

RAIL-REVUE

met KLEURENFOTO'S!



Driemaandelijks tijdschrift voor de tram- en treinhobby

Negende jaargang - Nr. 34 - oktober 1993

Prijs per nummer 200 F - f 11,5

DEN HAAG : ADIEU PCC ! - DE KONINKLIJKE TREIN - EEN DU(I)VELSE ODYSSEE -
WERKWAGENS VAN TOEN - MEMOIRES VAN EEN TREINWACHTER - MET DE VICINAL
VAN BRUSSEL NAAR FONTAINE-REBECQ - RAIL-AKTUEEL - LEZERSFORUM

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor 2600 Berchem (Antw.) 1

RAIL- REVUE

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

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

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

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

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

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

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

Documentatiebureau NVBS te Leiden, giro 9080.

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

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

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

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

Coördinatie : Staf Cuyt, Jan Mahieu.

Lay-out : Staf Cuyt.

Photosetting :

Fotozetterij Jorissen, Schoten.

Druk :

Drukkerij Govaerts n.v., Schoten.

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

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

In de stille Kempen

Aan Ria, voor de inspiratie

Mijn gewone hoekplaats, in het eerste klas compartiment van het tweede stel van de „L” van 07:40, was bezet. De meeste mensen zijn gewoontebest en 's morgens ben ik op dat gebied geen haar beter.

Inwendig grommend nam ik plaats langs de andere kant van de middengang en bekeek het paar dat de orde in mijn leven durfde verstoren.

Vijftigers, maar goedbewaard. Ze praatten zachtjes met elkaar, over de kinderen.

Een dochter studeerde, was goed in alle vakken maar kon geen richting kiezen. De andere dochter was afgestudeerd maar ze waren bekommerd om haar gezondheid. Er waren ook nog zoons maar blijkbaar zonder problemen.

Af en toe raakte hij haar aan en dan glansden haar ogen alsof een schakelaar werd omgedraaid. Een innig en diep geluk, waarvan ik altijd had gedacht dat het alléén voorkwam in de liedjes die Jan Verbraecken zo mooi zong.

Pas toen ze, steeds even rustig en liefdevol, over zijn vrouw en haar man begonnen, drong het tot me door dat ze wel getrouwd waren, maar niet met elkaar.

We stapten aan dezelfde halte af maar zij gingen een andere kant uit.

Een week later was „mijn” plaats weer ingenomen. Hem herkende ik dadelijk maar het duurde even voor ik me realiseerde dat het een andere vrouw was. Ze had dezelfde leeftijd en was even goed bewaard, maar iets forser.

Het tafereel was een doordruk van het vorige op twee details na : het ging over minder kinderen en over de „anderen” werd niet gesproken. Zij wist dus waarschijnlijk niets af van haar complement.

In de volgende weken zag ik het stel regelmatig terug in een afwisselende samenstelling en ontdekte tevens de beurtregeling. Om me geen gluurder te voelen nam ik op deze dagen telkens een exemplaar van Rail-Revue mee waarachter ik me kon verschuilen.

Op een dag zat hij er alléén. „Is mevrouw ziek ?” informeerde ik met belangstelling, in het midden latend welke vrouw ik bedoelde.

Ze was inderdaad ziek maar niet ernstig, een paar dagen rust en alles zou weer in orde zijn.

In gewone omstandigheden ben ik geen nieuwsgierig Aagje maar nu kon ik me niet bedwingen : „Hoe speel je het eigenlijk klaar met die twee vrouwen ?” vroeg ik hem op de man af. „De organisatie om ze uit elkaar te houden zou mijn petje al te boven gaan.”

Hij beaamde dat er overleg en voorzichtigheid aan te pas kwamen maar wou duidelijk van het onderwerp af en begon over treinen en... Rail-Revue.

Hij had vroeger ook een modelbaan gehad en las nog steeds met veel belangstelling de bijdragen over modelbouw. Voor de praktijk had hij jammer genoeg geen tijd meer, men kan niet alles hebben.

„Daar heb ik alle begrip voor” bedacht ik met een vleug jalouzie.

Nu we toch in gesprek waren stelde ik mezelf voor : „Walter Temmerman” maar hij deelde alléén zijn voornaam mee. Hij was inderdaad voorzichtig. Om het gesprek op gang te houden stelde ik hem voor propagandist voor Rail-Revue te worden, onbezoldigd wel te verstaan. Met zijn overtuigings-talent moest dat een makkie zijn.

Tot mijn verbazing ging hij op mijn voorstel in en we maakten de nodige praktische afspraken.

Ik ontmoet hem nog steeds op de „L” van 07:40, met beurtelings een ander deel van zijn „gezin”. Toen het tweede complement verscheen was zijn naar mij gekeerd ooglid het enige deel van zijn gezicht dat bewoog.

Deze wereld en zijn bewoners verbazen me nog steeds maar ik stel me geen vragen meer en ben tevreden met de omslag die geregeld op mijn vaste reserve-zitje ligt.

Jij, beste lezer, begeeft je beter niet op het slappe koord van het dubbel-leven, het is ingewikkeld en laat geen ruimte voor trein of tram. Propaganda maken voor Rail-Revue en abonnees aanbrenge is echter je heilige plicht want we hebben ze nog altijd broodnodig. Laat ons motto dus zijn : „Beter één abonnee bij de hand dan met andermans vrouwen op het strand”.

Walter Temmerman

Den Haag : adieu PCC !



PCC-motorrijtuig 1001 (ex-199, bouwjaar 1949), na grondige verbouwing en modernisering. Dit nu nog bestaand rijtuig is de oudste in West-Europa verblijvende PCC-car. Eindpunt Voorburg, 27 mei 1990. Foto Hans Meyer.

Wat voorafging

Wij mogen aannemen dat het ontstaan en de ontwikkelingsgeschiedenis van de „PCC-tramcar“, die begin jaren dertig het tramgebeuren in de Verenigde Staten beheersten, in het tram-liefhebbers-milieu algemeen bekend zijn.

Minder geweten is dat, ware er géén tweede wereldoorlog uitgebroken, die PCC vermoedelijk reeds omstreeks 1940 ook in het toenmalige Tsjecho-slowakije zou hebben rondgereden. De internationale politiek besliste er echter anders over.

Toen in 1947 de eerste en enige echte Amerikaanse PCC zijn wielen op Europese (lees : Brusselse) rails zette (zie RR 5, 1986, blz. 18 e.v.) wou een speling van het lot dat slechts enkele jaren nadien de laatste in de Verenigde Staten gebouwde PCC-wagen aan de stad San Francisco werd geleverd (1952). Waar de triomftocht van dit tramtype in de VS stilaan eindigde begon hij in Europa !

Lang is de „eenzame Amerikaan“ niet in Brussel gebleven. Nadat hij werd omgespoord naar meterspoor werd hij door de NMVB op de kustlijn ingezet tussen Knokke en Oosthoek.

Den Haag, dat evenals vele andere Europese tramsteden als gevolg van de tweede wereldoorlog dringend aan vervanging van zijn materieelpark toe was, volgde met Argusogen en met veel belangstelling de exploten van dit PCC-rijtuig.

Een belangrijk leverancier, een trouwe klant

Reeds in 1873 verscheen in de straten van Den Haag het eerste in België gebouwde trammaterieel, als een logisch gevolg van de overname, in datzelfde jaar, van de „Haagsche Tramway Maatschappij“ door de „Société anonyme des tramways de La Haye“, een Belgische onderneming,

Naast konstrukties van Britse, Duitse, Franse en Nederlandse fabrikanten en naast een aantal produkten van verscheidene andere Belgische tram-bouwers verscheen in 1890 de eerste door „La Métallurgique“ in Nivelles gebouwde accutram in het Haagse stadsbeeld. Het latere „La Brugeoise et Nivelles“, thans „BN, divisie van Bombardier Eurorail“ te Brugge zou na de tweede wereldoorlog a.h.w. de „hof-leverancier“ van het Haagse tram-bedrijf worden. De hele Haagse PCC-vloot evenals de beide reeksen GTL 8 (Gelede Tram Lang, 8 assen) werden door BN geleverd.

PCC-cars bij de Haagse Tramweg-Maatschappij (HTM)

De op bijna vijftien jaar exploitatie gestoelde ervaringen met de PCC-

cars in de VS en in enkele Canadese steden en de gedragingen van het Amerikaanse rijtuig op de Belgische kustlijn deden de HTM besluiten, deze trams op de Haagse sporen te zetten. Voor haar rekening assembleerde het intussen daartoe gemachtigde „La Brugeoise“ uit Amerikaanse onderdelen twee prototypes die, behalve wat hun geringere breedte van 2,20 m betreft, als de klassieke twee druppels water op hun Amerikaanse soortgenoten geleken. Acec in Charleroi leverde, in licentie, de elektrische componenten.

Toen in 1949 de eerste PCC onder het nummer 199 (spoedig vernummerd als 1001) op het Haagse tramnet verscheen, kon niemand bevroeden dat dit type tramrijtuig gedurende bijna 45 jaar mede het straatbeeld zou bepalen en er in de jaren 1965/1981 zelfs het monopolie zou bezitten.

De HTM bevielen de PCC's zó goed, dat er in de loop der jaren 234 stuks van werden aangeschaft, waarvan de laatste 70 exemplaren nog in de jaren 1971/1975.

Hierbij moet echter worden opgemerkt, dat de jongste afgeleverde serie 2101-2130 **gemotoriseerde aanhangrijtuigen** betreft, waarvan de kop dezelfde vorm heeft als de achterzijde van het rijtuig, die uitgerust zijn met een pantograaf maar die géén bestuurderscabine bezitten doch desondanks solo kunnen rijden, zij het uiteraard niet in de geregelde dienst : kortom, een PCC-unicum ! Deze 2100'en werden steeds gesleept door motorrijtuigen uit de serie 1300.

Door de gewijzigde tijdsomstandigheden (zwartrijden en vandalisme als gevolg van normbesef-vervaging) zijn deze „bijwagens“ bij de HTM nooit bijzonder in de smaak gevallen en werden ze reeds vroeg voor een groot deel buiten dienst gesteld. Lijn-uitbreidingen en -verlengingen, evenals de toename van het openbaar



Het in 1992 ter ziele gegane tweede prototype-rijtuig 1002, hier nog in originele gedaante op lijn 10 aan de Trekweg op 21 juli 1955. Foto H. Meyer Jr.



De op drie stuks na geheel gesloopte vervolgsérie 1003-1024 behield haar typische PCC-gedaante doch kreeg meteen drie deuren met een gewijzigde raamindeling. Rijtuig 1013, nog zonder bel naast de lijnfilmkast, op lijn 6 aan de Grote Markt (t.h.v. de Prinsengracht) op weg naar het Castricumplein. 30 mei 1966, foto Roger Bastaens.

vervoer brachten ze in 1992-'93 toch weer op straat.

Eerstgenoemde PCC 199 (1001) bestaat, na een complete verbouwing in 1975/76, met zijn respectabele leeftijd van 44 jaar nog steeds, al zijn zijn dagen thans vermoedelijk geteld.

Het PCC-wagenpark heeft bestaan uit de series 1001-1024, 1101-1200, 1201-1240, 1301-1340 en 2101-2130.

Serie „1000”

1001-1002 : 2 prototypes, levering 1949, in 1975-1976 verbouwd, in 1989/1990 in Amsterdam voor instructie m.b.t. de aanschaffing van BN-trams, 1002 na ongeval gesloopt in 1992.

1003-1024 : 22 stuks, levering 1952, gesloopt eind 1981.

Serie „1100”

1101-1200 : 100 stuks, levering 1957/1958, gesloopt vanaf 1983 tot heden.

Serie „1200”

1201-1240 : 40 stuks, levering 1963, reeds in 1983 gesloopt.

Serie „1300”

1301-1340 : 40 stuks, levering 1971/1974, 1336 en 1338-1340 gesloopt in 1988 (1336-1340 hadden thyristor-gestuurde motoren). 1301-1335 worden heden gesloopt.

Serie „2100”

2101-2130 : 30 stuks gemotoriseerde aanhangrijtuigen, levering 1974/1975, geleidelijk gesloopt vanaf 1988.

Het einde van het Haagse PCC-tijdperk

Met de komst van de gelede trams GTL 8 I (serie 3001-3100) begin jaren tachtig en GTL 8 II (serie 3101-3147) in 1992/93 verdwenen de PCC's geleidelijk uit het straatbeeld en was het met hun hegemonie gedaan. Bij aankomst van de eerste GTL 8 II



Ook op lijn 6, aan het Mariahoeveplein : PCC 1104 uit de honderd stuks tellende reeks 1101-1200 heeft een Scharfenberg-koppeling en, eigenaardig, vóóran twee verschillende deurtypes ! 21 april 1974, foto Roger Bastaens.

in 1992 kondigde de HTM aan dat, ingaande de zomerdienstregeling op 1 juli 1993, de resterende PCC's uit de dienst zouden worden teruggetrokken, hetgeen intussen ook is geschied.

Een vloot van 25 PCC's zou als „strategische reserve” worden bewaard, terwijl de rest is of wordt gesloopt.

Het verdwijnen van de PCC's uit het Haagse stadsbeeld is echter niet onopgemerkt gebleven.

Tijdens het weekend van 1 en 2 mei 1993 zijn, na overleg met en met toestemming van de HTM-directie, door de groep „Haagse Tram Vrienden”, in samenwerking met de Stichting Haags Tram Museum en de Stichting Haags Bus Museum afscheidsritten gehouden met bestaande en met in oorspronkelijke uitvoering teruggebrachte PCC-rijtuigen. Er werd gereden met diverse combinaties en met, niet te vergeten, een driewagen-tram, wat in het verleden slechts uiterst zelden is gebeurd. Eén en ander werd afgesloten met een line-up van alle PCC-types.

Wie hiervan getuige is geweest (en dat waren er velen, waaronder ook een aantal Belgische, Britse en Duitse tramvrienden) kan terugblikken op een geslaagd afscheid, waarvoor namens alle tramvrienden dank uitgaat naar de directie van de HTM en de organisatoren die dit alles mogelijk hebben gemaakt.

Toch zullen er in Den Haag nog PCC's te bewonderen blijven, wanneer de railslijpwagen, de instructie(pekel)-tram, de Party- en/of de museumtrams in de straten verschijnen.

Wij hopen dat dit nog lang zo zal mogen blijven !

Wat bleef bewaard ?

Serie 1000 : 1006 bij BN in Brugge, 1022 bij het Haags Trammuseum, 1024 bij Museumtramlijn Amsterdam.

Serie 1100 : 1101 vermoedelijk in 1993 naar Museumtramlijn Amsterdam, 1139 in 1986 verbouwd tot slijpwagen 2303 voor de RET in Rotterdam, 1165 bij het Haags Openbaar Vervoer Museum.

Serie 1200 : 1207 verbouwd tot slijpwagen H 23 voor de HTM, 1210 bij Stichting Haags Tram Museum, 1227 bij Museumtramlijn Amsterdam.

Serie 1300 : 1302 verbouwd tot Partytram P 1 HTM, 1304 bij Stichting Haags Tram Museum, 1315 Pekelwagen/instructietram HTM voor bestuurders-opleiding, 1337 bij Stichting Haags Tram Museum.

Serie 2100 : 2101 bij Stichting Haags Tram Museum.

Huidige ontwikkelingen

PCC 1001 - waarover wij hiervóór schreven dat zijn dagen vermoedelijk waren geteld - zou dan toch blijven bestaan, zij het op een eerder verrassende en niet zo begrijpelijke wijze. Het rijtuig, dat nog tot in 1990 voor instructie-doelinden in Amsterdam verbleef en daar ook daadwerkelijk heeft gereden, blijkt heden

niet meer in zijn geheel te redden ! Alléén het voorste gedeelte zou worden gerestaureerd in de oorspronkelijke toestand van 1949, om tenslotte statisch te worden „bijgezet” in de tentoonstellingsruimte van de Stichting Haags Tram Museum...

PCC 1101, oorspronkelijk „voorzien” voor de Elektrische Museumtramlijn Amsterdam, blijkt door de HTM te zijn verkocht aan het Britse „National Tramway Museum” in Crich. Intussen verblijft het rijtuig nog steeds in Den Haag, wachtend op transport.

Een PCC uit de reeks 1300 gaat naar het trammuseum van St.-Mandé in Parijs, zo werd ons bevestigd door twee medewerkers van dit museum. Het precieze rijtuignummer is ons heden nog onbekend. Toch zou ook dit rijtuig eventueel nog een tijd op zijn transportbeurt moeten wachten, vermits de museumverzameling van St.-Mandé eind 1993, begin 1994 uit de huidige gebouwen moet verdwijnen en er in of rond Parijs nauwelijks de nodige (betaalbare) ruimte te vinden is. In die samenhang wordt de naam van de stad Valenciennes zonder veel geestdrift gefluisterd...

De PCC in de toekomst

PCC-licentiehouders BN bouwde, zoals bekend, naast het materieel voor Den Haag ook talrijke wagens voor de NMVB (24 stuks, later verkocht aan Beograd; de vereniging ASVi repatrieerde daarvan de 10409, die na restauratie werd en wordt ingezet op de museumlijn Lobbes - Thuin); voor Antwerpen, Brussel en Gent; voor Marseille en St.-Etienne in Frankrijk...

In de voormalige Oostbloklanden verwerfde in Praag gevestigde firma Tatra eveneens een PCC-licentie. Tatra produceerde (en produceert nog steeds) in massale hoeveelheden verscheidene PCC-types en hiervan afgeleide, al dan niet gelede motorrijtuigen.

Reeds eind 1960 bedroeg de gemiddelde dagproductie niet minder dan drie stuks en Tatra heeft intussen het aantal van tienduizend geleverde rijtuigen en stellen reeds zeer ver overschreden!

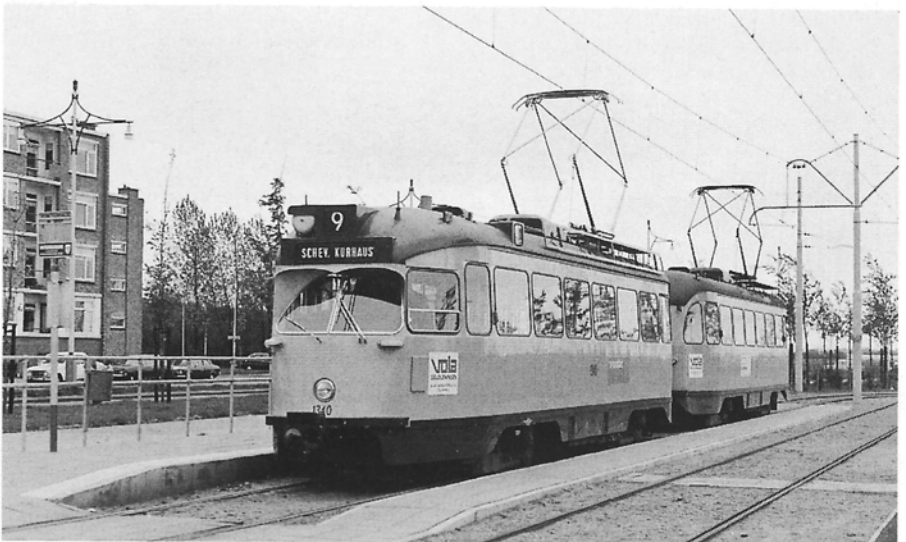
Desondanks is het fenomeen PCC gedoemd om ooit te verdwijnen en om te worden vervangen door meer hedendaagse en toekomstige tramontwerpen. Maar dan zitten we, zeker gezien de alom-tegenwoordigheid van dit vermaarde tramtype in Oostelijk Europa, reeds lang en breed in de ééntwintigste eeuw.

Ton Voogel en Staf Cuyt

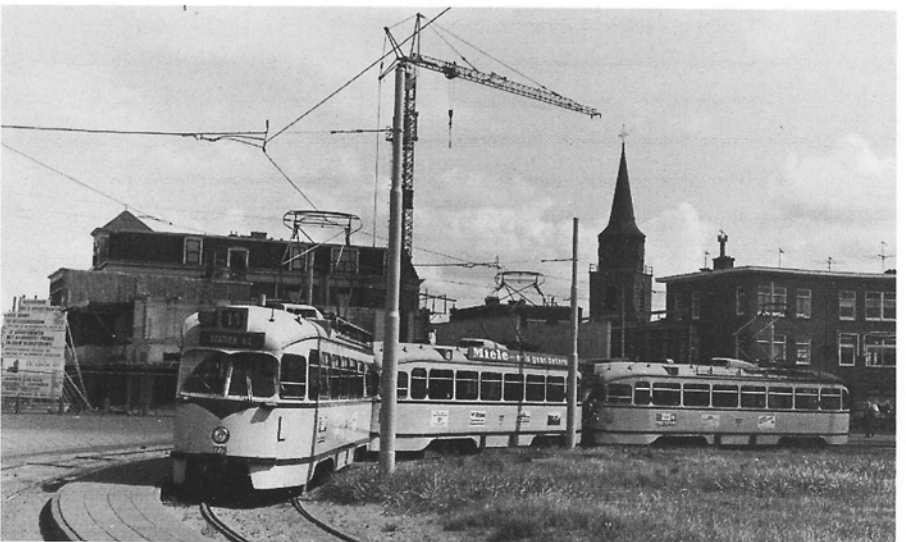
Bibliografie en geraadpleegde bronnen
Haagse trams. Het Haagse trammaterieel van 1864 tot heden; Johan Blok, Uitgeverij Elmar B.V., Rijswijk, 1993.
PCC's; Johan Kres en Paul Muré, uitgave Haags Openbaar Vervoer Museum, 1993.
De PCC-tramwagens bij de NMVB; Staf Cuyt, Rail-Revue 5, juni 1986.



PCC 1224, eveneens zonder bel maar met Scharfenberg, op lijn 3 aan het Gouden Regenplein, met bestemming Kwartellaan. Toen was er nog tijd om even rustig te keuvelen. 15 juni 1966, foto Roger Bastaens.



11 mei 1975, Melis Stokelaan, aan het eindpunt „Vrederust” : 1340 met gemotoriseerd aanhangrijtuig 2110 zal op lijn 9 terugkeren naar het Kurhaus. 1340 was toen pas aan zijn tweede „werkdag” toe en zou reeds in 1988 worden gesloopt ! Foto Roger Bastaens.



Een driewagentram was een uiterst zelden voorkomende verschijning : bij het afscheid van de serie 1201-1240, op 14 augustus 1982, werd desondanks in zulke combinatie gereden : 1228 + 1217 + 1227 aan het eindpunt van lijn 11, Scheveningen Strand. 1227 verblijft heden in Amsterdam. Foto Roger Bastaens.
 Alle foto's in dit artikel : archief „Eigen Baan”, Borgerhout.

De koninklijke trein

Naar aanleiding van het overlijden van Z.M. Koning Boudewijn past het, even terug te bliken op de reizen die de vorst tijdens zijn ambtsperiode met de trein ondernam. In samenhang hiermede wijzen we op twee publicaties omtrent dit onderwerp: enerzijds is er het boek van Ir. Van den Berghen, waarin het materieel wordt beschreven waaruit de koninklijke trein is samengesteld; anderzijds is een publicatie in voorbereiding over de verschillende ritten die sinds 1939 door de NMBS met de koninklijke trein werden ingelegd.

KONINKLIJKE RITTEN: IN ACHT TE NEMEN VOORSCHRIFTEN

Onder deze titel werd door de NMBS op 19 januari 1952 een brochure uitgegeven waarin, over een tiental bladzijden, de inzetting van de koninklijke treinen wordt beschreven. Deze brochure vervangt de z.g. „roze bundel“ uit 1936. In deze voorschriften werden drie verschillende categorieën van koninklijke treinen onderscheiden:

1. **Koninklijke reizen** van de Belgische koninklijke familie;
2. **Prinselijke reizen** door de leden van buitenlandse koninklijke families;
3. **Galatreinen** worden ingelegd als Z.M. de Koning een officieel bezoek brengt aan een ander staatshoofd.

De brochure vermeldde ook hoe een koninklijke trein diende ingelegd te worden. Bij deze procedure werd niets aan het toeval overgelaten!

Wanneer bv. een koninklijke trein 's nachts moest worden ingezet moest de daarvoor verantwoordelijke persoon, van dienst in het directiegebouw van de NMBS (1), de Centrale Dispatching van de officiële vraag van het Hof (overgemaakt via het Kabinet van de Eerste Minister) op de hoogte brengen. Onmiddellijk dienden alle op de reisweg gelegen betrokken diensten en stations omtrent deze koninklijke trein te worden ingelicht. Zo moesten de stelplaatsen die de sleeplokomotieven dienden te leveren alle nodige maatregelen treffen opdat de benodigde machines in rijvaardige toestand werden gebracht en er voor zorgen dat op elke lokomotief een leermeester-machinist, een machinist en een stoker beschikbaar waren. In normale omstandigheden werd het verzoek behandeld door de dienst, belast met het inleggen van speciale reizigerstreinen. Nadat een ontwerp-dienstregeling was opgesteld, moest deze telegrafisch aan het Hof en aan een aantal topambtenaren (zoals op het Kabinet van de Eerste Minister, bij de Staatsveiligheid enz.) worden medegedeeld. De definitieve dienstregeling werd pas op punt gezet nadat het Hof zich akkoord had verklaard. Vanaf dat ogenblik werd ook het belangrijkste gegeven in de hele organisatie uitgewerkt, nl. de traktiemiddelen voor

de koninklijke trein.

Indien Z.M. de Koning en zijn gevolg met een normale dienstregelingstrein rijden moeten daarop een hoofdwachter-controleur, een hogere ambtenaar van de Directie Exploitatie (nu Departement Transport) en een leermeester-machinist meerijden.

Op verzoek van Leopold II werd reeds in de 19e eeuw een speciaal station in het park van het koninklijk paleis te Laken gebouwd. Dit station werd beheerd door de stationschef van Laken, die voor de controle van bv. de verlichting de tussenkomst van het station Brussel-Noord moest vragen.

Het eindstation diende bevestigd en versierd te worden en er moest een rode loper van 106,7 meter lengte in het station van bestemming beschikbaar zijn.

Het tractiematerieel en de ingezette rijtuigen dienden vooraf een speciale schouwing te ondergaan.

SAMENSTELLING VAN DE TREIN

Het in te zetten materieel verschilt naargelang de benutting van de trein. We beperken ons hier tot een opsomming van het „koninklijk“ materieel:

RIJTUIG 1: Salonrijtuig (WS), 64 ton;
RIJTUIG 2: Restauratierijtuig (WR), 64 ton;

RIJTUIG 3: Slaapwagen (WL), 64 ton;
RIJTUIG 4: een verbouwd II AB-rijtuig bestaande uit een salon en zes afdelingen met ieder twee zitplaatsen, 55 ton;

RIJTUIG 6: een verbouwd II AB-rijtuig bestaande uit zes afdelingen met elk één zitplaats, omvormbaar tot twee bedden, 55 ton;

PAKWAGENS 8 en 9: deze pakwagens zijn 18 meter lang en zijn voor-

zien van een bijzondere inrichting. Zij wegen elk 54 ton.

De dienstregeling en andere informatie, m.b.t. de koninklijke ritten werden telkens op roze papier gepubliceerd, teneinde de geadresseerde diensten op de belangrijkheid van de rit te wijzen.

De koninklijke trein waarmede wijlen Koning Boudewijn zich verplaatste werd in 1938 gebouwd voor zijn vader, Koning Leopold III, als vervanging van de koninklijke trein van Leopold II en Albert I, die nog uit houten rijtuigen bestaat.

DIVERSE RITTEN

De eerste officiële rit met dit stel vond plaats op 20 mei 1939 en ging van het koninklijk station naar Liège. Zoals de oude trein was ook het nieuwe koninklijk treinstel te Brussel TT afgesteld. Om organisatorische redenen (2) diende men eerst tot Brussel-Zuid te rijden, waar de sleeplokomotief - Pacific 132 (3) - voor de trein werd gezet. Van hieruit reed men via Brussel-West naar de koninklijke halte, waar Koning Leopold III op de trein stapte. Te Liège werd het hele stel gekeerd op het knooppunt van Angleur - Liège-Guillemins, omdat Kinkempolis toen nog tot het net van de Nord-Beige behoorde en men bijgevolg met de 132 niet naar Kinkempolis wenste te rijden.

Drie dagen later werd de koninklijke trein opnieuw ingezet, ditmaal naar Amsterdam. Tot Essen werd de trein gesleept door lokomotief 103.

Dezelfde machine zou twee dagen later de koninklijke trein nogmaals naar Liège-Guillemins slepen. Ook nu werd er in Angleur gekeerd.

De samenstelling van de trein bij alle ritten was: pakwagens 8, rijtuig 4, WL 3, WS 1, WR 2 en pakwagens 9. Op 1 september 1939 begon de donkere periode van Wereldoorlog II, waarin



De koninklijke halte te Laken, gezien vanuit het park van het kasteel. Foto NMBS.

ons land vanaf 10 mei 1940 werd meegesleept.

Omtrent het lot en de eventuele inzet van de koninklijke trein gedurende W.O. II is weinig geweten. Vermoedelijk werd het stel toch sporadisch voor verplaatsingen van Duitse bezettingsautoriteiten gebruikt.

Na de bevrijding werd op 28 september 1945 met een lokomotief van Brussel-Zuid, vermoedelijk een type 1, een testrit naar Quévy gehouden.

De eerste naoorlogse inzet van het koninklijk stel vond plaats op 10 en 11 oktober 1945, toen de Franse generaal De Gaulle een officieel bezoek aan België bracht. Bij deze gelegenheid werden niet minder dan tien (10 !) extra-treinen ingelegd om alle begeleidende personaliteiten en de pers naar Brussel te brengen. De koninklijke trein zelf werd gesleept door stoomlokomotief 113 van Brussel-Zuid.

De Nederlandse Koningin kwam op 23 oktober 1946 naar België. De Nederlandse koninklijke trein werd in ons land gesleept door lokomotief 12.005 van de stelplaats Schaarbeek. In Berchem werd een type 69 vertrekkenklaar in reserve gehouden (4). In 1946 had die koninklijke trein (waarvoor men de snelste rittijd voorzag), gesleept door een sneltreinlokomotief type 12, 76 minuten nodig voor het traject Essen - Brussel. Heden rijdt een internationale trein deze afstand in 46 minuten.

BVS-SHOP

Station Baasrode-Noord

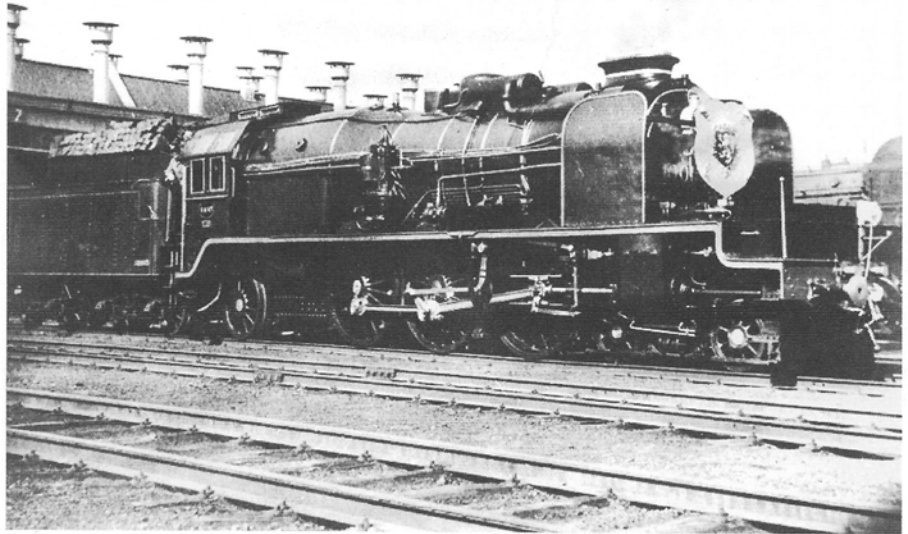
Open op de eerste en de derde zaterdag van de maand van 14 tot 18 uur

Ruime keuze aan spoorweglitteratuur

BOEKEN, TIJDSCHRIFTEN,
PRENTKAARTEN

In de daarop volgende jaren werden, gezien de tijdsomstandigheden, geen koninklijke ritten meer ingelegd. De eerstvolgende inzet van de koninklijke trein noteerden we op 14 en 16 februari 1952, naar aanleiding van de begrafenis van de Britse Koning George VI. Deze trein werd door een stoomlokomotief type 12 van de stelplaats Schaarbeek gesleept. Het ledige rijtuigstel werd van Brussel-Zuid via de ringlijn 28 naar Brussel-Noord gebracht. Een omgekeerd scenario werd op 16 februari 1952 afgehandeld. Reserverlokomotieven, in rijvaardige toestand, werden voorzien te Brussel-Noord, Denderleeuw (lokomotief van de stelplaats Aalst), Gent St.-Pieters, Brugge en Oostende. In een begeleidende brief van het Hof wordt melding gemaakt van drie in de pakwagen meegevoerde koffers met rouwkransen.

De volgende koninklijke trein werd op 4 oktober 1952 ingezet om de



Pacific-stoomlokomotief 10.015 in de stelplaats Schaarbeek, versierd met het koninklijk wapen, klaar voor de speciale rit naar Luxemburg op 8 april 1953. Verzameling Roger Vissers.

Noord-Zuidverbinding in te huldigen. Het was tevens de eerste koninklijke trein die niet door een stoomlokomotief werd gesleept. De trekkraft werd geleverd door de elektrische machine 101.010 van de stelplaats Schaarbeek. Naast de koninklijke trein werd nog een extra-trein ingezet, samengesteld uit 8 II A-rijtuigen, gesleept door twee elektrische lokomotieven type 101. Met deze trein reisden de genodigden van Brussel-Centraal naar Brussel-Zuid en terug.

Z.M. de Koning reisde slechts van Brussel-Centraal naar Brussel-Zuid : het was toen de eerste maal dat de vorst de koninklijke trein gebruikte.

Een opmerkelijke inzet van de koninklijke trein noteren we op 8 en 9 april 1953, toen stoomlokomotief

10.015 van de stelplaats Schaarbeek de koninklijke trein van Laken naar Luxemburg sleepte ter gelegenheid van het huwelijk van Prinses Joséphine-Charlotte. De trein bleef 's nachts in Luxemburg. De lokomotief echter reed op 8 april naar Stockem, waar het personeel overnachtte. De volgende dag werd de machine terug naar Luxemburg gereden. Ook bij die gelegenheid werden reserverlokomotieven voorzien in Brussel-Zuid, Schaarbeek, Ottignies, Namur, Jemelle en Arlon.

Tot 30 mei 1954 werden de verschillende koninklijke treinen, op één uitzondering na, gesleept door stoomlokomotieven (meestal machines van de types 1, 10 of 12). De laatste stoomlokomotief die een koninklijke trein sleepte was een type 12). Deze trein reed van Brussel-Centraal naar Brugge. De



In de periode 1955-'56 werd ook het toen splinternieuwe type 202 voor het slepen van de koninklijke trein ingezet. Machine 202.017 krijgt nog méér „staatsie” door de aanwezigheid van het koninklijk embleem ! Foto NMBS.



Naar aanleiding van 150 jaar spoorwegen in België sleepte lok 12.004 op 6 mei 1985 een „koninklijke trein”, samengesteld uit vier historische L-rijtuigen, van Mechelen naar Brussel. Deze foto werd reeds eerder gepubliceerd in... Rail-Revue nr. 1 ! Foto Staf Cuyt.

trein werd wel door een elektrische lokomotief type 101 door de Noord-Zuidverbinding gesleept.

In de volgende jaren zou de koninklijke trein nog verscheidene malen worden ingezet. De tractie ervan werd nu verzekerd door een elektrische of een diesellokomotief. In de jaren '50 en begin van de jaren '60 werden hoofdzakelijk diesellokomotieven - meer bepaald lokomotieven van het type 204 - gebruikt, die toen in Schaarbeek gestationeerd waren.

De eerste rit met dieseltractie gebeurde echter met een motorwagen. Op 15 mei 1955 huldigde Z.M. Koning Boudewijn namelijk het verbindingsspoor tussen Brussel-Centraal en Melsbroek in. Bij die gelegenheid werden twee motorwagens type 602 (later reeks 42, vervolgens reeks 43) van Schaarbeek ingezet (5).

De eerste koninklijke trein die, gesleept door de nieuwe tractiewijze, een langer traject aflegde reed naar Verviers-Central. Hiervoor werden twee nieuwe diesellokomotieven type 201 van de stelplaats Kinkempois gebruikt. Het feit dat deze lokomotieven bij Cockerill waren gebouwd, verleende een prestigieus karakter aan deze reis : er werden onderweg géén reservelokomotieven voorzien, maar men reed vanaf het begin met twee gekoppelde machines. Deze trein werd gesleept door de lokomotieven 201.028 en 201.044.

Na deze rit zou het tot 17 maart 1957 duren vooraleer een volgende koninklijke trein werd ingelegd. Vanaf dan werden voornamelijk diesellokomotieven van het type 204 van de stelplaats Schaarbeek ingezet. Zoals voorheen bij de stoomtractie werd de bemanning ook nu door een leermeester-machinist begeleid. Alle ritten met diesellokomotieven type 204 werden vergezeld door leer-

meester-machinisten van de Directie M en door instructeur-machinist De Ridder van de stelplaats Schaarbeek. De heer De Ridder vertelde ons dat de vorst gewoonlijk na elke rit het treinpersoneel kwam gelukwensen voor het perfecte verloop van de reis. Tot in 1966 (6) bleven de lokomotieven type 204 koninklijke ritten verzekeren. Ondertussen, naarmate de elektrificatie van het net vorderde, werden wel reeds meerdere ritten met elektrische machines uitgevoerd. In de beginperiode waren dat hoofdzakelijk lokomotieven type 122 (de huidige reeks 22). De laatste maal dat Z.M. de Koning gebruik maakte van de koninklijke trein was op 16 mei 1976. Toen werd echter niet het hele stel ingezet : rijtuig 4, salonrijtuig 1 en een pakwagen werden aan 7 K-rijtuigen (2 A en 5 B) gekoppeld. Deze trein werd als ont-dubbeling van de internationale trein 320 tussen Brussel-Zuid en Oostende ingelegd. Het koninklijk gezelschap stapte echter in Brugge uit de trein. In datzelfde jaar 1976 vierde de NMBS haar 50ste verjaardag. Om aan die feestelijkheden deel te nemen werd op 10 juni een vierledig motorstel van de reeks 800 ingezet tussen Laken en Brussel-Zuid. Het was de laatste maal dat de vorst in Laken de trein nam.

Het volledige koninklijk stel werd voor de allerlaatste maal op 17 en 21 november 1978 gebruikt door H.M. de Koningin van Denemarken. Aan het Belgisch koninklijk stel werd in Aachen nog een Deens koninklijk rijtuig gekoppeld.

Naar aanleiding van de 150ste verjaardag van de Belgische spoorwegen werd het feestjaar 1985 ingezet met een koninklijke trein tussen Mechelen en Brussel-Centraal. Het koninklijk stel werd toen evenwel niet gebruikt. De trein was samengesteld uit 4 his-

torische L-rijtuigen, die vanuit Mechelen door de gerestaureerde stoomlokomotief 12.004 gesleept werden. Deze machine kon slechts op het nippertje rijvaardig gemaakt worden, zodat de „algemene repetitie”, een paar dagen voordien, met lok 29.013 moest doorgaan. De trein werd door de Noord-Zuidverbinding gesleept door de elektrische machine 2118. Om toch maar op alles voorbereid te zijn volgde stoomlokomotief 29.013 tot Brussel-Noord op blokafstand.

Tot 1990 diende jaarlijks een testrit met de koninklijke trein te worden gereden. In 1988 werd, teneinde de stoomverwarming te beproeven, nogmaals met een diesellokomotief (machine 5403) gereden.

Paul Jacops

Tekstbewerking : Staf Cuyt

Al deze ritten en nog meer gegevens aangaande de koninklijke trein zullen in een publicatie verwerkt worden waarin, over een honderdtal bladzijden, de inzet van het koninklijk stel na de tweede wereldoorlog beschreven wordt. Het geheel wordt geïllustreerd met verschillende foto's van koninklijke ritten, o.a. met stoom-, diesel- en elektrische lokomotieven, voorzien van het koninklijk embleem. Deze publicatie, een uitgave van Jenka, zal voor de eerste maal te koop worden aangeboden op de spoorwegboekenbeurs van Modelspoorwegclub De Geyt, begin december 1993 in Lier. Voor meer inlichtingen kunt u terecht op tel. 015/31.57.47.

(1) Tot 1983 was dat de Directie E (huidig Departement T), gevestigd aan de Leuvenseweg (achter het Parlement). Nadien verhuisden deze diensten naar de Barastraat aan het Zuidstation.

(2) De Noord-Zuidverbinding was nog lang niet klaar!

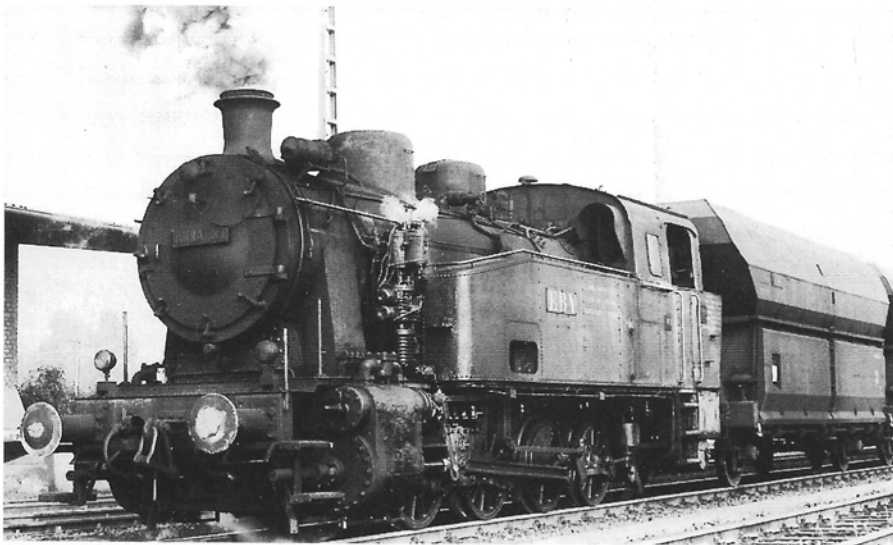
(3) Oorspronkelijk was de 103 voorzien. De reden waarom deze lokomotief niet werd ingezet is ons onbekend.

(4) Deze lokomotief diende bemand te zijn door een machinist, een stoker en een leermeester-machinist, om direct te kunnen vertrekken indien de sleeplokomotief defect zou geraken.

(5) De Koning vertrok vanop Melsbroek naar Belgisch Kongo voor zijn eerste officieel bezoek aan onze kolonie.

(6) In 1966 werden de diesellokomotieven type 204, na de voltooiing van de elektrificatie naar Köln, naar de stelplaats Ronet overgeplaatst, waar de overblijvenden op dit ogenblik in de goederentreindienst worden gebruikt.

Een du(i)velse odyssee



Duvel-zusterlok Anna 1 van de EBV aan het werk op de terreinen van de cokesfabriek Anna in Alsdorf, West-Duitsland.

Een stoomspoorlijn... zonder stoom

Toen de Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief (BVS) op 11 april 1987 officieel de exploitatie van het lijngedeelte St-Gillis-Dendermonde - Puurs op dit buiten dienst gestelde tracé van NMBS-lijn 52 (Antwerpen - Dendermonde) startten, beschikten zij voor hun ritten met stoomtractie slechts over een uit 1907 stammend doch overigens uitstekend gerestaureerd Cockerill-industriëlelokje.

De machine, waarvan er door de bekende Waalse constructeur vele honderden werden gebouwd, werd op Stoomspoorlijn Dendermonde - Puurs een taak toegewezen waartegen zij mettertijd niet opgewassen zou blijken. Een pakwagentje en twee ongeveer 40 ton zware L-rijtuigen slepen, op piekdagen gevuld met zo'n honderd reizigers, bleek voor het lichte rangeerlokje een te zware opdracht. Bijkomend en de dienstregeling telkens overhoop gooiend probleem vormden de om de paar gereden kilometer hoogst noodzakelijke en langdurige smerbeurten. Tenslotte werd aan elke halte ook nog veel tijd verloren met het opnieuw opbouwen van de nodige keteldruk.

Het lokje moest, tegen wil en dank, a.h.w. worden „misbruikt” en gaf dan ook op een zeker ogenblik de geest, waardoor Stoomspoorlijn Dendermonde - Puurs in 1992 helemaal zonder stoom viel.

Redding in zicht ?

Met het kwellend gebrek aan voldoende trekkraft voor ogen kocht de vzw BVS reeds in 1990 in Duitsland een stoere industriële stoomlokomotief. Dat de overbrenging ervan naar de nieuwe thuishaven Baasrode aanvankelijk niet van het klassieke leien dakje liep, kan de lezer in het als tweede deel van dit artikel volgende relaas van „mede-Duvel-revisor” Alain Veys vernemen.

Toch geraakte de machine uiteindelijk op haar bestemming.

Eind goed, al goed ? Laat ons niet te snel van stapel lopen. Toen „Duvel” op 3 juli 1993 de eerste dienst tussen Baasrode en Puurs verzekerde, was wellicht het „einde van het begin” in zicht. Wat betekent dat er BVS en de eerder schaars aanwezige, echte werkwilligen nog vele taken wachten. Keren wij even terug naar de ruim tweeënhalf jaar durende revisiewerken in Montzen : afgezien van de bewonderenswaardige resultaten die door de kleine ploeg vrijwilligers werden gerealiseerd, moet hierbij worden opgemerkt dat elke verplaatsing van de woon- naar de werkplaats en terug het afleggen van afstanden van drie- tot vierhonderd kilometer vereiste. Men zou voor minder...

Begin juni 1993 was de revisie zo goed als beëindigd. Na de waterdrukproef op 17 bar, die reeds op 14 juni was uitgevoerd, volgde op 21 juni de eigenlijke beproeving onder

stoomdruk en de afstelling van de veiligheidsventielen. Deze laatste moesten op last van het controle-organisme op een maximumdruk van 12 bar functioneren (voorheen 14 bar). Om de diverse proeven te doorstaan moest het vuur in de machine gedurende drie opeenvolgende dagen brandend gehouden worden.

Op 26 juni werd Duvel van Montzen naar Dendermonde/Baasrode overgebracht in een wel uitzonderlijk samengesteld konvooi : HLD 6106 zorgde voor de trekkraft, aan de haak gevolgd door HLD 5927 die „reserve” stond. Het overige gedeelte van de trein bestond uit een door een BVS-lid gekochte bijwagen reeks 732 (dienstig als aanhangrijtuig voor dieselmotorwagens van de reeksen 43, 44 en 45), stoomlok Duvel en een DB-goederenwagen die als extra-remkracht moest optreden.

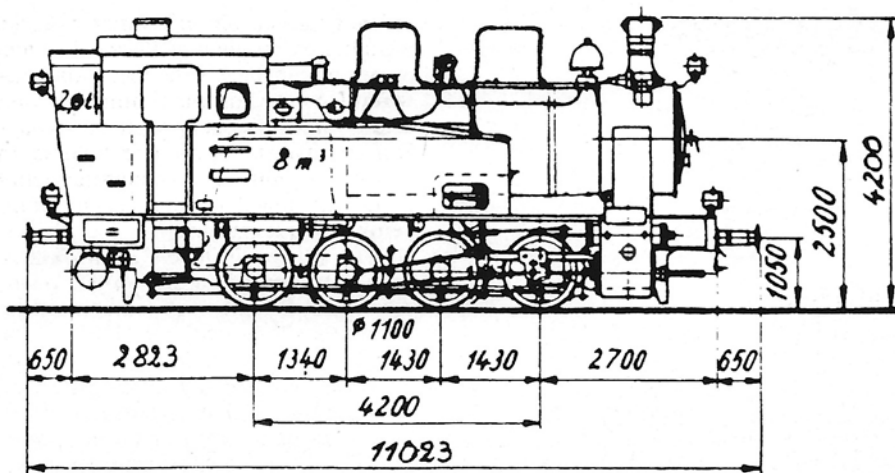
Het transport verliep voortreffelijk.

Nu de machine in Baasrode verblijft dient ze te worden beschermd tegen de weersomstandigheden en tegen eventueel vandalisme. BVS zal dan ook met hoge prioriteit moeten zorgen voor de opbouw en de aansluiting op het spoor van een reeds sedert geruime tijd in onderdelen aanwezige „Romney”-loods.

Nog moeten enkele Duvel-onderdelen steviger worden bevestigd en dienen een aantal kleinere waterlekken gedicht. Ook moet de lokomotiefbemanningen (machinisten en stokers) de kans geboden worden om zoveel mogelijk ervaring met de machine op te doen. Het vinden van de voor het perfect functioneren van de lok benodigde steenkool-kwaliteit vormde blijkbaar nog een bijkomend probleempje, dat ondertussen is opgelost. Op dit ogenblik is Duvel nog niet gerechtigd het NMBS-station Dendermonde binnen te lopen, zodat tijdens het voorbije seizoen 1993 de SDP-reizigers nog met een dieselmotorwagen van Dendermonde naar Baasrode v.v. werden vervoerd.



Duvel, toen nog Anna 2, in het NMBS-werkhuis Montzen. De machine is gelicht en het volledige drijfwerk verwijderd.



Duvel nader bekeken

De machine werd in 1946 door Henschel u. Sohn in Kassel gebouwd onder het fabrieksnummer 29.884. Zij behoort tot een serie goederentrein-tenderlokomotieven waarvan de bouw nog tijdens de tweede wereldoorlog was gepland onder de reeksbenaming KDL 6/D 600 (Kriegsdampflok), met asindeling D n 2. Zij heeft twee buitenliggende cilinders, is uitgerust met een Walschaerts/Heusinger schuifbeweging en is voorzien van één aangedreven en drie gekoppelde assen. De in 1946 wegens grondstofgebrek ingebouwde stalen vuurkist werd later vervangen door een koperen exemplaar.

Vmax	40 km/h
Cilinderdoormeter	540 mm
Slaglengte	550 mm
Maximum keteldruk	14 bar (heden 12 bar)
Roosteroppervlakte	2,2 m ²

Aantal vlampijpen	253
Lengte tussen pijpenplaten	4030 mm
Verwarmingsoppervlakte	126,5 m ²
Kolenvoorraad	2 ton
Watervoorraad	8 m ³
Kleinste berijdbare boogstraal	100 m
Leeeggewicht	50 ton
Dienst/adhesiegewicht	64,5 ton

BVS of de zesde eigenares

Alvorens in 1993 in Baasrode te belanden heeft Duvel meerdere eigenaars gekend en heeft hij heelwat omzwervingen achter zich gelaten. In bouwjaar 1946 kwam hij onder het nr. 5 in dienst bij de Hersfelder Kreisbahn. In 1953 werd de machine onder het nr. 9 werkzaam bij de Hüttenwerke Ilsede Peine AG, om vervolgens omstreeks 1960 in Castrop-Rauxel (Ruhrgebied) bij de mijn Frederik de Grote terecht te komen. In

1966 werd de Westfälische Lokomotivfabrik Karl Reuschling in Hattingen/Ruhr de nieuwe eigenares. In 1970, tenslotte, werd het zwerfverbod voorlopig onderbroken, toen onze latere Duvel eigendom werd van de Eschweiler Bergwerks-Verein EBV, waar hij tot eind 1989 in de cokesfabriek Anna in Alsdorf (*) actief zou blijven onder de benaming „Anna 2”.

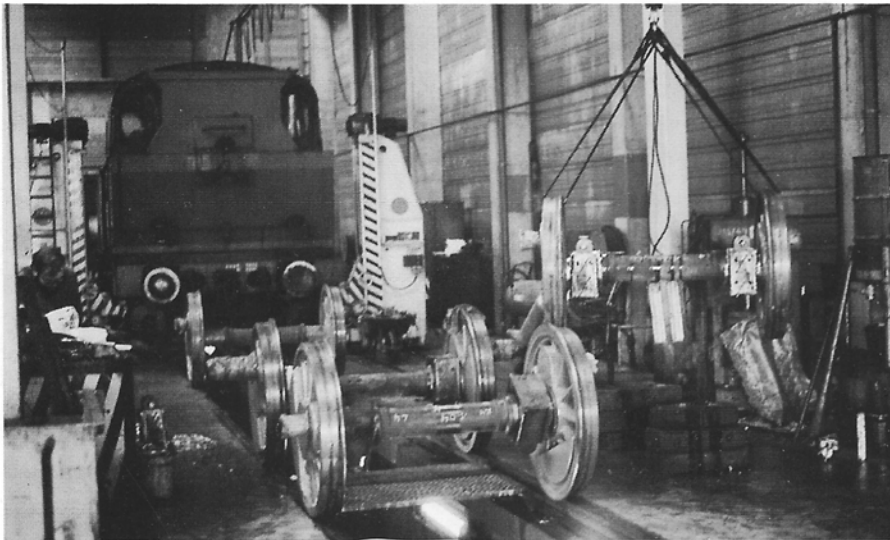
Revisiewerk en revisieteam

Van het gedwongen verblijf in Montzen werd geprofiteerd om Duvel meteen een grote revisie te geven, waardoor de machine in de eerstvolgende jaren zo goed als zorgenloos zou moeten kunnen functioneren. In het betrekkelijk kleine werkhuys Montzen zijn gelukkig wel alle faciliteiten aanwezig (werkputten, hefwerktuigen, metaalbewerkingsmachines...) die toelaten voer- en rijtuigen een grondige beurt te geven. Hoe grondig deze revisie wel geschiedde moge blijken uit het hierbij afgedrukte rapport.

Tenslotte past het, hier de namenlijst te publiceren van de vrijwilligers die, ondanks hun aanvankelijk eerder beperkte vakkennis, erin slaagden deze toch enorme taak tot een goed einde te brengen: Koen Baetens, Luc Blommaerts, Lucien Joris, Jan Six, Alain Veys. Occasioneel werd nog medewerking verleend door Johan Eembeek, Willem Jacobi, Michel Kovacs, Eric Krans, de zussen Martine en Tania Marchand en Marc Spilthooren. Een speciale vermelding verdient de heer Josef Osseman, NMBS-werknemer in Montzen, die zijn kennis als metaalbewerker ten dienste van het revisieteam stelde en bovendien regelmatig zelf de handen uit de mouwen stak.

Staf Cuyt

(*) Zie „Cokestreinen in drie landen” door Martin Sonntag en Antoon Hermans in RR 21, 1990, blz. 3 e.v.



De vier assen werden onder handen genomen door de Centrale Werkplaats Mechelen, die de wielbanden herprofileerde en assen en lagers herstelde.

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

Ex-NMVB tramlijn 90 Charleroi - La Louvière is niet meer. Na een lange doodstrijd (deze tramverbinding zou immers, in normale omstandigheden, reeds geruime tijd geleden hebben opgehouden te bestaan) werden op zondag 29 augustus 1993 de laatste reizigersdiensten tussen Anderlues en La Louvière gereden. Onze opname is er een uit de „oude doos”: motorrijtuig SJ 9180 berijdt hier op 10 december 1988 lijn 90 tussen Péronnes en Binche, een tracé dat als allerlaatste de specifieke kenmerken van een in gewone reizigersdienst geëxploiteerde buurtlijn vertoonde. Dia Robert Boogaerts.

Tramminnend Den Haag nam op 1 en 2 mei 1993 afscheid van zijn PCC-wagens, vermits dit materieel vanaf 1 juli 1993 niet meer zou worden ingezet. Enige weken voordien toonde rijtuig 1320 op lijn 10 ook zijn spiegelbeeld in deze fraaie avondopname, ontstaan aan de eindhalte Voorburg Station op 22 februari 1993. Dia Ton Voogel.



**Stoomlokomotief nr. 2
„Duvel”, ex-„Anna 2”**

Revisie uitgevoerd te : Montzen van : 11.90 tot : 06.93

Uitgevoerde controles en herstellingen :

Wettelijk vereiste keuringen voor indienstname van een stoomketel .
Keteldruk gereduceerd na herberekening tot 12 bar .
Vereiste identifikatieplaten aangebracht en gestempeld door het controleorganisme .
Lokomotief volledig gedemonteerd , gereinigd en herschilderd .

- KETEL :**
- 2 loodnagels aangebracht
 - pneumatisch spuiventiel gemonteerd
 - vuurdeurhendel hersteld
 - vonkenvanger gereinigd en nagezien
 - 42 steunbouten aangespannen
 - 6 vlampijpen dichtgewalst
 - regelaar nagezien en pilootklep hersteld
 - rookkast en deur nagezien en hersteld
 - aanjager gereinigd en nagezien
 - ketelbekleding gereinigd en hersteld
 - bekleding inlaatpijpen hersteld
 - wasgatvoering vervangen (vooraan rechtsonder)
 - trekstang achterste luchtklep hersteld
 - cementlaag in de rookkast hersteld
 - isolatie van de vuurkist vernieuwd
 - links veiligheidsventiel vervangen (Raw Zwi nr.4500)
- ARMATUREN :**
- injectoren gereviseerd
 - stoomverdeler gereinigd en nagezien , ventiel voor stoomverwarming aangebracht , ventielkegels afgedraaid
 - peilglazen gereinigd en nagezien
 - stoomfluit op de rookkast gemonteerd
 - luchtpomp gereinigd en nagezien
 - generator gereinigd en getest
 - manometer voor de inlaatdruk gemonteerd
 - manometer en veiligheidsklep voor stoomverwarming aangebracht
 - smeerpomp gereinigd en nagezien
 - olieterugslagkleppen nagezien
 - rechtse voedingsleiding hersteld
- CHASSIS :**
- lagerlijvlakken en schenen nagezien
 - smeerpotten gedemonteerd en gereinigd
 - smerleidingen uitgeblazen
 - smerleidingen naar KA4 gemodificeerd (oorzaak warmloper)
 - asafstand gecontroleerd
 - stoomverwarmingsleiding en koppelingen gemonteerd
 - buffer rechts-achter vervangen
- WIELSTEL :**
- wielbanden geprofileerd
 - asdraagvlakken gevlat
 - spaakbreuk KA2R hersteld
 - lagerkussens opgegoten (WM80) en uitgedraaid met een speling van 0,2 mm
 - smeerkussens vernieuwd en draagstellen hersteld
 - viltinleg van de smerbakken vernieuwd (vilt D = 250kg/m³)
 - borgpennen van de smerbakken vervangen
 - veerbreuk drijfjas links hersteld
 - smerbakaandrukbouten hersteld
- DRIJFWERK :**
- koppelstangenlagers op pasmaat gebracht en aandrukplaatjes ingezet
 - koppelbussen en bouten vernieuwd
 - koppelboutsmeerpotjes aangebracht
 - drijfstangenlagers bijgewerkt en aandrukplaatjes ingezet
- REMMEN :**
- volledige remrevisie uitgevoerd
 - luchtketels inwendig gereinigd
 - spuikeuzen luchtketels vervangen
 - remkraan rechtstreekse rem vervangen
- CYLINDERS :**
- bediening spuiventielen hersteld
 - stoomverdeling gecontroleerd
 - dichtingen nagezien
- BOVENBOUW :**
- dak machinistenhuis vernieuwd
 - kolenbunker tegen corrosie beschermd
- ELEKTRISCHE UITRUSTING :**
- volledig vernieuwd
 - nieuwe lampen aangebracht

Anna 2 wordt Duvel(in)

Anna 2, rangeerloek van de EBV-cokesfabriek in Alsdorf bij Aachen en zusterloek van o.a. Anna 1 en 3, werd eind 1989 buiten dienst gesteld wegens het verstrijken van de geldende keuringsperiode.

Begin 1990 werd deze lokomotief te koop aangeboden aan de hoogste bidder.

BVS werd tegen DM 65.000,- eigenares van Anna 2. Een belangrijk gedeelte van dit bedrag werd „gesponsored” door de Brouwerij Moortgat in Breendonk/Puurs en door het Gemeentekrediet van België.

De lokomotief verliet Alsdorf op zaterdag 3 november 1990, richting België.

Het uitzonderlijk transport bereikte de eindbestemming Dendermonde echter pas op **26 juni 1993**.

Bij een tussenstop in het grensstation Montzen werd aan de laatste koppelas een gesmolten lager vastgesteld, waardoor de reis uiteraard moest worden onderbroken.

Dankzij de infrastructuur, de tolerantie van het lokale NMBS-personeel en de actieve medewerking van NMBS-werknemer Josef Osseman, kon niet alleen de herstelling van het onderstel in Montzen gebeuren, maar kon uiteindelijk ook de volledige revisie ter plaatse succesvol worden uitgevoerd.

De gelukkig in binnen- en buitenlandse werkplaatsen nog steeds voorhanden zijnde vakkennis omtrent de stoomtraktie bleek onmisbaar voor de uitvoering van verscheidene herstellingen.

Als voornaamste partners bij de restauratie kunnen we volgende werkplaatsen vermelden : de CW Mechelen voor het herprofileren van de wielbanden en de herstelling van de assen en lagers; de werkplaats van de Deutsche Museums Eisenbahn in Darmstadt en tenslotte de werkplaatsen van de Deutsche Reichsbahn in de voormalige DDR, met als koploper het RAW (Reichsbahn Ausbesserungswerk) Meiningen.

Deze roemruchte werkplaats in het Oostduitse Thüringen is de stoompaarden sedert haar ontstaan in 1914 steeds trouw gebleven : tot halfweg de jaren '80 werden er nog vuurloze stoomloks gebouwd. Sedert de hereniging van de beide Duitse staten hebben reeds vele Europese stomers in Meiningen een verjongingskuur ondergaan.

De schier onuitputtelijke ervaring en vakkennis van de „lokomotief-doktoren” uit Thüringen werd reeds in verscheidene commerciële videofilms geopenbaard.

Het concept van de „Einheitsloks” bewees, 70 jaar na zijn ontstaan, nog maar eens zijn onschatbare waarde bij het aanschaffen van wisselstukken voor onze machine.

De vuurproef

Het wederoptreden van de voortaan als „Duvel” door het leven gaande ex-Anna 2 kwam nog op het laatste nippertje in het gedrang door de absolute dienstweigering van beide injectoren.

Dankzij de tussenkomst van de heer Prömper uit Stolberg, een ex-EBV-werknemer, kregen we van de FKE Köln (Förderkreis für Eisenbahngeschichte) twee injectoren in bruikleen.

Op vrijdag 2 juli 1993 werden in Dendermonde/Baasrode, met behulp van een vorklift, de drijfstangen gemonteerd; nadien werden de weigerachtige injectoren geruild.

Tijd om één en ander te testen bleef niet meer over; pas bij het opstoken voor het „Weekend van de Trein 1993” zouden we kunnen vaststellen of deze spoedoperatie geslaagd was.

Zaterdagmorgen 3 juli, 6 uur 's morgens: de Duvel-bemanning is present en het opstoken kan beginnen. Na een viertal uren „vuurtje-stook” is er voldoende druk om de injectoren te testen. De spanning bereikt haar hoogtepunt... Zal alles naar behoren functioneren?

Ik draai het aanzetventiel voorzichtig open, beetje bij beetje verder.

Het stoomgeruis zwelt aan en aarzelend komt injector nr. 1 op gang; ook nr. 2 blijkt het feilloos te doen.

Na deze enorme geruststelling kan het „Weekend van de Trein” niet meer stuk, het BVS-SDP-seizoen 1993 is gered!

Het handvol mensen dat ruim 3.000 werkuren in de restauratie van Duvel investeerde mag terecht fier zijn op de geleverde prestaties.

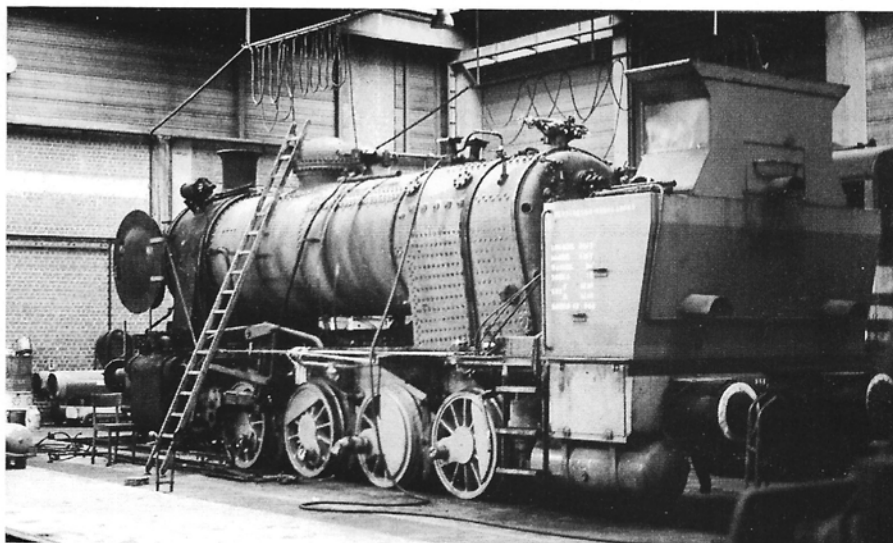
Ondanks de beperkte vakkennis (al doende moet men immers leren) en de primitieve hulpmiddelen werden alle taken met de hoogste precisie uitgevoerd; dit weerspiegelt zich in het feilloos functioneren van de lokomotief.

Een speciale hulde dienen we nog te brengen aan de heer Josef Osseman van de werkplaats Montzen, die door zijn groeiende interesse in de stoomtechniek en met zijn vakkennis als metaalbewerker in deze onderneming een onmisbare schakel werd.

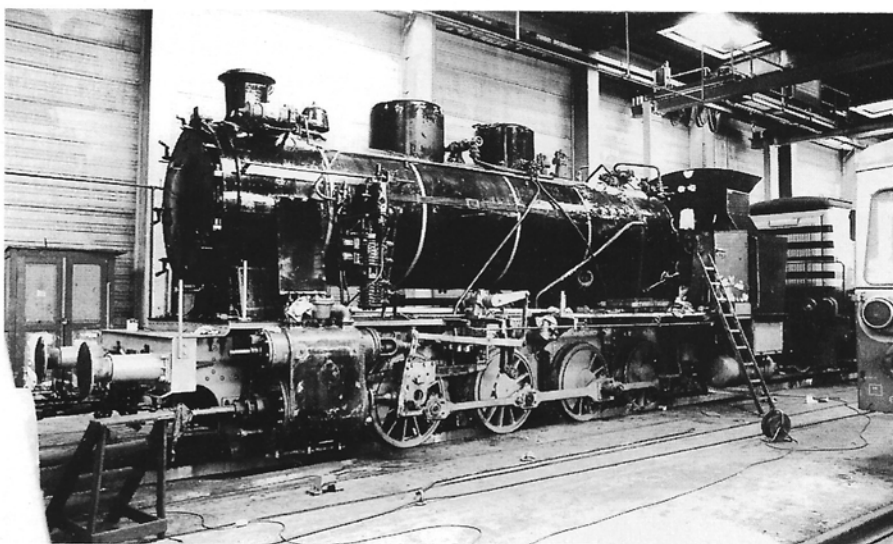
Alain Veys, augustus 1993

Resterende exemplaren van het type KDL 6/D 600

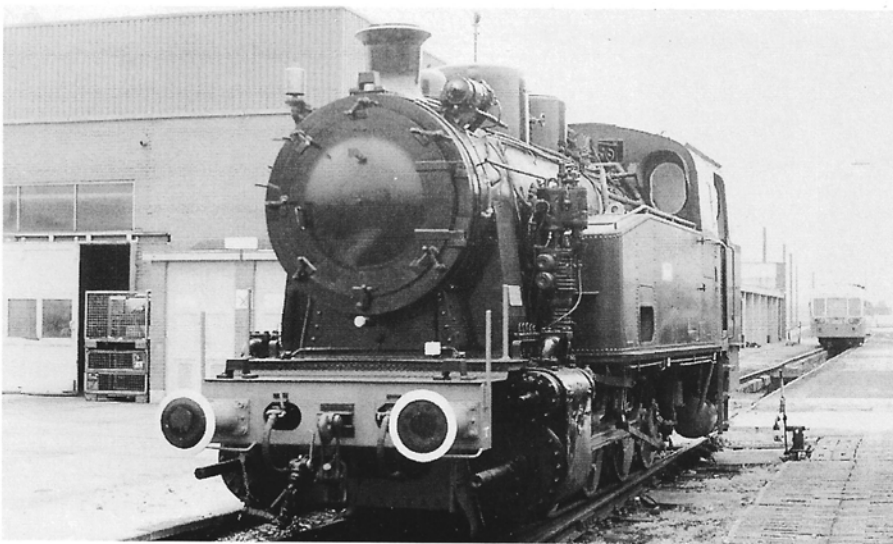
Duvel, fabrieksnr. 29.884, bouwjaar 1946, ex-Anna 2, BVS; **Anna 1**, 25.167/1949, EBV; **Anna 3**, 25.169/1949, EBV; **Graf Bismarck 16**, 25.724/1949, Dampfeisenbahn Weserbergland; **Losheim**, 29.892/1948, ex-Saarberg 34, MECL; **Graf Bismarck 15**, ???/1948, Krefelder Eisenbahn (Krefelder Verkehrs AG); **Nr. 28**, 29.885/1947, ex-Saarberg 28, Technik Museum Sinsheim.



Duvel „uitgekleed”: watertanks, ketelbeplating en machinistenhuis zijn verwijderd maar de assen zitten reeds terug op hun plaats. De kolentender is op deze foto goed te zien.



Na grondige buitenste inspectie en reiniging van vuurkist en ketel zijn de zorgvuldig geschilderde beplating, de bekledingen van stoomdom en zandkist en de ketelbanden opnieuw aangebracht. Koppelstangen, luchtpomp en bel zitten intussen terug waar zij thuis horen.



Klaar voor de ultieme vuurproef! Glimmend opgepoetst en voorzien van fabrieksschilden en „voorlopige naamplaten” wacht Duvel in Montzen de komende gebeurtenissen af. De volledige goedkeuring van de machine betekende de bekroning van ruim dertig maanden precisie-arbeid.

Alle foto's in dit artikel: Alain Veys.

Werkwagens van toen (XVI)

Foto's en tekst : Jacques Cohn

Van 1930 tot 1932 liet de NMVB in grote aantallen en door diverse fabrikanten een moderne tweeasser bouwen. Deze mws waren duidelijk van de Brusselse reeks 9715-28 (RR 31) afgeleid, en voornamelijk voor de NMVB-stads- en voorstadsnetten bestemd. Na aflevering kwamen ze dan ook op de lijnen van Brussel, Gent, Brugge, Oostende, Hamme, Mechelen, Leuven, Haacht, Henegouwen, Luik, Eupen, Namen, Doornik, Moeskroen en Kortrijk terecht.

Ze kregen de volgende nummers toegevoegd : 9820-29, 9830-49, 9850-59, 9860-73, 9880-92, 9893-99, 9901-15, 9916-19, 9920-39 en 10006-18, waarbij de reeksen onderling kleine verschillen vertoonden.

De 9916-19 werden oorspronkelijk voor de kustlijn besteld en hadden, in tegenstelling tot alle anderen, een bredere wagenbak van 2m40. Er moet ook worden opgemerkt dat tijdens W.O. II de 9830-39 door de bezetter voor het Krefeldse net werden opgeëist.

In Luik reden deze tweeassers nog in de reizigersdienst tot zij werden vervangen door „S“-mws (in 1955/56). Op andere plaatsen daarentegen waren zij in de jaren '50 nog veel als werk- of rangeerwagens te zien.

De 9870 en 71 (Luik) werden zelfs door middel van een permanente vaste koppeling tot trekker voor zware biëntreinen „verbouwd“ (zie foto in RR 23).

Foto 1 : Behalve de 9872, 9873, 9890 en 9892 die te Namen een sterk gewijzigd uiterlijk kregen, was de 9844 (eerst Brussel, later Haacht) de enige die van een nieuwe wagenbak met vier ramen in plaats van zes werd voorzien. Wij zien hem hier vóór een werktrein - op tegenspoor - in de Koninklijke Ste.-Mariastraat in Schaarbeek, in september 1955. De wagen filmt „S - Speciaal Special“.

Foto 2 : De 9857 met kleine (Luikse) filmkast, als rangeerwagen te Verlaine in oktober 1959.

Foto 3 : De Mechelse 9867 te Merksem in april 1952, met houten koersbord „Goederendienst“.

Foto 4 : Rangeerwagen 9869 met grote filmkast (ingefilmd op lijn 50 - Antwerpen - Fr. Rooseveltpl. - Boom - Rumst (geel/geel)) in Rumst in februari 1953. Een foto van de 9868 te Blauwhoef werd reeds in RR 24 afgedrukt.

(wordt voortgezet)

Ongedisciplineerde trams

Foto 5 : Bw 1403 heeft zich „onafhankelijk“ verklaard bij het inrijden van de NMVB-stelplaats Merksem, in de zomer van 1954. Achteraan staat mw 9867.

Foto 6 : Een poging van mw S.9978 (ex-Antwerpen) om de stelplaats Anderlues in juni 1968 op twee sporen tegelijk uit te rijden.



Lezersforum

BTTB/NMBS-dossier

Geachte Heer,

Ik dank u voor uw belangstelling voor het NMBS-dossier (BTTB-schrift nr. 1) in Rail-Revue 32 dat ik met de hulp van enkele BTTB-bestuursleden kon realiseren in oktober 1992. Sta me toe om op mijn beurt enkele van uw opwerpingen te beantwoorden.

Uw opmerkingen zijn pertinent en terecht, voor zover het de **huidige** NMBS-organisatie betreft. Het spreekt vanzelf dat de voorgestelde maatregelen niet zomaar kunnen toegepast worden. Wegens hoogdringendheid - dit rapport moest zo snel mogelijk verspreid worden - was het niet mogelijk om ze verder uit te werken naar de toekomst toe.

1) Eenmansbediening

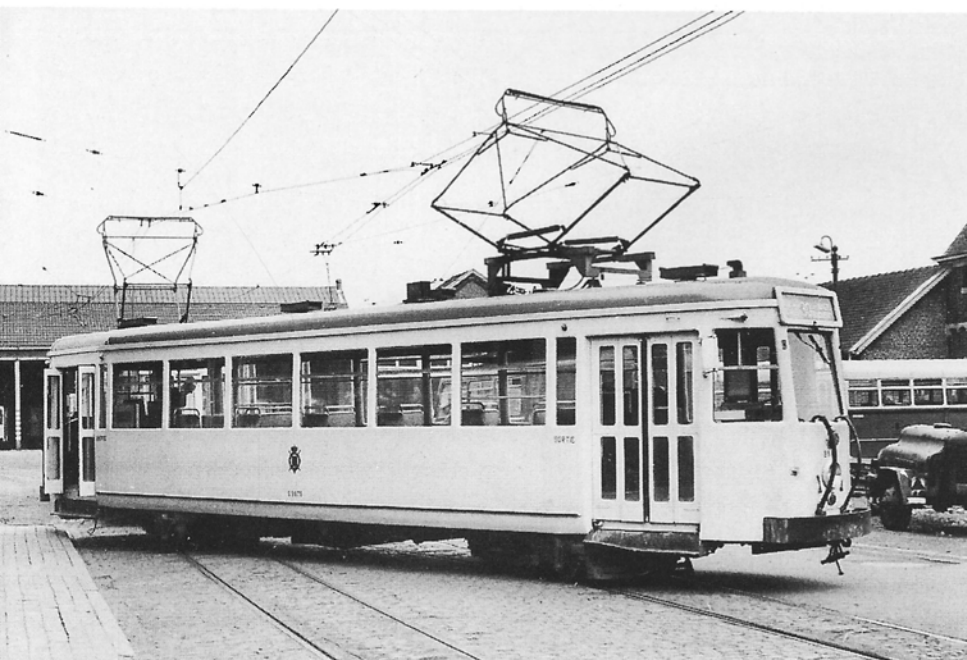
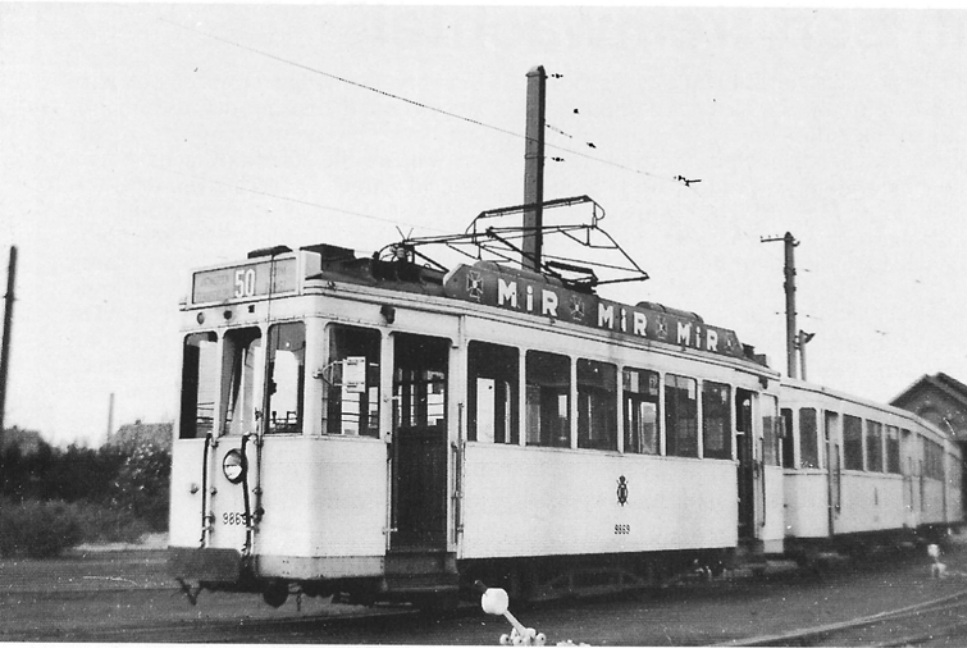
Dit is wel mogelijk mits nieuw of aangepast materieel. Vermits de overblijvende 19 autorails (reeks 44 en 45) tot op de draad versleten zijn, ligt het voor de hand dat men er nieuwe (al dan niet tweedehands) zou bestellen, waarbij de bestuurder niet langer in een afgesloten hokje opgesloten is; ik denk aan de comfortabele NE-81 van de SWEG (rond Freiburg-im-Breisgau) of nog aan de twee-assige A2E (Bretagne), beide gebruikt in éénmansbediening op volwaardige spoorweglijnen, en waar de bestuurder permanent in radiokontakt blijft met zijn centrale controlepost. Vooral daarom gaat de vergelijking met Li Trimbleu maar heel gedeeltelijk op, ook omdat dit spijtige voorval voor een flink deel te wijten is aan verwaarlozing van materieel én personeel door de exploitant - iets wat door heelwat kenners beaamd wordt. Rond Freiburg worden de kaartjes door de bestuurder rechtstreeks afgeleverd, zoals in een bus; in Bretagne zijn de autorails bovendien voorzien van een ticketautomaat: mits sporadische (en strenge) controlebeurten hoeft het zwartrijden niet méér te worden dan het nu al is.

2) Halte op verzoek

Een aangepaste signalisatie is inderdaad aangewezen, maar de kost ervan moet men beschouwen als een (éénmalige) investering, niet als een exploitatiekost. Bovendien kan men de installatie zodanig ontwerpen (magneetkaart bvb.) dat niet iedere leukerd zomaar op de knop kan duwen; dat maakt ze dan wel heelwat duurder. Anderzijds kan men stellen dat als het sein op „onveilig” staat de trein vertraagt, maar niet stopt als er echt niemand te zien is - iets wat ook gebeurt bij de SWEG.

3) Treinsamenstelling

Op niet-elektrische lijnen zou het met (nieuwe) motorstellen kinderspel zijn om in een handomdraai de treinsamenstelling aan te passen aan de behoefte - zoals nu al vaak het geval
(Vervolg op blz. 78)



De memoires van een treinwachter

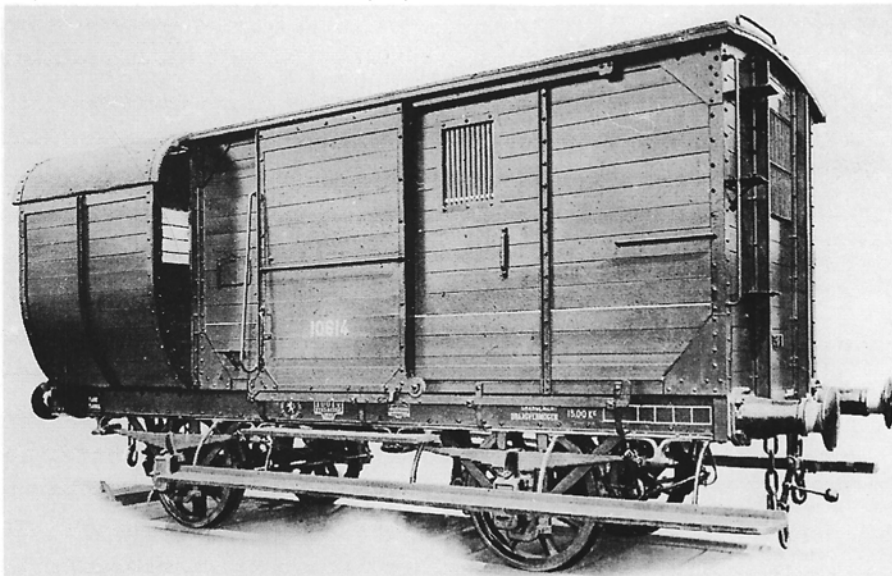
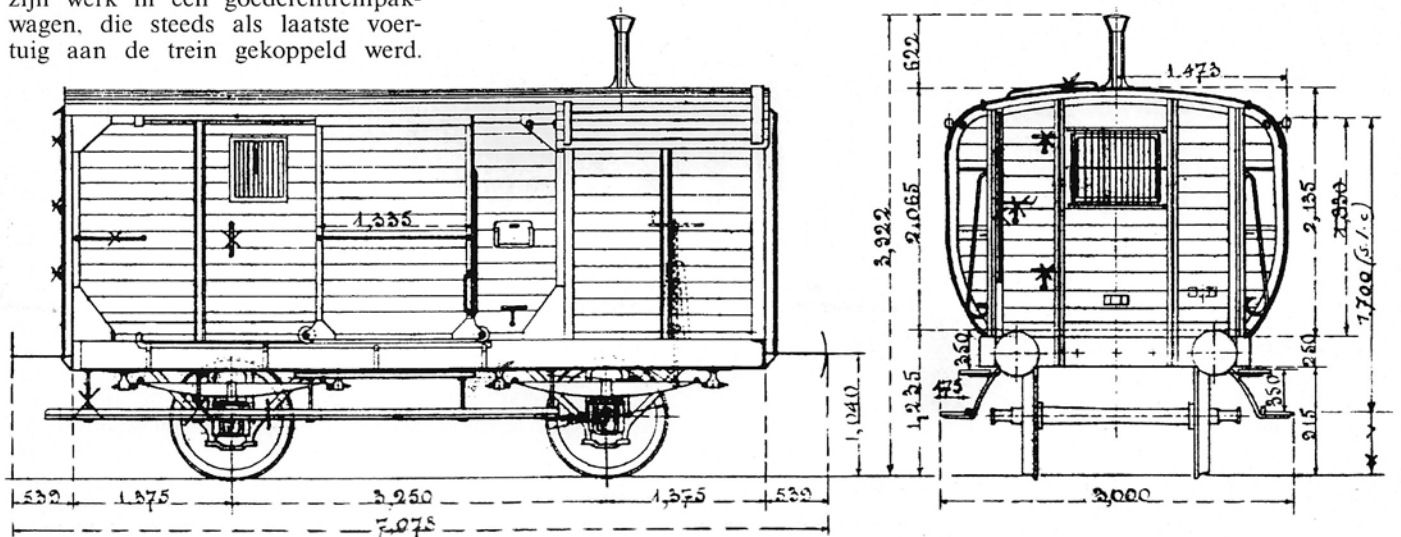
Mijn loopbaan bij de NMBS begon in juli 1945, nadat ik de oorlog in een Duits krijgsgevangenenkamp had doorgebracht. Tot in december 1946 werkte ik als bankwerker in de schouwingspost van de stelplaats Luik, bij de Luikse spoor mannen beter bekend als „Liège-Fraginée”. Ik had altijd gedroomd van een job die iets met stoomlocomotieven te maken zou hebben, zodat ik het aanvankelijk in de stelplaats Luik wel naar mijn zin had (niettegenstaande het vuile werk en het karige loon : in het begin verdiende ik 9,80 fr. per uur...). Na een tijdje besliste ik deel te nemen aan een examen van treinwachter om op die manier te kunnen overschakelen naar een „rijdende” functie. Na geslaagd te zijn voor dit examen startte mijn carrière als treinwachter op 5 december 1946, te Kinkempois. Tot in april 1947, toen ik overgeplaatst werd naar Luik-Guillemins, begeleidde ik uitsluitend goederentreinen en het is over mijn ervaringen gedurende deze korte periode dat ik het hier (en in het volgend nummer van RR) wil hebben.

Een goederentreinwachter verrichtte zijn werk in een goederentreinpakwagen, die steeds als laatste voertuig aan de trein gekoppeld werd.

Er bestonden verschillende types van goederentreinpakwagens : de houten „fourgons ballon” met zijdelingse uitkijkposten, zo genoemd om reden van de bolvormige zijwanden, de houten „fourgons Flamme” met uitkijkpost bovenaan, genoemd naar de naam van de bekende ingenieur die dit type pakwagen ontworpen had, de ex-Duitse pakwagens, de houten en metalen ex-Nord-Belge pakwagens en de moderne metalen NMBS-pakwagens van de reeks 16000. Deze pakwagens hadden geen uitkijkpost op het dak, maar wel een „torentje” met vensters, waarin twee schuine spiegels gemonteerd waren. Beneden in de pakwagens, naast de werktafel, waren twee andere spiegels geplaatst, die de beelden van de bovenste spiegels opvingen volgens het principe van de periscoop. Wij noemden de nieuwe pakwagens al snel „de onderzeeërs”... In principe kon je dus van beneden in de pakwagen boven de wagens heen kijken en de seinen in de verte waarnemen. Maar de ontwerper van het systeem had één detail vergeten : de vensters en de spiegels in het uitkijktorentje werden zeer gemakkelijk vuil en bij gebrek aan onderhoud werden ze dan ook snel onbruikbaar.

Ter vervollediging : er waren ook pakwagens in dienst zonder uitkijkpost; het betrof hier gewone houten goederenwagens die tot pakwagens omgebouwd waren. De vering van deze wagens was voorzien voor een lading van 16 tot 20 ton, zodat men het nodig gevonden had de wagen te verzwaren met een ballastgewicht (bestaande uit twee assen, zonder wielen). Dit bleek echter totaal onvoldoende : bij het passeren van elke spoorlas kreeg de wagen (en de wachter!) twee enorme schokken te verwerken, waardoor na enige tijd het hele interieur (kachel, zitbank, kasten...) losgetrild was en constant rammelde... Een volle diensttijd in een dergelijke pakwagen te moeten doorbrengen was een ware hel. Men trachtte het probleem uit de wereld te helpen door veren met langere veerbladen te monteren onder het compartiment van de wachter, maar tevergeefs... Later werden deze pakwagens (gelukkig) nog slechts ingezet in lokale goederentreinen.

Het interieur van de pakwagens verschilde naargelang van het type, maar bestond steeds uit de volgende onderdelen : een werktafel, twee lange zitbanken, een handrem, een manometer die de luchtdruk in de remlei-

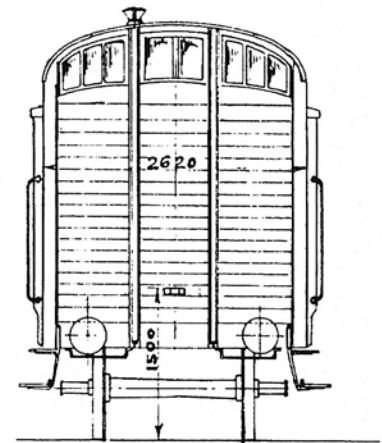
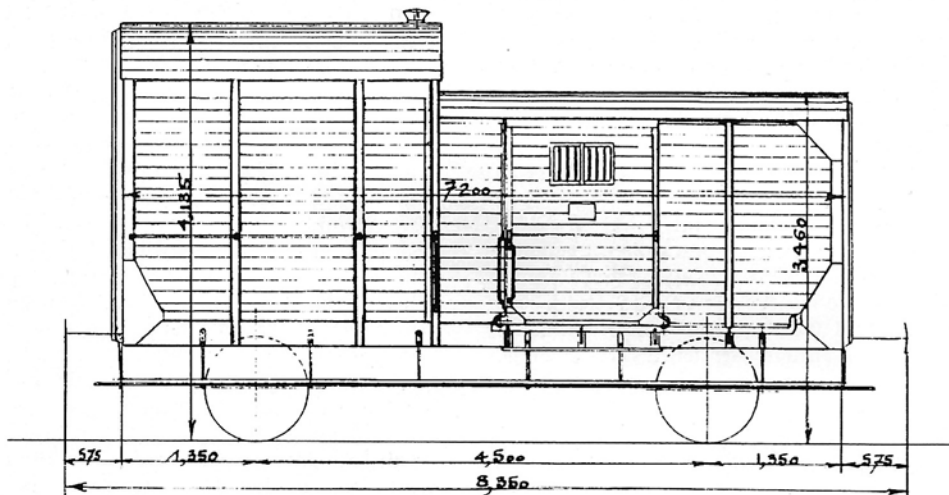
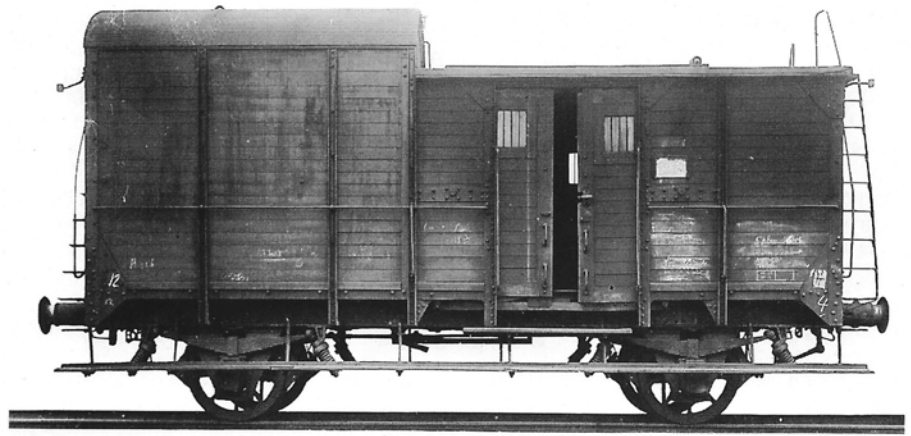


Rempakwagen voor goederentreinen, met bolvormige wanden („fourgon ballon”), van de Belgische Staatsspoorwegen, waarvan er tussen 1872 en 1909 méér dan 1.600 exemplaren gebouwd werden in verschillende varianten. Oorspronkelijke nummering : verschillende nummerreeksen, met als laagste nummer 9518 en hoogste nummer 11333; NMBS-type 4010 A.

Foto : verzameling G. Nève. Tekening : NMBS, verzameling G. Nève.

Rempakwagen voor goederentreinen, type „Flamme”, van de Belgische Staatsspoorwegen, waarvan er tussen 1910 en 1925 méér dan 700 exemplaren gebouwd werden in twee varianten.

Oorspronkelijke nummering : van 11334 tot 12062; NMBS-type 4010 B. Verschillende van deze wagens zouden in 1965 (enkel op papier ?) nog de UIC-nummering bekomen hebben. Foto : NMBS, verzameling G. Nève. Tekening : NMBS, verzameling G. Nève.



ding aangaf, een noodremkraan waarmee de wachter de trein kon laten stoppen in noodgevallen en een kast waarin hij zijn kleren kon opbergen (die overigens op het einde van de rit toch steevast van onder het stof tevoorschijn kwamen), een kachel en een kolenbak - met een kolenvoorraad die meestal niet volstond en die noodgedwongen door de wachter werd aangevuld met kolen uit de tender.

Soms was het kachelkje een heel primitief ding, gemaakt van de huls van een oude wagenbuffer ! De kachelpijp stak door het dak heen, zodat tijdens het rijden van de trein er een trek ontstond, die het vuur aanwakkerde. Dikwijls brandde de kachel tè fel en werd ze roodgloeiend, soms rookte ze echter als een locomotief en werd de pakwagen helemaal met rook en gassen gevuld, daar de trek onvoldoende was (b.v. omdat de boven het dak uitstekende kachelpijp geraakt was door een zware ijspegel in een tunnel, waardoor ze omgeplooid of platgedrukt was).

Verder waren er in elke pakwagen twee veiligheidskettingen aanwezig waarmee eventueel een wagen met gebroken koppeling kon voortgesleept worden, twee speciale stopblokken om desgevallend een wagen te kunnen immobiliseren en - natuurlijk - de bekende petroleumlantaarn met vier gekleurde vensterglazen (rood, geel, groen en wit), te gebruiken bij noodgevallen. Hij droeg een nummer en de telegrafische afkorting van het eigenaarsstation, gegevens die dienden vermeld te worden op het verslag E 792.

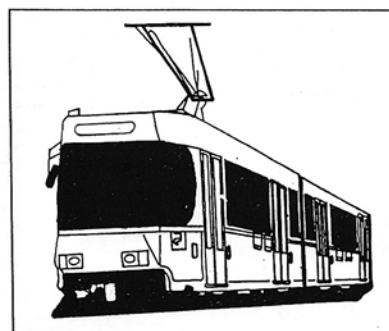
FERIVAN TRAMMODELBOUW

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

De wachter moest de lantaarn zorgvuldig nakijken voor het vertrek : dikwijls ontbrak de wick, bevond er zich niet genoeg petroleum in het reservoir-want door een collega gebruikt voor het aansteken van een kachel... -, ontbraken er vensterglazen enz. (in 1946, kort na W.O. II, heerste er eigenlijk nog wel een beetje een chaos bij de NMBS...). Tenslotte was er nog de rode (petroleum-)sluitlantaarn, de „disque”, die eveneens diende geïnspecteerd en aangestoken te worden vóór het vertrek.

Aangezien goederentreinen vaak 's nachts reden en de goederentreinpakwagens niet voorzien waren van verlichting, was de carbuurlantaarn het belangrijkste onderdeel van de persoonlijke uitrusting van de goederentreinwachter. De kleine lantaarn werd boven de werktafel in de pakwagen opgehangen, zodat de wachter tijdens de nachtelijke rit zijn administratief werk kon verrichten. De schommelende lantaarn functioneerde dikwijls niet naar behoren, zodat de pakwagens al snel vol stinkende rook hing...

De persoonlijke uitrusting van de wachter bestond voorts nog uit de „Bernsleutel” (rijtuigsleutel met vier takken), documenten en formulieren die tijdens de rit dienden ingevuld te worden, boeken van de treindienst, vlaggen (één rode, één gele en één

groene), vier knalsetenen om in eventuele noodgevallen de trein te beveiligen, een kolenschop en een pook ! Deze laatste twee voorwerpen waren in de winter van het allergrootste belang, om het kleine kolenkacheltje aan de praat te houden...

Het administratief werk van de wachter begon met het noteren, met krijt, van het nummer van de goederentrein op de daartoe voorziene borden aan de zijwanden van de pakwagens en met het doornemen van het werkblad en het document DC 1888 die hij beide voordien ontvangen had. Het document DC 1888 was het belangrijkste document aan boord van de trein : het vermeldde de datum, de oorsprong, de bestemming en het nummer van de trein en, beginnend met de pakwagen, allerlei gegevens omtrent de wagens waaruit de sleep was samengesteld (hun nummer, oorsprong, bestemming, categorie, aantal assen, totaal gewicht en remgewicht). Aangezien in die tijd nog niet alle goederenwagens beschikten over remmen, moesten de wagens met remmen oordeelkundig over de trein gespreid worden om te voorkomen dat bij een eventuele koppelingsbreuk een gedeelte van de trein zou op drift raken wegens onvoldoende beremming. Het inspecteren van de trein en het verifiëren van de treinsamenstelling aan de hand van het do-

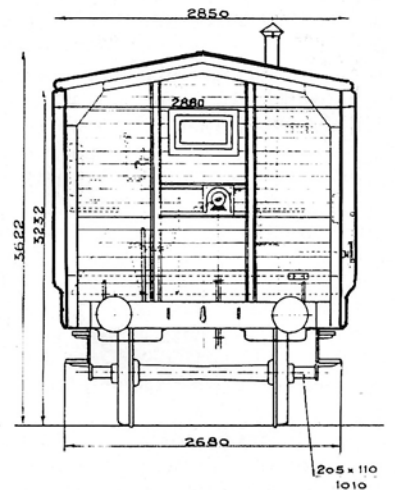
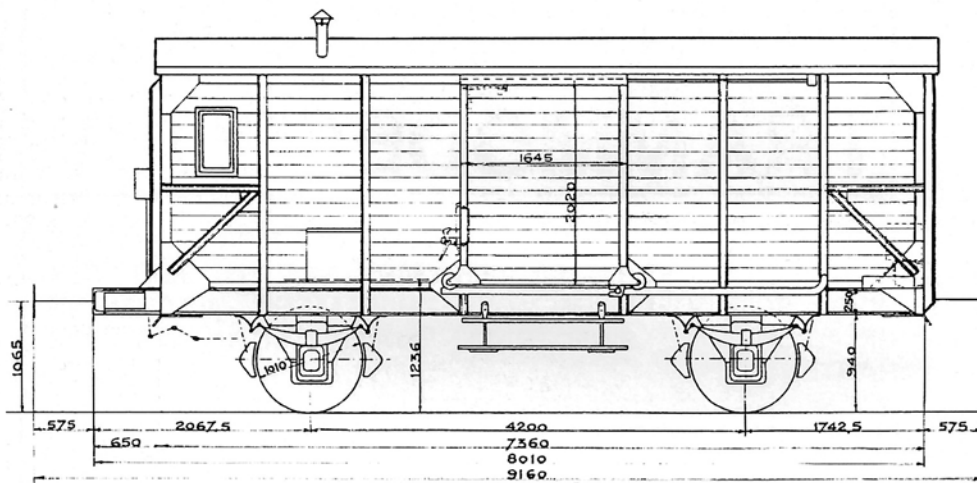
cument DC 1888 was dan ook van het allergrootste belang ! De inspectie omvatte tevens het nazicht van de remkranen en de koppelingen van de wagens en, eventueel, de controle van de deurloodjes van de verzegelde wagens. Nadat dit gebeurd was, begaf de wachter zich naar de locomotief. Aan het locomotiefpersoneel werden alle gegevens i.v.m. de samenstelling en de tonnenlast van de trein meegegeeld; zelf ontving de wachter het werkblad van de machinist. Tijdens de rit werd het administratief werk voortgezet : het werkblad van de machinist werd ingevuld (om het na de rit opnieuw aan de machinist te overhandigen...), het eigen werkblad werd vervolledigd en tevens werd het ritverslag E 792 opgesteld.

Het invullen van het werkblad van de machinist diende toen nog te gebeuren door de treinwachter (de eigenlijke „chef” van de trein). Naast het invullen van gegevens zoals het treinumnummer, de stations waar gestopt werd, het treingewicht, het aantal wagens en assen enz., dienden op het werkblad ook de vertragingen en hun respectievelijke redenen vermeld te worden.

Wanneer de wachter vond dat de oorzaak van een vertraging aan de machinist diende toegeschreven te worden, gaf dit uiteraard aanleiding tot hevige discussies wanneer het

REEKS : 14000 tot 14499
SERIE : 4010D 1 1

4010D 1 1

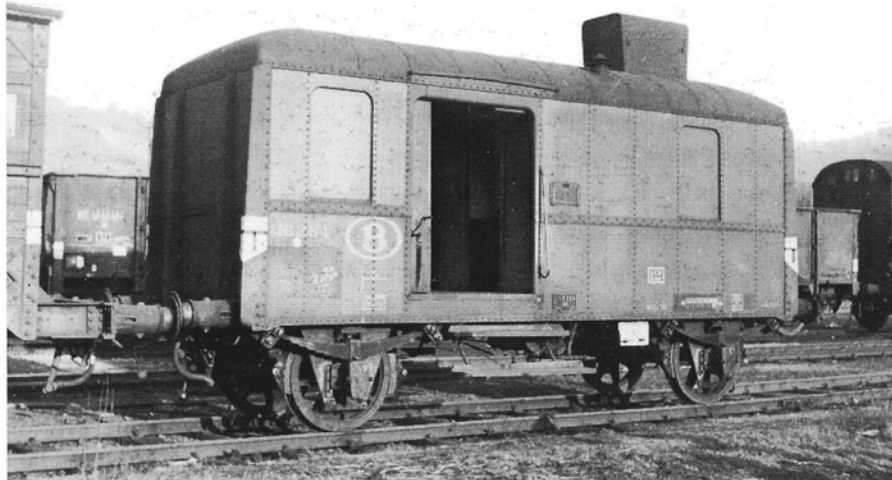


Goederenwagen, omgebouwd tot pakwagen voor goederentreinen. Heel wat goederenwagens werden op die wijze in de loop van de jaren '50 door de NMBS omgebouwd, bij gebrek aan voldoende goederentreinpakwagens. De nummerreeks voorzag een park van 500 van deze pakwagens, maar het is niet zeker dat ze alle 500 echt bestaan hebben...

Oorspronkelijke nummering : van 14000 tot 14499; NMBS-type 4010 D. Foto : B. Dedoncker, verzameling KBVVS. Tekening : NMBS, verzameling G. Nève.

Metalen goederentreinpakwagens van de NMBS, waarvan er in de tweede helft van de jaren '40 500 exemplaren gebouwd werden. De tekening toont de pakwagen na verbouwing, meer bepaald na de verwijdering van het „torentje” met de periscoop. Heel wat van deze wagens hebben in 1965 de UIC-nummering bekomen (resp. in 1980 de tweede UIC-nummering).

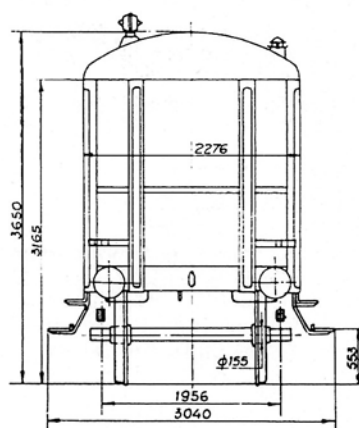
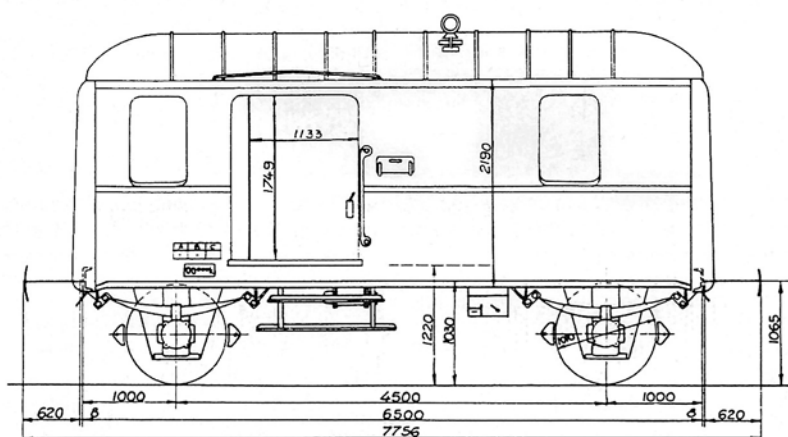
Oorspronkelijke nummering : van 16000 tot 16499; NMBS-type 4012 B. Foto : G. Desbarax, verzameling KBVVS. Tekening : NMBS, verzameling G. Nève.



Fourgon métallique.

Tare moyenne 11,5 t.

Type M: **UIC 4012 B**
 Code lettres: U
 Série: **4012 B 19519** D **11010** o **4012 B 19519** D **51919** o
 Année de construction: 1948 - 1949



werkblad na de rit terug aan de machinist werd overhandigd ! Bij meervoudige tractie (met voorspan- of opdruklocomotief) moest een werkblad voor elke machinist ingevuld worden...

Wanneer de wachter een lokale goederentrein begeleidde (een zgn. „caboteur”) die onderweg wagens moest aan- of afkoppelen op goederenkoeren en privé-spoorwegaansluitingen, was de papierwinkel nog veel uitgebreider omdat de samenstelling van de trein voortdurend wijzigde en dit allemaal in de verslagen diende vermeld te worden. Bovendien moest de wachter ook de rangeringen begeleiden, eventueel handwissels omleggen enz.

De wachter was ook belast met de uitvoering van de remproef, in samenwerking met de machinist. Daartoe bediende hij de noodremkraan in de pakwagen. Voor het vertrek van de goederentrein, maar ook na elke wijziging in de samenstelling van de trein (b.v. na het koppelen van een wagen op een goederenkoer) moest (en moet nog steeds) een dergelijke remproef plaatsvinden.

Tijdens de rit kon de wachter in principe de seinen, het spoor en de trein observeren via zijn uitkijkpost (of periscoop...). De verplichting tot het observeren van alle seinen was, in

de tijd toen ik dienst deed, niet meer voorzien. Enkel de seinen bij vertrek moesten nog waargenomen worden. Vóór de invoering van de doorgaande rem diende de handrem in de pakwagen ook daadwerkelijk voor het afremmen van de trein tijdens de rit (vandaar de benaming „rempakwagen” of „fourgon-frein”), samen met de handremmen van een aantal wagens in de trein zelf. Daartoe reden met elke trein een aantal remmers mee, die op aanwijzing van de machinist (fluitsignalen) de remmen bedienden. Bij terugkeer van een losse locomotief met pakwagen konden de remmers eventueel op de daartoe in de pakwagen geplaatste zitbanken plaatsnemen.

De verplichte begeleiding van de goederentreinen werd in de loop van de jaren vijftig en zestig in stadia opgeheven, eerst op een groot aantal lijnen met een gemakkelijk lengteprofiel en later ook op hellingrijke lijnen, soms slechts in één rijrichting (een voorbeeld uit een dienstnota van 1956 : begeleiding verplicht tussen Rivage en Trois-Ponts en tussen Pepinster en Spa, maar niet in de tegenrichting). In vele gevallen werd de inzet van een goederenpakwagen toen al niet meer nodig geacht en reed de begeleidende bediende op de locomotief mee. Ten-

slotte bleef de verplichting tot begeleiding enkel nog bestaan voor speciale transporten, zoals militaire treinen, treinen voor uitzonderlijk vervoer, treinen bestemd voor het vervoer van springstoffen, e.d.m.

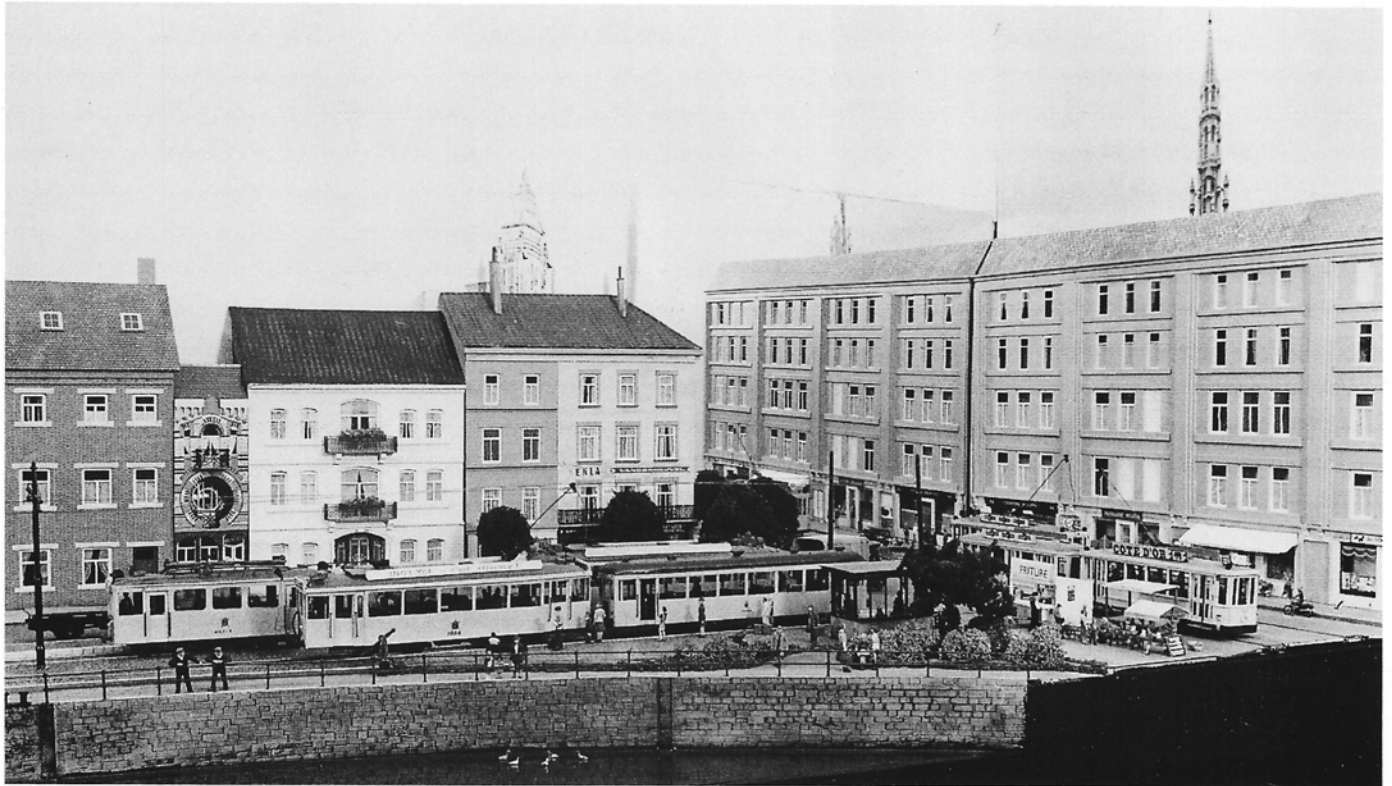
J.C. Léonard

Bovenstaande tekst is gebaseerd op enkele passages uit „Mémoires d'un agent des trains de la région Liégeoise” (een te Luik in 1991 op een erg beperkt aantal exemplaren gepubliceerde brochure) en op gesprekken met de auteur, de gepensioneerde hoofdwachter-controleur van de NMBS J.C. Léonard.

Vertaling uit het Frans en bewerking van de tekst : J. Van Olmen. Met dank aan F. Florquin, J. Mahieu en M. Thiry voor het bezorgen van enige bijkomende inlichtingen, die in de tekst en in de commentaar bij de foto's verwerkt werden, en aan G. Nève voor het ter beschikking stellen van de illustraties en de gegevens betreffende de nummering van de pakwagens.

In een volgend RR-nummer laten wij de heer Léonard enige anecdotes vertellen over zijn korte carrière als goederentreinwachter en zullen wij nog bijkomende foto's en tekeningen van goederenpakwagens afdrucken.

Met de Vicinal van Brussel naar Fontaine-Rebecq



Overzicht van het eindpunt van het buurtspoorwegnet, met overstapmogelijkheid op het Brussels stadsnet. De Brusselse trams van de lijn 48 werden eveneens opgebouwd uit plasticard en balsahout en voorzien van een Bec-aandrijving. Met slechts een zevental huizen en mits het handig opstellen van een spiegel werd de illusie van een drukke Brusselse boulevard opgewekt.

De hier voorgestelde modelbaan werd gebouwd door Bob Petch uit Southampton (Engeland), en is, na de in Rail Revue nr. 11, 1988 beschreven trambaan van zijn landgenoot Don Sibley, een tweede Brits meesterwerk van trammodelbouw naar Belgisch voorbeeld. Deze baan behaalde dan ook verdiend de door het Britse tijdschrift Continental Modeller uitgereikte prestigieuze „Modelbaan van het jaartrofee” in 1992.

De Belgische buurtspoorwegen en de Brusselse stadstrams zijn voor Bob Petch oude bekenden. Daar zijn moeder Belgische is, heeft Bob in zijn jeugd jaren alle vakanties in België doorgebracht, deels met de familie aan zee, deels bij zijn oom in Brussel. Reeds van jongsaf was Bob gefascineerd door trams en hij bracht als knaap menig uurtje door, rechtstaand achter Brusselse trambestuurders. Bob beweert dan ook uit die periode een ongekend grote woordenschat aan Vlaams-Brusselse scheldwoorden te hebben opgestoken van de sakkerende „wattmen”.

Na vele jaren spoorwegmodelbouw op schaal OO naar Engels voorbeeld te hebben beoefend, besloot Bob in de jaren 1986/87 zijn Great Western spullen te verkopen en met iets totaal nieuws te starten, namelijk een modelbaan op schaal HO/OO met de Belgische buurtspoorwegen als centraal thema. Met zijn vele jeugderinneringen voor ogen, goed gedocumenteerd door eigen archieven en door onder meer de gekende foto-boeken van André Ver Elst, heeft

Bob de buurtspoorwegen van de late vijftiger jaren trachten te reconstrueren. Dat hij daar voortreffelijk in geslaagd is mag blijken uit bijgaande foto's van de hand van Len Weal, huisfotograaf van Continental Modeller. Bob heeft met precisie, aandacht voor de kleinste details en bovenal met een kunstige hand de juiste sfeer weten weer te geven. Omdat Bob geen welbepaalde plaats of lijn wilde nabouwen, heeft hij geselecteerd alle typische kenmerken van de buurtspoorweg weer te geven. Vertrekend van een druk eindpunt aan de rand van Brussel, loopt de lijn langsheen een kanaal met bijhorende pakhuizen en de bijna onvermijdelijke brouwerij, door het open landschap tot in het station Moulinsart - met stelplaats - en gaat dan verder tot in het dorpje Fontaine-Rebecq, om tenslotte in een tunnel te verdwijnen.

Naast deze volledig geëlektrificeerde tramlijn vertrekt vanaf het dorpsplein van Fontaine-Rebecq ook een zijlijn voor diesel- en stoomtrams naar het hoger gelegen station Bousignies, waar tevens een aansluiting met het spoorwegnet is. Alhoewel het zwaartepunt van deze modelbaan duidelijk ligt bij de nostalgische buurtspoorwegen, heeft Bob, als liefhebber van de Belgische spoorwegen, ook een spoorwegovaal gebouwd, dat deels achter de achtergrond van de trambaan loopt en deze vervolgens kruist over een metalen brug, om tenslotte over een groot viaduct in het station Bousignies aan te komen.

Deze modelbaan werd door Bob op-

gebouwd in een vooraf goed geïsoleerde en verluchte zolderruimte; zij beslaat een oppervlakte van 3,9 meter bij 5,1 meter. De baan werd volledig gebouwd langsheen de muren en is slechts van 40 tot 70 cm breed, zodat alle delen van de baan makkelijk bereikbaar zijn voor opbouw, detailering en onderhoud.

Het geheel is zo'n 115 cm boven de vloer opgebouwd, een erg comfortabele werkhoogte. Bovendien blijft in het midden van de zolderruimte nog voldoende plaats over voor diverse werken en kunnen tot drie bezoekers tegelijk en ongehinderd de baan bezoeken (of helpen bedienen).

Bij de bouw van deze modelbaan werd eerst het rondgaand spoorweggedeelte gebouwd, dat hoger gelegen is dan het tramgedeelte. Het normaalspoor vormt een eenvoudig ovaal met een drietal opstelsporen, gelegen achter de achtergrond van het dorpje Fontaine-Rebecq. Daar het tramniveau hier een 15-tal centimeter lager is dan het spoorwegniveau en de achtergrond slechts een 25-tal centimeter hoog is, worden de treinen netjes aan het oog onttrokken, doch zijn wel makkelijk langs boven bereikbaar. Enige hulp van twee spiegels om een blik te werpen op wat er letterlijk achter de schermen gebeurt is wel handig. Deze originele oplossing voor een verborgen „schaduwstation” is m.i. veel eenvoudiger en probleemlozer dan de meer courante, geheel onder het landschap verborgen schaduwstations.

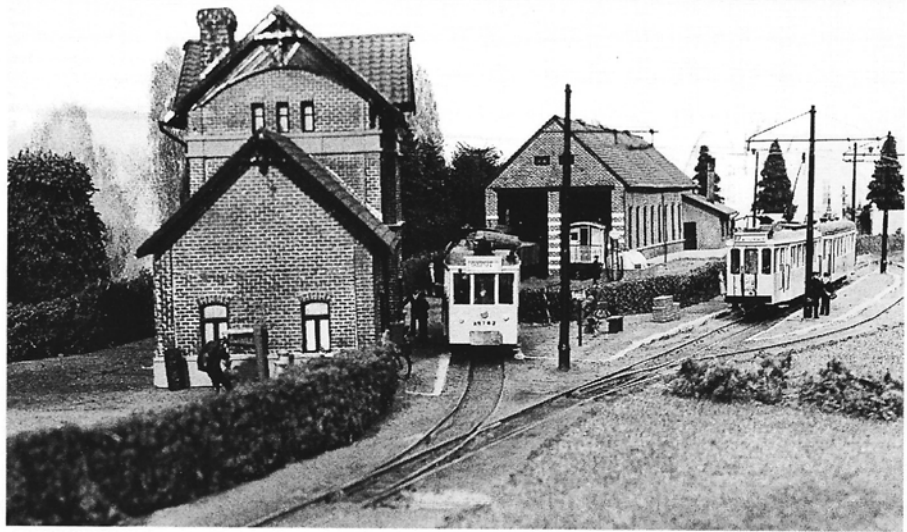
Het spoorweggedeelte bestaat uit een

niet-geëlektrificeerde enkelsporige lijn die in het meer geïndustrialiseerde gedeelte van de modelbaan handig vanuit de achtergrond achter de nijverheidsgebouwen doorloopt en vervolgens de tramlijn en het kanaal kruist over een metalen spoorwegbrug, vervaardigd uit een tweetal Dapol (ex-Airfix) bouwpakketten. Voorbij deze metalen brug loopt de spoorweg in een soort van houten U-profiel naar de andere zijde van de zolderruimte, waar de treinen terug zichtbaar worden na het uitkomen van een tunnel. De treinen rijden vervolgens over een stenen boogviaduct tot in het station van Bousignies. Het landelijk stationnetje van Bousignies bezit een omloopspoor en een drietal goederenspooren, waarvan één met overlaadmogelijkheid op het goederennet van de buurtspoorwegen. Vanuit Bousignies kan de trein verder rijden tot in het schaduwstation en is het spoorvaal rond. Bij het normaalspoor werd gebruik gemaakt van Peco code 100 sporen en Insulfrog wissels, gelegd op een geluiddempende Mösmer-bedding. Een ongelooflijk effect geeft het contrast tussen het rijden van de treinen in het landschap en het rijden over de grote boogbrug, waar de sporen rechtstreeks op het houtwerk werden gelijmd en in kleine secties onderverdeeld. Een passerende trein, uitgerust met metalen wielen, geeft dan ook een zeer natuurgetrouw geluid.

Het spoorwegviaduct is geheel gemaakt uit triplex, bekleed met Superquick zandsteen-papier en is geïnspireerd op het grote viaduct in Luxemburg-stad.

In de vallei van Bousignies heeft Bob ook nog een industrieel smalspoorlijntje ingebouwd.

Het tramspoorgedeelte van Fontaine-Rebecq tot Brussel werd geheel opgebouwd op multiplexplaten die werden gemonteerd op een onderstel



Zicht op het station Moulinsart met in de achtergrond de loods voor diesel- en stoomtrams. De tramloods werd opgebouwd uit een Kibri-lokomotiefloods die werd verlengd, voorzien van een nieuwe voorgevel en van dakpannen van het merk Wills. Ook het stationsgebouw is een aanpassing van het DB-station Eschbronn van Kibri. Hier werd de hoek van het dak verscherpt en werden eveneens Wills dakpannen gebruikt voor het nieuwe dak. Door het omschilderen van het geheel werd een typisch buurtspoorweggebouw bekomen.

van latten. In de beste Britse traditie heeft Bob zowat alles op zijn trambaan zelf gebouwd, hierbij met raad en daad bijgestaan door zijn jongere broer Martin, overigens ook een zeer getalenteerd modelbouwer.

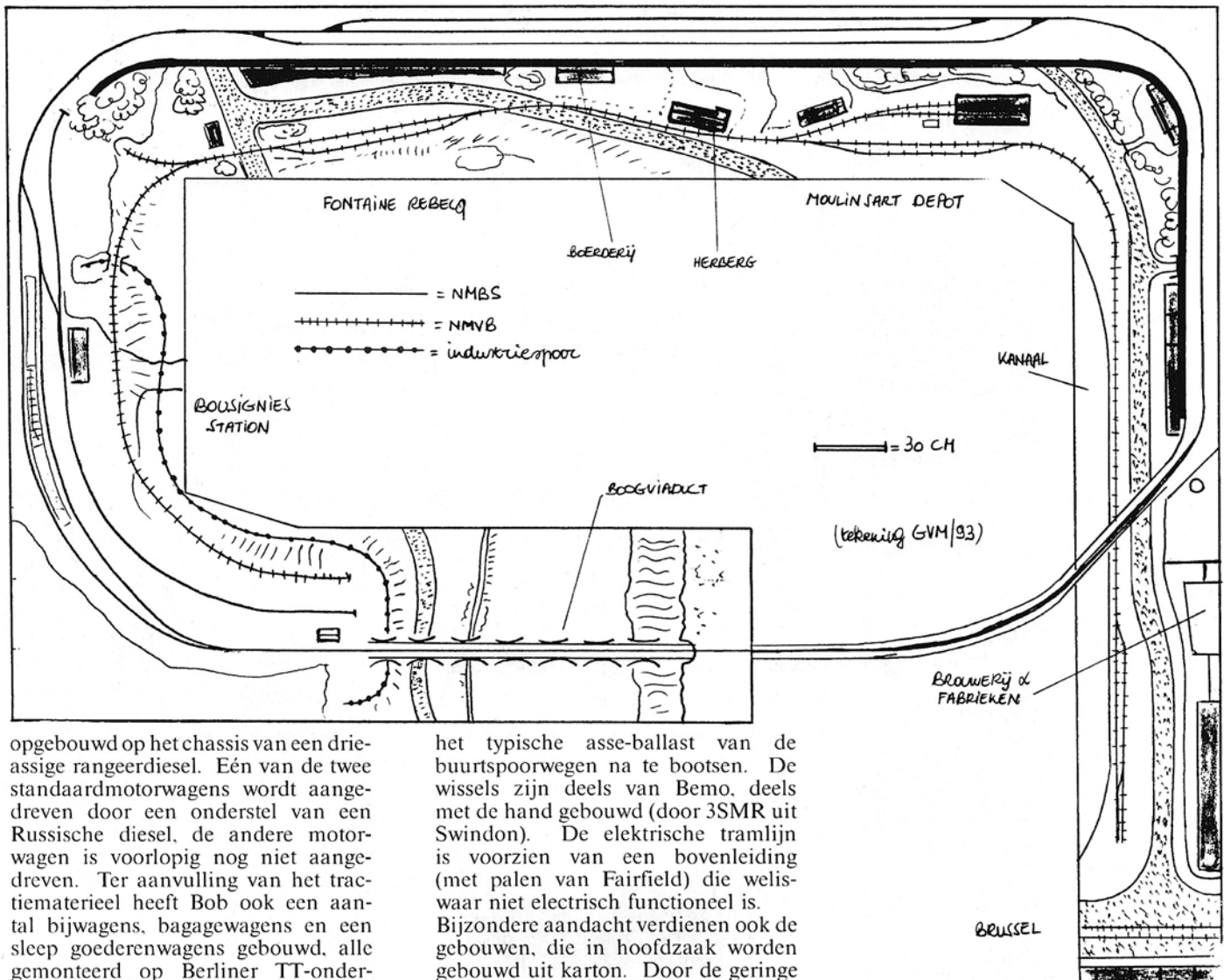
Het rollend materieel werd zelf gebouwd volgens de tekeningen op schaal 1/32 van broer Martin en vervaardigd uit plasticard en balsa-hout. De meeste koppen en zijwanden van trams, rijtuigen en wagens werden gemaakt in kunststof, doch de daken werden verwerkt uit zorgvuldig op maat gesneden en geschuurde balsa. Na nabewerking van de balsa met zeer fijne plamuur verdwijnt de houtstructuur en kan je nog nauwelijks merken wat het gebruikte materiaal is. De modellen van Bob Petch tonen overigens nogmaals aan dat modelbouw geen dure

hobby hoeft te zijn en dat natuurgetrouwe Belgische trams ook zelf kunnen vervaardigd worden tegen een fractie van de prijs van klein-seriemodellen. Wellicht uit oude gewoonte werden de trams gebouwd op schaal 1/76 - de Britse schaal OO - maar voorzien van 12 mm onderstellen (meterspoor op 1/87). Deze kleine afwijking in spoorwijdte ten overstaan van de afmetingen van de trams valt evenwel geheel niet op, evenmin als het kleine schaalverschil tussen de trams en de treinen.

De trams worden aangedreven door diverse chassis van Berliner TT Bahnen-lokomotieven. De twee spoorauto's AR 210 en AR 182 zijn voorzien van een chassis van de bekende Duitse Schienenbus, dat exact de juiste afmetingen blijkt te hebben. De stoomtram van het NMVB-type 4 is



Rijtuig 10318 kruist hier de steenweg. Links staat het huis van de burgemeester, rechts van de straat zijn de alomtegenwoordige dorpscafé's en de frituur te zien. De overgang van de driedimensionale gebouwen naar de geschilderde achtergrond is bijna onzichtbaar en getuigt van het meesterschap van Bob Petch's landschapsbouw.



opgebouwd op het chassis van een drie-assige rangeerdiesel. Eén van de twee standaardmotorwagens wordt aangedreven door een onderstel van een Russische diesel, de andere motorwagen is voorlopig nog niet aangedreven. Ter aanvulling van het tractiematerieel heeft Bob ook een aantal bijwagens, bagagewagens en een sleep goederenwagens gebouwd, alle gemonteerd op Berliner TT-onderstellen. De rijtuigen werden voorzien van binneninrichting en reizigers. De MIVB-trams worden voortbewogen door een (normaalsporige) BEC-aandrijving.

De BEMO HOM sporen zijn gelegd in een uitsparing in de multiplexbovenplaat, zodat de bovenzijde van het spoor net iets boven het straatniveau uitsteekt. De sporen zijn ingebed in een mengsel van Polyfilla, zagemeel en zwart verfpoeder, om zo

het typische asse-ballast van de buurtspoorwegen na te bootsen. De wissels zijn deels van Bemo, deels met de hand gebouwd (door 3SMR uit Swindon). De elektrische tramlijn is voorzien van een bovenleiding (met palen van Fairfield) die weliswaar niet electrisch functioneel is.

Bijzondere aandacht verdienen ook de gebouwen, die in hoofdzaak worden gebouwd uit karton. Door de geringe breedte van de treinbaan en door het concept van het geheel, zijn vele gebouwen opgetrokken in half-reliëf bouwwijze. De gebouwen zijn allen vervaardigd naar bestaande voorbeelden die Bob heeft gevonden in diverse Belgische publikaties. Voor de baksteenimitatie werd gekozen voor steentjespapier van Superquick en voor de dakpannen voor kunststofplaten van het Engelse merk Wills. Ramen en deuren zijn ofwel vervaardigd

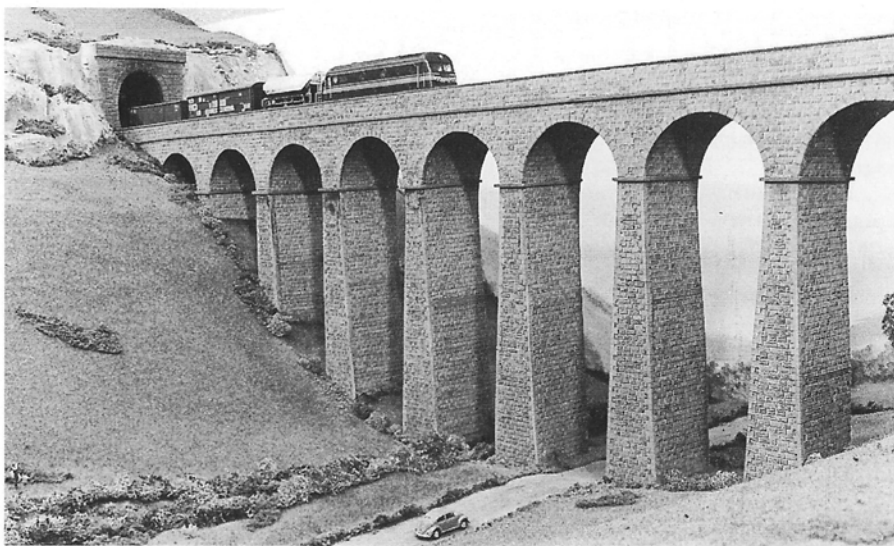
uit karton en kleine kunststofstrips, ofwel afkomstig uit de onderdelen-doos. Bij het zeer goed bekijken van de gebouwen is soms te merken dat het steentjespapier enig reliëf mist, doch dit materiaal is veel makkelijker te verwerken dan kunststofplaten met baksteenimitatie. Voor het weergeven van een ruw bepleisterde gevel heeft Bob een originele oplossing gevonden. Nadat het gebouw geheel werd geconstrueerd uit karton, worden de muren ingesmeerd met een zeer dunne laag witte houtlijm. Vervolgens wordt in de nog natte lijm fijn gezeefd zand gestrooid. Na drogen wordt het geheel wit geschilderd. Bij het bekijken van de foto's zullen ongetwijfeld ook de natuurgetrouwe opschriften en reclamepanelen opvallen, die aan het geheel de nodige authenticiteit verlenen.

Voor de verdere scenery heeft Bob eerder klassieke paden bewandeld. In het open landschap werd op een lattenwerk het spoor- en tramtracé gemonteerd en werd de basis-landschapsvorm gevormd door kippegaas. De rotsen werden vervaardigd uit stukjes spaanderplaat. Kippegaas en rotsen werden eerst bestreken met een modelleerpasta en vervolgens met een mengsel van Polyfilla en zwart verfpoeder, waarin de definitieve



Standaardtram in een zeer landelijke omgeving, met een typische situatie voor de buurtspoorwegen : de tram in een eigen bedding naast de straat.

landschapsvorm met een spateltje werd geboetseerd. Voor de weergave van gras en ander basisgroen heeft Bob gekozen voor het gebruik van grasmatten (van het Britse merk Sander), die werden aangevuld en gedetailleerd met landschapsmaterialen van Carrs uit Wimbledon en Woodland Scenics. Hagen, struiken en bomen werden alle door Bob zelf vervaardigd. De bomen werden ofwel gemaakt uit ineengestrongeld draad, voorzien van een stam uit DAS-modelleerlei, ofwel uit gedroogde bloemen (bv. hortensia, erica) waarvan de takjes werden gedipt in witte houtlijm en bestrooid met scenerymaterialen. Hagen en bosjes werden gemaakt uit in witte houtlijm gedrenkt en bestrooid „rubberised horsehair“, een in Engeland vrij populair produkt dat ook gebruikt wordt voor vullingen van zetels. Een equivalent hiervan is bij mijn weten niet verkrijgbaar op de Belgische hobbymarkt. Bij een modelbaan met slechts een geringe breedte wordt het diepte-effect, zoals merkbaar op de foto's, bekomen door de prachtige achtergronden. Deze werden door Bob geschilderd op hardboardplaten (unalit) die de baan omringen. Eerst werd de „lucht“ geschilderd met witte en zeer lichtblauwe latex-verf, waarbij er goed wordt opgelet dat de kleuren aan de horizon lichter zijn en bovenaan de achtergrondplaten wat blauwer. Wanneer deze „lucht“ droog is, wordt met een penseel het wolkendek geschilderd. Daarna wordt onder de horizonlijn de grondkleur aangebracht, in een



Diesellok 5924 dondert hier met een sleep goederenwagens over het spoorwegviaduct naar Bousignies. Deze brug, die is geïnspireerd op het viaduct in Luxemburg-stad, werd geheel opgebouwd uit triplex en bekleed met Superquick steentjespapier.

licht olijfgroene tint. Thans dient de achtergrond te worden aangewerkt aan de driedimensionele scenery, teneinde de illusie te scheppen dat het landschap verder reikt dan de rand van de baan. De naad tussen achtergrond en treinbaan dient te worden gecamoufleerd met allerhande struiken en bosjes. Met dezelfde tinten groen als de begroeiing worden vervolgens op de achtergrond ook wat bomen en struiken geschilderd met plakaatverf. Belangrijk hierbij is dat felle kleuren worden vermeden en dat de achter-

grond eerder vaag blijft. In het stadsgedeelte volstaat een blauwe achtergrond, aangevuld met enkele foto's van gebouwen die, zoals in het geval van de toren van het Brusselse stadhuis, het stadsdeel onmiddellijk herkenbaar maken.

De foto's voor dit artikel werden mij welwillend ter beschikking gesteld door Bob Petch, aan wie ik ook dank verschuldigd ben voor het bezoek aan zijn prachtige modelbaan en voor de joviale ontvangst te zijnen huize.

Guy Van Meroye



Overzichtfoto met drie verschillende spoorwijdtes : normaalspoor, NMVB-meterspoor met stoomtram en een sleep goederenwagens op de moeizame helling naar Bousignies en tenslotte ook een veldspoor.

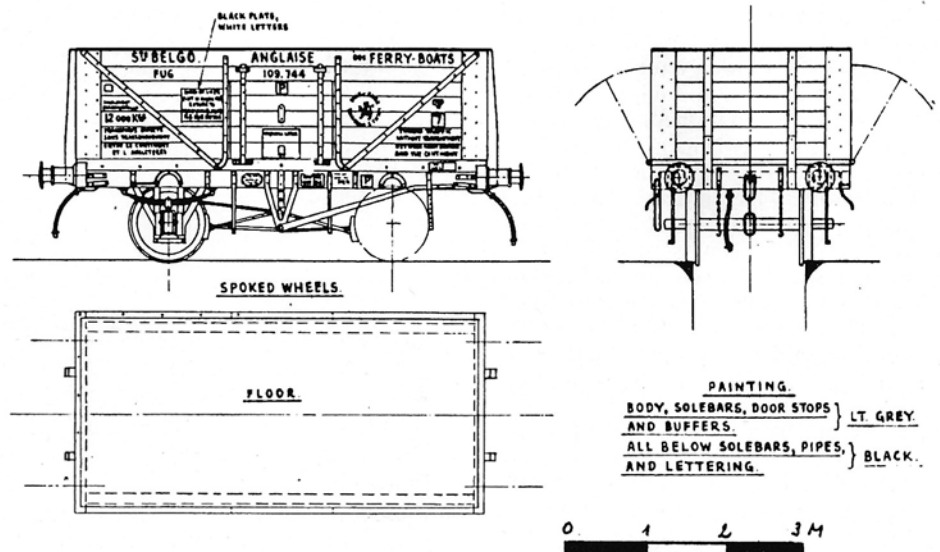
Alle foto's in dit artikel : Len Weal (Continental Modeller).

Belgisch/Britse ferrywagens

Op de historische prentkaart van het station van Vielsalm, gepubliceerd op pagina 55 van Rail-Revue 30, zijn een aantal merkwaardige goederwagens van Britse origine te herkennen. Het gaat hier om enkele exemplaren van de standaard 12 ton gesloten goederwagens, zoals gebruikt door de meeste Britse spoorwegmaatschappijen uit die tijd. Voor de modelspoorders die in tijdperk I of II bouwen, zijn deze wagens een leuke afwisseling met de vele ex-Duitse goederwagens. Op ruilbeurzen en rommelmarkten kan misschien nog een Lima-model op schaal HO worden gevonden van deze 12 ton goederwagen. Daar Lima reeds lange tijd is gestopt met het vervaardigen van rollend Brits materieel op schaal HO, is het wellicht eenvoudiger een OO (1/76) model te zoeken, zoals die worden aangeboden door Lima, Hornby of Bachmann. Door het kleinere Britse laadprofiel zijn deze wagens best te combineren met andere HO-goederwagens. Zoals reeds in de commentaar bij bovengenoemde prentkaart werd gesteld, werden door de Belgische Staat wagens aangekocht in Groot-Brittannië voor gebruik door de Société Belgo-Anglaise des Ferry Boats op de lijn Zeebrugge - Harwich die sedert 1924 werd in dienst gesteld.

Naast de klassieke 12 ton gesloten wagen werd door de Belgische Staat ook een reeks 12 ton open wagens besteld, alsmede een aantal 20 ton gesloten wagens.

De 12 ton open goederwagen is van het standaard 7 plank-type, zoals gebruikt door zowat alle Britse maatschappijen. Een schaalmodel, weliswaar op 1/76 (OO) is makkelijk te vinden in de catalogi van Hornby en Bachmann of bij één van de artisanale Britse fabrikanten. Bijgaande schets, waarvan de herkomst mij onbekend is, werd mij door een



Schets van een 12 ton open ferry-wagen. De verschillende afmetingen voor schaal HO dienen te worden berekend aan de hand van de vergelijkende meetstrip (1 m = 10,42 mm; lengte over de buffers 1/1 : 6.080 mm, 1/87 = 69,9 mm; doormeter wielen 1/1 : 930 mm, 1/87 = 10,7 mm).

Britse vriend bezorgd; zij geeft, naast de algemene opbouw, ook informatie over de beschrijving en de schildering. De bovenbouw van de 12 ton open wagen alsmede de buffers waren licht grijs (Frans grijs) geschilderd, met een volledig zwart chassis. De beschrijving was in zwarte letters.

Een andere reeks van Britse goederwagens, behorende tot het wagenpark van de Belgische Staat en gebruikt voor de ferry-diensten, is een 20 ton gesloten goederwagen, een voorbeeld dat in Groot-Brittannië niet tot de courante standaardwagens behoorde, en waarvan bij mijn weten ook geen exact schaalmodel voorhanden is. Onderstaande schets, uit dezelfde bron als de 12 ton wagen, geeft evenwel een beeld. Van dit wagentype zouden twee versies hebben bestaan, beiden voorzien van een remmershuisje :

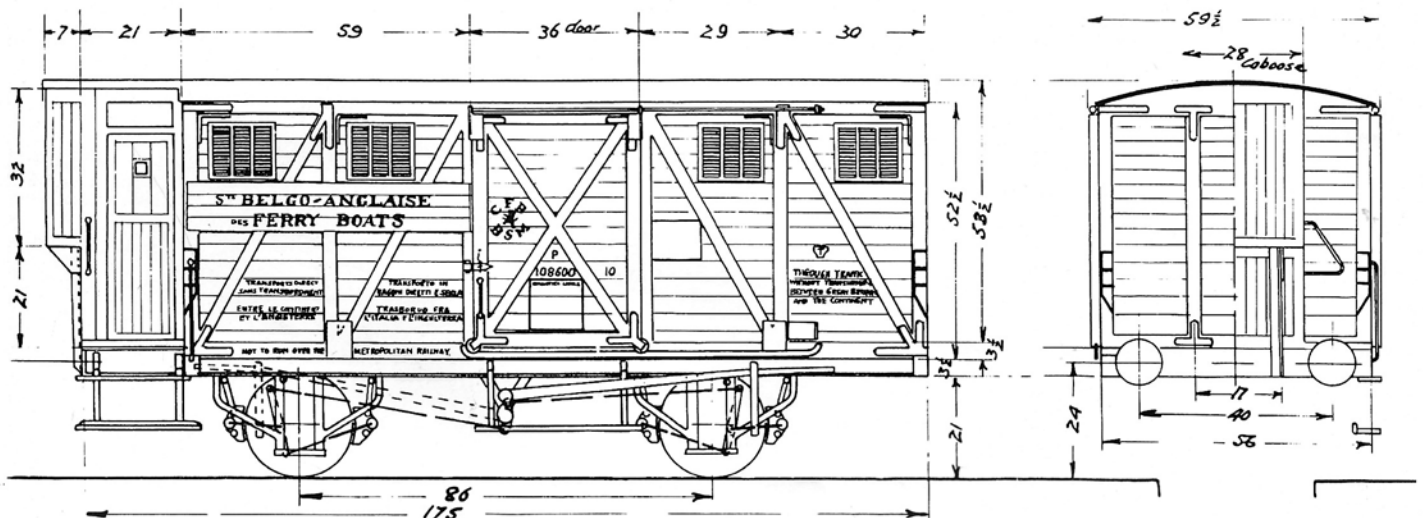
a. dak en wagenkast geheel licht grijs geschilderd

zwart onderstel
gele beschrijving
b. dak, chassis en bufferbalken zwart wagenkast wit
opschriften in fel rood
Verdere gegevens over deze wagens zijn mij helaas onbekend.

Guy Van Meroye

TRAM 2000-KALENDER

Onze confraters van het Franstalige tijdschrift „Tram 2000” publiceren voor de eerste maal een luxeuze muurkalender, verlicht met vijftien kleurenfoto's (formaat A4), die loopt van december 1993 tot december 1994. 's Lands drie regio's komen aan bod in zowel recente beelden als in foto's uit de jaren zestig. Deze kalender kan worden besteld door overschrijving van 350 F op postrekening 000-1567525-05 van Tram 2000 in Brussel.



Schets van een 20 ton gesloten ferry-wagen. **Opgelet** : de in mm opgegeven maten slaan op schaal O (1/43) en dienen dus voor schaal HO door twee te worden gedeeld !

Kritisch gelezen en bekeken

OPENBAAR VERVOER IN VLAANDEREN - HISTORISCH OVERZICHT

Onder deze titel gaf de vzw „Verbond voor Heemkunde” in 's-Gravenwezel een méér dan boeiende brochure uit, die onze lezers beslist niet onverschillig mag laten. Het betreft een keurig verzorgde en uitgebreide overdruk (van blz. 65 t.e.m. blz. 156) uit het tijdschrift „Ons Heem”, 46ste jaargang, nr. 2, juni 1992. Beter dan dit fraaie werkstuk uitgebreid te bespreken past het, hier de inhoud onder de aandacht te brengen :

F. Keersmaekers, Van diligence naar autobus. De Antwerpse provincieraad en het openbaar vervoer;

K. Seys, Uitbouw van de spoorwegen in West-Vlaanderen vóór 1870;

A. Linters, Spoorwegen in Limburg : speelbal van kapitaals- en machtsgroepen;

H. Van Royen, Wase transportplannen of een poging om een uitgebreider trein-tramnet uit te bouwen, 1900-1930;

G. Feron, Treinen en trams in België en in Vlaams-Brabant;

H. Vannoppen, De sociale gevolgen van de aanleg van de spoorlijn Brussel-Leuven in 1866. Het model Erps-Kwerps;

J. De Vuyst, Rampspoed en zegen in het lied over de spoorweg; Sprokkelingen;

J. Gerits en **H. Van Royen**, Proeve van een bibliografie van het openbaar vervoer in Vlaanderen.

Liefhebbers van trein, tram en bus en van de (Vlaamse) geschiedenis omtrent deze vervoermiddelen komen in dit werk ongetwijfeld aan hun trekken. Bijzonder interessant is bv. ook het laatste hoofdstuk : „Proeve van een bibliografie”, dat de historisch geïnteresseerde lezer toelaat een onvermoed uitgebreide schat aan literatuur over zijn hobby te ontdekken, zij het dat men in een aantal gevallen beroep zal moeten doen op openbare stads- en/of gemeentebibliotheken, vermits lang niet alle in deze bibliografie geciteerde werken nog in de handel verkrijgbaar zullen zijn.

Een aanrader dus die, mede gezien zijn beslist democratische prijs, in géén „echte liefhebbersverzameling” zou mogen ontbreken !

Openbaar Vervoer in Vlaanderen - Historisch overzicht, omvang 92 blz. onder kartonnen omslag, verlicht met zeventien goede zwart/wit illustraties. Prijs 130 F. te bestellen door overschrijving op rekening 401-4517901-47 van het Verbond voor Heemkunde te 2970 's-Gravenwezel.

Staf Cuyt

De lijdensweg van een openbaar transportmiddel - TROLLEYBUSSEN IN BELGIE door Wim De Ridder

In RR 30 werd, op verzoek van de Werkgroep Industriële Archeologie Durme Schelde (WIADS), het verschijnen aangekondigd van een onder bovenstaande titel door deze vereniging uitgegeven brochure. Vanzelfsprekend worden zulke (gratis) aankondigingen uitsluitend gepubliceerd aan de hand van door de uitgevers verstrekte inlichtingen en steunend op de door hen bezorgde, begeleidende teksten. Alle dagbladen en tijdschriften nemen zulke mededelingen op - ook Rail-Revue - met de enige bedoeling, hun lezers op de hoogte te houden van wat er op het vlak van 's lezers eventuele interessegebieden leeft. Hoeft het (nogmaals) gezegd dat zulke aankondigingen niet de minste waardebepoeding van de zijde der publicerende periodieken uitdrukken - en dat het te goeder trouw publiceren van die berichten wel eens tot teleurstellingen kan leiden? Bewuste brochure is intussen verschenen. Alhoewel het, gezien het erin behandelde onderwerp, een beetje voor de hand liggend zou moeten zijn de RR-redactie een recensie-eksemplaar ter bespreking toe te zenden, heeft ons tijdschrift tot op heden niets meer van de WIADS mogen vernemen.

RR-lezer Nauwelaerts uit Schoten kocht het werkje, naar eigen zeggen daartoe geïnspireerd door de in de pers verschenen aankondiging ervan. Hij voelt zich „bekocht”, en niet geheel ten onrechte, zoals moge blijken uit het citeren van een gedeelte van de „Technische fiche” die de aankondiging van de brochure besloot (zie RR 30/92, blz. 79) : „W. De Ridder. De lijdensweg van een openbaar transportmiddel. Trolleybussen in België. Hamme, WIADS, 1993, 136 blz., ca. 20 ill.”

De brochure ligt hier vóór me en wat blijkt ? **Van de circa 20 illustraties is in het hele werkje geen spoor te bekennen.** Wel werd op de kaft een foto afgedrukt van een Gentse trolleybus; foto die, samen met de tekst van het titelblad, binnenin de brochure werd herhaald. En dat is dat !

Besluit : laten enerzijds de uitgevers een beetje voorzichtiger en waarheidsgetrouwer met hun aankondigingsteksten omspringen - en laten anderzijds geïnteresseerde lezers iets minder naïef en impulsief tot het kopen van publicaties besluiten, zeker wanneer zij in de onmogelijkheid verkeren, zich te vergewissen van de kwaliteit van het vlees dat in de kuip zit !

Staf Cuyt

Evenementen op en om het spoor

• **23 en 24 oktober 1993** : in de Grenslandhallen in Hasselt gaat voor de derde keer een grootse modelbouwhapening door.

Modelbouw 93 wordt een toffe, spetterende en creatieve gebeurtenis voor elke modelbouwer, treinliefhebber of veelzijdige hobbyist. Talrijke actieve standen laten de bezoekers kennis maken met supergrote telegeleide vliegtuigen of plasticen miniaturen, met statige zelfgemaakte houten zeilschepen en varende en toeterende boten op grote vijvers, met miniatuurtreinmodelbanen tot echte stoomtreinen, met luidruchtige vliegtuigmotoren, telegeleide raceauto's en sierlijke radiogeleide helicopters.

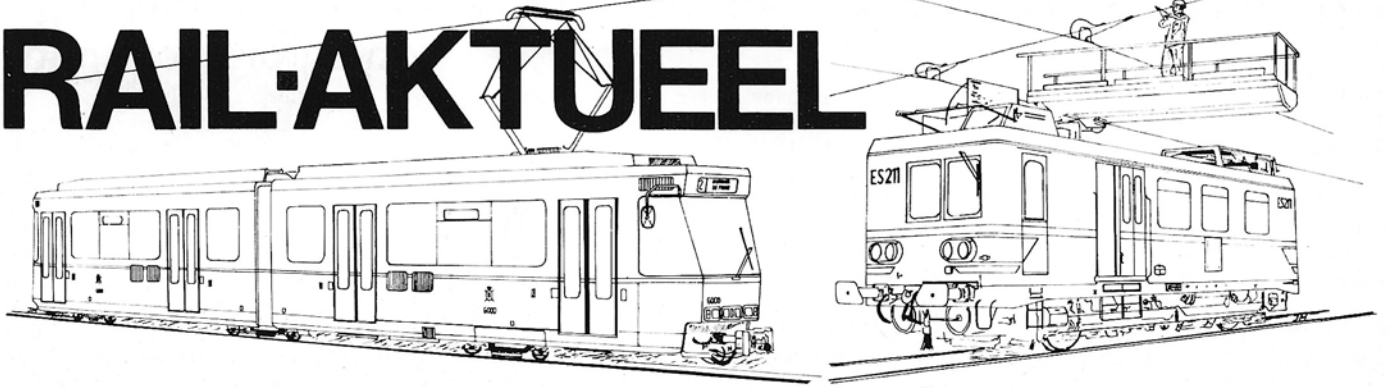
• **30 en 31 oktober en 1 november 1993** : de Lions Club Valenciennes Hainaut en de „MJC” van Saint-Saulve houden hun derde modelbouw-tentoonstelling „Modelmania” in de Feestzaal van Saint-Saulve nabij Valenciennes; een internationale „hoogvlieger” waaraan wordt medegewerkt door de voornaamste clubs en door veertig exposanten. Er worden zo'n 5.000 bezoekers verwacht. Info : Jacques Donnez, 27bis, route d'Aulnoy, F-59770 Marly, tel. (Frankrijk) 27.41.07.33.

• **6 en 7 november 1993** : ter gelegenheid van het evenementenjaar „Antwerpen, Culturele Hoofdstad Europa” hebben alle verenigingen voor modelbouw uit de Antwerpse regio zich verenigd. Zij organiseren één grote modelbouw-tentoonstelling waarbij alle bestaande disciplines en hun beste stukken aan het publiek worden getoond.

Deze tentoonstelling vindt plaats in de Stadsfeestzaal Harmonie onder de benaming „Antwerpen Modelbouw 93”. Volgende verenigingen werken mede : Antwerp Buggy Team : modelbuggy's; International Plastic Model Society : figurines; Koninklijke Model Yacht Club Antwerpen : varende en historische scheepsmoedellen, varende zeiljachten, stoomtreinen en modelmechanische stukken; Modelbouw Openbaar Vervoer : treinen en openbaar vervoer-modellen; Model Treinvereniging Deurne : treinmodules; Royal Antwerp Aviation Club : modelvliegtuigen, helicopters; Scheepsmoedellenvereniging Antwerpen : varende en historische scheepsmoedellen.

• **20, 21 en 22 november 1993** : de Koninklijke Belgische Vereniging der Vrienden van het Spoor richt, in samenwerking met Febelrail, een spoorwagsalon in dat zal plaatsvinden in de lokalen van het metrostation Anneessens, Maurice Lemonnierlaan in Brussel; salon waaraan zal worden deelgenomen door minstens vijftien liefhebbersverenigingen.

RAIL-AKTUEEL



• Eerste Eurostar-testtrein aangekomen in Folkestone (Engeland)

Zondag 20 juni 1993 sleepte diesellokomotief 68041 van de SNCF de eerste Eurostar-proeftrein (met loks 3001/3002) van Coquelles (Frankrijk) naar Folkestone. Aan het andere einde van de trein was de 66275, eveneens van de SNCF, gekoppeld. Voor het verbinden van het treinstel met de lokomotieven was telkens een tussenwagen nodig met een aangepast koppelsysteem. Na aankomst in Engeland keerden de beide SNCF-machines terug huiswaarts. Het „Eurostar“-treinstel werd daarna door BR-machines overgenomen.

De komende vier maanden zal deze „PS1“ uitgebreid worden getest op de elektrische lijnen van het zuidoostelijke net van British Rail. De „onderzeese“ reis nam in totaal drie uur en twintig minuten in beslag. Eens in gebruik, zal een reis naar de overkant slechts vijfendertig minuten duren.

Voor het vertrek naar Groot-Brittannië werden in de Franse werkplaats Le Landy nog verschillende aanpassingen aan het treinstel verricht. Tijdens zijn verblijf in het Verenigd Koninkrijk krijgt het stel de onderhoudswerkplaats North Pole International in London toegewezen.

Deze „pre-serie“-hogesnelheidstrein is samengesteld uit twee traktie-eenheden met daartussen zeven rijtuigen.

Een tweede testtrein (PS2), die later ook een uitgebreid testprogramma zal rijden, zal de volledige samenstelling hebben: twee lokomotieven met daartussen achttien rijtuigen. Deze samenstelling wordt vanaf juli 1993 getest in Frankrijk op de nieuwe TGV-Nordlijn. Tegen het einde van 1993 zal de PS1 uit Engeland naar Frankrijk terugkeren. Rond diezelfde tijd wordt dan de PS2 overgebracht naar Engeland voor de tweede fase van de proefnemingen. Tot mei 1994 zal er slechts een eerder sporadische „Eurostar“-dienst worden gereden door het beperkt aantal ter beschikking staande treinstellen. In deze periode zal veelal reclame worden gevoerd en dient het produkt bekendheid te verwerven. Pas

vanaf de nieuwe dienstregeling (29 mei 1994) wordt de nieuwe dienst opgestart, die in fasen zal worden uitgebreid. De ritten zullen tot in september '94 nog beperkt blijven, er zullen tot dan slechts zes treinstellen in dienst zijn. Vanaf 1995 moet een volledige dienst worden verzekerd, met op weekdays 12 treinen per dag in elke richting.

De gemiddelde reisduur van Brussel Zuid naar London zal onder normale omstandigheden ongeveer 3.50 uur in beslag nemen. Na de voltooiing van de in aanleg zijnde HSL (hogesnelheidslijn) tussen de Franse grens en Brussel zal de reisduur dalen tot 2.40 uur.

In totaal werden 38 „Eurostars“ besteld, waarvan vier eigendom zullen worden van de NMBS.

• Eurosail '93

Dé publiekstrekker in het programma „Antwerpen '93“ was ongetwijfeld „Eurosail“. Deze manifestatie vond plaats van zaterdag 14 tot dinsdag 17 augustus 1993. Gedurende deze dagen werden ruim twee miljoen kijklustigen genoteerd. Het waren vanzelfsprekend hoogdagen voor het openbaar vervoer. Om die massa mensen op te vangen werd een „circulatieprogramma“ uitgewerkt. Op een rond de kaaien werd een geheel autovrije zone gecreëerd. Daarnaast werden een paar „autoluwe“ zones ingepast en was de verkeerspolitie paraat om, in noodgevallen, nog een groter gedeelte van de stad beperkt autoluw te maken. De Lijn verzorgde, naast de pendelritten van de randparkings naar de kaaien en naar Linkeroever, ook versterkte tram- en busdiensten.

De NMBS voorzag in een aantal extratreinen. Deze kwamen vanuit alle hoeken van het land en droegen voor de gelegenheid de welluidende namen van schepen zoals Oceania, Mercator, Zenobe Gramme, Antwerp Express, Amerigo Vespucci, Lord Nelson, Sedov en De Eendracht. Het materieel bestond voornamelijk uit moderne rijtuigen: M5 (dubbeldek) en M4, gereden in trek- en duwformatie. Omdat werd gedacht aan een massale toeloop voor deze treinen, werd aanvankelijk een verplichte reservatie ingevoerd. Deze maatregel werd genomen om de reizigers te kunnen laten beschikken over een zitplaats. Het publiek kwam massaal met de

trein naar Antwerpen, maar liet deze „luxe“-extratreinen veelal ongebruikt! Waarschijnlijk had dit te maken met de verplichte reservaties die de meeste reizigers niet wensten te betalen. Een dag later werd de reservatieplichting afgeschaft, doch het grote publiek werd hiervan te laat op de hoogte gesteld...

De normale treinen naar Antwerpen reden op deze vier dagen met een maximum aantal rijtuigen.

Naar schatting vervoerde de NMBS 380.000 reizigers. Zondag 15 en maandag 16 augustus 1993 waren topdagen met 100.000 en 120.000 reizigers. Zaterdag 14 augustus bleef iets onder de verwachtingen met 80.000 reizigers, getel op de slechte weersomstandigheden.

De onberispelijke samenwerking tussen alle stadsdiensten, de verkeerspolitie en de openbaar vervoermaatschappijen maakte het mogelijk om het verkeer naar en van deze manifestatie in goede banen te leiden. Het beste bewijs dat een leefbare stad slechts bestaat bij de gratie van een vlot openbaar vervoer!

• De eerste rijtsten van de TGV-R in België

Dinsdag 24 augustus 1993 zal ongetwijfeld een mijlpaal in de Belgische HST-geschiedenis worden... Op deze dag reed immers voor de eerste keer een heus TGV-R treinstel (R = Réseau) op eigen kracht over de NBMS-sporen. Op het baanvak Ath - Silly (lijn 94) werden rijproeven gedaan.

Tegen een snelheid van „slechts“ 140 km/u waren de testen in de eerste plaats bedoeld voor het meten van de rijgedragingen van het materieel. Verder werd nagegaan of het treinstel de bestaande seinstystemen niet stoorde. Al na de eerste proefdag werd het duidelijk dat zich daaromtrent geen enkel probleem voordeed.

Zodoende kon men vanaf 30 augustus starten met de traktieproeven. Deze gingen door op het baanvak Tournai - Moeskroen. Het spreekt vanzelf dat door de eigenaarswerkplaats Le Landy aan het treinstel SNCF 4501 de nodige aanpassingen waren verricht om te kunnen rijden onder de Belgische 3000 Volt gelijkstroom. De TGV-R lijkt zeer sterk op de TGV-A (Atlantique). Op dit ogenblik zijn reeds een aantal TGV-R-stellen in gebruik genomen op de HST-lijn



SNCF-TGV „R“-stel 4501, op eigen kracht rijdend tijdens de eerste proefritten op NMBS-sporen, tussen Ath en Silly, 24 augustus 1993, foto NMBS.

„Nord Europe“ tussen Paris en Lille. De basisversie van deze TGV-R bestaat uit acht rijtuigen tussen twee lokomotieven (lengte 200 m, topsnelheid maximum 300 km/u) en is geschikt om te rijden onder twee (Franse) spanningen, nl. 25.000 V wisselspanning en 1.500 V gelijkspanning. Een veertigtal TGV-R-stellen zal drie verschillende stroomsystemen, waaronder de Belgische 3.000 V gelijkspanning, aankunnen. Na het afwerken van het volledige testprogramma zal blijken of de constructeur nog technische aanpassingen aan de driestromige TGV-R's moet aanbrengen.

De driestromige Réseau-stellen zijn bedoeld om de verbindingen Paris - Brussel - Amsterdam te verzekeren.

• Containers per spoor naar Rusland

Op vrijdag 3 september '93 vertrok, bij wijze van proef, een trein beladen met veertig koelcontainers van twintig voet vanuit de Antwerpse haven (sektie Angola) naar Rusland.

Bij dit project waren de NMBS, de dochteronderneming Interferry en het advies- en studiebureau Transurb Consult betrokken. De reis van méér dan 2200 kilometer werd afgelegd in zes dagen. Voor een optimale bevoorradings dient de reistijd tot een minimum beperkt. In het verleden werd te veel tijd verloren met rangeerwerk en met het overladen van de goederen in koelvrachtwagens, om de producten tenslotte bij de klanten te brengen.

Wanneer de proef slaagt kan deze spoorverbinding een ernstig alternatief worden voor het wegtransport. Bedoeling is, een regelmatige spoorverbinding in te leggen tussen Antwerpen en Moskou. De NMBS zal nauw samenwerken met de DB, die een verbinding plant tussen Moskou en Berlijn. Vooral in de uitgestrekte

Russische gebieden kan de trein over lange afstanden concurreren met vrachtwagen en vliegtuig. De mensen van B-Cargo waren alvast enthousiast bij het vertrek van deze eerste trein.

• Ongewone werknemers ontslagen...

Ook de Britse Spoorwegen, British Rail, ontkomen niet aan de Europese privatiseringsgolf. Rail-Revue wenst hierbij zeker geen boom op te zetten over wat er beter wel of niet zou gebeuren. Wel werd onze aandacht getrokken door het lot dat de Britse „spoorwegkatten“ wacht, nu de ruim 130.000 werknemers bij BR zich zorgen beginnen te maken over hun (nabije) toekomst. Naast het spoorwegpersoneel zijn er bij de Britse Spoorwegen nl. ook nog ruim 200 katten in dienst! Al méér dan een eeuw maken officieel erkende poezen jacht op muizen en ander klein ongedierte in de stations en de bewaarplaatsen.

Vele van deze dieren hebben in de loop van de tijd zelfs nationale bekendheid en ronkende namen verworven. Nu tonen Britse kranten zich bezorgd over het lot van „Minneke Poes“. De spoorwegmannen hebben alvast laten weten dat ze ook in de toekomst verder voor de katten wensen te blijven zorgen.

Mannen met het hart op de juiste plaats!

• Er zit muziek in de trein

Als slogan gebruikt bij het inleggen van extra-treinen naar één of ander popfestival, maakte de NMBS deze slagzin tot welluidende realiteit op zondag 19 september 1993, toen het Nationaal Orkest van België temidden van lokomotieven, draaistellen, veren en buffers en in het gezelschap van een heuse trein een schitterend concert ten gehore bracht in de Centrale

Werkplaats van Mechelen.

In samenwerking met het festival van Vlaanderen, afdeling Mechelen, en met talrijke sponsors van o.a. een dagblad en een brouwerij, groeide dit festivalprogramma uit tot een waar succes. Ter gelegenheid van dit evenement hield het plaatselijk museum „De Mijlpaal“ opendeur vanaf 14 uur. Als opwarmertje werden de gasten onthaald op de muziek van verschillende kapellen.

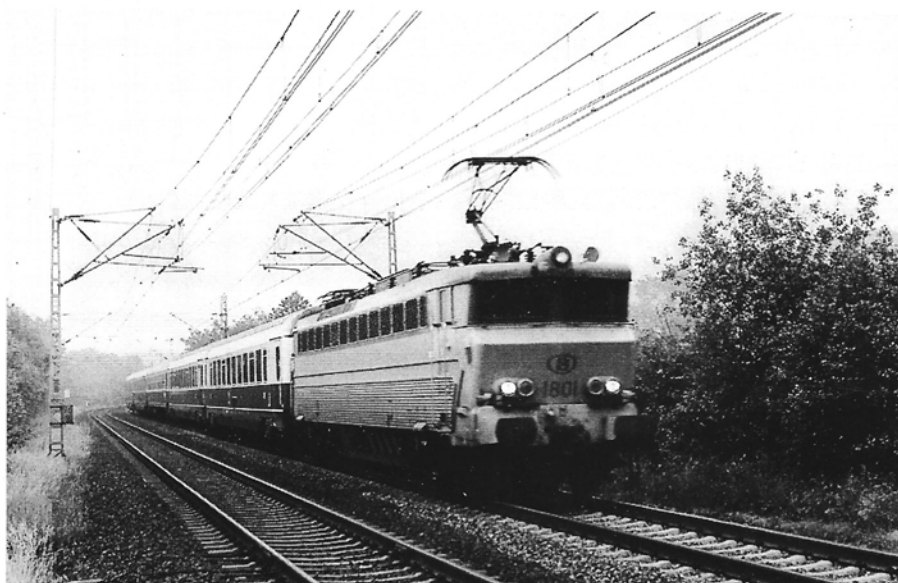
Met het concert-inkomticket mochten de bezoekers GRATIS vanuit elk Belgisch station naar Mechelen en terug sporen. Er zat op 19 september letterlijk muziek in de trein...

• Nieuwe biljettenrobot in Sinaai

De proefperiode met de biljettenautomaten in de pilotstations Leuven en Charleroi Sud werd gunstig geëvalueerd.

Begin juli werd een nieuw type automaat geïnstalleerd in de stopplaats Sinaai (lijn 59). Deze nieuweling, de „Ticket In“, is van Zwitserse makelij. Soortgelijke apparaten worden gebruikt voor de tram en de metro in Zürich, Köln en Paris.

Voorlopig „kent“ onze machine alleen Belgische stations. Wanneer de automaat, na een proefperiode van zes maanden, voldoening schenkt zullen in alle onbemande stopplaatsen dergelijke toestellen worden geplaatst. De ticketleverancier aanvaardt biljetten en pasmunt, geeft vooraf de te betalen prijs op en verstrekt, aan de hand van ingevoerde kodenummers, een eventuele korting. De personen met minder goede bedoelingen wezen bij deze gewaarschuwd: wanneer men een poging zou ondernemen om 's robots centen te ontfutselen, maakt dat ding een hels kabaal dat beslist niet onopgemerkt blijft!



NMBS-„vierstromer“ 1801, met IC 148 „Saphir“ (heden EC 48 „Memling“) aan de haak, overschrijdt de Duits-Belgische grens in Hergenrath op 6 juni 1985. De machines van de reeks 18 mogen voortaan doorrijden tot in Dortmund. Foto Ronald Mardaga.

• Hle reeks 18 tot Dortmund

Met ingang van de nieuwe dienstregeling, van kracht sinds 23 mei 1993, worden de Eurocity-treinen EC49 en EC48 (Oostende - Köln Hbf - Dortmund) van begin- tot eindpunt gesleept door een elektrische lokomotief uit de reeks 18, zonder lokwissel te Aachen Hbf. Voor deze reeks is het de allereerste keer dat zij verder rijdt dan Köln Ehrenfeld.

Wanneer geen lokomotief reeks 18 beschikbaar is, worden de treinen gesleept door een machine reeks 16. EC49 vertrekt te Oostende om 16.57 uur en komt aan in Dortmund om 22.09 uur. De lokomotief blijft daar overnachten om 's anderdaags met de evenwichtstrein EC48 terug te vertrekken om 7.48 uur. De terugkeer in Oostende is voorzien om 12.48 uur. Beide treinen rijden elke dag, het hele jaar door.

• Beneluxmaterieel in Nederlands binnenverkeer

Voor het opvangen van de reizigers-toevloed tijdens de spitsuren wordt het Benelux reservetreinstel, dat normaal in Amsterdam staat afgesteld, mee ingezet.

Het rijkuitgenstel wordt gebruikt voor het verzekeren van de treinen 4017 en 4020 tussen Amsterdam en Rotterdam via Breukelen en Gouda.

• Nog wat over het M2-materieel in Nederland

Van onze alerte lezer Eveleens Maarse uit Arnhem ontvingen wij een reactie betreffende de NMBS M2-rijtuigen in Nederland.

In zijn schrijven stelt de heer Eveleens Maarse dat de Nederlandse Spoorwegen nog niet echt uit de problemen zijn m.b.t. het materieeltekort, zelfs niet na de aflevering van het nieuwe roland materieel. Door een verscherpte reglementering inzake het gebruik van asbest moesten immers op korte ter-

mijn een groot aantal rijtuigen onherroepelijk buiten dienst worden gesteld. De NS had daarom graag nog enkele jaren over de M2-rijtuigen kunnen beschikken. De Belgische Spoorwegen achtten een verlenging van het huurcontract echter onmogelijk en vroegen om de meeste rijtuigen terug te mogen ontvangen in de loop van 1993.

Acht A-rijtuigen (eerste klasse) en één BD-rijtuig (tweede klasse met bagageruimte) blijven heden nog in Nederland en rijden verder op de vrouwelijke lijn Roosendaal - Nijmegen - Zwolle.

Voor de liefhebbers van statistieken volgen hier de rijtuignummers : A = 50 88 1838 601-5, 1848 606-2, 608-8, 614-6, 616-1, 620-3, 623-7, 625-2 en BD = 50 88 8238 653-7. Deze rijtuigen kregen begin augustus '93 nog een grondig nazicht in de Centrale Werkplaats Mechelen. Zij werden op zaterdag 25 augustus terug overgebracht van Muizen naar Roosendaal met trein Z49590.

• De ombudsman in dienst bij de NMBS !

Sinds enkele weken is ook bij de NMBS een ombudsman aan de slag gegaan. Bij de omvorming van de openbare nutsbedrijven (waaronder de NMBS) tot autonome overheidsbedrijven werd beslist dat elk bedrijf een ombudsdienst moest inrichten.

De NMBS-ombudsdienst is gehuisvest aan het Cantersteen, bij het Brusselse Centraal Station en staat volledig los van de NMBS.

De ombudsmensen kunnen volledig autonoom klachten van klanten behandelen. Deze dienst vervangt echter in géén geval de „klachtendienst“ van de NMBS. Pas nadat de klant een klacht indiende bij de spoorwegen, maar geen genoegen kan nemen met de door de maatschappij geboden oplossing, bestaat de mogelijkheid om

zijn of haar standpunt bij de ombudsman te verdedigen. Deze treedt dan op als bemiddelaar tussen klant en bedrijf. Een klacht indienen bij deze dienst kan zowel d.m.v. een aangetekende brief als mondeling. In het tweede geval dient dan wel op voorhand de prijs van een aangetekend schrijven - momenteel 135 F - te worden betaald. De klant krijgt altijd een antwoord met opgave van de genomen beslissing. Indien een klacht als ongegrond wordt beoordeeld worden aan de klant de redenen daaromtrent bekend gemaakt.

De ombudsman en zijn team zijn te bereiken tussen 9 en 17 uur op Cantersteen 16, 1000 Brussel, telefoon 02/525.40.00.

Er bestaat ook een Franstalige en een Duitstalige dienst op hetzelfde adres.

• Spoor aansluiting postsorteercentrum Antwerpen X te Berchem

Nadat de ruwbouw van het nieuwe postsorteercentrum naast de Singel in Berchem al geruime tijd voltooid was, werd nog koortsachtig gewerkt aan de binneninrichting.

De spoorwegen hadden reeds lang voordien de nodige aanpassingswerken uitgevoerd.

De aansluiting met het hoofdspoor van de goederenlijn 27A werd gerealiseerd in verschillende fasen. Zij nam begin juni 1990 een aanvang met het plaatsen van uitzetsteden in de spoorbaan. Later werd het sporentracé aangepast en in de herfst van 1990 werden de overloopwissels en de aansluitwissel in het station geplaatst. In november 1991 werd begonnen met het aanleggen en het aansluiten van de bovenleiding. Begin 1992 werden de werkzaamheden aangevat voor de aanpassing van de seininrichting. Vanaf 22 juni 1992 stond de bovenleiding op het aansluitspoor onder spanning. Na de laatste controles vonden op 16 juli 1993 tenslotte de eerste tractieproeven op het aansluitspoor plaats. Hierbij werden de volledige seininrichting en de automatische bediening van de toegangspoort uitvoerig getest. Als (proef)postmotorstellen werden de nummers 966 + 970 ingezet. Alles verliep geheel naar wens.

De officiële persvoorstelling vond op 27 juli plaats op de terreinen van het nieuwe postsorteercentrum, waarbij poststel 970 weer zijn opwachting maakte. Personeel van de dienst Infra ES was aanwezig om de gedragingen van de apparatuur nogmaals gade te slaan.

Op 29 juli vond de laatste proefrit plaats, waarbij weerom stel 970 - nu in „omgekeerde“ positie (panto geheel vooraan gelicht) - het postgebouw binnenreed. Deze opstelling had tot doel, de uiterste grens binnen het gebouw te bepalen wanneer er met gekoppelde stellen wordt gereden of indien er bij averij een stel dient te worden weggesleept door een ander.

Op 2 augustus 1993 ging een geheel nieuwe posttreindienst rijden, waarbij de verbinding Antwerpen - Gent St.-Pieters niet langer via St.-Niklaas maar via Mechelen wordt verzekerd. Dit om het veelvuldig „kopmaken” in station Berchem te vermijden.

Het sorteercentrum kan alleen worden bereiden in/uit de richting Mortsel via de goederenlijn 27A. J.M.

• TGV-Nord Europe - Eurostar

Op 23 mei 11. werd de LGV nr 3 Paris-Nord - Lille tot Arras in dienst gesteld. Vanaf september zullen de TGV's Paris-Nord met Lille verbinden in één uur rittijd. Op deze lijn zullen in de toekomst verschillende types materieel ingezet worden.

In de eerste fase zullen de TGV „Réseau” ingezet worden. Deze stellen zijn afgeleid van de TGV-Atlantique. Ze worden gebouwd in tweestroom- en driestroomversie, zodanig dat we deze stellen ook in Brussel-Zuid zullen zien. In de toekomst zullen, naast deze TGV-Réseau-stellen, ook andere types van supersnelle treinen te Le Landy onderhouden worden. Gecq-Alsthom bouwt zo o.m. de TGV N en de PBKA-stellen.

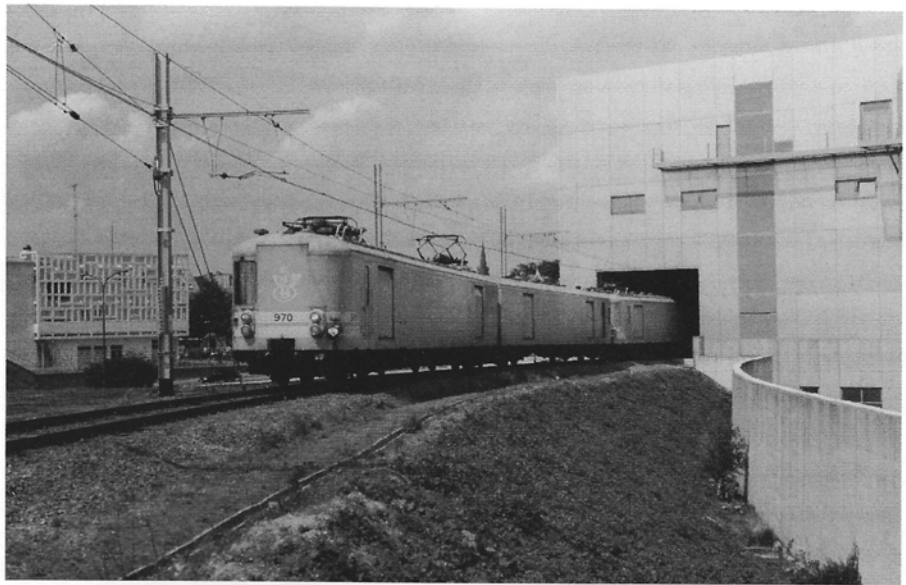
Tenslotte is er nog de „Eurostar”, waarvan het Engelse prototype op 22 januari 1993 de fabriek verliet. Het Franse prototype kwam op 19 april buiten. Het Engelse stel werd in juni aan British Rail overgedragen. De levering van de stellen van de reeksuitvoering dient einde 1993 te beginnen. Tegen het einde van dit jaar zouden zeven stellen moeten geleverd zijn (4 SNCF, 1 BR en 2 NMBS). Als op 1 juni 1994 de commerciële dienst tussen Paris - London en Brussel - London aanvangt zouden alle stellen moeten geleverd zijn. De Belgische stellen zullen te Vorst onderhouden worden.

BR overweegt om vanaf 1995 een aantal HST-treinen, komende van Paris of Brussel, door te laten rijden naar Manchester, Edinburgh en Birmingham.

Het prototype Eurostarstel nr. 1 wordt sinds begin januari van dit jaar aan zeer grondige testen onderworpen. Zo wordt o.a. de hoge snelheid getest. Dit gebeurt op de lijn Strasbourg - Mulhouse. Verder zullen in de loop van het jaar nog testen uitgevoerd worden op de LGV 2 Paris - Bordeaux en ook in België.

De PBKA (Paris - Brussel - Köln - Amsterdam)-stellen worden uitgerust met stuurstandrijtuigen zoals deze van de TGV2N. Deze stellen zullen acht tussenrijtuigen hebben en 377 plaatsen bieden. Zij worden in een vierstroomversie (25000 V 50 Hz, 15000 V 16 2/3 Hz, 3000 V en 1500 V) gebouwd en zullen tevens aan de verplichte veiligheidsnormen beantwoorden.

Net zoals bij de TGV2N zal het bedieningspaneel centraal staan om ongehinderd links of rechts te kunnen rijden. P.J.



Poststellen 970 + 966 op 16 juli 1993 tijdens de eerste traktatieproeven op het aansluitingspoor naar het nieuwe postsorteercentrum in Berchem-Antwerpen. Links op de foto is het stationsgebouw van Berchem te zien. Foto Jan Mahieu.



ANTWERPEN

• De Lijn en Eurosail '93

Van 14 tot en met 17 augustus 1993 lokten de sierlijke zeilschepen, die na het beëindigen van de „Cutty Sark Tall Ships Race” naar Antwerpen afzakten, ruim twee miljoen kijklustigen.

De openbaar vervoermaatschappijen (de NMBS en De Lijn, Entiteit Antwerpen) bleken zich ditmaal zeer goed

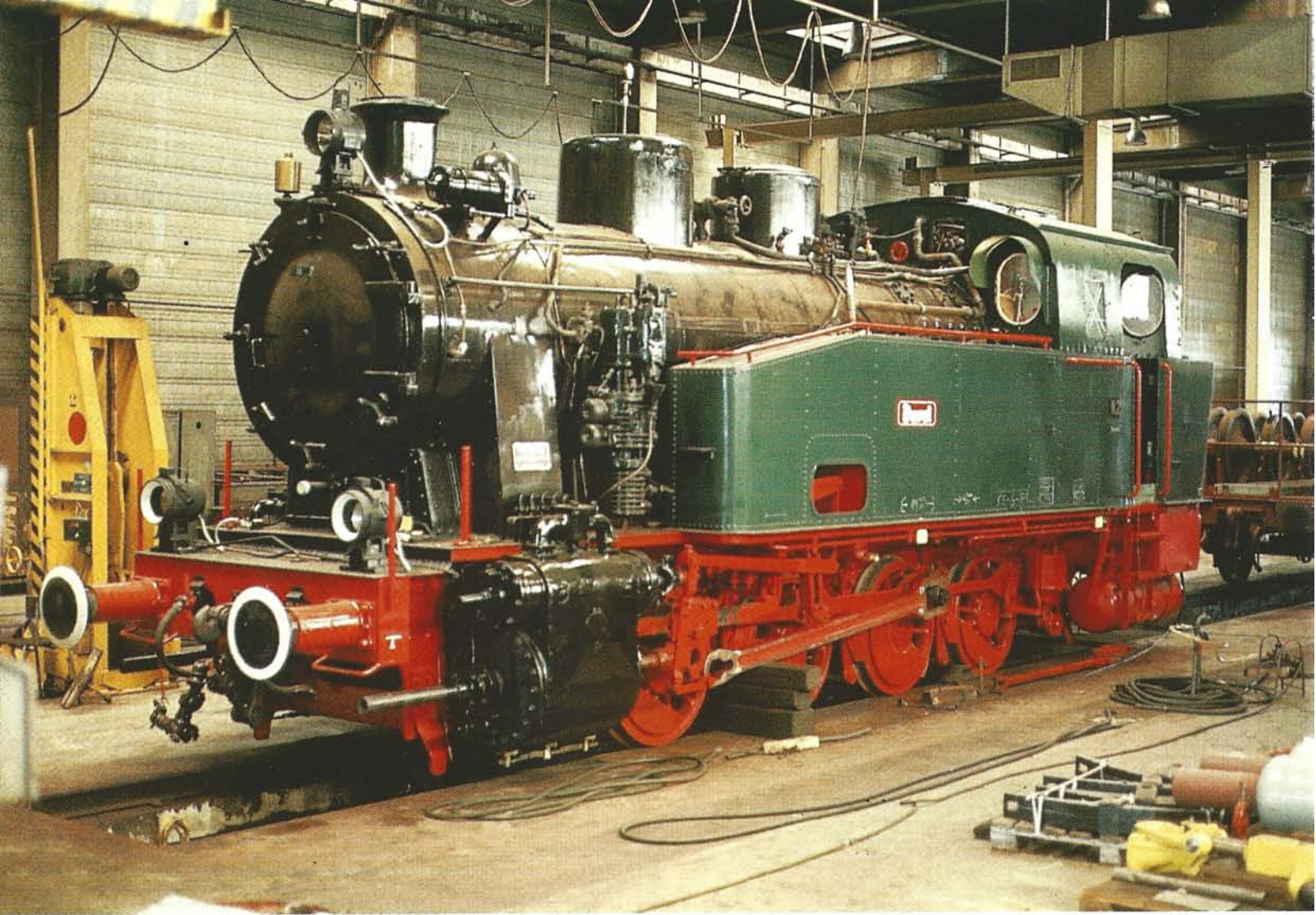
bewust te zijn geweest van de enorme taak die hen wachtte. In tegenstelling tot de chaotische transportperikelen bij het stadsvervoer, n.a.v. het openingsvuurwerk van Antwerpen '93, kwam De Lijn, een negatieve ervaring rijker geworden, uitstekend voorbereid in de startblokken te staan.

De voorverkoop van dagkaarten, aangeboden tegen de meer dan schappelijke prijs van 50 F, liep schitterend. Een gevoelige uitbreiding van het aantal verkooppunten in de privé-sector (voornamelijk kleinhandelaars en bank-agentschappen), waar de reiziger méér-rittenkaarten kan kopen, kon echter niet gerealiseerd worden. De bestaande privé-verkooppunten verkochten de vervoerbewijzen echter als warme broodjes en dienden soms meermaals hun voorraden aan te vullen.

Er werd door De Lijn uitstekend



Eurosail '93 : „Kunnen we'r nog bij ?” Blanco PCC 2035, ex-„Antwerpen vroeg of laat”, aan de Nationale Bank op lijn 7. Lijnen 4 en 7 zijn de enigen die rechtstreeks naar de „kaaien” rijden. Veel maakte dat bij Eurosail '93 niet uit, want acht van de tien Antwerpse tramlijnen brengen hun reizigers tot op loopafstand van de Schelde ! Foto Alex Krakowsky.



samengewerkt met de Antwerpse stadsdiensten en met de verkeerspolitie, die er op haar beurt voor zorgde dat de stad niet werd verzvolgen door een vloedgolf van privé-auto's. Het systeem bestond uit het opvangen van de meeste auto's aan de stadsgrenzen, waarna de inzittenden hun „reis” met het openbaar vervoer konden voortzetten. Toch blijkt het niet mogelijk, de vreemde gedachtenkronkel die zegt dat „mijn auto” ook „mijn VRIJHEID” zou betekenen, uit het brein van de meeste automobilisten weg te branden: een buschauffeur op de lijn Ekeren - Antwerpen noteerde, op zaterdag 14 en op zondag 15 augustus samen, een totaal van slechts 130 reizigers voor de hele duurtijd van zijn dienst ! Wat dus betekent dat vele autobestuurders, ondanks de quasi-onmogelijkheid om het stadscentrum te bereiken, toch de voorkeur gaven aan eigen vervoer...

De avond van maandag 16 augustus vormde het hoogtepunt van Eurosail '93. Bij het afsteken van het méér dan fraaie „afscheidsvuurwerk” bevond zich een naar aantal geschatte massa van een half miljoen kijkers op de linkse en de rechtse Scheldeoever. Om veiligheidsredenen werden de premetrostations Groenplaats en Frederik van Eeden voor reizigers gesloten. Na het vuurwerk zorgde De Lijn met behulp van een dertigtal autobussen voor gratis vervoer van Linkeroever naar het Centraal Station, bussen die dan ook (hoeft het gezegd ?) eivol zaten. De evenementenlus rond de Groenplaats bewees haar nut, want vanaf daar werd een aantal verkorte diensten gereden op de tramlijnen 4, 7 en 8.

Tijdens deze vier hoogdagen vervoerde De Lijn zo'n 1.100.000 reizigers (!), een rekord dat nog vele jaren zal stand houden en dat vermoedelijk slechts werd geëvenaard tijdens de tweede wereldoorlog, toen de stadstrams van de voormalige TAO - samen met die van de eveneens verdwenen NMVB - wel over een beduidend grotere vervoerscapaciteit beschikten (denken we maar even aan de Buurtspoorweg-standaardtrams met soms tot drie grote bijwagens aan de haak !).

Alles wat met Eurosail '93 aan tramen busmaterieel kon rijden moest dus de straat op. Met de PCC's werd voor zoveel als mogelijk gekoppeld gereden, soms met rijklijnen die nog niet geheel herschilderd waren. Sommige tramlijnen dienden desondanks een rugge-



Eurosail '93 : autobus 1053 aan de Kipdorpbbrug rijdt een versterkingsdienst op tramlijn 10. Let op de bescheiden vermelding „Extra dienst” en op het piepkleine lijnnummerplaatje „10” achter de voorruit. Foto Alex Krakowsky.

steuntje te krijgen van parallel ingelegde, met autobussen gereden versterkingsdiensten.

Toch heeft deze goed gestructureerde De Lijn-operatie financiële wind-eieren opgeleverd : er werd immers massaal en al dan niet bewust „zwart” gereden. Enige controle op de stampvolle rijklijnen was immers totaal uitgesloten. Dit laatste gegeven hoeft niet te verwonderen, wanneer men weet dat zelfs de bona-fide reiziger praktisch in de onmogelijkheid verkeerde op de geheel overladen rijklijnen een kaartje te kopen, laat staan het te ontwaarden ! Ik ben er heilig van overtuigd dat geen enkel al dan niet magnetisch Prodata-systeem en géén van bloemetjes voorzien reiskaartje ook maar iets aan de hiervoor geschetste toestand had kunnen wijzigen. (Tussen haakjes : Oost-Vlaanderen startte op 4 juli 1993 met dit systeem, dat reeds heden door zowel een aantal personeelsleden van de vervoermaatschappij als door een deel van de reizigers wordt gecontesteerd, omwille van „nog méér tijdrovend dan vroeger”...)

Even naar een aantal willekeurige openbaar vervoerbedrijven kijken in bv. Frankrijk en Zwitserland leert, dat de reiziger daar in het bezit moet zijn van een reeds ontwaard vervoerbewijs vooraleer hij op de tram of de bus stapt, met alle tijdswinst en vereenvoudigde controle-mogelijkheden vandiën !

De Lijn en Eurosail '93 : een

bewonderenswaardige organisatie maar een financiële ontzuivering van formaat !

Prodata : reeds nu een gemiste kans ?

Les : zet de biljettenautomaten en de ontwaardingsapparatuur aan de haltes, niet op de rijklijnen ! S.C.

• Publiciteitswagens

1. Trams

2013 : HUGO VAN PRAAG (zelfklevers) : deze tram is uiteraard getooid met een zebra-motief. De achterste raampartij is met het contra-vision systeem (cfr. G.V.A. tram 2014) bekleefd. Vooraan draagt de wagen de naam HUGO.

De tram verscheen begin augustus 1993 op De Lijn.

2015 : IMAGO LUXEMBURGI (zelfklevers) : in lichtblauwe uitvoering, maakt deze tram publiciteit voor een tentoonstelling m.b.t. het Groothertogdom Luxemburg. Deze tentoonstelling liep van 18 juni t.e.m. 23 augustus 1993 in het Bouwcentrum te Antwerpen. De wagen heeft echter de opening ervan gemist, aangezien hij pas op 29 juni zijn debuut maakte. Daartegenover staat dat 2015 eind augustus nog getooid was met bedoelde publiciteit.

2016 : M & M (zelfklevers) : sinds 30 augustus is deze wagen in het geel getooid met diverse M & M-figuurtjes, net zoals zijn grotere broer aan de kust (zie West-Vlaan-

Einde mei/begin juni 1993 liep in het NMBS-werkhuis Montzen de grote revisie van BVS/SDP-stoomlok Duvel stilaan ten einde. De reeds keurig geschilderde maar nog door een laag stof bedekte machine zou weldra een strenge keuring ondergaan. Op 26 juni werd zij naar Baasrode getransporteerd en reeds op 3 juli 1993 werden met Duvel de eerste reizigersdiensten tussen Baasrode en Puurs gereden. Dia Staf Cuyt, 29 mei 1993.

*Ook op 3 juli 1993 kwam de prachtige Vennbahn-machine 50 3666 officieel in de reizigersdienst. Deze indrukwekkende lokomotief mag als bijna splinternieuw worden beschouwd : het RAW Meiningen in het Oost-Duitse Thüringen bouwde op het geheel door haar gereviseerde, destijds door **Franco-Belge** in La Croyère in 1943 geconstrueerde onderstel nr. 2567 een eveneens volledig gereviseerde, oliegestookte ketel van een voormalige DR (Deutsche Reichsbahn)-machine. De op die wijze ontstane „nieuwe” lokomotief kreeg het nummer 3666 in de „Baureihe 50”. Op ons beeld loopt de lok om in het station van Weywertz, tijdens de voor genodigden en pers ingelegde inhuldigungsrit van Raeren naar Bütgenbach op 2 juli 1993. Dia Staf Cuyt.*



Battel, 13 augustus 1993. De elektro-citybus aan het laadstation voor de verwisseling van de batterijen. Op die dag werd voor elke rit Battel - Mechelen Centrum - Battel telkens van batterijen gewisseld. Foto Eric Keutgens.

deren).

2017 : M & M : idem als 2016, doch reeds sinds 27 augustus te bewonderen. 2035 : Uitgerekend in het Cultuurjaar 1993 verdwijnt de schildering van de „VROEG OF LAAT - ANTWERPEN REGIO EUROPA“-tram. Dit thema heeft bijna vier jaar deze wagen gesierd, nl. sinds 16 oktober 1989. In augustus bolde de tram „naakt“ (d.i. spierwit) rond, in afwachting van een heroptreden op 31 augustus 1993. Die dag werd de wagen immers officieel aan de pers voorgesteld op de evenementenlus van de Groen(sic)-plaats. Het thema : 10 JAAR ECHT ANTWAARPS THEATER. De bijna voltallige cast van het gezelschap nam, na een korte receptie, de tram richting Lambrmontplaats, inclusief een foto-stop aan het Museum van Schone (en andere) Kunsten.

Nog dit : de tram is door een kunstenaarsduo op drie dagen tijd geschilderd. Het wagennummer vóóraan bevindt zich onder de filmkast ! Het contract loopt normaliter tot maart 1994.

2038 : De voormalige STERREN-TRAM kreeg eind augustus de De Lijn-huisstijlkleuren.

2. Autobussen

622 : De STERRENBUS is haar sterren kwijtgeraakt ten voordele van een De Lijn-schildering. Daarmee is deze Fiat-oudgediende de eerste van een reeks van - waarschijnlijk - 10 exemplaren, die in De Lijn-outfit werd gestoken. Te bewonderen sinds 25 augustus 1993 !

625 : De FLANDRIA-bus heeft minder geluk gehad, want deze veteraan werd enkele maanden geleden buiten dienst gesteld. E.M.

• Elektro-citybus in Mechelen

Vanaf 11 augustus werd gedurende een week en bij wijze van proef een elektro-citybus ingeschakeld op de stadsbuslijn 6 (Station - Battel) in Mechelen.

Door de constructeur Neoplan-Varta werd aan De Lijn het aanbod gedaan om een „schoon“ alternatief uit te testen. De Lijn is op dit voorstel ingegaan en zal na afloop van de test een grondige evaluatie opstellen om het gebruik van dit type voertuig in haar normale exploitatie na te gaan. Tijdens een persconferentie werden de voordelen van de elektro-citybus sterk in de verf gezet. De ingezette proefbus, van het type Neoplan-N8008E-Metroliner, kan 38 reizigers vervoeren (18 zit- en 20 staanplaatsen) tegen een maximum snelheid van 50 km/h. De aktieradius bedraagt 40 km. Aan het eindpunt te Battel bevond zich een laadstation om de batterijen te vervangen, een operatie die hooguit 8 tot 9 minuten in beslag nam. Tijdens de rit van de bus werd in het laadstation een tweede stel batterijen opgeladen.

De Metroliner rijdt op „klassieke“ loodbatterijen, die hun kwaliteiten wel reeds bewezen hebben, maar die toch een slechts beperkte energie-reserve hebben.

De hoge kilometer-kostprijs en de zware investeringen (o.m. in dure batterijen) zullen voorlopig toch het grote bezwaar blijven voor een frekwente inzet van dit materieel in een stadsexploitatie. E.K.

OOST-VLAANDEREN

• **Magnetische ontwaardingsapparatuur**
Op zondag 4 juli kwamen de nieuwe Prodata-ontwaarders in dienst op alle trams en (trolley)bussen van Oost-Vlaanderen.

De start verliep vrij vlot. De invoering ging gepaard met een belangrijke informaticacampagne, waaronder de uitgave van een Lijnkrant. Dit 16 bladzijden tellend krantje gaf de nodige uitleg over het gebruik van de nieuwe apparaten en magnetische kaarten, achtergrondinformatie over de invoering van de nieuwe ontwaarders en diverse randinformatie over

De Lijn.

Door de invoering wijzigden ook enkele vervoerbewijzen. De Z-kaart heet voortaan Lijnkaart en de aankoopwaarde kan (bij aankoop op het voertuig) door de reiziger zelf worden bepaald : van 200 (160 BEF voor een Lijnkaart met vermindering) tot 1000 BEF. De stadskaart kost voortaan 230 BEF maar is geldig voor 10 ritten (voorheen 185 BEF voor 8 ritten). De voorstadskaart werd afgeschaft. De Almex-biljetten en Hasler-ontwaarders behoren in Oost-Vlaanderen tot het verleden !

• Gentse Feestenbussen en -treinen

Op de 10 nachten van de Gentse Feesten reden weer de twaalf intussen traditioneel wordende nachtbusen, met vertrek aan de Korenmarkt om middernacht, 1u30 en 3u00. Nieuw dit jaar was een dertiende lijn, uitgebaat door de Nederlandse vervoermaatschappij Zuid-West-Nederland (ZWN) die Sas van Gent, Terneuzen en Axel als bestemming had. De Parkeer & Reisformule en dito busverbinding tussen de parking van Flanders Expo en de Korenmarkt reed dit jaar dagelijks van 14u tot 3 u.

Na een jaar onderbreking legde de NMBS dit jaar opnieuw enkele nachttreinen in. Ze reden op de vijf drukste nachten van de feesten (maandag 19, dinsdag 20, woensdag 21, vrijdag 23 en zaterdag 24 juli). Kortrijk, Dendermonde, Sint-Niklaas en Aalst waren de vier eindbestemmingen.

Op maandag 19 en dinsdag 20 juli bolde ook de traditioneel wordende speciale trein van Gent Sint-Pieters naar Terneuzen.

• 1 september

De eerste schooldag betekende een nieuwe lente voor het Gentse tramnet. Na meer dan 15 jaar plannen, kwam eindelijk de uitbreiding van tramlijn 21 in dienst tussen het voormalige eindpunt Schooldreef te Gentbrugge en het kruispunt Leeuw in Melle. Zoals reeds gemeld in RR 33 werden ter gelegenheid hiervan talrijke buslijnen herschikt. De voornaamste wijzigingen waren de afschaffing van stadslijn 90 en de overname van het vervallen tracé door een gewijzigde voorstadslijn 20, de rechtstreekking van streeklijn 700 die nu vanaf Kwatrecht geheel parallel rijdt aan streeklijn 53a1 en een nieuw eindpunt kreeg aan het Sint-Pietersstation (voorheen aan het Zuid). Een vervallen deel van lijn 700 langs Melle en Merelbeke wordt nu bediend door de licht gewijzigde voorstadslijn 696.

Ter hoogte van het vroegere trameindpunt aan het Arsenaal, gelegen vlakbij de uitrit van de E17-autosnelweg, was men begin september bezig met de aanleg van een Parkeer & Reisparking. Een andere belangrijke gebeurtenis was de opening van de nieuwe gecombineerde tramhalte aan het Rabot voor de lijnen 1/10/11 en lijn 40/43.

Hierdoor konden beide lijnen meteen ook hersteld worden. Lijn 1/10/11 rijdt na de werken in een heraan-gelegde Burgstraat en Rabotstraat die nu over de gehele lengte wordt gevolgd. De tram mondt uit vlakbij de historische Rabottorens, bedient de nieuwe tramhalte en buigt dan rechtsaf over het vernieuwde Griendeplein richting Wondelgem en Evergem. Lijn 40/42 rijdt voortaan voorbij de met lijn 1/10/11 gemeenschappelijke tramhalte over een volledig nieuw aangelegde eigen baan op de Opgeëistenlaan en Blaisantvest.

Deze nieuwe traminfrastructuur werd officieel ingehuldigd op dinsdag 31 augustus in aanwezigheid van de heer Van Hoorebeke, afgevaardigde van Minister Sauwens en de burgemeesters van Gent en Melle.

Deze lijnwijzigingen waren tevens aanleiding voor het invoeren aan diverse haltes van de eerste nieuwe Lijn-halteborden in het Gentse stadsgebied.

• Herprofileringwerken lijn 40

Wie nu dacht dat het Gentse tramnet voor het eerst sedert 15 januari 1990 opnieuw volledig normaal zou functioneren, heeft het verkeerd voor. Vanaf 1 september werd lijn 40 andermaal onderbroken, maar nu tussen de Lange Steenstraat en de Tolpoort. De heraanleg van de Voormuide, de Sint-Salvatorstraat en de Sleepstraat zal zeker duren tot aan de bouwvakantie van 1994. Tijdens de werken wordt geen vervangingsbus ingelegd.

• Stadsbussen Gent

Een belangrijk onrechtstreeks gevolg van de invoering van de Prodata is, dat sedert 4 juli 1993 geen enkele bus meer rijdt in de kleuren van de voormalige MIVG. De nieuwe ontwaarders werden immers enkel geïnstalleerd op de „nieuwere” stadsbussen (Van Hool-Fiat, nrs. 77-115, 1979/80), herkenbaar aan hun dakronningen) en op twee bussen uit de vorige serie (nrs. 75-76, 1977). Gent is zijn 20 jaar oude bussen kwijt. Op de bewuste 1ste september viel nog ander belangrijk nieuws te noteren. Een aantal bussen van de ex-NMVB (uit de reeks 5820), gemakkelijk herkenbaar aan de oranje zetels, doet nu dienst op de Gentse stadslijnen. De integratie van stad en streek zet zich nu ook door op het vlak van het materieel!

De nieuwe lagevloerbussen werden tevens uitgerust met nieuwe lijnfilms (dus geen elektronische displays). Nieuw is dat de film voortaan enkel nog de bestemming vermeldt (in plaats van de twee eindpunten) en dat de diverse lijnen opnieuw van ver kunnen worden onderscheiden door het gebruik van verschillende kleuren.

• Tramkoker Sint-Pietersstation

Na de bouwvakantie begon de afwerking van de koker. De ingebruikneming is voorzien voor augustus 1994.

• Gent-Zuid

In het vooruitzicht van de geplande wegenwerken in de omgeving van het Zuid, werd vanaf vrijdag 13 augustus het Wilsonplein afgesloten voor alle verkeer, met uitzondering van het openbaar vervoer. In de Zuidstationstraat, waar éénrichtingsverkeer werd ingevoerd, kregen de bussen van De Lijn een eigen baan in tegenrichting.

• Station Wetteren

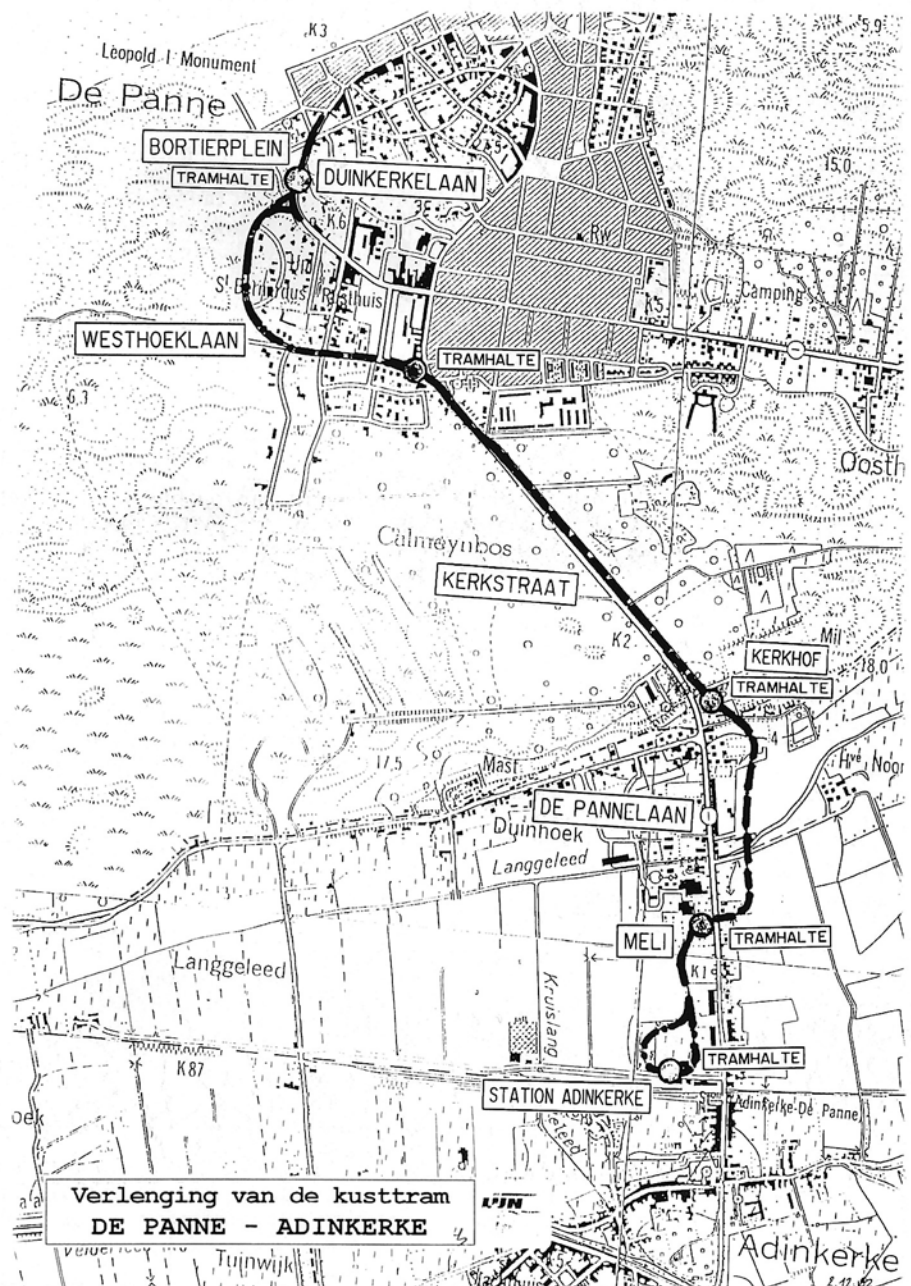
Een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de NMBS, De Lijn, het Vlaamse Gewest, het gemeentebestuur, de vzw Langzaam Verkeer en diverse buurtedekeningen hebben een groots plan ontwikkeld voor het station en de stationsomgeving van Wetteren. De Stationsstraat en het Stationsplein dienen heringericht te worden zodat voor het station opnieuw een echt plein ontstaat (cfr. Dendermonde). Op het programma staan eveneens de renovatie van het station met de bouw van een tweede onderdoorgang (1996),

de uitbreiding van de wachtzalen en de verschuiving van de loketten (1994). Een nieuw busstation wordt gepland ter hoogte van het Belgacomgebouw dat zou worden gesloopt. Tenslotte zijn in het plan ook 350 nieuwe fietsstallingen (waarvan een deel overdekt), kiss-and-rideparkeerplaatsen en bijkomende langparkeerplaatsen voorzien. BVC

WEST-VLAANDEREN

• Doortrekking tramlijn De Panne-Adinkerke

Op 10 juni 1991 werd door de heer Johan Sauwens, Vlaams minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, een stuurgroep geïnstalleerd met als opdracht een onderzoek te doen naar de mogelijkheden voor de doortrekking en uitbreiding van de tramlijn in De Panne naar het station van Adinkerke. Aanleiding hiertoe was o.m. de vraag van de Vlaamse Regering aan de NMBS om vóór eind 1995 de electrificatie van de lijn 73 Gent -





De Panne, Kerkstraat, 6 april 1955. Motorrijtuig 9472 met bijwagens 1623 en 1876. Komt in 1995 op dezelfde plaats opnieuw de tram, maar dan in eigen bedding en dubbelsporig? Foto Edu Bouwman.

Adinkerke te voltooiën, ter snellere ontsluiting van de Westhoek.

Wat het goederenvervoer betreft werd aangedrongen op het realiseren van de snelle en zeer economische verbinding Calais - Duinkerke - De Panne - Antwerpen - Neerpelt - Ruhrgebied. Deze werkgroep, samengesteld uit een afvaardiging van de gemeente De Panne, van de NMBS, van de IWVA, van De Lijn, van „Trekhaak '73" en van de bewoners, nam op 21 juni 1992 kennis van de drie mogelijke tracés.

tracé 1 : vertrekt van de huidige keerlus op de Esplanade, loopt verder via de Westhoeklaan, de Kerkstraat en de De Pannelaan tot vóór de Meli, waar de De Pannelaan verlaten wordt om over de parking van de Meli het station van Adinkerke te bereiken.

tracé 2 : start eveneens aan de Esplanade, neemt dan de Koninklijke Baan en komt via het Koningsplein uit op de Westhoeklaan. Daarna wordt hetzelfde tracé als van tracé 1 genomen.

tracé 3 : vertrekt van de keerlus op de Esplanade, neemt het bestaande spoor langs de Koninklijke Baan en verder via de loskaai langs de stelplaats, om via het Calmeynbos het station van Adinkerke te bereiken.

Om de voor- en nadelen van de verschillende tracés op een wetenschappelijke basis te kunnen afwegen werd door de vzw Milieu en Veiligheid te Brugge een milieu-effecten-rapport (MER) opgesteld.

Uit dit MER bleek dat het tracé dwars door het Calmeynbos de grootste hinder gaf. Er zou dan zelfs een declasseringsbesluit voor dit bos nodig

zijn. Ook het tracé via het Koningsplein werd afgewezen. Meerdere voorstellen werden uitgewerkt met de trambedding in het midden of aan de zuidkant van de Koningstraat.

Uiteindelijk werd op 10 november 1992 binnen de werkgroep een consensus bereikt over het volgende tracé : vanaf de Bortierplaats, in de Duinhoeklaan in het midden van de weg, een herschikking van de Esplanade, in de Westhoeklaan in het midden van de weg, in de Kerkstraat in het midden van de weg tot voorbij de woningen.

Vanaf hier zouden de tramsporen aan de rand van de weg geplaatst worden aan de oostzijde (kant kerkhof). Ter hoogte van het kerkhof zou de tram afbuigen achter de woningen.

Dit tracé zal het pleintje vóór het kerkhof doorsnijden om zo achter de hovingen van de woningen van de De Pannelaan verder te gaan. Ter hoogte van de Meli kan de doorsteek gemaakt worden op het braakliggend perceel naast Schoenen De Vos. Vervolgens zou het tracé over de parking van de Meli lopen om via een keerlus het station te Adinkerke te bereiken.

Deze oplossing geeft de mogelijkheid om later de De Pannelaan opnieuw in te richten met de nodige groenaanleg, wat met de aanleg van de tram in het midden niet mogelijk is.

In de Kerkstraat kan, mits een inname van een strook van het gemeentebos, een groenscherm geplaatst worden tussen de tram en de rijweg. Dit tracé kan volledig in dubbelspoor worden aangelegd.

Er wordt eveneens een parking aangelegd aan het station van Adinkerke, die zowel door treinreizigers, tram-

reizigers als busreizigers kan gebruikt worden.

Op vraag van de burgemeester zal eveneens rekening gehouden worden met een vlotte overstap van de reizigers tram/bus, zodat zij gemakkelijk kunnen gebruik maken van de wachttent van de spoorwegen.

Aangezien het alternatief tracé is samengesteld uit een gedeelte van een tracé dat reeds in het MER is behandeld en een gedeelte dat nieuw is, diende er voor dit nieuwe gedeelte een aanvullend MER te worden opgesteld.

De bijkomende opdracht voor het MER werd door De Lijn als een onderhandse opdracht toevertrouwd aan Milieu en Veiligheid vzw, die eveneens het oorspronkelijke MER heeft opgesteld.

Dit bijkomend MER is thans in uitvoering. Na het beëindigen ervan kan De Lijn de bouwaanvraag indienen, rekening houdend met de resultaten van het MER. De bouwtoelating wordt verwacht tegen eind 1993, zodat in de loop van 1994 kan aangevangen worden met de doortrekking van de lijn.

De werken zullen ongeveer een jaar duren en de kosten worden geraamd op ongeveer 350 miljoen. E.K.

• De Kustlijn in publiciteitstooi

Het voorbije zomerseizoen werd de „tram met zicht op zee" weerom gedomineerd door de publiciteitswagens : 21 voertuigen op een wagenpark van 52 rijvaardige trams zijn integraal bekleefd of geschilderd. Een overzicht :

- 6001 : PANASONIC (gewijzigde versie t.o.v. 1992)
- 6002 : FILMNET PLUS
- 6004 : M & M
- 6006 : MULTI PASS
- 6007 : RADIO 2
- 6010 : MELI PARK
- 6013 : VIESSMAN
- 6014 : HALFORDS (fietstram van 13 juli t.e.m. 21 augustus 1993, op dinsdag, donderdag en zaterdag)
- 6015 : GATORADE
- 6016 : HET NIEUWSBLAD KUST-EDITIE (gewijzigde versie t.o.v. 1992)
- 6017 : TOURING WEGENHULP - TOURING CLUB
- 6018 : MELI PARK
- 6019 : ANTWERPEN 93
- 6022 : BOLFO (BAYER)
- 6034 : BRANTANO (deurenzijde); WORTEGEMS (sinds juli 1993 aan gesloten zijde)
- 6036 : SUN INFO (BELG. WERK TEGEN KANKER) EN DELIAL
- 6037 : BRTN TV 1
- 6038 : BLOSO (Kriebeltram; aan de

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 !



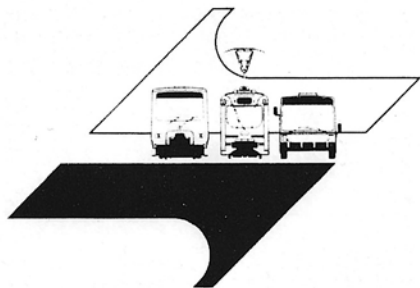
U had het nog van ons tegoed : een plaatje van de experimentele lagevloermiddenbak-BN 6048 die voorbij zomer op de kustlijn verscheen. Wij volgen deze tram met veel belangstelling op de voet en zullen u t.z.t. verslag uitbrengen over de gedragingen van dit merkwaardig rijtuig. Bredene, 31 juli 1993, foto Alex Krakowsky.

deurenzijde publiciteit voor
GORDEL op 5 september)

6039 : LIPTON ICE TEA (gewijzigde
versie t.o.v. 1992)

6044 : BOUNTY (gewijzigd front in
juli 1993)

6045 : FRISTI E.M.



• Belangrijke wijzigingen op stapel bij de MIVB (1993-1994)

1993 en 1994 moeten belangrijke jaren worden in de geschiedenis van de MIVB, want in die periode zullen - in een drietal fasen - grondige herstructureringen van het bovengrondse tram- en busnet gebeuren. Daarbij worden ook enkele belangrijke opties naar de toekomst toe gelegd.

Eerste fase (28.06.1993)

Vanaf maandag 28 juni (aanvang van de „vakantie“-dienstregeling '93) werd metrolijn 2 verlengd van het station Zuid naar het station Clémenceau. De voorbereidende werkzaamheden voor deze verlenging begonnen evenwel reeds zowat één maand vroeger. Vanaf woensdag 19 mei (20 u) tot en met zondag 23 mei (einde dienst) werd de exploitatie van lijn 2 beperkt tot het baanvak Simonis - Hallepoort, zodat de definitieve aansluitingen die de toegang tot het niveau -2 van het station Zuid mogelijk maken, ongestoord konden worden aangelegd.

Sinds maandag 24 mei komen de metrostellen van de lijn 2 op het niveau -2 in het station Zuid toe,

om van daaruit (tot 28 juni nog zonder reizigers !) hun weg verder te zetten tot het station Clémenceau. Bij hun terugrit komen ze in het station Zuid op het niveau -3, dat tot voor kort nog in beide richtingen gebruikt werd door de metrostellen van lijn 2.

Tramlijn 18 werd vanaf dinsdag 29 juni verlengd van het St.-Denijsplein te Vorst naar het Diewegkruispunt in Ukkel langs het volgende tracé : St.-Denijsplein - Steenweg op Neerstalle - Stallestraat - Globe - Dancoplats - Marlowsquare - Wolvendaellaan - Dieweg. Deze verlenging vergt vijf bijkomende trams (type 7000), waardoor de stelplaats van de Koningslaan in de loop van juni enkele reeds in de nieuwe MIVB-huisstijl herschilderde 7000'en van de eerste en de tweede reeks heeft ontvangen van stelplaats Elsene.

Als gevolg van de verlenging van lijn 18 werd de autobuslijn 51 (Zuid - Helden) afgeschaft en kreeg lijn 50 (Zuid - Lot) een aangepaste reisweg. Vanaf het Wielemans-Ceuppensplein rijden de bussen van lijn 50 nu de Luttrebruglaan in om vervolgens langs de St.-Denijsstraat het gemeentehuis van Vorst te bereiken. Daarmee vervalt de huidige reisweg langs de Van Volxemlaan en de Steenweg op Brussel.

Tramlijn 81 (Montgomery - Heizel) verliet eveneens vanaf 29 juni de Emile Delvastraat en de Prins Leopoldsquare te Laken om via de J. Lahayestraat (waar terug dubbel spoor werd geplaatst), het kerkhof van Jette en de de Smet de Naeyerlaan haar vertrouwde traject weer te vinden. Bij de vernieuwingswerken aan het kruispunt ter hoogte van het kerkhof van Jette werd hiervoor een nieuwe dubbele verbindingsboog aangelegd.

Ter compensatie werd buslijn 89, die de Heizel met Anderlecht verbindt,

afgeleid naar het Bockstaelplein en de Bockstaellaan, waardoor deze lijn niet langer het metrostation Pannenhuis bedient.

Tweede fase (november-december 1993)

Begin november 1993 wordt de MIVB de eerste Belgische openbaar vervoermaatschappij die het systeem van magnetische vervoerbewijzen op haar volledige net zal invoeren. De nieuwe biljetten en kaarten zijn vervaardigd uit soepel karton en voorzien van een magnetische strook. Begin december (volgens de recentste berichten op 4 december) volgt een nieuwe herstructurering van het net, waarbij een volgende reeks wijzigingen zal doorgevoerd worden. Het belangrijkste feit is ongetwijfeld de verlenging van de Noord - Zuid as van de premetro in Zuidelijke richting tot aan het Albertplein in Vorst, met het openstellen van vier nieuwe stations : Hallepoort II, Sint Gillisvoorplein, Horta en Albert; een verlenging waarvan de tramlijnen 23 en 55 de vaste gebruikers worden.

Samen met de indienststelling van de nieuwe premetrokker zullen ook bovengronds een aantal wijzigingen - waarvan hierna de gedetailleerde opsomming - doorgevoerd worden.

Tramlijn 18 zal, net zoals de 55 trouwens, niet meer langs de Ruslandstraat, de Hallepoortlaan en de Steenweg op Waterloo rijden, maar zal omgeleid worden via de Fonsnylaan en de Th. Verhaegenstraat. Het baanvak Ruslandstraat - Steenweg op Waterloo wordt definitief buiten gebruik gesteld.

Tramlijn 23, die nu nog het station van Schaarbeek met het Churchillrondpunt in Ukkel verbindt, zal een flink eind verder moeten rijden om haar nieuwe terminus te bereiken, want zij wordt vanaf het Churchillrondpunt langs het Vanderkindereplein, de Albertlaan en de premetro verlengd tot aan het Noordstation (terminus CCN). Tram 90 van zijn kant wordt wellicht verlengd tot aan de Ninoofse Poort.

Tram 55 zal langs de verlengde Noord - Zuid-as afgeleid worden tot aan het station Albert. Daar zal hij de premetro verlaten via de open helling van de Jupiterlaan om zo het Hoogte Honderdplein te bereiken, waar hij rond de Sint-Augustinuskerk moet rijden. Ter hoogte van de Cogenlaan komen de rijtuigen van de lijn 55 opnieuw op de Steenweg op Alseberg, van waaraf de vertrouwde rit verder gezet kan worden.

Bus 48 (Beurs - Ukkel Stalle) zal vanaf de Fontainaswoning (Hallepoort) langs de J. Volderslaan het Sint-Gillisvoorplein bereiken i.p.v. - zoals het nu gebeurt - onmiddellijk de Steenweg op Waterloo te nemen. Omdat lijn 55 het Moliëreziekenhuis niet meer zal bedienen, wordt lijn 48 langs het Albertplein en de Steenweg op Alseberg geleid, om pas aan het Hoogte Honderdplein zijn huidige reisweg terug te

vinden.

Tram 58, tot nu toe nog rijdende tussen Vilvoorde en Berchem, zal waarschijnlijk omgevormd worden tot een lijn Schaarbeek - Erasmus, zodat de huidige lijn 103 (Zuid - Erasmus) van het Brusselse tramtoneel zal verdwijnen. Deze nieuwe lijn krijgt vermoedelijk het nummer 56 en zal het Zuidstation aandoen (bovengrondse halte in de Overdekte Straat) en dan via de Fonsnylaan en de Argonnestraat de Baraplaats bereiken.

De „Vilvoordse tak” van lijn 58 zal lijnnummer 58 behouden en geëxploiteerd worden met bussen. Het zuidelijk eindpunt van deze buspendel 58 komt aan het gemeentehuis van Schaarbeek. De reden voor de verbussing van de Vilvoordse tak van lijn 58 is de slechte staat van de sporen op de Schaarbeeklei, welke reeds aanleiding gaf tot het instellen van een snelheidsbeperking van de tram tot 30 km/h. Omdat over de financiering van de dringend vereiste spoorvernieuwingswerken (kostprijs ongeveer 350 miljoen) momenteel flink gekibbeld wordt tussen het Vlaamse en het Brusselse gewest (het gaat immers over een „Brusselse tram” rijdend over op „Vlaamse grond” liggende sporen) en bovendien de Vilvoordse burgemeester een gloeiende hekel heeft aan Brusselse trams, is de MIVB wel verplicht de trambediening van Vilvoorde stop te zetten en (tijdelijk ?) bussen in te zetten. Deze verbussing zou mogelijk reeds vanaf 26 september, bij het invoeren van een RER-dienst op de NMBS-lijn 26, kunnen ingaan !

De „Berchemse tak” van de huidige lijn 58 zal bereiden worden door een nieuw in het leven te roepen tramlijn met lijnnummer 82. Deze lijn zal de Montgomerysquare met het station van Berchem verbinden, waarbij ze tussen de Montgomerysquare en het Zuidstation het traject van lijn 81 volgt. De ingekorte ritten van lijn 81 tot aan het Noordstation zullen afgeschaft worden zodat de lijn met een frekwentie van 15 minuten tot aan de Heizel zal doorrijden.

Tramlijn 55 zal aan de Noordzijde verlengd worden vanaf het Vredeplein te Evere in de richting van het MIVB-complex te Haren langs de volgende reisweg : Vredeplein (de heraanleg van dit plein zonder terminuslus startte op 2 augustus) - E. Dekosterstraat - eigen bedding langs het oud kerkhof van Evere - Houtweg. De nieuwe terminuslus zal worden aangelegd ter hoogte van het kruispunt met de Steenweg op Haacht. Vanaf die terminus zal een dienstspoor vertrekken dat naar het MIVB-complex te Haren leidt en er eindigt in de schilderswerkplaats, waar zowel trams als

bussen „onder de borstel” genomen kunnen worden.

Het zou kunnen dat in een verdere toekomst de gemeente Haren, die zich gezien vanaf de nieuwe terminus van lijn 55 - aan de andere zijde van het MIVB-complex bevindt, met de tram bereikbaar wordt. Die mogelijkheid leiden we onder meer af uit het feit dat het dienstspoor (een enkelsporig baanvak) wordt aangelegd op een bedding die voorzien is voor twee sporen. Door de aansluiting van de schilderswerkplaats van Haren op het tramnet, kan ook werk worden gemaakt van de verhuis van de huidige tram-schilderswerkplaats van de Antwerpsesteenweg, een kwestie die stilaan dringend wordt omwille van o.m. de slechte staat waarin het gebouw aldaar zich bevindt. De enge toegang is een bijkomend nadeel van de werkplaats Antwerpsesteenweg : hierdoor zijn slechts twee sporen geschikt voor het behandelen van gelede trams (reeksen 7500, 7700, 7800 en 7900).

Verder voorziet men dat de andere werkplaatsen binnen enkele jaren het voorbeeld van de Antwerpsesteenweg zullen volgen, wat dan zal toelaten om het (onderhouds)werk gevoelig te rationaliseren.

Autobuslijn 45 (Roodebeek - NATO) tenslotte zal gewijzigd worden in een lijn die gaat rijden tussen Roodebeek en St-Vincent. Op deze lijn zullen ook verkorte ritten worden gereden tussen Roodebeek en Gulledele (dit is de nieuwe naam voor de halte van de CORA te Woluwe).

Derde fase (half 1994)

Gelijktijdig met het invoeren van de vakantiedienstregeling '94 zal ook de verlenging van metrolijn 1A naar het station Amandelbomen in dienst gesteld worden. Tegen die tijd zal ook het station Heizel zijn definitieve vorm krijgen, waarbij er achteraan meerdere uitwijksporen voorzien worden om bij gelegenheid van grote gebeurtenissen op de Heizel (zoals o.m. sportmanifestaties en tentoonstellingen) metrotreinen op te stellen in afwachting van het einde van de manifestaties.

De lijnen van de Koningsstraat zullen eveneens enkele wijzigingen ondergaan.

De terminus van lijn 91 zou verplaatst worden van het Louizaplein naar de St-Mariakerk in Schaarbeek, waar achter de kerk een nieuwe terminuslus moet aangelegd worden.

Lijn 92 zou ingekort worden tot aan het station van Schaarbeek (indien lijn 23 wordt verlengd tot de Heizel).

Lijn 93 zou afgeschaft worden en vervangen door een dienst met lijnnummer 94 doorstreept, die tussen het Marie-Joséplein te Elsene en de St-Mariakerk te Schaarbeek gaat rijden.

Lijn 94 zal ofwel ongewijzigd blijven ofwel verlengd worden vanaf Jette naar het eindpunt van de Houba de Strooperlaan (de twee termini van lijn 32 waren van 1974 tot 1985 Bosvoorde en het Heizelstadion).

De trambediening van de Heizel zal eveneens gewijzigd worden : de tramrijtuigen van de lijnen 19 en 81 zullen langs de de Smet de Naeyerlaan en de J. Sobieskilaan gaan rijden, zodat ze de „kleine straatjes van Laken” definitief kunnen verlaten. Een andere wijziging in de bediening van de Heizel is het opnieuw in dienst stellen (na 16 jaar !) van de voormalige buurtspoorwegtramtunnel tussen de Dikke Linde en de Sobieskilaan. Deze tunnel werd gebouwd in 1957 met het oog op de Wereldtentoonstelling van 1958 en bleef in gebruik tot bij de afschaffing van de buurttramlijnen G en H doorstreept op 31 juli 1978. De tunnel zal gebruikt worden door de trams van de lijn 19 (die vanaf dat moment niet meer naar de Grote Paleizen zullen rijden, maar afgeleid worden naar de De Wandstraat) en mogelijk ook van de lijn 23 (die dan vanaf het station van Schaarbeek verlengd zou worden naar de Heizel).

Bernard Scoriel
(Vertaling en bewerking Nederlandstalige tekst : Jan De leus; tekst geaktualiseerd door Robert Boogaerts.)



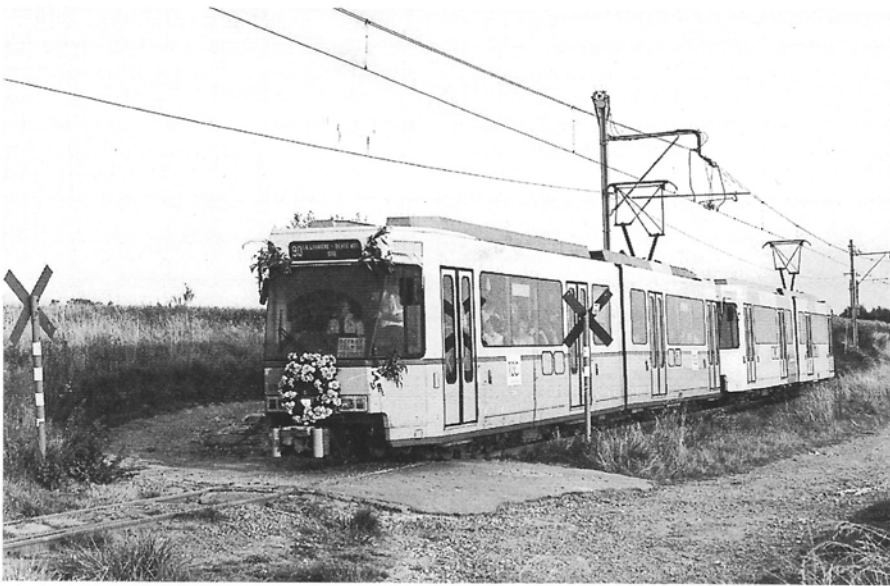
HENEGOUWEN

• TEC-tramlijn 90 Charleroi - La Louvière naar de vaantjes...

Zondag 29 augustus 1993 kon ik omwille van andere verplichtingen niet aanwezig zijn bij het afscheid van lijn 90. Toch kon ik mij de beelden die met zulke ceremonie gepaard gaan levendig voor de geest halen : een met een rouwkrans „getooid” en met een bordje „Dernier Tram” voorzien motorrijtuig dat, onder vuur genomen door vele fotografen en cineasten, de laatste meters aflegt op een ter dood veroordeelde tramlijn. Bij die laatste meters wordt doorgaans slechts bitter weinig aandacht besteed aan wat dan de „dienstregeling” zou moeten zijn... Het wordt, ten langen leste, wel een soort gewenning, want sinds het begin van de jaren tachtig heb ik ze in Henegouwen immers de één na de ander zien verdwijnen !

Lijn 90 reed oorspronkelijk tussen Charleroi en Mons en kreeg haar lijnnummer reeds in 1937. Vanaf 3 juni 1973 werd het traject ingekort tot La Louvière. Het zopas opgeheven lijngedeelte Anderlues - La Louvière werd dus nog gedurende iets méér dan twintig jaar geëxploiteerd, zij het met een onderbreking van twee jaar tussen april 1980 en april 1982, periode tij-

Werkten, naast de redactie, mee aan de totstandkoming van dit nummer : de NMBS, de KBVVS, R. Bastaens, E. Bouwman, J. Cohn, B. Dedoncker, J. De leus, G. Desbarax, D. Eveleens Maarse, F. Florquin, P. Janssens, A. Krakowsky, J. Léonard, H. Meyer, B. Morren, G. Nève, B. Petch, B. Scoriel, M. Thiry, B. Vancraeynest, A. Veys, R. Vissers, T. Voogel, L. Weal.



Gekoppelde TEC-tramstellen 6114 + 6125 in twee verschillende schilderingen (ex-NMVB en TEC) en met traditioneel bevuilde voorruit, tussen Binche en Péronnes tijdens de laatste rit van lijn 90 op 29 augustus 1993. Foto Ronald Mardaga.

dens dewelke de hele infrastructuur van spoor en bovenleiding werd vernieuwd, zodat deze verbinding tijdelijk moest worden „verbust“.

Reeds begin 1991, bij de oprichting van de TEC, begonnen geruchten te circuleren als zou het tracé Anderlues - La Louvière binnen niet al te lange tijd verdwijnen. Reden : dit lijngedeelte lag immers op het terrein van twee verschillende TEC-„administraties“, Charleroi en Mons. Mons opteerde voor een zo snel mogelijke verdwijning van de tram en zou waarschijnlijk reeds veel eerder zijn zin hebben gekregen, ware het niet dat de voor het lukken van dit plan benodigde autobussen toen gewoon ontbraken...

Vanzelfsprekend en naar het stramien van een typisch Belgische logica werd hier geheel en achteloos voorbijgegaan aan de vele door de gemeenschap opgehoeste en vervolgens volkomen nutteloos verkwanselde miljarden, in het begin van de jaren tachtig gespendeerd aan de vernieuwing van de lijnstructuur.

„Besparen maar, jongens, wij zullen het geld wel over de balk blijven gooien...“

De waarheid gebiedt ook, enige aandacht te besteden aan het nuchtere feit dat de voorbije jaren het reizigersaanbod op Anderlues - La Louvière tot op een absoluut dieptepunt was

teruggedallen. De grootste oorzaak van dit fenomeen is wellicht te zoeken in de algehele economische verloederding van een provincie, die ooit tot de meest welvarende van het land mocht worden gerekend.

Het reizigers-element vormt alvast een weinig hoopvol perspectief m.b.t. de



Voor de allerlaatste maal aan eindpunt „Gazomètre“ in La Louvière. De tramfilm belooft met „Beaux Arts - Sud“ een niet meer haalbare bestemming : tramlijn 90 zal definitief sneuvelen bij aankomst in Anderlues. Autobus 90 verdween dezelfde dag van het toneel ! Foto Ronald Mardaga.

op 29 augustus 1993 gestarte autobus-exploitatie tussen Anderlues en La Louvière (lijn 31 Anderlues - Binche en lijn 136 Binche - La Louvière : tweemaal overstappen voor wie van Charleroi in La Louvière wil geraken !).

Maar laat dit alvast duidelijk zijn : er rijden in ons land wel méér treinen, trams en bussen zonder één reiziger aan boord !

S.C.

EXCLUSIEF !

Fotoreeks : NMVB-elektrische trams 25 jaar geleden

Gezien het onverwachte succes van de autorail-reeks : 8 nooit eerder gepubliceerde foto's van elektrische trams in gewone dienst te Wilrijk (1965), Londerzeel-Slozen (1967), Ninove (1968), Sint-Pieters-Leeuw (1966), Gooik (1969), Boussu Route (1968), Houdeng-Aimeries (1967) en Sart-Saint Nicolas (1967). Een blad met geknopte uitleg bij elke foto wordt aan de reeks toegevoegd. Verkrijgbaar door overschrijving van 275 BF op rekening 068-2075810-37 van vzw BTTB te 9000 Gent met vermelding fotoreeks EL.

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.

Toezening volgt langs de post !

Lezersforum

(Vervolg van blz. 55)

is op onze elektrische lijnen, maar ook met de autorails van de SWEG en in Bretagne. Het geval van 7 M2-rijtuigen tijdens het daluur tussen Antwerpen en Neerpelt is aangehaald om de zware nadelen van de huidige exploitatie met getrokken stellen dik in de verf te zetten.

Uit deze korte uiteenzetting zou moeten blijken dat heel veel afhangt van de (nog steeds hypothetische) bestelling van nieuwe (en aangepaste) dieselmotortreinen en van een flinke dosis goede wil en verbeeldingskracht bij de NMBS.

Verder blijven toekijken hoe de dienst en het reizigersbestand aftakelen op de minder belangrijke lijnen zal onherroepelijk leiden tot hun sluiting. Het is dus innoveren of verdwijnen! Met vriendelijke groeten.

Ph. Janssens, Kortenberg

Toch weer Seneffe !

Geachte heer Cuyt,

Op 5 mei zond ik de redactie van Rail-Revue een brief naar aanleiding van het zeer waardevolle artikel van de heer Keutgens over de „Seneffes” van de NMVB.

Wat mij teleurstelt is het feit dat u (reeds in RR 33-nvdr) besloot de discussie over dit onderwerp te sluiten. Naar mijn mening is deze discussie gesloten nog vóór zij goed en wel begon.

De levendige en open discussie en kennisuitwisseling in de rubrieken Lezersforum en Opsporing gevraagd zijn uniek. Ook al blijken veelal dezelfde personen zich te „roeren”, ik weet van verschillende andere lezers dat zij deze gedachtenwisseling zeer waarderen. Ik ken ook geen ander tijdschrift, zeker niet in het Nederlandse taalgebied, waar dit mogelijk is. Het is ook een wezenlijk onderdeel van de „diepgaande en korrekte informatie”, waar u zich terecht en verdiend op laat voorstaan. Ik betreur het derhalve dat u mij, en anderen, de gelegenheid ontnemt tot een verdere gedachtenwisseling over dit onderwerp. Hierdoor komen enkele andere aspecten door mij in mijn eerdere brief gemeld, helaas niet aan bod. Ik kan het wel met u eens zijn dat de heer Beerts in zijn mededelingen over een „compacte reeks” wat onduidelijk is geweest, en daardoor misschien meer vraagtekens toevoegde dan hij wilde oplossen.

Toch is de zaak niet zo ingewikkeld als zij lijkt : door de verschillende wijzigingen aan de rijtuigen bestonden er sinds de oorlog voor de overgebleven 16 rijtuigen maar liefst 9 (!) verschillende uitvoeringen, waarbij 6 „eenlingen”!

Hierdoor is het niet zo moeilijk om uit de beschikbare inlichtingen en foto's de vernummeringen te reconstrueren.

Inmiddels is het duidelijk dat de

kasten welke overtollig waren na de ruiling van onderstellen van de ladderwagens werden gesloopt. Hierdoor is de herkomst van de op foto's bekende „nieuwe” 9699 en 9705 eenduidig te bepalen als 9702 en 9698.

Uit inventarislijsten van de Groep Antwerpen (NMVB-documenten) blijkt dat de nummers 9695-9696 tot na 1 oktober 1958 aanwezig waren, de 9697-9699, 9701-9702 tussen 30 juni 1955 en 16 december 1955 verdwenen, en 9705-9706 op 24 juni 1953 voor het laatste worden gemeld, terwijl 9709-9711 dan reeds verdwenen zijn.

De rijtuignummers welke betrokken waren bij de verbouwing tot ladderwagens zijn hierbij buiten beschouwing gelaten.

Het blijkt dus inderdaad dat de nummers 9695-9702 de laatste „overlevenden” waren. De heer Beerts zal dit hebben bedoeld met zijn „compacte reeks”. Of dit toeval was of dat de vernummeringen met deze bedoeling werden uitgevoerd blijft onbekend.

Een feit is wel dat de Groep Antwerpen een dergelijke vernummering ook doorvoerde met de laatst overgebleven „Rode Trams”, reeks 9636-9645. (Overigens niet de nummers 1935-1945 zoals in de brief van de heer Beerts afgedrukt).

(Brief ingekort)

Dirk Eveleens Maarse, Arnhem

Geachte heer Eveleens Maarse.

Om elk mogelijk (en ongewild/ongewenst) misverstand meteen uit de weg te ruimen : de redactie heeft uw brief van 5 mei nooit ontvangen, zoniet was dit schrijven mij door het redactie-sekretariaat ongetwijfeld bezorgd geworden. De post blijkt (nog maar eens) een steek te hebben laten vallen.

Omdat de heer Beerts - en ik citeer nu uw hierboven afgedrukte brief - „misschien meer vraagtekens toevoegde dan hij wilde oplossen” en omdat het bestaan van uw originele brief mij toen onbekend was, besloot ik een op die wijze gevoerde „diskussie” meteen af te ronden, daar zij - zoals inderdaad gebleken is - tot nog méér onduidelijkheid zou leiden.

Dat ik bereid was tot het onderwerp terug te keren, mag worden aangetoond door de in mijn reactie op het schrijven van de heer Beerts geformuleerde zinsnede „totdat onweerlegbare bewijzen opduiken...”.

Gezien u zowel in uw bovenstaande als in uw hierna volgende brief nieuwe en duidelijke gegevens m.b.t. de Seneffe-motorrijtuigen aandraagt, vind ik het vanzelfsprekend u aan het woord te laten !

Staf Cuyt

Geachte Redactie,

Over het zeer interessante artikel van de heer Keutgens omtrent de „Seneffes” nog enkele aanvullingen.

De 9698 en 9712 kregen, waarschijnlijk vóór 1940, zijruiten uit één stuk. Er zijn

foto's die dit tonen. Ook zou de 9713 vóór 1940 een filmkast hebben gekregen. Een andere wijziging, waarschijnlijk vóór 1945, behelst schuin geplaatste kopramen in 9698, 9699, 9708 (= 9697) en 9713. Ook waren er later nóg enkele rijtuigen met verlengde zijplaten : 9698, 9710, 9713 en 9714.

Er bestaat een foto uit 1942 met 9710 op de lijn Brussel - Sterrebeek.

De 44601' werd op 14 juli 1958 voor sloop verkocht. De 44601" werd op 2 februari 1961 uit de sterkte afgevoerd.

Meerdere rijtuigen zouden nog enige tijd als manoeuvre hebben dienst gedaan. Uit foto's kan ik dit bevestigen voor 9698 te Brasschaat Polygoon en 9699 te Oostmalle. Mogelijk waren er ook 9695, 9701 en 9706.

Dan de herkomst van de 9705 zoals afgebeeld op blz. 126 van het artikel. Op grond van de kenmerken : filmkast, ongedeelde ruiten, schuine kopruit en lange platen, moet dit de 9698 zijn. Hoewel op de foto het glas reeds is verdwenen, tonen de raamstijlen geen sporen van een dwarsverbinding, wat dit feit bevestigt. De beide door de heer Keutgens genoemde mogelijke nummers 9697 en 9699 hadden beide korte zijplaten.

Daarnaast bezit ik een foto van manoeuvre 9699 te Oostmalle, omstreeks 1954, met schuine voorruit en lange platen, doch zonder filmkast. Op grond van zijn kenmerken is dit de vroegere 9702, dit nummer is de enige „kandidaat”.

Dirk Eveleens Maarse, Arnhem

Weerbarstige bovenleiding en „Euro-sail”-openbaar vervoer...

Geachte redactie,

Wellicht waren er vandaag, 21 augustus 1993, betere reporters dan ik, maar ik zat niet in een comfortabele positie om rijtuignummers te noteren. Omstreeks 13 uur (volgens een bestuurder van lijn 15) rukte een gekoppelde PCC op lijn 15, richting Linkeroever, de bovenleiding naar beneden op het kruispunt van de Belgiëlei en de Lange Leemstraat. Een rijtuig op lijn 8 liep hierbij eveneens pantograafschade op. Gedurende de tijd, nodig om één en ander te herstellen, reden lijnen 2 en 15 het bovengronds traject Harmonie - Bank - Groenplaats en keerden via de „evenementenlus”. Lijn 8 moest uitzonderlijk Lambermontplaats - Bank - Koninklijke Laan rijden !

Tot overmaat van ramp geraakte een gekoppelde PCC op lijn 7, richting Mortsel, in moeilijkheden ter hoogte van de Hertoginstraat. Met wat duwen probeerwerk werden die rijtuigen in de lus van de Koninklijke Laan „gedropt”, waardoor een aantal verkorte ritten moesten driehoeken. De evenementenlus kwam in ieder geval goed van pas en er was weer eens een kleine „dagmerrie” voor de dienstdoende controleurs. Ik hoop dat iemand noteerde wat er met de „Oostelijke tak” van lijn 8 gebeurde en dat die zo alert was om rijtuignummers op te schrijven.

Graag had ik nog een opmerking gemaakt bij de organisatie van het openbaar vervoer tijdens „Eurosail” en bij het zeer zinnige artikel van Herman Welter daaromtrent in Gazet van Antwerpen. Dat er zichtbaar een wil en dus ook een weg was, ondanks enkele mankementen, illustreert duidelijk het nieuw elan van De Lijn. Welter stelt verder dat er dringend lagevloertrams van grote capaciteit nodig zijn om het vervoersprobleem te helpen oplossen. Dat is voor een gedeelte waar, maar laten we niet verglijden in de euforische triomf van de techniek! De vernieuwde aanleg van bv. de Katelijnevest betekent nog steeds een „dienblad” voor koning auto en een vierdubbelgelede, superthyristorgestuurde en met ultrasone deuren uitgeruste tram rijdt zich daar nog steeds even vast. De verhoogde en betegelde „trambeddingen” worden lichtzinnig en zonder repesailles als rijweg gebruikt, want men parkeert nu vlotjes op de in rode kliners aangelegde, eigenlijke rijbaan.

„Och, 't is maar voor efkes.”

Wanneer dat in andere steden vlotter gaat schijnt dat misschien dankzij de „ultra-moderne” trams te zijn; wanneer echter de JUISTE FILOSOFIE omtrent verkeer en urbanisatie door beleidsmensen nog steeds niet in daden wordt omgezet, mag je zoveel tram- of buslijnen als je wilt exploiteren met ofwel supersonische zoemende tramdinges of met paardetrams, met ultraluxueuze gelede Mercedesbussen of met oude, kreunende Brossels : ze zullen onherroepelijk VAST komen te zitten, hoezeer de jongens van De Lijn ook hun best doen!

(Bijdrage enigszins aangepast, SC

Bob Morren, Boechout

Opsporing gevraagd !

Geachte redactie,

Zou iemand van u of iemand uit de lezerskring eens een (kort) artikel kunnen wijden of toch een minimale uitleg verschaffen over een aantal technische principes, zoals daar zijn :
- de voor- en nadelen van hydraulische overbrenging in vergelijking met elektrische overbrenging;

- de voor- en nadelen van snellopende viertakt-diesels tegenover trager lopende tweetakt-diesels

a. bij baandieselloks

b. bij rangeerdiesels

c. bij autorails.

Nog andere aspecten waaromtrent ik in duistere onwetendheid verkeer zijn de vragen : wat is een hydromechanische overbrenging; hoe wordt een grote baandiesellok gestart? Mocht iemand zich geroepen voelen daarover zijn licht te laten schijnen, dan zal

ik dat met rode oortjes en gespannen lezen.

R. Van Osta,

Borsbeeksteenweg 83, 2100 Deurne

Op het eerste deel van uw vragen vindt u antwoord in RR 17/89, blz. 8 en 9. Voor het overige wordt door medewerker Jan Mahieu reeds een min of meer uitgebreide samenvatting voorbereid. Daar deze gegevens ook voor andere lezers interessant kunnen zijn, verzoekt Jan Mahieu de tot medewerking aan dit artikel bereid zijnde, deskundige lezers met hem contact te willen opnemen op het RR-sekretariaatsadres.

Ik ben, voor een bevriend collega NMBS-werknemer, op zoek naar foto's van de HLD reeks 72 in haar oude, tot 1970 toegepaste nummering 272.001 tot en met 272.015. Willen behulpzame fotografen/verzamelaars mij een seintje geven?

Jan Mahieu,

Diksmuidelaan 6, 2600 Berchem,

tel. 03/235.39.18

Op zaterdag 2 juni 1973, nu ruim 20 jaar geleden, reden de laatste trams in Mons en de Borinage (afschaffing lijn 2 Mons - Wasmes, lijn 2 doorstreept Mons - Frameries, baanvak Mons - Binche van lijn 90).

Documentatie en foto's in mijn bezit laten geen ruimte voor twijfel voor wat betreft bovengenoemde datum; toch wordt een enkele keer de datum 20 april 1973 genoemd : „De Belgische Buurtram in Beeld”, foto 145 en „Strassenbahn Magazin” nr. 45 (August 1982) in een bijdrage van Richard M. Gerbig op blz. 203.

Ook in het boek „Terminus Jume” is sprake van 20 april 1973. Op blz. 4, eerste kolom links midden, wordt het volgende gezegd : „Naar Wasmes werd voor het laatst gereden op 20 april 1973 en de allerlaatste lijnen (w.o. Mons - Binche) gingen op 2 juni 1973 ter ziele”, wat in tegenspraak is met de fraaie kleurenfoto op blz. 31 bovenaan. Een mogelijke conclusie zou kunnen zijn dat lijn 2 werd afgeschaft op 20 april 1973 en lijn 2 doorstreept op 2 juni 1973. Bijgevoegde fotokopijen tonen echter aan dat lijn 2 ook na 20 april nog heeft gereden.

Kan één van de lezers mij misschien vertellen waar deze datum van 20 april 1973 vandaan komt?

Wim J. Morélis.

Mr. Haddersstraat 12,

NL-9418 PC Wijster

Geachte heer Morélis,

De door u vastgestelde „tegenspraak” tussen tekst en foto in „Terminus Jume” is m.i. onbestaande : de tekst spreekt over „Wasmes” (lijn 2) en de foto toont een rijtuig op lijn 2 doorstreept (eindhalle Frameries). De door uzelf getrokken mogelijke conclusie is naar mijn overtuiging de enig juiste, vermits de door uw bijgevoegde fotokopijen getoonde foto's (inderdaad genomen na 20

april 1973) allen kunnen worden gesitueerd op lijn 2 doorstreept (titel van de fotoreeks : „Parcours Cuesmes en motrice S” - Cuesmes ligt immers tussen Mons en Frameries). Alle zes foto's tonen hetzelfde motorrijtuig S 9766, volgens de fotograaf, de heer R. Cambier, komende ofwel van Mons ofwel van Frameries (nog immer lijn 2 doorstreept !). Wie zegt ons, dat volgens „goeie” Henegouwse traditie niet de verkeerde lijnfilm was voorgedraaid? Het laatste zweempje van twijfel, het door u bijgevoegde en humoristische „overlijdensbericht” van lijn 2, tussen Mons en Wasmes „overleden” op 2 juni 1973 kan nog steeds in het voordeel van lijn 2 doorstreept worden geïnterpreteerd : „pieusement décédé après une longue et pénible agonie” (vroom overleden na een lange en smartelijke doodstrijd). Bestond die „doodstrijd” niet mede uit het wegnippen van het lijngedeelte Frameries - Wasmes?

Staf Cuyt

Foto voorpagina : Rail-Revue medewerker Guy Van Meroye realiseerde deze veelzeggende dia ten huize van de Britse modelbouwer Bob Petch uit Southampton; veelzeggend omwille van de ongelooflijke nauwkeurigheid en het oog voor detail waarmede deze naar Belgisch voorbeeld gebouwde modeltrambaan werd verwezenlijkt. Onze lezers vernemen er meer over in het in dit nummer afgedrukte artikel „Met de Vicinal van Brussel naar Fontaine-Rebecq”, waarin Van Meroye ons uitnodigt om modelgetrouw mee te rijden met onze legendarische Buurtspoorwegtrams.

Foto achterpagina : Lezer Bernard Scoriel uit Courcelles bezorgde ons uit zijn verzameling deze mooie prentkaart, vergezeld van volgend commentaar : „Een stoomtram (aan het gemeentehuis van Schaarbeek - nvdr) van de lijn Brussel - Haacht rijdt omstreeks 1905 in de richting van zijn eindhalte aan de H. Mariakerk, in de Koninklijke St.-Mariastraat. Deze lijn werd geëxploiteerd door de „S.A. pour l'Exploitation des Chemins de fer Vicinaux”, voor rekening van de „Tramways Bruxellois”, die de concessie van kapitaal 32 hadden verworven op het ogenblik van hun overname van de „S.A. du Chemin de fer à voie étroite de Bruxelles à Ixelles-Boondael” in 1899. Let op het enkelspoor, dat dubbelsporig zou worden aangelegd n.a.v. de op 15 juni 1914 ingehuldigde elektrificatie. De oorspronkelijke stoomtramlijn werd in twee fasen in dienst genomen : op 1 augustus 1889 van de H. Mariakerk tot de Eenensstraat en op 1 september 1890 van de Eenensstraat naar het station van Haacht.”

Bruxelles. Schaeferbeck. Maison d'Orléans.

