motorrijtuig.

Eric Keutgens  
februari 1993

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

(4) SAA - Gazet van Antwerpen. Maandag 14 april 1930. „Schrikkelijke botsing te Merksem”. Microfilm 537. 942.

(5) Dossier NMVB-GA/Atel/305. Verkoop rollend materieel (Archief Keutgens).

(6) Volgens vaststellingen gedaan door wijlen P. Dehon, eerste voorzitter van AMUTRA (nota's in archief AMUTRA).



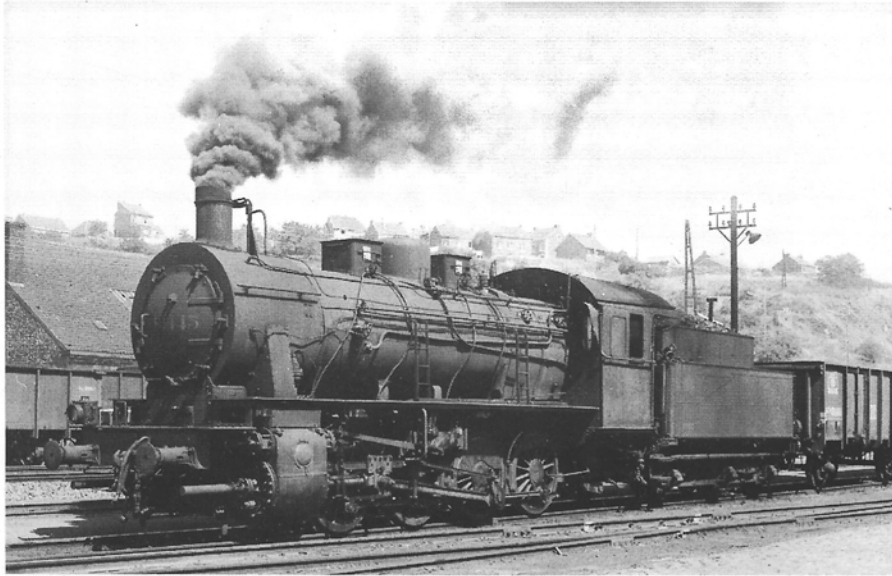
Turnhout, stelplaats, omstreeks 1959-1960. Ladderwagen 44602, duidelijk zonder schuin verlopend raam in de kopwanddeur. Foto Fr. Keutgens. Alle documenten behoren tot het archief van de auteur.

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 !**



Werk van lezers :

## NMBS-stoomlokomotief type 81 op schaal 1/16



Het grote voorbeeld : locomotief 81.445, gefotografeerd door Paul Pastiels te Andenne in 1965. Identificatiegegevens : oorspronkelijk K.P.E.V. Elberfeld 5252 (G 8.1), later Belg. Staat en NMBS 8545, gebouwd door Jung in 1917, fabrieksnummer 2618. Op het ogenblik van de opname behoorde de locomotief tot het bestand van het depot Kinkempois (NK) en was hij gekoppeld aan de tender 17.537. Na de oorlog was de machine achtereenvolgens gestationeerd te Ronet, St.-Ghislain, Montignies, opnieuw St.-Ghislain, opnieuw Montignies, Walcourt, Tamines, Hasselt en Kinkempois. De loc werd buiten dienst gesteld op 17 januari 1967 en afgevoerd („geschraapt uit de geschriften”) op 24 februari 1967. Hij behoorde tot de laatste 66 stoomlocomotieven van de NMBS, die alle in 1967 afgevoerd werden. P.J./J.V.O.

### ALGEMEEN

Het is al meermaals in dit tijdschrift gezegd : de spoorhobby kan men op verschillende manieren beleven. Als de stoomtraktie het nauwst aan uw hart ligt en modelbouw uw geliefdste hobby is, dan is de bouw van een stoomlokomotief wel voor de hand liggend. Als die trekkracht dan nog door stoom wordt aangedreven, met kolen gestookt wordt en groot en sterk genoeg is om een platte wagen met een volwassen persoon te trekken, dan kan de bouwer zijn eigen machine besturen, zoals dit op een volwassen stoomlokomotief de machinist en de stoker doen. De klemtoon ligt hier dan wel op het stoompaard en we kunnen dan ook beter spreken over lokomotiefmodelbouw dan over spoorwegmodelbouw. De eerste vraag die we ons stellen is dan : welke schaal ?

### SCHAALKEUZE

De kleinste genormaliseerde spoorwijdte die in aanmerking komt is 2½ duim (= 63,5 mm). De spoorwijdtes zijn steeds in Engelse maten uitgedrukt omdat Engeland nu eenmaal de bakermat is van deze hobby. De schaalverhouding wordt dan 1/22,5 (= LGB) voor normaalspoormodellen. Het is een ideale modelbouwschaal voor grote locomotieven en er is daarvoor een beperkt aantal plans en gietstukken te koop in Engeland. Het volgende standaardspoor is 3½" (89 mm). De schaalverhouding wordt dan 1/16 en in deze schaal is zelfs

een model van een kleine tweeasser sterk genoeg om een volwassene te trekken. Er is een groot aantal plans en gietstukken te koop in Engeland, uiteraard van Engelse modellen. Een nog breder en veel gebruikt spoor is 5" (127 mm) met een schaal van 1/11,3. Modellen van grote locomotieven worden dan wel echte zwaargewichten, niet meer door één man te tillen, maar wel in staat om treinen te trekken van 1.000 kg en méér. Maar dit was in mijn geval niet de bedoeling. Alle bovenvermelde spoorwijdtes vinden we op de K.M.Y.C.A.-baan in het

Rivierenhof te Deurne bij Antwerpen.

### KEUZE VAN DE LOKOMOTIEF

Na de nodige ervaring te hebben opgedaan met een eenvoudige tweeasser op 3½" spoor volgens Engelse plans werd in 1986 besloten tot de bouw van een Pruisische G8<sub>1</sub> (of liever : het NMBS-equivalent type 81) voor dezelfde spoorwijdte en dus op schaal 1/16.

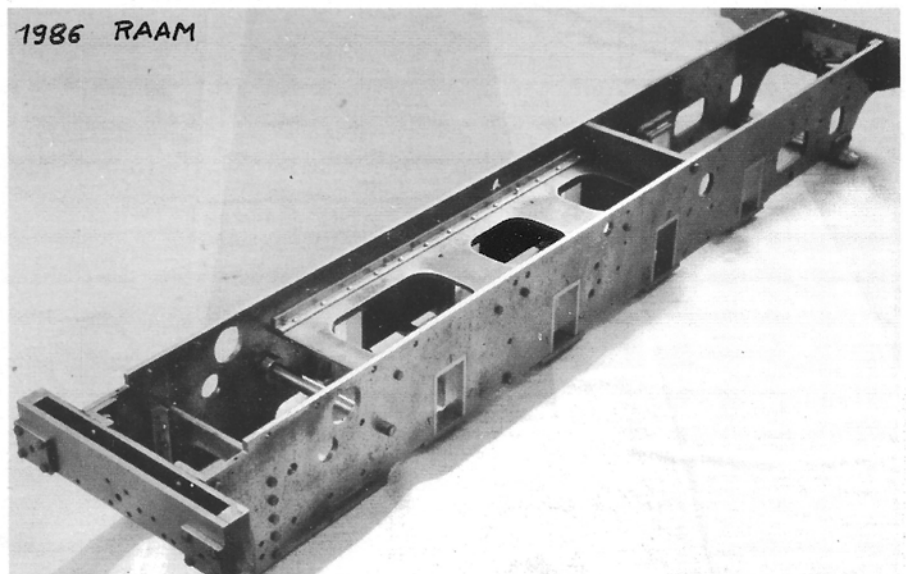
De G8<sub>1</sub>, opvolger van de G8, werd in 1912 ontworpen voor het slepen van goederentreinen bij de Pruisische spoorwegen. Méér dan 5.000 zijn er van 1913 tot 1921 gebouwd.

Na de eerste wereldoorlog kwamen 576 locomotieven als „herstelbetaling" naar België. Het lokomotieftype G8<sub>1</sub> was toen het sterkst op de Belgische rails vertegenwoordigd. De laatste machines werden buiten dienst gesteld in 1967, wat meteen het einde betekende van de stoomtraktie bij de NMBS. Op vlakke baan konden zij een trein van 1400 ton slepen tegen een snelheid van 55 km/h, tevens de maximum toegelaten snelheid. Op een helling van 2 ‰ werd dat 40 km/h en bij 6 ‰ 20 km/h met dezelfde aanhanglast. Dit volgens gegevens van de DRG.

Zij hadden een dienstgewicht van 68 ton - zonder tender - en een vermogen van 1260 pk (927 kW).

In de tender kon 16,5 m<sup>3</sup> water en 7 ton kolen.

Als voorbeeld viel de keuze op de 81.145 in een na-oorlogs kledje (N.B. : een foutieve nummervmelding in de legende van de voorbeeld-foto's leidde tot die - verkeerde - nummering; het historisch juiste nummer is 81.445). De stelplaats en het tendernummer zijn willekeurig gekozen omdat mij daaromtrent geen gegevens voorlagen. Deze locomotief heeft t.o.v. het originele Pruisische ontwerp wel wat detailwijzigingen ondergaan. Typisch Belgisch zijn de buffers, de schoor-





steen met demper, een dubbele compound luchtpomp en het ontbreken van de voedingswater-vóórverwarmer. De 81.445 had een rookkast zonder klinknagels, een rookkastdeur zonder centraal handwiel, de Ramsbottom-veiligheidsventielen waren vervangen door twee Coale-ventielen. De zijramen in het machinistenhuis waren verschillend in grootte. Het dak had doorlopende schuine waterlijsten : dit leek mij een voordeel voor een werkend model, daar het dak afneembaar of opklapbaar moet zijn om de machine te kunnen bedienen. De waterlijst kan dan de scheidingslijn camoufleren. De lantaarns waren afneembaar en voor het model viel de keuze op de ouderwetse petroleumlantaarn.

### PLANNING

Bij de bouw van het model is steeds uitgegaan van de originele (Pruisische) tekeningen. Details en verbouwingen werden zoveel mogelijk op bestaande foto's bestudeerd. Ook een bezoek aan Bochum-Dahlhausen, waar nog een Duitse 55'er te bezichtigen is, was een leerrijke onderneming.

Nu is de bouw van een werkend model een hele klus. Alle maten door 16 delen kan niet (en zelfs als het zou kunnen dan zou één en ander niet eens behoorlijk werken). Men bouwt in feite een totaal nieuwe miniatuurlokomotief, waarvan de buitenafmetingen en de uiterlijke vormen zoveel mogelijk op het grote voorbeeld lijken. Zulke onderneming vraagt dan ook heel wat voorstudie en planning en, toegegeven, er werd behoorlijk wat afgekeken van bestaande Engelse modellen voor wat het innerlijke betreft.

Om de reeds lange bouwtijd niet nog langer te rekken werd zoveel mogelijk vereenvoudigd, op voorwaarde dat dit het algemeen uitzicht van het model niet zou schaden. Soms moest ook wel naar één of ander compromis worden gezocht.

### BOUWMATERIALEN

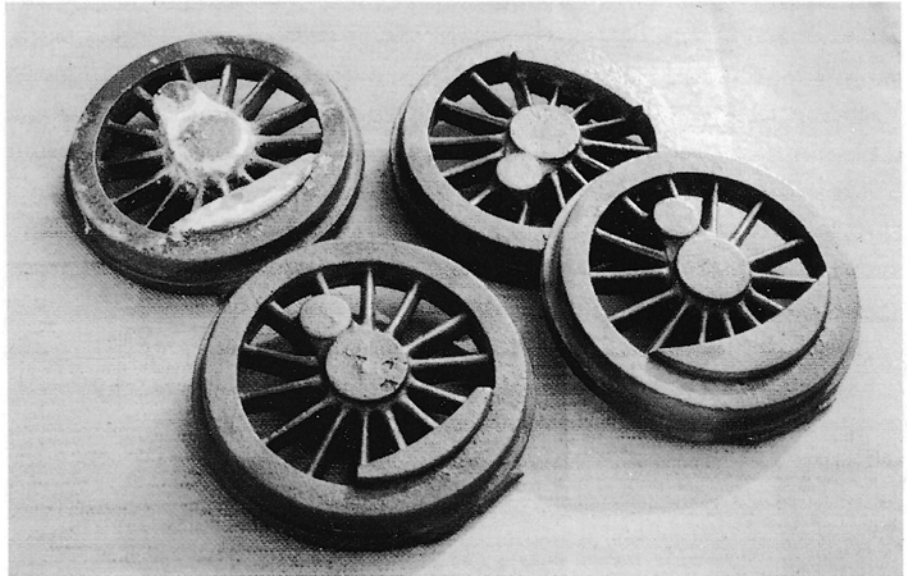
Na de eerste planning volgde de zoektocht naar materialen. Staal, messing, koperplaat en ronde en zeskante staven zijn zowat de bouwstenen voor een dergelijke lokomotief. Uit Engeland komen onderdelen zoals de manometer, de injector, de oliepomp, miniatuurschroefjes en -klinknagels, onbewerkte gietstukken voor de wielen, de cilinders, de schoorsteen, de stoomdom en de scheenstukken. Dit waren gietstukken voor verschillende Engelse en Amerikaanse lokomotieftypes, doch mits enig aanpassingswerk toch te gebruiken voor de Pruisische dame. Ook koperen buizen in verschillende diameters en wanddikten moesten aangekocht worden.

Nu kon met zaag en vijl begonnen worden aan

### Het raam

uit 3 mm dik plaatijzer.

De scheenstukken zijn eenvoudige



bronzen gietstukken, op maat te frezen en te vijlen zodat de aslagers daarin mooi op en neer kunnen glijden (het kan echter even goed zonder gietstukken, met bv. twee L-profielen).

De aslagers zijn uit één stuk in brons.

Al het freeswerk werd uitgevoerd op een kleine draaibank die voor de gelegenheid werd voorzien van een verticale slede, geschikt voor licht freeswerk en nauwkeurig boorwerk.

### De wielen

in gietijzer werden gedraaid uit gietstukken, normaal bestemd voor een Engelse G.W.R.-lokomotief. De tegen gewichten konden met wat Epoxy omgevormd worden naar het Pruisisch model.

De wielen werden op de assen gelijmd met Loctite nr. 601 en wel zo dat de krukpenen precies in een hoek van 90 graden t.o.v. elkaar staan. Nu kan een afwijking van enkele graden wel geen kwaad, op voorwaarde nochtans dat alle andere wielparen precies dezelfde afwijking vertonen, zoniet zullen de koppelstangen later voor de nodige problemen zorgen.

De krukpenen werden in de bankschroef in de wielen geperst.

### De ophanging

voor de lokomotief - nauwelijks zichtbaar - werd zo eenvoudig mogelijk uitgevoerd met een spiraalveer voor elk wiel en zonder balanssen.

Voor de tender (met de vering aan de buitenkant) kon dat niet, dus werden bladveren opgebouwd uit plaatjes verestaal en kunststof om de juiste dikte en toch voldoende soepelheid te bekomen. De verhoudingen tussen gewichten, oppervlakten en lengtematen liggen bij een schaalmodel helemaal anders dan bij het origineel : een veer geheel uit verestaalbladen zou niet erg doorveren bij een asdruk van enkele kg !

### De cilinders

werden vervaardigd uit bronzen gietstukken met bakschuiven, omdat die me gemakkelijker stoomdicht te krijgen leken. Uiterlijk is de cilindrische schuif zo goed mogelijk nagebootst.

De zuiger heeft geen ringen, wel een groef met vierkant dichtingskoord. Voor de afdichting van schuifstang en zuigerstang werden „O”-ringen toegepast.

De smering gebeurt d.m.v. een (gekocht) mechanisch pompje in het machinistenhuis. Het wordt aangedreven door een contrakrukje op het achterste koppelwiel links.

### De stangen

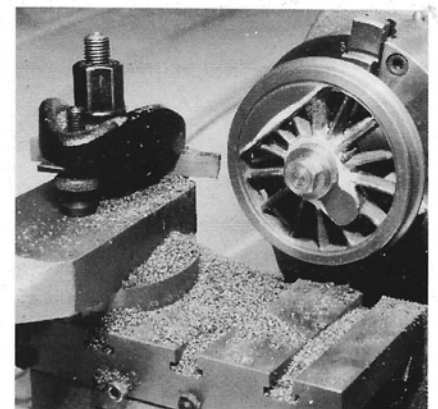
Koppel- en drijfstanden zijn gemaakt uit 5 mm dik zacht staal. Voor de krukklagers werden bronzen bussen gedraaid en ingeperst. De Walschaerts stoomverdeling werd grafisch op een grotere schaal uitgewerkt. De maximumvulling is 81 %.

### Het plaatwerk

Voetplaten, machinistenhuis en tenderopbouw zijn gemaakt uit 1 mm messingplaat. Die is gemakkelijk te solderen en roest niet : twee belangrijke eigenschappen voor de watertank in de tender.

### De ketel

is een geheel koperen vlampijpketel. Er zijn 10 vlampijpen met een buitendiameter van 12 mm en een wanddikte







van 1 mm. De langsketel is gemaakt uit een stuk koperbuis met een diameter van 102 mm en een wanddikte van 2,3 mm.

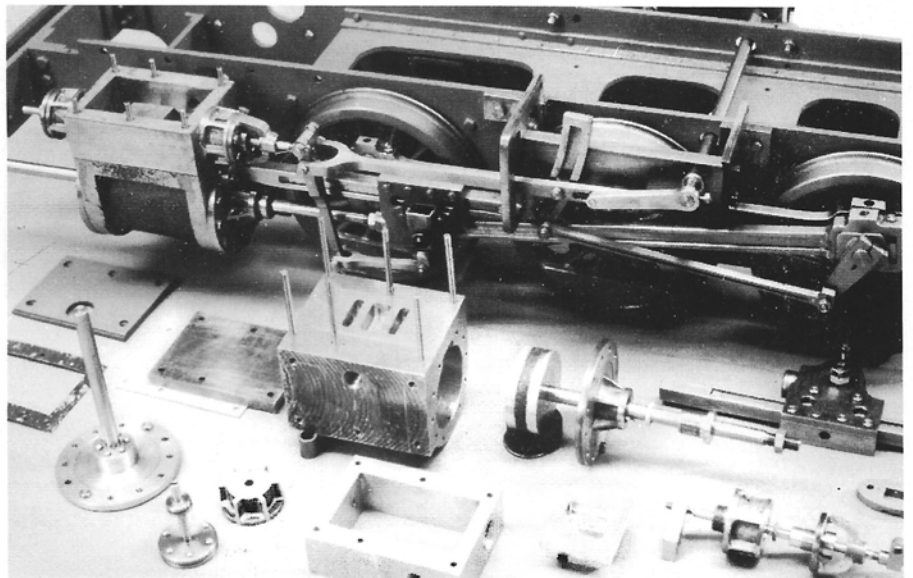
In de relatief vlakke zijwanden van de vuurkist zitten 56 steunbouten. Deze zijn in beide platen geschroefd en met Comsol (zachtsoldeer met een smeltemperatuur van 300 graden C) stoomdicht gemaakt. Alle andere verbindingen werden uitgevoerd met hardsoldeer met een smeltemperatuur van 650 graden C (d.i. donkerrood gloeiend).

Een loodnagel uit tin-zilversoldeer (smeltpunt 220 graden C) werd in de hemelplaat aangebracht als extra beveiliging tegen een te lage waterstand.

Er is geen oververhitter toegepast omdat naar verwachting de ketel meer dan voldoende stoom zou kunnen leveren, wat achteraf ook het geval bleek te zijn. Een oververhitter geeft, ook in miniatuur, een rendementsverbetering van ongeveer 30 %. Dit hoger rendement zou een hoger maximum vermogen kunnen opleveren, maar dit zou alleen maar kunnen dienen voor abnormaal hoge snelheden. Grotere cilinders kunnen geen winst aan trekkracht opleveren : deze wordt nu al beperkt door het geringe adhesiegewicht. Het steenkoolverbruik zou wel 10 à 20 gram per (echte) kilometer lager kunnen en natuurlijk ook het waterverbruik...

#### De keteltoebehoren

- een peilglas met doormeter 3-5, stoomdicht afgesloten met „O”-ringen;
- twee veiligheidsventielen. Op de zittingen zijn inoxkogels aangebracht met een diameter van 5,5 mm;
- twee voedingskleppen en een spui kraan met inox kogels van 4,7 mm. Die zijn wel in Engelse maten (7/32” en 3/16”) maar hier te lande vlot verkrijgbaar;
- in de tender is een handpomp gemonteerd, meer bedoeld als noodvoeding;



- de ketelvoeding gebeurt normaal met een injector;
- de druk wordt afgelezen op een manometer;
- de stoomleiding van de hulpblazer loopt dwars door de ketel. Op deze wijze werd het probleem van de buisdiameter (die niet op schaal kon) omzeild;
- de regelaar is van een eenvoudig schroeftype en heeft zijn ingang in de stoomdom;
- er zijn twee stoomfluiten : een niet werkende op schaal en een werkende onderaan de voetplaats links;
- de ketelisolatie bestaat uit houten plankjes met daarover een bekleding in blik.

De ketelbeplating werd voor het cilindrisch gedeelte door de leveringsfirma mooi rond gerold, evenals de beplating van

- de rookkast, geheel uit messing van 1,25 mm;
- de rookkastdeur, die werd gemaakt van plaatijzer met een dikte van 5 mm.

#### DE EERSTE MAAL ONDER STOOM

23 november 1991 was de grote dag. Alle lagere werden gesmeerd, ketel en tender met water en het oliepompje met cilinderolie gevuld. Er werd een elektrische aanjager op de schoorsteen geplaatst. Zes schepjes houtskool, gedrenkt in methanol, werden op de rooster geworpen, een lucifer aangestoken en het spel met water en vuur kon

29 november 1987. Metrostel 176-175 in het station Alma. Trams en bussen „getooid” met publiciteit zijn sinds de jaren '80 een vertrouwd beeld geworden. Metro's en treinen daarentegen blijken bij de reclamejongens heel wat minder goed in de markt te liggen.

Een schuchtere poging om in Brussel ook reclame-metro's in te voeren vond plaats in 1987 met de stellen 175-176 en 181-182. Vanaf 16 november '87 verschenen deze twee metrostellen op de lijn 1B Alma - Veeweide met publiciteit voor een live-uitvoering in de Munt door het Phill Glass-ensemble van de muziek voor de film Koyaanisqatsi. Begin januari '88 werd de reclame terug verwijderd. Dia Bob Boogaerts.

Autobus 1521.35 van de NV De Duinen uit Herentals (thans zusterbedrijf van Bus en Cars De Polder) is een Volvo B.58-60 met een „Van Hool Vistadome” (5377) koetswerk uit 1974.

Deze prachtige „autocar-lijnbus” wordt thans voor het ATAM door de NV De Duinen en M & M Composieten uit Heist-op-den-Berg gerestaureerd en zal nog in 1993 verschillende gelegenheden uitvoeren (zie o.a. het elders in dit nummer afgedrukte programma).

De foto werd genomen door Walter Ceulemans aan het station van Herentals.







beginnen. Eerst werd een kolenvuurtje opgebouwd (antraciet 8-14); ongeveer twintig minuten later kon de elektrische aanjager worden weggenomen en werd de taak overgenomen door stoom van de hulpblazer. (Zonder extra trek dooft het vuur omdat er zo goed als geen natuurlijke trek is door de geringe hoogte van de schoorsteen: in het grootbedrijf is er immers een hoogteverschil van enkele meters tussen rooster en schoorsteen-uitgang.)

Enkele minuten later was de maximumdruk bereikt en konden de veiligheidsventielen precies gelijk worden afgesteld. Ook de injector werkte zoals het hoort.

Met de cilinderkraantjes open en de ganghandel op maximum vooruit werd de regelaar langzaam geopend. Eerst werd water, dan stoom uit de cilinders geblazen en langzaam kwam de Pruisische dame op gang. De eerste proefrit bleek geslaagd. Daar nieuwsgierigheid een gezonde ondeugd is werd onmiddellijk overgegaan tot een testrit onder last. Die „last” bestond uit een platte wagen met daarop de bouwer, hooguit zo'n 75 kg samen. Zonder moeite vertrok de „trein”. De hulpblazer werd afgesloten en na enige meters ook de cilinderkraantjes. De uitlaat was nu duidelijk hoorbaar en klonk als mooie muziek in mijn oren. De ganghandel werd nu een nokje dicht naar het midden gebracht en vervolgens werd het tijd voor enige kritische vaststellingen.

Er was nogal wat stoomverlies aan het T-stuk van de stoomaanvoer. De stoomafsluiter voor de injector sloot niet goed af en bleef dus ook stoom lekken. De druk daalde steeds en het vuur brandde niet hevig genoeg, hetgeen wees op onvoldoende trek. Verder was geen spoor van olie aan de rand van de schoorsteen te zien. De oliepomp deed het dus niet.

Gezeten achter de tender bleken verschillende bedieningshendels slecht bereikbaar; die moesten dus verlengd en/of verplaatst worden.

#### 1992

Nadat de kinderziekten opgelost waren kon de verdere aankleding beginnen. Deze „kledij” moet wel steeds afgelegd kunnen worden, niet terwille van een stripteaseshow maar wel voor het geval van revisie of herstelling.

Luchtpomp, remmen en zandstrooi-inrichting zijn niet-werkend uitgebeeld. Het leek me ondoenlijk deze zaken mooi op schaal 1/16 en bovendien werkend te maken. Er is ook nog de bedenking omtrent de zin van een luchtdrukrem op een voertuig met een massa van 25 kg!

Hier ligt juist de grootste afwijking t.o.v. het grootbedrijf. Wanneer werking en reacties van stoommachine en ketel wel degelijk veel gelijkenis vertonen, de afremming van de trein doet dat zeker niet. Voor een noodstop is een handrem op de aangangwagen even doeltreffend als een doorgaande rem en... veel eenvoudiger.

In oktober 1992 was de lokomotief na meer dan zes jaar geheel klaar!

Het was een langdurige onderneming die toch veel voldoening schenkt, ook al omdat bijna alles eigenhandig gemaakt is. Het is geen „super”-model geworden en het kan allemaal nog beter. Maar het doel is, dacht ik, be-

reikt: een werkend model bouwen, zeer goed gelijkend op een NMBS type 81.

Tot slot volgen hier nog enkele vergelijkende gegevens tussen het grote voorbeeld, een fictief model met alles op schaal 1/16 en het besproken model.

	G8:	1/16	Model
keteldruk P	14 kg/cm <sup>2</sup>	14 kg/cm <sup>2</sup>	6 kg/cm <sup>2</sup>
watervolume	6,3 m <sup>3</sup>	1,54 l	1,75 l
stoomvolume	2,2 m <sup>3</sup>	0,54 l	0,75 l
inwendige keteldoormeter	1598 mm	100 mm	97 mm
roosteroppervlakte	2,7 m <sup>2</sup>	105 cm <sup>2</sup>	65 cm <sup>2</sup>
verwarmingsoppervl. vuurkist	14 m <sup>2</sup>	543 cm <sup>2</sup>	457 cm <sup>2</sup>
verwarmingsoppervl. vlampijpen	132 m <sup>2</sup>	5156 cm <sup>2</sup>	880 cm <sup>2</sup>
aantal pijpen	162	162	10
cilinderdoormeter d	600 mm	37 mm	30 mm
slaglengte l	660 mm	41 mm	41 mm
wieldoormeter W	1350 mm	84 mm	84 mm
trekkracht T	16 ton	61 kg	10 kg
dienstgewicht zonder tender	68 ton	17 kg	25 kg

De trekkracht werd berekend aan de hand van de formule

$$T = \frac{0,65P \times d^2 \times l}{W}$$

behalve voor het model; daar werd ze gemeten aan de trekhaak. Op droge,

roestige rails werd maximaal 10 kg gemeten en dit was reeds het geval bij een keteldruk van 4 kg/cm<sup>2</sup>. De cilinders en/of de keteldruk zijn dus wel wat ruim bemeten.

Jozef Mestdagh

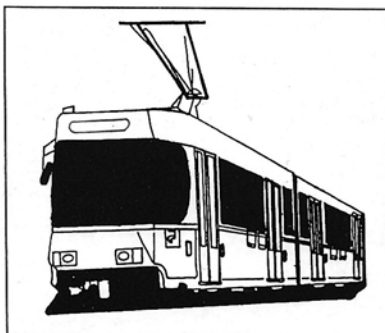
# FERIVAN TRAMMODELBOUW

FERIVAN - BEC - DAPOL - FAIRFIELD - GÜNTHER - HAMANN - HÖFER - IHC - KEHI - SB - FRÖWIS - SPIETH - SEDLACEK - WVB - PC MODELS - MEMOBA - HERRMANN - BACHMANN - GK - SCHMIDT - SWEDTRAM - ADLER - MTS - WOYTNIK - HARTEL

Open : woensdag 18u30 - 21u  
zaterdag 13u30 - 17u30

Van 16 juni tot 16 september zaterdag gesloten.

Vrijgeweide 26, 2980 St. Antonius Zoersel.  
Tel. 03 / 383.11.17



Ook Postorderverkoop!  
Katalogus te bekomen door storting op postrekening 000 - 0154119 - 83 van BFr 200,- + portkosten ( België: 50,- en 97,- voor het buitenland ).

POSTADRES : FERIVAN

Postbus 38 B-2980 Zoersel 1

# QTAD 21 STAR 21

## INLEIDING

Na de start van de bouw van een nieuwe werkplaats te Brussel Zuid (Vorst) voor het onderhoud van de toekomstige HST-treinstellen en de uitvoering der werken voor de „Terminal Brussel-Zuid” (waarover reeds werd bericht in Rail-Revue), is het o.i. gepast om even nader in te gaan op het toekomstplan STAR 21 van de spoorwegen, omdat de hierboven vermelde werken een onderdeel van dit plan vormen.

Het tienjarenplan dat de NMBS reeds in de herfst van 1989 voorstelde, kreeg de toepasselijke naam „STAR 21” of SPOOR TOEKOMST - AVENIR DU RAIL in de 21ste eeuw. In dit plan wordt glashelder aangetoond dat de spoorwegen een eerste-rangsrol kunnen spelen om de mobiliteitsproblemen in de komende jaren het hoofd te bieden.

Zeggen dat onze huidige samenleving kampt met een mobiliteitsprobleem staat gelijk aan een open deur in-trappen; daar is iedereen het stilaan wel over eens. De manier om die

permanente groei in goede banen te leiden, zonder daarbij het leefmilieu nog méér aan te tasten, staat echter nog steeds ter discussie. De spoorwegen echter bezitten belangrijke troeven: spoorverkeer is in de allereerste plaats zeer veilig, neemt weinig ruimte in, is zuinig met energie en veroorzaakt een minimum aan vervuiling. De wijze en de wil om een grotere maatschappelijke rol te vervullen heeft de NMBS in een tienjarenplan verwoord. Om dit doel te bereiken stelt de Maatschappij, dat er in de komende jaren talrijke aanpassingen zullen moeten doorgevoerd worden m.b.t. de infrastructuur, zowel aan sporen, bovenleidingen, seininrichtingen als aan gebouwen. Er zal eveneens dienen geïnvesteerd te worden in rollend materieel, in de organisatie van het treinenaanbod en in het onthaal en de begeleiding van de reizigers.

Wat betreft het reizigersvervoer vinden we in het plan „STAR 21” drie hoofdpunten terug:

- vernieuwing en/of verbetering

van het rollend materieel en de spoorinfrastructuur om het comfort en de snelheid te verhogen;

- groter treinenaanbod over korte afstanden (bv. in het voorstadsverkeer);

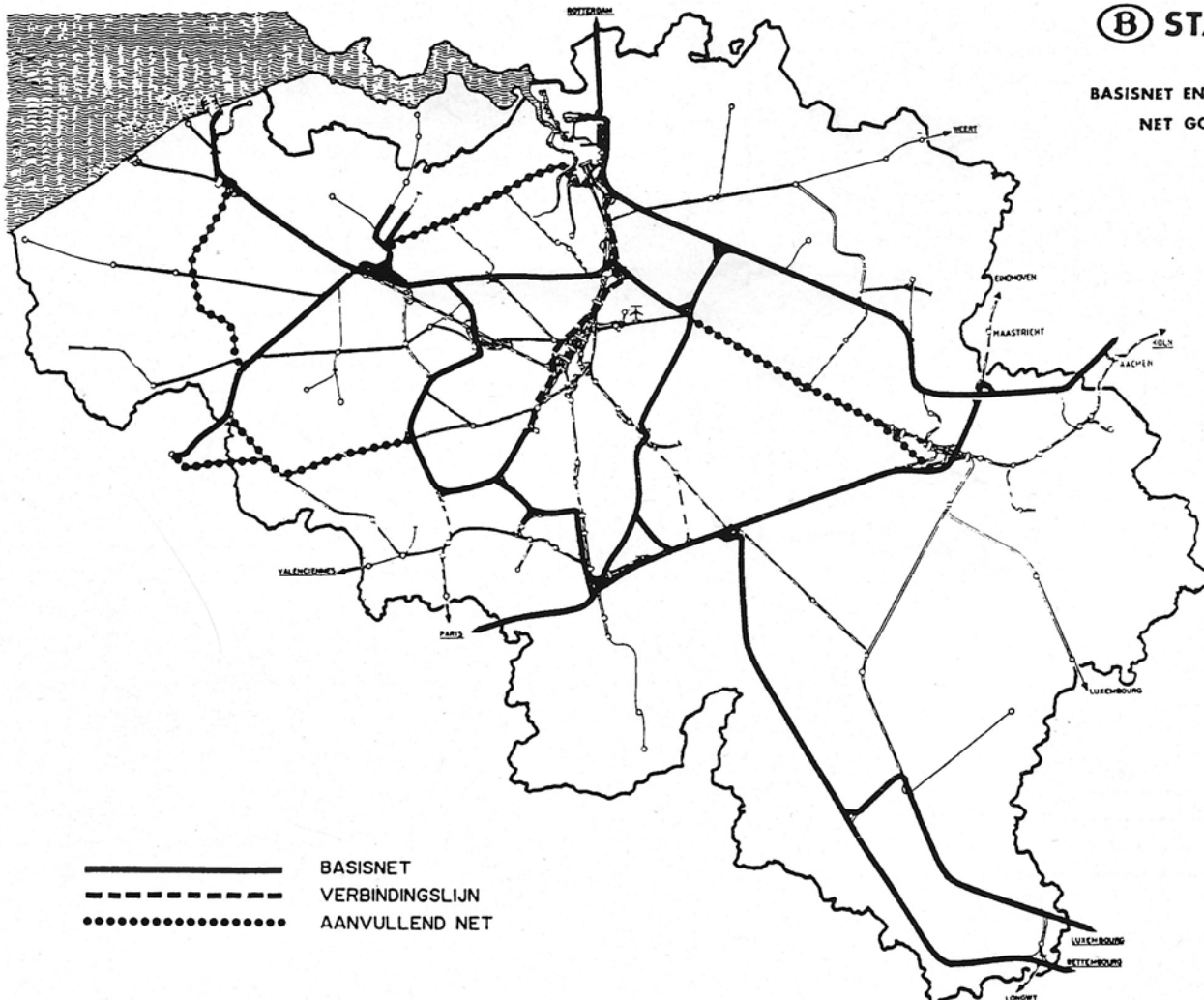
- beter onthaal in de stations en verbeterde reisbegeleiding tijdens de hele duur van de reis.

Voor het goederenverkeer blijft de spoorweg het vervoermiddel bij uitstek voor massatransport. Het tienjarenplan suggereert hier, capaciteitsuitbreiding voor te bereiden op de assen met druk verkeer. In de sectoren wagenladingen en gecombineerd vervoer spoor/weg moeten nieuwe organisatietechnieken een grotere omzet en een betere dienstverlening tot gevolg hebben. Een internationale aanpak dringt zich meer en meer op om minder omvangrijke producten over langere afstanden te vervoeren.

Verder wordt in het plan gepleit voor de keuze van afgeschermdereiswegen tussen reizigers- en goederentreinen, waardoor regelmaat en veiligheid opmerkelijk kunnen verhogen.

## Ⓑ STAR 21

BASISNET EN AANVULLEND  
NET GOEDEREN





## INVESTERINGEN TEN BELOPE VAN 176,5 MILJARD

Het totaal aan investeringen bedraagt volgens het plan 176,5 miljard, te verdelen in tien jaarlijkse bedragen, gaande van 14,8 tot 18,5 miljard. Van dit bedrag zullen er 110,6 miljard worden gebruikt voor het verbeteren, het vernieuwen of het aanpassen van de infrastructuur en voor de modernisering van de stations. Een bedrag van 62,1 miljard mag gespendeerd worden aan de aanschaf van nieuw rollend materieel en 3,8 miljard werden ingeschreven op de post algemene organisatie NMBS. Gelijktijdig met dit tienjarenplan loopt het „HST-PROJEKT”, waarin de NMBS voor 85,8 miljard investeert (infrastructuur en aankoop hogesnelheidstreinstellen).

## DOELSTELLINGEN ROLLEND MATERIEEL

Om het gebruikte materieel beter te laten renderen en om het aangeboden comfort aan de gestegen behoeften aan te passen, zal de NMBS in de komende jaren eveneens fors investeren in nieuw rollend materieel. Recent aangekocht materieel zal op andere lijnen worden ingezet. Om meer plaatsen te kunnen aanbieden worden bv. momenteel in de CW Mechelen de elektrische motorstellen reeks 03 (Breaks) uitgerust met een derde wagenbak.

Het nieuw aan te schaffen materieel zal in de eerste plaats de oudere motorstellen en rytuigen (in gebruik genomen vóór 1960) moeten vervangen. De nieuwe lokomotieven zullen geschikt zijn voor snelheden tot 200 km/u en kunnen functioneren op verschillende stroomsystemen.

## VOORSTADSVRKEER BRUSSEL HOOFDSTAD

Om het hoofd te kunnen bieden aan de mobiliteitsproblemen in en rond de hoofdstad zal de NBMS daadwerkelijk meewerken aan het inrichten van een autonoom voorstadsnet, vergelijkbaar met de RER (Frankrijk).

Ook de sterke aanvoerlijnen (25, 36, 50, 60, 96, 123, 124 en 161) zullen mee in deze optiek betrokken worden.

Om de problemen in de Europawijk op te lossen ligt een studie ter discussie die voorziet in een ondergrondse doorsteek tussen Brussel-Schuman en Schaarbeek.

Als eerste stap in deze richting werd begin november 1992 een aanpassing van kracht betreffende de vervoerbewijzen NMBS en MIVB op het stadsnet in Brussel.

## MODERNISERING EN INSTANDHOUDING BESTAANDE NET

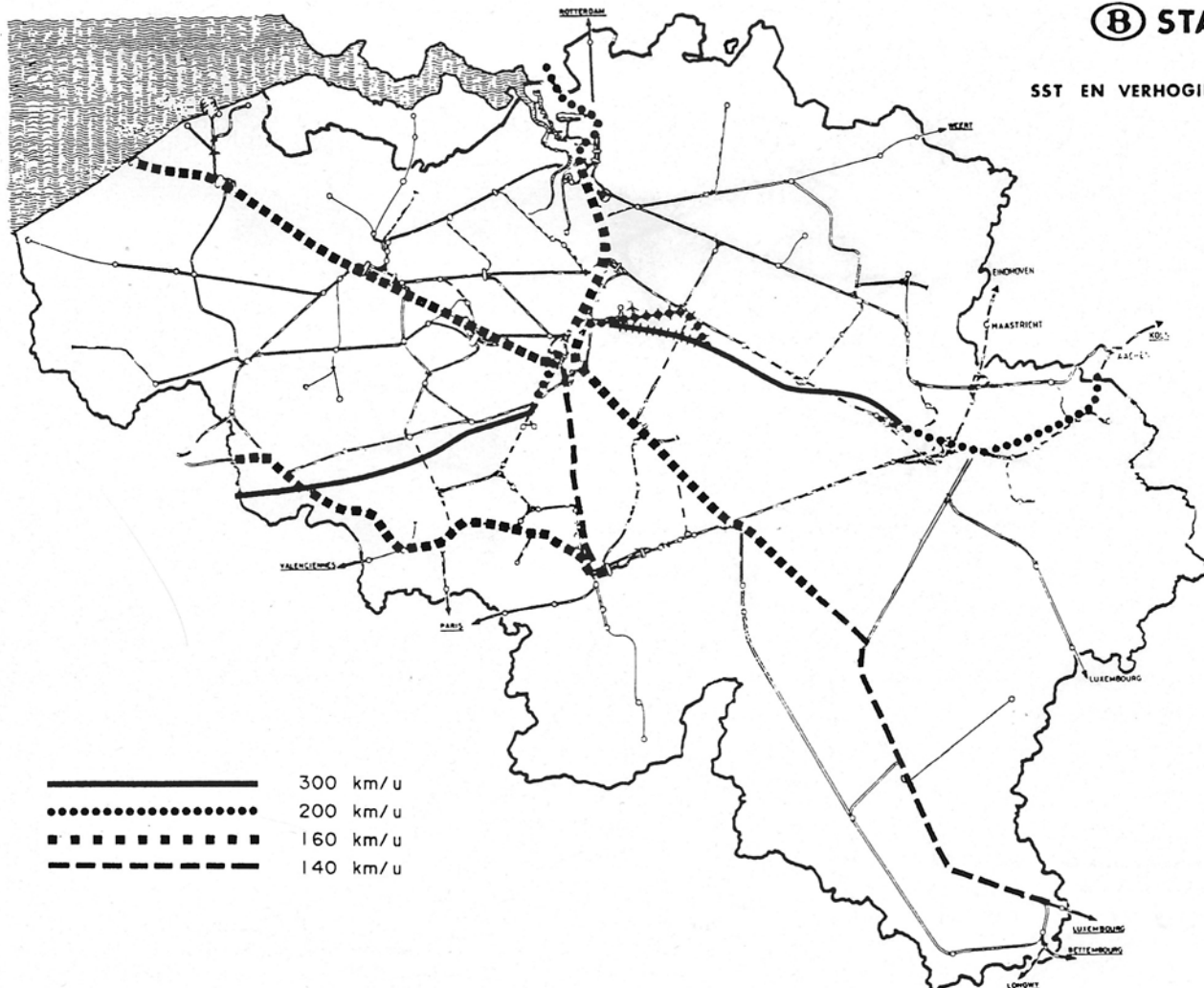
Om de veiligheid verder te verhogen en de kwaliteit van het bestaan-

de net aan te passen aan de toekomstige behoeften, zullen verschillende spoorwegknooppunten worden vernieuwd, hoofdlijnen worden aangepast en overwegen worden afgeschaft. Gepland zijn alvast een aantal moderniserings- of vernieuwingswerken aan vaste installaties en gebouwen, de centralisering van seinposten en de modernisering van het telecommunicatienet. Verschillende spoorlijnen zullen een totaal vernieuwde bedding krijgen.

## NIEUWE LIJNEN EN CAPACITEITSVERHOOGING

Door het aanleggen van nieuwe reiwegen, die elektrisch kunnen bereiden worden, en door het wijzigen van bepaalde spoorwegknooppunten zullen nieuwe verbindingen tot stand komen waardoor soms opmerkelijke tijdwinst kan gerealiseerd worden. Hierbij zullen eventuele stuurpostwisselingen overbodig worden, wat een gevoelige verbetering van de treindienst met zich brengt.

- Een verbinding tussen lijnen 35 (Leuven - Aarschot) en 36 (Brussel - Liège Gmins) maakt in de piekuren rechtstreeks verkeer mogelijk tussen Brussel en de provincie Limburg (Hasselt - Diest);
- een nieuw verbindingsspoor te Landen, tussen de lijnen 21 en 36, zal tijdwinst opleveren voor alle treinen die door dit station rijden;
- een overgang tussen de lijnen 147



**(B) STAR 21**

SST EN VERHOOGING SNELHEDEN

(Fleurus - Tamines) en 130 (Charleroi - Namur) moet ervoor zorgen dat vooral de goederentreinen van de ene lijn op de andere kunnen komen, zonder frontwisseling te Tamines;

- rechtstreekse HST-verbindingen tussen Charleroi - Namur en Mons met Paris zullen mogelijk worden dankzij de aansluiting te Antoing tussen de lijn 78 (Mons - Tournai) en de nieuwe HST-lijn Lembeek - grens SNCF;

- het aanleggen van een Noord-Zuid-verbinding onder het Centraal Station in Antwerpen (voorzien in het HST-project), kan in de toekomst aansluiten op een bijkomende ondergrondse verbinding met Linkeroever.

Buiten deze tracé-aanpassingen wordt momenteel onderzocht hoe het treinverkeer in een aantal knooppuntstations kan aangepast worden om een vlottere doorstroming van het verkeer mogelijk te maken. Dat is onder meer het geval voor de stations Namur, Saint-Ghislain en Mons. Ook het aanpassen van de spoorinfrastructuur, waardoor een verhoging van de refertesnelheid mogelijk wordt, behoort tot de mogelijkheden. Momenteel werden alvast volgende lijnen of baanvakken weerhouden :

- lijn 15 : Mol - Hasselt (120 km/u - 1995);

- lijn 25 : Brussel - Antwerpen (160 km/u - HST);

- lijn 36 : Schaarbeek - Leuven (200 km/u - HST);

- lijn 50 : Brussel - Gent (200 km/u - 1998);

- lijn 86 : Oudenaarde - De Pinte (120 km/u - 1995);

- lijn 124 : Brussel - Charleroi (140 km/u - 1999);

- lijn 161 : Brussel - Namur (160 km/u - 1998);

- lijn 162 : Namur - Ciney (160 km/u - 1996).

Om de capaciteit te verhogen zullen op verschillende baanvakken nieuwe elektrificaties worden uitgevoerd. Sommige van deze elektrificaties zullen worden gevoed uit 25.000 V wisselspanning.

Als voornaamste lijnen vermelden we :

- lijn 15 : Herentals - Mol - Neerpelt (1998 - 3.000 V)

- lijn 24 : Montzen - Grens DB (1994 - 3.000 V)

- lijn 42 : Rivage - Gouvy (onder voorbehoud - 25.000 V)

- lijn 43 : Angleur - Marloie (1993 - 3.000 V)

- lijn 52 : Boom - Puurs (1994 - 3.000 V)

- lijn 73 : Deinze - De Panne (1994 - 3.000 V)

- lijn 94 : Tournai - Lille (Fr) (1993 - in samenhang met HST-plan)

- lijn 97 : Saint-Ghislain - Quiévrain (1993 - 3.000 V)

- lijn 165/166 : Dinant - Bertrix - Athus (1998 - 25.000 V)

Om de regelmaat van het treinverkeer opmerkelijk te kunnen verhogen wordt voorzien in een capaciteitsuitbreiding door het aanleggen van bijkomende sporen op een aantal baanvakken. Dankzij het HST-project zullen vooral de assen Lembeek - Brussel, Leuven - Brussel en Antwerpen - Brussel worden verbeterd. Los daarvan staan volgende uitbreidingswerken genoteerd :

• tegen 1996 :

- een derde spoor tussen Brugge en Zeebrugge;

- een derde en vierde spoor tussen Brussel-Schuman en Watermaal;

- een derde spoor tussen Watermaal en Ottignies;

• tegen 2000 :

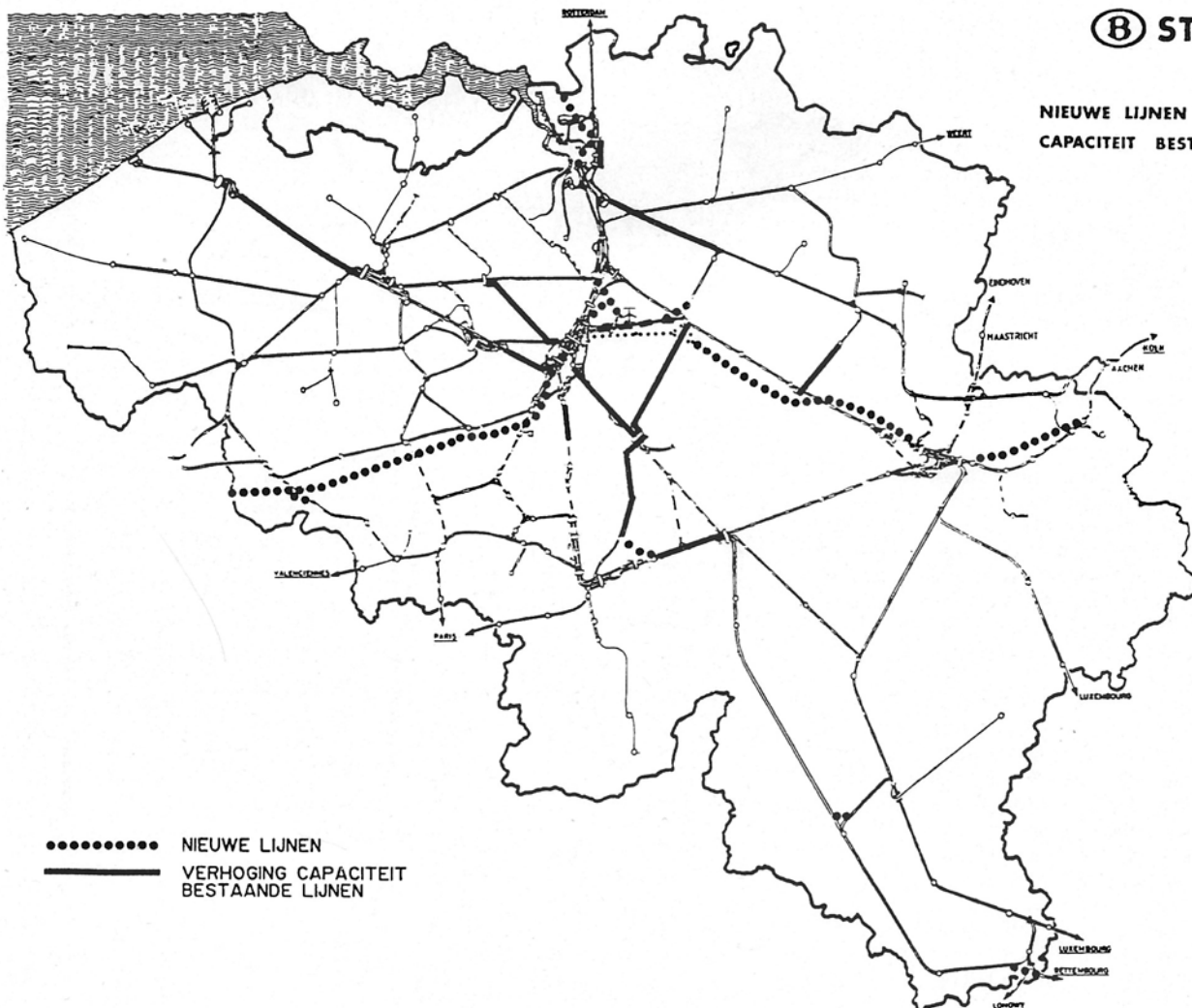
- gedeeltelijk een derde en een vierde spoor tussen Gent en Brugge.

### VERBETERING VAN HET ONT-HAAL IN DE STATIONS

Omdat het station de belangrijkste schakel vormt tussen de klant en de Maatschappij, zullen in de toekomst uitgebreide verfraaiingswerken worden uitgevoerd aan tal van stations. Het is immers op deze plaats dat de reizigers hun eerste indrukken opdoen omtrent de te ondernemen verplaatsing. De NMBS mocht zich, wat betreft de stations en hun onmiddellijke omgeving, gelukkig prijzen met de ruime belangstelling vanwege de Koning Boud-

## Ⓑ STAR 21

### NIEUWE LIJNEN EN VERHOOGING CAPACITEIT BESTAANDE LIJNEN





wijnstichting, die actief aan het projekt deelnam door het inrichten van een wedstrijd „De Weg naar het Station”.

Alle stations van het net werden ingedeeld in vier grote groepen, al naargelang het plaatselijk belang. In de diverse aspecten van onthaal en reizigersbegeleiding zal geïnvesteerd worden (zoals de toegang tot het station, de samenwerking met de plaatselijke handel, de wachttijden voor aansluitingen, het aanvullend streekvervoer enz.).

#### HST EN VERBETERING BINNENLANDS NET

In het HST-projects werd voorzien dat ook het binnenlands verkeer zoveel mogelijk voordeel moet halen uit de infrastructuurwerken die zich opdringen. Hierdoor zullen de voor het HST-net geplande werken ongetwijfeld ook rechtstreeks een gunstige invloed hebben op het binnenverkeer.

Ten behoeve van het HST-net zullen volgende werken worden uitgevoerd :

- aanleggen van een vierde spoor op het baanvak Lembeek - Halle - Brussel;
- aanleggen van een derde en een vierde spoor, berijdbaar tegen een snelheid van 200 km/u, tussen Schaarbeek en Leuven;
- modernisering en herelektrificatie van lijn 25 tussen Schaarbeek en Berchem (Antwerpen), met verhoging van de snelheid tot 160 km/u;
- bouwen van een ondergrondse Noord-Zuidverbinding onder Antwerpen Centraal;
- aanleggen van een verbindingsspoor tussen de nieuwe HST-lijn en de bestaande lijn 78 te Antwerpen;
- elektrificatie van het baanvak Tournai - Lille (Frankrijk) en snelheidsverhoging ter hoogte van de vertakking Froyennes (splitsing HST).

#### AANPASSINGEN VERVOERSASSEN VOOR GOEDERENVERKEER

Omdat met het wegvallen van de Europese binnengrenzen in de nabije toekomst een opmerkelijke groei mag worden verwacht van het internationaal goederenverkeer, moet de kwaliteit van het vervoersaanbod niet alleen op peil worden gehouden maar voortdurend worden verbeterd, om aan de immer stijgende eisen te kunnen voldoen. Teneinde deze doelstellingen te kunnen bereiken worden ook voor het goederenverkeer belangrijke maatregelen voorzien.

Voor het bedienen van de voornaamste vervoersassen in het binnenverkeer werd een efficiënt basisnet ontworpen tussen de verschillende havens en industriegebieden. De lijnen op deze vervoersassen zullen geleidelijk geschikt worden gemaakt voor een minimum aslast van 22,5 ton. Een refertesnelheid van minimum 120 km/u wordt wenselijk geacht om een vlot verloop van het goederenverkeer mogelijk te maken. Hier-

bij werd er naar gestreefd, zoveel mogelijk de hoofdlijnen voor reizigersverkeer te vermijden.

Volgende basislijnen werden voorzien :

- Zeebrugge - Gent - Mechelen - Leuven - Aarschot - Hasselt - Visé - Montzen;
- Antwerpen - Lier - Aarschot, met vertakkingen naar :
  - Hasselt - Visé - Montzen,
  - Leuven - Ottignies - Namur - Dinant - Bertrix - Virton - Athus,
  - Leuven - Fleurus - Charleroi - Erquelines;
  - Erquelines - Charleroi - Namur - Liège - Visé - Montzen.

#### UITRUSTING TERMINALS EN GOEDERENMATERIEEL

De goederen moeten niet alleen op de snelste wijze worden vervoerd, ze dienen ook op een snelle wijze te worden behandeld in vertrekstations en bij aankomst. In doorvoerstations dient het eventuele oponthoud tot het strikte minimum beperkt. Daarom zal de NMBS in de komende jaren de uitrustingen van verschillende vormingsstations moderniseren. De installaties in de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Gent zullen onder handen worden genomen. De spoorinfrastructuur in de indus-

triebekkens van La Louvière, Charleroi en Liège staan eveneens in het plan „STAR 21” vermeld. De moderniseringswerken in het vormingsstation Antwerpen Noord worden ondertussen onverminderd voortgezet.

#### REALISATIE - EVALUATIE

Het tienjarenplan van de NMBS werd opgenomen in het met de overheid afgesloten beheerskontraat. Het spreekt vanzelf dat dit prestigieuze plan zal worden bijgestuurd naargelang de behoeften. In 1995 zal, bij het hernieuwen van het beheerskontraat, het tweede luik van dit investeringsproject worden ingeschreven. Daarin zullen, na een evaluatieonderzoek, de te nemen maatregelen worden opgenomen.

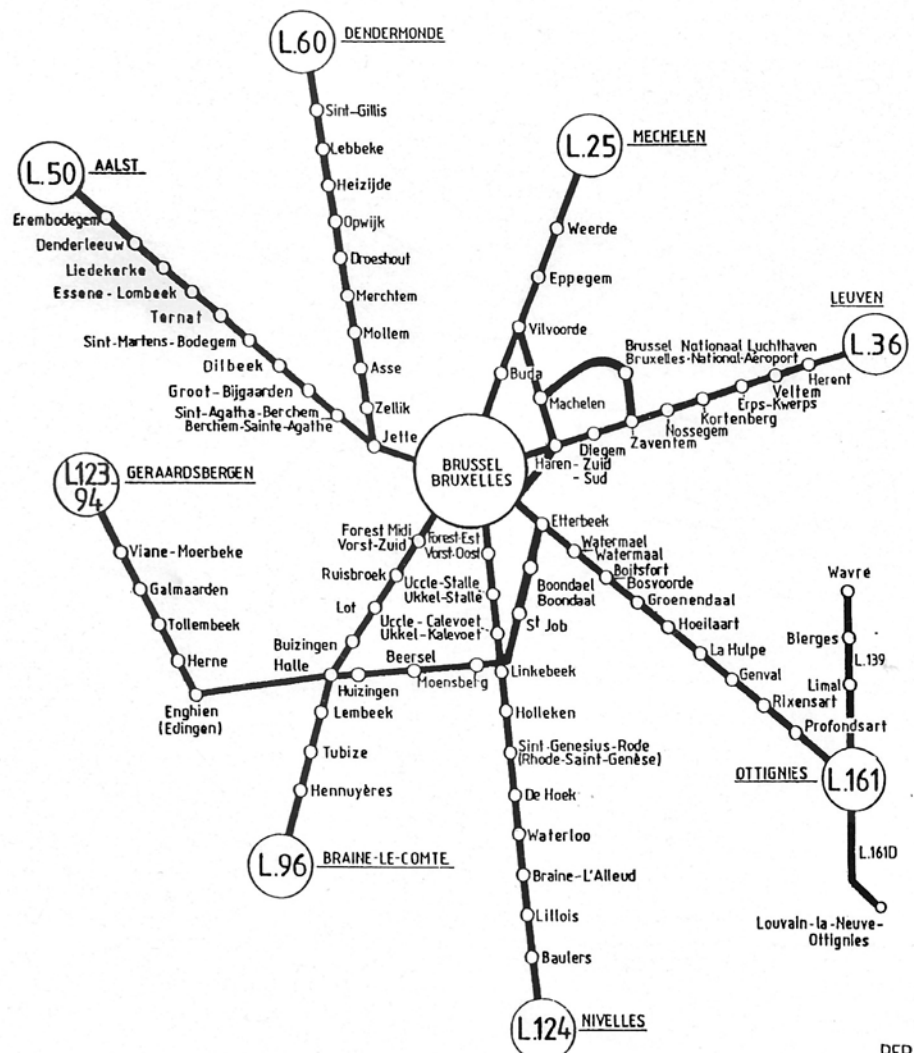
#### BESLUIT

Door de NMBS de nodige middelen ter beschikking te stellen, kan de Maatschappij efficiënter inspelen op de verwerking van de steeds toenemende vraag naar reizigers- en goederenverkeer.

De trein zal zijn eersterangsrol in het verkeer niet alleen kunnen bevestigen maar zelfs nog doen toenemen.

Jan Mahieu

#### ⓑ STAR 21

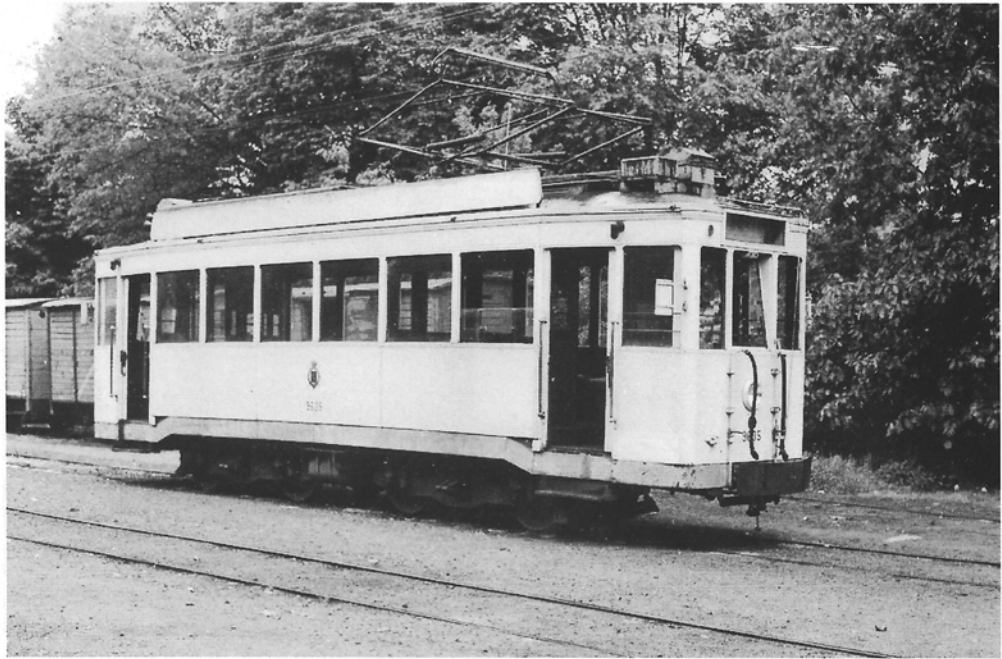


# Werkwagens van toen (XIV)

Foto's en tekst : Jacques Cohn

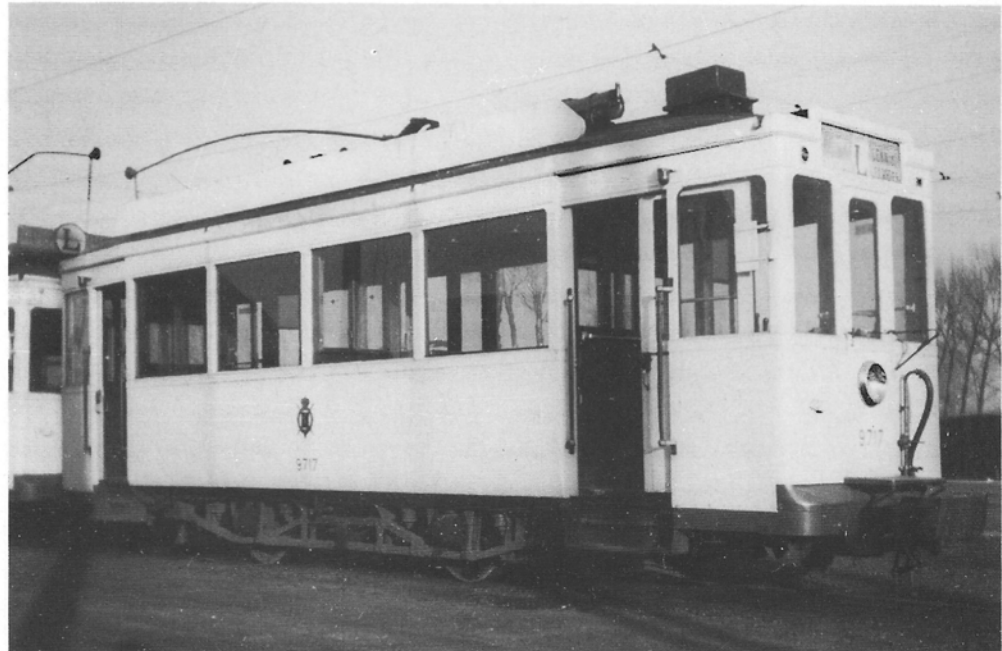
**Foto 1 :** De beroemde éénling 9635, ex-VA, ex-CGTA 388, ex-NMVB 9688, waarover reeds veel werd geschreven (zie onder meer „De Rode Tram III” door de heer Eric Keutgens in RR 11 van januari 1988).

Wij zien hier de 9635 in zijn laatste gedaante nadat hij door talrijke ombouwwerken in de loop van de jaren volledig van uitzicht was veranderd. Ik heb de 9635 in de jaren 1939-40 op de Antwerpse lijnen 63 (Polygoon), 70 (Kapellen) en vooral 73 (Kruischans) zien rijden. Na de oorlog zag ik hem op de stadlijnen van Mechelen, later ook op de Mechelse buitenlijnen. Op de foto staat hij, tot rangeerwagen „gedegradeerd”, op het einde van zijn loopbaan in Oostmalle in juni 1958.

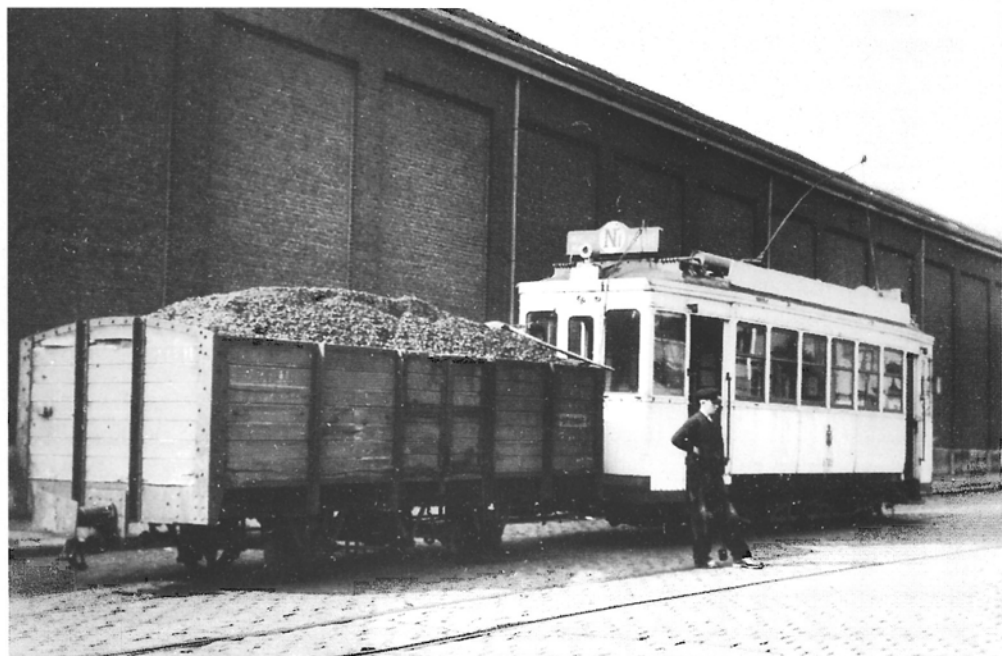


**Foto 2 :** Rangeer-mw 9717 in de stelplaats Leerbeek in 1954. Deze wagen is afkomstig uit de reeks 9715-28, in 1929-30 door Braine-le-Comte gebouwd voor de Brusselse voorstadlijnen.

Ik heb deze krachtige wagens in de eerste jaren na de oorlog tijdens de spitsurdiensdiensten twee overvolle vier-assige bws zien trekken, zelfs op heuvelachtige trajecten zoals de lijnen W (Waterloo en Wavre), AL (Aalst) en Ni (Ninove). Sommige van deze rijtuigen hadden een filmkast. De 9717 was de enige uit de reeks die een wagenbak met vier grote ramen (in plaats van zes smallere) had gekregen. In hun laatste jaren werden alle wagens als trekkers van goederentreinen of voor rangeertaken gebruikt.



**Foto 3 :** Mw 9725 rangeert met een goederenwagen in Brussel, Vandermeerenstraat, in 1953. De wagen draagt nog koersborden van de lijn Ni (Ninove).



## 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” (III)

In vorige RR-nummers verschenen reeds twee reeksen foto's van stoomlocomotieven, genomen door de Engelse spoorwegvriend Peter Hay in Luik en in Antwerpen, ter gelegenheid van zijn bezoek aan België in 1955. Voor dit nummer kozen wij de foto's die hij nam in Leuven en in Tienen. 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 drie foto's werden genomen op 5 juni 1955 in het station van Leuven.



Op foto 1 ziet men tenderlocomotief 16.049 die zopas met een stop-trein uit Mechelen in Leuven is aangekomen. De trein is samengesteld uit vier GCI-rijtuigen en twee GCI-pakwagens.

Op foto 2 ziet men de losse locomotief die zich aan het andere einde van de trein gaat opstellen.

Op foto 3 staat hij opnieuw klaar om - ditmaal achteruitrijdend - met de trein naar Mechelen te vertrekken.

Op de foto's 1 en 2 bemerkt men de grote petroleumlantaarn die aan de linkerkant van de kopbalk is opgesteld en de gereedschapskist die rechts vooraan op de voetplaat geplaatst is. Op foto 3 ziet men de kleine elektrische Sigtay-lantaarn aan de achterzijde van de locomotief en - onder de voetplaat - de leiding voor afgewerkte stoom van de Metcalfe-injector. Op foto 3 bemerkt men ook de laadtrecther en de kolenbak bovenop het machinistenhuis, waarin de tenderlocomotief een grote bijkomende kolenvoorraad kon meevoeren. Het T-vormig paaltje op de laadtrecther duidt de maximaal toelaatbare hoogte van de kolenvoorraad aan, i.v.m. het respecteren van het profiel van vrije ruimte. Nog een interessant detail : op foto 3 is de windvanger van de schoorsteen gedraaid, met het oog op het achteruitrijden van de locomotief.

Toen de opnamen gemaakt werden, behoorde de locomotief tot het bestand van de stelplaats Dendermonde (FT).



Foto 4 toont locomotief 1.009 aan de kop van een sneltrein Keulen - Brussel, tijdens de stilstand in het station van Leuven. De machine behoorde op dat ogenblik tot het bestand van de stelplaats Herbenthal (FHR). Bemerkt de grote petroleumlantaarn op de rookkastdeur en de kleine elektrische lantaarn boven de kopbalk, de windleipla-

ten. de grote Kylchap-schoorsteen, de ACFI-pompen op de voetplaat enz. Een detail : het handwiel van de rookkastdeur en de smeeders (links en rechts, onderaan de rookkastdeur) zijn (zilverkleurig ?) geschilderd.

Op de voorgaande foto's is duidelijk te merken, dat in het station van Leuven op dat ogenblik grote vernieuwingswerken aan de gang waren naar aanleiding van de elektrificatie van lijn 36 (installatie van lichtseinen, verhoging van de perrons, enz.). Tussen Brussel en Leuven waren de elektrificatiewerken reeds beëindigd en reden er al elektrische treinen vanaf 17 oktober 1954; op foto 4 is trouwens, rechts in de verte, een elektrische locomotief type 122 te zien. Op 2 oktober 1955 zou de elektrische treindienst starten tussen Leuven en Luik.

De volgende foto's zijn alle genomen te Tienen, eveneens op 5 juni 1955.

**Foto 5** toont locomotief 15.016, met twee ex-Duitse houten rijtuigen. De locomotief was toen reeds buiten dienst gesteld. In tegenstelling tot de locomotieven van het type 16, beschikten deze van het type 15 niet over een oververhitter. De rookkast van de locs type 15 was dan ook korter en het platform vóór de rookkast groter dan deze van de machines van het type 16 (vergelijk met loc 16.049 op foto 2). Bemerkt de kettingen links en rechts van de koppeling, de „spatborden” (beschermpalen) voor de wielen van het draaistel en de onder de ketel doorlopende verbindingsbuis tussen beide waterbakken.

**Foto 6** toont enkele locomotieven type 41 en type 31 vóór de loods van de stelplaats Tienen (FTL). Vooraan bevindt zich loc 41.216 en links achteraan loc 31.176, die beide te Tienen gestationeerd waren.

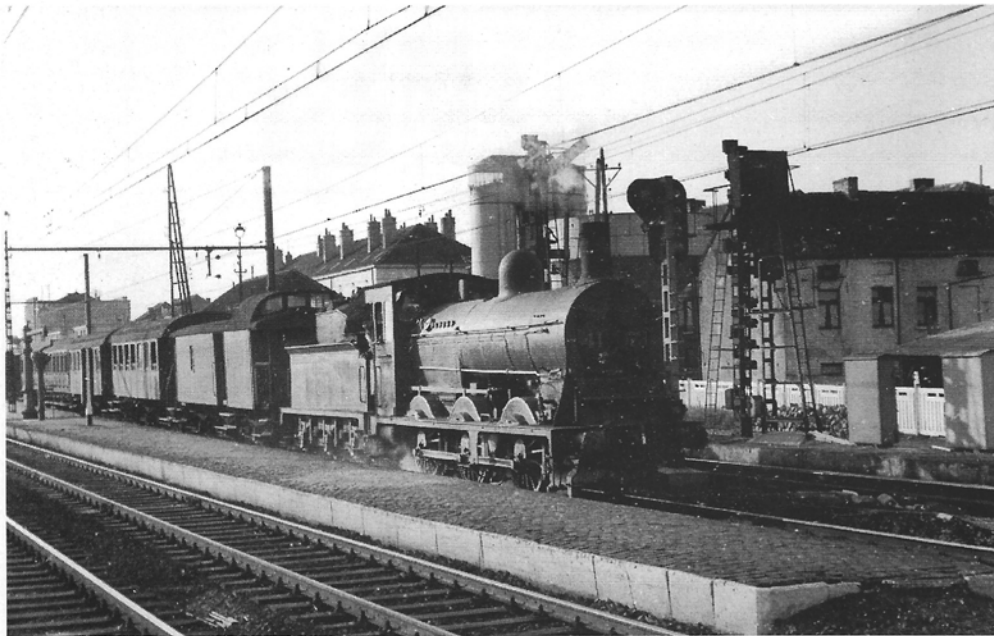
**Foto 7** toont locomotief 41.073 van de stelplaats Tienen, aan de kop van een trein, samengesteld uit een GCI-pakwagen en diverse ex-Duitse rijtuigen. De trein vertrekt in de richting van Drieslinter en verder naar Diest of Tongeren. In 1955 waren de spoorlijnen 22 en 23 inderdaad nog in dienst (ze werden gesloten voor het reizigersverkeer in 1957/1958). Bemerkt het driestandensein (in de stand 45 graden). Een detail : loc 41.073 heeft een rechte schoorsteen, zonder kroon (vergelijk met loc 41.216 op foto 6).

**Foto 8** toont een onidentificeerbare locomotief type 29, aan de kop van een semi-directe trein in de richting Luik en Verviers. Waarschijnlijk was de locomotief gestationeerd te Herbesthal (FHR). De trein is samengesteld uit een M1-rijtuig en 5 K-rijtuigen. Het driestandensein staat open (stopsein en waarschuwingsein staan beide in de stand 90 graden).

Op de foto's merkt men dat de boven-







leiding te Tienen reeds was aangebracht en dat de lichtseinen reeds klaarstonden om de taak van de mechanische seinen over te nemen.

Op foto 9 zien we de „Oostende-Wien-Express” omstreeks 19u30 's avonds door het station van Tienen denderen, met aan de kop een Pacific type 1, nr. 1.007 van de stelplaats Herbesthal (FHR).

Omdat Peter Hay met zekerheid de trein kon identificeren als de „Oostende-Wien-Express” (trein nr. 52), konden we in de beurtregeling (stelplaats Herbesthal, reeks A, plandag 3, geldig vanaf 22/5/1955) nagaan welke prestaties loc 1.007 die dag te vervullen had. De vorige nacht had hij eerst de „Tauern Express” gesleept van Brussel-Zuid (V. 22u35) naar Aken en aansluitend de „Nord Express” van Aken naar Luik, vervolgens een stoptrein van Luik naar Verviers, een stoptrein van Verviers naar Luik, een semi-directe trein van Luik naar Herbesthal, een semi-direct van Herbesthal naar Brussel-Noord, dan de „Oostende Wien Express” van Brussel-Noord naar Aken, om tenslotte de dagtaak te beëindigen met een losse rit van Aken naar Herbesthal (A. 23u00). In totaal legde de machine op 24 uur een afstand af van 615 km.

(Voor de geïnteresseerden : de betrokken beurtregeling werd gepubliceerd in de brochure „Stoomlocomotieven type 1”, uitgegeven door Vebov in 1979).

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

#### Identificatiegegevens van de getoonde locomotieven :

- loc 16.049 (foto's 1, 2 en 3) : oorspronkelijk Belg. Staat 3949, later NMBS 1649, gebouwd door Tubize in 1910, fabrieksnr. 1614, afgevoerd in 1964;
- loc 1.009 (foto 4) : oorspronkelijk NMBS 109, gebouwd door het Consortium belge de Constructeurs de Locomotives in 1935, afgevoerd in 1962;
- loc 15.016 (foto 5) : oorspronkelijk Belg. Staat 2576, later NMBS 1516, gebouwd door La Meuse in 1902, fabrieksnr. 1690, afgevoerd in februari 1955;
- loc 41.216 (foto 6) : oorspronkelijk Belg. Staat 3416, daarna NMBS 4316, gebouwd door Tubize in 1907, fabrieksnr. 1492, afgevoerd in 1959;
- loc 31.176 (foto 6) : oorspronkelijk Belg. Staat 5076, daarna NMBS 3276, gebouwd door Armstrong Witworth in 1922, fabrieksnr. 266, afgevoerd in 1957;
- loc 41.073 (foto 7) : oorspronkelijk Belg. Staat 3143, daarna NMBS 4173, gebouwd door St-Léonard in 1905, fabrieksnr. 1398, afgevoerd in 1957;
- loc 1.007 (foto 9) : oorspronkelijk NMBS 107, gebouwd door het Consortium belge de Constructeurs de Locomotives in 1935, afgevoerd in 1962.



## Oude prentkaarten en autobussen

### V : Provincie Henegouwen

Deze provincie, die in het verleden een zeer uitgebreid Buurtspoorweg-tramnet bezat, telde in 1932 slechts 27 autobuslijnen, waarvan 2 provinciale, 11 interprovinciale, 5 postbusdiensten, 7 door privé-ondernemers uitgebatede en 2 in eigen beheer geëxploiteerde NMVB-lijnen. Aan deze uitbatingen kwamen niet minder dan 23 ondernemingen te pas!

Ondanks dit eerder „schamel” aanbod (ter vergelijking : de provincie Luik telde 72 buslijnen, West-Vlaanderen 51) vonden we toch drie passende kaarten, die we hierbij graag afdrukken.

#### 1. Marchienne-au-Pont

Gelegen aan baan N90 die Charleroi met Mons verbindt.

De hier afgebeelde autobus doet dienst op de Buurtspoorweglijn Marchienne-au-Pont - Jumet. Het is een „Scemia” uit de reeks 310-313, gebouwd door de werkhuizen „Energie” te Marcinelle en besteld op 14.9.1925. Vermoedelijk is het AB 311, die op 11.1.1926 in dienst kwam.

De prentkaart, op 26.8.1927 verzonden in Charleroi, werd waarschijnlijk kort na de indienststelling van deze autobus gefotografeerd.

#### 2. Mons

De Henegouwse provinciehoofdstad ligt op het traject van baan N6 Brussel - Mons - Maubeuge (Frankrijk).

Het uit 1865 stammende stationsgebouw, het tweede dat in Mons werd opgericht, verving de in 1841 dichter bij het stadscentrum gebouwde „statie”. In mei 1944 werd het fraaie complex bijna geheel verwoest en nadien vervangen door het huidige, vanaf 1947 gebouwde en op 29.2.1952 geopende station.

Op het plein staat een „Auto-Miesse”-bus met een Jonckheere koetswerk van omstreeks 1935. Dit rijtuig verzekerde de dienst op lijn 360 Mons - Cuesmes - Flénu - La Bouverie, uitgebaat door de firma Ch. Capron & L. Limbourg uit Cuesmes.

#### 3. Charleroi, de „zwarte” stad

Het belangrijk spoorwegknooppunt Charleroi omvat het door wellicht alle Belgische openbaar vervoer-liefhebbers gekende station „Sud”.

Vóór het gebouw bevindt zich een toen moderne en tevens unieke autobus, in 1936 ontworpen en geconstrueerd door „F.N.” in Herstal. Het bleef inderdaad bij dit éne prototype, dat de benaming F.N. Al kreeg.

Alhoewel er toen in zulke grote voertuigen reeds dieselmotoren werden ingebouwd, had deze bus nog een zescilinder „Hercules”-benzinemotor. Zij werd op proef ingezet op de lijnen „Tussen Samber en Maas”, hier op lijn 378 Philippeville - Charleroi, uitgebaat door „Autobus Piot”.

#### Bronnen :

Autobusarchief Ch. Smits : „1932, Liste de Services d'Autobus”; „Officieele gids der Autobussen van 12/1934 tot 3/1935”; „Officieel Autobusboek Nr. 1 van 1/5/1939”.

Archief Alain Janmart : tijdschrift „Treinen” nr. 12, 1952.

Alle prentkaarten zijn afkomstig uit het Autobusarchief Charles Smits.





## Kritisch gelezen en bekeken :

### BTTB-SCHRIFT NR. 1

#### BTTB-reactie op de dreigende sluiting van NMBS-stations en haltes

In oktober 1992 publiceerde de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers onder bovenstaande titel een uitgebreide studie door Philippe Janssens. Deze thesis, waaraan zonder twijfel maanden voorbereiding en ontelbare uren opzoekingswerk zijn voorafgegaan, behandelt op een doordachte wijze de problemen die hebben geleid tot de nu nakende sluiting van een deel NMBS-stations en halteplaatsen. Het werk suggereert bovendien een aantal besparende oplossingen die zouden moeten leiden tot een herwaardering van het binnenlands reizigersverkeer per spoor. Niet alleen het bestuur en het „voetvolk” van onze nationale spoorwegaansmaatschappij maar ook ieder grootbedrijfspoorhobbyist zou moeten geïnteresseerd zijn in de in deze brochure geschetste problematiek. Vanuit dit gezichtspunt zou ik het werk durven aanraden als „verplichte” lectuur.

Ik zei reeds dat ook een aantal oplossingen wordt gesuggereerd. Ik kan en mag niet nalaten bij een drietal van deze suggesties een aantal technische vraagtekens te plaatsen, vraagtekens die - het weze er onmiddellijk aan toegevoegd - afkomstig zijn van een „amateur”...

**Eénmansbediening** : waarmede het bedienen van treinen door alléén maar de bestuurder wordt bedoeld.

Wat doen we hier met het veiligheidsaspect en met de reizigers-begeleiding ? Een treinbestuurder (die geheel afzonderd zit en voor de reizigers zo goed als onbereikbaar is) kan onwel worden of moet in bepaalde (nood)situaties zijn trein kunnen verlaten. Het zal wel voor immer een niet te beantwoorden vraag blijven of het tragisch ongeval op de toeristische exploitatie „Li Trimbleu” ook zou gebeurd zijn indien er, naast de treinbestuurder, ook een begeleider aan boord van de trein zou geweest zijn. Wat te doen met reizigers die in onbemande stations of halteplaatsen, al dan niet voorzien van biljetten-automaten, opstappen ?

Leve het zwartrijden !

**Halte op verzoek** : er wordt hier terecht - verwezen naar een aantal mogelijkheden in het buitenland, met het praktische voorbeeld van Zwitserland op kop. Ikzelf heb in dit land - en met goed gevolg - van deze faciliteit gebruik kunnen maken. Toch dient hier, naar de NMBS toe, de vraag naar kosten en baten duidelijk te worden gesteld. Zowel het rollend materieel (voor de reiziger op de trein) als de seininrichting (voor de reiziger op het perron) moeten worden aangepast, zodat de treinbestuurder auditief en/of visueel kan worden gewezen op de intenties van de reiziger. Het hoeft m.i. geen betoog

dat het bij de NMBS invoeren van het systeem „halte op verzoek” een aardig extra-bedrag zou kosten.

Om nog maar te zwijgen over de „leukerds” die om de haverklap een trein geheel overbodig zouden laten stoppen. Een druk op de knop zou immers volstaan, terwijl controle-mogelijkheid en misbruiken-beteging praktisch onbestaand zouden zijn, dit in tegenstelling tot het misbruik van de noodrem.

**Treinsamenstelling, overcapaciteit** : ongetwijfeld worden er met de door diesellokomotieven gesleepte treinen in de daluren teveel (lege) rijtuigen „meegenomen” (cfr. het in de brochure genoemde voorbeeld van de verbinding Antwerpen - Neerpelt). Ik ga ervan uit, dat treinsamenstellingen in de eerste plaats gericht zijn op het reizigersaanbod tijdens de **spitsuren**. Wanneer deze samenstellingen gedurende de hele dag ongewijzigd worden gehandhaafd, bekomt men inderdaad een a.h.w. automatisch een overcapaciteit tijdens de daluur-diensten. Diesel-gesleepte treinen worden praktisch altijd in trek-duwdienst gereden. Wil men het teveel aan rijtuigen in de daluren in de vertrekstations uitrangeren - en vanzelfsprekend met het oog op de spitsuurdiensten later weer invoegen - dan dient toch telkens het stuurstandrijtuig opnieuw aan de trein te worden gekoppeld. Een en ander vergt zulke arbeidsintensieve en tijdrovende handelingen, dat ik ervan overtuigd ben dat de prijs van de door zwaardere treinen inderdaad nutteloos verbruikte brandstof lang niet opweegt tegen de kostprijs van extra-personeelsinzet en tijdverlies. Tijdverlies dat bovendien de dienstregelingen ernstig in het gedrang kan brengen.

**Besluit** : het is dus zeker niet zo dat men de NMBS ongenueanceerd de schuld mag geven voor alles wat met het treinverkeer kan mislopen. Dit wordt trouwens ook in de brochure zelf aangegeven. De spoorwegen zijn voor bepaalde ingrepen en/of aanpassingen nu eenmaal gebonden door beslissingen van andere instanties en overheden.

Wat natuurlijk lang niet wil zeggen dat elke NMBS-trein rijdt en stopt zoals dat in 1993 zou behoren te gebeuren !

**BTTB-schrift nr. 1 (BTTB-reactie op de dreigende sluiting van NMBS-stations en haltes)** is verkrijgbaar tegen 200 F (leden) en 300 F (niet-leden), portkosten inbegrepen, door overschrijving op rekening 068-2075810-37 van de v.z.w. BTTB, Hoogpoort 9-13, 9000 Gent. Staf Cuyt

### BENELUX RAIL 7 (1990-1991)

Bij uitgeverij 't Nijvere Lezerke is onlangs het zevende deel uit de nu stilaan indrukwekkende reeks „Benelux Rail” van de persen gelopen. Dit deel omvat 144 bladzijden, 263

foto's (waarvan 81 in kleur) en 7 schema's. De uitgave is als naar gewoonte tweetalig (Nederlands/Frans) en geeft een algemeen overzicht van aktualiteiten en wetenswaardigheden in 1990/91 omtrent spoorwegen, trambedrijven en metro's in België, Nederland en het Groot-Hertogdom Luxemburg.

De tekst is verlucht met passende illustraties die alle lof verdienen. Het dient gezegd : de kwaliteit van zowel de kleuren- als de zwart/wit foto's wordt telkens beter. De gekozen afbeeldingen zijn uitstekend en werden zeer scherp afgedrukt. Sinds de vorige uitgaven is ook het aantal pagina's toegenomen.

Jammer genoeg bevatten de tweetalige onderschriften soms storende onjuistheden of wordt geen gebruik gemaakt van korrekte technische benamingen, wat op zijn beurt oorzaak is van spijtige vertaalfouten naar het Frans toe. Zo wordt bv., in het fotobijchrift van illustratie 22 op blz. 12, zonder meer beweerd dat het lokomotiefnummer 202.017 historisch onjuist zou zijn, terwijl bedoelde machine in 1955 wél degelijk onder dit nummer werd afgeleverd, maar reeds in 1957 werd hernummerd naar 204.007 (de huidige 5407).

Deze kleine „minpuntjes” doen echter weinig afbreuk aan het geheel.



**Benelux Rail 7** is een mooi boek om te hebben of cadeau te krijgen. Het kost 880 F (47,5 gulden) en is verkrijgbaar in de gespecialiseerde boekhandel of kan rechtstreeks worden besteld bij de uitgever (vermeerderd met 120 F verzendkosten) door overschrijving (voor België) op Gemeentekrediet rekeningnummer 083-2456726-10 van Uitgeverij 't Nijvere Lezerke te Heerlen. De oudere delen van „Benelux Rail” zijn opnieuw verkrijgbaar en aan een volgend deel (8) wordt reeds gewerkt !

Jan Mahieu

## 120 JAAR TRAM IN ANTWERPEN 1873-1993

Op zondag 25 mei 1873 werd de eerste paardetramlijn tussen de Meirbrug in Antwerpen en de Sint-Willibrorduskerk in Berchem plechtig geopend. Deze 120ste verjaardag valt samen met de manifestaties n.a.v. „Antwerpen 93 - Culturele Hoofdstad van Europa”. De vzw Antwerps Tram- en Autobusmuseum wenst deze verjaardag niet onopgemerkt te laten voorbijgaan en heeft, samen met de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn, een feestelijk programma samengesteld om dit feit in de belangstelling te plaatsen.

Dit herdenkingsprogramma wordt voorgesteld :

- in het Antwerps Tram- en Autobusmuseum, Recreatiedomein Fort V, Fort V-straat in Edegem;
- op de tramlijnen 7 (Mortsel - Sint-Pietersvliet) en 15 (Mortsel - Linkeroever).

### PROGRAMMA

#### ZATERDAG 22 MEI 1993

1. Het **Antwerps Tram- en Autobusmuseum** zal uitzonderlijk toegankelijk zijn van 10 tot 18 u
  - \* thema-tentoonstelling „120 jaar tram in een wijzigend Antwerps stadsbeeld : 1873-1993”;
  - \* op het plein vóór het museum : expo van modern busmaterieel van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn.
2. **Tramlijn 7** (Mortsel - Sint-Pietersvliet)
  - \* van aanvang tot einde dienst worden alle ritten uitgevoerd met geschilderde thema-trams;
  - \* van 13 tot 18 u :
    - inzet van de gerestaureerde oldtimer-tram 181 over het hele traject van de lijn;
    - inzet van PCC 2000, eveneens over het hele traject van lijn 7.
- Tramlijn 15** (Mortsel - Linkeroever)
  - \* van begin tot einde dienst worden voor alle ritten omgebouwde en gemoderniseerde PCC's ingezet, waaronder ook een aantal gekoppelde rijtuigen, allen in de kleuren van De Lijn.
3. **Pendeldienst met oldtimerbussen**
  - \* van 13 tot 18.30 u wordt met twee oldtimerbussen (AB 1521-35 van de firma De Duinen, Volvo B58-60, bouwjaar 1974, Carrosserie Van Hool; AB 9652-08 van de firma StACA, Volvo B57, bouwjaar 1976, Carrosserie Van Hool) een pendeldienst ingelegd tussen Berchem kerk en het Antwerps Tram- en Autobusmuseum (ingang kant Parklaan) met volgende reisweg : Binnensingel (vertrek halte buslijnen 295/297), recht tegenover St.-Willibrorduskerk; vervolgens Mechelsesteenweg, Elisabethlaan, prins Boudewijnlaan, Kerkplein, Parklaan (halte Fort V-museum), Vestinglaan, Fort V-laan, H. Hermanslei, Grote Steenweg (tot Harmonie), Kon. Elisabehtlei, Generaal Lemanstraat, Binnensingel tot halte buslijnen 295/297.
  - Eerste vertrek halte 295/297 : 13 u, vervolgens om de 30 minuten tot 17 u. Laatste vertrek halte Parklaan (Fort V) : 18.30 u. De normale tarieven van De Lijn gelden zowel op de tram als op de buspendeldienst.
  - Oldtimer-tram 181 pendelt met gesloten deuren en is niet toegankelijk.

#### ZONDAG 23 MEI 1993

Het **Antwerps Tram- en Autobusmuseum** is open tijdens de normale uren (van 14 tot 18 u) en biedt hetzelfde programma aan als op zaterdag 22 mei.

### RETRORAIL 1993

De federatie FEBELRAIL heeft zopas haar jaarlijkse RETRORAIL-folder gepubliceerd, met de openingsdagen van de musea van openbaar vervoer en de rittagen van de museumspoor- en tramlijnen tijdens het seizoen 1993. Indien u de folder nog niet bezit, vraag hem dan (gratis) aan bij het FEBELRAIL-secretariaat; u kan bovendien zelf promotie maken voor de Belgische musea en museumlijnen door een aantal exemplaren van de folder aan te vragen en deze te verspreiden in uw kennissenkring, of de folder toe te zenden aan uw buitenlandse trein- en tramvrienden ! De folder bestaat overigens in het Nederlands, Frans, Engels en Duits. Secretariaatsadres van FEBELRAIL : Allée des Jonquilles 18, 1457 Walhain-Perbais.

In de RETRORAIL-folder voor 1993 kondigen de Belgische museumspoor- en tramlijnen alvast de volgende speciale evenementen aan :

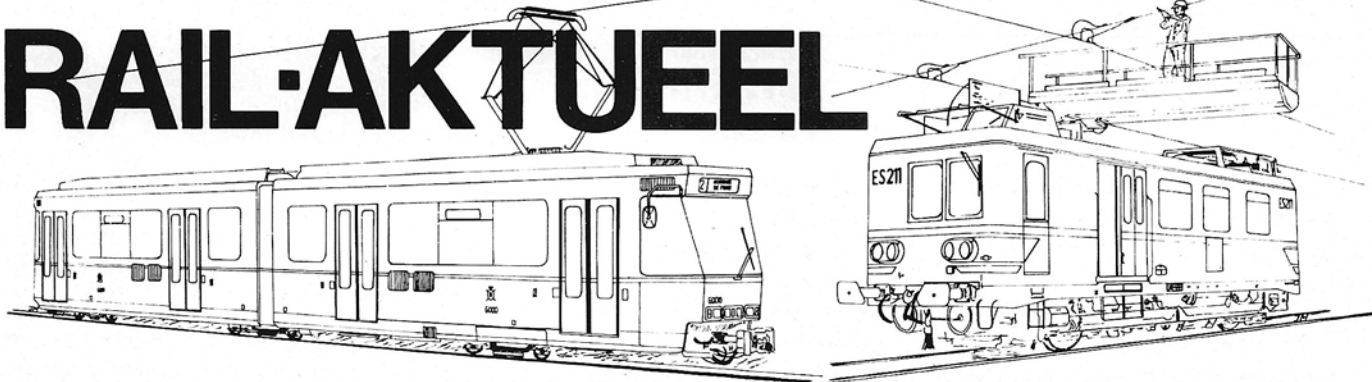
- ASVI : Buurtspoorwegfestival Lobbes - Thuin op 14 en 15 augustus; excursies op het TEC-tramnet op 15 mei, 12 juni, 17 juli en 18 september.
- CFV3V : Spoorfeest op de lijn Dinant - Givet op 19 en 20 juni; Stoomfestival te Mariembourg op 25 en 26 september.
- DE BAKKERSMOLEN : Internationale Stoomdagen te Wildert-Essen op 8 en 9 mei.
- LSV : Stoomhappening te As op 31 juli en 1 augustus; speciale evenementen op 30 en 31 mei, 26 en 27 juni en 12 september.
- MSVB/MTUB : Er worden nu ook ritten met historische trams ingelegd naar het Brusselse Jubelpark: de feestelijkheden ter gelegenheid van de eerste ritten naar het Jubelpark vinden plaats op 25 april.
- SCM : Stoomfestival te Maldegem op 14 en 15 augustus; gastronomische ritten per stoomtrein op elke tweede zondag van de maand.
- SDP : Weekend van de trein op 3 en 4 juli; speciale ritten n.a.v. de Puurse Kermismarkt op 18 september; in 1993 zou ook de stoomloc „Duvel” in dienst komen.
- TSP/PFT : Deze vereniging kondigt ritten per dieselmotorwagen aan op de ex-NMBS-spoorlijn Ciney - Spontin (alvast met Pasen; de overige data zijn op dit ogenblik nog niet bekend).
- VENNBahn : Er worden nu ook op elk eerste weekend van de maand (’s zaterdags én ’s zondags) stoomtreinritten georganiseerd met locomotief 50.3666.

Wat de gewone rittagen betreft : het seizoen start op sommige lijnen reeds in april (Pasen), terwijl de exploitatie van andere museumbedrijven slechts aanvangt in mei, juni of juli. Raadpleeg de RETRORAIL-folder !

J.V.O.



# RAIL-AKTUEEL



## • De NMBS in 1991 REIZIGERSVERKEER

De NMBS kon in 1991 weer een stijging van het reizigersverkeer noteren ten opzichte van vorig jaar. Er werden in 1991 6.771 miljoen reizigerskilometer afgelegd, wat overeenkomt met een aangroei van gemiddeld 3,5 %. Het binnenverkeer neemt hiervan 2,6 % voor zijn rekening, terwijl de groei in het internationaal verkeer zelfs met 9,2 % toenam!

In het binnenverkeer komt de stijging bijna volledig voor rekening van de vernieuwde treinformules als Go-Pass, Multi-Pass en Golden-Railpass. Het woon-werkverkeer, dat bijna 40 % uitmaakt van het volledige verkeersvolume, kende door de vernieuwingen voor het aanvragen en verkrijgen van de „treinkaart” (het vroegere abonnement) na vele jaren weer een lichte stijging.

De verkoop van gewone biljetten in binnenverkeer kreeg met zo'n 4 % eveneens een lichte stijging.

## GOEDERENVERKEER

Het vervoer van metaalprodukten kende een aangroei van 1,3 %. Bij het vervoer van andere produkten uit de zware industrie (brandstoffen en ertsen) moest men in 1991 een lichte terugval vaststellen. Toch blijft deze sektor goed voor een totaal van twee derden van het totale verkeersvolume. Het vervoer van goederen ten behoeve van de zogenaamde lichte industrieën kende in 1991 een grotere achteruitgang, nl. 5,6 %. Deze vermindering is het gevolg van de verminderde economische activiteit in alle sectoren. De kleine daling waargenomen bij het vervoer van containers werd ruimschoots goedgemaakt door het „gecombineerd vervoer” (vrachtwagens geladen op spoorwagens).

In totaal vervoerde de NMBS in 1991 64,5 miljoen ton goederen, een daling met 2,6 miljoen (3,9 %) ten opzichte van 1990. Hierbij werden 8.153 miljoen ton-kilometer afgelegd of 201 miljoen ton-kilometer (2,4 %) minder.

**PERSONEEL**  
Het effectief bedroeg op 1 januari 1992 44.413 personeelsleden, wat een daling betekent met 602 mensen (-1,3 %).

Voor het personeel werd, als voorbereiding op de komst van de HST in België, reeds in 1991 gestart met opleidingskursussen. Ook in andere vaardigheden is een blijvende vervolmaking noodzakelijk, gezien de onstuitbare technologische evolutie van materialen en middelen. Aan méér dan 2.400 bedienden werd in 1991 vakopleiding verschafte.

## INFRASTRUKTUUR net

Lengte geëxploiteerde lijnen : 3.466 kilometer; lengte lijnen, open voor reizigers- en goederenvervoer : 2.797 kilometer; lengte lijnen, alléén open voor goederenverkeer : 669 kilometer; lengte geëlektrificeerde lijnen : 2.291 kilometer; lengte lijnen en/of baanvakken geschikt voor snelheden van 120 km/u of meer : 2.245 kilometer.

Op het net waren in 1991 nog 473 seinposten in dienst (-14) en telde men 2.689 overwegen (-31). Hierin begrepen zijn 2.232 onbewaakte overwegen, waarvan er 1.761 uitgerust zijn met automatische knipperlichten; 1.257 zijn bovendien uitgerust met halve slagbomen.

## rollend materieel

Op 31 december 1991 bezat de NMBS 380 elektrische lokomotieven (-1), waarvan 51 „méérstromige” machines; 660 diesellokomotieven, waaronder 287 lijndiesellokomotieven, 332 rangeerdiesels en 41 lokotraktoren.

Er waren nog steeds 24 dieselmotowagens in dienst, aangevuld met 7 ahangrijtuigen.

In 1991 werd de tweede schijf motorstellen type „Sprinter” in gebruik genomen (+ 17) en werden er 6 motorstellen buiten dienst gesteld, waardoor het effectief 674 elektrische motorstellen bedroeg. Hiervan zijn er 44 vierledig en zijn 15 motorstellen uitsluitend voorbehouden voor het vervoer van post.

Het effectief aan getrokken rijtuigen bedroeg 1.777 stuks (-49 : -36 binnenverkeer/-13 internationaal verkeer), waarvan 317 voor internationale dienst en 130 dubbeldeksrijtuigen. De NMBS heeft eveneens nog 39 bagagewagens in gebruik en 3 generatorpakwagens.

In 1991 werd het park van de commerciële goederenwagens verminderd met 596 eenheden, waardoor het effectief op 26.749 wagons en 7 goederenpakwagens komt. Vooral de gewone gesloten goederenwagens op twee assen en

de gewone stortwagens (bakken) verminderden in aantal. Om het park van de goederenwagens zowel kwalitatief als kwantitatief aan de commerciële eisen aan te passen, werden ook in 1991 verder inspanningen geleverd voor het aanpassen en verbouwen van wagons. Zo werden 71 stortwagens gebouwd voor het vervoer van ballast. Voor de bouw van nieuwe goederenwagens zijn intussen bestellingen geplaatst.

## • NMBS „multimodale” vervoerder voor ABL

Dinsdag 14 december 1992 werd een officieel kontract getekend tussen de voor het Belgisch Leger (ABL) verantwoordelijke defensie-minister, Leo Delcroix, en de gedelegeerd-bestuurder van de NMBS, Etienne Schouppe. Met dit kontract verwerft het spoor het transport van alle goederen die voor het Belgisch Leger door de NMBS kunnen vervoerd worden. Met deze overeenkomst is een jaarlijkse omzet van om en bij de 70 miljoen frank gemoeid.

## • Terug toename van goederenvervoer bij de NMBS in 1992

Niettegenstaande een kleine, in 1991 genoteerde terugval in sommige sectoren van het goederenvervoer (zie overzicht NMBS 1991), slaan de Belgische Spoorwegen in Europees verband lang geen mal figuur.

In het eerste kwartaal van 1992 komt de NMBS wat betreft goederenvervoer op de vijfde plaats in de ranglijst van de EG. Na Duitsland, Groot-Brittannië, Frankrijk en Italië kon België vermeld worden bij de landen waar het goederenvervoer per spoor gevoelig toenam. Dit blijkt uit cijfers, bekend gemaakt door het statistiekbureau van de Europese Commissie.

De stijging van het goederenvervoer bij de NMBS in het eerste kwartaal '92 volgt helemaal uit de toename van het internationale vervoer, dat in staat bleek de achteruitgang bij het binnenlands vervoer geheel te compenseren. Het internationale goederenvervoer steeg van omzeggens 7 naar ongeveer 8 miljoen ton. Dit betekent voor de Belgische Spoorwegen 53,6 % van het totaal. Wanneer men de cijfers over het eerste halfjaar vergelijkt, noteert men een totale stijging van 4,9 %, wat



Hoog in de bocht is „bananentrein” Z41045 op weg van Antwerpen naar Köln Gremberg via Montzen en Aachen West. In de sektor voedingswaren kon tijdens het eerste halfjaar van 1992 een flinke toename van het verkeer worden waargenomen. Als gevolg van de Europese beslissing inzake de invoer van bananen uit Latijns-Amerika, kan zich op termijn een daling van 40 % in de bananentrafiëk voordoen... Foto NMBS.

33 miljoen ton vervoerde goederen omvat. De totale verkeersomvang komt hiermede op 4.233 miljoen ton/km, of een stijging met 6 %. Drie sectoren scoren een grote stijging van méér dan 10 % tonnage: landbouw- en voedingsproducten (+31,2 %), bouwmaterialen en steengroevenproducten (+16,7 %) en diversen zoals auto's, papier en verpakkingen (+21,9 %).

Voor Nederland en Spanje kenden in diezelfde periode een sterke terugval met respectievelijk 12 en 17 %.

#### • Perronkaartje a.u.b. ?

In het Belgisch Staatsblad van 2 februari 1993 verscheen het KB van 9/11/92, waarmee het perronkaartje wordt afgeschaft. Dit betekent dat iedereen nu ongehinderd toegang heeft in de aanhorigheden van het station. Deze beslissing kadert in de herwaardering van de stations. Voordien bestond er een anomalie tussen een stopplaats zonder personeel (halte) en een „bewaakt” station. Wanneer men vrienden en kennissen wenste te begeleiden tot aan de trein, moest in een station waar biljetten werden uitgereikt wél en in een onbewaakte stopplaats géén perronkaartje worden gekocht. Alle aanwijsborden dienaangaande zullen in de stations in deze zin worden aangepast.

#### • Lijn 73 Adinkerke - Gent op nieuw tracé

De NMBS wil nog dit jaar beginnen met het verleggen van een gedeelte van de spoorlijn 73 (Adinkerke/De Panne - Gent-St.-P.). Met de aanleg van een 3,5 km lang nieuw stuk spoor

op het grondgebied Diksmuide wordt het mogelijk om in één klap zeven overwegen af te schaffen. Tegelijkertijd zullen de bocht en de tegenbocht in Kaaskerke eveneens verdwijnen. Het nieuwe tracé zal plaats bieden voor de aanleg van een dubbelspoor. Voorlopig zal de NMBS echter slechts één spoor aanleggen.

Het spreekt vanzelf dat nu eerst dient gewacht op de goedkeuring van deze verlegging, vooraleer er kan begonnen worden met de elektrificatie van de lijn. Hierdoor zal de streefdatum van mei 1994 niet kunnen gehandhaafd worden. Men hoopt op een vlotte administratieve afhandeling van het dossier, waardoor in mei 1995 mogelijk elektrisch kan worden gespoord. Dankzij de elektrificatie zal de reistijd Adinkerke - Gent met méér dan een kwartier worden verkort.

#### • (ES) 4905 te Antwerpen-Dam

Op 24 september 1992 reed de onderhoudswagen voor de bovenleidingen ES 4905 op eigen kracht van Jemelle naar de WDT (Werkplaats Dieseltractie) Antwerpen-Dam. Terwijl de reeds vroeger overgebrachte, soortgelijke motorwagen ES 4907 van Namur zal dienen als onderdelen-leverancier voor de opleidingsmotorwagen 4903, ligt het in de bedoeling om de ES 4905 te restaureren in zijn huidige toestand, met behoud van de karakteristieke loopbruggen op het dak. Spoorwegvrienden kunnen deze activiteiten slechts toejuichen; zij wensen alle bij de restauratie betrokken vrijwilligers dan ook veel succes!

#### • 6215 zonder stroom?

Nadat de „blauwe” diesellokomotief 6215 van Merelbeke naar de werkplaats

Kinkempois werd overgeplaatst, ging de machine op 13/7/92 naar de centrale werkplaats Salzannes voor het uitbouwen van de generator voor elektrische treinverwarming. Bij deze gelegenheid werd de lokomotiefkast herschilderd in het geel met brede groene sierbanden. Zij verliet de werkplaats Salzannes op 15/12/92.

Oorspronkelijk was het de bedoeling om bij lokomotief 5509, die begin oktober in de werkplaats Salzannes werd verwacht, een elektrische treinverwarming in te bouwen. Om organisatorische redenen ging de 5531, vroeger dan verwacht, begin augustus voor grote revisie de werkplaats binnen. Van deze immobilisatie werd dankbaar gebruik gemaakt om de van de 6215 afkomstige generator in de 5531 in te bouwen. In februari 1993 verliet deze lokomotief de werkplaats in de blauw-gele kleuren. In de reeks 55 zijn nu acht lokomotieven uitgerust voor elektrische treinverwarming: 5505, 5510, 5515, 5523, 5529, 5531, 5540 en 5542.

Lokomotief 5509 blijft dus tot op heden ongewijzigd.

#### • Het „gat” in Antwerpen-Centraal

Op het einde van vorig jaar werden opnieuw stappen ondernomen met als doel de „voorlopige” premetro-trap in de grote hal van het Antwerps Centraal Station te laten verwijderen. Met het oog op de manifestatie „Antwerpen Culturele Hoofdstad 1993” levert de NMBS een zeer grote inspanning om de „Middenstatie”, geklasseerd als beschermd monument, te herwaarderen. Reeds vroeger werd erop aangedrongen om het lelijke trapgat te laten dichtten. De „Bijzondere Studiedienst Premetro” van De Lijn (ex-MIVA) zag de zaken enigszins anders en had te verstaan gegeven dat deze klus niet meer vóór einde maart kon geklaard worden, tijdstip waarop Antwerpen letterlijk in de kijker wordt gezet.

Ook in het verleden deed de Bijzondere Studiedienst Premetro reeds al het mogelijke om de trap in de stationshal te behouden.

Ondertussen heeft de Vlaamse Verkeersminister, Johan Sauwens, ook bevoegd voor Landschappen en Monumenten, echter de beslissing genomen dat het „gat” dicht moet. De NMBS, de cultuurminnende sinjoren en het Bestuur van Landschappen en Monumenten zagen hun lang op de proef gesteld geduld uiteindelijk beloond, want op 15 februari werd gestart met de werken voor het verwijderen van deze „trap des aanstoots”.

#### • Antwerpen 93 doe je met de trein !

Onder de slogan „Antwerpen 93 doe je met de trein” maakt de NMBS zich klaar voor het begin van de vele culturele manifestaties die in Antwerpen gepland zijn. De NMBS voorziet voor alle manifestaties evenementenformules, in samenwerking met de Ne-





De „voorgevel” van station Antwerpen Centraal aan het Koningin Astridplein zoals hij er, duister en zwaar bevuild, tot voor een aantal jaren bijstond. Noch de klasering van het gebouw noch de onlangs beëindigde en zeer noodzakelijke „poetsbeurt” zullen de in het middenste gedeelte (verdiepingen 1, 2 en 3) uitgevoerde en niet bijzonder geslaagde „facelift” bij het geesteskind van architect de la Censerie kunnen verhullen. Foto NMBS.

derlandse, de Franse, de Duitse en de Britse spoorwegen. Deze formules bestaan uit „alles-erop-en-eraan” biljetten : treinreis heen en terug, dagkaart voor het stadsvervoer (De Lijn) en toegangsticket voor de bezochte manifestatie. Een stijlvol ogende brochure met opgave van alle evenementen ligt in de stations klaar. Einde maart werden aan de stationsgevel kant Astridplein de stellingen weggenomen. Deze zijde van het station werd reeds opgefrist maar is nog niet gerestaureerd.

In de loop van 1993 zal de stationshal enkele malen worden omgetoverd tot een heuse concertzaal. Tijdens het weekeinde van 26, 27 en 28 maart was er de uitvoering van „Talisker”, een compositie van Luc Brewaeyts. De vertolking van dit stuk werd verzorgd door het Mol Percussion Orchestra, samen met het Clarinet Choir van Walter Boeykens.

Op 15 mei wordt in het Centraal Station plaats geruimd voor een podium in verband met de manifestatie „Stad en Muziek”.

Van 10 tot 19 juni zal de Japanse Week plaatsvinden, waarbij met gebruikmaking van de modernste technologie verschillende Japanse kunstvormen zullen worden tentoongesteld.

De firma IBM zal zorgen voor de installatie van een meertalige informatiestand met acht videoschermen, vervat in een zeer opvallende constructie. Deze uitrusting zal geplaatst worden op het vóórperron, zodat de aankomende reizigers onmiddellijk worden geïnformeerd omtrent Antwerpen '93. De Antwerpse spoorwegkathedraal zal in 1993 „centraal” staan dan ooit !

#### • SABIN

Sinds 8 december 1992 is er een nieuw verkoopsysteem geïnstalleerd in drie (proef)stations. Sint-Niklaas, Brussel Leopoldswijk en Charleroi Sud beschikken over „SABIN”. Het nieuwe systeem voor het verkopen van alle soorten biljetten en treinkaarten wordt nu aan de dagelijkse realiteit getoetst. Als het systeem voldoening schenkt, zal het vrij snel op het hele net worden geïnstalleerd. Op termijn worden 258 stations uitgerust met Sabin. Volgens de statistieken verwerken deze stations 98,3 % van de verkoop in het binnenverkeer en neemt er 91 % van de klanten de trein. De reizigers die de trein nemen in een halte zonder verkooppunt blijven terecht kunnen bij de treinchef. Begin 1994 zullen alle hoofdwachters op de treinen in het bezit zijn van draagbare computers voor het afleveren van reiskaartjes. Met Sabin wordt het mogelijk om gelijk welk biljet af te leveren tussen twee punten van het net. Vijftig stations zullen vanaf 1 juli 1994, naast de binnenlandse producten, ook internationale biljetten kunnen verkopen, met inbegrip van het uitvoeren van reserveringen (in vervanging van het huidige RESE-LEC).

De geïnformateerde verkooptechniek laat toe :

- de klant beter in te lichten via gedrukte mededelingen op het biljet zelf;
- het lokettenpersoneel beter en vlugger op de hoogte te brengen van boodschappen (rechtstreeks overgeseind naar de terminals);
- op vraag van de klant een biljet op te stellen aangepast aan zijn specifieke wensen.

Zowel de gewone biljetten als de ver-

schillende Pass-kaarten worden afgeleverd op hetzelfde formaat. Vroeger waren dit verschillende drukwerken. Ook de B-dagtrips werden in het bestand verwerkt. Op ieder ogenblik kan een nieuwe formule of een „ster”-aanbieding worden ingevoerd, bv. bij sportieve of kulturele manifestaties.

Sabin levert biljetten af, rekening houdend met vraag en aanbod en met de best mogelijke waarborgen voor de klant. Zo zal Sabin bv. weigeren op zondag een biljet af te leveren voor een bestemmingsstation op een lijn waarop in het weekeinde geen treindienst voorzien is. Op analoge wijze zal een dagtrip niet worden uitgegeven in de periode waarin de bijhorende toeristische prestatie niet voorzien is.

Het formaat (203 x 82 mm) van het nieuwe treinbiljet „ATB” (Automatic Ticketing and Boarding) is over de hele wereld gestandaardiseerd en opent zodoende nieuwe mogelijkheden.

Vanaf februari is het mogelijk om een treinkaart (abonnement) af te leveren, enkele ogenblikken nadat de aanvraag door de klant werd verricht.

In de toekomst zal een magnetische strip op de achterzijde van het biljet het automatisch „inchecken” mogelijk maken op de HST-treinen (bv. Eurostar).

Tijdens de overgangperiode zullen de „oude” en de „nieuwe” treinkaartjes een tijdje naast mekaar bestaan. Nadat een station werd uitgerust met de nieuwe apparatuur zal bv. een abonnement van het oude type gratis worden vervangen door het nieuwe type treinkaart.

Door de snellere en efficiëntere aanpak van het verkoopsysteem Sabin krijgt het lokettenpersoneel meer tijd voor het geven van inlichtingen aan de klant, wat tot een betere opvang en reisbegeleiding zal leiden.

#### • Le Shuttle

In het vorig nummer van Rail-Revue hebben we melding gemaakt van de kanaaltunnel-HST „Eurostar”. Naast deze HST-treinen die de verbinding zullen verzorgen tussen London, Paris en Brussel zal er ook een soort „pendeltreinen” worden ingezet tussen de Engelse en de Franse kust. Voor deze nieuwe HST-treinen werd een Frans-Engelse benaming gekozen, nl. „Le Shuttle”. De reisduur tussen de terminals Calais (station Coquelles) en Folkestone zal 33 minuten bedragen. De maximum snelheid in de Kanaaltunnel wordt beperkt tot 130 km/u. De treinreis met „Le Shuttle” verloopt wel enigszins anders dan met een „gewone” trein. In de terminal wordt met de auto op een dubbeldeksspoorwagon gereden. De motor wordt afgezet en de reizigers blijven in hun wagen. Ook vrachtwagens, bussen en caravans worden onder dezelfde omstandigheden vervoerd, alhoewel niet in dubbeldekswagens.

Een aantal „enkeldekwegens” wordt momenteel bij Bombardier (BN) in Brugge gebouwd. Een rijtuigbak is 26,4 m lang, 5 m hoog en 4 m breed. Vooral aan de veiligheid wordt bij deze kolossen optimale aandacht geschonken, zeker wat betreft de brandpreventie. De lokomotiefbestuurder zal, vanuit de stuurpost, via camera's op de hoogte worden gehouden van wat er in elke wagen gebeurt. Er zijn detectoren opgesteld voor de opsporing van eventuele gas- en benzinelekken.

Een rit van de eerste Schuttle wordt verwacht tegen het einde van dit jaar of het begin van volgend jaar.

#### • HST-Stellen

Einde januari werd te Brussel de bestelling ondertekend die de Belgische, Franse en Nederlandse spoorwegen hebben geplaatst bij een consortium van bedrijven onder leiding van GEC-Alsthom, voor de levering van 27 HST-stellen voor de „PBKA”-verbinding (Paris - Brussel - Köln / - Amsterdam).

De uiteindelijke eigendomsverdeling van deze 27 treinstellen is als volgt :

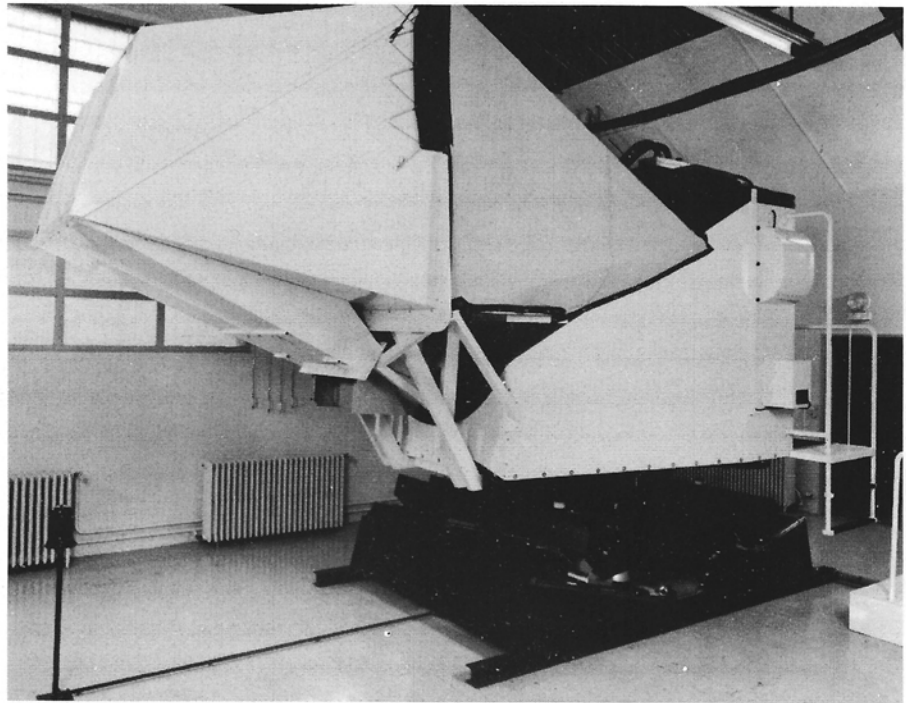
- 14 stellen voor de NMBS;
- 9 stellen voor de SNCF (Franse spoorwegen);
- 4 stellen voor de NS (Nederlandse spoorwegen).

Deze HST-stellen zullen geschikt zijn om te rijden onder vier verschillende spanningssystemen (1500 en 3000 V gelijkspanning, 15 en 25 kV wisselspanning). Elk motorstel zal beschikken over een vermogen van 8800 kW en samengesteld zijn uit twee motordelen met daartussen acht rijtuigen. Een volledige HST-eenheid zal plaats bieden aan 377 reizigers, 120 in eerste klasse en 257 in tweede klasse. De levering van dit nieuwe materieel zal plaats vinden vanaf 1996. Het consortium dat instaat voor de bouw is samengesteld uit GEC-Alsthom (met o.a. ACEC-Transport als dochter), de Dietrich en Bombardier-Eurorail.

#### • HST INFO

Vanaf 17 februari 1993 kan iedereen die met vragen zit over de hogesnelheidstrein terecht op een groen telefoonnummer. Dit nieuwe groene nummer (de gebruiker wordt hierbij slechts een zonaal gesprek aangerekend, om het even waar in België wordt getelefoneerd) werd geïnstalleerd om de bevolking beter en vooral juister te informeren. De infocel HST wil een antwoord geven op de vele vragen over de werken, uitvoeringstermijnen, onteigeningen enz. Men kan elke werkdag bellen tussen 9 en 12.30 en tussen 13.30 en 16 uur op het nummer **078/15.48.04**.

Het oude informatienummer 02 / 525.40.46, dat elke werkdag te bereiken is tussen 9 en 17 uur, blijft eveneens bestaan. Hier kan men terecht voor het aanvragen van allerlei documentatie over de HST. Voor de gebruikers van dit nummer rekent Belgacom wél het normale telefoontarief aan.



*De SNCF-HST simulator te Lille-Hellemmes. Op dit ogenblik bezitten de Franse Spoorwegen reeds 36 dergelijke geperfectioneerde apparaten. De leerling-bestuurder neemt plaats in de kabine aan de rechterkant. Binnenin is een HST-stuurpost ingebouwd. Via videobeelden worden alle mogelijke situaties gesimuleerd en op een „filmdoek” weergegeven. De technische snufjes bevinden zich in het linker-gedeelte van het apparaat. Foto SNCF.*

#### • Opleiding bestuurders en treinpersoneel HST

De NMBS wil in de toekomst het rijdend personeel een betere opleiding verschaffen door middel van besturingssimulators. Een gedeelte van deze apparaten zal door de Maatschappij zelf worden gebouwd. De SNCF beschikte als eerste spoorwagennet in Europa over een geperfectioneerde simulator. Duitsland zal er binnenkort eveneens over beschikken. De Belgische Spoorwegen hopen een dergelijke installatie te bezitten in 1994.

De NMBS heeft een aantal bestuurders van de stelplaatsen Antwerpen, Brussel Zuid en Liège geselecteerd voor de besturing van de „Eurostar”-treinen door de kanaaltunnel. Zij moeten parate kennis hebben omtrent de verschillende seinstelsels en de gevolgde procedures bij NMBS, SNCF, BR en Eurotunnel. De kennis van Frans en Engels is eveneens een vereiste. De simulator (opgesteld te Lille-Hellemmes) waarop de NMBS-machinisten oefenen, bootst naast de klassieke lijnen in België en Engeland ook de hogesnelheidslijnen in Frankrijk en in de tunnel na. Hierdoor worden de bestuurders vertrouwd gemaakt met de HST-stuurposten en met de veiligheidsvoorschriften. Een simulator heeft het grote voordeel dat een eventuele fout kan worden verbeterd en overgedaan...

Niettegenstaande een simulator-uitrusting een dure aangelegenheid is, wordt de investering daarin vrij snel terugverdiend. Er kan bovendien een

grote besparing op personeelskosten worden gerealiseerd, terwijl een simulator een betere opleiding waarborgt, wat de veiligheid en de betrouwbaarheid van het treinverkeer ten goede moet komen.

#### • Treinen op batterijen voor de NMBS ?

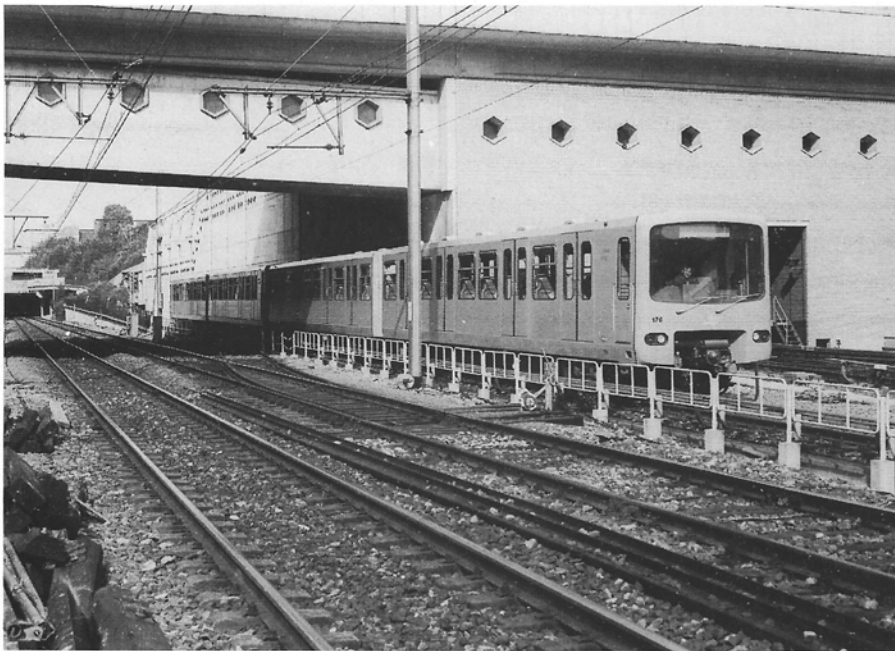
De energiemaatschappij Electrabel heeft een voorstudie afgerond waarbij de spoorwegen, op piekmomenten, een gedeelte van hun stroombehoeften zouden kunnen betrekken uit... batterijen.

Tijdens de nacht zouden die batterijen worden opgeladen, uiteraard tegen het goedkopere nachttarief dat Electrabel aan alle klanten aanbiedt. Dit zou voor de NMBS een niet onaardige besparing kunnen opleveren. Wanneer de spoorwegen akkoord gaan, wordt in de nabijheid van een groot station een proefinstallatie gebouwd. Deze installatie bestaat voornamelijk uit een „batterijenzaal” en de daarbij horende elektronika, waarin tijdens de stille uren, als de tarieven het laagst zijn, energie uit het elektriciteitsnet wordt „overgepompt”. Overdag, tijdens de spitsuren, kan het spoornet dan gevoed worden uit deze goedkoop opgeslagen energie.

Electrabel kan op deze wijze de afname van energie gelijkmatiger spreiden en zodoende besparen op investeringen in centrales.

Momenteel wordt onderzocht of de bouwkosten voor een dergelijke (proef)installatie kunnen opwegen tegen het prijsvoordeel voor de NMBS.





*Gekoppeld MIVB-metrostel naast de stelplaats Delta. Op de voorgrond ziet men ringlijn 26 van de NMBS. Bemerk de overloopwissel, die met de hand moet worden bediend na het treffen van de vereiste veiligheidsmaatregelen. Hij verleent niet alleen toegang naar een ander net, maar maakt de verbinding mogelijk tussen een geëlektrificeerd spoor (3000 V =) onder bovenleiding en een spoor zonder bovenleiding (MIVB, stroomtoevoer via een strijkraai). Een gelijksoortige verbinding zou kunnen aangelegd worden in Haren, zodat de mogelijkheid ontstaat om metrostellen dieselsleept over te brengen. Foto NMBS.*

#### • Metrostellen op de Brusselse Ringlijn 26 ?

De technische diensten van de Brusselse Tramwaaier MIVB onderzoeken momenteel de mogelijkheid om metrostellen te herschilderen in de nieuwe stelplaats in Haren.

De overbrenging van de te schilderen stellen van de stelplaats Delta naar Haren zou kunnen gebeuren via de NMBS-lijn 26. De metrostellen zouden dan gesleept worden door een (diesel-)lokomotor van de MIVB.

J.M.

#### • Treindienst Antwerpen - Klein-Brabant

Eind november werden op de begroting Economie van de Vlaamse Gemeenschap de nodige kredieten ingeschreven voor het herstellen van de treinverbinding tussen Antwerpen en Klein-Brabant. Deze kredieten, 250 miljoen gespreid over de jaren '93 en '94, zullen worden gebruikt voor de vernieuwing en de afwerking van de spoorwegbrug in Ruisbroek en voor de elektrificatie van het spoorvak Boom - Puurs.

De spoorlijn 52 zal hierdoor een flink deel van haar oude glorie terugvinden en terug aan aantrekkingskracht kunnen winnen.

Inmiddels wordt in diverse kringen reeds gepleit voor een verdere verlenging van de geëlektrificeerde lijn naar Dendermonde (via wat nu nog de museum-Stoomspoorlijn Dendermonde - Puurs is), en later zelfs tot Aalst.

#### • Nieuw materieel

Op 27 maart '92 zette de Raad van Bestuur van de NMBS een eerste

sein op groen voor de aankoop van nieuw rollend materieel. Meer specifiek werd daarbij gedacht aan 111 rytuigen, 206 motorrijtuigen en 18 lokomotieven.

Deze nieuwe treinen moeten er komen omdat de toepassing van de nieuwe zetelconfiguratie 2 + 2 (in eerste klasse 2 + 1) de capaciteit verkleint én omdat een jaarlijkse verkeersgroei van 2 % wordt verwacht.

Inmiddels werd voor een deel van dit nieuwe materieel prijs gevraagd bij de Belgische spoorindustrie en werden de materieelbehoeften nauwkeuriger onderzocht. Dit alles leidde uiteindelijk in december '92 tot de bestelling van 163 rytuigen en 120 motorstellen.

Beide bestellingen werden op 16 december goedgekeurd door de Raad van Bestuur van de NMBS en op 31 december '92 ondertekenden gedelegeerd bestuurder Schoupe en federaal verkeersminister Coëme het contract met Bombardier-Eurorail en ACEC-Transport.

Door deze ondertekening op de valreep van '92 werd vermeden dat de NMBS een Europese aanbesteding zou moeten houden voor de aankoop van dit rollend materieel. (Ook de Italiaanse en de Franse spoorwegen omzielden Europese aanbestedingen. Zo tekende de SNCF in het najaar '92 nog mammoetcontracten met GEC-Alsthom voor de levering van rollend materieel. Een tijdens de laatste week van december gaf de Italiaanse regering haar fiat voor de bouw van een hoge-snelheidsnetwerk en deed de Franse eerste minister hetzelfde voor de TGV-lijn Parijs - Straatsburg.)

De twee bestellingen hebben een gezamenlijke waarde van 30,2 miljard waarvan 21,3 miljard voor de BN-divisie van Bombardier-Eurorail en 8,9 miljard voor ACEC-Transport. Van de 163 rytuigen (type I 11) zijn er 111 bestemd voor diensten op de IC-verbinding Oostende - Eupen (- Aken), de overige voor de verbinding Antwerpen - Charleroi. Ze zijn geschikt voor een snelheid van 200 km/h en in staat een HST te kruisen die 300 km/h rijdt. De 163 rytuigen zijn verdeeld in 36 stuks 1ste klasse, 106 stuks 2de klasse en 21 stuurstandrijtuigen 2de klasse + bagage. Het eerste rytuig wordt verwacht begin 1995, het laatste in de loop van 1997.

De 120 drieledige motorstellen (AM 96) zullen o.a. ingezet worden op de grensoverschrijdende lijnen naar Frankrijk (Charleroi - Lille; Antwerpen - Lille en Oostende - Lille) en op de nog te elektrificeren Athus-Meuse-lijn. 50 motorstellen worden daarom voorzien in de tweespanningsversie 3.000 V gelijkspanning / 25 kV wisselspanning. Het eerste stel zou reeds in juni 1995 moeten geleverd worden, de ganse reeks zou er moeten zijn tegen het jaar 2000.

Een bestelling voor nieuwe locomotieven werd nog niet geplaatst. De eisen die men aan deze nieuwe machines wil stellen worden momenteel immers nog verder bestudeerd en besproken met de buurmaatschappijen van Frankrijk (SNCF) en Luxemburg (CFL). Wat al vast staat is dat deze nieuwe locomotieven tweespannings zullen zijn en geschikt voor een snelheid van 200 km/h. R.B.

#### Dankwoord

Wij houden eraan, langs deze weg de heer Leo Goossenaarts van de fotodienst NMBS hartelijk te danken voor zijn medewerking en voor het bezorgen van de illustraties. J.M. en S.C.

DE  
**LJN**

#### • Grensoverschrijdende samenwerking

De VVM onderhandelt momenteel met het Verenigd Streekvervoer Nederland (VSN) over de oprichting van een gezamenlijke dochteronderneming. Deze zou moeten instaan voor de exploitatie van bestaande en eventuele nieuwe buslijnen in de Belgisch-Nederlandse Grensstreek. Ook zou samenwerking gezocht worden voor het gezamenlijk ontwikkelen van systemen ter ondersteuning van de exploitatie (o.a. informatica) en voor een gemeenschappelijk gebruik en aankoop van materieel.



VVM, grensoverschrijdende samenwerking : autobus 3961 van de (voormalige) NMVB-groep Limburg aan de halte „Markt” te Maastricht. Van hieruit vertrekken de Belgische lijnen 17, 20a en 24 naar respectievelijk Genk, Hasselt en Tongeren. Foto Jan Vermeiren.

De VVM wil zich met dit samenwerkingsverband voorbereiden op de nakende liberalisering van de transportsector. Deze heeft in eerste instantie weliswaar enkel betrekking op het bijzonder vervoer, zoals het woon-werkverkeer, maar op termijn komen daar ook de regelmatige lijndiensten bij.

Op 2 februari jl. werd te Baarle-Nassau reeds een intentie-overeenkomst ondertekend waarin beide bedrijven hun plannen voor verdere samenwerking in de grensstreek België/Nederland vastleggen. Voor de effectieve oprichting van een gezamenlijke dochteronderneming wordt 1 juli 1993 als streefdatum gesteld.

## ANTWERPEN

### • Inzet Kustrams in Antwerpen

„Tussen de Lijnen”, de bedrijfskrant van de VVM, meldde vorige zomer dat de infrastructuraanpassingen, die nodig zijn om de 30 cm bredere Kustrams tussen Merksem en Linkeroever te laten rijden, worden geraamd op 240 miljoen BEF. Uit de einde maart met PCC 2105 uitgevoerde meetproeven is gebleken dat perrons en kabelrekken moeten worden aangepast. Aan de perrons moeten immers zowel de huidige PCC's als de gelede BN's kunnen stoppen. Hier en daar zorgen perronoverkappingen en afsluitpoortjes voor problemen. Zorgenkind nummer één zijn echter de in de tunnels langsheen de sporen liggende noodpaden. Deze noodpaden, die bij werken veel worden gebruikt, zijn op tal van plaatsen te breed. Verder zijn er ook aanpassingen nodig aan de seininrichting en de stroomvoorziening, o.a. de plaatsing van twee nieuwe tractie-onderstations. „Alvorens een definitief voorstel

te formuleren worden alle mogelijkheden nog eens aandachtig bekeken, gewikt en gewogen”, besluit de VVM-krant haar artikel.

Sindsdien is het heel stil geworden rond deze mogelijke inzet van Kustrams in Antwerpen.

### • Uitbreidingen tramnet

Eén van de nctuitbreidingen die momenteel op de tekentafel liggen is de verlenging van lijn 3 via de middenberm van de Bredabaan tot aan de geplande Grote Ring. Bij dit (voorlopig) nieuwe eindpunt zou een parkeerterrein voor bijna 400 wagens komen en een fietsenstalling. Dit plan kreeg in december jl. alvast een gunstig advies van de Merksense districtsraad. R.B.

• Van 30 november tot en met 11 december 1992 werden op de werkdagen tussen 9 en 15 uur op lijn 65 (Antwerpen - Kapellen-Putte) prototype-ontwaardingsapparaten uitgetest. De reiziger kreeg naast het gewone vervoerbewijs nog een magnetische lijnkaart, die hij dan kon testen. De algemene invoering van de magnetische lijnkaart in de entiteit Antwerpen is voorzien tegen half november 1993.

• Op maandag 4 januari 1993 werd op buslijn 1 (Rijnkaai - Hoboken) begonnen met de plaatsing van nieuwe halteborden. Tegen 15 maart dienen alle haltes van de stadslijnen uitgerust te zijn met nieuwe borden, waarop het lijnnummer, de naam van de halte en het zonenummer voorkomen. Ook alle haltes van de streeklijnen zullen nieuwe borden krijgen.

### • Punt aan De Lijn

De Raad van Bestuur van De Lijn heeft tijdens zijn vergadering van 19 januari 1993 een definitieve beslissing genomen in verband met „Punt aan De Lijn”.

Er werd opdracht gegeven

- om te onderhandelen met de Stad Antwerpen, opdat waarborgen zouden verkregen worden inzake doorstromingsfaciliteiten voor het openbaar vervoer in het algemeen en voor de prioritaire noordelijke uitbouw van dit openbaar vervoer in Antwerpen, overeenkomstig de Dimarso studie, het Globaal Structuurplan Antwerpen en de plannen van „Stad aan de Stroom”;
- tot het realiseren, in het volgend decennium, van gemiddeld 2 km dubbelsporige tramlijn per jaar, overeenkomstig de besluiten van de Dimarso studie, voor zover deze bevestigd worden door de studie „Multimodaal Model voor Verkeer en Vervoer in de Provincie Antwerpen”;
- tot de aanleg van een coördinatiepunt voor stads- en streekvervoer met Park en Ride faciliteiten, op de terreinen van GM aan het kruispunt van de Groenendaallaan en de Noorderlaan; de bouw van een stel- en werkplaats voor trams en bussen; het afsluiten van een onroerende leasing-overeenkomst voor de verwerving van 55.000 m<sup>2</sup> grond met inbegrip van de er bestaande gebouwen; de leasing voor de aankoop van gronden en gebouwen over 4 jaar; de leasing van de inrichtings- en uitrustingswerken van de stel- en werkplaatsen.

Tevens werd opdracht gegeven om met de promotor te onderhandelen, teneinde 25.000 m<sup>2</sup> - aansluitend bij de 55.000 m<sup>2</sup> - te vrijwaren, zonder enige bijkomende kost voor de VVM zodat, indien uit studies zou blijken dat een uitbreiding van de stel- en werkplaatsen noodzakelijk zou zijn, de VVM de gelegenheid zou krijgen deze gronden via de tussenkomst van de Vlaamse Executieve te verwerven.

### • De Lijn - Rollend materieel

Rond de jaarwisseling werden door De Lijn bestellingen van nieuw autobusmaterieel geplaatst.

Op 17 december 1992 bestelde De Lijn 52 standaardbussen en 13 gelede bussen bij de Firma Van Hool.

De 13 gelede bussen (AG 700, met motor DAF KT 200) zullen genummerd worden van 2973 tot en met 2985.

De bestelling van de 52 standaardbussen bestond uit 2 delen : 37 eenheden zijn van het type A600 en krijgen de nummers 2921-2957; 15 eenheden zijn van het type A500 en krijgen de nummers 2958-2972.

Op 22 december 1992 bestelde De Lijn bij de Firma Van Hool (bovendien) 30 stadsbussen A300. Deze 3-deursbussen zijn bestemd voor Antwerpen en krijgen de nummers 2991-3020. Kontractueel dient het eerste voertuig op 31 mei 1993 geleverd te worden, het laatste op 30 september 1993. Op dezelfde datum werden nog vijf







stadsbussen besteld. Zij zullen ook geleverd worden door Van Hool (type A308).

Deze „midibussen” krijgen de nummers 2986-2990 en zullen in de laatste week van maart 1993 aan Antwerpen geleverd worden. De Lijn zal deze busjes ter beschikking stellen van de organisatoren van Antwerpen '93. Daarna gaan zij naar de stadslijnen van Mechelen en/of Turnhout.

De aankoop van de 30 stads- en de 5 midibussen wordt gefinancierd door het Vlaamse Gewest. E.K.

• **Publiciteitstrams** (the never ending story), bijgewerkt tot 15.02.93;

PCC 2013 : Nintendo scope 6 (zwarte zelfklever) van ong. 8.11.92 tot ong. 9.1.93.

PCC's 2014 en 2018 : Nintendo Street Fighter II (zwarte zelfklever, met oranje achteraan) van ong. 24.10.92 tot ong. 9.1.93.

PCC 2022 : na een naakte periode in het wit (zie vorige RR) rijdt deze wagen sinds 24.12.92 rond met beschilderde zijanten voor het Koninklijk Jeugdtheater.

PCC 2029 : de Panzani-reclame duurt tot 8.92. Op 10 september 1992 is de wagen in het straatbeeld verschenen met publiciteit voor Sony audio- en videocassettes. Het betreft een volledige schildering.

PCC 2051 : De Milka Lila Pause-schildering (reeds van 2.5.89) is op 8.9.92 uitgewuifd. Op 28.9.92 was de wagen ge„Lijn”d.

PCC 2071 : De vrouwen tram is op 31.8.92 „verdwenen” en is in ombouw gegaan op 1.9.92.

PCC 2087 : Aan de Lonka-reclame (sinds 4.2.92) kwam op 12.2.93 een einde.

PCC 2123 : Ook de Technics-tram (sinds 12.12.90) is in ombouw sinds 11 augustus 92.

PCC 2125 : Hetzelfde lot werd de Fristi beschoren. De zelfklevers die men aanbracht eind juli 1992 (iets fletser rose en een gewijzigde figuur opzij van de achterdeur) hebben stand gehouden tot ong. 8.10.92.

PCC 2126 : Het huishoudlinnen van Verlinden werd opgeborgen op 19.1.93. De wagen werd herschilderd in De Lijn (27.1.93).

PCC 2127 : Een nieuwkomer is de Meubellux-tram (geel-zwarte zelfklevers), en dit sinds 28.9.92.

PCC's 2152 en 2153 : Uiteraard mag enige publiciteit voor Antwerpen Cultuurstad 93 niet ontbreken. Deze wagens hebben echter noodgedwon-

gen enkele weken in het... wit rondgereden. „versierd” met gele buitenspiegels. De firma was immers niet tijdig klaar met de reclame die op de witte schildering moest aangebracht worden. Deze situatie duurde resp. van 11 en 14 januari tot en met 5.2.93. Op 6.2.93 werd de publiciteit aangebracht.

De traditionele eindejaarsreclame van Delhaize heeft menige PCC getooid (enkel rood-wit geschilderde trams). Daarnaast werden enkele voertuigen in De Lijn-schildering voorzien van een kleine zijreclame voor de eindejaarsactie van sponsor Jupiler.

#### • Schilderactiviteit

Sinds november 1992 staan de schilderploegen van de Centrale Werkplaats in Hoboken voortdurend paraat. Het ritme van de gewone herschildering loopt niet de spuigaten, doch de verfpotten uit. Met name ook de (nog) niet voor ombouw voorziene maar reeds „gebanaliseerde” rood-witte PCC's worden in ijltempo in De Lijn-kleuren geschilderd en voorzien van het logo „Lijnrecht naar Antwerpen 93”.

De Lijn is immers mede-hoofdsponsor van Antwerpen Cultuurstad 93.

Terloops, deze wagens moeten binnen afzienbare tijd volledig ontmanteld, afgeschuurd en **opnieuw** herschilderd worden in het raam van het ombouwprogramma!

Staat er soms als vervaldatum 25 maart '93 op de verfpotten? E.M.

• Vanaf 08.10.1992 t.e.m. 30.10.1992 werden in totaal 21 streekbussen Van Hool A600 van de reeks 2819-2896 afgeleverd voor de provincie Antwerpen. Deze bussen bezitten een DAF-motor en een automatische ZF-versnellingsbak. Ze zijn vergelijkbaar met de vorige A600/12, van de reeks 2484-2658 + 2735, met dat verschil dat de kop- en mistlampen van de 28-reeks rechthoekig uitgevoerd zijn, zoals de Van Hool A500-reeks van de Brusselse stadsdienst. Tevens werd er voor airconditioning gezorgd boven het hoofd van de busbestuurder en voor een regelbare thermostaat voor de verwarming van het bestuurderscompartiment. De verwarming van het reizigersgedeelte is niet regelbaar, daar er in het lastenboek een aantal beperkende eisen werd gesteld.

• Volgende autobussen van het streekvervoer werden uitgerust met het Prodata-systeem : AB 5373, 5799, 2393, 2103 en 2165. De in RR 30/92, blz. 72

vermelde nummers 1153 en 5729 werden tot op heden **niet** van Prodata-apparatuur voorzien.

Later werden nog enkele autobussen met dit systeem uitgerust. Heden wordt, ook bij de nieuwste bussen, de betaaltafel verlaagd tot op een voor het Prodataklavier van de bestuurder beter bedienbare hoogte. J.D.

#### • Ombouwen, herstellen, schilderen...

(stand op 15 februari 1993)

Het PCC-ombouwprogramma leverde tot op deze datum 24 vernieuwde rijtuigen op; in januari/februari kwamen daarvan 2119 en 2122 voor het eerst op straat.

De op 18 november 1992 ingevolge een ongeval zwaar beschadigde 2044 werd voor herstelling overgebracht naar de firma Ypcar in Ieper, die voordien reeds de op 20 september 1990 uitgebrande 2138 onder handen nam. Dit laatste rijtuig onderging intussen bij Brec in Lot zijn ombouw.

In totaal waren op 15 februari 1993 reeds 63 PCC's in De Lijn-kleuren herschilderd; in de eerste anderhalve maand van dit jaar toonden motorrijtuigen 2098, 2119, 22, 26, 46, 47, 49 en 51 voor de eerste maal hun nieuwe livrei. Dit totaal van 63 rijtuigen omvatte toen reeds 18 **nog om te bouwen** PCC's, die dus noodzakelijkerwijze een tweede maal in de De Lijn-huisstijl zullen worden geschilderd!

Autobus 2896 werd voorbehouden voor speciale ritten n.a.v. „Antwerpen 93”. Hij draagt (voorlopig ?) geen nummers maar werd voorzien van logo's van de diverse sponsors en uitgerust met autocarzetels, zithoek en tafeltjes.

Bus 5623, die zoals PCC 2022 een tijdje in het wit rondtoerde, kreeg nu ook een publiciteitstaak ten voordele van de culturele hoofdstad van Europa.

Volgende Antwerpse stadsbussen kregen intussen een De Lijn-schildering: 1016, 19, 26, 31, 42, 50, 51, 54 en 57.

In Zandvliet, tenslotte, doet ex-autobus 4386 dienst als werkfeet/bureel; een zelfde rol speelt bus 5054 te Oostende Kaai. L.C. en S.C.

#### • De spoorwerken in het stadscentrum (stand november 1992/maart 1993)

Nadat op 25 oktober de tramdiensten op lijn 7 (en op lijn 8) richting St-Pietersvliet werden hervat, kwam met ongelooflijke snelheid het herleggen van de wegbedekking aan het begin van de Katelijnevest, op de Meirbrug en in de Huidevettersstraat tot stand.

*5 oktober 1989. Diesellocc 7353 rijdt met een lokale goederentrein over het industriespoor op de zuidelijke oever van de Ringvaart te Evergem. Ook op de noordelijke oever ligt sinds de jaren '80 een industriespoor. Beiden sluiten aan op lijn 55 Gent - Zelzate; het zuidelijke spoor in de richting Gent, op zowat een kilometer van het station van Wondelgem; het noordelijke spoor in de richting van Zelzate, op ongeveer een kilometer van het voormalige station van Langerbrugge.*

*In de achtergrond de spoorbrug over de Ringvaart van de lijn 58 Gent - Eeklo. Dia Bob Boogaerts.*

*Het door lezer Mestdag uit Schoten op schaal 1/16 gebouwde „live steam”-model van NMBS-lokomotief 81.445 wordt in dit nummer uitvoerig besproken. De opname ontstond op het „Madonna-spoor” - de eigen tuinbaan van de constructeur - en toont de ex-Pruisische G8, terwijl de machine onder volle druk en met blazende veiligheidsventielen het vertrek afwacht. Dia Jozef Mestdag.*





Op 24 januari 1993 ontbraken, ondanks de reeds aangelegde bestrating, nog steeds de spookruisingen van lijn 4 met de lijnen 7 en 8 wat hier, aan het begin van de Katelijnevest, duidelijk te zien is ! Foto Alex Krakowsky.

Zodoende kon ook het op vier wielen rijdend blik opnieuw deze belangrijke verkeersader gaan teisteren. Pikant detail : de montage van de spookruisingen van lijn 4 met de lijnen 7 en 8 werd toen gewoon achterwege gelaten, waardoor - precies ! - de wegbedekking aan Katelijnevest en Meirbrug in de eerste helft van maart 1993 opnieuw moest worden opgebroken.

Werd het dan een tijdje stiller op het Komediëplein en aan de Leopoldplaats, op Schoenmarkt en Groenplaats vloog men er de voorbije maanden des te harder in, zodat zowel de dubbele spoorverbinding Meirbrug-Nationalestraat als de enkelsporige lus rond het voormalig „Groenkerkhof” reeds half februari voor het grootste gedeelte herlegd waren. Deze lus zal zowel door lijn 4 (komende van Hoboken) als door lijn 8 (met vertrek in Deurne) kunnen worden in- en uitgereden.

De ten behoeve van lijn 4 op de Marnixplaats aangelegde, voorlopige keerboog (zie RR 29) werd op 14 maart opnieuw een volwaardige keerlus, met behulp van twee wissels met de doorgaande sporen naar en vanuit de Geuzenstraat verbonden. De geschiedenis wordt ook hier herhaald, want precies dezelfde sporensituatie werd, op dezelfde plaats, in de loop van de jaren tachtig... opgebroken !

De ietwat te verleggen keerlus op de Leopoldplaats was intussen - op één kort spoorsegment na - gereed gekomen, zodat de buitendienststelling van het enkelsporig traject in de Leopoldstraat niet lang meer op zich zou laten wachten.

Op vrijdag 19 februari was het zover. Teneinde het afscheid van de Leopoldstraat als honderdenachtjarige tramstraat enige feestelijke luister bij te zetten, organiseerden De Lijn en het Antwerps Tram- en Autobusmu-

seum in de namiddag een éénmalige doortocht van de onlangs schitterend gerestaureerde oldtimer-motorwagen 181. De vooraan met een koersbord van lijn 8 en achteraan met een dito van lijn 9 getooide veteraan volbracht, onder het geklik en gezoem van vele fototoestellen en camera's, uitstekend zijn taak (zie onze frontfoto). De laatste dienst op lijn 7 werd even vóór het middernachtelijk uur gereden door rijtuig 2019, even later gevolgd door PCC 2012, die op lijn 8 een lang stuk Antwerpse tramhistorie de geschiedenisboeken inreed.

Onmiddellijk na de doortocht van het laatste rijtuig werd begonnen aan de voltooiing van de keerlus op de Leopoldplaats, zodat vanaf zaterdagmorgen de trams op de lijnen 7 en 8

langs deze lus naar hun bestemmingen konden terugkeren. Zodoende werd ook het enkelsporig traject in de Leopoldstraat definitief van het net afgesneden, terwijl daar nog tijdens dezelfde nacht de nu overbodig geworden bovenleiding werd verwijderd.

Van zaterdag 20 tot en met dinsdag 23 februari was men op het Komediëplein in de weer met het leggen van de verbinding tussen de dubbelsporige tracé's in de Huidevettersstraat en de Lange Gasthuisstraat. Op dinsdag werd voor het eerst proefgereden en vanaf woensdag 24 februari kon de nieuwe infrastructuur in beide rijrichtingen voor de normale tramdiensten worden vrijgegeven.

Bleef nu nog alléén de aansluiting van de Nationalestraat met resp. de Meirbrug en de „evenementenlus” rond de Groenplaats. Op 18 maart was het geheel van de spoorwerken beëindigd en na de noodzakelijke proefritten kon de dienst op het vernieuwde spoor tussen de Meirbrug en de Nationalestraat worden hervat.

Vanaf donderdag 25 maart berijdt lijn 4 haar tot de St.-Pietersvliet verlengd tracé en bedient lijn 8 opnieuw haar traditioneel eindpunt aan de Lambertmontplaats.

De oorspronkelijk voorziene streefdatum voor het beëindigen van de werken (eind 1993) werd dus met niet minder dan ongeveer negen maanden ingekort.

Waar een wil is, blijkt dan toch een weg te zijn...

Eind goed, al goed !

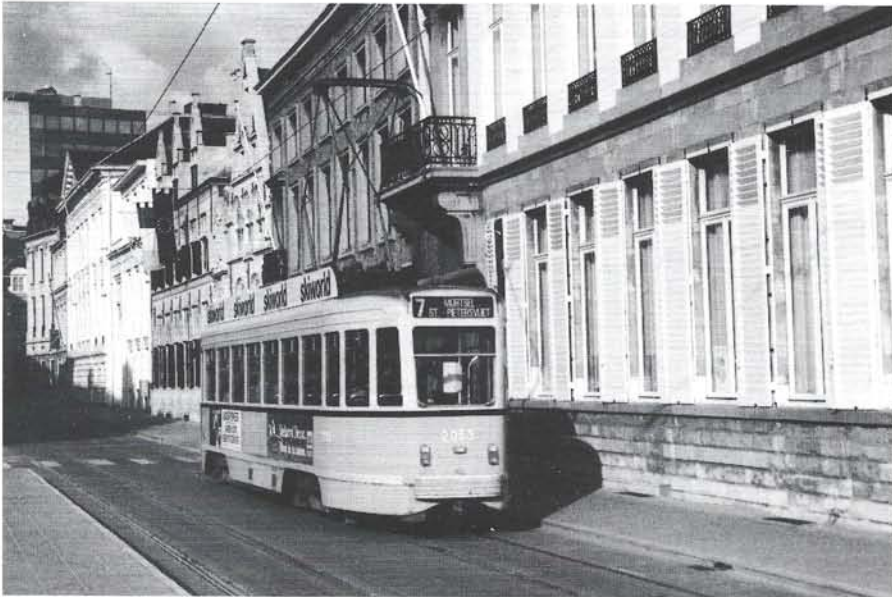
#### • Tram(s) uit St.-Etienne naar Antwerpen en Gent ?

Teneinde het chronisch tekort aan rollend materieel in deze twee Vlaamse provinciehoofdsteden enigszins aan te vullen, onderhandelt de VVM met het trambedrijf van St.-Etienne (Frankrijk) omtrent de overname van een



De „evenementenlus” rond de Groenplaats was half februari reeds zo goed als volledig aangelegd, zoals blijkt uit deze foto op de plaats van de voormalige eindhalte van lijn 4, aan de noordelijke zijde van het plein. 17 februari 1993, foto Eric Keutgens.





Op woensdag 24 februari 1993 werd het nieuwe dubbelspoor St.-Jorispoort - Lange Gasthuisstraat - Komedieplein ook stadinwaarts in gebruik genomen. PCC 2053 spoedt zich richting Huidevettersstraat. Foto Eddy Cassiers.

tiental tweedehands PCC's. Het Franse vervoerbedrijf zoekt immers een koper voor zijn overbodig geworden, uit 1958/59 stammende en in Strasbourg onder BN-licentie gebouwde éénrichtings-tramrijtuigen. Deze niet-gelede motorwagens zijn smaller (breedte : 2 m) dan de Antwerpse en Gentse rijtuigen, zodat alvast hun ruimteprofiel geen moeilijkheden kan opleveren, alhoewel een eventuele inzet in Gent voor keer-problemen zou kunnen zorgen. Als de koop doorgaat, zullen de enigszins bejaarde Fransen eind 1993, begin 1994 bij ons hun opwachting maken. Een verdeelsleutel Antwerpen/Gent is op dit ogenblik nog niet aan de orde.

Overigens zou één van de nieuwe, uit St.-Etienne afkomstige gelede rijtuigen dit jaar toch een bezoek aan Antwerpen brengen, zij het iets later dan aanvankelijk werd gedacht. Op welke tramlijn(en) dit rijtuig zou demonstreren is op dit ogenblik nog niet bekend. Wij zijn benieuwd... S.C.

## BRABANT

### • Kosteloos abonnement stadspersoneel Leuven

Sinds vorig jaar loopt in Leuven een nieuw experiment ten voordele van het openbaar vervoer. Het stadsbestuur biedt er een groot deel van zijn personeelsleden een kosteloos busabonnement aan. Het wil hiermee het personeel aanmoedigen om de auto thuis te laten en zo zijn steentje bij te dragen aan het ontlasten van het stadscentrum.

Dit kosteloos abonnement komt alleen toe aan personeel dat buiten de vesten woont en in het stadhuis of in andere stadsdiensten binnen de vesten werkt. Vijfhonderd van de elfhonderd personeelsleden van de stad kregen een abonnement aangeboden.

De reactie op dit aanbod mag een succes genoemd worden, want meer dan driehonderd onder hen namen het aanbod onmiddellijk aan.

De abonnementen kosten de stad zowat vier miljoen frank per jaar. R.B.

## OOST-VLAANDEREN

### • Nieuwe autobussen

De nieuwe lagevloerbussen voor het Gentse stadsnet werden reeds herhaaldelijk aangekondigd. Eerst waren ze reeds gepland voor november 1992 maar volgens de huidige stand van zaken stromen ze pas in tegen midden april, na inbouw van de nieuwe magnetische ontwaardingsapparatuur. Onze huidige museumstadsbussen bollen ondertussen rustig verder...

### • Zuid

Het Gentse Zuid, waar tot eind van de jaren 20 het Zuidstation was gelegen, is tegenwoordig langs alle zijden een open bouwterrein. Stads- en provinciebestuur bouwen er nieuwe kantoorcomplexen die uiteraard worden vergezeld van de onvermijdelijke ondergrondse parkings voor 1100 wagens. Eén en ander zal ook de totale herinrichting tot gevolg hebben van de gelijkgrondse verkeersafwikkeling en bijgevolg ook grote invloed hebben op de bus- en tramhaltes. De herinrichting houdt rekening met de sinds lang geuite vraag tot het centraliseren van alle bus- en tramhaltes, waardoor lange en gevaarlijke looproutes bij het overstappen worden vermeden. Alle haltes zullen volgens de voorliggende plannen worden geconcentreerd in een nieuw, groot tram- en busstation met comfortabele perrons op het Graaf van Vlaanderenplein (ter hoogte van de huidige tramhaltes en autocarparking). Hierdoor zullen een aantal buslijnen ook nieuwe aanlooproutes

krijgen, wat vooral van invloed zal zijn op lijn 70/71 komende van het Sint-Pietersstation : deze buslijn beschikt nu nog over een eigen bedding (tegen de richting van het overig verkeer) op de Franklin Rooseveltlaan, maar deze bedding dient te verdwijnen ten voordele van... een uitrit voor de ondergrondse parking. Buslijn 70/71 zal bijgevolg verlegd worden naar de Zuidparklaan; alle bussen en trams zullen in de toekomst tussen de Sint-Lievenspoort en het Zuid gebruik maken van een volledig nieuwe en gecombineerde eigen baan. Voor de bussen die over het Wilsonplein rijden worden eigen busbanen gepland in de Zuidstationstraat, op het Frankrijkplein en het Wilsonplein. De uitstekende verbindingsmogelijkheden tussen de parkeergarages en het tram- en busstation zullen tevens het invoeren mogelijk maken van een gecombineerd park-and-ride-ticket... hoewel de parkings natuurlijk al zeer dicht bij het centrum aanleunen.

### • Verlenging lijn 2

Midden januari verschenen op de Brusselsesteenweg de eerste rails voor de tramverlenging naar Melle (Leeuw). De opening van de verlenging wordt gepland tegen het begin van het nieuwe schooljaar. De bedding zal tevens kunnen worden gebruikt door de bussen van buslijn 53a, Gent-Dendermonde. Haltes worden voorzien ter hoogte van de Schooldreef/Braemstraat (huidig eindpunt lijn 21), de Tennisstraat (stadion AA Gent), de Eduard Pècherstraat/Jan Van Aelbroecklaan en aan het nieuwe eindpunt.

### • Werken Rabot - Blaisantvest

Op 1 februari startten de wegenwerken op de Blaisantvest en de Opgeëistenlaan, meer bepaald tussen de Biervlietstraat en het Griendeplein (Rabot). Op dezelfde dag verdween ook de pendeltram die sedert verschillende maanden op enkelspoor de verbinding verzorgde tussen het Rabot en de Muidebrug. Tijdens de werken, die duren tot 15 juli, worden de tramreizigers verwezen naar de parallelrijdende streekbus van lijn 679 (Gent - Evergem - Bassevelde). De nieuwe toekomstige trambedding zal evenwel ook berijdbaar zijn voor bussen.

### • As Voormuide - Sleepstraat

Na de herstelling van lijn 40 tussen het Sint-Pietersstation en de Muidebrug, starten in augustus werken op een ander belangrijk deel van lijn 40, nl. in de Voormuide, Sint-Salvatorstraat en Sleepstraat en op de aansluitende kruispunten aan het Heilig Kerst en het Sluizeken. Na 120 werkdagen (wat naar Gentse normen snel te noemen is !) zal de tram in de Voormuide beschikken over een eigen bedding stadinwaarts.



### • Verlenging tramlijn 1 naar Zwijnaarde

De werken aan de koker schieten snel op. Oorspronkelijk voorzien voor 4 januari, werd de Sint-Denijslaan aan de achterzijde van het Gentse Sint-Pietersstation (tussen Voskenslaan en Ganzendries) vanaf 7 januari afgesloten voor alle verkeer. Hierdoor moesten ook heel wat buslijnen in de stationsbuurt worden omgelegd via Ganzendries, Tuinwijklaan en Voskenslaan. De onderbreking van de straat duurt normaal tot aan de bouwvakantie.

• Op 10 februari werd na lang stilzwijgen weer eens een informatievergadering belegd in de beruchte Sint-Pietersaalstraat. Deze straat ligt nl. op het voorziene tracé van de tram richting Zwijnaarde, maar dat zien de inwoners van deze „woon“-straat niet zo goed zitten. In de loop van de jaren werden de plannen wel gedeeltelijk hertekend. De oorspronkelijk voorziene afgescheiden eigen trambedding verdween grotendeels uit de plannen; de bomen, de brede trottoirs en de beide rijrichtingen voor het overige verkeer bleven in de plannen evenwel behouden. Het feit dat er zowat 70 parkeerplaatsen zouden verdwijnen en dat de tram een halte zou krijgen aan beide uiteinden van de straat in plaats van in het midden (wat volgens de bewoners veiliger zou zijn, gezien de tram dan minder snel door de straat zou razen), vielen bij buurtbewoners in minder goede aarde. De buurt bleef bij haar standpunt: „Waarom een tram? Er rijdt al een bus.“

### • Kanaaltram

De VU-afdeling van Evergem pakte begin december met een voorstel uit om tramlijn 1 vanaf Wondelgem langs de industrieweg te vertakken naar Zelzate, waarbij onderweg ook kernen als Rieme, Doornzele, Wippelgem en Kerkbrugge van de tram gebruik zouden kunnen maken, mits aan de haltes voldoende parkeerruimte te voorzien voor fietsen en auto's.

### • En tenslotte nog dit...

Na enkele jaren van stilte duikt het idee van de „Aquarail“ terug op. Hopen de promotoren van dit futuristisch vervoermiddel (dat er eigenlijk géén is) de massale investeringen in eigen trambeddingen tijdens de voorbije jaren eerlang tussen de lijst van de nutteloze openbare werken te mogen klasseren? BVC

## WEST-VLAANDEREN

### • Fietstram

De Lijn West-Vlaanderen heeft plannen om dit jaar te starten met een speciale „Fietstram“. De bedoeling is om fietsende gezinnen en niet zo geïnteresseerde fietsfanaten iets meer te laten zien van de kuststreek dan de traditionele ommetjes in de buurt van het vakantieverblijf.

De Fietstram zou samengesteld zijn uit drie oude rijtuigen: twee voor het ver-

voer van reizigers en één aangepast voor het vervoer van de fietsen. Dit tramstel zou tijdens de maanden juli en augustus minstens tweemaal per dag de Kustlijn in beide richtingen afrijden.

Initiatiefnemer van de Fietstram is de Oostendenaar Dominiek Vervaecke, de geestelijke vader van de strandoriëntatiepalen, de zogenaamde verdwaalpalen.

Voor deze Fietstram zal de VVM-Entiteit West-Vlaanderen vermoedelijk gebruik maken van het oude NMVB-tramstel dat onlangs door de vzw Protram werd verworven. Dit stel bestaat uit het motorrijtuig type SE 9104 en de aanhangrijtuigen type Standaard-Hout 2m40 nummers 9521, 9523 en 9529. Deze vier trams behoorden tot een pakket van 12 rijtuigen dat in 1981 werd gereserveerd voor de toen geplande museumlijn Diksmuide - Nieuwpoort en die, in afwachting van deze lijn, in open lucht werden gestockeerd in Diksmuide. Toen bleek dat de museumlijn er niet kwam, werd het merendeel van deze 12 trams verkocht of verschroot. De 4 bovenvermelde rijtuigen werden in 1984 aangekocht door de firma Sogexpo en verhuisden naar Waver waar zij, tot voor kort, dienst deden als cafetaria bij een overdekte rolschaatspiste.

De terugkeer van dit materieel naar West-Vlaanderen is gepland voor begin maart. Het motorrijtuig en twee van de aanhangers gaan naar Knokke, het derde aanhangrijtuig wordt ondergebracht in de loods van Diksmuide. De VVM-werkplaatsen van Oostende zullen de 3 naar de Kustlijn overgebrachte voertuigen een grondig nazicht geven om ze daarna als Fietstram te kunnen inzetten. Om fietsen te kunnen vervoeren zullen de banken van het motorrijtuig worden verwijderd en vervangen door stevige fietsenrekken.

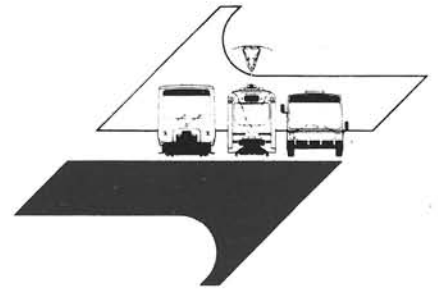
### • Invalsparkings aan de Kust

Bij wijze van proef komen er deze zomer twee grote invalsparkings aan de Kust, één in Zeebrugge en één in Koksijde. Via een verhoogde frequentie van de kusttram en pendelbussen kunnen toeristen van daaruit de hele Belgische Kust bereiken.

De aanleg van de invalsparkings past in het verkeersplan dat het Westvlaams Economisch Studiebureau opstelde. Het provinciebestuur ging eind '92 na op welke plaatsen zij binnen een korte termijn en met beperkte middelen invalsparkings kan realiseren. Aan de Westkust viel de keuze op Koksijde, aan de Oostkust op Zeebrugge.

Een basisvereiste om de invalsparkings deze zomer in gebruik te nemen is dat De Lijn de frequentie van de Kusttrams verhoogt op de hele Kustlijn. De voorbije jaren bood De Lijn tijdens het zomerseizoen immers een basisfrequentie van 15 minuten aan tussen De Panne en Knokke. Enkel op het centrale vak,

tussen Westende en De Haan, werd in juli en augustus de frequentie verhoogd tot een 7,5 minuten kadans. De Lijn is nu in principe akkoord om deze verhoogde frequentie uit te breiden tot de volledige Kustlijn. R.B.



### • Ontwaardingsapparatuur

Op 18 februari '92 besloot de Raad van Bestuur van de MIVB om de verkoop en ontwaarding van vervoerbewijzen grondig te moderniseren.

Tegen eind 1993 wil de MIVB namelijk alle bestaande ontwaardingsapparaten vervangen. Met de nieuwe toestellen zullen dan, naast de vervoerbewijzen van de MIVB zelf, ook bepaalde betalingsbewijzen van zowel De Lijn, de TEC als bepaalde derden (parkings bv.) kunnen worden ontwaard.

Op de offerte-aanvraag voor deze nieuwe ontwaarders kwam inmiddels alleen reactie van de firma Prodata. Deze offerte omvat, naast het plaatsen van de toestellen, ook de levering van apparatuur voor de archivering van gegevens over de lijn, het ritnummer, het voertuig en de plaats van ontwaarding. De totale kostprijs van de nieuwe ontwaardingsapparatuur bedraagt 280,1 miljoen BEF.

Voor de levering van apparaten voor de automatische verkoop van vervoerbewijzen liggen er momenteel offertes van vier firma's op tafel. Hieruit werd echter nog geen keuze gemaakt.

### • Alternatieve brandstoffen

Staatssecretaris Vic Anciaux van het Brusselse gewest, die bevoegd is voor het energiebeleid, sloot met de MIVB ook een contract voor de financiële ondersteuning van de bouw van een demonstratiebus aangedreven met brandstofcellen.

Deze brandstofcellen worden gevoed door enerzijds waterstof en anderzijds zuurstof uit de omgevingslucht. Waterstof wordt beschouwd als milieuvriendelijk bij uitsteking, omdat bij de verbranding ervan zuiver water het enige „afval“-produkt is. De „verbranding“ van de waterstof in de brandstofcellen gebeurt elektrolytisch, wat betekent dat de energie die hierbij vrijkomt niet wordt omgezet in warmte, maar wel in elektrische stroom. Het onderzoek naar de technologie om waterstof veilig en economisch te kunnen aanwenden, draait wereldwijd nog op volle toeren. Het project dat te Brussel wordt ontwik-





Het testrijtuig voor de nieuwe „Trams 2000”, getrokken door de Brusselse 7956, tijdens nachtelijke hogesnelheidsritten op de Generaal Jacqueslaan. 23 februari 1993, foto Bob Boogaerts.

keld is ver genoeg gevorderd om er een bus mee uit te rusten. In deze bus zal de waterstof worden opgeslagen in vloeibare vorm, wat betekent dat die een temperatuur heeft van -253 graden C. De bouw van geschikte kryogene opslag tanks is één van de grote uitdagingen van het project. Als het lukt, is het Brusselse project een wereldprimeur.

Voor de bouw van deze demonstratiebus zal gebruik worden gemaakt van het voormalige Van Hool-ACEC prototype van de Gentse gelede trolleybussen. Dit voertuig werd inmiddels reeds ontdaan van zijn trolleys en van de op het dak geplaatste tractieuitrusting en voor verbouwing overgebracht naar de MIVB-werkplaatsen te Haren. Het aangehangende gedeelte van deze gelede bus zal volledig gebruikt worden voor de plaatsing van de brandstoftanks en de nieuwe apparatuur.

Men hoopt deze milieuvriendelijke bus tegen eind '93 te kunnen inzetten op een Brusselse „Groene” lijn.

#### • Nieuwe trams

In de nacht van 15 op 16 februari werd in de stelplaats van Elsene (Renbaanlaan) een testrijtuig voor de nieuwe „Trams 2000” afgeleverd.

Dit testvoertuig is, zoals de 51 door de MIVB bestelde trams, samengesteld uit drie kasten. Onder elk van beide eindkasten bevindt zich een speciaal lagevloerdraaistel type BAS-2000 met twee aangedreven wielen, terwijl de middenkast rust op een bogie met vier aangedreven wielen.

Veel van de bij de bouw van dit testvoertuig gebruikte onderdelen (o.a. de draaistellen BAS-2000 en een volledige eindkast) werden reeds in de fabriek te Brugge of bij AIB-Vinçotte te Brussel onderworpen

aan een hele reeks statische en vermoeiingsproeven.

Doel van de overbrenging van deze eerste, rudimentair afgewerkte „Tram 2000” was het uittesten van het dynamisch gedrag van dit type voertuig (bewegingen van de kasten t.o.v. de draaistellen, t.o.v. elkaar, t.o.v. de grond, t.o.v. hun langsas enz.).

Om dit gedrag na te gaan werd een programma opgesteld voor een hele reeks nachtelijke proefritten vanuit de stelplaats van Elsene. Bij een deel van deze ritten werd gereden tussen het Flageyplein en het Wienerplein (Bosvoorde). Een ander deel van de testen, namelijk deze bij hoge snelheid (60 km/h), werd uitgevoerd op de Generaal Jacqueslaan.

Omdat er op dit testrijtuig nog geen motoren zijn gemonteerd, werd het bij het uitvoeren van proefritten getrokken door de dgpc 7956.

Het testprogramma met dit voertuig liep tot 5 maart, waarna het werd teruggebracht naar de BN-fabrieken in Brugge.

De levering van een eerste volledig afgewerkt voertuig is voorzien voor oktober van dit jaar. R.B.

## Lezersforum

### Lijn 93 / Punt aan De Lijn...

Geachte redactie,

Het pleit alweer voor jullie dat het lezersforum intensief wordt gebruikt. Er blijken soms discussies te ontstaan en jullie idee om ook in die rubriek fotomateriaal te verwerken maakt het forum des te boeiender om lezen. In veel te veel magazines is zo'n forum soms niet meer dan wat egotripperij van „kenners”. De bijdrage over NMVB-lijn 93 deed me alweer vragen stellen.

Regelmaat en logica zijn nooit de sterkste troeven van het Henegouwse net geweest, maar ik meen me te herinneren dat de losse S op lijn 93 niet altijd doorreed tot het station, maar kopmaakte in de Av. Wandervepen. Getuige een bijgevoegde eigen foto op de onzalige dag 02/06/73 toen lijnen 2, 90 (Binche - Mons) en 36 werden afgeschaft. Ik ben er niet helemaal zeker van, maar volgens mij gebeurde het zelfs regelmatig dat een losse motorwagen op lijn 36 ook niet tot aan het station in Binche reed maar op dezelfde overloopwissels kopmaakte (zie foto).

Wat betreft lijn 40 was het inderdaad zo dat de diensten gewoonlijk werden verzekerd met Seneffes met kopborden. Nochtans is het des te merkwaardiger (of moeten we zeggen „Henegouwser” ?) dat op de S-films uit de jaren '50 en '60 van depot La Louvière lijn 40 voorkwam ! Idem als het koersbord „Trivières 40 Strépy”, wit/wit met zwarte letters.

Het artikel „Punt aan de Lijn” eindigt vrij diplomatisch en dat is maar goed ook, want jullie zijn verondersteld om objectief te blijven.

Een lezersforum hoeft dat niet te zijn, en ik heb met ergernis dat artikel en een aantal kranteartikels erover gelezen. Wanneer leren we het in dit prutsland eindelijk eens af : het Rubensiaanse, megalomane denken ? Bij Sauwens lukt het toch al een beetje, en dat is maar goed ook.

Cinamacomplex ! Winkelcentrum ! Superstelplaats ! Een superadministratief centrum ! Kom jongens, zo brengen we het openbaar vervoer niet dichterbij de mensen. Diezelfde giganteske argumenten heeft men voor de fameuze premetromiljarden ook in onze nek willen draaien. We zijn er ver mee gekomen... Bovendien dacht ik toch dat één van de „denkpijsten” van De Lijn was om de administratie te vereenvoudigen ? Dan zou men toch hebben kunnen voortdoen op de Italiëlei en in de Grote Hondstraat, want als in het slechtste geval achttien fiches en zes rapporten om een bus te doen rijden worden vervangen door vierentwintig softwaretjes, dan neemt dat toch minder plaats in ?

Er liggen volgens mij massa's goedkopere staatsterreinen beschikbaar in de Antwerpse periferie, zoals oude sporencomplexen, oude havencomplexen van de stad, hectaren „pam-





S 10246 op lijn 93 en S 10490 op lijn 36 aan de overloopwissels in de Avenue Wanderpepen in Binche. 2 juni 1973, foto R. Morren.

pa's" langs de autowegen... Neenee, heel die Punt aan de Lijn ruikt hevig naar lobbying en naar een paar jagers op procentjes.

Heren lobbyisten, als je het openbaar vervoer in Antwerpen weer wil vlot krijgen moet je een aantal verkeersreglementen invoeren zoals de Zwitsers en de Nederlanders dat doen. Met de miljoenen die jullie toch van de staat krijgen moeten jullie ook geen door-de-knieën-buigende High-Tech-bussen kopen die toch maar een paar keer per dag aan een vieze halte stoppen of in de file zitten, maar gewoon wat spoortjes, palen en draad installeren met eenvoudige trammetjes erop, zoals dat er dertig jaar geleden bijlag. En als jullie dan nog wat geld over hebben, bouw er dan een gerieflijke maar **gewone** loods bij. De prairie aan het vroegere Zuidstation (Brusselsestr.) was bv. een centraal gelegen tramdepot! En zet er voor mijn part gerust wat bussen bij. R. Morren, Boechout

*Ik vrees dat uw standpunt omtrent het project „Punt aan de Lijn” voor het grootste gedeelte een pleister op een houten been dreigt te worden. getuige de vervolg-bijdragen aan dit „feuilleton” in Rail-aktueel van ons nummer 31, het huidige nummer 32 en... (enz. ?)*

*Eén, wellicht kleine troost : het „superadministratief centrum” werd blijkbaar reeds uit de grootse plannen afgevoerd. Voor het overige zal er nog veel smurrie door onze open Schelde-riool vloeien vooraleer één en ander is gerealiseerd want, wijlen Willem Elsschot indachtig, „tussen droom en daad”...*

*Ik durf, samen met u, hartsgrondig hopen dat we met „Punt aan de Lijn” niet de weg opgaan van onze onzalige Antwerpse metro-miljarden. In het ontwerp zitten onbetwistbaar ook een aantal zeer positieve mogelijke ontwikkelingen. Laten we er (voor-*



Tweeassig NMVB-motorrijtuig 9925 te Trivières-dépôt op 21 januari 1956, onder een tweekleurig koersbord van lijn 40. Foto J. Bazin, uitgave GTF, verzameling W.J. Morélis.

*lopig) van uitgaan dat het gezond verstand bij onze beleids-verantwoordelijken het dure doch noodzakelijke koren zal weten te scheiden van het onbetaalbare kaf!* Staf Cuyt

**...en nog over de vroegere NMVB-lijnen 40 en 93 in Henegouwen**

Geachte heer,

Gaarne zou ik nog enige aanvullende informatie willen toevoegen aan de bijdrage betreffende de vroegere lijn 40 in Henegouwen, van de heren Cuyt en Cohn (Lezersforum RR 30).

Toen ik mijn bijdrage schreef betreffende een „onbekende” lijn 40 (RR 28) ben ik (kennelijk wat naïef !) ervan uitgegaan dat bovengenoemde vroegere lijn 40 algemeen bekend was, vandaar dat ik aan het eind schreef „deze laatste lijn 40” (blz. 158, eerste kolom).

Zelf bezit ik een vijftal zwart-wit foto's van deze vroegere lijn 40. Alle mij ter beschikking staande bronnen noemen 1 juli 1937 als openingsdatum van het baanvak Trivières - Strépy en zeggen dat daarover een lijn 40 kwam te rijden. Een artikel in „Op de Rails” van maart 1963 gaat iets verder. Op genoemde datum kwam een lijn 40 in dienst tussen La Louvière - Trivières - Strépy, welke lijn in 1941 werd ingekort tot het baanvak Strépy - Trivières (O.d.R. 1963-4). Alle bronnen noemen 1 januari 1962 als sluitingsdatum.

Uit vier van de vijf foto's (de vijfde wordt afgedrukt in „Opsporing gevraagd”, n.v.d.r.) blijkt verder dat de koersborden „Trivières Dépôt - 40 - Strépy Place” tweekleurig waren. Hier zijn mijn bronnen echter minder scheutig met informatie. Eén bron noemt rood-wit (met afbeelding koersbord) en een andere groen-wit als de kleuren voor lijn 40. Daar groen-wit o.a. is gebruikt voor lijn 37 (La Louvière - Bois du Luc) hou ik het voorlopig op de kleuren rood-wit, maar verruil mijn mening gaarne voor een betere. Interessant is verder een artikel in „Onze Buurtspoorwegen” nr. 96, jan./febr. 1962, naar aanleiding van de opheffing van de lijn op 1 januari 1962. De laatste twee jaren werd de dienst met standaard-motorwagens gereden, zodat er bijna zeker ook een film moet zijn geweest. Tot slot : een vrij recente prentbriefkaart, uitgegeven door de ASVi (foto A. Francotte) van een ASVi/GTF-rondrit op 7 april 1990, toont o.a. SE 9974 te Trivières-Dépôt onder een film 40 Trivières - Strépy, met als „kleur” wit-wit.

W.J. Morélis, Braine-le-Comte

Geachte redactie,

De heer Cohn geeft bij zijn vraag in „Opsporing gevraagd” (RR 30) enige interessante inlichtingen over het gebruik van de rijtuigen in Vlaanderen in 1953/54. Toevallig kwam ik onlangs in het bezit van een origineel NMVB-dokument : een inventaris van het tractiematerieel in de

Groep Beide Vlaanderen in 1953 met daarbij de afgelegde kilometers. Op grond hiervan kan ik melden dat naast de genoemde Standaards 9772 en 9982, ook de 9758 en 10068 in Vlaanderen actief waren. Wat de tweeassers betreft : naast de genoemde nummers waren ook de 9820, 9822-9825, 9827-9829, 9880, 9882, 9887 in dienst, hoewel ik niet kan zeggen op welke lijnen. De 9888-9889 waren echter sinds 1952 in Henegouwen. Ook dient aangetekend te worden dat 19549 pas in 1957 in dienst kwam.

Bij de saga over de lijnummers nog het volgende : toevalligerwijs markeerden beide Henegouwse lijnen 40 en 93 belangrijke punten in de geschiedenis van de elektrische trams van de NMVB.

**Lijn 40** Trivières - Strépy werd ingesteld op 1.7.1937. Deze lijn werd altijd met tweeassige motorrijtuigen uitgebaat, in de laatste jaren met het type Braine-le-Comte. Dit verklaart dan ook dat het lijnnummer alléén op koersborden en niet op films werd vermeld. Toen de lijn 40 op 1.1.62 werd opgeheven markeerde deze datum tevens het einde van de tweeassige motorrijtuigen voor reizigers bij de NMVB.

**Lijn 93** Charleroi Eden - Binche had de twijfelachtige eer het eerste lijnnummer te zijn dat werd ingesteld als direkt gevolg van de inkrimping van de tramdiensten. Op 27.5.62 werd de frekwentie van de „oude” lijn 90 (Charleroi Eden - Mons) sterk vermindert. Om toch een goede voorziening te bieden op het oostelijk deel van deze lijn werd toen als compensatie lijn 93 ingesteld, die het uithield tot 2.6.73, de datum waarop de huidige lijn 90 ontstond. Er reden alleen rijtuigen type S.

Eveneens in 1962 werd het vak Mauraige - Mons opgeheven, zodat in dat jaar de tramverbindingen tussen Charleroi en Mons sterk verslechterden.

Later zou de NMVB in Henegouwen nog vele malen nieuwe lijnummers instellen bij opheffingen : men leze „Terminus Jumet”!

Ik kan tenslotte niet nalaten u op een opmerkelijk feit te wijzen : de op blz. 99 van RR 31 door de heer Cohn getoonde NMVB-sneeuwuimer A 8182 en de MIVA sneeuwvager 8887 op blz. 110 zijn één en hetzelfde voertuig !

De A 8182, welke werd geconstrueerd met delen van de schutbordenwagen A 16289, werd op 16.8.1963 aan de MIVA verkocht.

De afgebeelde pakwagen (B) 2227 bestaat ook nog steeds !

Met vriendelijke groet,

D.W. Eveleens Maarse, Arnhem

*Dat het vroegere lijnnummer 40 alléén op koersborden werd vermeld is hoogst onwaarschijnlijk, getuige de bijdragen van de heren Morren en Morelis. Ook omtrent de materieelinzet gedurende de laatste (twee) exploitatiejaren luiden blijk-*

*baar twee verschillende klokken, wat nogmaals mag aantonen hoe moeilijk het blijkt, feiten en gebeurtenissen in een precieze historische context te plaatsen. Wij moeten hiermede dit interessante hoofdstuk uit de NMVB-geschiedenis afsluiten, echter niet zonder de heren Cohn, Eveleens Maarse, Koenot, Morelis en Morren te danken voor hun gewaardeerde bijdragen.*

*Dat NMVB-„sneeuwuimer” A 8182 en MIVA-„sneeuwvager” 8887 hetzelfde voertuig zijn was ons bekend; de door lezer Eveleens Maarse toegevoegde informatie wordt echter met bijzondere dank genoteerd! De redactie*

#### **De Leuvense Vaartkom**

Geachte heer,

Betreft : vraag van de heer P. De Fraine uit Rotselaar (Rail-Revue nr. 30, oktober 1992, p. 77).

De buurtspoorwegaansluiting naar de Vaartkom te Leuven vertrok inderdaad vanuit het depot gelegen naast de spoorwegverbinding naar de Vaart. Er waren trouwens spoorwegafsluitingen tot op het terrein van de Buurtspoorwegen, evenals sporen met een derde spoorstaaf. Overslagen en overzetmogelijkheden waren dus ruim voorhanden. Het depot sloot anderzijds ook aan op de verbinding Leuven Station - Tielt - Diest.

Zowel het buurtspoor alsook het „grote spoor” liepen evenwijdig over een brug over de Dijle en de Leibeek. De spoorweg stak dan via een brug (er hebben achtereenvolgens verschillende bruggen bestaan) de Vaart over om zo het Engels Plein te bereiken. Door middel van draaischijven - en meestal met de hulp van paardekracht - werden de spoorwegwagons rond de Vaartkom geloodsd. Het buurtspoor boog af naar links aan de Vaartkom en liep langs de brouwerij Artois naar de Keizersberg en de Mechelsestraat.

De volledige spoorinfrastructuur rond de Vaartkom werd in verschillende fasen aangelegd en meermaals aangepast. Uitvoerige gegevens over deze infrastructuur werden verzameld bij het samenstellen van het boek „Mechelen, Leuven, Tienen... Retour” ter gelegenheid van de herdenking van 150 jaar spoorwegen te Leuven. Hierin werd deze materie slechts zeer beknopt behandeld. Deze informatie werd ondertussen verder verwerkt en aangevuld en een publicatie omtrent de Leuvense spoorinfrastructuur wordt voorbereid.

Tenslotte nog een woordje tot de samenstellers van Rail-Revue : de vormgeving (lay-out) van het tijdschrift doet recent nogal rommelig en onverzorgd aan : verschillende lettertypes, onoverzichtelijke bladshikking, teveel korte bijdragen dicht op mekaar (moeten beter afwisselen met langere artikels). Vermijd inhoudelijk overbodige muggezifterij die historisch niet relevant is zoals bv. „op 1 april 1993 heeft tram nr. 1234 XY een stuk gebeten uit de wissel in

de Koestraat en sindsdien rijdt hij in een bloedrode kleur door de stad” ! We laten ons maar al te gemakkelijk tot dergelijke ontsporingen verleiden. Rail-Revue heeft tot op heden kwalitatief goed gescoord, laat het met veel moeite opgebouwde imago niet verloren gaan, want dan bestaat het met veel inspanningen geredde tijdschrift binnen een jaar niet meer ! Beste wensen voor een succesvol 12-sterrenjaar 1993 !

André Cresens, Tielt

Geachte heer Cresens,

Lezer De Fraine zal ongetwijfeld opgetogen zijn over de door u verstrekte en hiervóór afgedrukte, belangwekkende inlichtingen. Ikzelf - en ik wik mijn woorden - ben minder gelukkig met uw (ongetwijfeld goed bedoelde maar niet van veel druktechnologische kennis getuigende) opmerkingen aan de samenstellerS van Rail-Revue. De „recent nogal rommelig(e) en onverzorgd(e) lay-out van het tijdschrift is nl. nog steeds de taak van slechts één man, nl. ondergetekende.

**Verschillende lettertypes ?** Twee om precies te zijn, nl. „Times” en „Helvetica” die, omwille van leesbaarheid en duidelijkheid, vanzelfsprekend ook in hun „vette” of „cursieve” gedaantes worden aangewend. Dat voor titels en slagzinnen ook grotere „corpsen” - geén andere lettertypes ! - worden gebruikt, ligt m.i. voor de hand.

**Onoverzichtelijke bladshikking ?** U bent tot op heden de enige lezer die daaromtrent opmerkingen maakt...

**Teveel korte bijdragen dicht op mekaar ?** Deze uitspraak wil ik even verder nuanceren : u hebt gelijk met uw vaststelling omtrent „teveel korte bijdragen”. Aanvankelijk bijna onopgemerkt, steeg mettertijd het aanbod aan korte bijdragen ten nadele van ter beschikking gestelde langere artikels, wat de lay-out zeker niet eenvoudiger maakte en het totale imago van het tijdschrift beslist niet ten goede komt. Aan deze toestand zal dan ook zo snel als mogelijk moeten gesleuteld worden !

**Inhoudelijk overbodige muggezifterij ?** Wat voor een bepaald lezer muggezifterij is, is voor een ander lezer dan weer essentieel. Moesten alle lezers van alle dagbladen en tijdschriften gelijkgestemde zielen zijn, dan zou de taak van ieder uitgever al heel wat eenvoudiger - maar ook een heel stuk saaier worden.

Laat ons het (voor de laatste maal en voorgoed) daar op houden dat een klein tijdschrift als Rail-Revue moet roeien met de in de boot ter beschikking liggende riemen. Of onze ploeg tot op heden in het oorspronkelijk opzet is geslaagd, laat ik aan het zo objectief mogelijk oordeel van alle lezers over. Alhoewel de door dit antwoord ingenomen plaatsruimte m.i. beter voor nuttiger doeleinden had kunnen aangewend worden. Toch bedankt voor uw opmerkingen !

Staf Cuyt



## Opsporing gevraagd !

Wij dienen er onze lezers nogmaals op attent te maken, dat antwoorden op de in deze rubriek gestelde vragen **bij voorkeur** rechtstreeks aan de correspondenten dienen te worden gericht, behalve indien duidelijk zou blijken dat bepaalde reacties ook voor andere lezers van belang kunnen zijn !

De redactie

Het Spoorwegmuseum Brussel Noord kan dergelijke informatie blijkbaar niet verstrekken.

Aarzel aub. niet, mij in het Nederlands of in het Frans te antwoorden ! R.J.E. Bayliff - 3 Brook Meadow Cottages - Whitehill, Ospringe - Faversham, Kent, ME13 OEY - Great Britain.

\* De (niet publiceerbare) fotokopijen tonen een foto van tweeassige gesloten goederenwagen CFB/BSM (Belgische Staatsspoorwegen) nr. P (privé-wagen - ?) 108882 (het eerste

127748 en 127749-128148).

Hieruit moge blijken naar welke soort informatie onze correspondent zoekt.

Volgens een NMVB document in mijn bezit, bevattende een inventaris van de Groep Beide Vlaanderen in 1951, waren er in dat jaar de volgende spoorauto's en traktors aanwezig : 52, 53, 58, 59, 60, 80, 92, 99, 101, 107 en 111.

In NMVB-correspondentie van deze Groep uit 1952 wordt melding gemaakt van 10 ART's, met vermelding dat één ART reeds is overgeheveld naar Henegouwen. Uit een andere brief blijkt dat dit de ART.107 was.

Het bovenstaande zou tot de gevolgtrekking kunnen leiden dat de genoemde nummers allen tot ART verbouwde spoorauto's zijn geweest. Volgens mijn gegevens echter bestonden slechts de nummers 52, 58, 60, 101, 107, 111 als ART.

Kan iemand bevestigen dan wel ontkennen dat de ART 53, 59, 80, 92 en 99 hebben bestaan ?

Is het wellicht mogelijk dat deze 11 rijtuigen wel tot traktor werden verbouwd, maar - zolang zij in Vlaanderen verbleven - niet de letters ART hebben gedragen doch als AR door het leven gingen ?

In dit verband is het misschien relevant dat in 1951 de uit Groep Antwerpen afkomstige AR.159 en AR.168 te Destelbergen werden verzwaard en daardoor in feite traktors werden, alvorens zij naar de Groep Wellin gingen, doch nimmer werden aangeduid als ART.

D.W. Eveleens Maarse, Groningen-singel 1057, NL-6835 HW Arnhem

Ik had graag informatie ontvangen m.b.t. de op bijgaande foto (fotograaf onbekend, verzameling Bodart) afgebeelde kraan : 1. schildering en kleuren van geheel en onderdelen ? 2. wanneer in en uit dienst ? 3. afkomst ? (vermoedelijk W.O.I, U.S. Army Railroads Administration ?).



Tijdens de voorbije feestdagen kwam uit een nog niet gesorteerde stapel zwart-wit foto's de hierbij afgedrukte foto van de Henegouwse lijn 40 te voorschijn. Deze foto (datum en fotograaf onbekend) toont de tweeassige motorwagen 9930 te Strépy-Place, met een wit-wit koersbord.

Misschien kan één van de lezers mij vertellen wanneer deze lijn 40 een wit-wit koersbord voerde en vanaf welke periode een meerkleurig ? Welke kleur was dan de juiste ?

W.J. Morélis, rue des Pommiers 28, 7090 Braine-le-Comte (antwoorden in het Nederlands aub.).

Hierbij ingesloten vijf fotokopijen\* van vier plannen en één foto m.b.t. **Britse** goederenwagens, tijdens de eerste wereldoorlog toebehorend aan het Ministerie van Defensie. Deze wagens werden nadien verworven door de Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats voor het opstarten van de Zeebrugge - Harwich treinferrydiensten. Ik zou zeer graag in het bezit komen van foto's, plannen en details omtrent nummerreeksen en hernummeringen van dit getrokken ferry-materieel. Ik ben dankbaar voor de hulp van Rail-Revue bij het leggen van contacten met hobbyisten en/of historici, die misschien een studie aan dit materieel hebben gewijd of beschikken over voor mij belangwekkende documentatie.

cijfer kàn een 4 zijn) en plannen van

- een open bakwagen (Britse nrs. 1501-2000, EB-nrs. 140001-140500);
- een open bakwagen (Britse nrs. 30001-31100, EB-nrs. ?);
- een gesloten goederenwagen (Britse nrs. 33751-34950, EB-nrs. 128149-128366);
- een gesloten goederenwagen met remmershuisje (Britse nrs. 2371-2600 en 31101-31500, EB-nrs. 127539-



Ik vond deze kraan als model bij „Walthers” onder de benaming „120 T Brownhoist Crane”, cat. nr. 293-4010, onder de vorm van een „Ticky Train Group”-bouwkit. Eddy Vervoort, Veerstraat 55, 2240 Viersel.

Betreft : „Titanic” 9502.

Sinds ik op 5.10.91 het Antwerps Tram- en Autobusmuseum bezocht zit ik met een vraagteken rond de „Titanic” 9502.

Eenzijds reden in de periode 1946-1951 in Gent vijf Titanic's : de 9501, 02, 06, 07 en 10. Zij deden er dienst hetzij als tractor voor zware goederentreinen, hetzij voor reizigersvervoer in speciale diensten (personeel van de textiel fabrieken tussen Gent-Rabot en Heusden/Wetteren).

Anderzijds bevindt zich in het Antwerps museum goedertractor 10298, volgens de nota van de heer E. Keutgens (en trouwens duidelijk te zien) gebouwd op het chassis van de 9502, die door brand werd vernield op 18/19.3.37 in Haacht.

Aangezien van de twaalf Titanic's slechts de vijf van Destelbergen hun oorspronkelijke constructie behielden (behoudens toevoeging van de middendeur en verplaatsing van de pantograaf) zou ik geneigd zijn hieruit af te leiden dat de 9503 ná de brand in 1939 werd hersteld en het nummer 9502 kreeg (ik vind nergens een aanduiding hoe erg de 9503 door de brand was beschadigd). Is dit mogelijk of is er een andere uitleg voor deze „dubbele” 9502-nummering (weliswaar niet tegelijkertijd, aangezien de oorspronkelijke 9502 intussen hernummerd was tot 10298) ?

E. Van Daele, Molenhoek 51, 9940 Evergem.

De hierbij afgedrukte prentkaart toont de eerste terminus van de Antwerpse stadlijn 10 op de Turnhoutsebaan, ter hoogte van de Leeuwantstraat in Deurne. De opname moet gemaakt zijn tussen 7

juni 1926 en 8 november 1931. Ontleding van de foto leert ons, dat tram 10 net was aangekomen. De bijwage, achtergelaten door het vorige motorrijtuig, zal worden aangekoppeld en opgeduwd tot voorbij de wissel. Via die overloopwissel kon het tramstel terug naar Antwerpen vertrekken.

Het tweede en derde spoor, die samenkomen waar de dame met het kindje staat, zijn vermoedelijk de NMVB-sporen voor o.a. de elektrische diensten naar Schilde, die vanaf 7 juni 1926 werden gestart en die sindsdien ook doorreden tot de Victorieplaats. Uiterst rechts langs het voetpad liggen nog twee sporen, voor zover dat op de prentkaart zichtbaar is. Alle sporen zijn voorzien van bovenleiding.

Mijn vraag : welke was daar de juiste sporensituatie, ook áchter de fotograaf (dus van het gehele emplacement) ? Indien mogelijk, zou ik één en ander graag aangevuld zien met een schetsje.

Ik heb tevens belangstelling voor (kleine) tram- en spoorwegemplacements, die beter in aanmerking komen voor modelbouwers. Zo ben ik vooral geïnteresseerd in het sporenplan van het NMVB-station op het Foorplein in Borgerhout. Bij de NMBS-stations is dit het geval voor Antwerpen Linkeroever en Wilrijk.

Wie kan mij helpen ?

Henri Janssens, Tirinusstraat 19, 2100 Deurne.

## RAIL-REVUE BEGUNSTIGERS

Jaargang 9 van Rail-Revue (nrs. 33 tot en met 36) zal beslist verschijnen ! Dit goede nieuws kunnen wij mededelen dankzij de onverhoopt gunstige resultaten bij de werving van begunstigers voor ons tijdschrift. Samen met een vijftal lezers die anoniem wensen te

blijven werd aan de v.z.w. door de hierna vermelde Rail-Revue-vrienden het totale bedrag van 71.560F geschonken (stand op 15 februari 1993).

**De erelijst :** P. Coenegracht, Hasselt; J. Cohn, Lerinnes; L. Couscheir, Wilrijk; E. De Bode, Amsterdam; M. De Vuyst, Gent; T. Delfosse, Mechelen; L. Depoorter, Ieper; D. Eveleens Maarse, Arnhem; J. Ganton, St.-Amandsberg; H. Hegman, St.-Michiels; M. Hendriks, Wilrijk; H. Hermans, Houthalen; A. Janmart, Edegem; R. Lauwers, Merksem; F. Masui, Mechelen; L. Moret, Meise; R. Nijs, Boechout; M. Petit Gent; R. Pieters, Merelbeke; K. Torfs, Antwerpen; B. Vancraeynest, Gent; R. Vancraeynest, Oostende; H. Van den Brande, Berchem; J.-P. Vandenheede, Kortrijk; C. Vandevelde, Wondelgem; L. Van Driesen, Berchem; A. Van Durmen, Gent; N. Veerkamp, Amsterdam; P. Verbeke, Bonheiden; C. Vreugde, Brussel; F. Willemen, Borgerhout.

De op 31 december 1992 ontbonden feitelijke vereniging PrOV (Pro Openbaar Vervoer) schonk ons bovendien het lang niet onaardige bedrag van 25.464 F, wat de huidige totaalstand aan schenkingen op 97.024 F brengt. Lezers die deze goede voorbeelden zouden wensen te volgen, kunnen het redactiesekretariaat nog steeds om toezending van een begunstigers-aansluitingsformulier verzoeken (Diksmuidelaan 6, (B-) 2600 Berchem, telefoon 03 / 235 39 18).

Met onze welgemeende dank aan allen die tot dit uiterst bevredigend resultaat hebben bijgedragen !

De redactie

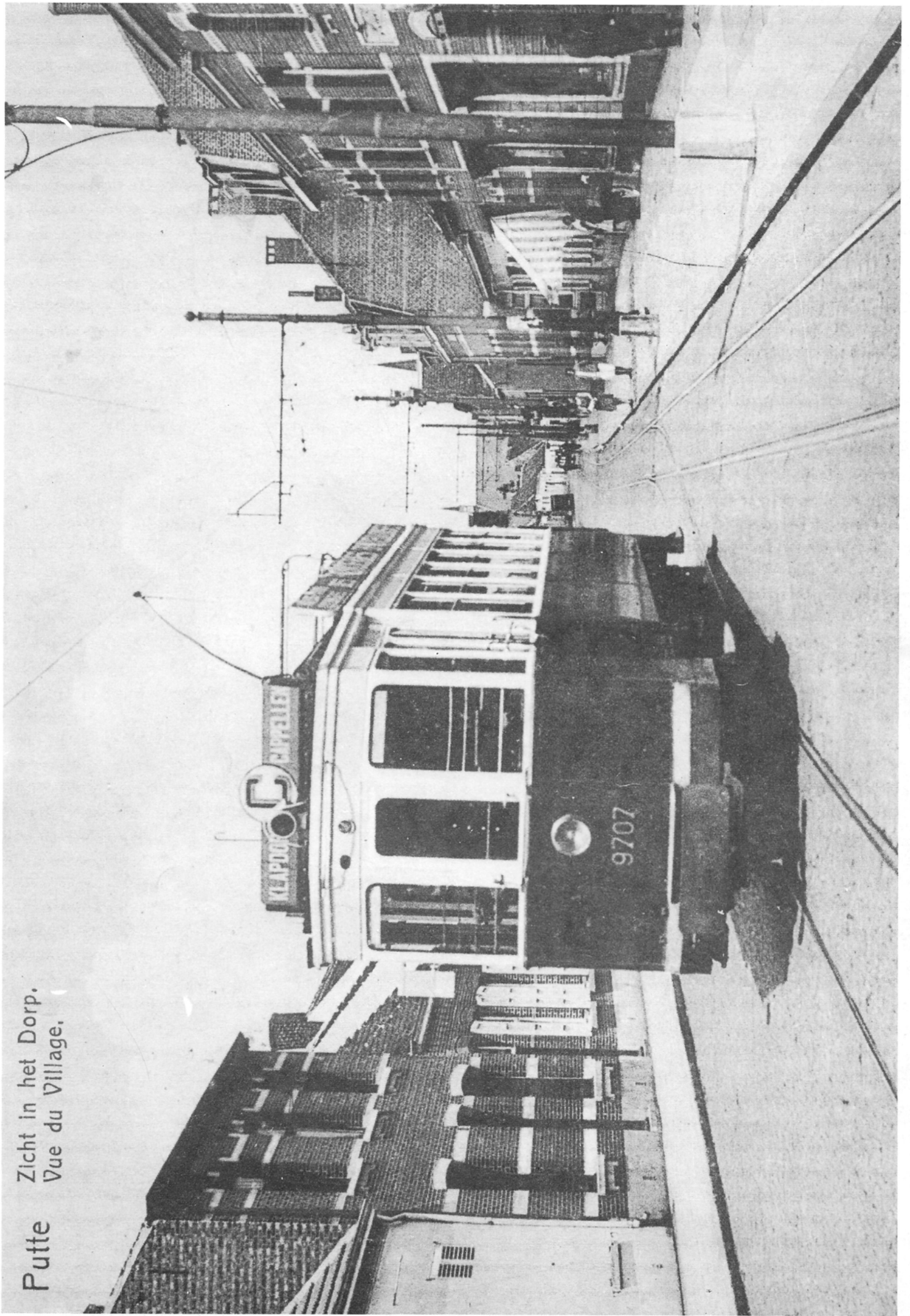


**Foto voorpagina :** Op vrijdag 19 februari 1993 reed in de Antwerpse Leopoldstraat de tram voor de laatste maal. Na honderdenacht jaar werd hier op passende wijze afscheid genomen, bij welke gelegenheid De Lijn en het Antwerps Tram- en Autobusmuseum het onlangs subliem gerestaureerde motorrijtuig 181 uit 1941 (ex-446) inzetten. Fotografen, filmers, omwonenden en passanten waren in hun nopjes. Zelfs de weergoden waren - zij het slechts heel eventjes - van goede wil, wat deze dia van Eric Morbé dan ook aantoon !

**Foto achterpagina :** Eric Keutgens publiceert in dit nummer het tweede deel van zijn studie omtrent de NMVB „Senefte”-rijtuigen 9695-9714. Deze fraaie prentkaart uit het begin van de jaren dertig (was de Kapelense fotograaf Hoelen een „vroeg” tramvriend ?) toont motorrijtuig 9707 in Putte. De koplamp is reeds ingebouwd; voor het overige bevindt het groen-crème geschilderde rijtuig zich nog in originele toestand. Dokument uit de Archieven „Eigen Baan” (Roger Bastaens).



Putte  
Zicht in het Dorp.  
Vue du Village.



## VeBOV - VERENIGINGSNIEUWS

### 1. MAANDELIJKSE PROJEKTIEAVONDEN

Antwerpen (20.00 uur stipt in centrum "Zurenborg", Dageraadplaats 4)  
23 april : Zuid-Engeland + Centraal-Zwitserland (E.HEYLEN)  
28 mei : NMBS-materieel dat thans buiten dienst is (C.HERTOGS)  
25 juni : Trein en tram in landen waar we  
niet elke dag komen (H.V.D.BERGH)  
23 juli : praatavond

Brussel (20.00 uur, vergaderzaal Anneessens, ingang Fontainasplein)  
9 april : Trams in Frankrijk (A.DE PRINS)  
14 mei : Trein en tram in de Ardennen (PH.JANSSENS)  
11 juni : Fotokijkavond  
9 juli en 13 aug.: geen vergaderingen

### 2. UITSTAP

Op zaterdag 19 juni 1993 brengen we een bezoek aan het tramnet van Charleroi en Henegouwen.

Voormiddagprogramma: een bezoek aan de vorig jaar in dienst gestelde metro-antenne; namiddagprogramma: naar La Louvière met talrijke foto-stops op het met sluiting bedreigde vak Anderlues-La Louvière van lijn 90.

Vertrek om 10.00 te Charleroi-Sud; middagpauze te Charleroi; einde van de uitstap omstreeks 19.00.

Tot nog toe konden wij van de TEC geen bevestiging krijgen van het hiervoor gevraagde materieel (type SJ). Wij vragen daarom om vooraf in te schrijven zodat wij alle deelnemers op de hoogte kunnen houden van het gebruikte materieel en van het gedetailleerd programma.

Deelnameprijs: Vebov-leden en hun familieleden: 600 BEF  
niet-leden: 700 BEF

Inschrijving door storting van het gepaste bedrag op rekening 001-1385500-28 van Vebov te Antwerpen.

### 3. MECHELEN OP WIELEN

Ons medelid W.Devroey heeft een boek samengesteld over ruim honderd jaar tram en bus in Mechelen. Voorintekenprijs: 750 BEF. Iedereen heeft inmiddels een aankondigingsfolder hierover ontvangen via de post.

Ter gelegenheid van het verschijnen van het boek gaat op 5 en 6 juni over hetzelfde thema een tentoonstelling door in het cafe Antverpia (hoek Korenmarkt en Adegemstraat) in Mechelen. Iedereen welkom!

### 4. STATISTIEK

Op vraag van de algemene vergadering volgt hier een overzicht van de geografische spreiding van het ledenbestand. Eind maart had de vereniging 227 leden, waarvan:

Brussels Gewest:	31	Limburg:	9	Nederland:	22
Vlaams Brabant:	19	O-Vlaanderen:	21	Frankrijk:	1
Antwerpse agglom.:	65	W-Vlaanderen:	15	Luxemburg:	1
rest prov. Antw.:	37	Wallonië:	5	Zwitserland:	1



#### 7. Bespreking van het tijdschrift

De verlenging van het abonnement bij Rail-Revue wordt goedgekeurd. Wel wordt de vraag gesteld of een eigen verenigingsblad onmogelijk is, maar de vergadering is het er over eens dat de hoeveelheid werk voor een kwalitatief hoogstaand blad automatisch samenwerking vereist over de verenigingen heen. Het specifiek verenigingsnieuws moet daardoor apart toegevoegd worden.

#### 8. Verkiezing van het bestuur

Het Vebov-bestuur had kollektief zijn mandaten ter beschikking gesteld ter gelegenheid van de fusie tussen Vebov en Prov. De bestuursleden stelden zich wel herkiesbaar en riepen op voor bijkomende kandidaturen. De heren Carlo Hertogs en Roger Lauwers hebben zich kandidaat gesteld.

Ter plaatse werd een commissie benoemd die de kiesverrichtingen uitvoerde; alle kandidaten werden verkozen, met respectievelijke cijfers voor/tegen: Robert Boogaerts 20/0, Carlo Hertogs 14/6, Roger Lauwers 19/1, Eric Morbe 19/1 en Hubert Van den Bergh 19/1.

#### 9. Voorziene activiteiten

Een toelichting wordt gegeven over: de maandelijkse projecties te Antwerpen en Brussel, de diaverkoop en de veilingavond, de bijdragen aan de musea; 27 maart rondrit op het Gents net, een bezoek in Charleroi, verder een uitstap naar TTA en Han, en het bezoek aan De Duinen.

#### 10. Budget 1993

De voorziene inkomsten (lidgelden + verkoop publikaties + rente) bedragen 195.614 BEF. Het uitgavenbudget bedraagt 194.629 BEF.

#### 11. Vaststelling van de lidmaatschapsbijdrage 1994

Goedgekeurd wordt het lidgeld 50 BEF hoger te houden dan een Rail-Revue abonnement; met reserve voor een verhoging van de posttarieven wordt als maximumbedrag 850 BEF toegestaan, + extra porto voor verzending naar het buitenland, + 50 BEF extra voor betalingen na 31.12.

#### 12. Toekenning van eretitels

Het bestuur stelt voor de Heer Roger Bastaens (lidnummer 0011) de titel "Erevoorzitter-stichter" toe te kennen, uit erkentelijkheid voor het oprichten van Vebov als eerste Vlaamse vereniging voor geïnteresseerden in het Openbaar Vervoer, en voor het werk dat hij gedurende vele jaren heeft geleverd. De vergadering is het hiermee unaniem eens, wat de hereniging van Vebov en Prov alle luister bijzet. De Heer Bastaens geeft in zijn dankwoord aan dat, hoewel hij geen bestuursfunctie meer ambieert, hij toch steeds zijn bijdrage voor een goede werking van de vereniging zal blijven leveren.

#### 13. Rondvraag

- 1) De busafdeling is in 1992 niet van de grond gekomen omdat de vroegere koördinator minder tijd hieraan kan besteden; de heer Luc Cousseur zal voortaan het sekretariaatswerk waarnemen.
- 2) Voorgesteld wordt een groot projectieschermbaan te schaffen voor de diaprojecties in Antwerpen. De vergadering gaat akkoord deze aankoop voor te bereiden; er moet onderzocht worden of de huidige projectie volstaat voor grootschermprojectie.

## VERSLAG VAN DE ALGEMENE LEDENVERGADERING GENT - 27 MAART 1993

Aantal deelnemers: 20

De deelnemers ontvingen voor het begin van de vergadering een kopie van de agenda, van het verslag van de sekretaris, van het kasverslag en het budgetvoorstel.

#### 1. Verslag van de vorige ledenvergadering

Het verslag van de algemene ledenvergadering van 28 maart 1992, dat werd verstuurd aan alle leden, wordt voorgelezen en door de vergadering goedgekeurd. Op te merken: de situatie van de busafdeling moet opnieuw bekeken worden en de geografische spreiding van het ledenbestand moet nog gepubliceerd worden.

#### 2. Verslag van de activiteiten in 1992

Er werd kort verslag uitgebracht van de rondrit van 28 maart op het Antwerps net, de tramrit aan de kust op 23 mei, het bezoek aan Van Hool, de rondrit aan de kust op 19 september en het bezoek aan de Antwerpse premetrotunnels op 19 december.

#### 3. Jaarverslag van de sekretaris

Eind 1992 had de vereniging 187 leden, te weten 179 hernieuwd vanuit '91, 3 hernieuwde lidmaatschappen en 5 nieuwe. Volgens de stand van de lidgeldbetalingen op 1 maart zijn er 221 leden in 1993, namelijk 178 vanuit Vebov-'92, 38 vanuit Prov-'92, 1 hernieuwde en 4 nieuwe; hiervan 197 in België, 21 in Nederland, 3 in andere landen. Eind maart was het aantal gestegen tot 227.

#### 4. Kasverslag

Het kasverslag over het kalenderjaar 1992 werd voorgesteld. Er waren 258.233 BEF inkomsten en 195.443 BEF uitgaven.

Het batige saldo resulteert vooral uit de reeds ontvangen lidgelden '93 van de toegetreden leden en uit het niet gebruiken van de gebudgetteerde 20.000 BEF voor investeringen.

Op 31.12.92 was de stand van de rekeningen 354.603 BEF.

Dit bedrag wordt opgesplitst in:  
150.445 BEF reeds ontvangen lidgelden voor 1993  
204.157 BEF eigen vermogen van de vereniging

#### 5. Verslag van de kaskommissie

De drie leden van de kaskommissie hebben het kasverslag nagezien en keuren dit goed.

#### 6. Verkiezing van de kaskommissie 1993

De huidige kaskommissie bestaat uit de heren Eric Heylen, Noel Suys en Herman Suys. Volgens de beurtrol valt eerstgenoemde weg; de heer Rudy Van Iseghem stelt zich kandidaat voor het volgende jaar en wordt door de vergadering unaniem verkozen.