

# RAIL-REVUE

met KLEURENFOTO'S!



## Driemaandelijks tijdschrift voor de tram- en treinhobby

Negende jaargang - Nr. 33 - juli 1993

Prijs per nummer 200 F - f 11,5

ANTWERPEN - GENT 20 JAAR ELEKTRISCH - „BELGIAN STEAM” - MIVB-AARDGASBUSSEN -  
HISTORISCH MATERIEEL : EEN TWEEDE BEWAARPLAATS - EXPO 58 - NMBS-GOEDEREN-  
VERVOER - MODEL 1992 - JAAROVERZICHT BELGISCHE MODELLEN - RAIL-AKTUEEL

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, Neder-  
land f 11,50, andere landen 225 F.

**Abonnementen :** België 730 F, Neder-  
land f 42, andere landen 830 F per 4 num-  
mers.

**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 Bel-  
gische 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 ge-  
ven.

Ingezonden bijdragen kunnen worden inge-  
kort, zonder dat nochtans afbreuk wordt ge-  
daan aan het wezenlijke van hun inhoud.  
Inzendingen verschijnen onder de ver-  
antwoordelijkheid van hun auteurs en  
vertolken niet noodzakelijk de mening van  
de redactie of van de verantwoordelijke uit-  
gever 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.

## Van het „goede” teveel !

Je hoeft slechts een catalogus, een tijdschrift of een evenementenkalender te raadplegen om te ervaren dat onze en andere hobby's de voorbije jaren meer en meer het werktein zijn gaan vormen van een behoorlijk bloeiend nevenverschijnsel : de uitgeverij in al haar vormen. Ontelbaar is het aantal boeken, brochures, tijdschriften, blaadjes, kalenders, posters, prentkaarten, foto's, pin's, zelfklevers, video's en allerhande spelletjes, meestal commercieel op de markt gegooid en afkomstig uit binnen- en buitenland. Van verre of van iets meer nabij heeft „het” wel iets te maken met één of andere hobby-beoefening, en bv. onze spoorse liefhebberij vormt een meer dan dankbaar gebied voor deze reusachtige, niet te stuiten en a.h.w. geïndustrialiseerde activiteiten.

Velen voelen zich geroepen om over eerder welk onderwerp m.b.t. de hobby allerhande publikaties - gaande van een bescheiden brochure tot het meest omvangrijke en peperdure boek - en zg. „gadgets” het licht te laten zien. De vraag naar de behoefte aan en de kwaliteit van dergelijke produkten wordt doorgaans nauwelijks gesteld : wanneer „het” verkoopt en er enige of vele centen mee te rapen vallen is het immers al goud wat blinkt.

Toch zal de argeloze hobbyist, die al te gemakkelijk geneigd is soms diep in zijn portemonnee te tasten, vroeger of later tot de onthutsende vaststelling komen dat een groot gedeelte van zijn „verzameling” bestaat uit waardelose spullen, die niets noemenswaardigs tot zijn hobbybeleving bijdragen.

Voor de in onze liefhebberij met eerlijke en goede bedoelingen werkende auteurs, fotografen, geschiedschrijvers, filmers en uitgevers, die zich mits vele en tijdrovende inspanningen en meestal belangloos tot doel stellen hun mede-hobbyisten te laten delen in hun kennis en hun werk, betekent de hiervoor geschetste toestand een uiterst frustrerende ervaring, vermits zij dientengevolge nog nauwelijks een kans krijgen op de erkenning en de waardering die zij ongetwijfeld verdienen.

Uiteindelijk en vanzelfsprekend is het immers de geïnteresseerde koper, die voor zichzelf dient uit te maken waar voor hem het oogsten van koren eindigt en het rapen van kaf begint.

En precies daar wil het nog te dikwijls en te veel mislopen : beïnvloed door denderende publiciteit en veelbelovende slagzinnen zijn al te velen geneigd zich de overbodige ballast aan te schaffen en het meer waardevolle te laten liggen, waardoor de zijn best doende, het goed menende en aan de weg timmerende producent ten langen leste geheel gedemotiveerd geraakt.

De tijd waarin wij leven - en dit geldt voor zowat alles wat ons heden bezig houdt - is er één van schitterende verpakkingen rond een in vele gevallen waardelose inhoud.

Ik durf bijgevolg een lans te breken voor méér gezond verstand en méér selectiviteit, zeker op het stuk van wat men voor zijn hobby-beoefening aanschaft. Zinnvolle vrijetijdsbesteding is te belangrijk om onze centen te blijven verkwansen aan onnodige prullaria en niet ter zake doende rommel.

Of ben ik verkeerd en zullen wij het nooit leren ?

Staf Cuyt

### INHOUD VAN DIT NUMMER

Van het „goede” teveel !	blz. 2
20 jaar geleden : Lijn 59 Antwerpen - Gent elektrisch !	3
„Exploring Belgian Steam in 1955” (IV)	7
De aardgasbussen van de MIVB	10
De A 300 lagevloerbus van Van Hool	14
Een tweede museumbewaarpplaats voor historisch materieel	15
Reeds 35 jaar geleden : EXPO 58 !	16
Werkwagens van toen (XV)	17
Het goederenvervoer bij de NMBS (V)	18
Model van het jaar 1992	22
Modelbouw : Jaaroverzicht Belgische modellen	23
(Nog niet) kritisch gelezen en bekeken !	25
Rail-aktueel	26
Lezersforum	37
Opsporing gevraagd !	39

Werkten, naast de redactie, mee aan de totstandkoming van dit nummer : de NMBS, De Lijn, de MIVB, Autobussen Van Hool, het Kon. Inst. v.h. Kunstpatrimonium, Febelrail, T. Beerts, R. Bonte, J. Cohn, L. Couscheir, P. Dambly, P. Hay, A. Janmart, A. Krakowsky, W. Moréris, G. Nève, P. Roovers, B. Scoriel, B. Vancraeynest, F. Willemen.



20 jaar geleden :

## Lijn 59 Antwerpen - Gent elektrisch !

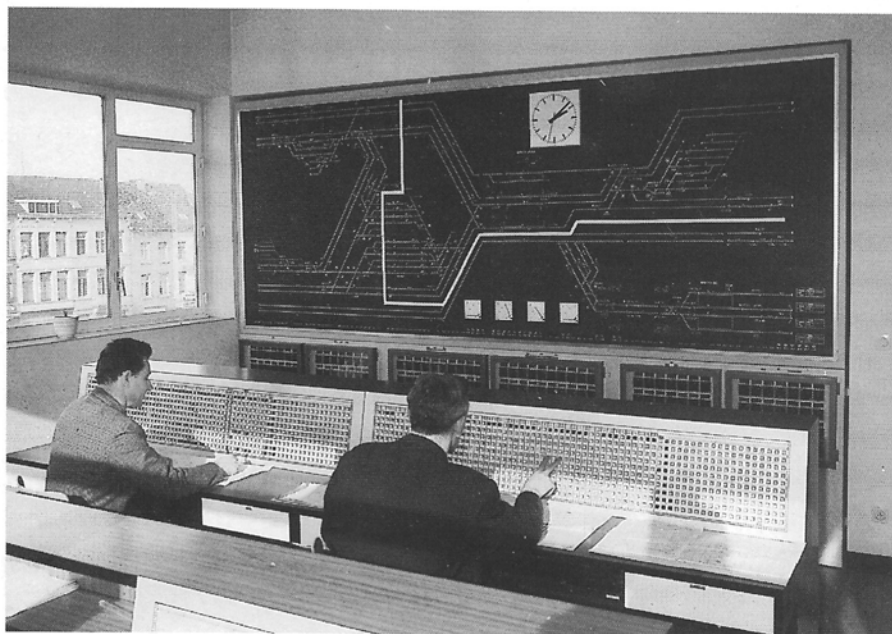
### Ontstaan

Nadat ir. De Ridder, samen met ir. Simons, in 1835 de eerste spoorlijn op het vasteland had aangelegd tussen Brussel en Mechelen, werd hen in 1842 de eerste concessie verleend voor een privé-openbare spoorlijn.

Ir. De Ridder had zich immers, na de aanleg van de eerste staatslijn, verder verdiept in de spoorwegexploitatie. Na enkele experimenten besloot hij, een vergunningsaanvraag in te dienen voor een rechtstreekse lijn die Antwerpen met Gent moest verbinden via St.-Niklaas en Lokeren. Zodoende werd de omweg via Mechelen en Dendermonde vermeden. Het eerste gedeelte van de lijn (een 18 kilometer lang baanvak St.-Niklaas - Vlaamsch Hoofd, later station Linkeroever) werd in gebruik genomen op 3 november 1844. De verdere aanleg van de lijn ging onverminderd voort, waardoor reeds op 9 augustus 1847 de lijn over de hele lengte in gebruik kon worden genomen. Pittig detail : de uitvoering van de werken gebeurde zonder dat het oorspronkelijk voorziene kapitaal van 4,7 miljoen frank werd overschreden !

De lijn Antwerpen - Gent, in de volksmond toen „Pietje Waas” genoemd, was aangelegd in enkelspoor en bestond hoofdzakelijk uit een zevental rechte stroken, onderling verbonden door bogen. Wel was de nodige ruimte voorzien voor een latere aanleg van een tweede spoor. De spoorwijdte bedroeg 1,151 m. De eerste spoorstaven, van het Vignole-type, wogen 22 kg/m. Later werden deze rails vervangen door een zwaarder type van 24 kg/m.

Het beginpunt van de lijn was op de linker Schelde-oever gelegen, waardoor de verbinding met de overkant



*Bij de modernisering van het sporen-emplacement te Berchem moest het oude seinhuis de plaats ruimen voor de nieuwe „Blok 12”. De hier getoonde binnenopname gunt ons een zicht op het OKB (optisch controlebord). Het is duidelijk dat bij het ontstaan van de foto slechts een gedeelte van de seininrichting van hieruit werd bediend (zie de afbakening met kleefband). De voorziene vier seingevers werkten toen zo te zien „op halve kracht”. Wie het sporenplan op het OKB nauwkeurig bestudeert, merkt dat sporen II en III (lijn 59-1) en sporen VI en VII (lijn 59) nog niet waren aangesloten. De foto ontstond half 1970, toen de omvormingswerken nog in volle gang waren. Foto NMBS.*

diende te gebeuren middels een veerboot. Op de Rechteroever, aan de Cockerill- en St.-Michielskaaien, ter hoogte van de huidige Scheldestraat, bevond zich het station „Waas”, in feite slechts een opstapplaats zonder sporen.

Op het 49 km lange traject bevonden zich 86 overwegen, waarvan er 74 werden bewaakt.

Op 25 februari 1845 droeg ir. De Ridder zijn vergunning over aan een privé-

maatschappij die de exploitatie van de lijn onder haar bevoegdheid kreeg. Deze concessiehoudende maatschappij, de „Chemin de fer d'Anvers à Gand”, baatte de verbinding uit tot in 1896. In dat jaar werden lijn en rollend materieel overgedragen aan de Belgische Staatsspoorwegen. Op dat ogenblik werd er eveneens overgeschakeld van smalspoor naar de normale spoorwijdte van 1,435 m. Bij deze aanpassing werd tevens aan vele overwegen de bewaking afgeschaft.

### De aansluiting op het Antwerps spoornet

Begin van de jaren zestig kregen de plannen voor een nieuwe Scheldetunnel definitief gestalte. In 1964 werd het ontwerp voor de Kennedytunnel en voor de aanleg van de Antwerpse (kleine) Ring goedgekeurd. Hiermee ontstond voor de spoorwegen een unieke kans om de lijn ook langs de Antwerpse zijde op het net aan te sluiten. In de Kennedytunnel werd immers een apart vak voorzien voor een dubbelsporige lijn. Deze kon dan op de Rechteroever langsheen het traject van de Ring lopen om in Berchem aan te sluiten op de spoorlijn 27 Brussel - Antwerpen. Hierdoor ontstond een rechtstreekse verbinding tussen het Waasland en het centrum van Antwerpen. De moderniseringswerken aan de lijn werden enigszins vertraagd omdat de planning moest aangepast worden aan de voltooiing van de nieuwe tunnel, die op een



*Elektrisch motorstel 228.610 (type 66) tijdens traktieproeven in de Kennedytunnel in 1970. Met de aanleg van deze tunnel ontstond de gedroomde mogelijkheid om tussen Antwerpen en Gent een rechtstreekse spoorverbinding te creëren. Foto NMBS.*





Aansluiting verzekerd, vertrek toegestaan !  
Het vierledig motorstel 827 dat de IC-trein Oostende - Roosendaal verzekert, is zojuist in St-Niklaas aangekomen. Aan de linkerkant bemerken we „duikbrilstel” 950 dat geduldig staat te wachten op overstappende reizigers, om na doorrit van de IC-trein naar Antwerpen Centraal te vertrekken in stopdienst. Foto Jan Mahieu.



In Lokeren bleef het aantal sporen beperkt tot vijf doorgaande hoofdsporen. Het rechtse doodspoor, waarop in het verleden alléén de treinen uit Dendermonde werden ontvangen, is pas later geëlektrificeerd. Dit doodspoor is overigens volledig onafhankelijk van lijn 59. Foto Jan Mahieu.

vindrijke wijze tot stand kwam : de tunnelementen werden in een open bouwput afgewerkt en afgedicht en naderhand als drijvende pontons op de stroom versleept om te worden verzonken. Dat bij dit werk zowel de waterstanden als de weersomstandigheden van groot belang waren spreekt vanzelf.

Te St-Niklaas moest men een geheel nieuw tracé volgen en voor Gent-Zeehaven diende een nieuw goederenstation te worden gebouwd.

#### Belangrijkste werken

- dubbelspoor Zwijndrecht - Beveren in dienst : 28 januari '70;
- dubbelspoor Beveren - St-Niklaas in dienst : 14 mei '70;
- station St-Niklaas verhoogd en geëlektrificeerd : 23 mei '71;
- ingebruikname van de verhoogde lijn op het volledige traject in Gentbrugge : 6 februari '72;
- dubbelspoor Lokeren - St-Niklaas in dienst : 12 juni '72;
- verhoogd station Lokeren in dienst : 12 november '72;
- verhoogde lijn 59 in dienst, samen met aanleg nieuwe sporenbundels in Gent-Zeehaven en ingebruikname van het nieuwe station Gent-Dampoort : 5 mei '73;
- elektrificatie station Lokeren in dienst : 2 juni '73;
- afwerking nieuwe seininrichting en automatisering overwegen (OW) tussen Lokeren en Oostakker : 2 juni '73;
- uitbreiding van de elektrificatie in het station Gent St-Pieters (sporen I en II);
- tussen Antwerpen en Gent werden 22 OW afgeschaft, de bestaande automatische OW aangepast voor dubbelspoor en 15 onbewaakte OW voorzien van automatische signalisatie;
- over de hele lengte van de lijn werd de seininrichting volledig vernieuwd, beantwoordend aan een referentiesnelheid van 140 km/u.

#### Ingebruikname van de nieuwe lijn 59

Op 27 september 1970 werd het eerste gedeelte van de lijn (het baanvak Antwerpen - St-Niklaas) elektrisch in gebruik genomen. Voordien reden echter reeds dieseltreinen in trek-dienst tussen Antwerpen en Zwijndrecht.

Naast de tunnelwerken diende het station Berchem een geheel nieuwe spoor-

## UITVERKOCHTE NUMMERS TERUG VERKRIJGBAAR !

Sedert enige tijd is, naast de Rail-Revue nummers 1-4 en 12-14, ook het nummer 15 uitverkocht. Om tegemoet te komen aan de vraag van vele liefhebbers stellen wij deze „collector items” nu ter beschikking in een **uitstekende** fotokopij-uitvoering tegen de prijs van 100F per stuk voor de nummers 1 t.e.m. 4 en 120 F per stuk voor de nummers 12 t.e.m. 15. De overige vroeger verschenen nummers zijn nog beperkt verkrijgbaar in hun originele gedaante tegen 135 F (5-8); 150 F (9-11 en 16); 165 F (17-24); 185 F (25-28) en 200 F (29 en volgende). U kunt nabestellen, onder vermelding van de gewenste exemplaren, door overschrijving van het overeenstemmend bedrag.

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

**Nederland** : (prijs per nr. resp. f 8 - 8,5 - 9 - 10,5 of 11,5) : rekening 13 06 08 491 bij de Rabobank, 't Loo-Luyksgestel (giro 1092736 ten gunste van voormelde bankrekening) van de v.z.w. Rail-Revue.

**Toezending volgt langs de post !**



infrastructuur te krijgen. Deze omvorming moest gebeuren terwijl daar bijna vijfhonderd treinen per dag bleven rijden ! Bovendien moest een tweede spoor worden aangelegd tussen St-Niklaas en Linkeroever. In St-Niklaas zelf diende de lijn te worden opgehoogd, terwijl de goedereninstallaties moesten verhuizen naar de oostkant van de stad.

Eind mei 1973 werd vooropgesteld als streefdatum om het baanvak St-Niklaas - Gent in gebruik te nemen en deze datum werd inderdaad gehaald. Van de gelegenheid werd in de richting Gent nog geprofiteerd om belangrijke vernieuwingswerken aan de installaties uit te voeren, zoals de bouw van het viadukt ter hoogte van Gentbrugge en de aanleg van een nieuw tracé voor de doortocht van Gent-Zeehaven, nabij Gent-Dampoort.

**Dienstverlening**

Bij de ingebruikname van lijn 59 werd een „gekadanseerde” dienst ingesteld waarbij om het uur en in elke richting een „direkte” en een „omnibus”-trein werden gereden.

Na minder dan twee jaar was het aantal reizigers op de lijn reeds met meer dan 20 % toegenomen, nl. van 4500 tot ruim 5500 reizigers per dag, een stijging die met de jaren nog fors toenam. Tegenwoordig rijden er in elke richting twee klokvast IC-treinen (enerzijds naar Oostende en anderzijds naar Lille, Tourcoing of Moeskroen via Kortrijk) en één L-trein, die weliswaar slechts tussen Antwerpen en St-Niklaas v



Het prachtige stationsgebouw van Lokeren is enigszins in het groen weggestoken. Spijtig, dat bij de uitbreiding van het stationsplein koning auto zijn plaats tussen de mooie aanplantingen heeft opgeëist. In tegenstelling tot St-Niklaas bleef het stationsgebouw van Lokeren, dat dateert van na de Tweede Wereldoorlog, behouden. Foto Jan Mahieu.

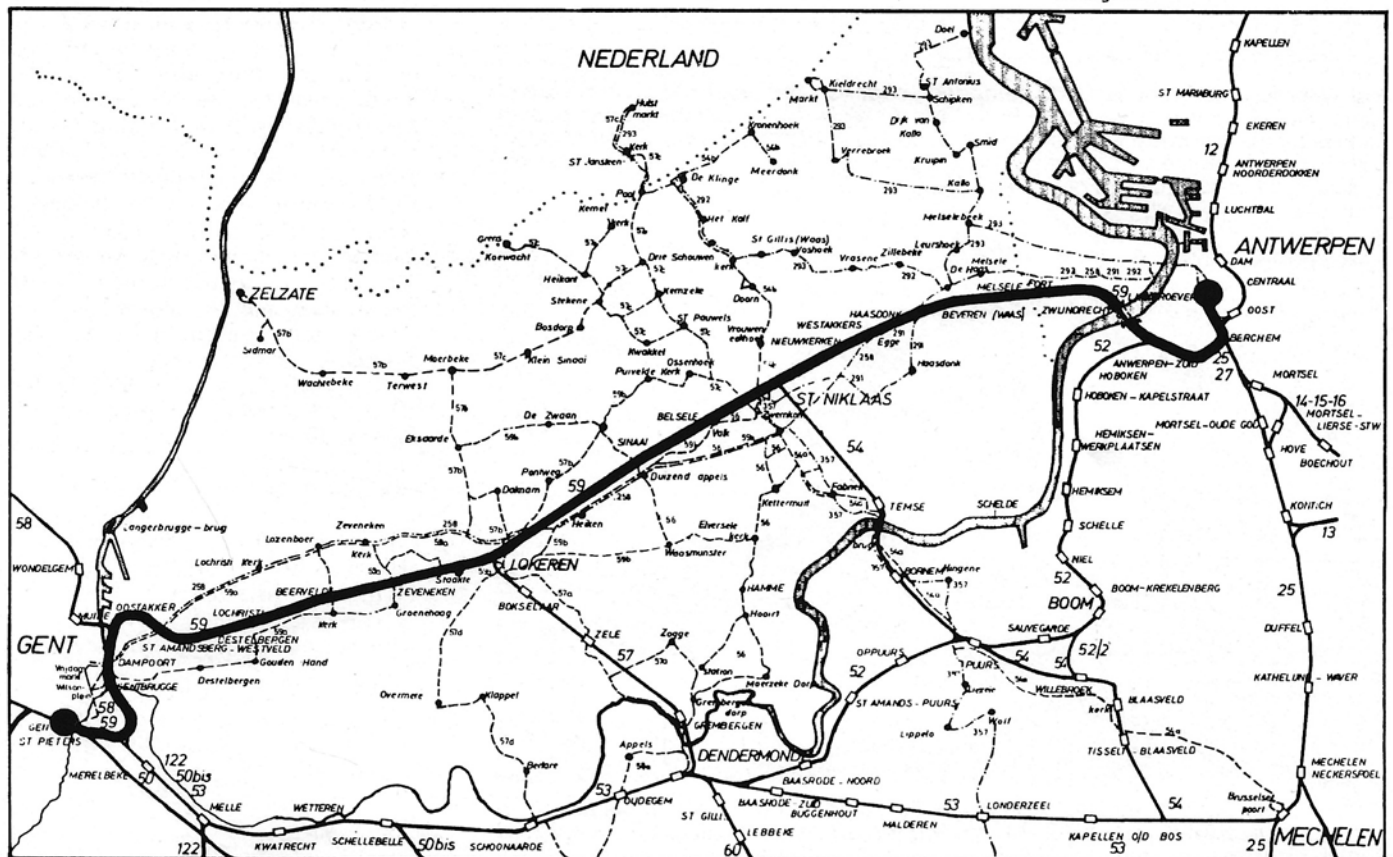
loopt. De verbinding St-Niklaas - Lokeren werd overgenomen door de dienst naar Brussel, via Dendermonde. Het succes van lijn 59 is niet zo verwonderlijk te noemen, wanneer men weet dat méér dan 1.200.000 mensen binnen het bereik van de spoorlijn wonen. Een snelle spoorverbinding tussen de twee Vlaamse „zustersteden” Antwerpen en Gent via de Waaslandse

centra Lokeren en St-Niklaas is inderdaad een sterke troefkaart. Bij het goederenvervoer is de lijn bijzonder interessant voor het doorgaand verkeer naar de Franse grens, met als enige beperkende voorwaarde dat de te slepen lasten niet te zwaar mogen zijn. Door de steile toegangshellingen van de Kennedytunnel (16 ‰) zijn bij zware treinen twee

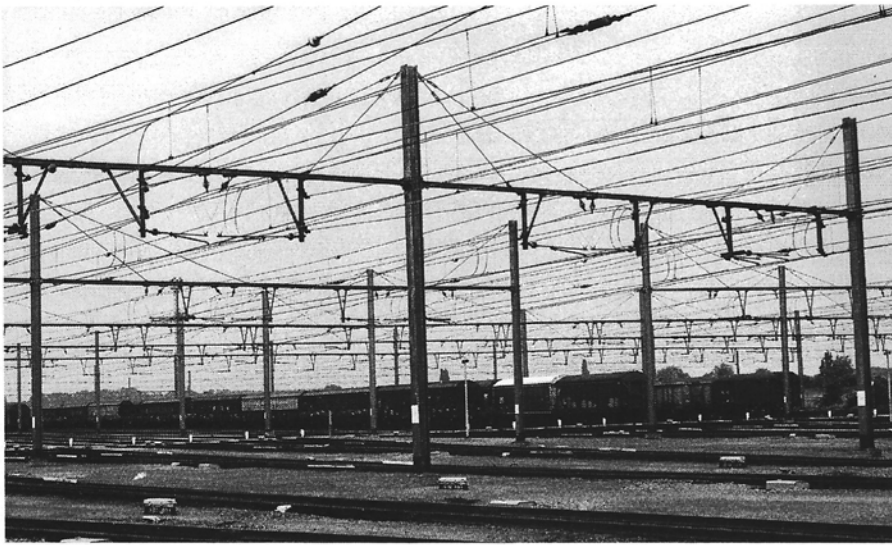
**REIZIGERSBEDIENING**

**NMBS - WAASLAND**

LEGENDE : — Spoorweg met reizigersstations  
 - - - Aanvullende Autobuslijnen  
 - - - Vervangende







Een bos van palen en een spinneweb van draden, ziedaar de eerste indruk die we opdoen bij het aanschouwen van de inrit van het goederenstation Gent Zeehaven. Daar het hele emplacement geëlektrificeerd is, kan men het havenverkeer zeer flexibel afhandelen omdat alle treinen overal kunnen ontvangen worden. Foto Jan Mahieu.



Het pittoreske stationnetje Gent Dampoort „oogt” op het eerste gezicht misschien klein. Het is als voorstadsstation in de Gentse regio echter van zeer groot belang. In de onmiddellijke nabijheid van Gent Dampoort bevindt zich een druk autobusknooppunt van de Vlaamse Vervoermaatschappij „De Lijn”. Ook de milieuvriendelijke trolleybus heeft er een halte. Foto Jan Mahieu.



IC-trein E589, stuurstandrijtuig op kop, rijdt het station Gent Dampoort buiten. Sinds het in gebruik nemen van de TGV-verbinding tussen Lille Flandres en Paris ontstond een snelle verbinding met de „Lichtstad”. Foto Jan Mahieu.

sleeplokomotieven vereist. Met de instrooming van de sterkere machines uit de reeks 27 is hieraan evenwel verholpen.

Voor de bediening van de haveninstallaties te Kallo is lijn 59 overigens van levensbelang.

Dankzij de modernisering van de spoorlijn en de verruimde scheepvaartmogelijkheden op het kanaal Gent - Terneuzen werd het industriegebied langs dit kanaal een groeipool, waar belangrijke nijverheden zich kwamen vestigen. Denken we maar aan Volvo, Texaco, Ebes en, niet te vergeten, de staalreus Sidmar. In deze optiek mogen we stellen dat de spoorwegen een vooraanstaande rol speelden in de ontsluiting van de industriezones in de Gentse regio. Voor lijn 59 is, naast haar taak als hoofdlijn voor het openbaar vervoer in het Waasland, ook een eersterangsrol weggelegd bij het verwerken van de goederentransporten.

Naast het spoorvervoer vervullen de stations St.-Niklaas en Lokeren ook de rol van belangrijke knooppunten bij de organisatie van het aansluitend autobusvervoer. Het zwaartepunt van dit verkeer ligt echter wel in St.-Niklaas, waar in de periode van de moderniseringswerken een busstation werd gebouwd op de terreinen van het vroegere goederenemplacement. De ex-Buurtspoorwegen (nu De Lijn) organiseren verbindingen naar Lokeren - Moerbeke - Zelzate, naar St.-Pauwels - Moerbeke, naar Dendermonde en naar De Klinge.

#### Besluit

Het tot stand komen van de rechtstreekse elektrische treinverbinding tussen Antwerpen en Gent betekent een mijlpaal in de geschiedenis van de Belgische spoorwegen. Aansluitend werd de as naar Kortrijk en naar de Franse grens (lijn 75) onder handen genomen, waardoor heden een zeer comfortabele verbinding bestaat met de TGV-lijn Paris - Lille Flandres, die in mei 1993 operationeel werd.

De toekomst van lijn 59 is beslist veilig gesteld, daar nu ook aan haar andere uiteinde, nl. te Antwerpen, een grote capaciteitsuitbreiding op stapel staat met de bouw van een ondergrondse verbinding naar het Noorden.

Jan Mahieu

#### Bibliografie

- archief NMBS;
- tijdschrift „Het Spoor”, orgaan van de sociale werken van de NMBS;
- brochure NMBS „Antwerpen - Gent elektrisch 29-5-73” (1973);
- uittreksels uit „La Vie du Rail”;
- nota's van de auteur.



## „Exploring Belgian Steam in 1955” (IV)

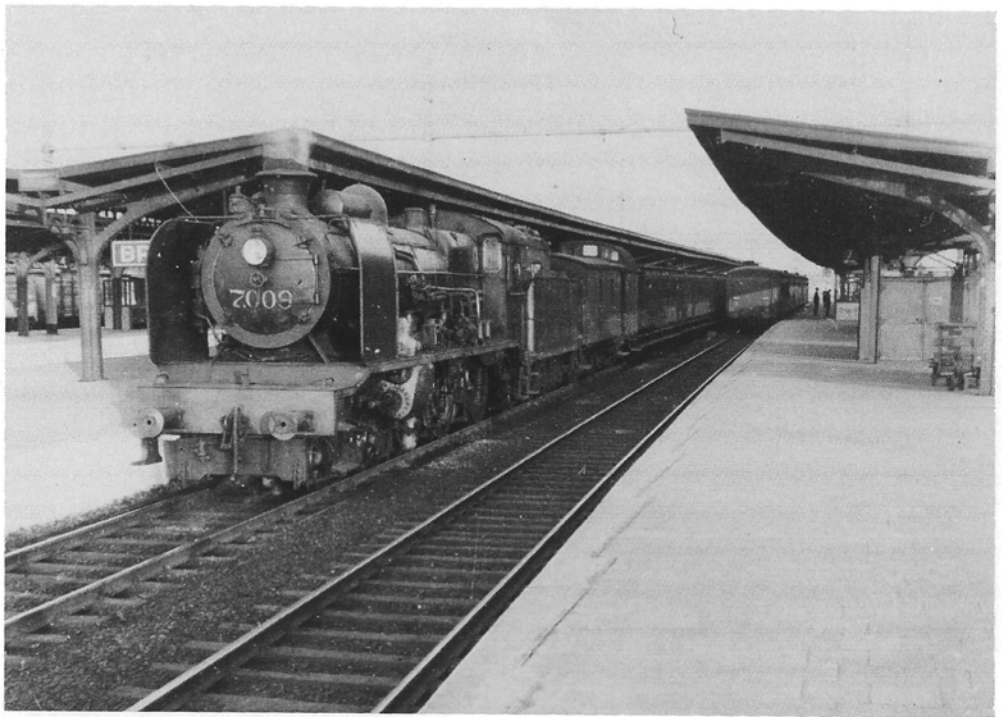
In vorige RR-nummers verschenen reeds drie reeksen foto's van stoomlocomotieven, genomen door de Engelse spoorwegvriend Peter Hay te Luik, Antwerpen, Leuven en Tienen, ter gelegenheid van zijn bezoek aan België in 1955. Enkele van deze foto's werden voordien gepubliceerd in het Engelse tijdschrift „Locomotives International”. Voor dit nummer van RR bezorgde de heer Hay ons een reeks negatieven van nog nooit eerder gepubliceerde foto's, die begin juni 1955 genomen werden op diverse plaatsen in België. Wij danken Peter Hay voor het ter beschikking stellen van deze opnamen! J.V.O.

Op foto 1 ziet men locomotief 7.009 van de stelplaats Doornik (FTY) aan de kop van een trein GCI-rijtuigen in het station van Brugge. Op het naastliggende spoor bevindt zich een stel M1-rijtuigen. Bemerkt de vierkante Belpaire-vuurkist, de grote Lemaitre-schoorsteen met kroon en windvanger, de petroleumlantaarn op de rookkastdeur, de windleiplaten, de ACFI-voorverwarmingsinstallatie (pompen op de voetplaat, reservoirs bovenop de ketel) en de kleine, naar achteren verschoven, hogedrukcilinders die de tweede gekoppelde as aandrijven; de locomotief beschikt ook over twee binnenliggende lagedrukcilinders die de eerste as aandrijven (De Glehn-compoundstelsysteem).

Op foto 2 ziet men locomotief 31.069 van de stelplaats Tienen (FTL) met een stoptrein, samengesteld uit een GCI-pakwagen en diverse houten rijtuigen, in het station van Borgworm (Waremmé) op lijn 36. De locomotief beschikt over een vierkante Belpaire-vuurkist, een schoorsteen met kroon en windvanger en een petroleumlantaarn op de rookkastdeur; bemerk ook de Westinghouse-luchtpomp achter het omhulsel van de stoomaanvoerpijp naar de rechtse cilinder.

Foto 3 toont locomotief 40.064 van de stelplaats Aalst (FLS) aan de kop van een trein GCI-rijtuigen in het station van Gent St.-Pieters. Bemerkt het vreemde machinistenhuis met de zes kleine vierkante venstertjes, de naar voren toe versmallende „wagon top”-stoomketel, de hoge schoorsteen met kroon en windvanger, de reservoirs van de ACFI-installatie naast de schoorsteen, de Westinghouse-luchtpomp op de rechtse voetplaat enz.; een detail: op de rookkastdeur ontbreekt het klassieke handwiel voor de centrale sluiting; let ook op het deurtje vooraan in het machinistenhuis, dat toegang verschaft tot de voetplaat.

Foto 4 toont locomotief 38.140 van de stelplaats Aarschot (FRST) te Antwerpen Centraal. De machine beschikt over een kleine schoorsteen met kroon en windvanger, een petroleumlantaarn op de rookkastdeur en een elektrische lantaarn op de kopbalk. Let ook op de dubbele (bi-compound) Westinghouse-luchtpomp op de rechtse voetplaat en de dakkap voor de luchtverversing van het machinistenhuis. De







locomotief bezit geen ACFI-installatie. Links bemerkt men nog de rookkast van een type 64. Op de muur in de achtergrond wordt publiciteit gemaakt voor enkele Antwerpse hotels, waaronder „het enige in Antwerpen met garage!” („nuttige informatie voor de toerist die te Antwerpen met de trein toekwam!”).

Op de volgende twee foto's ziet men verschillende afgestelde locomotieven type 53 te Antwerpen Zuid. Vermoedelijk waren deze locs bestemd om aldaar afgebroken te worden (heel wat stoomlocomotieven vielen te Antwerpen Zuid ten prooi aan de snijbranders).

Op **foto 5** ziet men locomotief 53.185 van de stelplaats Haine-Saint-Pierre (GT). De drijfstang van de loc is reeds verwijderd. Bemerkt de grote waterreservoirs die de locomotief de bijnaam „cuisinière” (= „keukenfornuis”) opleverden, de eenvoudige schoorsteen met gedraaide windvanger, de ronde stoomdom met de buitenvormige stoomaanvoerpijpen, de cilindervormige zandkist en het omhulsel van de veiligheidskleppen bovenop de vierkante Belpaire-vuurkist. Links van de rookkast bevindt zich de Westinghouse-luchtpomp. Nog vermeldenswaard: de korte radstand van de machine (slechts 4,3 m), hetgeen toeliet om zeer scherpe bochten te nemen, b.v. op industriële aansluitingen, havensporen, enz. Bemerkt ook het ruime machinistenhuis dat voorzien is van een dakkap voor de luchtverversing. Achteraan wacht nog een andere 53'er op zijn lot; let op de verschillende schoorstenen van beide machines; bij de tweede loc ontbreekt het omhulsel van de veiligheidskleppen.

Op **foto 6** zijn nog vier afgestelde 53'ers te zien. Rechts in de achtergrond bemerkt men het markante stationsgebouw van Antwerpen Zuid.

De volgende drie foto's zijn genomen op 5 juni 1955 te Borgworm (Wareme).

Op **foto 7** ziet men het (al gedeeltelijk door onkruid overwoekerde) buurtspoorwegemplacement te Wareme, met op de achtergrond meerdere NMVB-goederenwagens en goederenwagens van de „grote” spoorweg. Te Wareme konden goederen worden overgeladen van de „grote” spoorweg naar de buurtspoorweg en omgekeerd; er werden ook normaalsporige wagens rechtstreeks via de buurtspoorweg aan- en afgevoerd door middel van metersporige trucks (achter de pakwagens, links op de foto, is een dergelijke truck zichtbaar). Te Wareme kwamen twee buurtspoorweglijnen samen: de lijn Statte - Wareme (geopend in 1888) en de lijn Oreye - Wareme (geopend in 1892). Er bevond zich een herstellingswerkplaats voor locomotieven en een stelplaats. Op het ogenblik van de opname was de glorie van de tram te Wareme al definitief voorbij: het reizigersverkeer op de lijn van Statte was reeds in 1949 beëindigd; er vond (tot in 1957) enkel nog seizoengebonden goederenvervoer - meestal bietenvervoer - plaats tussen Wareme en een 6 km verderop gelegen suikerfabriek; op de lijn naar Oreye was het reizigersver-





keer opgeheven in 1953 en vond (tot in 1959) eveneens nog slechts een bescheiden goederenverkeer plaats.

Op de foto's 8 en 9 ziet men stoomtramlocomotief 398, een locomotief van het NMVB-type 7, gebouwd door L'Energie in 1905. In totaal werden door de Belgische industrie 68 dergelijke locomotieven afgeleverd, die vooral bestemd waren om diensten te verzekeren op hellingrijke lijnen. Op baanvakken met hellingen van 30 mm/m en bochten met een straal van 100 m konden deze locomotieven zonder problemen een last van 100 ton slepen.

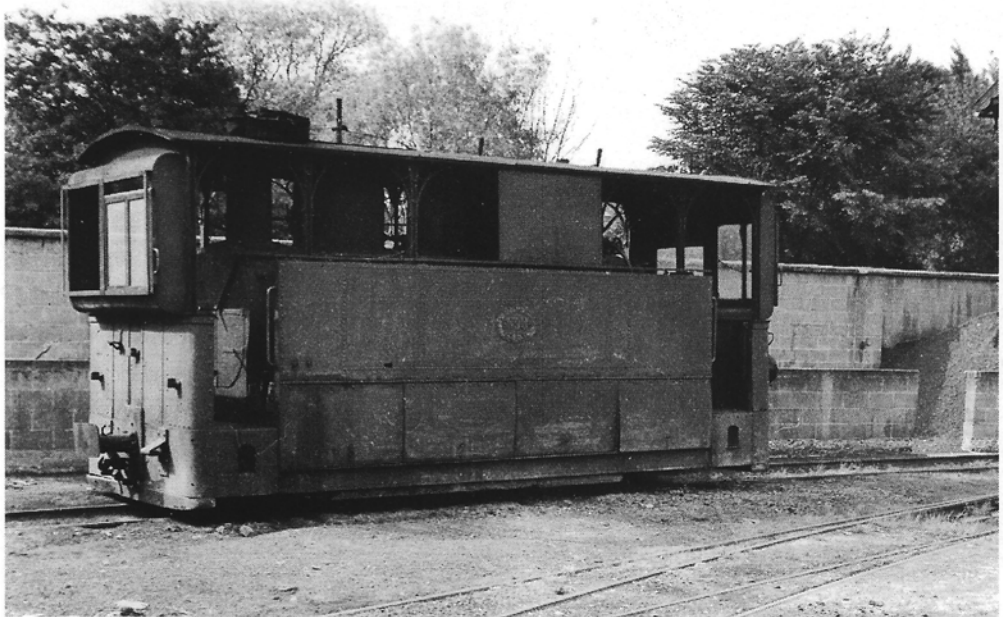
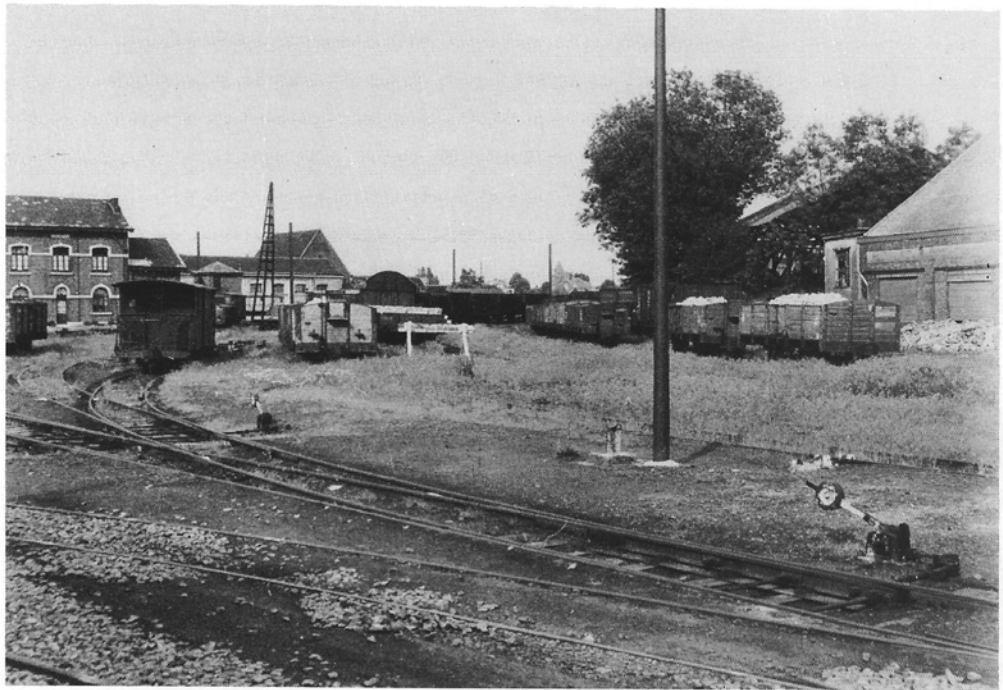
Ter informatie : er is één locomotief van dit type bewaard gebleven, nl. de locomotief 303, gebouwd door Tubize in 1887. Deze machine is de oudste nog bestaande buurtspoorweglocomotief in België. Vroeger (vóór de regionalisering) stond de 303 in het Buurtspoorwegmuseum te Schepdaal. Nu wordt hij bewaard door de vereniging ASVi.

Op foto 9 ziet men achter de locomotief de brikettenvoorraad en de loods waarin het remzand opgeslagen was. Om het zand te drogen, bevond er zich in de loods een zandoven en waren de wanden voorzien van kieren om een optimale luchtcirculatie te waarborgen.

Bespreking van de foto's : Jef Van Olmen (met dank aan Paul Jacops en Phil Dambly voor het meedelen van enkele detailgegevens en met dank aan Eric Keutgens voor het verstrekken van de inlichtingen betreffende de foto's 7, 8 en 9).

#### Identificatiegegevens van de herkenbare locomotieven :

- loc 7.009 (foto 1) : oorspronkelijk Belg. Staat 4609 (type 8bis), later NMBS 709, gebouwd door Cockerill in 1922, fabrieksnr. 2971, afgevoerd in 1959;
- loc 31.069 (foto 2) : oorspronkelijk Belg. Staat 5169 (type 37), later NMBS 3169 en 3028, gebouwd door Armstrong Whitworth in 1922, fabrieksnr. 359, afgevoerd in 1955;
- loc 40.064 (foto 3) : oorspronkelijk R.O.D. (W.D.) 860, dan Belg. Staat 4964, daarna NMBS 4064, gebouwd door Baldwin in 1919, fabrieksnr. 47936, afgevoerd in 1961;
- loc 38.140 (foto 4) : oorspronkelijk Belg. Staat 5340, later NMBS 3940, gebouwd door Baldwin in 1920, fabrieksnr. 53245, afgevoerd in 1956;
- loc 53.185 (foto 5) : oorspronkelijk Belg. Staat 4085 (type 23), later NMBS 5485, gebouwd door de Centrale Werkplaats van Luttre, afgevoerd in 1956;
- tramlocomotief 398 (foto's 8 en 9) : type 7 van de NMVB, gebouwd door L'Energie te Marcinelle, fabrieksnr. 123; oorspronkelijk in dienst op de lijn Clavier - Val Saint-Lambert vanaf 21 oktober 1905, afgevoerd in 1956.





Een sferbeeld :

# De aardgasbussen van de MIVB

Dit jaar neemt de MIVB in Brussel 20 aardgasbussen in dienst : de eerste werd reeds geleverd, de overige 19 volgen in het najaar. Deze aanschaf is geen ééndagsbeslissing. Het is een resultaat van jarenlange technische evolutie en er zal nog veel moeten gebeuren vóór aardgas of andere alternatieve brandstoffen gemeengoed worden.

## HISTORIEK VAN DE ALTERNATIEVE BRANDSTOFFEN

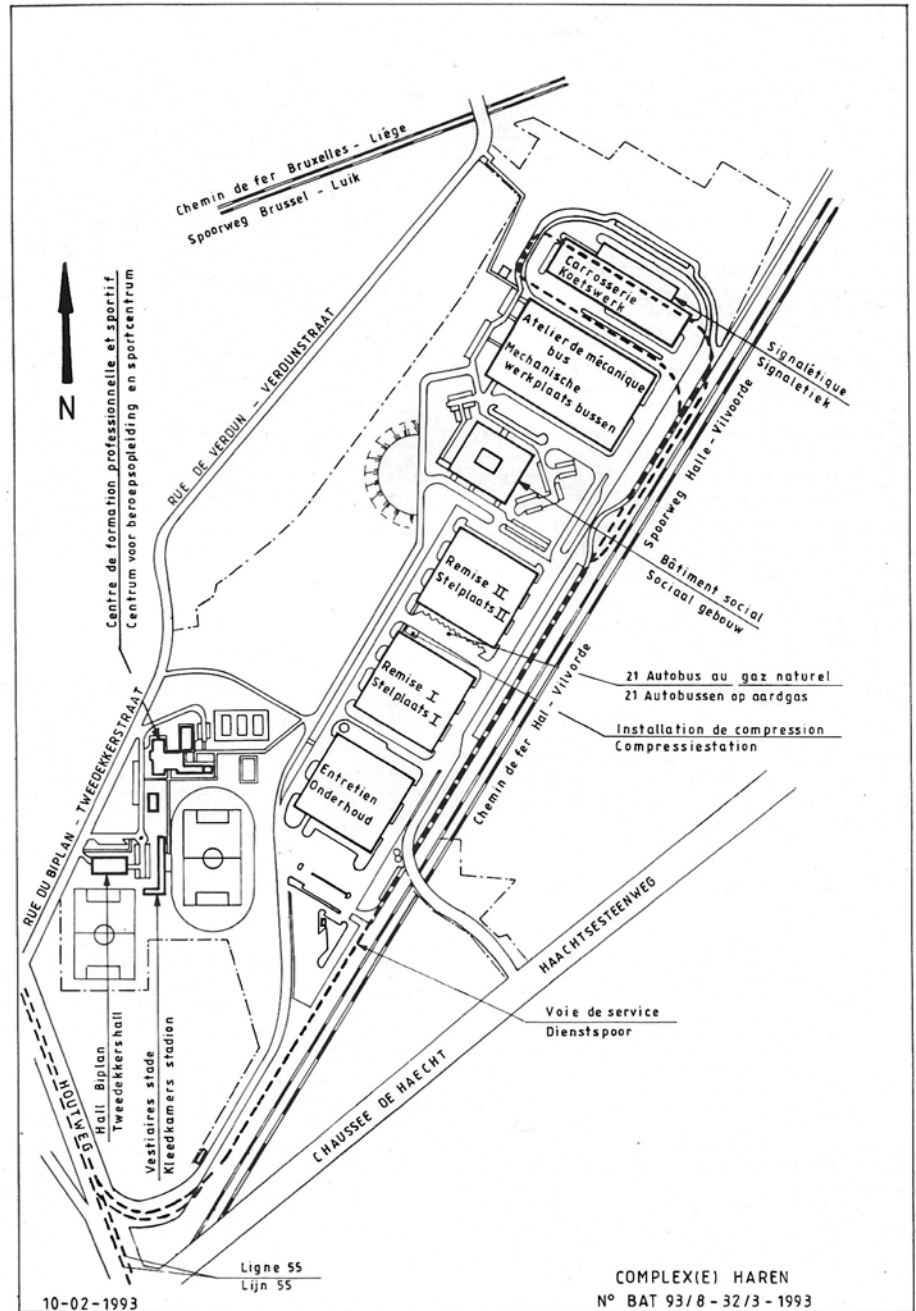
Ondanks dat benzine en diesel de vertrouwde brandstoffen zijn voor het wegvervoer en dat ze interessante kenmerken bezitten wat betreft de opslag in een voertuig en het tanken, is men toch al lang op zoek naar andere brandstoffen. De voornaamste reden hiertoe is dat ruwe olie wordt gewonnen in een beperkt aantal landen, vooral derdewerldlanden, wat al meermaals bevoorradingsproblemen en wisselvallige prijzen heeft gegeven.

Reeds in de dertiger jaren werd in Noord-Italië gestart met het gebruik van aardgas in voertuigen, omdat men daar aardgasbronnen had aangeboord. Thans rijden er 235.000 aardgasauto's !

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd overal op amateuristische wijze een uitweg gezocht voor de bevoorradingsproblemen : houtvergassing en stadsgas brachten zeer beperkte oplossingen. Ook in Brussel reden eind der jaren '30 en tijdens de oorlogsjaren methaanvrachtwagens.

Voor na de eerste energiekrisis in 1973 schakelden enkele landen hun eigen energiebronnen in voor het wegvervoer : Nieuw Zeeland had in 1986 65 bussen en 110.000 personenwagens op aardgas (nu nog 50.000), Argentinië heeft 10 bussen en 100.000 personenwagens op aardgas, in Brazilië rijden vele auto's op ethanol gedestilleerd uit suikerriet; andere landen zoals Australië, Canada en de Verenigde Staten deden het op een bescheidener schaal. Al deze initiatieven hadden te kampen met technische problemen en hogere kosten; alleen staatsubsidies en prijzenpolitiek konden deze projecten financieel leefbaar maken.

Beter bekend is het gebruik van LPG, vooral voor auto's, maar ook voor het zwaar vervoer. LPG is een afvalproduct van de olieraffinage, waardoor zijn prijs erg laag is.



Grondplan van de stelplaats Haren, met in het midden de stand- en vulplaats van de aardgasbussen. Merk ook de verlenging van tramlijn 55 op, evenals de spooransluitingen naar de schilderswerkplaats, die weldra de werkplaats aan de Antwerpse Steenweg zal vervangen. Dokument MIVB.

De NMVB heeft in de 60-er jaren 151 LPG-bussen gehad, maar bouwde ze om naar diesel omdat de dieselprijs zo laag was.

In Wenen schakelde het stadsbedrijf

over op LPG-bussen gezien het overschot van de plaatselijke raffinaderij en de weggeefprijs : 4 BEF per liter !

Lang vóór er sprake was van de restauratiewerken aan de koepel van de Antwerpse spoorwegkathedraal, staat hier de majestueuze 5171 vóór piekurtrein Z3017 (die heette toen nog „semi-direkt”) naar Hasselt. Vanuit Antwerpen Centraal werden toen slechts een paar treinen gesleept door de reeks 51. De opname ontstond op 14 mei 1981 onder een stralende lentezon. Dia Jan Mahieu.

Dieselmotorwagen 4509 van de stelplaats Stockem te Leuven op 24 april 1993. Het betreft hier een speciale trein (nr. 18652) die werd ingelegd bij gelegenheid van het tienjarig bestaan van de „Werkgroep Spoorweggeschiedenis” (zie elders in dit nummer). Dia Paul Jacobs.







## DE MILIEUVOORDELEN VAN ALTERNATIEVE BRANDSTOFFEN

De jongste jaren worden alternatieve brandstoffen ingezet voor een lagere uitstoot van schadelijke stoffen. De milieuvoordelen van deze brandstoffen zijn echter allerm minst evident! De „schone brandstoffen” LPG, aardgas, ethanol en methanol bestaan inderdaad uit eenvoudiger molekulen, waardoor minder roet, aromaten en foto-reaktieve stoffen worden uitgestoten; ze bevatten ook geen zwavel, maar de uitstoot van gereglementeerde „misdadigers” (koolmonoxide, vluchtige koolwaterstoffen en stikstofoxiden) hangt veel meer af van de gebruikte motortechnologie dan van de gebruikte brandstof!

Voor zwaar vervoer is de toestand heel anders dan voor personenwagens. Om LPG of aardgas te gebruiken moet men in plaats van een „diesel”-motor een „otto”-motor (dus met vonkontsteking, zeg maar: benzinemotor) inzetten. Dit houdt in dat het energieverbruik van een aardgasbus 25 % hoger ligt dan van een klassieke dieselbus met atmosferische motor, 45 tot 50 % hoger dan een bus met turbomotor.

De ontwikkeling van milieuvriendelijke LPG- en aardgasmotoren is evenwel een dure opgave: de motoren verkeren nog in een prototypestadium. Ze hebben trouwens een katalysator nodig, net zoals benzinewagens: ofwel een (2-weg) oxydatiekatalysator voor

magermengselmotoren, ofwel een geregelde (3-weg) katalysator voor  $\lambda = 1$  motoren.

De aardgasbussen van Nieuw-Zeeland, Argentinië enz. waren helemaal niet ontworpen voor milieuvriendelijkheid, de eerste reeksen LPG-bussen in Wenen evenmin, maar sinds 1988 worden in Wenen bussen met nieuwe motor en katalysator ingezet en mag men er prat gaan op milieuvriendelijke bussen.

In de tabel worden de emissies van recente motoren vergeleken met de

normen voor nieuwe dieselmotoren en enkele referenties voor oudere dieselmotoren. Belangrijke opmerking: deze metingen worden uitgevoerd in stabiele regimes volgens Europese voorschriften (de 13-mode test 88/77/EEG) voor dieselmotoren. Voor vonkontstekingsmotoren kan dit behoorlijk afwijken van de resultaten bij normaal rijgedrag. Emissiemetingen op straat zullen voor de „schone motoren” wellicht ongunstiger zijn dan hier voorgesteld.

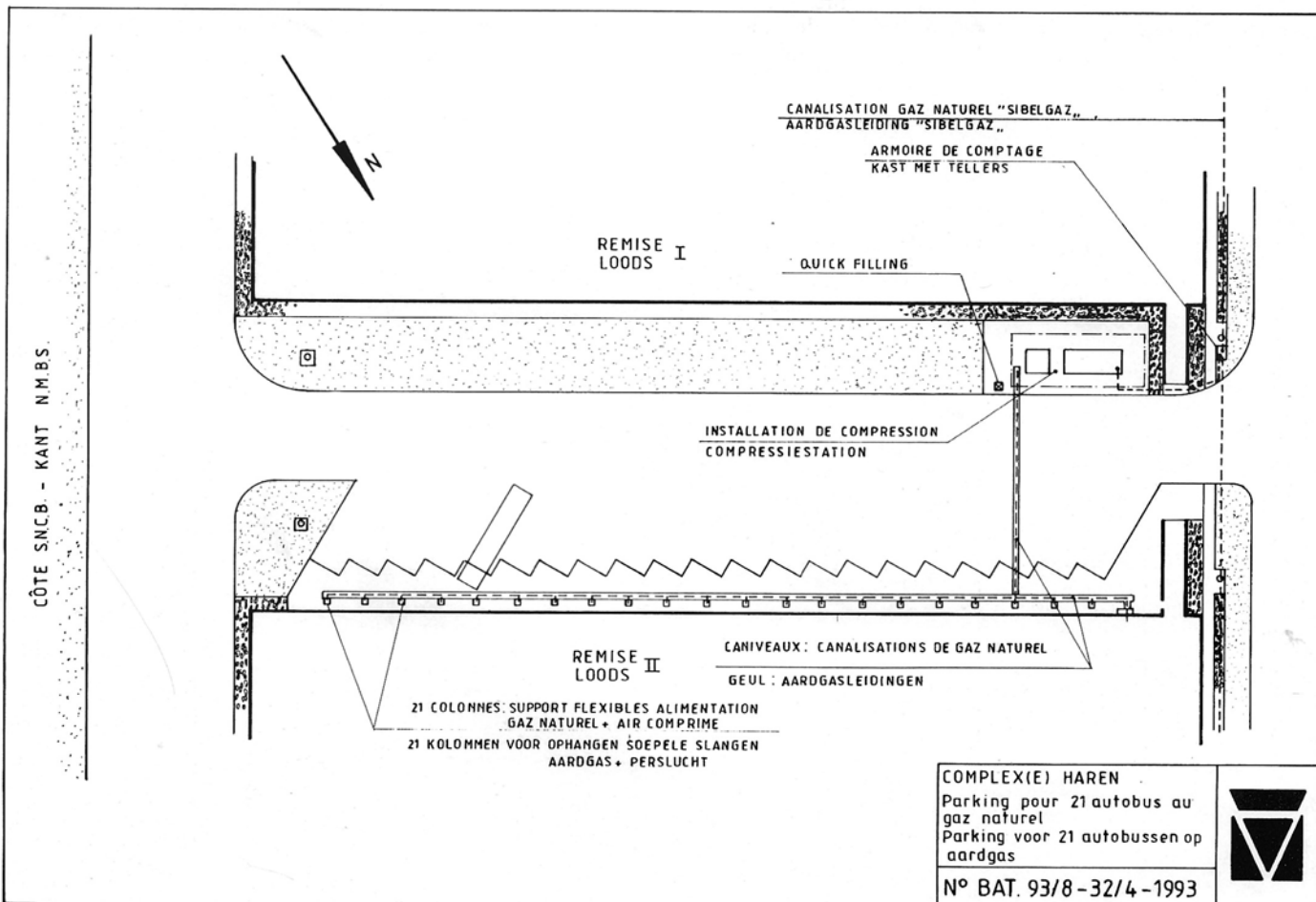
	HC	CO	NO <sub>x</sub>	Part.
<b>Normen voor dieselmotoren</b>				
88/77/EEG (1.10.90)	2,4	11,2	14,4	0,4
Euro 1 (1.07.92/1.10.93)	1,1	4,5	8,0	0,35
Euro 2 (1.10.95/1.10.96)	1,1	4,0	7,0	0,15
<b>Huidige dieselbus Euro 1</b>				
Oudere dieselbus	1	2-3	8	0,30
Oudere bus met roetfilter	1	5	10-15	> 0,5
<b>LPG-bussen Wenen</b>				
Aardgasbus met MAN E 2866	0,6	3,5	10-15	0,09
LPG-bussen Wenen	0,3	1	6	0,15
Aardgasbus met MAN E 2866	0,9	5	0,6	0,05

TABEL: Uitstoot van schadelijke stoffen door zware motoren (in gram/kWh)

HC: totaal koolwaterstoffen; CO: koolmonoxide; NO<sub>x</sub>: stikstofoxiden; Part.: deeltjes.

## DE BRUSSELSE AARDGASBUSSEN

Toen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zelf bevoegd werd voor het openbaar vervoer in Brussel begon er een nieuwe wind te waaien: de capaci-



De standplaats waar de 20 MIVB-aardgasbussen en 1 demonstratiebus van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 's nachts „als koeien aan een melkmachine” staan. De „melk” loopt uiteraard andersom. Dokument MIVB.

teit van de metrostellen werd uitgebreid, het tramnet werd behouden en uitgebouwd. Ook voor de bussen zocht men naar een milieuvriendelijke aanpak.

Op 6 februari 1990 werd door het Brusselsche Staatssecretariaat een kongres georganiseerd, waar onder meer één van de Nederlandse aardgasbussen gedemonstreerd werd. In Nederland waren in 1989 een tiental oudere hogevloer dieselbussen omgebouwd om te rijden op aardgas.

Het SCK te Mol (nu VITO, Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek) kreeg opdracht de mogelijkheden van diverse alternatieve aandrijvingen te onderzoeken, zonder evenwel een „Beste Koop” te mogen aanduiden.

Kort nadien startte de Nationale Investeringsmaatschappij (NIM), met duidelijke bindingen naar gezaghebbende aardgaskringen, en met steun van de Koning Boudewijnstichting en de EEG, een tweede studie. Deze riep aardgas uit als de onmiddellijke superoplossing voor de energie- en milieu-problemen. De technologische moeilijkheden en de hogere prijs werden als overwonnen beschouwd.

Het Brusselsche Gewest was vastbesloten aardgasbussen te lanceren. Bij de aanbesteding van 60 bussen in 1991 was er geen enkele leverancier bereid aardgasbussen aan te bieden. In 1992 moest de voorlopig laatste serie van 180 bussen verplicht 10 of 20 lagevloer aardgasbussen bevatten. Slechts één constructeur bleek uiteindelijk in staat hieraan te voldoen.

De reeksgrootte van 20 is gekozen om het aardgaskompressiestation rendabel te maken. De investering voor dit station was immers de tweede hinderpaal.

Het Brusselsche Gewest wou dergelijke investering niet doen en verwachtte een inspanning van de gaspromotoren, te weten de „NV Citensy”, een joint-venture tussen de NIM, Distrigas en Tractebel. Om een kompressorstation te kunnen financieren op een terrein van de MIVB werd tenslotte door Citensy en de Gewestelijke Investeringsmaatschappij „BRENSY” opgericht, dat het station in de stelplaats van Haren financiert, bouwt en beheert. De MIVB betaalt aan Brensy per geleverde m<sup>3</sup> hogedrukgas.

### De bussen

De aardgasbussen zijn Van Hool A300 lagevloerbussen die van de dieselvans verschillen door de motor en de brandstoftanks.

De motor is een verticale MAN, type E 2866 12-liter aardgasmotor met  $\lambda = 1$  werking, afgeleid van het D 2866 dieselmotorblok, maar met aangepaste brandstofvoeder, zuigers, vonkontsteking, katalysator enz. In feite is het een motor van de vorige generatie; want dieselmotoren hebben tegenwoordig standaard turbo-oplading met tussenkoeler, slechts 6 à 7 liter cilinderinhoud, wegen minder en zijn kleiner en zuiniger.

De bussen zijn uitgerust met acht 80-liter tanks, op het dak geplaatst omdat er onder de lage vloer uiteraard geen plaats is. Deze 8 tanks hebben een bruikbare inhoud van 140 Nm<sup>3</sup> aardgas (bij 25 graden C), wat overeenkomt met 128 liter diesel; dit zal volstaan voor een aktieradius van 175 tot 200 km.

### Het vulstation

Het kompressorstation wordt gestueerd tussen de loodsen 1 en 2 in Haren. De 20 MIVB-bussen en een demonstratiebus van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest krijgen een standplaats in open lucht met een aansluiting aan de vulleiding.

Gekozen is voor een „slow-fill” station, waarbij 's avonds alle bussen aangekoppeld worden en de kompressor in gang gezet wordt. De druk in de vulleiding en in de voertuigtanks stijgt dan langzaam. Het station is in staat alle bussen volledig te vullen in  $\pm 6$  uur.

Tevens wordt een „quick-fill” station geplaatst voor vullingen buiten de dagelijkse routine; hier kan één bus in 5 à 6 minuten gevuld worden.

### De veiligheid

Diesel is de veiligste brandstof, gezien zijn lage ontvlambaarheid. Benzine is al een stuk onveilig, getuige daarvan tientallen uitgebrande voertuigen per jaar. LPG vereist bijzondere maatregelen omdat een LPG-lek een brandbare wolk vormt die over de grond drijft.

In een voertuig is aardgas veiliger dan LPG, omdat het lichter is dan lucht, dus snel stijgt en verdunt. Wel moeten speciaal ontwikkelde hoge druktanks en afsluiters gebruikt worden.

De moeilijkste maatregelen moeten genomen worden voor het kompressiestation, de vulplaatsen en de onderhoudswerkplaats. Als gevolg daarvan mag het vullen 's nachts niet in de garage gebeuren. De Brusselsche aardgasbussen zullen dus, tegen de hedendaagse MIVB-gewoonten in, buiten overnachten.

### De diensten

De aardgasbussen worden vooreerst slechts ingezet op de lijnen 59 (Haren - Elsenne) en 67 (Haren - Schuman). Hun prestaties, onderhoudsbehoeften en kosten zullen het eerste jaar nauwkeurig worden opgevolgd. Voor de uitlaatgasemissies worden metingen voorzien op testbank en al rijdend op straat. De emissies zullen worden vergeleken met oudere dieselbussen en met moderne A300-dieselbussen.

## JOCADIS P.V.B.A.

BRUSSELESTRAAT 53  
7850 EDINGEN

Tel. (02) 395 71 05

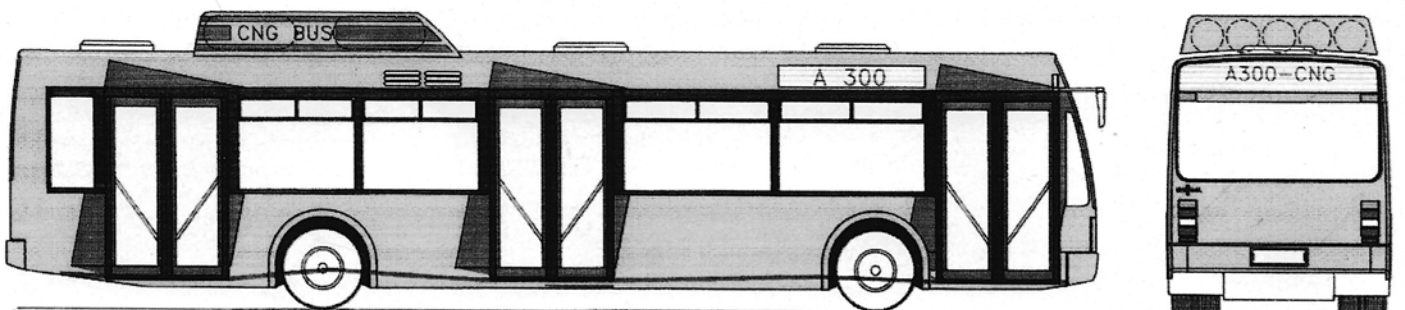
GROTE KEUS N.M.B.S.  
ROLLEND MATERIEEL -  
SIGNALISATIE -  
VRACHTWAGENS  
**BESTE PRIJZEN!**

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

### MAAR ER IS NOG MEER...

In Brussel loopt nog een tweede project, namelijk met een brandstofcelbus (de brandstofcel maakt rechtstreeks elektriciteit uit waterstof). De vroegere Van Hool-Acece prototype trolleybus (zie omslagfoto van Rail-Revue 16) wordt hiervoor omgebouwd. In het tweede voertuigdeel komt alleen technische apparatuur. Voorzien is dat de bus eind 1993 zijn eerste ritten zal maken.

In het Vlaamse Gewest loopt thans een project waarin zowel 5 aardgasbussen voorzien zijn als 2 diesel-batterijbussen. Deze laatste rijden in het stadscentrum zuiver op hun batterijen, die buiten het centrum geladen worden door de motor-generatorgroep. De



Tekening van een Van Hool A300 lagevloer-aardgasbus. Let op de op het dak geplaatste gastanks. Dokument Van Hool.



voorstudie is voorzien in 1993, een bestelling kan in 1994 volgen.

Ook de proef met de bus op waterstof loopt nog. In een Van Hool A120 werden reeds waterstoftanks ingebouwd maar de motor voldoet nog niet.

Het Waalse Gewest heeft aangekondigd 60 aardgasbussen te willen bestellen, 30 voor Charleroi, 30 voor Liège.

In Mons heeft in 1991 een proef gelopen met bio-diesel, een brandstof gewonnen uit koolzaadolie en bruikbaar in gewone dieselmotoren. Dit is vooral een promotie voor landbouwprodukten, want de milieuvoordelen zijn op zijn minst omstreven.

Ook in het buitenland moeten enkele projecten vermeld worden: in Göteborg loopt thans een proef met 20 Volvo-aardgasbussen en in Ravenna bolt een reeks aardgasbussen; aardgasbussen worden ook besteld in Australië, Berlijn, Brescia, Valladolid, Kopenhagen en Groningen. Hoe milieuvriendelijk deze bussen echt zijn zullen we later weten.

Tenslotte nog enkele andere alternatieve brandstoffen: methanolbussen in Canada en de USA, ethanolbussen in Stockholm, biobrandstofbussen in Nederland... Maar dat is weer een ander verhaal.

H. Van den Bergh

## DE PANORAMISCHE DROOM...

Zowel het 86 jaar oude Cockerill-stoomlokomotiefje met verticale ketel van de vereniging BVS (Baasrode) als het fraaie tweeassige NMVB-stoomtrambijwagentje uit de verzameling van het Antwerps Tram- en Autobusmuseum zullen te bewonderen zijn op „De panoramische droom: Antwerpen en de wereldtentoonstellingen 1885-1894-1930”, een grootse expo die doorgaat van 12 juni tot 31 augustus 1993 in zaal 3 van het Bouwcentrum, Jan van Rijswijkklaan 191, Antwerpen. Deze tentoonstelling besteedt aandacht aan een „glorieperiode” van de Metropool en stelt méér dan 1000 curiosa, kunstvoorwerpen, foto's, machines (waaronder één van de beroemde „Minerva”-automobielen), scheepsmaquettes enz. te kijk. „De panoramische droom” is beslist één van de hoogtepunten van „Antwerpen '93, Culturele hoofdstad van Europa”. De expositie is alle dagen toegankelijk van 10 tot 18 uur (s woensdags tot 21 uur) en de toegangsprijzen bedragen resp. 200 F, 150 F voor -25, + 65 en groepen en 100 F voor scholen. Minder dan twaalfjarigen komen er gratis in. Een catalogus kost 950 F. Inlichtingen worden verstrekt door „Info 93”, Grote Markt 29, 2000 Antwerpen, tel. 03/226.93.00.

EEN GOEDE RAAD: kom met het openbaar vervoer; je wagen kan je welhaast zeker toch niet kwijt binnen een straal van 1000 meter van de tentoonstelling.

## De A 300 lagevloerbus van Van Hool

Voor het openbaar vervoer ontstond een trend naar lage vloer en brede instapdeuren onder druk van de vervoersmaatschappijen en de reizigers: gemakkelijker en sneller in- en uitstappen, vooral voor gehandicapten, bejaarden, moeders met kinderen.

Om aan die nieuwe marktbehoefte te kunnen voldoen testte Van Hool reeds eind der 70-er jaren een zijdelingse motorpositie, en bracht die in produktie bij de gelede AG280 en de midibus AU138.

De motor werd links in de wielbasis geplaatst onder een speciaal ontworpen motoromkapseling, waarop twee paar rug-aan-rug stoelen geplaatst werden. De A300 was de eerste bus ter wereld met een volledig vlakke lage vloer, en werd voorgesteld op de UITP-tentoonstelling in Stockholm, juni 1991. De zijdelingse motoropstelling werd, mits enige aanpassingen, behouden en de achterasophanging werd herwerkt, met als resultaat:

- een buitengewone gewichtsverdeling, zowel leeg als in vollast, met als gevolg goede, stabiele rijeigenschappen;
- de motor staat buiten de gevarenszones in geval van aanrijding;
- een grote bodemvrijheid zodat de bekende snelheidsdrempels zonder moeite kunnen genomen worden;
- in een 12-meterbus kunnen drie brede deuren ingebouwd worden.

De ontwikkeling van de A300 bracht ook een nieuwe structuur met zich mee. Bij een konventioneel busontwerp heeft het sterke chassis tot taak de mechanische componenten te herbergen en de passagierslast te dragen.

In de A300 is de bodem relatief dun. De sterkte van het voertuig wordt gerealiseerd door de opbouw, waardoor de dakstructuur hoger is dan bijvoorbeeld bij een A500.

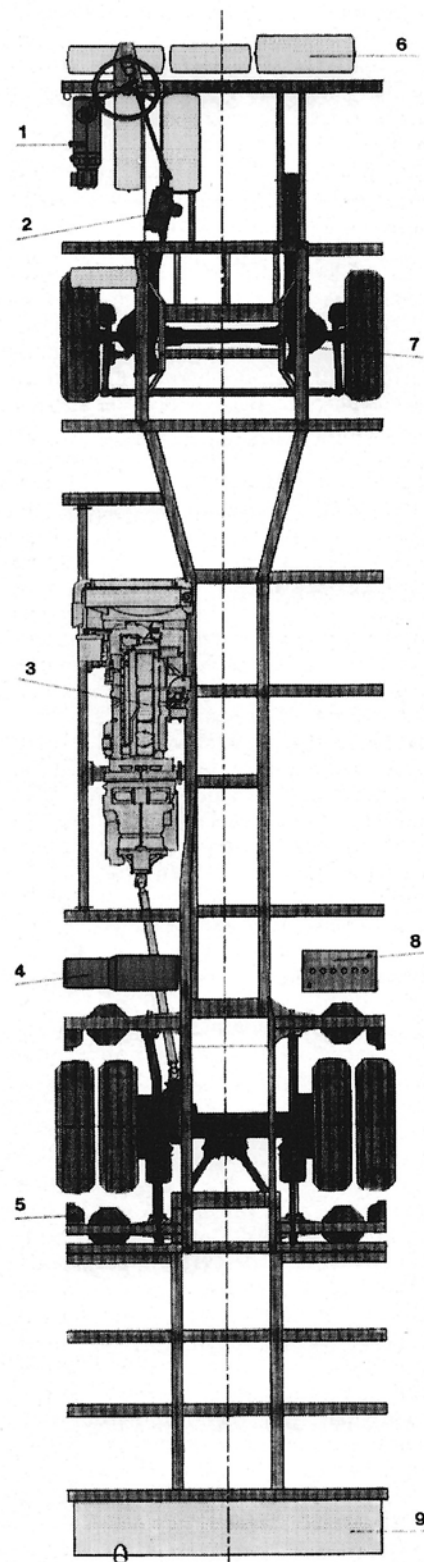
De A300 is een zeer onderhoudsvriendelijke bus, alle componenten zijn door grote vallen gemakkelijk toegankelijk.

De motor is eveneens van binnenuit bereikbaar door een val in de omkapseling. De kleinere componenten zoals de waterverwarmer en de voorraad-tanks van het pneumatisch systeem worden ondergebracht op de bodemgroep juist achter de kop van de bus. In de vloer is echter te weinig ruimte om de componenten weg te werken, zodat een beperkt aantal podesten\* van ± 200 mm hoogte nodig is, waarop stoelen geplaatst worden.

Van de A300 bestaat ook een gelede versie, de AG300, met ongeveer dezelfde eigenschappen. De instaphoogte is 330mm en de draaicirkel bevindt zich op 440 mm. De draaicirkel is 11 meter, dankzij een sturing van de achteras in functie van de hoek tussen trekker en aanhanger. Van de AG300 bestaan ook een podestloze versie en een trolleybus.

Als midibus is de A308 beschikbaar, met een lengte van 9 meter en twee brede deuren, waarvan de achterdeur helemaal achteraan in de bus. Tenslotte is er de A300CNG, de aardgasversie, die dit jaar aan de MIVB geleverd wordt.

\*Podest: verhoging in de busvloer, waarop bv. zitbanken zijn gemonteerd.



### Het Van Hool A300-chassis

1. Motorwater-voorverwarmer
2. Servostuur
3. Motorgroep, in een wieg gemonteerd, halfweg de linker buszijde
4. Uitlaatdemper of roetfilter
5. Ophanging: luchtbalgen en schokdempers
6. Lucht tanks
7. „Deep-drop” vooras
8. Batterijen op een slede
9. Brandstoftank

# Een tweede museumbewaarplaats voor historisch materieel

## Verslag van de Commissie

**Historisch Patrimonium van de NMBS**  
Alhoewel er tot nog toe slechts één nationale vergadering geweest is van de Nationale Commissie Historisch Patrimonium van de NMBS, wil dit niet zeggen dat de werkzaamheden van de Nationale Commissie en de verschillende Subcommissies gestaakt werden. De nationale vergadering van 15 januari 1991 dient gezien te worden als een kennisgeving van het bestaan in de schoot van de NMBS van een afdeling Historisch Patrimonium. En omdat deze mededeling tot gunstige resultaten geleid heeft, werd een nieuwe nationale vergadering niet opportuun geacht. Maar om eenieder op de hoogte te houden van de evolutie en de resultaten aangaande ons Historisch Patrimonium brengen wij, ter informatie voor de geïnteresseerden, dit verslag uit waarin de voornaamste ontwikkelingen opgenomen zijn.

Dankzij deze eerste vergadering werden de basiscontacten gelegd met de verschillende Toeristische Spoorwegverenigingen. Met hen werd en wordt nog steeds naar oplossingen gezocht voor hun specifieke problemen. Denken we hierbij maar aan het verwerven van rollend materieel en andere spoorwegobjecten; en dit onder nieuwe, gunstiger en voor hen haalbare voorwaarden. Tevens dient vermeld te worden dat er bij de NMBS een werkgroep opgericht werd die een reglementering opstelt om ritten met materieel van de Toeristische Spoorwegverenigingen op het NMBS-net toe te laten.

Anderzijds werden al de tips, informatie en vragen van liefhebbers in ons spoorwegverleden onderzocht en werden de nodige richtlijnen gegeven om de mijlpalen uit ons industrieel spoorwegverleden voor de toekomst te bewaren. Zo werden er onder andere maatregelen getroffen om de laatste kandelaarseinen, die nog op het NMBS-net staan, voor het Historisch Patrimonium te bewaren.

Ook de relaties met derden, zoals officiële organismen, gemeentebesturen, enz. namen toe. Zo organiseerde de Subcommissie Historisch Patrimonium Onroerende Goederen een studiedag met spoorwegliefhebbers en de Gewestvertegenwoordigers van Monumenten en Landschappen. Tijdens deze bijeenkomst werd een informele werkgroep opgericht die een lijst zou opstellen van spoorwegconstructies die voor bewaring in aanmerking kunnen komen. Verder werd met het gemeentebestuur van Watermaal-Bosvoorde

onderhandeld voor de classering van het station aldaar; ooit nog geschilderd door Paul Delvaux. Hierbij werd aan de gemeente ook nog het schuilhuisje van Jeuk, ter verfraaiing van het station, overgedragen. Een minder gelukkig gevolg werd er gegeven aan onze intentie om in Quiévrain het seinhuis, een slagboom, enkele karakteristieke seinen en de watertoren te bewaren. De opgestelde moderniseringsplannen werden zelfs zo aangepast dat er een spoor zonder bovenleiding voorzien werd dat door niet elektrisch materieel te berijden was, zodat de liefhebbers in de toekomst dit unieke oord nog konden fotograferen. Onze enige bezorgdheid bestond erin de site tegen vandalisme te beschermen. Vermits de NMBS hiervoor niet kan instaan werd de hulp ingeroepen van het gemeentebestuur. Jammer genoeg bleef onze briefwisseling zonder gevolg... en de oorspronkelijke plannen werden terug bovengehaald. Momenteel worden over de bewaring in situ van deze getuigen uit het verleden nieuwe contacten gelegd met een privé-vereniging. Verder zijn er nog onderhandelingen bezig voor het afstaan van sommige gebouwen aan derden, onder andere het station Hoboken.

Voor ons Historisch Patrimonium in het algemeen was het belangrijkste feit de omvorming van de tractiewerkplaats van Haine-Saint-Pierre tot museumbewaarplaats.

Naast Leuven is dit het tweede atelier waar materieel en getuigen uit het verleden onder dak kunnen bewaard worden. Maar vermits er eveneens drie werkrachten voorzien werden, kunnen er, net zoals in Leuven, restauraties uitgevoerd worden. Toch willen we hier nogmaals aanstippen dat deze twee remises geen musea zijn maar bewaarplaatsen waar spoorwegrelicten geconserveerd worden voor een toekomstig nationaal spoorwegmuseum dat, zoals de Nationale Commissie Historisch Patrimonium stelde, in Brussel zou moeten opgericht worden. Verder worden in de museumbewaarplaats van Haine-Saint-Pierre lokalen voorzien voor de NMBS-archieven. In de toekomst wordt er aan gedacht om hier een archiefcentrum uit te bouwen. Hiervoor zal een vierde bediende aangeduid worden.

Op het niveau van de Algemene Diensten werd een vijfde personeelslid aangesteld. Hij zal voornamelijk instaan voor de coördinatie van de werkzaamheden in Haine-Saint-Pierre en in Leuven en voor het opsporen in

situ van de meegeedeelde of ingewonnen informatie over de historische spoorwegobjecten, waarna het al of niet bewaren van de opgespoorde objecten kan bestudeerd worden. Een eerste, hem opgelegde taak bestond erin om over heel het net al de werfwagens en -rijtuigen, die in het kader van de bevordering van het NMBS-*imago* van het net moeten verdwijnen, te inventariseren.

Na deze inventarisatie kon nagegaan worden welke wagens en rijtuigen in het Historisch Patrimonium zullen opgenomen worden. Terzelfdertijd werden ook de merkwaardigste seinen, waterzuilen, laadmallen enz. opgetekend en gefotografeerd, zodat in de toekomst de nodige stappen voor de conservatie kunnen gezet worden.

Een andere werkwijze voor het achterhalen van getuigen uit het verleden, die in de toekomst meer en meer zal toegepast worden, bestaat erin om met de voorzitters van de verschillende Subcommissies de buiten dienst gestelde of te moderniseren lijnen te inspecteren. Tijdens dit werkbezoek wordt ter plaatse alles grondig uitgekamd en wordt er genoteerd wat in het NMBS-erfgoed moet opgenomen worden. Een eerste geslaagde test dienaangaande was het onderzoek op de verbinding Saint-Ghislain - Quiévrain.

Vermeldenswaard is nog de verwerving uit de nalatenschap van de Nederlandse spoorwegvriend J. Quanjier van belangrijke documenten en negatieven over ons spoorwegverleden. Tegenwoordig worden de stukken uit deze aanwinst geïnventariseerd, zodat ze kortelings de vorsers ten dienste zullen zijn. Van het fotomateriaal wordt overwogen om er een boek over uit te geven in samenwerking met de Werkgroep Spoorweggeschiedenis. Hierdoor wordt het mogelijk de investeringskosten gedeeltelijk te recupereren. Een ander noemenswaardig gegeven is de interesse van de tractiewerkplaats Kinkempois voor de HLD 6041. De diesellocomotief zal voortaan door TW Kinkempois onderhouden worden, nadat ze samen met de geïnteresseerden van de A.T.F. (Amicale Transport Ferroviaire) rijvaardig gemaakt werd.

Als laatste punt wordt aangehaald dat er voor het regionaal spoorwegmuseum „De Mijlpaal” een v.z.w. zal opgericht worden, zodat de collectie in de toekomst verder kan bezocht worden. Naast de NMBS en „De Mijlpaal” zal ook de stad Mechelen in de op te richten vereniging zeten.

NMBS, Dienst Externe Betrekkingen

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 !



# Reeds 35 jaar geleden : EXPO 58 !

Foto's en tekst : Jacques Cohn



Na mijn fotoreeks van vijf jaar geleden in Rail-Revue nrs. 14 en 15 (hoe vlug gaat de tijd toch voorbij !) volgen hier nog enkele opnamen bestemd voor liefhebbers van zelden gebruikte buffer-koersborden.

Deze lijnen werden door de Buurtspoorwegen speciaal ingelegd in geval van bijzonder grote drukte, in het algemeen op mooie zaterdag- of zondagmiddagen tijdens de Expo 58. Ze werden meestal met losse mws gereden (type Standaard, N of S).

Foto 1 : 9740 Zellik - Expo

plaat : zwart op geel; „Benelux”-plaat : lichtblauw.

Foto 2 : 10465 Zuun - Expo

plaat : zwart op geel; film F doorstreept : blauw.

Foto 3 : 10218 Ganshoren - Expo

plaat : wit op groen.

Foto 4 : 10483 Anderlecht (Itterbeek) - Expo

plaat : zwart op paars; film A : wit.

Let op de (opzettelijk) half doorgedraaide film van lijn A, waardoor de bestemming Anderlecht zichtbaar bleef, wat niet het geval was voor het andere eindpunt (Zuid), dat door de lijn A doorstreept niet werd bediend.

Alle opnamen ontstonden in mei 1958.

# Werkwagens van toen (XV)

Foto's en tekst : Jacques Cohn

Het zeer interessante artikel van de heer Eric Keutgens over de „Seneffe's" biedt mij de gelegenheid nog enkele foto's van de ladderwagens uit deze reeks te doen herleven :

**Foto's 1 en 2 :** Ladderwagen 44601 in september 1958 tijdens de spoorverhuivingswerken aan de Kleine Bareel te Merksem.

**Foto 3 :** „Collega" 44602 (let op de „vierkante" koplamp !?) aan het werk te Brasschaat in januari 1965.



## NIEUW !

**Fotoreeks :** De laatste NMVB-dieseltrams, ca. 25 jaar geleden

8 nooit eerder gepubliceerde foto's van dieseltrams (AR of ART) in „gewone" (meestal goederen-) dienst : te Merksem (1966), Mol (1967), Leerbeek (1965), Tienen (1964), Baudour (1965), Dalhem (1965), Han (1967) en Assenois (1966).

Een blad met beknopte uitleg bij elke foto wordt aan de reeks toegevoegd.

Uitsluitend verkrijgbaar door storting van 270 F (portkosten inbegrepen) vóór 31 augustus 1993 op rekening **068-2075810-37** van de vzw BTTB te 9000 Gent, met vermelding „Fotoreeks ART".

De foto's worden pas daarna opgestuurd. Andere reeksen kunnen volgen indien er voldoende belangstelling is.



## RAIL-REVUE BEGUNSTIGERS

Sinds 16 februari 1993 werd door twee lezers die wensen anoniem te blijven en door de heren G. Vermeersch uit Oostende en D. Wiesé uit Wilrijk 5.810 F geschonken aan de vzw Rail-Revue, wat het totaal aan begunstigers-bijdragen op 15 mei 1993 op 102.834 F brengt. Dankzij de gulle financiële tegemoetkomingen van alle vermelde Rail-Revue-vrienden kan ons tijdschrift in de nabije toekomst ononderbroken en zonder prijsverhoging blijven verschijnen, een vaststelling die wij alle lezers ter overweging geven !

De redactie

## ERRATUM

Lezer Cresens uit Tielts wees er ons terecht op dat de plaatsnaam in het bijchrift van de foto onderaan blz. 107 van RR 31 verkeerdelijk werd gespeld als Wijchmaal (deelgemeente van Peer in de provincie Limburg). Dit moet zijn WijGmaal (Leuven, provincie Brabant).





# Het goederenvervoer bij de NMBS (V)

Onder de titel „Eeuweest der Belgische Spoorwegen 1835-1935” publiceerde het weekblad „De Stad” in het nummer 12 van zijn achtste jaargang (31 mei 1935) o.a. het hierna volgende artikel m.b.t. ons onderwerp. Wij drukken het in zijn geheel af in de toen geldende spelling, ons intussen de vraag stellend „Is er dan inderdaad niets nieuws onder de zon ?”

## „HET GOEDERENVERVOER”

„Het goederenvervoer heeft immer aan de spoorweguitbating het grootste gedeelte harer inkomsten bezorgd.

Dit is dan wel in hoofdzaak te wijten aan het feit, dat die tak van vervoer steeds op verbazende wijze in alle noodwendigheden voorzag.

Spoedig na het aanleggen van den spoorweg nam het een ongewone uitbreiding mede door de talrijke voordeelen die het bood, zoo onder oopunt van degelijkheid en zekerheid als van snelheid.

De spoorwegen, hebben voor een niet onaanzienlijk deel meegewerkt aan den bloei en den voorspoed van handel en nijverheid in België.

De beurtvrachtwagens, die tot dan toe het vervoer van stad tot stad en van dorp tot dorp verzekerden, werden ras door het spoor verdrongen.

De snelle opgroei van alle takken van bedrijvigheid van het Rijk vergen een bestendige en volledige aanpassing der vervoermiddelen aan de steeds hooger gestelde eischen.

Dit werd op voortreffelijke wijze begrepen door het beheer der spoorwegen hetwelk, naar den aard der te vervoeren goederen, aangepaste wagens in gebruik heeft gesteld, waartusschen we in hoofdzaak vermelden : de gesloten wagens bestemd voor stukgoederen en alle waren die tegen de wisselvalligheden van het weder dienen beschut; de platte wagens tot het vervoeren van zware en omvangrijke goederen als boomen, ijzeren staven e.a.

De overgrote voortbrengst van steenkolen vergde natuurlijk een wagen van een bijzonder type.

In het Belgisch binnenlandsch verkeer neemt het vervoer van landbouwvoortbrengselen en voedingswaren een vooraanstaande plaats in. De ijlgoedwagens zijn, zooals hun naam het ten andere duidelijk aantoon, voorbehouden aan de goederen, die met spoed ter bestemming dienen gebracht.

Zekere groote nijverheidsinstellingen beschikken daarenboven over eigen wagens, waartusschen tal van wagens voor het vervoer van chemische en pharmaceutische producten, of van oliën, vetten, teer en petroleum.

Nochtans, sinds enkele jaren lijden de spoorwegen geweldig onder de mededinging van het autovervoer, hetwelke, na den oorlog, een ongewone uitbreiding genomen heeft.

De auto, die onbetwistbaar over het meesterschap van den weg beschikt, en dit nog steeds verstevigt, biedt het groote voordeel dat de goederen, ten huize van den afzender afgehaald, zonder verdere overlading of bewerking in een minimum van tijd bij den bestemming aan huis besteld worden.

Door de spoorwegmaatschappij worden lofbare pogingen gedaan om, spijs dezen ongelijken homerischen strijd, steeds meer en meer voordeelen te kunnen bieden.

Voor meerdere soorten producten worden uiterst voordeelige gunsttarieven ingevoerd en allerhande tegemoetkomende schikkingen getroffen, als voor het vervoer van visch, voedingswaren, landbouwvoortbrengselen e.a. Zoo werd de dienst van afhaling aan huis en van de thuisbestelling op heel doelmatige wijze omgewerkt.

Nochtans, om alle belangen op eerlijke en redematige wijze te ordenen, werd bij het parlement de kwestie van de coördinatie der vervoermiddelen aanhangig gemaakt.

Intusschen wordt door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, die over ruim 100.000 bruik-

bare wagens beschikt, de uitbating op de meest rationeele en doeltreffende wijze doorgevoerd.”

## SPECIALE WAGENS

In deze aflevering bespreken we enkele speciale wagentypes.

De NMBS doet haar uiterste best om op vraag van de klanten een vervoer „op maat” aan te bieden. Het spreekt vanzelf dat dientengevolge steeds aanpassingen en bijstellingen bij het inrichten van het goederenvervoer noodzakelijk zijn. Ook aan de gebruikte vervoermiddelen dienen voortdurend wijzigingen te worden aangebracht. Soms is het noodzakelijk een volledig nieuw wagentype te ontwerpen en te bouwen. Goedkoper (en even efficiënt) kunnen bestaande wagens soms voor hun nieuwe taken worden omgebouwd. Omdat deze wagens (of het nu nieuw gebouwde of bestaande omgebouwde exemplaren betreft) uitsluitend dienen voor het vervoer van welbepaalde produkten, worden zij ondergebracht in de categorie „speciale wagens”.

Jan Mahieu

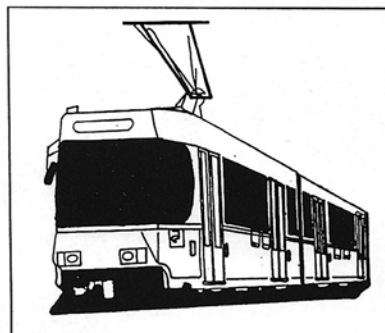
# FERIVAN TRAMMODELBOUW

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

**TYPE 1000 D3**

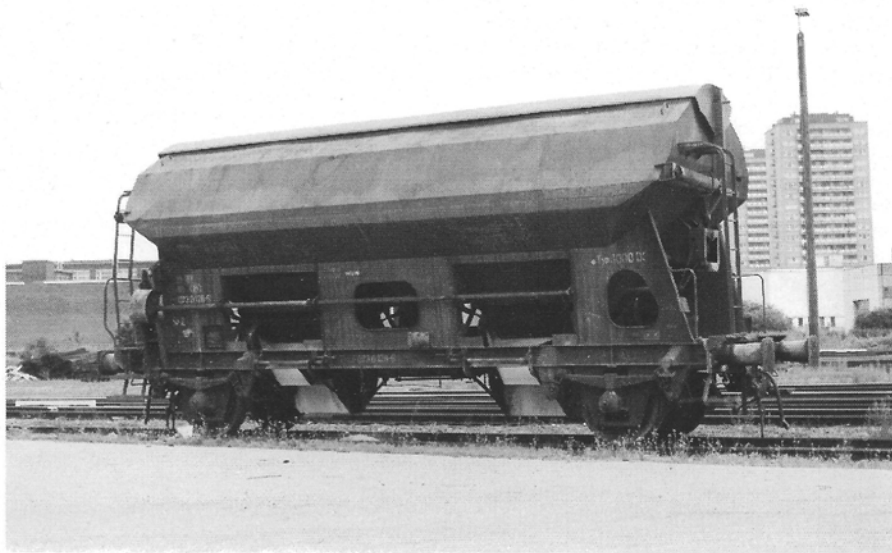
Het type 1000 D3 bestaat uit tremelwagens met zwenkdak en omvat honderd stuks, waarvan zestig zonder en veertig met handrem.

Deze Tds-wagens zijn bijzonder geschikt voor het vervoer van stortgoederen die moeten worden beschermd tegen slechte weersomstandigheden, zoals kalk, zand, meststoffen en gelijksoortige produkten. De wagens bezitten twee trechtvormige silo's met een totale capaciteit van 38 m<sup>3</sup>. De lading gebeurt meestal vanuit opslagsilo's, zodat voor het laden het dak kan worden opengelegd. Het lossen gebeurt via zijdelings aangebrachte goten, waarbij het debiet met de hand regelbaar is. Dankzij een aantal hulpstukken (verlengstukken e.d.) kunnen de goederen ook op een transportband of in een loskuil worden gelost.

UIC-nummering : 16/21 88 573 1 500 - X tot 1 999 - X;

Gewijzigd in 1980 : 21/25 88 573 1 500 - X tot 1 999 - X.

Ondertussen is het reekscijfer 573 gewijzigd in 073. In de vroegere codering was het eerste cijfer van de reeks gebonden aan de wagen categorie. Het cijfer 0 (nul) was toen toegewezen aan de zogenaamde P(rivaat)-wagens. In de huidige codering is dit niet langer meer het geval.

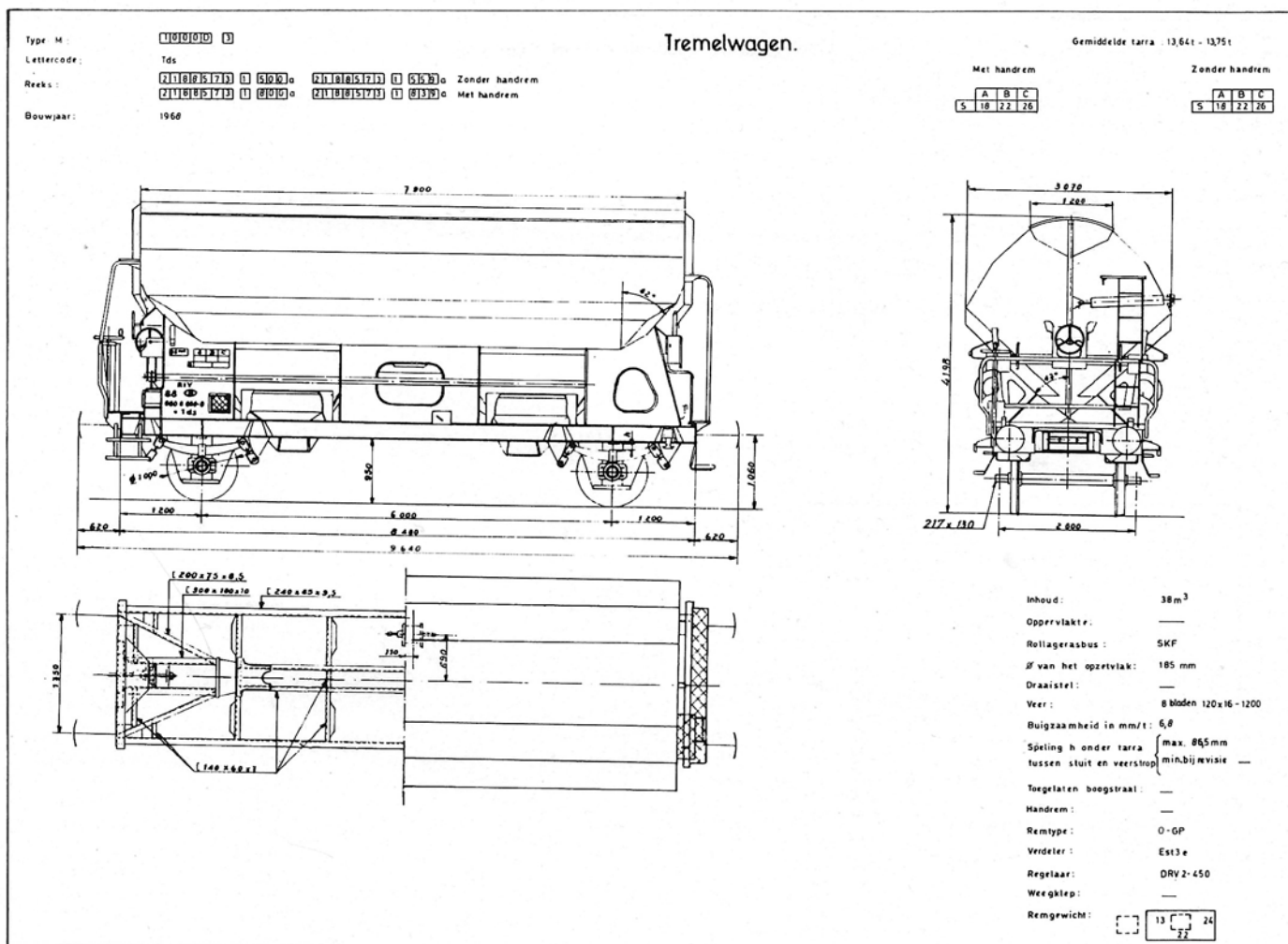
**Modelbouw**

Tds 1000D7, Roco 2188573 28288 - cat. 46431.2

Tds 1000D7, Roco 2188573 29591 - cat. 46331

Tds 1000D7, Roco 2188573 29609 - cat. 46431.1

(opmerking : meerdere wagennummers zijn mogelijk !)











## Model van het jaar 1992

Voor de tweede maal werd door de modelbouwcommissie de verkiezing van het model van het jaar georganiseerd. Alle modellen die tussen 1 januari en 31 december 1992 in de handel voor het eerst verkrijgbaar waren traden in competitie.

Ten opzichte van vorig jaar werden een aantal veranderingen doorgevoerd. Het puntensysteem werd lichtjes aangepast. De invoerders of fabrikanten van de in competitie tredende modellen dienden een model ter beschikking te stellen van de modelbouwcommissie.

Op zaterdag 20 maart 1993 waren we te gast bij de MSCM DE PIJL voor de verkiezing. Negen aangesloten, twee niet-aangesloten verenigingen en de modelbouwcommissie waren aanwezig en hadden elk één stem.

Alle modellen waren van een goede kwaliteit en vielen in de smaak van de juryleden. Kleinere fouten zouden bijgevolg doorslaggevend zijn.

Een week later vond in de lokalen van de KBBVS de prijsuitreiking plaats. Invoerder De Prest van Roco-ATM ging met de hoofdprijs in de drie categorieën aan de haal. Men mag echter stellen dat iedereen moreel winnaar was. Het feit dat Belgische modellen op de markt verschijnen dient gewaardeerd te worden. Voor een buitenstaander kan dit misschien als gewoon beschouwd worden, maar de inspanningen en risico's zijn niet te onderschatten. Het betekent echter niet dat er geen werk meer aan de winkel is, integendeel.

De meest eenvoudige verbetering die sommigen kunnen aanbrengen is, ervoor te zorgen dat hun modellen aan de NEM-normen beantwoorden. Ook blijven er nog modellen die door het publiek gewenst worden tot op heden onverkrijgbaar.

De modelbouwcommissie pleit ervoor dat tussen de fabrikanten en de commissie een dialoog tot stand zou komen.

Deze zou als eindresultaat moeten hebben dat de klant meer Belgische modellen zou kunnen kopen die door de fabrikanten met een kleiner risico kunnen geleverd worden. De commissie beschikt over een recent nationaal referendum en een actuele marktstudie.

Volgende verenigingen hebben hun medewerking verleend aan deze verkiezing: ALAF, MVB, CFO, MOBOV, KBBVS, De Pijl, CFMS, RMM, Het Roethuisje, L'échelle, CFC en de modelbouwcommissie.

### TRAKTIEMATERIEEL

#### 1. Reeks 20 (Roco) (89,25/100)

Bij deze lokomotief is de pantograaf onjuist. Hierdoor is de lokomotief te hoog. Het geel is te flets. In het algemeen een model dat zeer gewaardeerd werd en over goede rijeigen-

schappen beschikt. Bijgevolg is het normaal dat het de titel „Model van het jaar 1992” draagt.

#### 2. Reeks 101 (Roco) (88,51/100)

De derde versie van deze lokomotief is ook geslaagd. Eén van de weinige lokomotieven die over een realistische maximumsnelheid beschikt.

#### 3. Set Kiezelgroeve (Märklin) (85,42/100)

Het geheel is zeer goed overgekomen. De enige aanmerking is dat één twee-assige wagon nooit zou hebben bestaan en dat de andere twee-assige wagon nooit samen met de overige wagons zou gereden hebben.

#### 4. Type 12 (Olaerts) (84,47/100)

Een model dat kwa detaillering en afwerking tot de absolute top behoort. Een maximumsnelheid die zeer realistisch is, is eveneens een pluspunt. Voor een model met een prijskaartje van 38.000 BF is een model met een motor zonder vliegwiel en een stroomafname „te paard” bijna onaanvaardbaar. Hierdoor treden problemen op in een bloksysteem waar beide rails onderbroken worden.

#### 5. Type 81 (Arnold) (83,83/100)

Een goed gelukt model dat vele N-liefhebbers zal behagen. De detaillering is echter aan de povere kant en de maximumsnelheid is veel te hoog.

#### 6. Type 99NB (Jocadis) (82,25/100)

Voor Nord Belge liefhebbers een „must”. Ook hier is de maximumsnelheid te hoog.

#### 7. Type 57 (Jocadis) (81,29/100)

Dit typische model viel op in de verkiezing. De rijeigenschappen zijn ook hier voor verbetering vatbaar.

#### 8. Type 36 (Jocadis) (75,11/100)

Een model dat niet aan de NEM-norm

voldeed en daardoor een ereplaats verloor. Een geslaagd model dat over de hele rij goed scoorde. De rijeigenschappen zouden beter moeten kunnen.

#### 9. Type 49 (Jocadis) (74,38/100)

Een model in de beste Jocadis-traditie. De rijeigenschappen zijn voor verbetering vatbaar.

#### 10. Type 69 (Jocadis) (74,28/100)

Deze sneltreinlokomotief scoorde over de hele lijn vrij goed en mag geslaagd genoemd worden.

#### 11. Type 25 (Märklin) (62,30/100)

Kleurweergave, rijeigenschappen, maar vooral de keuze van het model hebben dit type 25 veel punten gekost. Voor de Märklinfan een absolute „must”.

### GETROKKEN MATERIEEL

#### 1. Memling-rijtuigen (Roco) (96,17/100)

Het punten totaal spreekt boekdelen en vergt geen bijkomende commentaar. Gewoon verbluffend. Nu nog het „Bistro”-rijtuig om een complete trein te hebben.

#### 2. Memling-rijtuigen (Arnold) (93,33/100)

Dit waren de modellen met de fijnste beschrifting. Spijtig dat er geen kortkoppeling voorhanden was.

#### 3. Ketelwagen CAIB (Roco) (89,00/100)

Enkel de beschrifting was vatbaar voor commentaar.

#### 4. Graanwagon CITA (Rivarossi) (81,24/100)

Deze wagon beantwoordt niet aan de NEM-normen en dit kost punten. Bij de details dient men te vermelden dat ofwel de handgrepen ofwel de sluitkranen dienen gemonteerd te worden. Het blauwe logo werd slechts door één wagon gevoerd.



De door Roco in miniatuur uitgebrachte lokomotieven van de NMBS-reeks 20 kregen de vererende titel „Model van het Jaar 1992”. Hier de eerste en „echte” 2001, in originele groene schildering, bij de overdracht aan de NMBS door constructeur BN te Nivelles. Foto NMBS.

### 5. Memling-rijtuigen (Märklin) (78,58/100)

Een lengteverhouding op 1/100 kost veel punten, maar vele liefhebbers hebben deze rijtuigen gewaardeerd, juist omwille van deze verkorting. Het chassis is wat te kaal.

### 6. Verlaagde wagon „Kangoeroe” (Roco) (77,82/100)

De kleur van de oplegger (SBT) leek niet erg natuurgetrouw. Het is ook de zoveelste variant van dit type wagon.

### 7. Wagon beladen met containers (Klein-Modellbahn) (75,16/100)

Deze wagon beantwoordt niet aan de NEM-normen. De gebruikte kleur voor de wagon zelf gaf aanleiding tot discussie. De beschrijving was middelmatig.

### 8. Pullman-rijtuig (Rivarossi) (73,50/100)

Ook dit rijtuig beantwoordt niet aan de NEM-normen. Het feit dat het een speciaal rijtuig is, werd eigenaardig genoeg niet erg geapprecieerd. Dit leidt tot een te beperkte inzet in treinen.

### 9. L-AD rijtuig (Jocadis) (71,83/100)

De beschrijving was te spartaans. Een model dat toelaat om een volledige trein te vormen. Dit wordt geapprecieerd.

### 10. Restaurantrijtuig (Blauw) (LS Models) (51,00/100)

Het rijtuig beantwoordt niet aan de NEM-normen. Het model vertoonde teveel kleine fouten.

### 11. Restaurantrijtuig (Oranje) (LS Models) (43,09/100)

Dezelfde opmerkingen als voor de blauwe uitvoering. De kleur deed dit model speelgoedachtig lijken.

## DEKORELEMENTEN

Voor deze categorie werd een algemene appreciatie vanwege de deelnemers gevraagd.

#### 1. Transfers (ATM)

Deze transfers laten toe om mits een kleine investering een groot effect te bekomen. De netheid van uitvoering was goed. Ze behaalden dan ook de eerste plaats met 87,5/100.

#### 2. Perronvaas (Jocadis)

Een klein detail dat een Belgisch perron typeert. Een algemene uitvoering die bevredigend was. 72,5/100.

#### 3. Overwegbord (Sprim'hobby)

Een klein detail dat zo Belgisch is. Zuivere uitvoering. 61,3/100

#### 4. Aanhangwagen (Jocadis)

Dit element hoort bij ieder depot. 42,5/100

#### 5. Politie- en rijkswachtfiguurtjes (Preiser)

De uniformen zijn niet korrekt. De schildering was niet altijd even zorgvuldig uitgevoerd. 40/100.

#### 6. Idem als nr 5 maar met wagens

Idem als hierboven. 24,2/100.

## Modelbouw :

# Jaaroverzicht Belgische modellen

Na de jaarlijkse Spielwarenmesse in Nürnberg is het tijd om eens een balans op te maken van wat er aan Belgische schaalmodellen wordt aangekondigd en wat er zoal in het afgelopen jaar ook daadwerkelijk op de markt werd gebracht. Voor alle duidelijkheid werd een onderscheid gemaakt tussen de HO-modellen op schaal 1/87 en de N-schaal modellen op 1/160.

## 1. HO

### 1.1. Lokomotieven

#### 1.1.1. Stoomlokomotieven

Op schaal HO kon de eerder gefortuneerde modelspoorliefhebber zijn verzameling lokomotieven aanvullen met een tweetal exclusieve (en dure) modellen, nl. een witmetalen kant-en-klaar model uitgebracht door Jocadis van het Belgische type 69 (ex-Pruisische S9), voorzien van een Fleischmann-tenderaandrijving, en een ronduit schitterend messingmodel van het alomgekende gestroomlijnde type 12, vervaardigd door Treinshop Olaerts in samenwerking met Philotrain.

De wisselstroomrijders werden door Märklin getraceerd op een nieuwe versie van het NMBS type 25.016. Het betreft hier een aangepaste versie van de Duitse BR 50.

Voor 1993 kondigt Treinshop Olaerts weer een supermodel aan van de stoomlok type 1 in een gelimiteerde reeks van 400 stuks. Bij Jocadis is thans een bouwkit verkrijgbaar van de NMBS type 57 tenderlokomotief met zadeltank (ex-ROD Baldwin 2-6-2 ST).

#### 1.1.2. Elektrische lokomotieven

Net voor de jaarwisseling werd door Roco de langverwachte reeks 20 uitgebracht, een model dat m.i. het predikaat model van het jaar ruim verdient. Als eerste in een wellicht lange reeks werd de 2018 uitgebracht in de meest recente blauwe schildering, die gevolgd zal worden door een eveneens blauwe 2021. Zowel de 2018 als de 2021 zullen eveneens verkrijgbaar worden gesteld in een „geweatherde” versie; de 2018 zal ook als wisselstroommodel worden uitgebracht. In 1992 bracht Roco ook een derde versie van de elektrische lokomotief van de reeks 29, doch ditmaal in museumschildering als type 101.004.

Bij Lima werd op de Messe een model aangekondigd van de elektrische lokomotief van de reeks 22.

De artisanale fabrikant PB Productions uit Ranst, tenslotte, brengt voor de knutselaars een setje uit met messing zijwanden voor het eerste klasse rijtuig van het gekende Lima vierledig elektrisch motorstel (reeks 800).

### 1.1.3. Diesellokomotieven

In 1992 was Jocadis erg actief met twee bijzondere diesels. Het eerste model is een bouwkit van rangeerlok 8275, beter gekend als het „kalf”. Deze rangeerlok is in feite een reeks 82, ontdaan van zijn kabine. Een tweede kant-en-klaar model is de gekende NMBS draine.

Ook Belgisch, maar niet behorende tot het NMBS-bestand is het Märklin-model van de ex-DR rangeerdiesel V36 in de kleuren van de Compagnie des Ciments Belges, dat in een verpakking wordt uitgebracht met 2 Eaos type A3 en 2 E stortwagens, beladen met authentieke cement-steen.

Interessanter is de op de Messe aangekondigde nieuwe Belgische diesellok van Märklin, een model van de reeks 55, die tegen het einde van het jaar verwacht wordt.

Verder werden er in 1992 ook een aantal modellen van dieselmotorwagens aangekondigd. Sprim Hobby brengt een model van de kleine Brossel, type 551, verkrijgbaar in verschillende versies (kant-en-klaarmodel). Van de Belgische firma TTM wordt een messingmodel uitgebracht van een motorwagen uit de reeks 44/45, in vier verschillende versies. De groene versie met enkele koplampen zou reeds verkrijgbaar moeten zijn, en wordt daarna gevolgd door de modernere rood/gele schildering. Ook de oudste versie met enkele koplamp en twee tinten groene schildering wordt uitgebracht, evenals de modernste blauw-grijze kleurstelling.

## 1.2. Rijtuigen

In 1992 heeft Roco een model uitgebracht van de I6 rijtuigen in „Memling”-kleurstelling, zoals gebruikt op de verbinding Oostende - Keulen. Dit prachtige schaalmodel wordt geleverd in eerste en tweede klasseversie.

Märklin brengt eveneens zijn versie van deze I6 rijtuigen in „Memling”-uitvoering.

Op het einde van 1992 werden wij tevens aangenaam verrast door Jouef dat een mooi model uitbracht van de verbouwde CIWL-restauratiewagen zoals die door de NMBS wordt ingezet op internationale verbindingen op o.a. Zwitserland. Dit model is zowel verkrijgbaar in het CIWL-blauw als in het Eurofima-oranje.

Alhoewel niet officieel aangekondigd op de Messe, zou Fleischmann dit jaar ook een drietal Belgische versies uitbrengen van de gekende driessige ex-Pruisische coupérijtuigen. Het zou hier gaan om een gelimiteerde reeks, op initiatief van de Belgische invoerder.





Het beroemde NMBS-type 12 werd als prijzig maar schitterend messingmodel uitgebracht door Treinshop Olaerts. Een plaatje van 12.004 is overigens nooit weg: hier de machine met een stam K-rijtuigen te Kessel op 19 juli 1987.  
Foto Ronald Mardaga.

### 1.3. Goederenwagens

In 1992 en '93 wordt het model-goederenwagenpark weer aanzienlijk aangevuld met een ruime keuze aan moderne wagens.

Het Oostenrijkse KleinModellbahn bracht in 1992 een fraai model van een Sgnss wagen, beladen met containers van Frans Maas en Central Trailer. Begin '93 werd een model uitgebracht van de Eos open goederenwagen, waarbij de verstevigingsbalken op de zijwanden zeer opvallend zijn. In 1993 zou een Taems met rolluikdak worden uitgebracht.

In samenwerking met Jouef brengt Jocadis een NMBS-versie van de Res platte wagen met bogies alsmede een citerne Zaes in de kleuren van de firma CAIB uit Hemiksem. Roco bracht in '92 een zoveelste versie van de TRW-wagen, ditmaal met SBT-oplegger geladen. Rivarossi, tenslotte, brengt een aantal versies (o.a. van de firma CITA) van een graanwagen op bogies.

## 2. N

### 2.1. Lokomotieven

Voor de N-rijders naar Belgisch voorbeeld brengt Arnold een fraai model van de NMBS type 81 stoomlokomotief, en wel in twee verschillende versies, nl. als 81.526 van de stelplaats Merelbeke en als 81.512 van Gouvy.

Hobby Verborgh uit Gent mag zeker als dé specialist inzake Belgisch materieel op N-schaal worden bestempeld. In beperkte reeksen werden modellen aangekondigd en uitgebracht van de elektrische lokomotieven van de reeksen 11, 12, 21 en 27, van de diesels van de reeksen 62/63 en 55, de motorwagens van de reeks 44/45 op Fleischmann-onderstel, een motorwagen type ES 402 van de Dienst Bovenleiding van de NMBS, en tenslotte een poststel (ex-motorstel 1954). Sprim Hobby brengt op 1/160ste eveneens een bouwkit van de NMBS type 57 stoomlok op Fleischmann-chassis, alsmede een model van de NMBS-

draisine, op een onderstel van Arnold (Wismar).

### 2.2. Rijtuigen

Arnold brengt de I6 rijtuigen ook in de mooie „Memling“-schildering en op de Nürnberg Messe kondigde Minitrix de Benelux-rijtuigen aan in A, B en AB-versie. Deze Benelux-rijtuigen en de Memling-rijtuigen worden ook door Hobby Verborgh aangeboden.

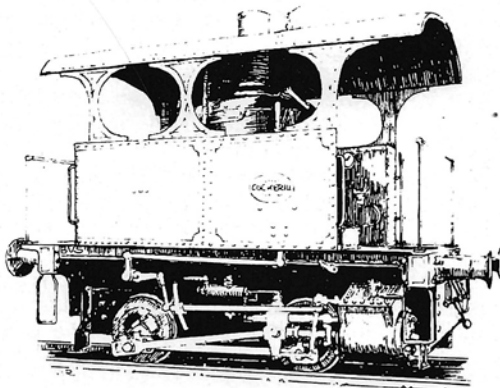
### 2.3. Goederenwagens

Op N-schaal wordt een mooie bouwkit uitgebracht van de Cockerill-erts-wagen door Sprim Hobby.

Tot zover dit overzicht van de belangrijkste nieuwigheden op N- en HO-schaal van Belgische modellen. Dit overzicht pretendeert zeker niet volledig te zijn: bent u als lezer op de hoogte van andere nieuwtjes, geef ons een seintje!

De adressen van de in dit overzicht genoemde kleinfabrikanten kunnen op de redactie worden bekomen, mits bijsluiting van een aan uzelf geadresseerde en gefrankeerde envelop.

Guy Van Meroye.



## BVS-SHOP

Spoorwegboekhandel van BVS

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

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

Correspondentieadres :

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

## (Nog niet) kritisch gelezen en bekeken !

Het schrijvers- en uitgeverwereldje is heden bijzonder actief (zie ook het editoriaal in het huidig nummer). Talloze nieuwe publikaties werden en worden aangekondigd, doch gezien mij - op één uitzondering na - nog geen enkel van deze boeken of video's ter bespreking onder ogen kwam moet ik mij deze maal beperken tot een beslist onvolledige opsomming die ik, zonder enige waarde-beoordeling, hierbij afdruk (vandaar ook de variante op de rubriektitel).

Eind 1992 werd ART 96 (zie RR's 25 en 26) in Koekelare op een voetstuk geplaatst. Onder de titel „Per tram de geschiedenis van Koekelare in en uit” publiceerden Raf Seys en Raymond Arren bij die gelegenheid een geïllustreerde studie van 280 blz. (!), die voorlopig tegen 495 F (+ 90 F verzendingskosten) kan besteld en eventueel afgehaald worden bij „Coclariensia”, Ringlaan 1, 8680 Koekelare. Er kan worden overgeschreven op bankrekening 068-2047923-86.

Het Museum van de Belgische Spoorwegen (station Brussel Noord) stelt, naast een door TSP uitgegeven pin's, volgende nieuwe publikaties voor : „De lokomotieven van de Belgische Staat en de NMBS, Boek 2, Deel 1 & 2 : Stoomlokomotieven 1931-1967” door F. Maes en H. de Bot, tegen 200 F; de video-cassette „De Spoorweg, twee eeuwen geschiedenis”, een Providedc-productie tegen 1495 F, die eveneens in het Frans verkrijgbaar is.

„Mechelen op Wielen” is een boek van Werner Devroey, waarvan de titel voor zichzelf spreekt. De wielen behoorden toe aan het Mechelse tram- en busvervoer. Het boek kost 850 F (995 F in luxe-uitvoering) en men kan intekenen bij „Het Streekboek”, Vrasenestraat 22, 9100 Nieuwkerken-Waas; rekening 293-0563408-87.

Indien het Franstalige, door KBVVS uitgegeven „Manutention de la pierre et chemins de fer industriels dans les carrières de Lessines” uw belangstelling wegdraagt : tegen 365 F (verzending inbegrepen) kunt u een exemplaar bestellen, mits storting op postrekening 000-0281272-69 van KBVVS, Centraal Station, 1000 Brussel.

Ediblanchart, in spoorhobbymiddens overbekend, kondigt - met enige reserve - niet minder dan vijf nieuwe boeken aan : 1. „Le Rail au Congo Belge. Tome 1 (1890-1920)” telt 400 bladzijden en 1500 illustraties (!) en kost 2.400 F. Een nederlandse vertaling is voorzien voor 1994 (tussen haakjes : ik heb bedenkingen bij de grote uitgave-tijdsverschillen tussen Franse - steeds als eerste - en Nederlandse edities, zie 4.); 2. „Kleuren NMBS

(1961-1970)” van Max Delie zou heden bij de boekenboer moeten liggen; 3. „Vapeur en Belgique. Tome 2 (1914-1966)” door Phil Dambly zou - eindelijk ? - tegen de zomervakantie beschikbaar zijn („wait and see”); 4. „Stoom in België. Deel 1”, eveneens van de hand van Phil Dambly, wordt - voorzichtig - aangekondigd voor de tweede helft van dit jaar : zie de opmerking onder 1.; 5. „Het rollend materiaal (sic) van de belgische buurtspoorwegen (1885-1991)” door Jos Block moet een „encyclopedisch werk van dit materiaal” worden, dat zomer 1994 zou verschijnen. Taalrevisie dringend gewenst, want als het van „la capitale” afhangt...

### BVS-SHOP

Station Baasrode-Noord

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

**Ruime keuze aan spoorweglitteratuur**

BOEKEN, TIJDSCHRIFTEN,  
PRENTKAARTEN

Toeristisch Spoorpatrimonium (TSP) blijkt nu, daarin voorafgegaan door o.a. BVS, ook een eigen „shop” uit te baten. De artikelenlijst kan worden geraadpleegd in Febelrail Agenda nr. 52, tweede kwartaal 1993, waaruit ik ten andere een gedeelte van de hier gepubliceerde gegevens heb overgenomen.

Als voorlaatste in deze (nogmaals: beperkte) opsomming het boek van Hugo de Bot omtrent de merkwaardige NMBS-stationsrangeermachines type 51, waarvan de aflevering liep van 1866 tot 1906 en die kopers vonden tot in China. „NMBS Type 51” kost 795 F (870 F inclusief verzending) en is verkrijgbaar bij de auteur, Acacialaan 8, 2560 Kessel. Storten kan op postrekening 000-1472666-12.

Tenslotte iets speciaals : de uitgeverij Dupuis zond mij een recensie-exemplaar van het onlangs verschenen „Yoko Tsuno”-stripalbum nr. 19 door Roger Leloup. De titel „De Rheingold-Express” en de akkurate tekening van een prachtige Beierse S 3/6 stoomlok op de frontpagina deden dadelijk een belletje rinkelen : zeven jaar geleden werd de luxueuze „Rheingold”, bij gelegenheid van een éénmalig bezoek aan Antwerpen, immers door medewerker Paul Jacops uitvoerig in Rail-Revue nr. 5 besproken. Ik ben geen stripfanaat en het avontuurlijke verhaal heb ik niet gelezen, doch de tot in de punt-



jes verzorgde tekeningen en de nauwkeurig gerespekteerde kleuren van het spoorwegmaterieel hebben mij, ik geef het grif toe, begeistert ! Eén kleine opmerking : het door de tekenaar-auteur konsekvent aangehouden nummer 18 526 op de machine sticht enige verwarring. Immers, volgens het „Taschenbuch Deutsche Dampflokomotiven” van Horst J. Obermayer overleven in de Baureihe 184-5 slechts de machines 18 505 en 18 528, terwijl Leloup in de loop van zijn verhaal suggereert dat het nummer 18 526 zou gerestaureerd zijn. Dit mag de pret niet drukken ! U kunt op „De Rheingold-Express” stappen in de boek- en dagbladhandel tegen 160 F (Nederland f 8,75).

Staf Cuyt

### MOROP-CONGRES 1993

Het 40e MOROP-congres zal van **18 tot 24 september 1993** worden gehouden in Italië, in Milaan, en desgewenst kan men deelnemen aan een kort aanvullend bezoek aan Napels. De vergaderingen, o.a. van de technische commissie, vinden uitsluitend plaats in Milaan, de vele excursies ook in de omgeving van deze stad.

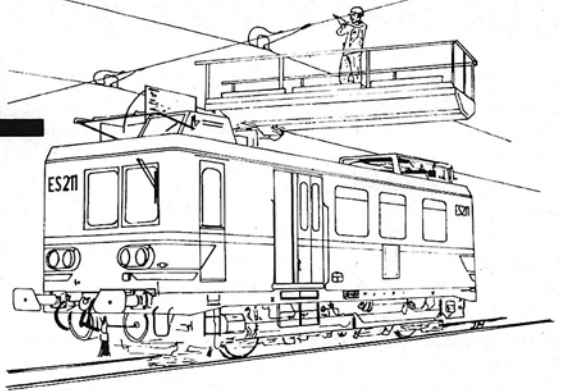
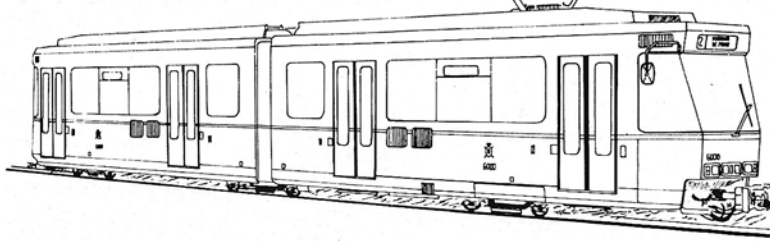
De MOROP is de overkoepelende organisatie van alle Europese verenigingen van spoorwegmodelbouwers en spoorwegvrienden. De MOROP omvat thans 23 nationale verenigingen, van Portugal tot Rusland, van Noorwegen tot Italië.

Voor overnachting kan men gebruik maken van hotels vanaf 40 000 lire per nacht, en eventueel van een jeugdherberg van 20 000 lire.

Het volledige programma van dit congres is, samen met de bijbehorende aanmeldingsformulieren en eventueel nadere inlichtingen, kosteloos verkrijgbaar bij : J.H. Broers, Meppelweg 295, 2544 AG Den Haag.



# RAIL-AKTUEEL



## • Nieuwe treindienst

In de voorbije weken verschenen er in de pers regelmatig berichten omtrent de nieuwe treindienst die einde mei in voege trad. In het raam van het met de overheid afgesloten beheerskontraakt werden een aantal besluiten genomen om het spoornet rendabeler te kunnen uitbaten. De daartoe noodzakelijk geachte ingrepen werden vervat in een ondernemingsplan. Met ingang van zondag 23 mei 1993 werden een aantal bemande stations voortaan een halte zonder personeel (onbewaakte stopplaats).

Met ingang van de winterdienst in september zullen een aantal andere stations en/of stopplaatsen gesloten worden voor de reizigers (1). Voor een zevental andere (Antwerpen-Noorderdokken, Aye, Beignée, Beringen, Cuesmes, Haren en Viville) werden nieuwe tellingen georganiseerd en blijven er vier van sluiting gespaard (2). Verder zullen vanaf september op een aantal lijnen in het weekeinde geen L-treinen (stoptreinen) meer worden ingelegd. De spoorlijn 163 (Libramont - Bastogne) wordt volledig gesloten. De infrastructuur van deze enkelsporige lijn is mettertijd zo slecht geworden dat een totale vernieuwing noodzakelijk is. Er wordt onderzocht of het mogelijk is de federale overheid (Waals Gewest) te betrekken in het overleg omtrent de financiering van de vernieuwingswerken. In afwachting zullen „voorlopig” busdiensten worden ingelegd... Tegen mei 1994 zal trouwens een nieuwe evaluatie gebeuren i.v.m. de weekend-diensten op het hele net. Er kan daarbij eventueel gedacht worden om op bepaalde lijnen of op bepaalde tijdstippen van de dag af te stappen van het (te) strakke IC/IR vertrektijdschema. De bedoeling achter deze filosofie is, een meer klantgericht vervoer aan te bieden. Daarbij kunnen IR- en L-treinen misschien versmolten worden tot zoiets als de vroegere „semi-direkten”?

(1) **Worden gesloten** : Beringen, Droeshout, Gelrode, Herentals-Kanaal, Hoboken, Jabbeke, Kapellenbos, Leeuwergem, Machelen, Oudenburg, Zolder, Zwijndrecht-Fort, Aigremont,

Baulers, Massècles-Carières, Comblain-au-Pont, Cuesmes, Haine-St-Pierre, Hautrage, Hermalle-sous-Huy, Jemeppe-Froidmont, La Vilette, Liège-Haut-Pré, Maffle, Marchienne-Est, Néchin, Onoz-Spy, Pin, Pondrôme, Stockem, Tergnée, Tilleur, Vonèche. **Blijven enkel open tijdens de spitsuren** : Aarsele, Landskouter, Beignée, Bléret, Callenelle, Chapois, Florée, Leignon, Ham-sur-Sambre, Maubray, Pry, Ville-Pommerœul.

(2) **Blijven open** : Antwerpen-Noorderdokken, Haren (experimenteel), Aye en Viville.

## • Bestelling nieuwe goederenwagens

Voor het eerst in de geschiedenis van de NMBS werden twee bestellingen van nieuwe goederenwagens geplaatst in een ex-Oostblokland (bij Moravskoslezská Vagonka Studenka in Tsjechoslowakije). De eerste order omvat platte wagons voor het vervoer van containers, type 3714H0. De eerste schijf van deze wagons wordt op dit ogenblik afgeleverd.

De tweede bestelling betreft 200 dubbeldekswagons voor het transport van auto's. Deze wagons zullen worden geleverd tussen juni 1993 en maart 1994.

## • Een nieuwe goederenlijn ?

Zaterdag 14 november 1992 werd in het provinciehuis in Antwerpen een sym-

posium gehouden met als thema „Bestaan er alternatieven voor het wegvervoer?”. De Federatie van Belgische Transporteurs, FEBETRA, heeft hier gepleit voor een beter openbaar vervoer. Dat de meeste vervoerders voorstander blijken te zijn van de verbetering van het openbaar vervoer is niet zo verwonderlijk als op het eerste gezicht lijkt. Immers, dit is in de eerste plaats in hun eigen belang. Wanneer meer woonwerkverkeer kan gebeuren met het openbaar vervoer, wordt extra capaciteit geschapen voor het vrachtvervoer via de weg. De spoorwegen merkten op dat de mobiliteit in het algemeen handen vol geld kost, waarbij goed openbaar vervoer evenmin goedkoop is. De hamvraag blijft wie dat kan en wil betalen. In de grote agglomeraties is een goed funktionerend voorstadsverkeer méér dan wenselijk, maar is de overheid wel bereid om daarin te investeren en de tekorten bij te passen? Het spoor kan en wil ook niet alles vervoeren. Met het uur groeit het besef dat samenwerking tussen spoorwegen, binnenvaart en wegvervoer noodzakelijk is om de toename van het vrachtvervoer aan te kunnen.

Voor het massavervoer over land blijft de trein het meest aangewezen vervoermiddel. Het „geïsoleerd” vervoer



Spoorlijn 163 Libramont - Bastogne zou (tijdelijk of voorgoed?) gesloten worden. Spoorauto 4310 is zich op 2 juni 1984 in Wideumont nog van geen kwaad bewust, doch reed intussen al verscheidene jaren geleden voor immer de motorwagenhemel in. Foto Ronald Mardaga.

van goederen over korte tot middellange afstanden is voor het spoor echter onrendabel. Daarom zal de NMBS een rationalisatie van het vervoer van goederen per spoor doorvoeren, waarbij het gespreid vervoer over korte en middellange afstanden wordt overgelaten aan het wegtransport. Om de Antwerpse haven goed railverkeer te kunnen blijven aanbieden, wordt een tweede toegang per spoor noodzakelijk. Reeds op 25 september werd aan de Raad van Bestuur een plan voorgelegd, waarin verzocht werd officiële onderhandelingen te beginnen met het Vlaamse Gewest. De NMBS wil nagaan of het haalbaar is, een nieuwe spoorlijn aan te leggen op het tracé van het geplande duwvaartkanaal van Oelegem naar Zandvliet. Ter hoogte van het Delwaidedok zou de nieuwe lijn beginnen en via de Noordlandbrug een aansluiting verwezenlijken met de Westelijke Kanaaldokken (B1, B2, B3) en de containerterminals. In de buurt van Lier zou de nieuwe lijn aansluiten op de bestaande spoorlijn richting Aarschot.

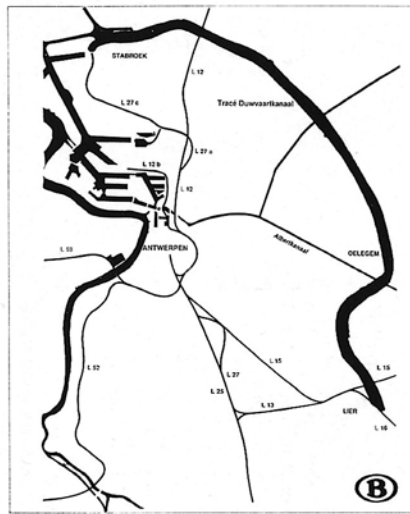
Dat deze nieuwe spoorlijn een welgekomen verlichting zou betekenen voor het baanvak Antwerpen Noord - Berchem (lijn 27A) hoeft geen betoog. Dagelijks passeren hier tussen de 280 en de 350 treinen, waarbij verzadiging méér dan eens voorkomt. Wanneer een stremming in het verkeer zich op dit baanvak voordoet is de haven hermetisch afgesloten voor alle spoorverkeer.

De NMBS kan voor de realisatie van dit plan rekenen op ruime medewerking en steun van nijverheid en zeevaart. Ook voor het milieu betekent deze nieuwe spoorlijn een voordeel. Een dubbelsporige lijn neemt immers slechts een breedte in van 15 tot 25 meter, tegenover 70 à 80 meter voor een autoweg.

Dat de Antwerpse haven nood heeft aan een bijkomende spoorverbinding moge blijken uit haar nog steeds jaar na jaar stijgend vervoersaandeel:

Jaar	Totaal aantal ton door NMBS	Aandeel in % Antwerpen
1985	72,44 miljoen	36,9
1986	63,12 miljoen	37,1
1987	63,99 miljoen	37,0
1988	65,78 miljoen	41,2
1989	65,88 miljoen	42,8
1990	67,13 miljoen	42,8
1991	64,50 miljoen	43,4

De NMBS hoopt dat de nieuwe spoorlijn er komt. Met haar 37 km lengte tussen Zandvliet en Lier (via Oelegem), kreeg zij reeds de naam „Noorderlijn” mee. Zij kan in de toekomst de aanleg van een derde (en een vierde) spoor tussen Berchem en Lier overbodig maken. Vele grote bedrijven in het noorden van de haven blijven alvast voorstander te zijn van deze nieuwe spoorlijn.



Het toekomstige tracé van de nieuwe „Noorderlijn”, bedoeld om de Antwerpse haven een tweede toegang langs het spoor te verlenen.

#### • Spoorauto ES405

Op de voorpagina van dit nummer staat ES405 afgebeeld in zijn opvallend geel-zwarte kledij. Vermoedelijk zijn vele lezers geïnteresseerd in de historie van dit voertuig. Dankzij de bereidwillige medewerking van de verantwoordelijke van het bovenleidingscentrum Antwerpen Oost kunnen wij gedetailleerd verslag uitbrengen over wel en wee van deze onderhoudswerkwagen. Wij danken de heer Coolsaet langs deze weg zeer hartelijk voor zijn gewaardeerde hulp en feliciteren de „mannen van zijn ploeg” voor het aan hun „nieuwe” Brossel gepresteerde werk.

Na het buitendienststellen van de motorwagens reeks 43 werden, zoals bekend, enkele exemplaren behouden voor ombouw tot werkwagens voor het onderhoud van de bovenleiding. Motorwagen 4326 behoorde tot deze om te bouwen voertuigen en kreeg het nummer ES405 toegevoegd. De ex-4326 werd op 25 sep-

tember 1989 in Hasselt opgehaald en overgebracht naar zijn nieuwe thuishaven Antwerpen Oost. De eigenlijke ombouwwerken, door het personeel van de dienst ES in eigen beheer uitgevoerd, begonnen op 15 oktober van datzelfde jaar. Voor eerst moest de uitlaat worden gewijzigd en diende de volledige binneninrichting ontmanteld. De bevoering werd aangepast aan de strenge eisen waaraan het voertuig in de toekomst moest voldoen. Een trap werd gemonteerd waardoor het mogelijk werd om vanuit het rijtuig de werkplatformen op het dak te bereiken. Vanaf maart 1990 kon begonnen worden met het vervaardigen en monteren van de binnerversterking en van de werkplatformen op het dak; vervolgens met het fabriceren van de kast voor de controleapparatuur voor verwerking van de meetgegevens van de stroomafnemer. Van zodra deze werkzaamheden tot een goed einde waren gebracht, kon half mei 1991 worden begonnen met de aanpassing van de elektrische bedrading en het ombouwen van de omloop van het koelwater. Eind 1991 volgde de afwerking van de binnenuitrusting en het opstellen van de platformverlichting. Vanaf 16 maart 1992 werd begonnen met de schilderwerken aan voertuig en uitrusting. Deze taak werd deels uitgevoerd in de werkplaats van het onderhoudscentrum Antwerpen Oost; een ander gedeelte werd uitgevoerd in Hasselt.

Alle opgesomde werkzaamheden werden in open lucht uitgevoerd.

Op 15 december 1992 verhuisde de motorwagen naar de CW Mechelen voor het schilderen van de wagenkast. Hij verliet deze werkplaats op 14 april 1992 in de nieuwe schildering voor werkwagens. Enkele dagen nadat we erin slaagden deze opvallende verschijning te fotograferen, werd de ES405 op 27 april 1993 voor een laatste controle van motorisatie en



De tweede museumbewaarpplaats voor historisch materieel : TW Haine-St.-Pierre. Onze foto toont de remise op 21 september 1985, met van links naar rechts de lokomotieven 2913, 2217, 6053X, 627(8) en 5931. Slechts de tweede en de vierde machine zijn nog in normale dienst. Foto Ronald Mardaga.



traktie naar de WDT Merelbeke gezonden, waarna het voertuig op 11 mei naar Antwerpen terugkeerde.

Op 3 juni werden tussen Antwerpen-Kiel en Boom de gebruikelijke opleidingsritten voor het personeel ingelegd. Intussen was het voertuig gekeurd en goed voor de dienst bevonden.

Na de onderhoudscentra Mons, Merelbeke, Tournai en Brugge bezit nu ook Antwerpen Oost een vernieuwde werkwagen.

#### • De spoorwegen in de haven van Antwerpen

Samen met de uitbouw van de Antwerpse haven groeide ook het spoorweginet. Binnen de haveninstallaties bestaat op dit ogenblik een zeer complex geheel aan spoorverbindingen. Meer en meer werden er rechtstreekse aan- en afvoerlijnen voorzien binnen de havenzone, waardoor deze verbindingen kunnen beschouwd worden als primaire spoorlijnen. Doch binnen het havencomplex bleven ze fungeren als gewone sporen van het station Antwerpen DS (Dokken en Stapelhuizen). Deze toestand was niet optimaal voor een vlotte bediening. Rekening houdend met de talrijke elektrifikaties en de steeds toenemende centralisatie voor het bedienen van de seinrichting, werd aan deze penetratielijnen een officieel lijnnummer toegekend. Het hierbij afgedrukte kaartje geeft de nieuwe nummering van de spoorlijnen in het havengebied in detail weer.

#### • EUROSTAR

In Rail-Aktueel van RR 31 hebben we reeds een kort berichtje opgenomen in verband met de HST „Eurostar”, die zal instaan voor de verbinding Paris/Brussel - London via de Kanaal-tunnel.

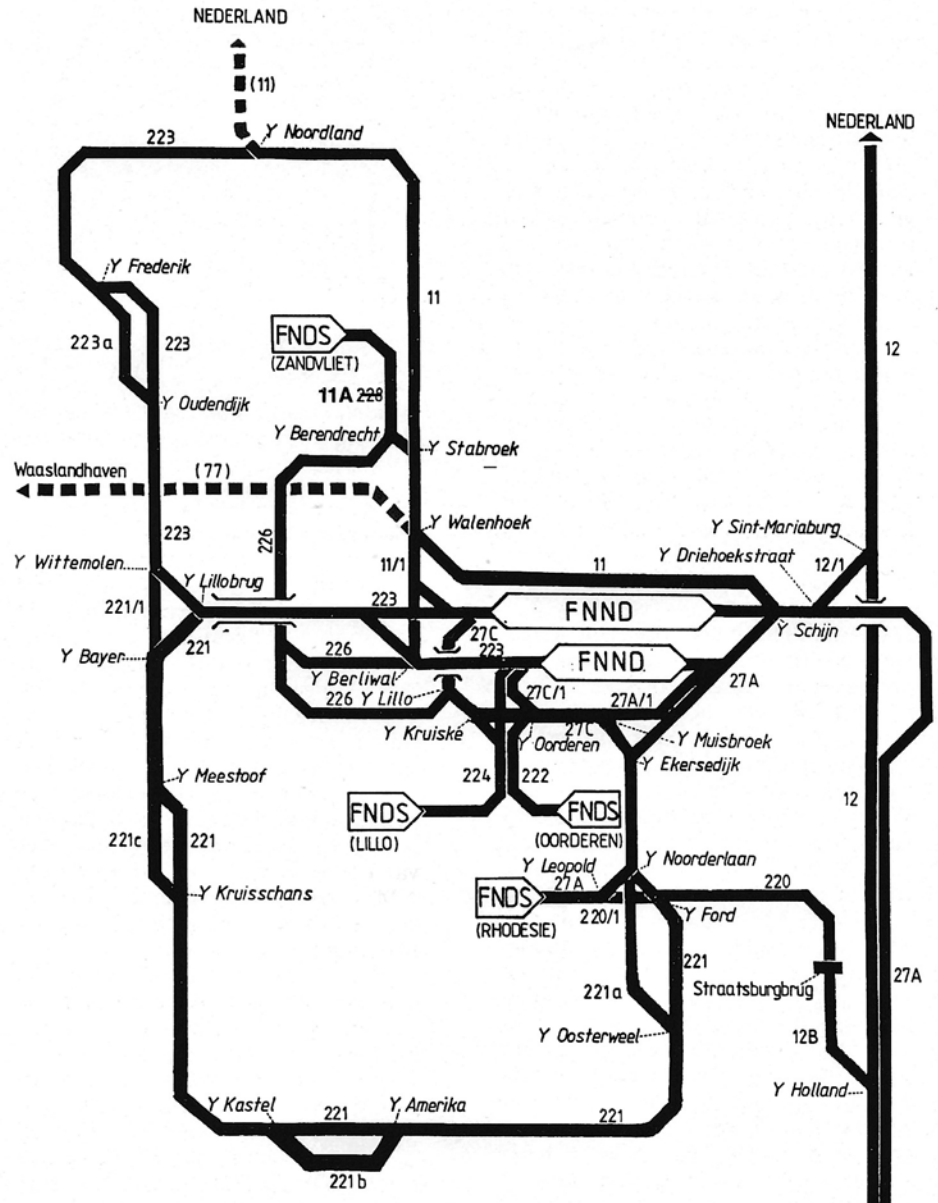
De verdeling van het materieel per net is als volgt :

- NMBS, 4 treinstellen, genummerd van 3101/02 tot 3107/08;
- SNCF, 16 treinstellen, genummerd van 3201/02 tot 3231/32 en 7 treinstellen, genummerd van 3301/02 tot 3313/14;
- BR, 11 treinstellen, genummerd van 373 001/002 tot 373 021/022.

#### • Opendeurdagen lijn 37 Liège - Köln Hbf

Gedurende het week-end van 16 en 17 oktober zullen de Belgische Spoorwegen en de Deutsche Bundesbahn de 150e verjaardag van de eerste internationale spoorlijn op het vasteland, Liège - Köln, feestelijk herdenken. Tal van manifestaties worden voor deze gelegenheid op het getouw gezet. Natuurlijk zullen de NMBS, de DB en tal van spoorwegverenigingen aan deze manifestaties deelnemen. In de verschillende stations langsheen het traject (Liège-Guillemins, Verviers Central, Eupen, Welkenraedt, Aachen Hbf, Stolberg, Eschweiler en Düren) zullen er tentoonstellingen worden gehouden en animaties worden ingericht.

## **B** HAVEN VAN ANTWERPEN Nummering lijnen



20 / 10 / 1992



#### • „Railissimo”

Enkele jaren geleden verdween het vertrouwde „B-revue”-magazine. Dat tijdschrift was in de trein nochtans een graag geziene reisgezel. Dankzij de bereidwillige medewerking van een dynamische uitgevergroep werd het idee nieuw leven ingeblazen. Een nieuwe trimestriële uitgave zag het levenslicht, waarvan het eerste nummer einde 1992 verscheen. Het nieuwe tijdschrift kreeg de welluidende naam „Railissimo” en bevat zowel Nederlandstalige als Franstalige artikelen omtrent cultuur, toerisme, spoorwegnieuwtjes, interviews en reportages uit binnen- en buitenland. „Railissimo”, hét tijdschrift van de Belgische Spoorwegen, zal de reizigers vanaf nu aangenaam begeleiden tijdens hun treinverplaatsingen. De NMBS wil met het nieuwe tijdschrift de band met de klant verstevigen. Moest u bedenkingen hebben omtrent

het blad, hebt u suggesties voor de volgende nummers of wilt u gewoon één en ander kwijt in verband met de trein, dan kunt u uw reacties (steeds schriftelijk) zenden naar volgend adres: NMBS-RAILISSIMO, Ravensteinstraat 60 - bus 30, 1000 Brussel. Het eerste nummer werd alvast geestdriftig ontvangen. Wanneer u Railissimo na lezing terug aan het haakje ophangt, wordt de reiziger na u eveneens blij verrast met een stukje aangename, leerrijke en onderhoudende lectuur.

#### • Verkoopstelsel SABIN

Door de veralgemening van het nieuwe systeem voor kaartverkoop (SABIN), waarover in ons vorig nummer uitgebreid werd bericht, was het noodzakelijk een aantal verkooppunten niet langer te behouden. De kleinere stationnetjes met personeel werden zodoende een gewone stopplaats of halte. In totaal werd in 63 stations de verkoop van biljetten stopgezet. Bij het verschijnen van dit nummer zal in alle 257 geselecteerde stations SABIN geïnstalleerd zijn.

Deze stations realiseren immers 98 % van de totale omzet en er neemt 91 % van alle reizigers de trein.

In de andere stations, waar geen biljettenverkoop meer plaatsvindt, worden de reizigers verwezen naar de treinchefs, die draagbare computers krijgen voor het afleveren van reiskaartjes.

#### • NMBS + NS = Hoofdwachter + Conducteur

Op het traject Maastricht - Liège-Guillemins was de samenwerking tussen de NMBS- en de NS-treinchef al twee jaar ingeburgerd. Iedereen was bijzonder tevreden over het bereikte resultaat. Daarom werd besloten om deze grensoverschrijdende diensten uit te breiden tot het baanvak Antwerpen - Roosendaal. De Nederlandse conducteurs van de standplaatsen Roosendaal, Dordrecht en Rotterdam komen sinds het in voege treden van de zomerdienstregeling met de Beneluxtreinen hun Belgische collega's tot in het Antwerpse Centraal station bijstand verlenen. NS-machinisten in Antwerpen-Centraal waren sinds lang een vertrouwd beeld. Zij brengen een aantal IC-treinen tot Antwerpen, waar een NMBS-collega overneemt voor het traject naar Brussel. Na terugkeer in Antwerpen neemt de NS-bestuurder een volgend konvooi mee terug richting Nederland.

#### • Elektrische lokomotief 2802 opgenomen in het museumbestand

Zopas werd een tweede elektrische lokomotief officieel in het historisch patrimonium van de NMBS opgenomen. Lokomotief 2802 zal in deze hoedanigheid haar oudere zusje 2912 mogen vervoegen. De reeks 28, waarvan slechts drie exemplaren bestaan, kan worden beschouwd als een prototype voor de latere reeksen 22, 23 en 25. Een volledige beschrijving van de



*HLE 2802, hier te Brussel Zuid in juni 1978, is de tweede elektrische NMBS-lokomotief (gebouwd in 1949) die in het historisch bestand terechtkomt. Foto Ronald Margada.*

reeks 28 kunt u vinden in ons nummer 22/90 (blz. 51/56).

#### • Onze M2-rijtuigen komen terug uit Nederland

Op 28 mei 1989 werd er tussen de Nederlandse Spoorwegen (NS) en de NMBS een kontrakt afgesloten voor de huur van Belgische M2-rijtuigen, om het tekort aan materieel in Nederland op te vangen. Met de instroming van nieuw materieel worden deze NMBS-rijtuigen in Nederland overbodig. Het huurkontrakt werd dan ook beëindigd op 22 mei 1993. Alléén voor acht eersteklasserrijtuigen werd de overeenkomst nog even verlengd, waarna ook deze rijtuigen terug richting België zullen keren. Bij hun terugkeer moeten alle voertuigen naar de CW Cuesmes voor kleinere aanpassingen. Het betreft hier eigenlijk het terugbrengen in de originele toestand van vóór het vertrek naar Nederland. Voor het gebruik bij onze Noorderburen dienden immers een aantal kleinere ingrepen te gebeuren.

#### • Omgebouwde slaaprijtuigen type WL-AB30 in dienst

De NMBS heeft met de nieuwe dienstregeling de omgebouwde 1ste/2de klasse slaaprijtuigen (WL-AB30) ook in dienst gesteld op de verbinding Brussel - Azurenkust. Even voordien reden deze rijtuigen al mee in de internationale treinen op de relaties Brussel - Basel - Rome en Oostende - Wenen. Voor testritten werd het traject Basel - Oostende gekozen. De omgebouwde rijtuigen kregen prachtige rapportcijfers. Deze rijtuigen werden reeds in 1955/56 gebouwd. De volledige reeks bestond uit 80 stuks die bij de CIWLT de nummers 4501 tot 4580 droegen. In 1992/93 werd beslist om een aantal ervan volledig om te bouwen omdat de rijtuigkasten nog in opmerkelijk goede staat verkeerden. De volledige herinrichting gebeurde in de werk-

plaatsen van „Wagons-Lits” in Oostende. In totaal zijn er in elk rijtuig tien ruime kompartimenten met 1, 2 of 3 bedden en een zeer comfortabele zetel. De „woonruimte” is zeer smaakvol ingericht en het rijtuigcomfort is optimaal dankzij de gloednieuwe „Schlieren”-draaistellen. Er werd eerst een prototype afgewerkt bij de CIWLT in Oostende. Oorspronkelijk wou men een twintigtal rijtuigen ombouwen, maar uiteindelijk zal het bij zeventien stuks blijven. In Spanje werden de kasten voorbereid en de afwerking gebeurde, zoals gezegd, in Oostende. Van de verbouwde rijtuigen zullen er vijf bij de Nederlandse en zeven bij de Oostenrijkse Spoorwegen worden ingeschreven. De NMBS krijgt eveneens een vijftal eenheden (deze blijven wel eigendom van Wagon-Lits) toegewezen en brengt deze in de gemeenschappelijke TEN (= Trans Euro Nacht)-pool. Deze „pool” overkoepelt momenteel negen spoorwegmaatschappijen en draagt zorg voor het beheer en de organisatie van de internationale nachtverbindingen. In totaal brengt de NMBS naast de omgebouwde AB30-rijtuigen nog 11 andere slaapwagens op het spoor, nl. 5 rijtuigen type MU (eveneens eigendom van Wagon-Lits) en 6 rijtuigen type T2 (eigendom van de NMBS). De nieuwe rijtuignummers, volgens de UIC-code, luiden 71 aa 70 70 001 - X tot 70 017 - X (aa = code van het eigenaarsnet of van de spoorwegmaatschappij waarbij de rijtuigen werden geïmmatriculeerd; X = controlecijfer).

#### • Reeks 59 terug in het bestand opgenomen!

Nadat tien diesellokomotieven reeks 59 waren teruggekeerd uit Frankrijk, waar ze door de SNCF werden gebruikt voor het slepen van zware ballasttreinen voor de aanleg van de TGV-lijn, werden ze prompt terug in dienst gesteld. Samen met de reeks 51, en toegewezen aan de werkplaats Merel-







beke, rijden zij nu in plandiensten. Meestal zijn ze te vinden aan kop van kolentreinen tussen Merelbeke Vorming en de elektriciteitscentrale in Ruien. Zodoende wil men beletten dat, door een te lange afstelperiode, de lokomotieven niet meer optimaal zouden functioneren. Er bestaan plannen om deze machines nadien ook bij ons in te zetten voor werktreinen voor de aanleg van de HST-lijnen.

#### • Restauratie Antwerpen-Centraal : tweede fase

Nadat tot nu toe de aannemer vooral bezig was met het uitvoeren van de nodige versterkingen in de „ondergrond” van het station, wordt nu ook op de perrons ervaren dat er wat roert. Sinds begin mei werd begonnen met het opstellen van enkele afbakeningen op de verschillende perrons om de ondersteuning op te bouwen voor een werkplatform. Voor de tweede maal moest een torenkraan worden opgesteld. Het station werd daarom in het weekeinde van 12 en 13 juni 1993 voor de vierde maal (bijna) treinloos. Een pendeldienst reed om de tien minuten af en aan tussen de opstaphalte Ploegstraat en het station Berchem. Er werd, zoals in het verleden, weer gereden met vierledige elektrische motorstellen. Moest er onverhoopt bij de werkzaamheden toch iets zijn migelopen, dan had men de beschikking over een dieselvesleept rijtuigstel dat gedurende de hele tijd „stand-by” was opgesteld in de wijkbundel.

Dat de opknappbeurt aan het station nog lang niet ten einde is mag blijken uit het gegeven dat ook in de periode 1994/95 nog een aantal werken dient uitgevoerd. In 1994 zal men ook de gevel kant dierentuin onder handen nemen voor een grondige reinigingsbeurt. De eigenlijke restauratie van het gebouw is voor nog later. Volgend jaar zal ook de Post het station verlaten. Daarna komt er een volledige herverdeling van de beschikbare ruimte. Hierbij zullen een aantal handelszaken van plaats wisselen. Er bestaan ook plannen om de lokettenzaal haar vroegere uitzicht terug te geven.

In 1995/96 zal worden begonnen met de werken voor de aanleg van de HST. De winkeltjes onder de sporen in de Pelikaanstraat moeten dan worden gesloten om de grote ombouwwerken van het station te kunnen aanvatten. Het



Spoorlijn 94 Tournai - Lille werd geëlektrificeerd en op 25 mei 1993 als zodanig officieel ingehuldigd. De foto toont de eerste fase van het aanbrengen van de bovenleiding. Foto NMBS.

is nu wel zeker dat er in de komende jaren in en om het Centraal Station nog heel wat te gebeuren staat ! Antwerpen Centraal was gesloten voor het treinverkeer : 1. 21 en 22 juni 1986; 2. 10 en 11 oktober 1987; 3. zaterdag 23 september 1989; 4. 12 en 13 juni 1993.

#### • Tournai - Lille elektrisch

Op dinsdag 25 mei werd in aanwezigheid van de nationale Verkeersminister, de heer Coëme, de nieuwe lijn 94 Tournai - Lille officieel in gebruik genomen. Deze 21 km lange spoorverbinding werd in de voorbije maanden volledig vernieuwd en geëlektrificeerd. Op de bovenleiding van het eerste baanvak (Tournai - vertakking Froyennes) staan de klassieke 3000 Volt gelijkspanning. Na de lichtscheiding (een soort „sas” zoals te Roosendaal-grens) worden de treinen gevoed uit 25000 Volt wisselspanning. In de beginperiode zullen de nieuwe „Eurostar”-treinen ook van deze spoorlijn gebruik maken.

#### • De „Ourthe-lijn” onder 3000 Volt

Sinds het in voege treden van de nieuwe zomerdienstregeling rijden er elektrische treinen op de lijn 43. Spoorlijn 43 verbindt Angleur, nabij Liège, via de Ourthevallei met Marloie. De dieselvesleepte reizigerstreinen op

deze lijn ruimen de plaats voor elektrische motorstellen, aangevuld met elektrisch gesleepte treinen. De start van de elektrische dienst ging gepaard met enig feestvertoon, waarbij de NMBS nauw samenwerkte met de plaatselijke Toeristische Federaties. Er werden speciale kortingen voorzien (evenementenbiljetten) en op de volledige Ourthelijn kon men gratis sporen. Er was voor elk wat wils : musea waar het verleden weer tot leven kwam, een gastronomisch festijn en/of aansluitende busreizen, ingelegd door de TEC, doorheen de historische stadsdelen van Durbuy, Tohonge en Wéris. Door de sportievelingen kon de mountain-bike (of de terreinfiets) in de Valleistreek even uitgeprobeerd worden.

#### • Oudere elektrische motorstellen buiten dienst

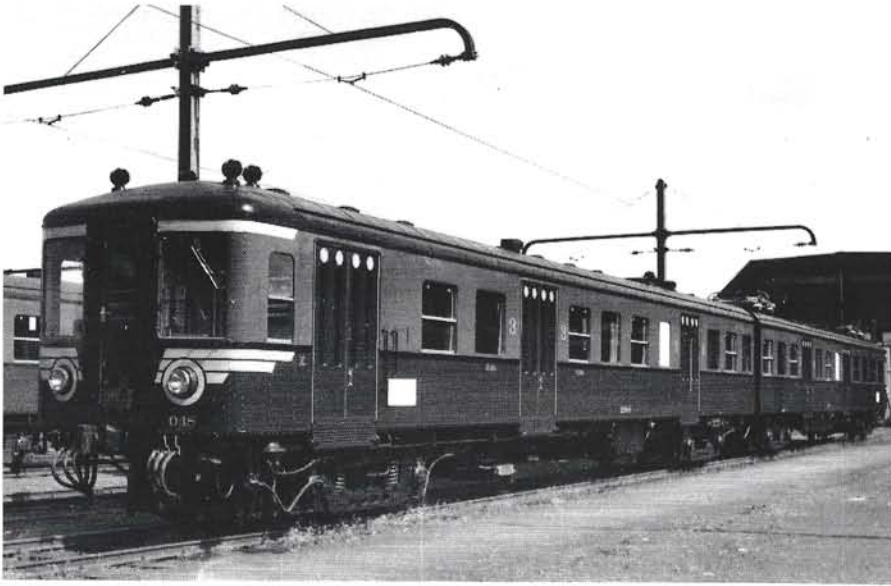
Mede door het instromen van de driedelige breaks wordt het mogelijk de oudste elektrische motorstellen te vervangen door moderner en comfortabeler materieel. Verschillende motorstellen zullen aan de dienst onttrokken worden vanaf de datum van het eerste onderhoud volgend op 23 mei 1993.

Als buiten dienst te stellen materieel noteerden wij de volgende nummers : - 046, 047, 048, 049 van het type 53

Ondanks de nog steeds dreigende sluiting van ex-NMVB tramlijn 90 tussen Anderlues en La Louvière, vond de TEC het nodig daar in mei 1993 een „onkruidverdelgingstrein” in te zetten. Fotograaf Wim J. Moréls, die op 10 mei te St.-Vaast-Evitement getuige was van deze activiteit, beschrijft samenstelling en werking van die merkwaardige combinatie : „De trein” bestond uit SJ-werk-mw 9173 en een vierassige 20-tons platte wagen (vermoedelijk de 8141 uit 1913), waarop een „Unimog”-tankauto. Het verdelgingsmiddel werd verspreid door twee vaste vernevelkoppes, gemonteerd op de achterkant van de platte wagen en een handspuit. Het geheel bewoog zich voort in het tempo van een snelwandelaar. Merk op, dat vier man personeel aanwezig zijn. De functie van de persoon in de rechtse achterdeur van SJ 9173 is mij niet duidelijk.”

Brussel Zuid, P.H. Spaaklaan (terminus lijn 90) : PCC's 7166, 7158 en 7156, die supporters van F.C. Antwerp naar het Rondpunt Meir in Anderlecht moeten brengen, n.a.v. de wedstrijd Anderlecht-Antwerp op 14 november 1992, wachten op de aankomst van de speciale supporterstrein. Het gaat hier om de eerste versterkingsdienst voor een voetbalwedstrijd sinds jaren ! De extra-trams staan hier afgebeeld op een intussen reeds geschiedenis geworden plaat(s)je. In de achtergrond de toren van het Brusselse Zuidstation, die op 18 december 1992 werd neergehaald. Reeds in de tweede helft van november '92 verdwenen de verschillende gebouwen van het stationsemplacement aan de kant van de doodsporen 1 tot 4. Dia Bernard Scoriel.





Een dertigtal oudere elektrische motorstellen gaat verdwijnen, waaronder het nummer 048 van het type 53 „Marelli”. De foto toont dit stel, zo goed als nieuw, in de toen gebruikelijke en fraaie licht- en donkergroene schildering en met tweede en derde klasse-aanduiding. Waar is de tijd? Schaarbeek, 7 juni 1954; foto uit de verzameling van Georges Nève.

Marelli;

- 051, 057, 062, 065, 073, 075, 078, 088, 098, 103, 105, 112 en 127 van het type 54;

- 502, 505, 509, 510, 517, 518, 519, 520, 527, 530, 531, 532 en 538 van het type 55.

Een zestal motorstellen gaat naar een buitenlandse koper (062, 073, 075, 078, 098 en 517).

Als gevolg van de nieuwe dienstregeling werden verschillende wijzigingen doorgevoerd in de verdeling van het traktiematerieel. Werkplaats Ronet verliest alle elektrische motorstellen, maar blijft nog tot september instaan voor het onderhoud. Ronet blijft echter wel eigenaarsdepot van de elektrische locomotieven reeksen 20 en 23. Aan St.-Ghislain wordt, naast de reeks 22, nu ook het onderhoud van de elektrische motorstellen van de types 54 (de nummers die nog in dienst blijven), 56 en enkele stellen van het type 63 toevertrouwd. J.M.

• **Tienjarig bestaan van de Werkgroep Spoorweggeschiedenis - Herschildering van de locomotief type 51 in de Museumwaarplaats te Leuven**

Op zaterdag 24 april 1993 werd met enige luister het tienjarig bestaan gevierd van de „Werkgroep Spoorweggeschiedenis”. De „WGT” die werd opgericht in het voorjaar van 1983, telt een 50-tal leden en heeft als doel de onderlinge samenwerking te bevorderen tussen de personen die zich bezighouden met de bestudering van de Belgische spoorweggeschiedenis (door elkaar op de hoogte te houden van het eigen studie- en onderzoekwerk, door informatie uit te wisselen omtrent allerlei archiefmateriaal enz.). Met dieselmotorwag 4509 van de stelplaats Stockem werd in de voormiddag van Brussel naar Haine-Saint-Pierre gespoord, alwaar de „nieuwe” museumwag 4509 van de NMBS (zie elders in dit nummer) bezocht

werd. In de namiddag werd via Charleroi-Sud naar Leuven gereden, waar in het museumdepot een receptie georganiseerd werd en in aanwezigheid van de pers drie nieuwe publicaties voorgesteld werden: „NMBS Type 51”, door H. de Bot (uitg. Historail), „Le rail au Congo Belge - Tome I”, door een auteurscollectief (uitg. Ediblanchart), en „De Brusselse Noord-Zuid-Verbinding 1952-1992”, door P. Jacops (uitg. Jenka). Hoogtepunt van de manifestatie was wel de officiële presentatie te Leuven van de enig overblijvende stoomlocomotief type 51 in de (bruine) kleur van de jaren '20. Reeds in 1929 verkocht de NMBS de betrokken locomotief (Belg. Staat nr. 1152) aan de „Carbonisation Centrale de Tertre”. In 1967 verwierf de NMBS de machine

terug, door haar te ruilen voor een stoomlocomotief type 53. De NMBS herstelde de locomotief, zodat deze stationair kon tentoongesteld worden, maar koos toen voor een groene livree (zie RR 24, blz. 133). Vermits locomotief 1152 gedurende zijn lange loopbaan echter nooit in deze kledij gereden heeft, werd meermaals voorgesteld om deze getuige uit het verleden een meer historisch correcte tint te geven. Naar aanleiding van de publicatie van het boek „NMBS Type 51” van H. de Bot ontstond het idee om de stomer te herschilderen in de kleuren van de jaren '20. Aan de hand van aanwijzingen van enkele leden van de Werkgroep Spoorweggeschiedenis, gebaseerd op foto's, vroegere reglementeringen en schaalmodellen in het Spoorwegmuseum te Brussel-Noord, werden de juiste kleuren en de compositie ervan bepaald, en werd door de Commissie Historisch Patrimonium van de NMBS een herschilderingsprogramma opgesteld. Bovendien werden enkele ontbrekende elementen, waaronder de zandbak en de veiligheidskettingen, heraangebracht, zodat het „oude” karakter van de stoomloc volledig hersteld werd. Het project is een voorbeeld van samenwerking tussen de NMBS en enkele ernstige spoorwegliefhebbers. Mogen wij hopen dat na deze geslaagde restauratie ook enkele andere „stukken” uit de verzameling te Leuven (waaronder de loc 7.039) op dezelfde wijze zullen onder handen genomen worden? J.V.O.

• **Eurotunnel : het grootste gat**

Omstreeks Kerstmis 1993 zou de kanaaltunnel worden ingehuldigd. Zou, want zowel de afwerking van deze Frans-Britse onderzeese spoorverbinding en van de hogesnelheidslijn London - Eurotunnel als de



„Benelux”-locomotief 1189, tijdens een optreden voor Franse en Luxemburgse spoorwegpersonaliteiten, op lijn 27 te Epepegem. Met een wel zeer uitzonderlijke en zware sleep ballastwagens wordt het remsysteem gedemonstreerd. De opname ontstond op 2 februari 1993 bij valavond en bij allesbehalve schitterende weersomstandigheden, zodat fotograaf Ronald Mardaga beroep moest doen op een grote lensopening en op een lage sluitersnelheid.



levering van het benodigde spoorwegmaterieel liepen reeds ernstige vertragingen op. Zo zal bv. de „high speed link” tussen de Britse hoofdstad en de kanaaltunnel deze eeuw nog NIET kunnen bereden worden en vormt zij heden slechts een denkbeeldige lijn op een landkaart... Het Frans-Britse consortium, dat de tunnel liet graven en dat de exploitatie zal verzekeren, heeft zich ook op financieel vlak lichtjes misrekend, want op dit ogenblik bedraagt de **méerprijs** van de onderneming t.o.v. de oorspronkelijk geschatte kosten niet minder dan zo'n 3,6 miljard Britse - gevalueerde - ponden. Met andere woorden : de bouwheren zitten met een extra-gat in de beurs van een dikke 190.000.000.000 BF - of zes complete pré-metro's op z'n Antwerps ! Dit „biggest hole in the pocket” (vandaar de titel) zal alleszins tot ver in de 21e eeuw zijn stempel op de vervoerprijzen blijven drukken. Toch blijft het Eurotunnel-consortium optimistisch, want tegen 2013 („what's in a number?") verwacht het 55 miljoen reizigers te mogen vervoeren !

In „The World In 1993” (magazine gepubliceerd door „The Economist Publications”, waaruit ik naast de artikeltitel een aantal gegevens ontleende) geeft auteur Jack Grimston kandidaat Engeland - Frankrijk (of vice versa)-reizigers alvast de raad, in 1993 en voor een groot gedeelte van 1994 toch maar de boot te nemen... S.C.



#### • Groene bussen

In december '92 sloot De Lijn een overeenkomst met het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap in het raam van de door het kabinet van Economische Zaken gepromote demonstratieprojecten Rationeel Energie-Gebruik.

Het door De Lijn uit te werken proefproject heeft als doel te onderzoeken of de klassieke dieselmotoraandrijving van de bussen op termijn kan vervangen worden door een nieuw, „milieuvriendelijker” systeem.

Voor deze proef voorziet de VVM zeven „Groene” bussen.

Twee ervan krijgen een hybride aandrijving bestaande uit onder meer een verbrandingsmotor, een elektrische generator, een batterijgroep, één of meerdere elektrische motoren en de bijbehorende elektronische elektrische schakelapparatuur.

Het werkingsprincipe van deze hybride bussen lijkt enigszins op dat van de Electrobussen die in de jaren zestig door ACEC werden uit-

getest. Het kan als volgt samengevat worden : een elektrische generator wordt aangedreven door een verbrandingsmotor; één of meerdere elektrische motoren zorgen voor de voortbeweging van de bus; wanneer de bus optrekt krijgen deze tractiemotoren hun energie van de generator en van een batterijgroep; wanneer de bus stilstaat wordt de energie van de generator afgeleid naar de batterijgroep; tijdens het remmen kan nog energie worden teruggewonnen en naar de batterijen gevoerd.

De aanwezigheid van een batterijgroep vormt het grote verschil t.o.v. de reeds vermelde Electrobussen. Deze batterij speelt de rol van energiebuffer en vlakke vermogenspieken, gevraagd bij het optrekken, af. Hierdoor kan een kleinere verbrandingsmotor volstaan, die bovendien, bij een constant toerental en vermogen, kan werken met een optimaal rendement. Hierdoor kan de emissie van de verbrandingsmotor tot een minimum beperkt worden. In stadscentra rijden de hybride bussen zelfs volledig elektrisch (enkel op batterij).

Vijf andere bussen zullen uitgerust worden met een aardgasmotor. Deze aardgasbussen vereisen wel een speciaal tankstation. Dat zal gebouwd worden door de aardgasleverancier. Deze installatie kan echter niet rendabel zijn met slechts vijf aardgasbussen. Daarom werd gezocht naar een stad of gemeente die ook haar eigen voertuigen (dienstwagens, vuilniswagens enz.) op aardgas wil laten rijden. Inmiddels heeft de stad Kortrijk zich hiervoor als kandidaat aangemeld.

De proeven met deze zeven „Groene” bussen zullen van start gaan in 1994. De kostprijs van de proeven (meerprijs t.o.v. gewone bussen) bedraagt 31 miljoen. R.B.

#### ANTWERPEN

##### • De spoorwerken in het stadscentrum : nabeschouwingen

##### EVENEMENTEN

Op vrijdag 26 maart 1993 werd „Antwerpen, Culturele Hoofdstad van Europa” officieel boven de doopvont gehouden, waarbij Koning Boudewijn en Koningin Fabiola zich op een gedeelte van het door hen af te leggen traject lieten vervoeren door een democratische De Lijn-autobus !

De dag voordien werd, zoals reeds in ons vorig nummer vermeld, tramlijn 4 naar het niet meer bestaand Tolhuis verlengd en bereikte lijn 8 opnieuw de Lambermontplaats.

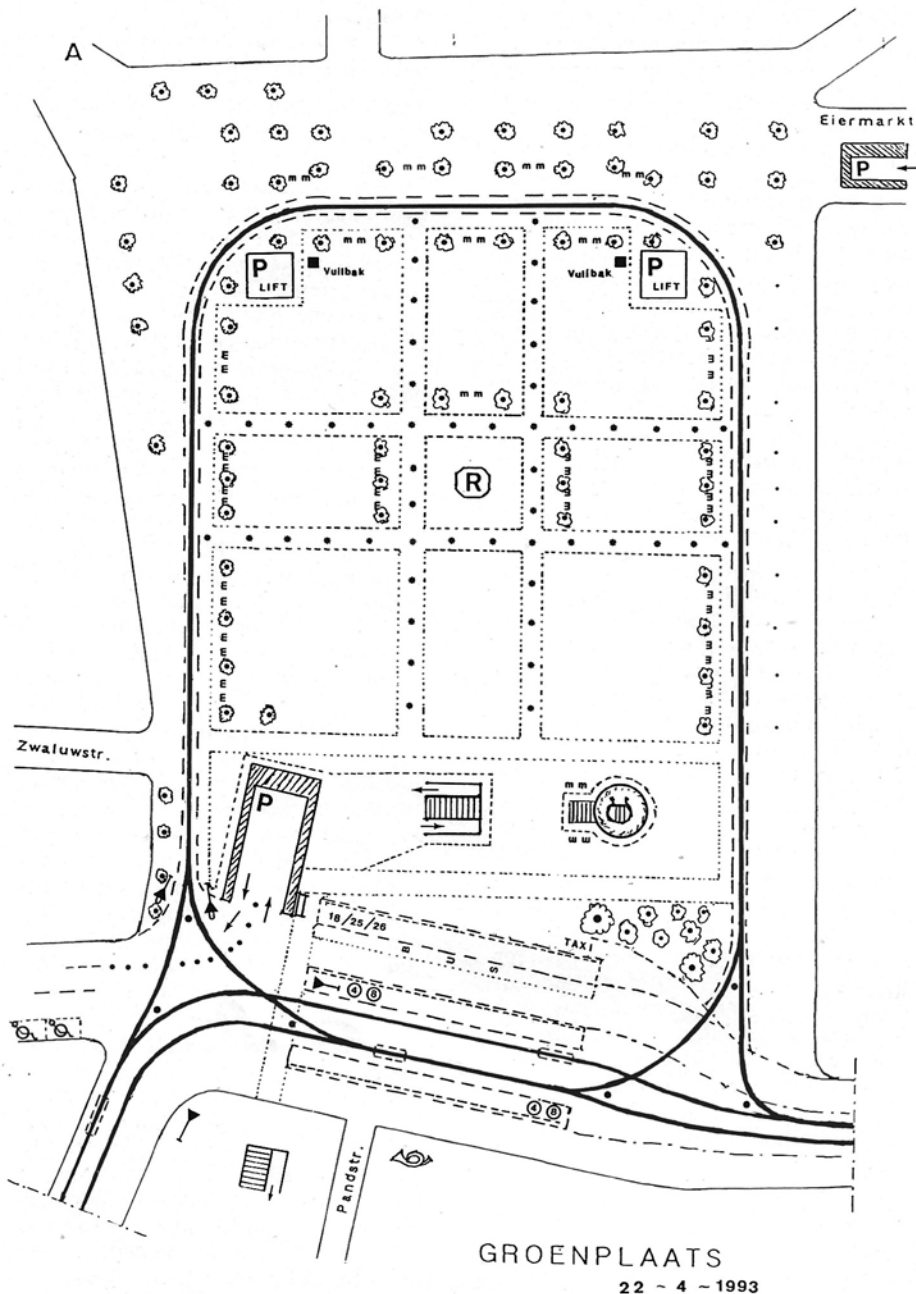
Op woensdag 31 maart werd de evenementenlus rond de Groenplaats voor het eerst officieel door een tramrijtuig bereden. PCC 2014, die het eerste en aarzelende rondje rond het plein (door een aantal Sinjoren en ander volk zeer oneerbiedig de „nieuwe Antwerpse kattedak” genoemd) mocht rijden, was voor rekening van Antwerpen's grootste krant getooid in een revolutionaire „Contra Vision”-reklamejas. Ondanks het gegeven dat bij deze nieuwsoortige publiciteits-bekleving de reiziger wel naar buiten maar een „buitenstaander” niet naar binnen kan kijken, was reeds 's anderdaags een gedeelte van de reclame verwijderd van zijvensters en deuren aan de stuurstand van het rijtuig...

Vrijdag 16 april werd de Groenplaatslus nogmaals bereden, deze maal door de verbouwde PCC's 2118 en 2117. Deze gekoppelde rit vertrok vanaf de Draakplaats en de rijtuigen vervoerden verkeersminister Sauwens, Antwerpen's burgemeester Cools, De Lijn directeur-generaal Van Wesemael en talrijke vooraanstaande genodigden en tramvrienden op de officiële inhuldigungsrit van de vernieuwde spoorinfrastructuur in het stadscentrum. Na een verkennende wandeling over de Groenplaats ging de tocht verder naar



PCC 2029 op lijn 4 berijdt vanuit de Katelijnevest het richting Groenplaats afbuigende spoor, waarbij een vergelijking met de foto bovenaan blz. 113 in RR 31 interessant is. 24 april 1993, foto Alex Krakowsky.





De nieuwe sporenligging op de Groenplaats, Antwerpen. Tekening Frans Willemsen.

Berchem, waar aan de St.-Willibrorduskerk - 120 jaar geleden het eindpunt van de eerste Antwerpse paardetramlijn - werd overgestapt op enkele fraaie ATAM-museum-autobussen en op de Lijn „VIP-car”. In het Antwerps Tram- en Autobusmuseum opende verkeersminister Sauwens, na de gebruikelijke toespraken, de meer dan belangwekkende thematentoonstelling „120 jaar tram in een wijzigend Antwerps stadsbeeld: 1873-1993”.

#### VERKEERSITUATIES EN EXPLOITATIE IN DE PRAKTIJK

**Leopoldstraat** : nadat de tram als „grote boosdoener” en als zg. oorzaak van de verkeersopstoppingen uit de Leopoldstraat verdween is de verkeersstoestand hier nog slechter geworden. Het nog aanwezige tramspoor wordt nu als bijkomende, tweede parkeerstrook gebruikt door „kortparkeerders” en door ladende en lossende vrachtwagens...  
**St.-Jorispoort - Lange Gasthuis-**

**straat** : hier is een opmerkelijke verbetering ingetreden in de nu in beide rijrichtingen geleide doorstroming van de trams op lijnen 7 en 8. Echter niet over een zeer grote afstand, want zowel aan de Nationale Bank als aan het Komediëplein liggen de niet-beïnvloedbare verkeerslichten als een ernstig obstakel vóór de ongestoorde rijvreugde !

**Huidevettersstraat** : in deze vrij korte straat is weinig wezenlijks veranderd. De „lichtjes verhoogde” trambedding is immers op maat van de automobilisten gesneden en zorgeloos parkeren of laden en lossen blijven hier voor een aantal doorstromingsproblemen zorgen.

**Meirbrug - St.-Katelijnevest** : het naar de St.-Pietersvliet doorverwijzen van lijn 4 heeft het aantal tramrijtuigen op de as Meirbrug - Tolhuis verhoogd, waardoor daar een stijging van de verkeersproblemen ontstaat. Bovendien is de wachttijd

vóór de verkeerslichten aan de Katelijnevest - zijde Meirbrug - veel te lang, zodat daar o.a. veel tijd wordt verloren door de rijtuigen op lijn 7 die de Meirbrug dienen te kruisen. Weliswaar mogen de van de Meirbrug de Huidevettersstraat inzwenkende trams iets vroeger dan het autoverkeer vertrekken, doch het daar in beweging komen van de tram betekent voor een aantal automobilisten ten onrechte het sein voor het op gang brengen van hun voertuig. Daardoor zou ooit wel eens een geheel ongewenst tram-auto-voetganger „sandwich-effekt” kunnen ontstaan, met alle betreurenswaardige gevolgen vandien...

**Meirbrug - Schoenmarkt - Groenplaats** : op dit tracé is, mede omdat lijnen 4 en 8 niet meer rond de Groenplaats rijden, een beduidende verbetering in de doorstroming van trams en auto's ontstaan.

#### HALTES

Op de Groenplaats mogen de voor tram en bus nieuw aangelegde halte-faciliteiten vóór het hoofdpostkantoor méér dan bevredigend genoemd worden. Toch zou de onwetende tramreiziger, die vanaf de kathedraal de Groenplaats kruist, er op moeten gewezen worden dat hij, om de haltes te bereiken, best links van de in- en uitrit van de ondergrondse autoparking blijft, om zodoende het naar de haltes leidende zebra-pad te kunnen gebruiken.

Lijn 8 kreeg staduitwaarts opnieuw een halte aan de Meirbrug, doch de tussenliggende afstand tot haar volgende halte (Mechelseplein) is veel te groot om comfortabel te zijn, iets wat overigens ook geldt voor lijn 7 tussen Katelijnevest en Mechelseplein.

Stadinwaarts is er op lijnen 7 en 8, tussen Nationale Bank en St.-Katelijnevest resp. Groenplaats, ook slechts één halte even voorbij de Arenbergstraat, wat ook een iets te grote tussenafstand oplevert. Voor lijn 4 is één en ander iets gunstiger, want voorbij de Groenplaats deelt zij, richting naar en van St.-Pietersvliet, de op normale afstanden liggende haltes met lijn 7.

#### AUGUSTUS 1993

Met „Sail 93”, een kleine en grote zeilschepen-rally waarbij naar schatting zo'n 2 à 3 miljoen kijklustigen worden verwacht, wordt het openbaar vervoer naar, vanuit en in Antwerpen geconfronteerd met een enorme opgave. De ervaring met het fameuze „horizontale” openingsvuurwerk voor Antwerpen '93 indachtig, zal het me benieuwen hoe de NMBS en De Lijn deze uitdaging het hoofd zullen weten te bieden.

Vervolg en slot in oktober... S.C.

• Voor „Antwerpen '93” wordt in Gent reclame gemaakt door PCC-rijtuig 07 en door trolleybus 10; in de provincie Limburg werd deze taak toebedeeld aan de autobussen 5705 en 5707, ter-

wijl in Oostende de Antwerpse honneurs worden waargenomen door autobussen 5886 en 5895.

• In Antwerpen werden (nog) enkele dienstvoertuigen van de ex-NMVB „ingepikt” door de ex-MIVA. Het betreft Renault „kipwagen” 9789 die het nieuwe nummer 8027 kreeg en het VW-voertuig 9827, dat voortaan onder het nummer 8028 door het leven gaat.

• In de eerste helft van mei 1993 werden volgende autobussen herschilderd (De Lijn-livrei) : 1007, 14, 41, 46 en 67. Er bleven toen nog slechts de 1066, 70, 74 en 76 in MIVA-schildering over, zodat de hele reeks „1000” weldra in een De Lijn-outfit zal rondtoeren.

• Tussen 1 november 1989 en 31 december 1991 verdwenen de autobussen 649, 651, 652, 655, 656 en 660 definitief van het toneel. Desondanks reden hun soortgenoten 642, 644, 650, 658, 659 en 661 nog in de eerste helft van 1993 in de vertrouwde rode kleur rond.

• „De Polder” had begin mei 1993 reeds zeventien nieuwe Mercedes 0 405 autobussen in dienst, genummerd van 341 tot en met 357. L.C. en S.C.

#### • Publiciteitstrams

PCC 2014 : „Gazet van Antwerpen” sinds 31/3/93, in „Contra Vision”-bekleving (voor verdere details : zie „De spoorwerken in het stadscentrum”).  
2127 : „Meubellux” t.e.m. 23/4/93, „Fristi” vanaf 24/4/93 (da’s snel !);  
2145 : „Bobbejaanland”-schildering vanaf 1/4/93;  
2063 : de „Diamanttram” is eind mei in ombouw gegaan.

#### • De Lijn-schildering

Stilletjesaan is nu de helft van de Antwerpse PCC-vloot in de De Lijn-livrei gestoken; hij die bv. nog „gebanaliseerde” en van Scharfenberg-koppeling voorziene rood-witte rijtuigen (ex-Miva-schildering) wil fotograferen moet zich heus gaan repen !

Een overzicht : op 1/6/93 waren volgende wagens als De Lijn-rijtuig geschilderd : 2009-12, 20, 21, 24-28, 30, 32, 34, 36, 37, 39-43, 48, 51, 71, 84-87, 89, 91-96, 98, 99-124, 126, 131-144, 146, 147, 149, 151, 154, 155, 165. (De in vetjes gedrukte nummers slaan op reeds verbouwde rijtuigen.)

In ombouw : 2063, 74, 97, 125, 138, 148, 160 en 164. E.M.

#### OOST-VLAANDEREN

##### • Tramkoker Sint-Pietersstation...

De koker is er ! Met een voorsprong van circa 6 maand op het voorziene tijdschema, werd de koker midden mei volledig doorgestoken. De ingebruikname is voorzien tegen de herfst 1994. Er rest evenwel nog de volledige afwerking van de koker (met o.a. de roltrappen van en naar de treinperrons en het herstellen van de perronoverkap-



PCC 2014, hier nog zonder rijtuignummer maar met zijn intussen in Antwerpen vermaard geworden publiciteits-bekleving, in de stelplaats Hoboken. Het reclame-grapje „Heb je vandaag de tram al gelezen?” werd nog uitgebreid met „...en heb je al met de „gazet” gereden?” Foto Gazet van Antwerpen.

pingen) en het doortrekken van de trams tot in de tunnel, wat gepaard moet gaan met de volledige herinrichting van het Maria-Hendrikaplein.

Teneinde kosten en rijtijd te besparen, werd de plaatselijke omlegging van de buslijnen (zie RR 32, p. 154) aan de achterkant van het station gedeeltelijk opgeheven. Vanaf 15 mei rijden alle streekbussen komende van de Heuvelpoort en de Parklaan (lijnen 55b, 58a, 59a, 59d, 252, 682, 683 en 688) nu rechtstreeks naar het station via de Prinses Clementinalaan. Al deze bussen hebben thans hun eindhalte aan de andere kant van het stationsplein (kant Flandria-Palace) en gedeeltelijk zelfs in de Clementinalaan. De vroegere reisweg wordt enkel nog gereden op wekdagen tot 8u30.

##### • ...en de verlenging naar het Zuiden

In de betrokken wijk (er werd zelfs een heuse anti-tram vereniging opgericht - nl. VVV wat staat voor Vereniging voor een Veilige Sint-Pietersaalstraat), in de gemeenteraad en elders wordt nog steeds volop gedebatteerd over wat nu het beste tracé zou kunnen zijn. Hoewel het tracé langs de Sint-Pietersaalstraat nog altijd het meest waarschijnlijke is, zouden de stilaan op komst zijnde gemeenteraadsverkiezingen nog voor tal van verrassingen en obstructies kunnen zorgen. Wait and see...

Het Gentse stadsbestuur heeft ondertussen een plan voorgesteld voor een algemene reorganisatie van het verkeer tussen het station en De Sterre. In functie van de nodige eigen bedingen voor de tram, stelt het plan de invoering voor van een grote eenrichtingslus (in tegenwijzerzin) Kortrijksesteenweg - Sint-Denijslaan - Voskenslaan.

##### • Verlenging tramlijn 21

Begin juni waren de spoorwerken nagenoeg beëindigd. Er restte enkel

nog de verbinding te maken met het huidige eindpunt van tramlijn 21. Alle bovenleidingspalen stonden reeds overeind.

Inmiddels werd bekend dat na de verlenging van lijn 21, tramlijn 22 toch nog zou blijven rijden. De verlenging van lijn 21 zal anderzijds gepaard gaan met de herschikking van tal van buslijnen in de sector Gentbrugge, Melle en Merelbeke. Het gaat meer bepaald om de streeklijnen 53a, 696 en 700 en de stadslijnen 20/23 en 9/90.

##### • Werken Rabot, Burgstraat, Blaisantvest

Deze naar Gentse maatstaven gigantische werf was begin juni reeds ver gevorderd, zeker wat het tramgedeelte betreft. Het spoor van tramlijn 1 tussen het Rabot en het Gravensteen (via Rabotstraat en Burgstraat) was volledig aangelegd; er restte enkel nog de afwerking van het wegdek en het heraanleggen van de bovenleiding.

Ook op de Blaisantvest vorderen de werken voorbeeldig. Op hetzelfde tijdstip moesten nog enkele tientallen meter spoor worden afgewerkt evenals de doorgaande spoorverbinding van tramlijn 40 op de Begijnhoflaan ter hoogte van het Griendeplein. Op de meeste bovenleidingspalen na, diende ook hier de bovenleiding nog te worden aangebracht.

Alles laat vermoeden dat beide tramlijnen rond 15 juli opnieuw hun normale route zullen kunnen volgen.

##### • Stakingen

De Lijn staakte in Oost-Vlaanderen op woensdag 19 mei (samen met de entiteit Limburg) en op vrijdag 4 juni (samen met alle andere entiteiten). De staking draaide vooral rond een geplande vermindering van de dienstverlening 's avonds en tijdens de week-ends. De vakbonden vrezden ook voor



een sanering en (gedeeltelijke) privatisering van de technische diensten. In het Gentse zou bovendien wrevel bestaan rond het feit dat het stads- en streekvervoer nog steeds te weinig geïntegreerd en gecoördineerd is.

#### • Nieuwe autobussen

Vanaf 9 maart rijden nu ook gelede autobussen in het streekvervoer rond Gent. De 17 nieuwe harmonicabussen worden ingezet op de drukke streeklijnen naar o.a. Lokeren, Wetteren, Nevele en Zomergem.

Op 15 maart kwam in Gent de eerste Van Hool-A300 lagevloerbus toe. De officiële inhuldiging greep plaats op dinsdag 20 april in aanwezigheid van o.a. Minister Sauwens. Sindsdien worden de 13 bussen vooral ingezet op de lijnen 5/50, 70/71, 38 en 9/90. In het najaar volgen nog eens 20 bussen.

#### • Trams uit Saint-Etienne

Het is nu vrijwel zeker dat het Gentse trampark op korte termijn tijdelijk zal aangevuld worden met 6 tweedehands-trams uit het Franse Saint-Etienne.

#### • Nieuwe ontwaardingsapparatuur

In de loop van de voorbije maanden werd koortsachtig gewerkt aan de voorbereidingen voor de inbouw van de nieuwe Prodata-ontwaardingsapparaten in alle bussen en trams in Oost-Vlaanderen. De planning voorziet dat de apparatuur op zondag 4 juli 1993 in werking treedt. Van dan af zal het mogelijk zijn een veel nauwkeuriger beeld te krijgen van de ontvangsten en de reizigers op elk van de lijnen, ritten, dal- en spitsuren enz., althans voor wat de biljet- en kaartreizigers betreft.

De invoering van dit nieuwe systeem zal ook gepaard gaan met het vervangen van alle klassieke kartonnen biljetten en kaarten door eenzelfde type kartonnen kaart (formaat bankkaart) met een magnetische strip op de achterzijde. Enkel aan de opdruk kan men het type vervoerbewijs herkennen. De naam Z-kaart wordt bovendien vervangen door Lijnkaart.

De Prodata-kaartjes worden wellicht ook een verzamelobject (cfr. telecard), gezien de eerste serie zal worden geïllustreerd met 10 verschillende inheemse bloemen. Deze actie loopt in samenwerking met de Nationale Dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouwproducten, die in ruil voor een reeks verschillende kaartjes een tuil bloemen zal schenken.

#### • Happening Oostvlaamse Jeugd

In het weekend van 24 en 25 april greep in Oost-Vlaanderen een minitreintrambusdag plaats. Jongeren onder de 26 jaar konden binnen de provincie naar hartelust sporen voor slechts 100 frank per dag. Aangevuld met bus en tram kostte het biljet 150 frank; wie enkel tram en bus wenste te gebruiken, betaalde 70 frank. In

samenwerking met de provincie werden in enkele gemeenten speciale activiteiten ingericht. BVC

#### WEST-VLAANDEREN

##### • Nieuwe stelplaats Kortrijk

Aan de Weggevoerdenlaan in Kortrijk heeft de Vlaamse verkeersminister Johan Sauwens de nieuwe stelplaats officieel ingehuldigd. Deze plechtigheid ging gepaard met toespraken van de minister zelf, directeur-generaal Hugo Van Wesemael, directeur van West-Vlaanderen Luc De Man en burgemeester van Kortrijk Antoine Sansen.

Het project kwam tot stand in een tijdspanne van elf maanden. De totale investering bedroeg 151 miljoen fr. - de verwerving van de grond inbegrepen - waarvan 108 miljoen fr. door het Vlaamse gewest wordt gedragen en 43 miljoen fr. eigen investeringen.

De nieuwe stelplaats kan 54 bussen stallen, heeft een onderhoudscentrum met vijf werkstanden met hefbrug, een was- en tankstation, een parking voor 40 personenwagens en een dienstgebouw met sanitaire installaties en kantoren. Er werken om en bij de 100 mensen.

Het onderhoudscentrum van Ieper zal worden geïntegreerd in dit nieuwe complex dat zelfstandig alle onderhoudswerken uitvoert, met uitzondering van het volledig herschilderen van de bussen, de zware carrosserieschade en het in- en uitbouwen van motoren. Voor deze herstellingen moeten de chauffeurs met hun bus terecht in een speciale werkplaats in Oostende. „Wij moeten alles op alles zetten voor de uitbouw van een kwaliteitsvol en goed openbaar vervoeraanbod”, zegt minister Sauwens. „Dit is de enige haalbare kaart om de mobiliteit in Vlaanderen gezond, veilig, leefbaar en betaalbaar te houden. In de begroting van 1993 is voor het openbaar vervoer een bedrag van 2,3 miljard fr. ingeschreven.”

(Uit : „Tussen de Lijnen”, krant van de Vlaamse Vervoermaatschappij, april 1993, nr. 25.)

#### • Oostende

Autobus 5152 doet dienst als technisch lokaal voor de wasinstallatie van de trams en is nu geplaatst aan het tramstation, juist vóór de oprit richting Knokke, op het middelste spoor.

Terzijde gesteld in Oostende zijn de Fiat-autobussen 4066, 67, 69, 70, 72, 74, 75, 83, 84, 85 en 89. Zij zijn nog wel voorzien van nummerplaten maar werden ontdaan van de bestemmingsfilms. L.C.

#### HENEGOUWEN

##### • Een afscheid

„Onze gewaardeerde Henegouwen-correspondent en -fotograaf, de heer Wim J. Morélis, bereikte de pensioengerechtigde leeftijd en gaat in zijn geboorteland Nederland van een welverdiende rust genieten.” Op die wijze wordt over het algemeen een pensionering aangekondigd. Voor mij is dit lang niet voldoende, want alhoewel ik de heer Morélis slechts éénmaal persoonlijk mocht ontmoeten en hem maar een paar keer „aan de telefoon” had staat Wim Morélis voor mij en voor ons allen model als een toegewijd en onbaatzuchtig hobbyist. Hij had er gedurende verscheidene jaren geen enkele moeite mee, de Rail-Revue-lezer te laten meegenieten van zijn spontane en interessante berichten en van zijn fraaie foto's, zoals ook in dit nummer nogmaals bewezen wordt. Voor zijn onbetaalbare hulp bij de samenstelling van „Terminus Jument” ben ik hem voor altijd dank verschuldigd.

Nog vele goeie jaren, Wim !

Staf Cuyt

#### Rail-Revue

behandelt uw en ons Belgisch spoorhobby met  
- minder (overbodige) „luxe”  
- méér diepgaande en korrekte informatie  
- ter zake doende kwaliteitsfoto's

#### Rail-Revue

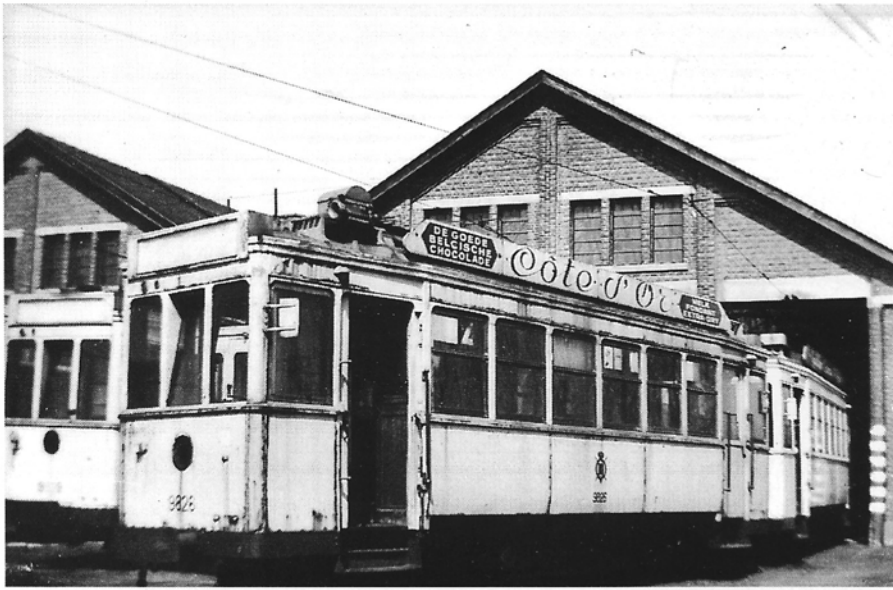
is gemaakt door en voor spoor- en tramliedhebbers

#### Rail-Revue

is bestemd voor de groot- en kleinbedrijfshobbyist

#### Rail-Revue

DAAR HEB JE WAT AAN !



## Lezersforum

### NMVB-motorwagens van de Groep Vlaanderen in 1953 (RR 30 en 32)

Mijn oprechte dank aan de heer Eveleens Maarse voor zijn bijdrage met betrekking tot dit onderwerp.

Ik stel met grote belangstelling vast, dat volgens de NMVB-inventaris de mws 9888 en 9889 reeds in 1952 naar Henegouwen zouden zijn verplaatst. Mijn „car-spotting“-lijstjes vertellen mij nochtans dat beiden nog in januari/februari 1953 in Gent aanwezig zijn geweest, de éne op lijn L Gent - Lochristi en de andere op lijn N naar Nevele.

Volgens een vroegere lijst reed de 9888 in maart 1951 met bws 10698 + 10689 op lijn W Gent - Wetteren.

Ik had in mijn lijst in RR 30 slechts die mws opgenomen, die toen nog steeds in reizigersdienst reden. De andere door de heer Eveleens Maarse vermelde wagens waren in 1953 reeds op volgende plaatsen afgesteld, in afwachting van sloop : Brugge : 9820, 9825; Destelbergen : 9822, 9824, 9829, 9880, 9882; Gent-Rabot : 9823, 9827; Kortrijk stelplaats : 9828; Moeskroen : 9887.

Het is mij bekend dat bw 19549 pas in 1957 in dienst kwam. Mijn bedoeling in RR 30 was, de nummers van de vierassige bws op te geven die steeds hun stamlijn Hamme - Antwerpen „trouw“ waren gebleven.

Voor belangstellenden wordt hierbij mijn foto afgedrukt van de 9826 (in 1953 nog in reizigersdienst), die een grote filmkast en een schuine middenvoorraut had gekregen. Links de gelijkaardig omgebouwde 9829. Destelbergen, juli 1954.

### Nog een laatste maal terug naar lijn 93 Charleroi - Binche

Mijn beste dank aan de heren Morren, Morélis en Eveleens Maarse voor hun bijdrage in RR 32.

Op mijn hierbij afgedrukte foto (juni 68) komt S 9744, lijn 36 La

Louvière - Binche, van het station Binche en rijdt de avenue Wanderpepen in.

De foto laat de gevaarlijke sporensituatie op deze plaats duidelijk zien. Het spoor waarop zich de 36 bevindt werd in beide richtingen bereden; dit was ook het geval voor het linkse spoor (lijn 90). Dit laatste liep ca. 100 m verder naar rechts uit in een dubbelspoor, waarop het enkelspoor van lijn 36 kwam aansluiten.

De 36 (en 93), van het station komende, bereden dus een stuk van de avenue Wanderpepen tegen het autoverkeer in. Dit was ook het geval voor de vanuit Binche naar Ressaix en verder naar Charleroi (links op de foto) rijdende 90 of 93. Een typische en absurde „Henegouwse“ situatie. De automobilist op de foto weet blijkbaar ook niet meer wat te doen.

Ofschoon ik niet kan (en niet wil) uitsluiten dat sommige 36 en 93 in de avenue Wanderpepen hun eindpunt hadden, meen ik toch ze steeds naar het station te hebben zien rijden, waarbij de 93 noodzakelijk in de avenue Wanderpepen moest kopmaken.

J. Cohn, Lerinnes

### NMVB-foto 2, blz. 99, RR 31

De afgebeelde Eugies is vermoedelijk gefotografeerd na de ochtendspits en heeft zijn bijwagen(s) achtergelaten op de wijksporen in de lus van het Rogierplein; gelegen op de gedempte Zenne (de huidige noordkant van de E. Jacquainlaan).

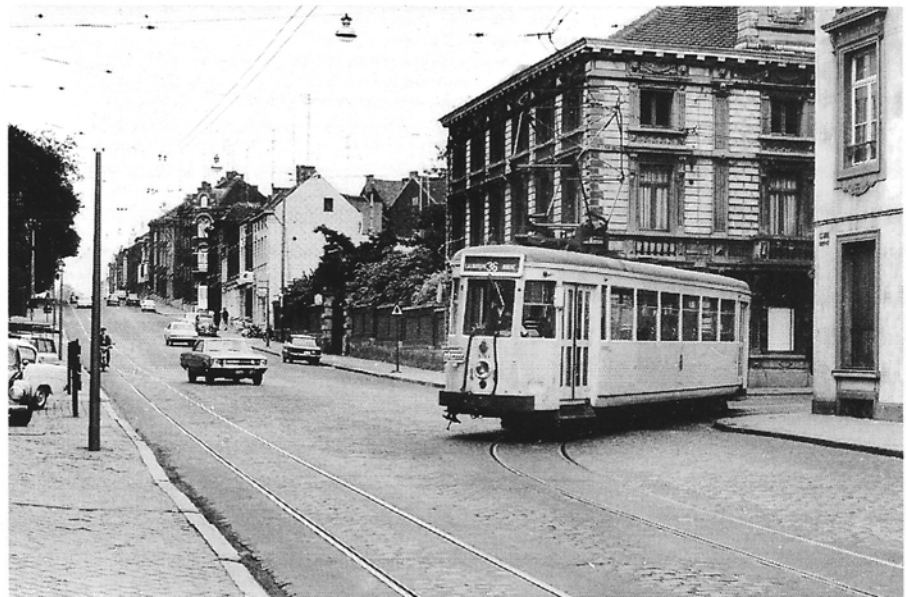
Na de verbussing van de verbinding Hekelgem - Aalst in 1962 werd er alleen nog met trams gereden tussen Brussel en Hekelgem, 's morgens en 's avonds van maandag tot en met vrijdag, evenals op zaterdagen in de ochtend en 's middags.

De lijnfilm AL doorstreept werd gebruikt met eventuele borden, naargelang de bestemming voorbij Asse. Ook lijn B werd nog gereden tussen Brussel en Zellik (steeds zonder bijwagen). Een enkele dienst Brussel - Aalst werd eveneens met de tram verzekerd, met aansluiting op een bus in Hekelgem. Naargelang de bestuurder werd deze dienst met AL of AL doorstreept gefilmd, met bijbehorende plaat Aalst. In 1970 werd de gehele dienst verbust. Wat betreft het gemengde tracé NMVB/MIVB op de noordelijke lijnen : er zijn alleen drie rails geweest tussen het kruispunt Keizer Karellaan/Landsroemlaan en het kruispunt Leopold II-laan/Jubelfeestlaan. De laatste restanten verdwenen omtrent 1984, door de MIVB-lijnen 19 en 103 verlaten in 1983.

Tot einde juni 1970 waren er op het verdere traject van de Leopold II-laan en het Rogierplein, behalve bij kruisingen, geen gemeenschappelijke rails NMVB/MIVB.

Maar omwille van de bouw van de Manhattantoren en de metrowerken aan het Rogierplein was er plaatsgebrek en werden de NMVB-trams verlegd in de as van de MIVB-sporen in de Vooruitgangstraat en in een gedeelte van de Bolwerklaan. Dit tracé werd door de MIVB verlaten in 1976 en, zoals bekend, door de NMVB in 1978.

Gezamenlijke NMVB/MIVB-sporen zijn er op diverse plaatsen geweest. Ofschoon door de NMVB verlaten in





1970 is er nu nog een gemengd traject onder draad op de Ninoofsesteenweg tussen de Ninoofse Poort en het Hertoginplein. Het betreft hier voor beide sporen een lengte van circa 100 m. Momenteel zijn het dienstsporen van de MIVB (ex-63 en 76 en NMVB Ni en D).

R. Bonte, Dendermonde

### Seneffe vóór, Seneffe na

Geachte redactie,

Als gepensioneerd „tramman”, destijds rechtstreeks betrokken bij herstelling en ombouw van de NMVB-rijtuigen te Merksem Oude Bareel, bezorg ik graag enkele opmerkingen aangaande de ombouw van de Seneffe-rijtuigen :

1. na de oorlog, voor deze die tijdens de bezetting in Duitsland verbleven;
2. de ombouw tot ladderwaggen.

Na lezing van het artikel van de heer Eric Keutgens stel ik (nogmaals) vast dat „administratie” en werkelijkheid niet altijd met mekaar stroken. Het eerste rijtuig dat ik als plaatwerker in 1947 vernieuwd heb was de 9709; nadien volgden de 9701 en 9706. Bij deze drie rijtuigen bleef de kopdeur behouden, doch er werden, zoals in het programma voorzien, lange zij- en aangepaste kopplaten aangebracht. Het was pas bij de 9705 dat besloten werd de kopdeur te verwijderen en een schuine voorruit te plaatsen, zoals bij de standaardrijtuigen. Filmkasten werden niet meegeplaatst. Het waren dus de 9705, 9704 en 9702 die een schuine ruit kregen. 9700, 03, 07 en 08 waren te Essen uitgebrand en alleen de onderstellen zijn teruggekomen. De motoren hiervan werden herbruikt voor de in ombouw zijnde TA's, reeks 1935-1945.

Het verhaal, als zouden tijdens de oorlog werklieden 's nachts gewerkt hebben om bepaalde rijtuigen te hernummeren teneinde zodoende de „goede” hier te houden en de „slechtste” naar Duitsland te zenden, berust op een fabeltje. De 9708, die een filmkast had en die als gevolg van de toen geldende verduisteringsvoorschriften niet in Duitsland gewenst was, is hernummerd in ofwel 9697 ofwel 9699. Foto's in RR 32, blz. 125, zouden kunnen bewijzen dat de oorspronkelijke 9697 vervolgens zou hernummerd zijn als 9708 (foto 9699 : 1942; foto 9697 : 1944).

Als ladderwaggen waren oorspronkelijk voorzien de 9701, 9709 en 9714, drie rijtuigen met kopdeuren, eventueel uit te rusten voor transport van draagarmen voor de bovenleiding en om opgerolde rijdraad te kunnen laden; de kast ervan bedekt met lange zijplaten. Als eerste rijtuig kwam voor ombouw de 9714 het werkhuis binnen. Na inbouw van de toren stelde men vast dat er opzij van het rijtuig geen geschikte plaats overbleef om een lange schuifladder mee te voeren, zodat wij langs één zijde de beplating 22 cm dienden in te korten, waardoor het chassis opnieuw bloot kwam te liggen : daar

konden dan bevestigingshaken worden vastgelast. Dit is de reden waarom 9714, alias 44602, één korte en één lange zijplaat had.

Om dit bijkomend werk te vermijden zag men af van 9701 en 9709 als ladderwaggen en besloot men, de enige twee nog met kopdeuren en korte zijplaten overblijvende rijtuigen 9711 en 9712 hiervoor te gebruiken. Bij deze twee rijtuigen waren wielbanden en remwerk echter in slechte staat, zodat men na enige tijd besloot de onderstellen van 9704 en 9713 te gebruiken. Zo gebeurde en 9711 en 9712 werden hernummerd als 9704 en 9713, later als 44600 en 44601. De kasten van de oorspronkelijke 9704 en 9713 werden gesloopt.

De foto van 9705 zonder filmkast toont de echte 9705. De foto van 9705 met filmkast betreft de ex-9698. Op het einde van hun loopbaan werden de Seneffe-rijtuigen nl. nog hernummerd om een compacte reeks te vormen : 9695-9702, uitgezonderd 9700 die uit de geschriften was verwijderd wegens oorlogsomstandigheden. Hier werden de onderstellen NIET verwisseld en kreeg alleen de kast een nieuw nummer. Dit is ook de reden waarom de laagste nummers het langst in dienst bleven.

Wat de Pieperrem betreft die op de Seneffe's gestaan heeft ben ik **persoonlijk** van mening, dat deze alleen was aangebracht op het stel dat proefreed op de lijn Brussel - Ninove. Ik heb, vanaf het in dienst komen van de Seneffe's, dit remsysteem niet gekend en het verwondert mij zeer, dat dit bij die rijtuigen zou verwijderd geweest zijn, terwijl het nadien integraal werd toegepast bij de nieuw te bouwen tweeassige spoorauto's. Op de foto op de laatste blz. van RR 32 staat de 9707 afgebeeld met de trolley-stang tegen de rijdraad en de pantograaf gestreken. Dit beeld dateert uit de overgangperiode 1931-'32 : zoals toen gebruikelijk was, reden de NMVB-rijtuigen aanvankelijk slechts met een pantograaf op de STADSLIJNEN. Geleidelijk werd het hele NMVB-net dan voor stroomafname met pantograaf uitgerust.

Theo Beerts, Brasschaat

Geachte heer Beerts,

*Dat (bij o.a. de NMVB) de dagdagelijkse werkelijkheid en de „administratie” nogal eens met mekaar overhoop lagen en liggen is een gegeven dat reeds meermaals in Rail-Revue aan de orde kwam en dat een gewetensvol geschiedschrijver grijze haren bezorgt ! U doet hier een méér dan lovenswaardige poging om enige zaken „recht te trekken” en in een helder(der) daglicht te plaatsen, maar ook u ontsnapt niet aan de omstandigheid dat, naast de lang niet altijd korrekte administratieve gegevens, ook 's mensen geheugen na een tijdsverloop van omstreeks veertig jaar wel eens „hieten” gaat vertonen. Nemen we, in het historisch omzeggens onontwaaarbaar kluwen van de beruchte NMVB-nummer- en cijfer-*

*dans, uw eigen theorie omtrent de laat-tijdige hernummering naar de „compacte” reeks 9695-9702 : indien ik uw gegevens hieromtrent letterlijk interpreteer, droeg rijtuig 9698 een tijd het (onterechte) nummer 9705, om vervolgens in de „compacte” reeks te worden hernummerd als... 9698 (in deze „allerlaatste” nummerreeks komt immers het nummer 9705 NIET voor, het nummer 9698 daarentegen wel). Of moet ik ervan uitgaan, dat de 9698 nog nadien uit de „compacte” reeks werd gelicht en genummerd als 9705 ?*

*U ziet het : er is geen beginnen aan. Dit is ook de reden waarom ik in uw brief de alinea schrapt die luidt : „Zo zien we een foto van de 9699 zonder filmkast te Oostmalle, rijtuig dat in werkelijkheid de ??? (vraagtekens van u !) zou kunnen zijn, omdat 9702 zijn nummer zou behouden hebben.”*

*U gebruikt m.i. het woordje „zou” - noodgedwongen ? - iets te dikwijls om me van uw uit uw geheugen puttende gelijk te kunnen overtuigen...*

*Laat ons het, met oprechte dank voor uw interessante aanvullingen, daarop houden dat de „alléén-zaligmakende” waarheid niet meer te achterhalen is. Totdat onweerlegbare bewijzen opduiken sluit ik hiermede de discussie.*

Staf Cuyt

### Een lezenswaardige brochure

Heer hoofdredakteur,

Het was opnieuw een plezier om RR nr. 32 te lezen... Traditiegetrouw prachtig werk. Dank aan de redactie en aan allen die zich inzetten om ons zulk fijn tijdschrift te bezorgen.

Een tijdje geleden ontving ik het laatste werk van spoorhistoricus Daniël De Volder uit Brugge : „Bestemming van het rollend spoormaterieel vanaf 1885 tot en met 1894 bij de NMVB”. Deze brochure van 32 bladzijden geeft een nauwkeurig overzicht van de eerste tien levensjaren van de NMVB voor wat betreft :

- opening en verpachting van de lijnen;
- immatriculatie en affectatie van het rollend materieel.

Wellicht is dit interessant voor sommige van uw lezers. Eventuele geïnteresseerden kunnen dit werkje bekomen door storting van de som van 200 BEF op rekening 001-0072239-50 van de heer Daniël De Volder, Eigen Heerdlaan 26, 8200 St.-Andries-Brugge. Voor verzending naar het buitenland, gelieve de prijs met 30 BEF te willen verhogen.

P. Roovers, Tongeren



## Opsporing gevraagd !

In 1937 ontving de NMVB Groep Antwerpen de metalen standaarden 10188-10199. Deze werden in 1935-36 voorafgegaan door de eerste metalen standaarden met houten koersborden 10078-82, 10085, 10087, 10091, 10108-10 en 10126-27.

Tijdens enkele maanden hebben ook standaarden met filmkast van de reeks 10148-62 in Antwerpen dienst gedaan en dit, volgens mijn aantekeningen van toen, alléén op de lijnen 63 en 65 (met zekerheid tenminste de wagens 10148-51 en 10154-58). De 10154 (lijn 65 doorstreept Antwerpen - Kapellen) werd op 4.12.36 in een zwaar ongeval op de Noorderlaan betrokken. De hele reeks werd vervolgens naar Luik en Hasselt doorgeschoven.

Ik meen mij ook te herinneren, dat de 10200 en de 10210 eveneens zeer kortstondig (in 1937 of 1938) op lijn 65 zijn verschenen. Kan een lezer dit eventueel bevestigen ?

NB : De 10188-99 werden op alle Merksemse lijnen ingezet, inclusief die naar het noorden. Na de oorlog verschenen ze ook wel eens op lijnen 40 en 41. Ik heb ze nooit op lijn 50 of 52 zien rijden, en slechts heel zelden op lijn 42. In juni 1958 kon ik desondanks de 10199, bij uitzondering op lijn 42, aan het Rooseveltplein op de gevoelige plaat vastleggen.

J. Cohn, Drève Marie-Thérèse 2,  
1457 Lerinnes

Als lid van een Europese modelspoorwegvereniging bouw ik lokomotiefdepot/werkplaats Brugge zo exact mogelijk na op schaal HO en situeer één en ander tussen 1946 en het einde van de jaren '70 (tijdperk III/IV).

Via het NMBS-archief en het Rijksarchief/Kadaster kon ik reeds de hand leggen op kopijen van de sporenplannen uit 1970 en 1985. Pogingen om in het bezit te komen van oudere plannen liepen tot nu toe op niets uit.

Ik zou het zeer op prijs stellen indien lezers mij kopijen zouden kunnen bezorgen van sporenplannen uit de jaren '40/'50, waarop één of twee draaischijven staan afgebeeld met opgave van de juiste lengte en de precieze ligging. Ik ben eveneens tenzerste geïnteresseerd in allerlei maatschetsen van de gebouwen die tot dit depot beho(o)r(d)en. Vanzelfsprekend is alle mogelijke informatie (foto's, krantebijlagen, plannen, adressen...) méér dan welkom.

Herman Hegman,  
Rijselstraat 128  
(B-)8200 Sint-Michiels

Al geruime tijd ben ik op zoek naar het sporenplan van het station van Scherpenheuvel, het eindstation van lijn 30 Zichem - Scherpenheuvel.

Ik contacteerde reeds de NMBS, de gemeentelijke diensten van Scherpenheuvel en verschillende verenigingen, tot op heden zonder succes.

Zou ik langs deze weg een oproep kunnen plaatsen in Rail-Revue, of weet u soms waar ik voor zo'n plan terecht zou kunnen ?

Hartelijk dank bij voorbaat !

Luk Gibens,  
Bremboslei 47,  
2180 Ekeren-Antwerpen

*Ik moet u deemoedig bekennen dat ik u niet kan helpen, maar wellicht bezit een „goede ziel” onder onze lezers het door u gezochte, zodat u bv. door middel van een behoorlijke kopij kunt geholpen worden.* S.C.

**Foto voorpagina :** Spiksplinternieuw geschilderd in de Centrale Werkplaats te Mechelen werd motorwagen ES 405 teruggebracht naar zijn thuishaven, centrum bovenleidingen Antwerpen Oost. De geel-zwarte uitmonstering wordt de toekomstige uniforme beschildering voor alle werkvoertuigen. Op 25 april 1993 koesterde ex-4326 zich in een weldoend zonnetje, alvorens hij enkele dagen later naar Merelbeke zou vertrekken voor onderhoud van de tractie-uitrusting. Dia Jan Mahieu.

**Foto achterpagina :** Stoomrijtuig nr. 54 van de Belgische Staatsspoorwegen in het station van Quevaucamps (opname daterend uit de periode 1905-1910). Dit stoomrijtuig maakte deel uit van de reeks 52 t.e.m. 56 en werd gebouwd door Tubize in 1886. De stoomrijtuigen van de Belgische Staatsspoorwegen waren de voorlopers van de huidige dieselmotorwagens en waren bestemd om ingezet te worden op lijnen met een zwak verkeer, zoals hier op het zijlijntje Blaton - Quevaucamps (lijn 79, lengte 4 km). Het voertuig is samengesteld uit een locomotiefgedeelte, een pakwagenafdeling en een reizigersafdeling (bestaande uit een compartimentje eerste klasse en één van tweede klasse, gescheiden door een platform, een groot compartiment derde klasse en een eindplatform). In het - naar voren toe verlengde - machinistenhuis is de ketel van de locomotief ondergebracht. De lengte van de ketel is ongeveer 10 cm naar links opgeschoven, zodat de vuurhaard zijdelings kon gestookt worden en er in principe slechts één personeelslid nodig was om de locomotief te bedienen. Op de foto ziet men de machinist-stoker die vanop zijn standplaats, rechts naast de ketel, gemakkelijk de vuurhaard kon laden. Het brandstofverbruik van een stoomrijtuig was overigens vrij beperkt, behalve wanneer er eventueel één of meer voertuigen dienden gesleept te worden (aan het stoomrijtuig op de foto is overigens inderdaad een wagen of rijtuig gekoppeld). Let ook op de rookkast die een enorme „vierkante” Belpaire-schoorsteen torst, de dakkap voor de beluchting van de ketelruimte en de prachtige petroleumlantaarn. Het stoomrijtuig heeft twee binnenliggende cilinders die ingrijpen op de tweede drijfjas; deze is verbonden met de eerste as d.m.v. koppelstangen. Over het stationsgebouw kan ook heel wat interessants verteld worden, maar daarvoor ontbreekt hier helaas de nodige ruimte... Let alvast op de telegraafmast bovenop het dak en de prachtige luifel. De treinwachter (links vooraan) en het stationspersoneel - mét kroost - zijn present om samen met de „voiture vapeur” door de fotograaf vereeuwigd te worden... Nog een belangrijk detail : op de voorgrond ziet men de rand van de put waarin zich de draaischijf van het station Quevaucamps bevindt; zo dadelijk zal het stoomrijtuig gekeerd worden om vervolgens de terugrit naar Blaton aan te vangen... J.V.O.

Foto : verzameling Alain Janmart; copyright Fotoarchief van het Koninklijk Instituut voor het Kunstpatrimonium te Brussel.



