

RAIL-REVUE

met KLEURENFOTO'S!



Driemaandelijks tijdschrift voor de tram- en treinhobby

Tiende jaargang - Nr. 38 - oktober 1994

Prijs per nummer 200 F - f 12,5

MOTORRIJtuig 305 - LUXEMBURGSE SPOORWEGEN CFL - NMVB-TRAMTUNNEL TERUG
IN DIENST - NMBS LOKOMOTIEF REEKS 20 - HISTORISCH NMVB-MATERIEEL - EEN DUITSE
V-36 - PRENTKAARTEN EN AUTOBUSSEN - WERKWAGENS - OVERWEGEN - RAIL-AKTUEEL

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor 2600 Berchem (Antw.) 1

RAIL- REVUE

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

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

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

Prijs per nummer : België 200 F, Nederland f 12,5, andere landen 235 F.

Abonnementen : België 750 F, Nederland f 47, andere landen 850 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 Jacops, Eric Keutgens, Jan Mahieu, Ronald Mardaga, Eric Morbé, Charles Smits, Walter Temmerman, Hubert Van den Bergh, Guy Van Meroye, Jef Van Olmen.

Coördinatie : Staf Cuyt, Jan Mahieu.

Lay-out : Staf Cuyt.

Photosetting :

Fotozetterij Jorissen, Schoten.

Druk :

Drukkerij Govaerts n.v., Schoten.

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

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

Vakantieperikelen

Het einde van de grote vakantie 1994 ligt alweer zo'n zes, zeven weken achter ons. Vermits die vakantie echter voor een deeltje haar invloed laat gelden op de inhoud van dit RR-nummer, vind ik het min of meer noodzakelijk even terug te blikken op die zg. „tijd voor ontspanning en rust“.

Hobbygewijs had ik voor dit jaar (nog maar eens) een uitgebreide uitstap naar Zwitserland en Noord-Italië gepland. Naar Zwitserland omdat ik dat land nog steeds als een soort Mekka voor de spoorwegliefhebber beschouw; naar Noord-Italië omwille van een - als gevolg van een in dank aanvaarde tip van een hobbygenoot - daar dit voorjaar ontdekt anachronistisch maar mooi tramlijntje dat zijn tijd reeds lang heeft overleefd... en dat ik beslist in zomerse omstandigheden wou herontdekken. (Ik wens niet geheim te houden dat het hier gaat om de Rittnerbahn in Oberbozen, het later ver-Italiaanse Soprabolzano.)

Ik wikte maar de mechanica beschikte...

Tijdens de heenreis naar mijn niet zo extreem ver verwijderde bestemmingen hield, in het Groothertogdom Luxemburg, de motor van mijn auto het zo finaal voor bekeken, dat verder rijden totaal onmogelijk werd. Zodat mijn heden nog uit twee personen bestaand gezinnetje gedurende twee volle weken kwam vast te zitten op het kampeerterein van het niet zoveel zeggende stadje Esch-sur-Alzette.

Er was geen ontkomen aan : de camping ligt daar, ten opzichte van de stad, op een behoorlijk hoge heuvel, wiens twintig minuten durende afdaling nog tot de „voetstaps“ afgelegde mogelijkheden behoorde, doch wiens beklimming voor mijn nu toch iets ouder wordend gebeente een niet uit te voeren opdracht opleverde.

Er bestaan gelukkig taxi's, maar het min of meer veelvuldig gebruik van deze nuttige voertuigen leidt onvermijdelijk tot gepeperde eindrekeningen...

Om de (Luxemburgse) kerk in het midden en nog enige centen in de beurs te houden heb ik - buiten de verplicht op het programma staande „wandelingen“ naar de mijn auto herstellende garage - mij moeten beperken tot drie nauw met het spoor verbonden uitstapjes : één daarvan ging - noodgedwongen - richting Antwerpen, teneinde de niet zo uitgebreide voorraad kontanten tot een min of meer aanvaardbaar peil op te krikken; de twee overige trips hadden alles met mijn spoorse verslaving te maken. De weerslag van deze laatste twee vindt de lezer enige bladzijden verder in dit nummer dat, geheel toevallig, deze maal de modelbouwer gedeeltelijk in de in juli 1994 ver te zoeken kou laat staan. (Een volgende keer beter : beloofd !)

P.S. Na de hierboven geciteerde veertien pechdagen konden wij, gezond naar lijf en leden, huiswaarts keren. Heel wat minder goed verging het de allereerste RR-abonné en zijn gezin, waarvan een dochttertje - in Zwitserland ! - het slachtoffer werd van een zwaar ongeval, waarbij het meisje ernstige letsels opliep.

Jo en Rudy : Rail-Revue, zijn redactieploeg, zijn lezers, mijn echtgenote en ikzelf wensen jullie veel sterkte in deze moeilijke dagen en hopen op een spoedig en volledig herstel van jullie kind.

Ik ben van oordeel dat ik, gezien de omstandigheden, heel eventjes iets persoonlijker mocht worden !

Staf Cuyt

INHOUD VAN DIT NUMMER

Vakantieperikelen	blz. 42
Motorrijtuig 305, ex-CGTA, ex-TA, ex-TAO, ex-MIVA...	43
De Luxemburgse spoorwegen CFL	45
Ex-NMVB-tramtunnel aan de Heizel terug in dienst !	49
NMBS elektrische lokomotief reeks 20	53
Historisch NMVB-materieel	60
Een Duitse V-36 lokomotief (nog) in dienst bij het Belgisch leger	62
Oude prentkaarten en autobussen	63
Werkwagens van toen (XVIII)	65
Tunnelprofiel voor normaalspoor (NEM 105)	66
Overwegen (op de modelbaan)	68
Kritisch gelezen en bekeken	69
Rail-aktueel	72
Lezersforum	77
Opsporing gevraagd !	79
Evenementen op en om het spoor	79

Werkten, naast de redactie, mee aan de totstandkoming van dit nummer : de NMBS, Febelrail, K. Céoen, J. Cohn, L. Couscheir, F. Coussens, J. Eembeek, F. Jacquet, A. Janmart, S. Justens, L. Lamberts, B. Morren, P. Possemiers, R. Van Asten, B. Vancraeynest.



Tijdens de uitbundig gevierde vijftigste verjaardag van de Bevrijding van Antwerpen keerde op de Groenplaats voor twee dagen één akkuraat beeld uit de bezettingsjaren terug : het in zijn oorlogs-uitzicht van 1943 prachtig gerestaureerde motorrijtuig 305. De kijkers die het rijtuig „van binnen en van buiten” bewonderden waren niet te tellen, maar het waren er veel, zeer veel! (3 en) 4 september 1994, foto Paul Possemiers.

De nieuwste aanwinst voor het Antwerps Tram- en Autobusmuseum :

Motorrijtuig 305, ex-CGTA, ex-TA, ex-TAO, ex-MIVA...

Een stuk Antwerpse stadstramgeschiedenis

De viermaal „ex-” in de titel van dit artikelje verwijzen duidelijk naar de eerbiedwaardige leeftijd van motorrijtuig 305, dat met zijn intussen ruim negentig „lentes” niet alleen vier opeenvolgende Antwerpse trammaatschappijen maar ook twee wereldoorlogen (1914-1918 en 1939-1945) overleefde. Moest dit rijtuig kunnen praten...

Geboren in 1902 als nummer 209 en deel uitmakend van de eerste door de „Compagnie Générale des Tramways d'Anvers” in datzelfde jaar bij „La Métallurgique” in Nivelles bestelde motorwagenreeks 201-230, doorliep mw 305 (dit nummer kreeg hij in 1942) in zijn lange carrière alle mogelijke stadia van verbouwingen en aanpassingen die ook zijn soortgenoten in de loop van de tijd te beurt vielen. In tegenstelling echter tot de bijna totaliteit van de oudste Antwerpse elektrische motorrijtuigen, overleefde mw 305 tot op heden, mede dankzij de (wellicht min of meer toevallige) omstandigheid dat het rijtuig reeds in 1947 „werkwagen” werd en zijn actieve loopbaan mocht besluiten als MIVA/De Lijn-„dépanneur” (wagen van de sleepdienst) nr. 5855.

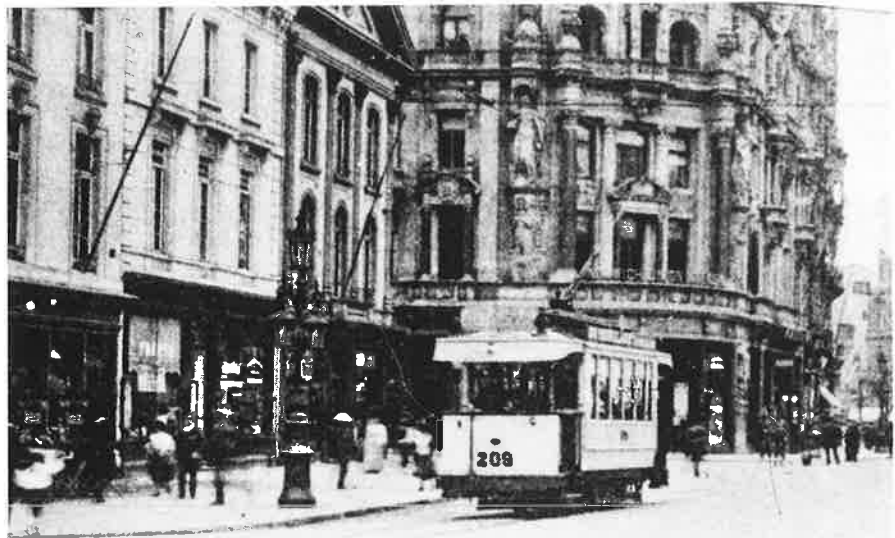
De voorbije jaren omzeggens op non-actief gesteld, stond sleepwagen 5855 weg te dromen in een hoekje van de Centrale Werkplaats Hoboken, in afwachting van zijn restauratie en

zijn overbrenging naar het Antwerps Tram- en Autobusmuseum.

Bij een verenigingsbezoek aan de Centrale Werkplaats stelde men met enige verrassing vast, dat één plafond-lichtpunt in het vroegere reizigers-middendeel van rijtuig 5855 nog

steeds was voorzien van een „verduisteringskap” uit de tweede wereldoorlog.

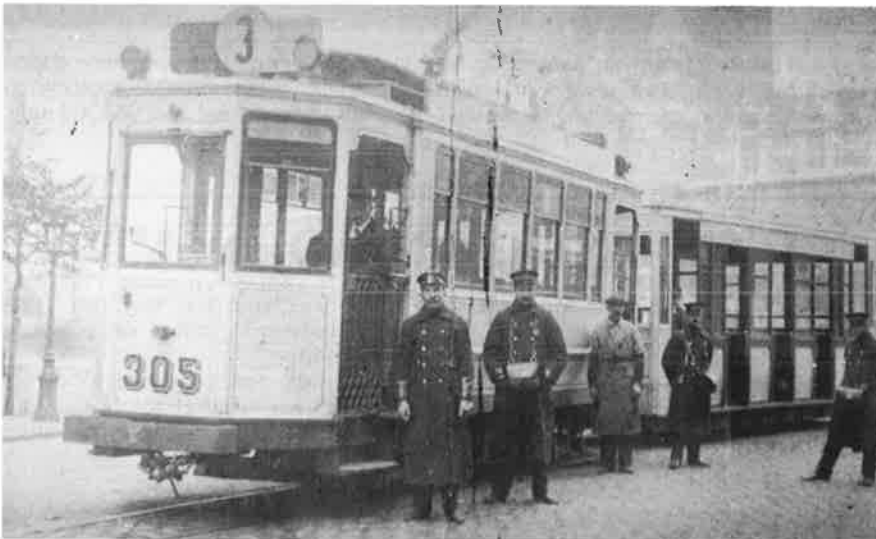
Dit vormde mede de aanzet tot de beslissing, het rijtuig te restaureren in zijn oorlogs-uitmontering anno 1943...



CGTA-rijtuig 209 in originele gedaante maar reeds met „regenkap”, op de Teniersplaats vóór de eerste wereldoorlog, rijdt richting Centraal Station. Dit rijtuig kreeg in 1942 het nummer 305 en werd, na vele dienstjaren bij de vier Antwerpse trammaatschappijen, in 1993-1994 onder dit laatste nummer schitterend gerestaureerd in zijn tweede wereldoorlog-uitzicht. Foto : archief Jacques Cohn.



Oorspronkelijk motorrijtuig 305 en een (gekoppeld ?!) tweede exemplaar verlaten, eveneens vóór de eerste wereldoorlog, de toen nog van dubbelspoor voorziene St.-Jakobsmarkt en rijden de Kipdorpbrug op. In het huis met het trapgeveltje woonde een sigarenfabrikant, terwijl een vermoedelijk defekt in het glasnegatief ons belet, achter het beroep van mijnheer Verstrep te komen, die het grote winkelpand op de hoek van de Molenbergstraat en de St.-Jakobsmarkt betrok. Let ook even op de twee telefoonmasten. Foto : archief Jacques Cohn.



Een iets „jonger” plaatje van motorrijtuig 305 op lijn 3 aan het voormalig Zuidstation, vermoedelijk kort na de eerste wereldoorlog. Het rijtuig is reeds ingrijpend verbouwd en sleept een bijwagen uit de reeks 901-1049. Het is zomer, want de zijpanelen van de bijwagen zijn weggenomen. Rijtuig 305 stond in 1942 zijn nummer af aan soortgenoot 209. Foto : archief Jacques Cohn.



Wedergeboorte

Na het opzoeken (en in sommige gevallen mits enig geluk terugvinden) van zoveel mogelijk documenten en foto's uit die duistere geschiedenisperiode van het Antwerps stadstrambedrijf en na het van gedachten wisselen met getuigen die één en ander nog bewust hadden beleefd, slaagde Eric Keutgens, initiator van het ATAM, erin gaandeweg alle stukjes van de historische puzzel bijeen te leggen; puzzel die een geschiedkundig verantwoord beeld moest opleveren voor de restauratie van rijtuig 305.

Voorzien van zoveel mogelijk exacte gegevens ging men in het Hobokense De Lijn-atelier aan het werk. Gaandeweg herkreeg het rijtuig zijn gedaante uit 1943, uiteindelijk zelfs tot in de kleinste details. Hierbij werd door het personeel een buitengewoon mooi en méér dan overtuigend resultaat bereikt, dat zelfs de meest kritische historische toets kan doorstaan.

Bij gelegenheid van de vijftigste verjaardag van de Bevrijding van Antwerpen werd motorrijtuig 305 tijdens het weekeinde van 3 en 4 september 1994 op de Groenplaats tentoongesteld. Vele honderden belangstellenden bewonderden het rijtuig, zowel binnenin als aan de buitenkant; het geklik van talloze fototoestellen was daarbij niet van de lucht.

Op zondag 11 september 1994 werd, voor „Open Monumentendag”, het rijtuig nogmaals aan het publiek getoond, ditmaal vóór het gebouw „Weg en Werken” aan de Draakplaats en in het gezelschap van het eveneens subliem gerestaureerd motorrijtuig 181. Beide wagens zullen vervolgens aan de verzameling van het Antwerps Tram- en Autobusmuseum worden toegevoegd.

Interessante literatuur

Een met vele foto's, oorlogsdokumenten, kaarten en dienstregelingen geïllustreerde en door Eric Keutgens geschreven brochure vertelt het verhaal van het stads- en streekvervoer tijdens de tweede wereldoorlog in de provincie Antwerpen. Tegen overschrijving van 500 F op rekening 001-1661873-48 van het ATAM, 2600 Berchem, onder vermelding „Tram WO2”, wordt het werk u toegestuurd. Blijft mij nog de bijzonder aangename verplichting, de heer Jacques Cohn allerhartelijkst te danken voor het ter beschikking stellen van de unieke fotodokumenten m.b.t. de oorspronkelijke rijtuigen 209 en 305.

Staf Cuyt

De enige overblijvende in het crème geschilderde Antwerpse De Lijn-„dépanneur” 8853 ((ex-5853, ex-(4) 413)) bracht, in de gietende regen, zijn voormalige collega 305 naar de Groenplaats en haalde hem 's avonds weer op. Let bij rijtuig 305 op koersbord, verduistering en publiciteit ! 4 september 1994, foto Paul Possemiers.

Een te weinig gekende, naaste buur :

De Luxemburgse spoorwegen CFL

EEN WOORDJE VOORAF

Dit artikel heeft helemaal niet de bedoeling, de Luxemburgse spoorwegen in hun historische of hedendaagse context te plaatsen. Het moet eerder worden gezien als een (gedeelte) toeristische impressie en als een door een spoorwegliefhebbersbril geworpen blik op een betrekkelijk klein maar bijzonder simpatisch en levendig bedrijf.

In 1993 bracht ik een geplande vakantie in het noorden van het Groothertogdom Luxemburg door; in 1994 liet zware autopcech me voor twee weken in het zuiden van dit mooie landje vastlopen : twee excuses om met foto-toestel en pen de CFL „te lijf” te gaan.

Het resultaat was, gezien de grote verscheidenheid aan onderwerpen, méér dan de moeite waard...

„ALL ELECTRIC CFL”

Sinds het einde van 1993 is het hele Luxemburgse spoorwegnet, voor zover mij althans bekend, onder draad. Het laatste „gat” in de bovenleiding werd gedicht op de „Noordlijn”, tussen Ettelbruck en het Belgische Gouvy (waar op dit ogenblik het elektrisch verkeer - nog - niet verder kan, zodat rechtstreekse treinen tussen de hoofdstad Luxemburg en Liège nog steeds door diesels worden gesleept).

Een op zijn minst merkwaardige toestand heerste tot bij de volledige elektrificatie op een kort zijtakje van het lijngedeelte Ettelbruck - Troisvierges : het lijntje Kautenbach - Wiltz werd reeds vooraf elektrisch bereiden !

In juli 1993 was ik in Troisvierges getuige van de laatste nachtelijke werken aan de bovenleiding. Tegenover de kampeerplaats hield daar het knarsend over-en-weer rijden van de werktrein met ladderwagons en het gebonk van hamers waarmee de hangdraden werden bevestigd de kampeers uit hun min of meer verdiende nachtrust. Mij leverden deze activiteiten enige fraaie nachtopnamen op.

LIJNEN

Ruw geschat en op de kaart wellicht niet zo nauwkeurig „gemeten” moet de huidige totale lijnlengte van de CFL, in enkel- en dubbelspoor samen, ergens tussen de 240 en de 270 kilometer bedragen. Ik weet het : „officiële” documenten zullen hieromtrent uiterst nauwkeurige gegevens kunnen verstrekken, maar gezien het min of meer speelse karakter van deze bijdrage verkoos ik, mijn onderwerp op een andere wijze te benaderen. NMBS-lijn 42 overschrijdt even voorbij Gouvy de Belgisch-Luxemburgse grens, richting Luxemburg-stad. Tussen grens en hoofdstad wordt deze



Luxembourg station, 2 mei 1988 : „Carel & Fouché” leverden in 1975 aan de CFL de elektrische stellingen 251-256. De gedeeltelijk geribde plaatbekleding doet eventjes denken aan de NMBS-„Budd”-stellen.

lijn meteen de langste doorgaande CFL-spoorlijn (de reeds hoger vernoemde „Noordlijn”). Twee „zijtakjes” zijn op deze belangrijke verbinding geënt : het in westelijke richting lopende lijntje tussen Kautenbach en Wiltz en het oostelijk gerichte, nog kortere stukje spoor tussen Ettelbruck en Diekirch, dat het voor bekeken houdt vlakbij de bekende brouwerij in dit laatste stadje. (Bij een spoorse beschrijving van het zg. „Klein Zwitserland” horen onvermijdelijk een aantal verkleinwoorden !)

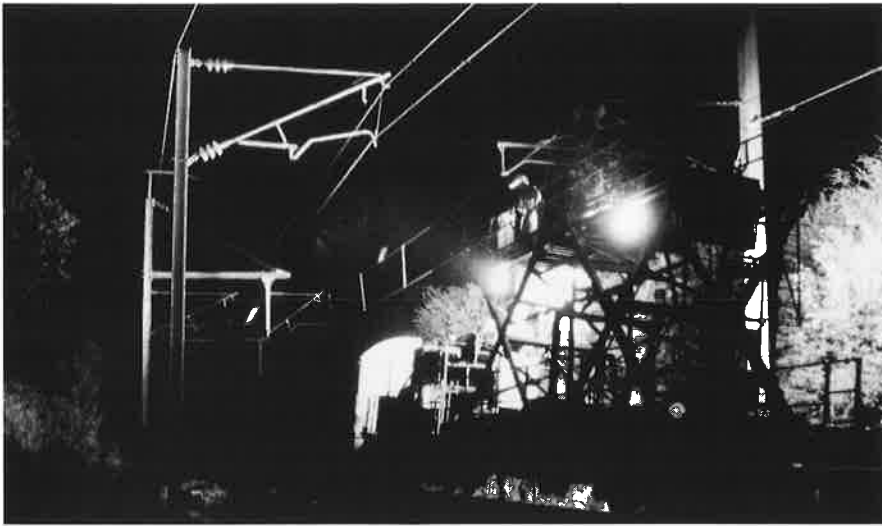
Hoofdstad Luxemburg is de figuurlijke draaischijf van de CFL-activiteiten : van daaruit rijden de treinen immers naar het „binnenland” maar evenzeer naar België (met drie grensoverschrijdingen : het reeds vermelde Gouvy in het noorden, Kleinbellingen in het

westen en Rodange in het zuidwesten), Frankrijk (met eveneens drie „passages” : één in Rodange - die dus zowel op de NMBS als op de SNCF aansluit - en nog twee zuidelijk gerichte takken die in de buurt van Esch-sur-Alzette en Dudelange van nationaliteit wijzigen) en tenslotte Duitsland, dat langs Wasserbillig in het oosten en na het overschrijden van de Sûre (Sauer) wordt bereikt. Zodoende worden er vanuit Luxemburg vaste diensten gereden op Luik en Brussel, op Thionville en Metz en op Trier - en bij uitbreiding vanzelfsprekend op alle min of meer belangrijke Europese steden.

De „grootste” CFL-spoorinfrastructuur is geconcentreerd op een betrekkelijk klein maar voor het Groothertogdom levensbelangrijk gebied in het zuiden en het zuidwesten : een ongelij-



Nog in 1993 reden de door „Westwaggon” in 1956 gebouwde dieseltreinstelletjes uit de reeks 201-208 de lokale CFL-treinen tussen Luxemburg en Troisvierges. Stel 201(-211 ?) overschrijdt in Goebelsmuehle de Sûre en duikt in de tunnel, richting Ettelbruck. De bovenleiding was toen (juli 1993) nog niet „gebruiksklaar”.



In juli 1993 werd in Troisvierges 's nachts nog ijverig gewerkt om de hangdraden van de bovenleiding te bevestigen.

ke spoordriehoek, gevormd door de lijnen Luxembourg - Pétange enerzijds en Luxembourg - Esch-sur-Alzette - Pétange anderzijds omsluit immers de bijna volledige staalindustrie; een regio waarin o.a. de Luxemburgse staalreus „Arbed” over uitgebreide sporenbundels beschikt, waarop met bedrijfseigen traktiematerieel wordt gerangeerd en gereden. Toch heeft ook deze streek, als gevolg van de internationale staalcrisis, harde klappen moeten incasseren. Steenkool en ijzererts worden sinds geruime tijd niet meer ter plaatse gedolven maar uit het buitenland ingevoerd, onder meer langs de haven van Antwerpen. Het zuidwestelijk netgedeelte is tevens het enige dat over uitwijkmogelijkheden beschikt in geval van „calamiteiten” of storingen op één van beide hoger geciteerde lijnen: België en Frankrijk kunnen (langs Rodange) immers zowel rechtstreeks vanuit Luxembourg als - mits een betrekkelijk korte omweg - via Esch worden bereikt. Blijft nog te vermelden dat met deze

laatste lijn, in de buurt van Noertzange, een korte zijlijn naar Rumelange is verbonden. Verwacht in Luxemburg vooral géén kilometerlange rechttoe-rechtaan spoorlijnen: Ardennen en Eifel hebben reeds vele eeuwen geleden hun soms diepe stempels op het Groot-hertogelijk landschap gedrukt. Maar dat maakt het precies zo interessant!

STATIONS EN HALTEPLAATSEN

Wie met de trein vanaf Brussel of vanuit Liège naar Luxembourg rijdt, bemerkt onderweg talrijke intussen buiten dienst gestelde haltes, waar onkruid welig tiert op de verlaten perrons en wachthuisjes en gebouwen met stukgeslagen ruiten nog slechts dienen als niet-zo-bedoelde „containers” voor allerlei soorten vuilnis en als méér dan vermoedelijke behuizing voor velerlei ongedierte.

Niets daarvan na het overschrijden van de Luxemburgse grens: iedere halte, elk stationnetje is keurig netjes onderhouden en in vele ge-

vallen met heelwat méér dan één bloemetje versierd. De kleinste stopplaats informeert de (soms toch schaarse) reizigers met een duidelijke dienstregeling en laat de klant(en) niet in de brandende zon noch in de plensende regen staan.

De Luxemburgse spoorwegen blijken de voorbije jaren enorme inspanningen te hebben geleverd om de reiziger op een passende wijze te ontvangen en te vervoeren.

Troisvierges, een plaats met nauwelijks een paar duizend inwoners, kreeg een geheel nieuw en zeer aantrekkelijk station, terwijl bv. het oudere stationsgebouwtje in Wiltz tot in de puntjes wordt verzorgd. De CFL vindt het niet beneden haar waardigheid, haar treinen te laten stoppen bij de onbeduidendste halte om één eenzame reiziger te laten op- of afstappen.

Esch-sur-Alzette, met 25.000 inwoners de tweede „stad” (wat heet?) van het Groot-hertogdom, heeft een vrij groot stationsgebouw dat beslist niet de eerste prijs in architectuur in de wacht zal slepen, maar dat de - zelfs gehandicapte - klant wel de mogelijkheid biedt om op de meest comfortabele wijze de twee reizigersperrons te bereiken of te verlaten: voor spoor 1 is een ruime en door de klant te bedienen lift aanwezig; sporen 2 en 3 zijn langs een breed en bereideneerd aangelegd „hellend vlak” toegankelijk. Een voorbeeld van klantenservice dat sommige Belgische „internationale” stations (of althans de ontwerpers ervan) het schaamrood naar de wangen moet doen stijgen...

Bij het spoorwegpersoneel, zowel in de „Gare de Luxembourg” als aan de kleinste halteplaats, ontmoette ik slechts uiterst hoffelijke en hulpvaardige mensen.

Het kan dus nog!

MATERIEEL

Het station van Luxembourg-stad biedt de spoorwegfotograaf een „stukje paradijs op aarde”. Enkele uurtjes geduld en de - vanzelfsprekend niet immer aanwezige - ideale belichtingsvoorwaarden leveren een uiterst gevarieerd en kleurrijk palet aan internationaal traktie-, reizigers- en goederenmaterieel op. Tot de „vaste” klanten behoren de DB, de NMBS en de SNCF, maar ook reizigersrijtuigen en goederenwagens van o.a. de FS, de NS, de Oebb en de SBB behoren tot de min of meer regelmatige bezoekers. Bij het Belgische traktiematerieel kon ik reeds lokomotieven uit de reeksen 20 en 55 en elektrische stellingen uit de reeksen 129-150 (Budd) en 301-440 (al dan niet van een tussenrijtuig voorziene Breaks) „vastleggen”. Toegegeven: géén overweldigende massa, wél NMBS-materieel in een „andere” omgeving.

Het voorgaande mag niet uit het oog laten verliezen dat ook de CFL zelfs over een redelijk gevarieerd traktiepark beschikt, waarbij zowel de „oudjes” als de „jonge generatie” onze aandacht verdienen.



Luxembourg station, deze maal op 21 juli 1994: de „Luxembourg - Liège Express” is bescheidener dan zijn grootse naam doet vermoeden: slechts drie M4-rijtuigen verbergen zich in de schaduw van de perronoverkapping; zij worden wel gesleept door een „macho”-traktie, bestaande uit de NMBS-diesels 5531 en 5505.

Tot bij de volledige elektrificatie van de Noordlijn pendelden nog in 1993 de door „Westwaggon” in 1956 gebouwde tweeledige dieseltreinstellen uit de reeks 201-208 tussen Luxemburg en Troisvierges over en weer, afgewisseld met door diesellokomotieven uit de reeksen 16 en 18 sleepte reizigerstreinen. Geruime tijd vóór haar verdwijning werd bij de reeks 201-208 de nummering klaarblijkelijk „ontdubbeld” : ieder rijtuig uit een stel kreeg een afzonderlijk nummer, zodat deze serie de rest van haar dagen zo te zien heeft gesleten onder de nummers 201-208 en 211-218; vermoedelijk gekoppeld als 201/211, 202/212 enz. De vroeger eveneens met dit materieel gereden diensten naar Trier (Duitsland) worden heden verzekerd met de fraaie DB-dieselmotorstellen 628-/928-, reeds voorzien van het nieuwe logo van de Deutsche Bahn.

Alhoewel ik, strikt genomen, slechts twee hele dagen op CFL-fotosafari trok en daarnaast enkele al dan niet toevallige „losse flodders” schoot tijdens toeristische uitstappen, slaagde ik erin een méér dan behoorlijk gedeelte van het CFL-traktiepark te fotograferen. Naast de reeds vermelde reeksen 1601-1604 (1955, Anglo-Franco-Belge), 1801-1820 (1963-64, La Brugeoise et Nivelles) en 201-208 kreeg ik eveneens het volgende materieel voor de lens : elektrische lokomotieven serie 3601-3620 (1958-59, Le Matériel de Traction Electrique), elektrische stellingen reeks 251-256 (1975, Carel & Fouché), rangeerdiesels 801 (801-806, 1954, Anglo-Franco-Belge), 907 (901-913, 1958, Brissonneau & Lotz) en de vrij recente 1032 (1988, Jenbacher Werke). Tenslotte mogen de in 1991-92 door de Dietrich geleverde, sobere maar zeer comfortabele tweeledige elektrische stelletjes „2000” beslist niet onvermeld blijven. Deze serie start bij het nummer 2001 en loopt reeds tot minstens het nummer 2022 (het precieze aantal kon ik tot op heden niet achterhalen; het staat echter vast dat reeds een vervolgreeks aan het instromen is).

P.S. : in alle CFL-reizigersmaterieel geldt een absoluut rookverbod, een maatregel waarvoor ik - verstokt roker - alle begrip kan en wil opbrengen !

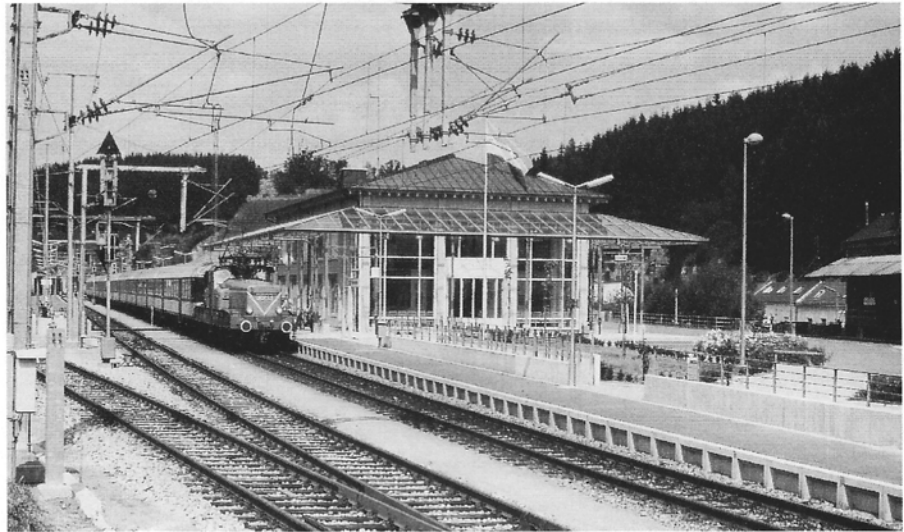
OP FOTOSAFARI

Bij het begin van dit artikel vermeldde ik reeds dat omvangrijke technische autoproblemen mijn echtgenote en mezelf gedurende twee weken in zuidelijk Luxemburg immobiliseerden.

Teneinde de tijd te doden zette ik onze belevenissen, beschenen door een hete juli 1994-zon, op papier. Hier volgt het relaas van mijn CFL- en AMTF-fototrips (AMTF : Association de Musées et Tourisme Ferroviaires) :

„Toch weer treintjes...

Buiten een uiteenrafelende vliegtuig-condensstreep is verder niets wits in de staalblauwe hemel te bekennen.



Het geheel nieuwe station in Troisvierges, 21 juli 1994 : „lelijke eend” 3603 staat, met zeven rijtuigen aan de haak, klaar voor vertrek naar Luxembourg.

Wij schrijven zondag 24 juli 1994 en alles laat voorzien dat het opnieuw een gloeiend hete dag zal worden. De voorbije donderdag, 21 juli en België's nationale feestdag, heb ik op aandringen van mijn echtgenote (die vermoedelijk een dagje van mijn gezeur af wilde) een groot gedeelte van het Luxemburgse spoorwegnet verkend, daarbij uitstekend geholpen door de CFL zelf.

Een dagkaart, die nota bene tot maximaal 32 uur geldig blijft en die, naast het gebruik van de hele Luxemburgse spoor-infrastructuur ook het reizen met alle autobusdiensten toelaat, kost de luttele som van slechts 140 frank.

Vanuit Esch-sur-Alzette ging het voor eerst naar Luxembourg station, waar altijd wel iets interessants te fotograferen is. Vervolgens nam ik plaats in één van de uit drie M4-rijtuigen samengestelde Luxembourg - Liège express, gesleept door twee stoere NMBS-diesels 5531 en 5505, die mij in iets minder dan een uur naar Troisvierges bracht. Onderweg

stapte een groepje Nederlandse jongeren op de trein, dat persé naar „Troisvergers” (sic) wilde maar dat desondanks samen met mezelf op mijn bestemming afstapte.

In 1993 brachten wij onze vakantie bij de „Drie Maagden” door. De CFL legde toen de laatste hand aan de elektrificatie van de lijn Luxembourg - Troisvierges - Gouvy : ik wou wel eens weten met welk materieel deze verbinding heden op Luxemburgse bodem wordt bereiden. Onderweg naar Troisvierges kruisten ons zowel een ouder elektrisch CFL-stelletje uit de reeks 251-256 als een modern 2000'tje. Op de terugweg had ik „fotografengeluk” : lelijke elektrische lokomotief 3603 sleepte uit Troisvierges niet minder dan zeven rijtuigen richting Luxembourg, alhoewel de trein bij vertrek hooguit een tiental reizigers aan boord had !

In Kautenbach onderbrak ik de terugreis om het simpatische lijntje Kautenbach - Wiltz te berijden, dat in lang vervlogen dagen nog met Bastogne is verbonden geweest, sindsdien



Tussen Kautenbach en Wiltz kan men, over een afstand van niet minder dan ongeveer 8 km, comfortabel elektrisch reizen, zij het onder „tramway”-bovenleiding. De lijn bezit zelfs één „tussenstation” : Merkholtz, waar CFL 2001 de fotograaf zal oppikken. Kortom : „de trein is altijd een 'béétje' reizen”...



In de bundel van Rodange ontdekte ik op 24 juli 1994 het in 1988 door de Oostenrijkse „Jenbacher Werke“ gebouwde, tweeassige CFL-rangeerlokomotief 1032. Met zijn sobere lijnen is dit al bij al een fraai machine'tje.

alle belang zo goed als verloren heeft maar dat, desondanks, door de CFL werd onder draad gebracht nog vóór het gedeelte Ettelbruck - Troisvierges op de noordelijke hoofdlijn elektrisch kon worden bereiden.

Tussen Wiltz en Kautenbach pendelde stel 2001 in een gezapig vaartje in een uurdienst heen en weer. Onderweg, nabij Wiltz, is in Merkholtz één tussenhalte voorzien. Wellicht is dit de reden waarom de reisduur in één rijrichting niet minder dan tien-en-een-halve minuut bedraagt.

In Wiltz stonden, tot mijn stomme verbazing, een viertal goederenwagens in de „bundel“. Heel af en toe kan er dus op dit „tracé“ een goederentrein worden gefotografeerd!

Opnieuw kon ik het fijne rijgedrag van de 2000-stelletjes naar waarde schatten. Opvallend is bij dit fraaie materieel de eerste klasse-afdeling : zij onderscheidt zich van de democratische tweede klasse slechts door een andere kleur van de zetelbekleding en de gordijntjes en door vasttapijt in plaats van rubber-

matten op de vloer. Het zetelmodel is precies hetzelfde en de stoelen staan eveneens in een twee-twee opstelling, zij het misschien met iets meer beenruimte.

Vanaf Kautenbach ging het met lokomotief 1604 opnieuw richting Luxemburg. Tussen Troisvierges en Ettelbruck zijn nog grote delen van de lijn enkelsporig aangelegd, zodat nogal eens moet worden gewacht op een uit de tegenovergestelde richting komende trein. Ook het niet onaanzienlijke goederenverkeer moet op die wijze worden afgehandeld, wat alleszins vertragend zal werken.

Opnieuw werden vervolgens de verschillende sporen van het Luxemburgse station onder „fotografenvuur“ genomen, wat plaatjes moet opleveren van CFL-, DB, NMBS- en SNCF-materieel.

Tenslotte spoorde ik, met een grote omweg, via Pétange (waar zich een CFL-werkplaats bevindt die echter geen bijkomend foto-voer bezorgde) terug naar Esch-sur-Alzette.

.....



AMTF nr. 12, een Pruisische T7 uit 1903, vertrekt omstreeks 1980 met zijn GCI-trein uit het stationnetje van Fond-de-Gras. De machine is heden nog steeds in dienst! (Alle foto's bij dit artikel : Staf Cuyt.)

Keren we nu terug naar heden, zondag. Teneinde eventjes te ontsnappen aan onze onvrijwillige maar niet zo strenge gevangenschap op camping „Gaalgebierg“ besloten we de „collega's“ van AMTF, de enige Luxemburgse vereniging die een normaalsporige museumspoorlijn uitbaat, te bezoeken. Onze Nederlandse camping-buur was zo vriendelijk ons aan het station in Esch af te leveren. Met de - ongevraagde - hulp van de treinwachter geraakten wij zonder problemen in Rodange, waar een lange en door een hete zon beschenen klim naar het vertrekpunt van de museumlijn begon. Daar bleek dat we nog ruim twee uur op het vertrek van de trein zouden moeten wachten... Reeds omstreeks 1980 bezochten wij een eerste maal het AMTF-museumbedrijf. Veel is er sedertdien bij de exploitatie niet veranderd : nog steeds wordt een gedeelte van de dienst „verzekerd“ met een oude, tot op de draad versleten en gammele ex-CFL railbus. Een uit 1903 stammende Pruisische T7-stoomlokomotief, afkomstig van de Luxemburgse staalgigant „Arbed“ zorgt voor het rokerige gedeelte van de reis. Twee verbeteringen weliswaar : hier en daar zijn, voornamelijk in bogen, de er soms zeer slecht bijliggende rails onder handen genomen terwijl de rijtuigen (onze trein bestond uit een „Donderbus“ en uit drie ex-NMBS GCI-rijtuigen) heden met beremming gesleept worden - iets wat bij ons eerste bezoek niet eens het geval was, ondanks de tamelijk uitgestrekte en bochtige helling waarop de lijn gelegen is!

Veel bijzonders is er overigens op het nagenoeg acht kilometer lange traject, dat mijns inziens bovendien niet eens over de volle lengte wordt bereiden, niet te beleven : meestentijds rijdt men door een „tunnel“ van groen, die slechts uitzonderlijk een korte blik op het landschap gunt. Desondanks : reizigers-toevloed genoeg voor deze weinig opwindende treinreis.

Uitgerend bij onze terugkeer in Rodange werden wij - in open lucht - vergast op een kort maar krachtig onweer met bijhorende plensbui. Hetzelfde lot viel ons nogmaals te beurt in Esch, waar onze méér dan attente buurman ons aan het station stond op te wachten. Dankzij diens bereidwilligheid geraakten wij in een minimum van tijd nog min of meer droog in onze woonwagen.

Tenslotte is de met deze natuurverschijnselen gepaard gaande verkoeling meer dan welkom !

Hiermede eindigde, wat het spoorweggedeelte aangaat, mijn Luxemburgse 1994-avontuur-tegen-wil-en-dank.

Ik kan de spoorwegfotografen en de andere treinliefhebbers onder onze lezers slechts aanraden, ook eens een kijkje in het Groothertogdom Luxemburg en bij de CFL te nemen!

Staf Cuyt
Augustus 1994

Ex-NMVB-tramtunnel aan de Heizel terug in dienst !

Naar aanleiding van het terug in gebruik nemen van deze tramtunnel door de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB) is het zeker niet ongepast om even terug te kijken op het NMVB-verleden van dit kunstwerk.

De Wereldtentoonstelling van 1958 heeft een zeer belangrijke invloed gehad op de wegen- en traminfrastructuur van onze hoofdstad.

In de jaren die de Expo voorafgingen, voornamelijk in de periode 1956-'57, waren vele plaatsen in Brussel één grote bouwwerf.

De wegeninfrastructuur werd aangepast, enerzijds om een vlotte verkeersdoorstroming te bekomen en anderzijds om behoorlijke toegangswegen te verwezenlijken naar Expo 58.

De NMVB en de MIVB waren dan ook verplicht hun spoorinstallaties op verscheidene plaatsen en op bepaalde baanvakken grondig te wijzigen of aan te passen. Dit gebeurde hoofdzakelijk in 1957.

Wij beperken ons tot enkele belangrijke sporenaanpassingen van de NMVB : de keerlus Rogierplein (in dienst 11.10.1957); het baanvak Rogierplein - Mommaertsstraat; de Jubelfeestlaan; de Sint-Lambertusplaats; de omgeving van de Wereldtentoonstelling (1956-'57); de Meiselaan; de Houbalaan; het baanvak Hallepoort - Grondwetplaats; de



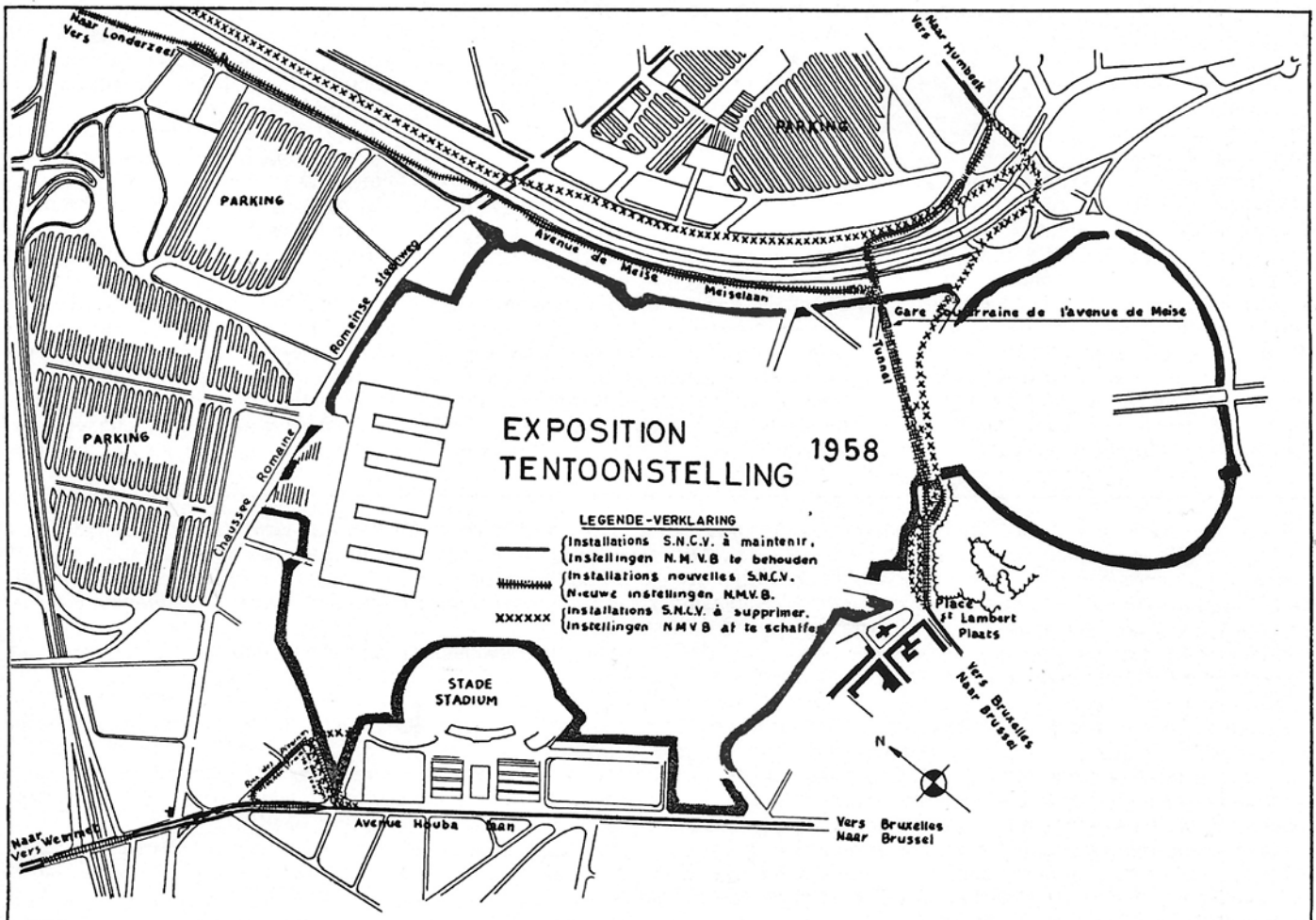
Park van Laken, Expoterrein, 15 september 1956. Op de voorgrond : de bouw van de ondergrondse halte. Rechts het begin van de uitgravingen richting Londerzeel. Foto E. Roels, verzameling Eric Keutgens.

Jamarlaan en het vak Jamarlaan - Eloystraat.

Voorgaande opsomming illustreert zeer duidelijk welk bijzonder belang er werd gehecht aan deze

grootse wereldmanifestatie.

Op al deze plaatsen zijn ondertussen de buurtspoorweginstallaties verdwenen; alleen de tramtunnel aan de Heizel trotseerde de tijd.





Laken, april 1957. Tram L van Londerzeel (standaard 10210) komt van het Sint-Lambertusplein en rijdt de Heizeltunnel in. Links, op het braakliggend terrein, is men begonnen met de aanleg van de opstelsporen binnen de keerlus. Foto Frans Keutgens.

In de jaren 1956-'58 werden in totaal 18 km spoor door de dienst Weg en Werken van de NMVB aangelegd of verplaatst.

De tramtunnel was het grootste aan te leggen kunstwerk binnen de omheining van het tentoonstellingspark; een gedeelte ervan bevond zich ook onder de Meiselaan.

Vóór de aanvang van de bouw van Expo 58 waren de NMVB-sporen in deze omgeving aangelegd volgens het aangeduide, gekruiste tracé (zie de tekening).

De aan te brengen wijzigingen waren echter nodig om aan twee vereisten te kunnen voldoen :

Het gebied van het tentoonstellings-terrein, ingenomen door de sporen van de tramlijnen G (Grimbergen), L (Londerzeel), H (Humbeek) en S (Strombeek), moest volledig worden vrijgemaakt om er het grote paviljoen van Frankrijk op te richten. Ook de tramoverweg van de Meiselaan moest worden afgeschaft.

Beide vraagstukken werden opgelost door de bouw van de tunnel op het expoterrein en de verlenging ervan onder de Meiselaan, voor de tramlijn Brussel - Humbeek.

De tramlijn naar Londerzeel werd verplaatst en in eigen bedding aangelegd langs de westkant van de autosnelweg Brussel - Antwerpen, tussen de tunneluitgang en Meise (Drij Pikkel), over een lengte van ongeveer 2,5 km. De tunnel en de toegangshellingen werden bestudeerd, aanbesteed en gebouwd door resp. de „Maatschappij van de Wereldtentoonstelling 1958” voor wat het baanvak binnen de omheining betreft en door het Ministerie van Openbare Werken voor het baanvak onder de Meiselaan.

De konstruktie werd begin maart 1956 gestart.

De grondwerken werden in open lucht uitgevoerd, na het verlagen van het grondwaterpeil.

De tunnel werd ter plaatse gebouwd in gegoten gewapend beton; zijn lengte bedroeg 520 m, de binnenbreedte tussen de wanden was 7 m (voor de aanleg van dubbelspoor) en de hoogte 5,35 m (4,80 m tussen spoorvlak en bovenleiding).

Binnen, langs de wanden, werden wateraflopen aangebracht met een breedte van 85 cm; zij waren met betontegels afgedekt en dienden ook als dienstweg voor het onderhoudsperso-

neel van de installaties en eventueel, in geval van nood, voor de evacuatie van de tramreizigers.

Ter hoogte van de Meiselaan bedroeg de breedte van de tunnel 9,30 m over een afstand van 45 m. Op deze plaats werd een ondergrondse halte gerealiseerd met perrons van 2 m breed. Deze halte werd bereikt langs twee vaste trappen vanaf de Meiselaan.

De twee toegangshellingen hadden een lengte van 140 m (kant Londerzeel) en 370 m (kant Grimbergen).

De hele tunnel lag naar de Meiselaan toe in een helling van maximum 6 cm per meter.

Het kunstwerk kwam op 20 februari 1957 in gebruik voor de tramdiensten L (Brussel - Londerzeel) en L doorstreept (Brussel - Wolvertem). De eerste trams die de tunnel inreden kwamen om 9.44 u uit Londerzeel en om 10.10 u uit Brussel (naar Londerzeel).

Op 29 maart 1957, vanaf aanvang dienst, gebruikten ook de rijkstrijtuigen van de lijnen H (Humbeek), G (Grimbergen) en S (Strombeek) de tramtunnel, maar in afwachting van diens volledige afwerking volgden zij de reisweg van de lijn L tot aan de Romeinse Steenweg.

Vanaf het toekomstige tramstation Esplanade, gelegen in de nabijheid van de Romeinse Steenweg, sloegen zij dan rechtsaf naar de Meiselaan, op de oude lijn L, om zodoende via een enkelspoor de De Wandstraat te bereiken.

Het deel van de tunnel richting Grimbergen, dat onder de Meiselaan en de autosnelweg lag, werd vanaf 3 juli 1957 bereden door de trams van de lijnen G, H en S. Het hele tunnelcomplex was nu door de buurtspoorweglijnen in gebruik genomen.

De ondergrondse halteplaats kreeg de naam „Dikke Linde”: het was een vaste halte met sectienummer 3.

Het verkeer van de reizigerstreinen was in de tunnel onderworpen aan een bijzondere regeling : de tramstellen moesten binnenin en van buiten verlicht zijn (met gebruik van de koplamp). Er diende in 't bijzonder op getel te worden dat de laatste aanhangwagen verlicht was (met elektrische rode sluitlichten). De verlichting moest worden ingeschakeld aan de laatste halte vóór de tunnel-

AR 133 met aanhanger 19568 in het station van Amonines, bij de „TTA - Musée vivant du tramway vicinal ardennais”.

De 19568 is een metalen Standaard gebouwd door de NMVB-werkhuizen te Merksem. Tesamen met de ketelwagen B.8314 werd dit aanhangrijtuig deze zomer aangekocht door de provincie Brabant voor de verzameling van het Buurtspoorwegmuseum te Schepdaal. Begin september verhuisden beide tramrijtuigen naar Schepdaal, waar zij tijdens de Open Monumentendag aan het publiek werden voorgesteld.

Op 25 juni jl. bracht de vereniging VeBOV een bezoek aan de TTA waarbij, naar aanleiding van het nakende vertrek, nog een extra fotorit met de 19568 werd gemaakt. Dia Bob Boogaerts.

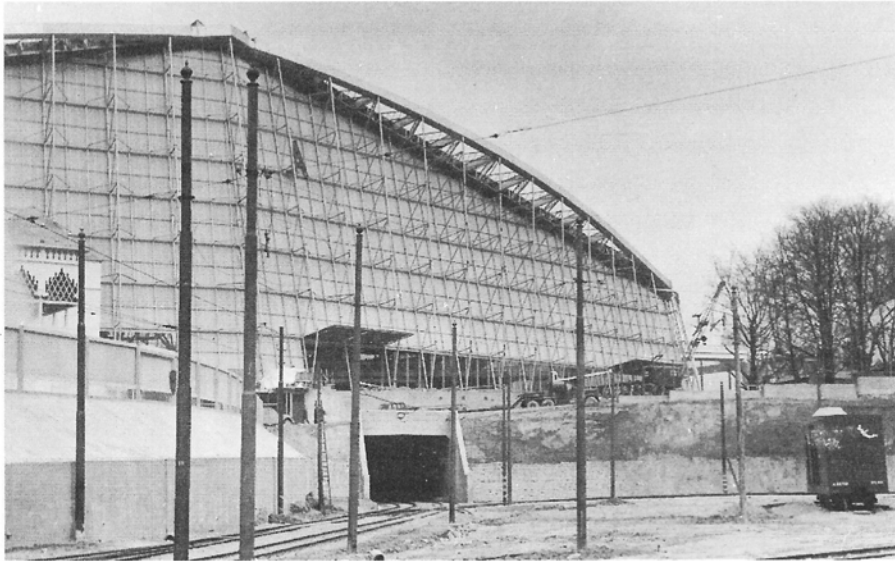
Het gelede motorrijtuig 6102, in oorspronkelijke versie, poseert naast het klassieke SO-tramstel 9028 aan het kaastation te Oostende.

De dag na deze opname reed de 6102 zich ter hoogte van Raversijde in de mist te pletter tegen de toen amper een week voordien afgeleverde 6103. De niet beschadigde delen van deze twee trams werden samengevoegd tot de huidige 6102. De hedendaagse 6103 is een extra, na de serie bijgebouwd exemplaar.

Dit betreurenswaardig ongeval kende nog een merkwaardige reeks „opvolgers”, waarbij telkens een tram inreed op een voorgaand traag rijdend of stilstaand voertuig, zo o.a. de 6037 in de 6036 op 2.10.83 te Mariakerke, de 6021 in de 6029 op 25.1.92 te Knokke en zeer recent nog, op 31.7 jl., de 6031 in de 6020 te De Haan.

6 april 1981, dia Bob Boogaerts.





De werken in april 1957 : ingang van de tramtunnel, zijde Beneluxpoort, met in de achtergrond het expopaleis van Frankrijk, waarvoor het oude tramtracé moest verdwijnen. Foto Frans Keutgens.

ingang. Het doven van de lichten gebeurde bij het verlaten van de tunnel. ten laatste aan de eerste halte er voorbij.

Tram L naar Londerzeel reed voor het laatst door de tunnel op 4 oktober 1968. De beperkte spitsuurdienst Wolvertem - Brussel (Rogier) verliet hem definitief vanaf 26 juni 1970.

Na de afschaffing van de laatste tramdienst Brussel - Grimbergen (31 juli 1978) werd de tunnelruimte nog vele jaren gebruikt om overtollig trammaterieel te bergen, dat er bleef staan in afwachting van zijn overbrenging naar andere NMVB-groepen, van

verkoop aan belangstellenden of van verschroming.

Na zestien jaar quasi inactiviteit wordt de tunnel, tot voor kort nog steeds „Buurtspoorwegtunnel” genoemd, vanaf 1 september 1994 opnieuw door trams bereden. Ditmaal zijn het echter geen „Boerentrans” - de kranige trams van de toenmalige Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen - die er door rijden en die er ruim twintig jaar gebruik van maakten.

MIVB-tramlijn 19 zal voortaan haar noordelijk eindpunt in de wijk De Wand hebben in plaats van de hoogvlakte van de Heizel te beklimmen.



Laken, april 1957. Tramhelling en tunnelingang kant Meiselaan (voor trams naar Londerzeel). Een standaardmotorrijtuig in dienst op lijn S (Strombeek) komt uit de tunnel (tijdelijke reisweg). De over de hellingmuur kijkende eerste persoon is de auteur van deze bijdrage. Foto Frans Keutgens.

Komende van Groot-Bijgaarden en vervolgens Sint-Agatha-Berchem, Koekelberg en Jette doorkruisend, rijden de trams langs de nieuwe spoorinfrastructuur van de de Smet de Naeyerlaan en de Sobieskilaan, om ter hoogte van het Sint-Lambertusplein naar rechts af te buigen naar de nu opnieuw gebruikte tunnel.

Deze gewijzigde reisweg biedt voordelen aan de inwoners van de wijk De Wand, die heden via lijn 19 tot het metrostation Stuyvenbergh kunnen sporen, waar zij aansluiting hebben op de metro richting stad en tot Neder-over-Heembeek zullen kunnen rijden.

Lijn 19 mag bovendien worden beschouwd als een belangrijke schakel in de openbaar vervoer-ringverbinding tussen de gemeenten in het noord-westen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en naar het centrum van de stad. Reizigers komende van Groot-Bijgaarden, Sint-Agatha-Berchem en Koekelberg kunnen, via het station Simonis en de metrolijnen 1 en 2, bijna in heel het Gewest terecht, ook tot de Mutsaard en tot Neder-over-Heembeek.

MIVB-lijn 23 wordt eveneens verder opgewaardeerd. Deze tramlijn werd reeds eerder doorgetrokken van het Winston Churchill-rondpunt tot het Noordstation, bij gelegenheid van de indienststelling van de verlenging van de Noord-Zuid-lijn van het Zuidstation tot het Albertplein.

Heden wordt tramlijn 23 nog belangrijker, gelet op het feit dat ze voorbij de Lambermontlaan doorgetrokken wordt naar de Heizel langs de Van Praetbrug, de Oorlogskruisenlaan, de wijk De Wand en de „tunnel van de Dikke Linde”.

Voor de inwoners in het oosten van Brussel wordt zodoende een rechtstreekse verbinding naar de Heizel in dienst gesteld. Tramlijn 23 rijdt nu bovendien voor 95 % op eigen bedding.

De heringebruikname van de tunnel onder het Park van Laken zal, samen met de daarmee gepaard gaande netwijzigingen, ongetwijfeld een positieve weerslag hebben op het openbaar vervoer in de hoofdstad.

Eric Keutgens, augustus 1994

Bronnen :

- La SNCV et les relations avec l'Exposition Universelle et Internationale de Bruxelles 1958.

- Onze Buurtspoorwegen, jaargang 1957.

- Dienstbevelen NMVB, groep Brabant (nr. 409-11.2.1957), (409/1-16.2.1957), (409/5-26.3.1957), (417-29.6.1957).

- Persmap MIVB : „Ingebruikstelling Heizeltunnel”.

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 !**



Lokomotief 2001 is zopas aangekomen in Brussel Zuid. Het spreekt voor zich, dat van deze nieuwe machine de nodige foto's moesten worden gemaakt. Op de vooravond van het vijftigjarig bestaan van de NMBS kon men zich geen beter onderwerp voorstellen. De reeks 20 was immers een heuse wereldprimeur: een gelijkstroomlokomotief met groot vermogen, gestuurd door thyristoren. Foto NMBS.

NMBS elektrische lokomotief reeks 20

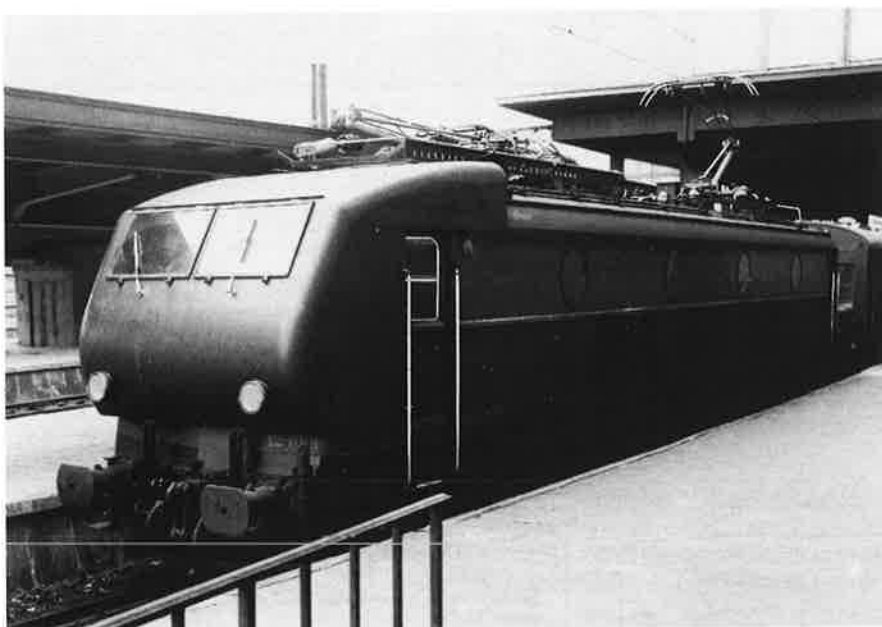
ONTSTAAN

Begin 1968 werden door de NMBS plannen ter studie genomen voor het ontwerpen van een vierspanningslokomotief met een vermogen van meer dan 5000 kW (7000 pk). Tevens moest die nieuwe machine worden voorzien van de modernste elektronische vermogensregeling met thyristoren.

In de loop van mei en juni 1969 werden, om de bouw van deze nieuwe lokomotieven optimaal voor te bereiden, tussen Aalter en Landegem proefritten gereden tegen hoge snelheid. Tijdens één van die proefritten werd op 28 mei 1969 een snelheid van 206 km/h bereikt!

Deze proefritten hadden onder meer tot doel de vormgeving van de kast, die reeds voordien was bestudeerd in de windtunnel van het Instituut voor Dynamica „Von Karman” in St.-Genesius-Rode, uit te testen.

Lokomotief 124.001 (later 2401) werd daartoe voorzien van een „voorzetneus” en uitgerust met Faively-pantografen. In feite was deze lokomotief de reeds in 1958 verbouwde



In mei en juni 1969 werden op de lijn Brussel - Oostende, tussen Aalter en Landegem, proefritten tegen hoge snelheid gereden met lokomotief 124.001. Zij was daartoe uitgerust met een experimentele „neus”, ontworpen voor het bepalen van een optimale stroomlijning van de toekomstige reeks 20. Op de foto zien we de proefmachine klaar voor vertrek in Brussel Zuid. Foto NMBS.

voor nog slechts twee spanningen (1,5 en 3 kV).

Deze „afslanking” kon echter niet geheel in overeenstemming worden gebracht met de behoeften van dat ogenblik. Er was intussen reeds beslist, acht machines uit de reeks 25 om te bouwen tot tweespanningslokomotieven voor de Beneluxdienst. Mede hierdoor ontstonden in het binnenverkeer hoe langer hoe meer lokomotieftekorten. Bovendien moest men rekening houden met de zeer aanzienlijke leeftijd van de reeks 29, waardoor herstellingen steeds duurder uitvielen door het ontbreken van de benodigde onderdelen. De reeks 26 beschikte weliswaar over een merkwaardig goede adhesie, doch deze machines waren onderworpen aan snelheidsbeperkingen als gevolg van hun ietwat onrustige loop.

Daarenboven nam de verkeersintensiteit verder toe en werden de eisen voor het verwerken daarvan steeds scherper gesteld.

De nieuwe lokomotieven moesten bijgevolg aanzienlijk betere prestaties kunnen leveren dan de tot dan toe in dienst zijnde machines.

Bij nadere beschouwing was er dus een grotere nood aan traktievoertuigen voor de gemengde dienst in het binnenlands verkeer ontstaan. Het volstond om uit het oorspronkelijk ontwerp drie van de vier stroomsystemen te „schrappen” om over dergelijke lokomotieven te beschikken, die eenvoudig van opvatting, voldoende sterk en met de modernste elektronische traktieregeling uitgerust waren. De nieuwe machines werden ondergebracht in de reeks 20, nadat de oudjes van het ex-type 120 hernummerd waren als reeks 28.

OPVATTING

Het lastenboek voorzag in de bouw van een lokomotief voor zowel reizigers- als goederendienst, met een maximum dienstnelheid van 160 km/h en met een trekkracht aan de haak van 12 ton bij maximum snelheid, 23 ton in continuïteit en 32 ton bij het aanzetten. Het gebruik van de nieuwste halfgeleider-technieken (diodes en thyristoren) met een traploze regeling werd eveneens voorzien.

Het toekomstige traktievoertuig moest een reizigerstrein van 850 ton (= 17 rijtuigen) kunnen slepen tegen een voortdurende snelheid van 160 km/h op vlakke lijnen. Op een helling van 16 o/oo moest de machine in staat zijn om met eenzelfde trein vanuit stilstand te vertrekken. In goederendienst moest de lokomotief op de bochtige en hellingrijke lijn 162 (Namur - Arlon) een trein van 1100 ton kunnen slepen tegen 80 km/h. Op vlakke lijnen moest eenzelfde prestatie geleverd worden met een last van 3000 ton aan de haak!

LEVERING

In januari 1975 werd een eerste serie van 15 machines besteld bij de Belgische konstruktoren BN en



In de tweede helft van juli 1975 verliet het eerste „paradepaardje” van de NMBS de werkplaatsen van BN in Nivelles. Op het verbindingsspoor van de fabriek naar Baulers werd even halt gehouden voor een fotosessie. In de achtergrond zien we het fabriekslokomotiefje van BN nauwlettend op de gebeurtenissen toekijken.

Na de eerste proefnemingen werd de lokomotief op 9 september 1975 in Charleroi-Sud officieel aan de minister van Verkeerswezen en aan de pers voorgesteld. Op 17 september mocht de NMBS haar in ontvangst nemen. Foto NMBS.

ACEC, met een optie voor een vervolgorde van 10 eenheden.

De aflevering van de eerste 15 machines liep van juli 1975 tot april 1976.

In september 1975 werd de optie voor de vervolgorde een effectieve bestelling bij dezelfde konstruktoren. Deze 10 lokomotieven verlieten de fabriek in de periode tussen juli 1977 en januari 1978.

De NMBS werd hiermede de eerste spoorwegmaatschappij in de wereld die beschikte over gelijkstroomlokomotieven met hakkers van middelgroot vermogen bij hoge spanning. Zij bezat, met de 20'ers, het machinetype dat zij altijd graag had gewild: een sterke lokomotief van stevige konstruktie, gemakkelijk in het onderhoud en in staat om met voldoende vermogen snelle reizigerstreinen te slepen op de grote aslijnen.

TECHNISCHE BESCHRIJVING

Kast

Het geraamte bestaat hoofdzakelijk uit gebogen en gelaste staalplaten en vormt één geheel met de plaatbekleding van de kast. Het dakgedeelte bestaat eveneens uit aaneengelaste gebogen platen en banden, door spleetlassing op het geraamte bevestigd.

Het onderstel is samengesteld uit aan elkaar gelaste stalen caissons. Een centrale koker laat de doorvoering van de elektrische kabels toe.

Draaistellen

De drie assen van elk draaistel worden ieder afzonderlijk door volledig vrij opgehangen traktiemotoren aangedreven. De ACEC-overbrenging van het type G is verend.

De draaistellen zijn uitgerust met het wielsmeersysteem Sécheron dat enkel de buitenste draaistellassen pulserend smeert indien daartoe de noodzaak bestaat.

De wielen zijn van het type „monobloc”, zij hebben een doormeter van 1250 mm.

Het draaistel en de lokomotiefkast zijn met elkaar verbonden door een laaghangend trekwerk. Per bogie onderscheiden we twee delen:

- twee trekstangen aan de vóór- en achterzijde van het draaistel;
- verbindingstangen tussen de bevestigingspunten van het trekwerk.

Ophanging

De gehele ophanging bevindt zich in een asymmetrische schraagbalk die aan de buitenkant van elk draaistel is gemonteerd. Deze asymmetrische vorm herstelt de gelijke verdeling van de asbelasting van het draaistel.

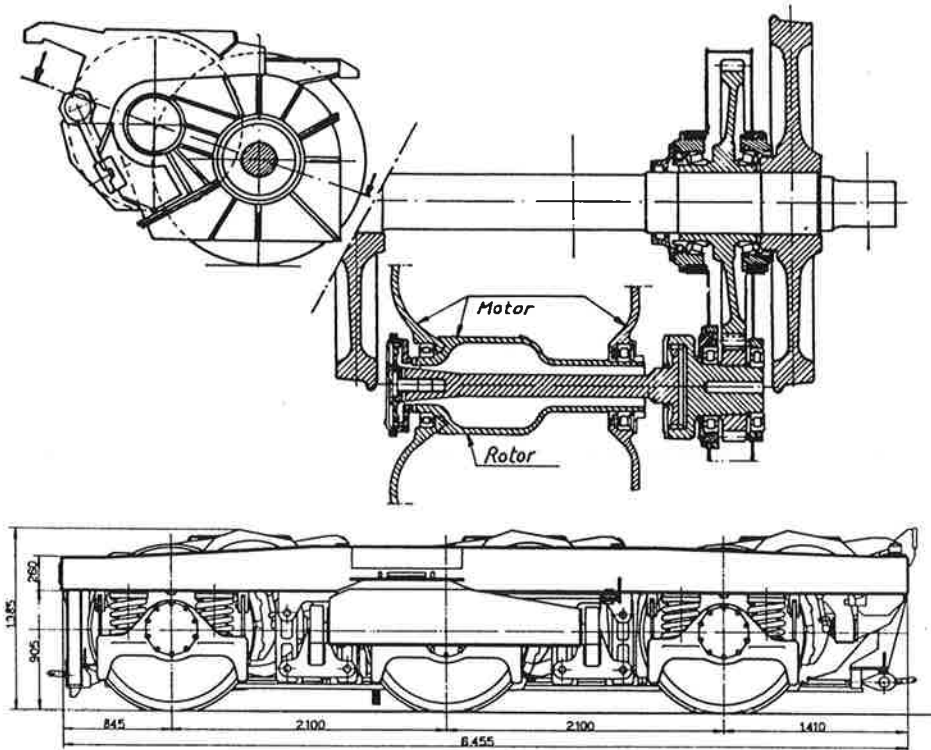
Van bij de eerste proefritten was men aangenaam verrast door de zeer rustige loop van de lokomotieven; zij liepen zelfs rustiger dan het voor die eigenschap geprezen type 23.

De reeks 20 verwierf dan ook snel de faam één van de meest comfortabele machines met zes aangedreven assen te zijn.

De verende ACEC-overbrenging „type G”

De overbrenging „type G” behoort tot de tweede generatie van overbrengingstypes; zij werd sinds 1958 gedurende lange tijd beproefd op lokomotief 124.001 (2401).

Door middel van een torsiestang met elastische gewrichten drijft het motoranker het rondsel en het op de as gemonteerde drijfwerk aan. Het rondsel en het drijfwerk zitten be-



Elastische overbrenging ACEC - type G.

In tegenstelling tot de klassieke „neusophanging” zijn de traktiemotoren van het type 20 volledig vrij opgehangen. Dank zij precisiemechanica was het mogelijk de tandwielkast, het rondsel en het afstandswiel half op te hangen en de reacties over te brengen d.m.v. een torsiestang met elastische gewrichten. Het wegnemen en het „centreren” van de assen worden zodoende zeer gemakkelijk uit te voeren karweien. Opmerkelijk voordeel van deze overbrenging is de aanzienlijke zijdelingse „uitwijking” van de assen, wat bij drie-assige draaistellen een absolute vereise is. Dokument NMBS.

scherm in een plaatstalen kast die, zoals de torsiestang, zijdelingse verplaatsingen tot ±10 mm van de buitenste assen kan opvangen. De driefwerkkast is eveneens verbonden met het draaistelraam d.m.v. een reaktiestang met verende scharnieren. Het wegnemen en het „centreren” van de assen wordt bij dit type van overbrenging dan ook bijzonder gemakkelijk.

Een soortgelijke BBC-overbrenging was reeds vroeger in gebruik bij de NMBS-lokomotieven type 121. Gezien de bij deze machines slechts zeer geringe „uitslag” van de wielen was deze overbrenging niet geschikt voor het gebruik bij drieassige draaistellen.

Stoot- en trekwerk

Buffers : het mechanische systeem is van het klassieke type „Ringfeder”, zoals toegepast op het merendeel van de elektrische lokomotieven.

De lokomotieven 2001 - 2015 hebben buffers van 650 mm (type „reizigers”) met de typisch hockige vorm. De tweede schijf (2016 - 2025) is uitgerust met buffers van 620 mm (type „goederen”); zij zijn te herkennen aan de afgeronde vorm.

Trekwerk : de reeks 20 is uitgerust met een horizontale trekhaak en, met het oog op de invoering van de automatische koppeling, voorzien van een „Stabeg-caisson”, uitgerust met schokdempers en voluutringen.

Stroomafnemers

Er zijn twee stroomafnemers van het type „Faively” gemonteerd op de uiteinden van het dak. Mede door de aërodynamiche vormgeving van het dak waarborgen deze pantografen een onberispelijke stroomafname.

Zij gaan automatisch omlaag bij onvoldoende toevoer van luchtdruk.

Traktiemotoren type LE 772 G

Deze traktiemotoren, die in 1969 voor de meerstroomversie werden ontworpen, bleven integraal behouden voor de éénstromige versie. Zij worden gevoed met zowel „gehakte” gelijkstroom als met gelijkgerichte éénfasestroom. De motoren hebben een onafhankelijke bekrachtiging en hebben zes hoofden zes commutatiepolen. Zij hebben geen compensatiewikkelingen en worden geforceerd gekoeld. De traktiemotoren werden volledig vrij opgehangen en wegen bedrijfsklaar 3530 kg.

Stroomhakkers

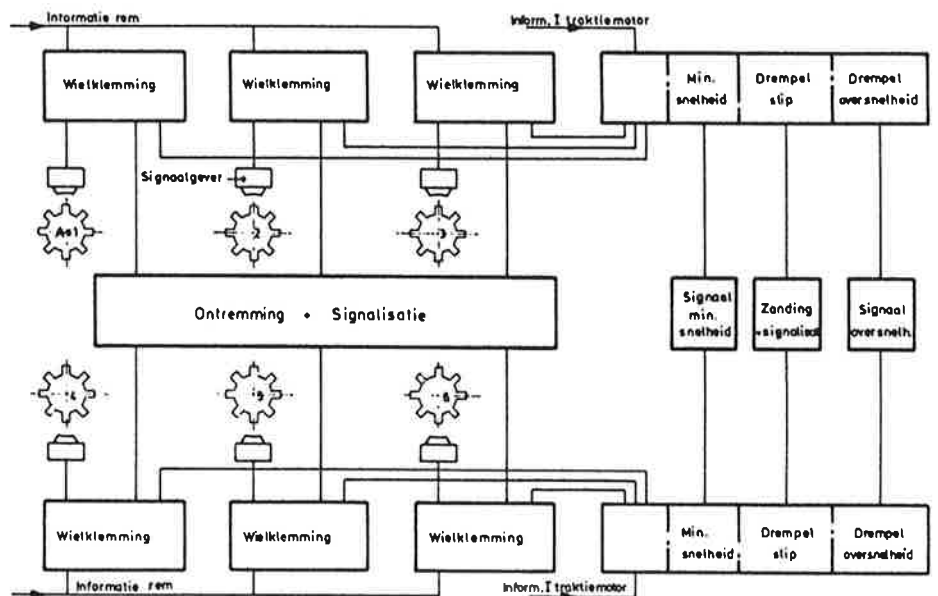
De 20'ers beschikken over twee stroomhakkers die ieder de benodigde stroom leveren aan de motor-ankers van één draaistel. Een stroomhaker kan beschouwd worden als een elektronische schakelaar die gedurende een bepaalde tijd wordt gesloten gehouden en vervolgens wordt geopend. Hierdoor is het mogelijk bij het aanzetten de traktiemotoren te voeden met een veranderlijke spanning zonder gebruik te maken van aanloopweerstand. Deze nieuwe halfgeleidertechniek werd in 1968 uitvoerig uitgetest op motorstel 228.177 (later 177).

Snelheidsopnemers en anti-slip-uitrusting

De snelheidsopnemers zijn magnetisch-statische detectoren. Zij zijn geen meet- of aanwijsinstrumenten, maar vormen een vitaal onderdeel in de besturing van de lokomotieven. Zij hebben volgende functies :

Bij tractie :

- meten van de snelheid van de lokomotief en vergelijken met de ingestelde waarde van de stuurcontroller;



Op de tekening zien we het blokschema van de controleinrichting voor het opsporen van slip en/of oversnelheid. Een „statische opnemer”, gemonteerd op de tandwielkasten, telt per tijdseenheid het aantal voorbijdraaiende tanden van de tandwielen. De frequentie van het uitgezonden signaal is recht evenredig met de snelheid van de traktiemotor. De opgemeten onregelmatigheden worden onmiddellijk gesignaleerd en elektronisch bijgestuurd. Dokument NMBS.

- opsporen van „slip” door de versnelling van elke wielas te meten en dienaangaande de nodige commando's door te sturen aan de motorgroep waarvan de motoren te snel of schokkend draaien.

(De elektronische slipregeling komt tussen in minder dan 1/2 sec en verbreekt de seriekarakteristieken van de groep motoren die sneller begint te draaien. De motoren van de andere groep ondervinden daarvan geen hinder en behouden hun toerental.)

- opsporen van „oversnelheid” van één of meerdere motoren (of overschrijding van 180 km/h voor de lokomotief) en desgevallend uitschakelen van de stroomhakker.

Bij remming :

- opsporen van een geblokkeerd wiel of van een te sterke snelheidsvermindering van om het even welk wiel.

Snelschakelaar DUR

Zoals de andere traktievoertuigen is ook deze lokomotief uitgerust met een ultra-snelle stroomonderbreker.

Nochtans heeft deze schakelaar een bijzonderheid : hij beschermt het geheel van de stroomkringen en wordt elektro-pneumatisch bediend.

Omdat de klassieke uitschakeltijd van 1/100 sec te lang is om de elektronische apparatuur voldoende te beveiligen, werd een „kalibreerspoel” aangebracht. Normaal is deze „maatspool” buiten werking. Via een thyristor is een condensator, die bestendig opgeladen blijft, aangesloten op het systeem. Bij een te hoge stroomsterkte, of bv. het smelten van een hakkerzeering, veroorzaakt dit een plotse ontlasting van de condensator, die via de maatspool een schakelaar doet afvallen met een reactietijd van 0,001 sec.

Compressor

In de machinekamer is één motor-compressoraggregaat ingebouwd. De compressor heeft een debiet van 2500 l/min en wordt rechtstreeks aangedreven door een asynchrone draaistroommotor.

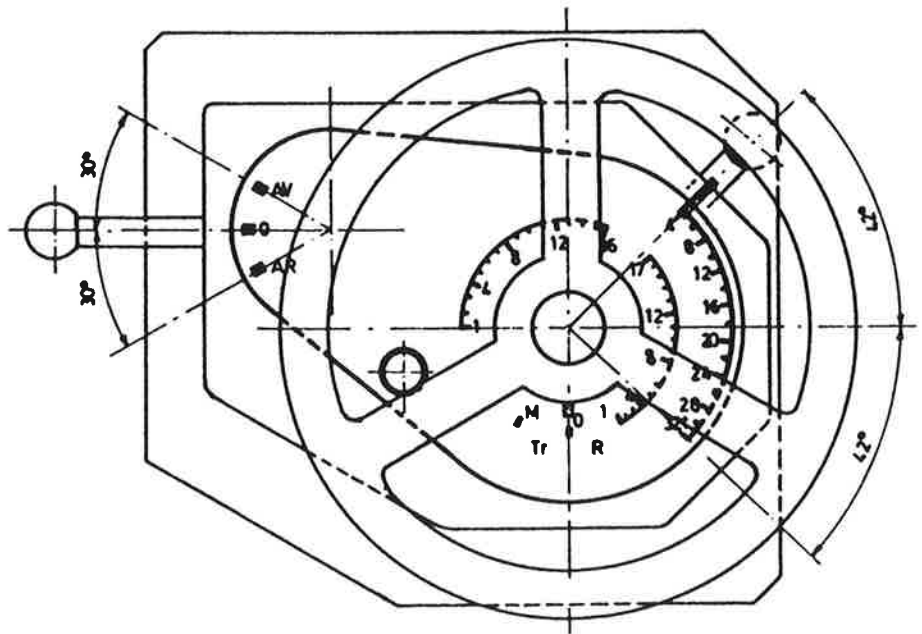
Ventilatie

Voor de afkoeling van de traktiemotoren zijn zes motor-ventilatorgroepen voorzien (één per traktiemotor) die worden aangedreven door asynchrone draaistroommotoren. De aanzuiging van de lucht gebeurt door luchtspletten die aan beide zijden in de langswanden van de lokomotiefkast werden voorzien.

De elektronische apparatuur, die zeer gevoelig is voor temperatuurschommelingen, wordt in gesloten kring gekoeld door vier ventilatoren. De stroomhakkers, de afvlakspoelen en de smoorspoelen van de ingangsfiler worden door aparte ventilatorgroepen gekoeld.

Remmen

Voor de „krachtpatsers” die de 20'ers toch zijn, is het noodzakelijk te kunnen beschikken over voldoende remming. De lokomotieven zijn dan ook uitgerust met vier rem-



De aanzetinrichting van een „20”.

Links bevindt zich de rijrichtingskruk; rechts de krachtkruk, instelbaar van 4 tot 32 ton. De stuurcontroller beheerst twee gebieden : de traktiezone (Tr) voor de besturing onder het regime met „opgelegde snelheid” (10 tot 160 km/h); de remmingszone (R) met instelbare waarden gaande van 1 tot 17 ton.

Let ook op de speciale rangerstand (M). Dokument NMBS.

systemen :

- een rechtstreekse rem die inwerkt op de lokomotief en de eventueel aangekoppelde tweede machine;
- een automatische rem voor het afremmen van de lokomotief en van de volledige trein;
- een elektronische weerstandsrem;
- een noodrem, inwerkend op de leiding van de automatische rem.

Stuurcontroller (aanzetinrichting)

In elke stuurcabine is een stuurcontroller opgesteld die een rijrichtingskruk, een handwiel voor het instellen van de snelheid of van de remkracht en een krachtkruk omvat. Een onderlinge mechanische vergrendeling voorkomt eventuele verkeerde handelingen.

In de traktiezone heeft de bestuurder een rangerstand voor het bijvoegen van rijtuigen en voor het samedrukken van de buffers. De standen 1 tot 16 stemmen overeen met snelheden van 10 tot 160 km/h. De lokomotief zal bij het instellen van een bepaalde snelheid zolang traktie leveren tot de machine de aangeduide snelheid bereikt. De versnelling hangt uiteraard af van de gekozen kracht en werkt alleen bij het optrekken. De apparatuur komt slechts in werking bij een snelheidsvermindering na een manuele tussenkomst van de treinbestuurder. Deze automatische treinbesturing met „opgelegde snelheid” werd reeds in 1969/70 door ACEC beproefd op een diesel-elektrische lokomotief type 210 (210.202) en op een elektrisch motorstel bouwjaar 1953 (228.040) en was vervat in het oorspronkelijk project tot ontwikkeling van een (meerstroom)lokomotief van 7000 pk.

Batterij en batterijlader

De lokomotieven zijn uitgerust met een „Saft”-batterij met een capaciteit van 70 Ah. Zij telt 54 in serie geschakelde nikkelcadmiumelementen.

Een batterijlader levert de benodigde stroom voor het opladen van de batterij en voor het voeden van de apparatuur in hulpbedrijf.

Hulptoestellen

De machines beschikken over een uitgebreid aantal controletoestellen dat de bestuurder de nodige informatie verschaft in verband met het traktieregime, de remming, het aanwezig zijn van hoog- en laagspanning en de (eventueel) gedetecteerde defecten of storingen.

De via de aan het onderstel gemonteerde borstels ontvangen seinstanden worden doorgestuurd naar de MEMOR-installatie.

De bestuurder die tijdens het rijden steeds zijn waakzaamheid dient te bewijzen, wordt voortdurend gecontroleerd door het Hasler-registratieapparaat.

Een automatische waakinrichting brengt de lokomotief onmiddellijk tot stilstand ingeval de treinbestuurder de controle over zijn voertuig verliest. Verder beschikken de bestuurders nog over de klassiek aanwezige hulpmiddelen, waaronder een bezandingsinstallatie voor het aanzetten bij slechte weersomstandigheden of op vervuilde sporen.

Onnodig te vermelden dat de machines ook beschikken over verwarming, verlichting, verluchting, bliksemafleiders enzovoort.

Voor de verbetering van het comfort van de bestuurders is in de stuurposten een schotelverwarmer en een



De stuurstanden zijn volledig volgens ergonomische principes opgebouwd. Er is tevens gebruik gemaakt van de meest moderne apparatuur, wat de bestuurder de nodige veiligheid en comfort moet bieden bij het uitoefenen van zijn taken. Toch komen een aantal instrumenten zeer bekend voor, zoals ondermeer de Faively-sleuteldoos, de verschillende V- en A-meters en de stuurcontroller. Foto NMBS.

thermo-box aanwezig.

De bedieningslessenaars zijn opgebouwd volgens ergonomische principes en ogen zeer overzichtelijk en modern.

NUMMERING - STATISTIEKEN

Van bij de levering kregen de machines de nummers 2001 tot 2015 (eerste schijf) en 2016 tot 2025 (tweede schijf).

Ingevolge een ongeval op 10 april 1991 in Habay, op lijn 162, waarbij lokomotief 2010 betrokken was en erg beschadigd werd, verdween de machine voor geruime tijd in de centrale werkplaats Salzinnes.

Ongeveer een jaar later, op 13 mei 1992, geraakte de 2020 betrokken bij een aanrijding te Hatrival. Deze lokomotief werd nog erger beschadigd dan de 2010, zodat herstelling niet meer opportuun bleek. Zij verdween dan ook uit de exploitatie op 1 oktober 1992. De nog bruikbare onderdelen werden gedemonteerd en (gedeeltelijk) gebruikt bij de heropbouw van de 2010 die inmiddels terug op de sporen is verschenen.

SCHILDERING(EN)

Bij levering :

2001-2015 en 2016-2023 : donkergroen met gemetalliseerde zilvergrijze sierbanden;

2024 en 2025 : als gevolg van de invoering van de nieuwe huisstijlkleuren werden deze beide lokomotieven afgeleverd in het geel met brede staalblauwe sierbanden. Vooral op het front was de versiering bijzonder geslaagd.

Na grote revisie :

Alle lokomotieven ontvingen een gestandaardiseerde staalblauwe schildering met gele zichtbaarheidsbanden. De eerste twee machines (2006 en 2016) hadden aanvankelijk op de neus een geel vlak met daarin het in staalblauw aangebrachte nummer. Omwille van de eenvormigheid werd korte tijd nadien dit gele vlak niet meer voorzien en werd het lokomotiefnummer op het front eveneens in het geel aangebracht.

De lokomotieven 2007 en 2009, die getooid waren met een gele omranding rond de koplampen (met daartussen het B-embleem van opvallend groter

formaat), dienden deze eigenheid prijs te geven.

BESLUIT

Kort na de aflevering van de eerste machines begonnen voor de ingenieurs van de konstruktiefirma's en van de NMBS de kopzorgen. De afregeling van o.a. de motor-alternatorgroep liep niet van een leien dakje, ten gevolge van het fluctueren van de rijspanning op de bovenleiding. Hierdoor werd de draaisnelheid van de alternator ongunstig beïnvloed. Deze staat op zijn beurt in voor de voeding van de driefasige wisselstroom aan de hakers. Door de „onstabiele” voeding werden de hakers steeds ontregeld.

Hier moet men weten dat het afstellen van de machines slechts mogelijk was tijdens het rijden zelf, dus terwijl zij in dienst waren. Elk probleem werd grondig bestudeerd en verbeterd bij alle reeds afgeleverde machines. De nog in aanbouw zijnde lokomotieven werden bij BN zelf aangepast. Toch bleven nog enige tijd storingen optreden. Op zichzelf niet eens zo verwonderlijk, wanneer men rekening houdt met het indrukwekkend aantal nieuwigheden waarmee men werd gekonfronteerd.

De kritiek, niet te beschikken over een prototype om het nieuwe ontwerp tot in de details uit te testen, kan echter gemakkelijk worden weerlegd. Het volledig nieuwe concept zou ertoe hebben geleid, dat men moest kunnen beschikken over meerdere prototypes. Niet alleen had dit het project nog duurder gemaakt en, niet onbelangrijk, zou daardoor de leveringstermijn aanzienlijk worden verlengd. Tussen het ontwerp en de aflevering verliepen immers reeds vier jaar ! Gezien het chronische tekort aan traktievoertuigen was het verkieslijk zo snel mogelijk over de nieuwe lokomotieven te kunnen beschikken. Men mag niet uit het oog verliezen dat het bouwen en het bedrijfsklaar afleveren van lokomotieven, zelfs in een „klasieke” opvatting, ook enkele tijd vergt.

Problemen met de ACEC-overbrenging werden vrij snel opgelost. Deze overbrenging biedt vele voordelen, o.m. de kleine ruimte die nodig is voor het inbouwen van het systeem

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

Toezending volgt langs de post !

en bovendien de gemakkelijke afregeling ervan.

Met de opgedane ervaringen en de steeds verder evoluerende technologie was het mogelijk om gepaste oplossingen uit te werken. Vanzelfsprekend nam dit soms enige tijd in beslag.

Bij de bouw van de lokomotieven van de latere reeksen 27 en 21 heeft men alvast kunnen profiteren van de met de machines uit de reeks 20 geleerde lessen.

Bij gelegenheid van de eerste grote revisie in de centrale werkplaats Salzinnes werden aan de lokomotieven reeks 20 talrijke belangrijke wijzigingen aangebracht, waardoor de ontstane onderlinge verschillen bij het oplossen van vroegere problemen werden weggewerkt: de machines werden terug „eenvormig” gemaakt en de 20'ers verschenen als „herboren” op het spoor.

Sindsdien beschikt de NMBS over een vloot van 24 bedrijfszekere, gemengde elektrische lokomotieven die opgewassen zijn tegen de zwaarste taken. Juist deze eigenschap lag destijds aan de basis van het ontwerp!

Jan Mahieu

BIBLIOGRAFIE

- beschrijvende fiche NMBS;
- dokumentatie voor de bestuurders (boekje HLT);
- historische boeken NMBS;
- archief NMBS;
- tijdschrift „Het Spoor”;
- „Vebov-Koerier”, extra-nummer el, oktober 1976;
- „Rail en Traktie” (KBVVS), nummer 2, 1/1979;
- nota's van de auteur.

DE REEKS 20 IN MODEL

MATHU-MODEL :

Deze firma levert een kant-en-klaar rijvaardig model van de NMBS-lokomotief reeks 20.

Er zijn vijf uitvoeringen beschikbaar, die geschikt zijn voor 2-rail gelijkstroom en voor 3-rail wissel-



De „groene krachtpatzers” waren voornamelijk ontworpen voor het slepen van zware reizigers- en goederentreinen op de lijnen 161/162 (Schaarbeek - Namur - Arlon - Luxembourg). Het beproeven en het uittesten van de lokomotieven gebeurde dan ook meestal op deze lijnen. Op deze foto, genomen in de stationsbundel van Vilvoorde, zien we de 2011 als sleeplokomotief voor een zware ertstrein. Foto NMBS.

stroom (Märklin). De drie kleurstellingen groen, geel en blauw zijn verkrijgbaar. Hierbij dient wel vermeld dat deze modellen, al zijn ze zeer fraai en tot in de allerkleinste details afgewerkt, a.h.w. voorbehouden zijn voor de meer kapitaalkrachtigen onder ons. De verkoopprijs ligt om en bij de 23.000 F en dat blijft nog altijd véél geld voor een (model)-lokomotief...

Bijkomende inlichtingen: Mathu-model, Rue Georges Bodart 49, (B-)6778 MUSSON.

ROCO :

De Prest bvba levert vier versies van de reeks 20.

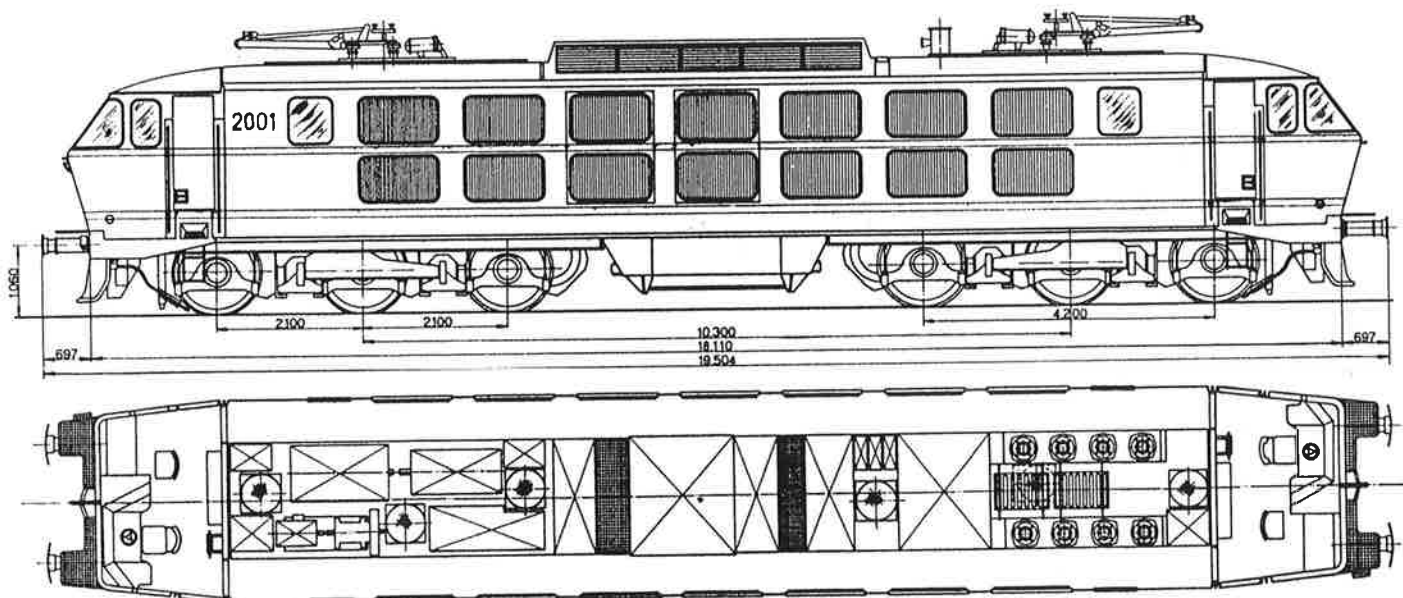
- 2018, blauw, cat. nr. 43670.11 (vervuild door fabriek);
- 2021, blauw, cat. nr. 43670.21 (vervuild

door fabriek);

- 2021, blauw, cat. nr. 43670.1 (gelijkstroomversie);

- 2021, blauw, cat. nr. 43974.1 (wisselstroomversie).

Bij deze lokomotieven hoort nog een aanbouwset nummer 0013, die afzonderlijk dient aangekocht voor het monteren van realistisch ogende baanruimers.



Historisch NMVB-materieel

In dit en in volgend nummer geven wij een overzicht van alle historische trams en autobussen van de voormalige Buurtspoorwegen. Het is zeker niet de eerste maal dat een dergelijk overzicht in amateurbladen wordt gepubliceerd, maar de ontbinding van de NMVB en tal van recente mutaties maken een actualisering noodzakelijk. Het spreekt natuurlijk voor zich dat er in de toekomst nog mutaties zullen gebeuren, wanneer bijvoorbeeld een rijtuig gerestaureerd, gerecupereerd of zelfs gesloopt wordt. Anders is ook dat dit overzicht zal worden weergegeven in tabellen per type voertuig en niet per museum of stelplaats. Zo zullen achtereenvolgens stoomlokomotieven, autorails, autobussen, elektrische motorwagens, bijwagens van de elektrische dienst, bijwagens van de stoomdienst en goederenwagens aan bod komen. Het geheel wordt geïllustreerd met een aantal foto's van enkele minder bekende of „vergeten” rijtuigen. Niet alleen de rijtuigen in musea of op museumlijnen komen aan bod, maar ook de niet gerestaureerde trams worden opgenomen. Ook de eerder schaarse Buurtspoorwegrijtuigen in het buitenland worden vermeld. De enige beperking: omwille van de overzichtelijkheid worden alleen die rijtuigen vermeld die reeds museumvoertuig zijn of daartoe gereserveerd werden. Komen dus niet aan bod: goederenwagens die nog gebruikt worden in normale dienst of voertuigen die als vakantiehuise of kippehok worden gebruikt en (voorlopig) niet gerecupereerd werden.

Voor wat betreft het moderner trammaterieel: hier wordt voorrang gegeven aan hun oud nummer, met vermelding tussen haakjes van hun nummer na 1976 indien het rijtuig dit in de praktijk nog draagt.

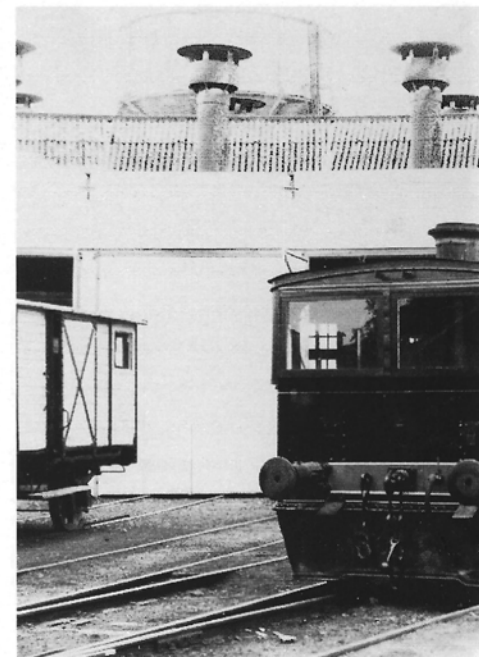
Hopelijk wordt dit overzicht een praktische gids voor de museumfreak of de nostalgische ziel die op zoek is naar al wat oud is en op meterspoor rijdt... S.J.

HISTORISCH MATERIEEL NMVB STOOM / AUTORAIL

NUMMER	PLAATS	STAAT	OPMERKINGEN
303	TEC Henegouwen	S	
634	Stelplaats Natalis	S	
808	Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées	R	1435 mm
813	Museum Schepdaal	S	1435 mm
979	Museum Schepdaal	S	
1000	Museum Edegem	S	ex Raf. Tienen
1066	Museum Woluwe	S	
1075	TTA Blier	R	
1076	TTA Burdinne	N	gedemonteerd
AR 6	Luik Tunnel St.Léonard	N	alleen kast
ART 40	Museum Edegem	S	
ART 50	TTA Burdinne	R	
ART 69	TTA Blier	R	
AR 86	Stelplaats MIVB Haren	B	
ART 89	Grotten van Han	R	
ART 90	Grotten van Han	R	
AR 93	TTA Blier	R	
ART 96	Gemeente Koekelare	S	
ART 123	TTA Blier	R	
AR 133	TTA Blier	R	
AR 145	Grotten van Han	R	
AR 159	Grotten van Han	R	
AR 168	Grotten van Han	R	
AR 193	Museum Schepdaal	S	
AR 266	Grotten van Han	R	
ART 300	TEC Henegouwen	R	

HISTORISCH MATERIEEL AUTOB

NUMMER	PLAATS
840	Museum Edegem
904	Stelplaats Quaregnon
907	Stelplaats VVM Rumst
955	Museum Natalis
1216	Museum Edegem
1515	Museum Natalis
1830	Stelplaats VVM Rumst
1842	Stelplaats VVM Hasselt
2002	Stelplaats MIVB Haren
2094	Stelplaats VVM Hasselt
2450	Stelplaats VVM Rumst
2550	Museum Woluwe
2565	Stelplaats TEC Casteau
2750	Stelplaats VVM Turnhout
2942	Stelplaats VVM Rumst
2975	Luik Tunnel St.Léonard
3066	Stelplaats TEC Casteau
3135	Stelplaats TEC Casteau
3142	Stelplaats VVM Zandvliet
3277	Stelplaats MIVB Haren
3291	Stelplaats MIVB Haren
3442	Stelplaats TEC Casteau
3444	Stelplaats TEC Casteau
3853	Stelplaats MIVB Haren
3993	Stelplaats TEC Casteau
4007	Stelplaats VVM Zandvliet
4168	Van Hool Koningshooikt
4174	Stelplaats VVM Kalken
4188	Stelplaats Casteau
4272	Stelplaats MIVB Haren
4363	Luik Tunnel St.Léonard
G3	Stelplaats VVM Kalken



Locomotief 808 poseert voor de cirkelvorm Vallées in Mariembourg. Links op de foto voertuigen worden op heden eerder sporadis



Na vele jaren een onderdak in Kalken te hebben gevonden, kwam Braine-le-Compte motorwagen 10393 terug naar Henegouwen. Het rijtuig zal door de ASVi gerestaureerd worden. Gosselies, 16 maart 1991. Foto Stefan Justens.

Gebruikte afkortingen:

- R rijvaardig
- S statisch gerestaureerd
- N nog niet gerestaureerd
- B restauratie aan de gang
- W plukwagen voor wisselstukken

ST stoomdienst

Een Duitse V-36 lokomotief (nog) in dienst bij het Belgisch leger

Lezer Frank Jacquet uit Merksem stuurde ons een reeks foto's over een bij het Belgisch leger in Kapellen nog steeds in dienst zijnde V-36 rangeerlokomotief van Duitse origine. Gezien het late uur waarop de oorspronkelijke kleuren-opnamen werden gemaakt, zijn de beelden iets aan de donkere kant uitgevallen, wat ons niet mag beletten ze onze lezers op deze bladzijde voor te stellen.

Er is ons wat de geschiedenis van deze - in 1944 vermoedelijk als „oorlogsbuit” achtergebleven? - machine aangaat slechts bitter weinig bekend, zodat wij de lezers, die iets méér over dit „unicum” zouden weten, hierbij uitnodigen ons alle mogelijke in hun bezit zijnde gegevens en illustraties omtrent het type V-36 in het algemeen en deze „legermachine” in het bijzonder te bezorgen, zodat wij er in een volgend nummer uitgebreider kunnen op terugkomen.

De redactie

De V-36 in dienst bij het Belgisch leger

Op 19 juli 1994 had ik tussen 20.30 en 21.00 uur de mogelijkheid om in het kamp van Kapellen foto's te maken van een militaire rangeerlokomotief die een trein met houwitseren naar het station van Kapellen trok. Deze houwitseren van het 6de artillerie uit Brasschaat Polygoon namen deel aan het troependefilé voor de Nationale Feestdag op 21 juli 1994.

Deze rangeerlokomotief van het type V-36 werd in 1939 in de fabrieken van de „Orenstein & Koppel A.G.”-Berlin te Babelsberg gebouwd. Hij doet in 1994 nog steeds dienst bij het Belgisch leger. Het is één van de weinige nog rijvaardige V-36's. In zijn 55-jarig bestaan heeft deze lokomotief geen noemenswaardige wijzigingen ondergaan. Jaarlijks verplaatst hij nog ongeveer een 500-tal wagens met militair materieel.

Uiterlijk is er bijvoorbeeld de hoorn vóór het machinistenhuis bijgekomen, zoals blijkt uit **foto 1**.

Men kan er eveneens de nog originele bel zien. De lokomotief kruist hier de straat naast het kamp van Kapellen om zich vóór de trein te plaatsen.

Op **foto 2** is het koppelen net gebeurd en wordt de remproef gedaan. De machine beschikt over twee remsystemen: het eerste remt de lokomotief zelf, het tweede beremt de wagens.

Op **foto 3** heeft de V-36 de wissel genomen om terug te keren naar het kamp van Kapellen.

Frank Jacquet



Oude prentkaarten en autobussen

VII : Provincie Namen

De provincie Namen, met een oppervlakte van 3.660,25 km², telde vóór de „fusie” 345 gemeenten; nadien bleven er nog slechts 38 over. Namen is zodoende de enige provincie waarin iedere gemeente in de samenvoeging betrokken werd.

De provincie Namen is onderverdeeld in drie arrondissementen : Dinant, Namen en Philippeville.

Wat het autobusvervoer aangaat waren er in 1932 (de echte „pionierstijd”) 31 autobuslijnen, verdeeld als volgt : 6 provinciale diensten; 5 interprovinciale diensten; 8 postbusdiensten; 1 regiedienst van de Buurtspoorwegen; 11 pachterdiensten (heden verhuurders) van de Buurtspoorwegen.

Deze 31 lijnen werden uitgebaat door 24 verschillende bedrijven, waaronder de firma Adolphe en Robert Marichal uit de Rue des Fossés in Dinant veruit de grootste was.

Het nummer van het „Bewijs van deugdelijkheid” dat tussen 1945 en 1971 vooraan en achteraan op de autobussen stond werd voor het arrondissement Namen voorafgegaan door het getal 71, in het arrondissement Dinant was dit 72 en in Philippeville 73.

Namur, de provincie-hoofdstad

Namur is gelegen aan de N 4, die Brussel met Arlon verbindt en aan de N 90 tussen Liège en Mons.

Bij de fusie voegde men 24 gemeenten aan de stad toe, waardoor de bevolking steeg tot ca. 100.000 inwoners, op een oppervlakte van 178 km².

Als spoorwegknooppunt ligt Namur eveneens op beide voornoemde wegverbindingen. Verscheidene secundaire spoorlijnen werden er reeds in de jaren vijftig opgeheven en (soms) verbust.

De hier afgedrukte vrij jonge prentkaart, gefotografeerd tussen 1952 en 1955, toont een gedeelte van het stationsplein.

Vóór het station : een Büssing TU. 5000 of 5500 (voorzien van een Jonckheere - 6.476 - koetswerk uit 1952) toebehorend aan het heden nog bestaande en gekende bedrijf „Autobus Latour” uit Bouge (Namur). Copyright : Photoperline D. G.

Beauraing

Bedevaardstadsje, geprangd tussen het plateau van de Condroz en het Ardens massief en gelegen op de N 95 die Dinant met Bouillon verbindt.

Voor de spoorwegliefhebbers : Beauraing ligt op lijn 166 (de prachtige „Athus - Meuse-lijn”). Wie kent hier, komende van Bouillon, niet het mooie spoor- en stadspanorama ? Beauraing was op autobusgebied zeker nooit een hoogvlieger geworden, moesten hier tussen 19 november 1932 en 3 januari 1933 niet de drieën-



dertig „verschijningen” van de Heilige Maagd hebben plaatsgevonden. Deze verschijningen aan vijf kinderen, waaronder drie uit het spoorwegaarbeidersgezin Voisin, maakten van Beauraing vrij vlug een bedevaartsoord.

De afgebeelde autobus, geparkeerd in de Rue de Bouillon (de „Grote Baan”), komt uit Everbeek (Oost-Vlaanderen), heden deel van de gemeente Brakel.

Bus 5, een G.M.C. Truck van de firma Virginie Van Ongevalle die de lijn Gentbrugge - Geraardsbergen uitbaatte, was dus ver van zijn reisweg afgeweken. Toen was qua reglementering op autobus- en autocardiënten bijna alles mogelijk !

De prentkaart werd omstreeks 1934-1935 gerealiseerd.

Dinant

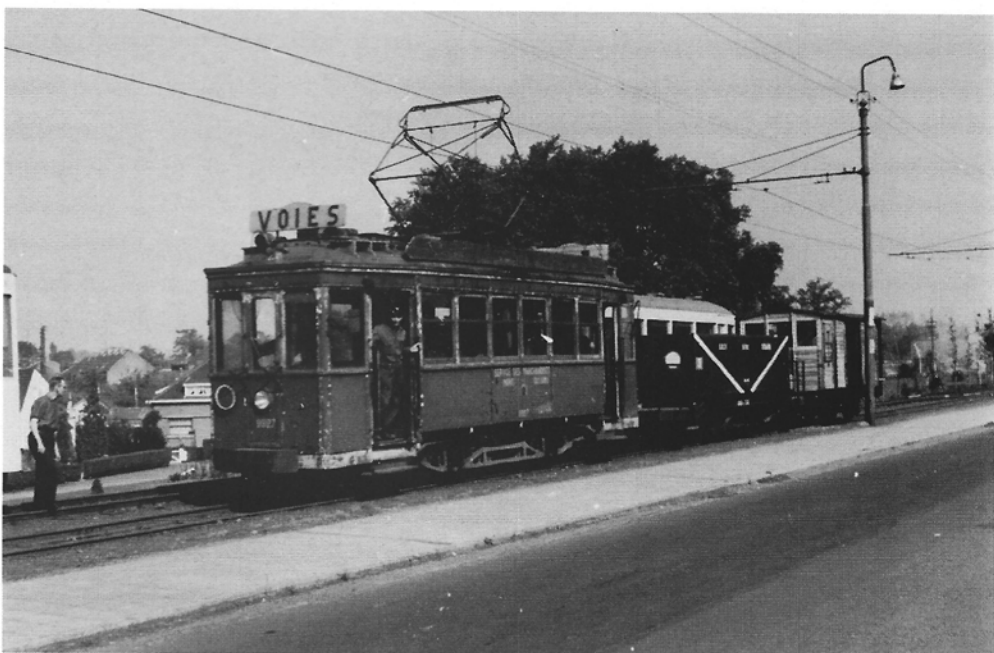
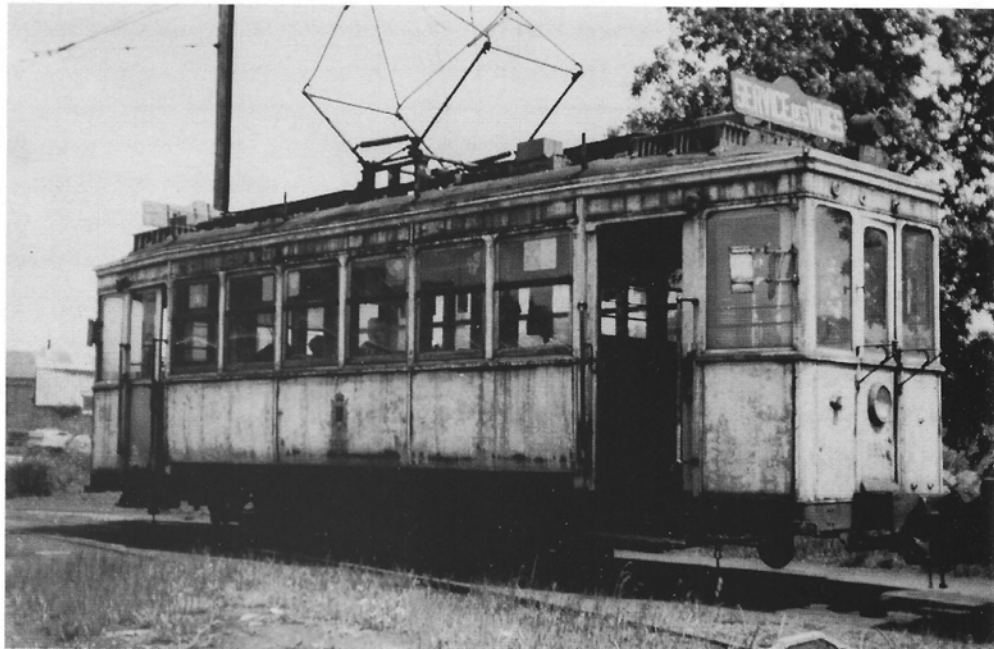
Eerste Belgische stad stroomafwaarts op de Maas, geboorteplaats van Adolphe Sax, bekend om haar Citadel, haar grotten en haar Dinantse koek.

Het „Grand Hôtel des Postes” op de Maasoever, omstreeks 1927. De autobus, een prachtige „Latil” met een vermoedelijk Frans open koetswerk, heeft wellicht net een rit op de lijn Dinant - Rochefort verzekerd. Waarschijnlijk behoorde de bus toe aan het grote autobusbedrijf van Adolphe en Robert Marichal uit Dinant, alhoewel de firma Marichal pas bij K.B. van 4 december 1930 vergunninghoudster van volgende autobuslijnen werd : Dinant - Dorinne - Assesse; Dinant - Sorinne - Ciney; Dinant - Thysnes - Ciney; Dinant - Rochefort; Dinant - Beauraing; Ciney - Houyet - Fischaux.

Wat geenszins wil zeggen dat deze lijnen reeds in dienst waren zonder officiële machtiging !

Gegevens : Atlas van Gemeentefusies, N.V. De Vlijt, 1975; Liste des Services d'Autobus 1932; Gids voor bedevaartplaatsen in België, Licep en Creart, 1994.

Alle prentkaarten behoren tot het Autobusarchief Charles Smits in Edegem.



BVS-SHOP

Station Baasrode-Noord

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

Ruime keuze aan spoorwegliteratuur

BOEKEN, TIJDSCHRIFTEN,
PRENTKAARTEN

Werkwagens van toen (XVIII)

Foto's en tekst : Jacques Cohn

In 1931-32 werden door Dyle & Balcian de tweeassers 9920-39 gebouwd, bestemd voor het net van de Borinage.

Talrijke wagens uit deze reeks waren in de jaren '50 en '60 nog als werkwagens aan te treffen.

Foto 1 : De 9920, nog in het crème geschilderd, heeft dringend een opknappbeurt nodig. De wagen staat in de stelplaats Thuillies (lijn 75 Charleroi - Thuillies) in september 1955, getooid met een koersbord „Service des Voies”.

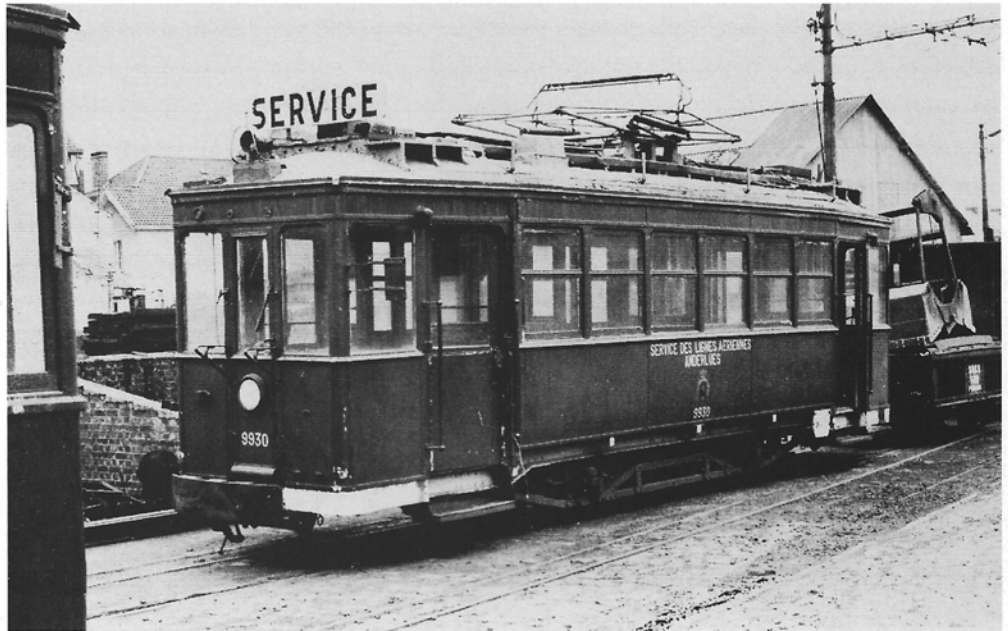


Foto 2 : De 9927 in september 1964 op de Kleine Ring van Mons. Hij trekt een „waterwagen”, blijkbaar gebouwd op het onderstel van een gesloopte mw en een gesloten goederenwagen die tenminste langs één kant uitkijkramen heeft gekregen. De 9927 draagt het opschrift „Service des Marchandises Mons Bassins”.

Foto 3 : Vóór een bijgebouw van het station in Mons staat in juli 1959 de 9929 met een ladderwagen. De oorlogsschade aan het gebouw is nog duidelijk te zien. Let op het afbuigende spoor en de bovenleiding van het toenmalige traject vanaf het station, door de nauwe straatjes heen, naar het stadscentrum. De 9929 draagt het opschrift „Service des Voies Mons”.



Foto 4 : De 9930 in Anderlues stelplaats, mei 1968. Het opschrift luidt : „Service des Lignes Aériennes Anderlues”. Achter de 9930 staat „tussenloper” 8409, die langs één kant een NMVB-koppeling had en aan de andere zijde was voorzien van spoorwegbuffers en -koppeling.

Foto 5 : De 9934, met een lading spoorstaven, wacht de kruisende tram af in La Louvière in april 1965.

Foto 6 : Ditmaal is het de 9937, die op een mistige dag in september 1965 een „stukje spoor” sleept te Bouvy bij La Louvière.



JOCADIS P.V.B.A.

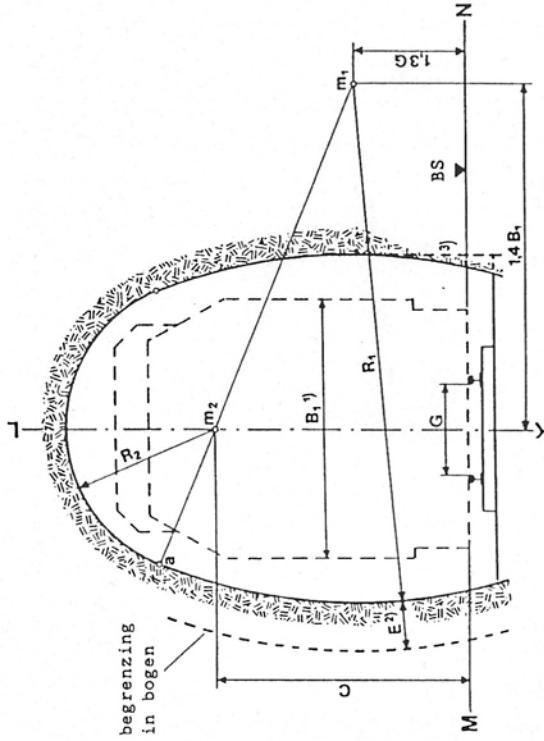
BRUSSELSESTRAAT 53
7850 EDINGEN
Tel. (02) 395 71 05

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

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

2.2 Enkelsporige gewelfde tunnel

uitgave 1987 vertaling 1991



- opmerkingen:
- 1) maat B_1 overeenkomstig NEM 102.
 - 2) vergroting E volgens NEM 103.
 - 3) de tunnelwand kan aan de onderzijde ook recht worden uitgevoerd.

Constructie

1. Tunnelmiddenlijn K - L en horizontale lijn M - N op de bovenkant spoorstaaf (BS) tekenen.
2. Punten m_1 en m_2 volgens afbeelding uitmeten.
tabel voor de waarde C:

bij tunnels zonder bovenleiding:	$C = 2,2 G$
bij tunnels met bovenleiding:	$C = 2,8 G$ bij recht spoor
	$C = 2,3 G$ in bogen
3. Bij recht spoor: boog met straal $R_1 = 2 B_1$ vanuit punt m_1 tekenen (zo ontstaat de vorm van de tunnelwand vanaf de onderzijde tot punt a). Bij bogen R_1 met maat E (NEM 103) vergroten.
voorbeeld voor H0:
gegeven: boogstraal = 700, $B_1 = 48$ (uit NEM 102), $E = 7$ (uit NEM 103)
 $R_1 = 2 B_1 + E = 96 + 7 = 103$ mm.
4. De tegenoverliggende wand wordt in spiegelbeeld geconstrueerd volgens de punten 2 en 3.
5. De boog met straal R_2 (= lijn $m_2 - a$) vanuit punt m_2 tekenen (zo ontstaat het bovendeeel van de tunnel).

Aanbeveling uitgave 1987 vertaling 1991

1. Algemeen

De aanbevelingen in deze norm dienen als hulpmiddel bij het construeren van tunnelprofielen. Vooral in moeilijke situaties, bij voorbeeld in krappe bogen of bij een grote hart op hart afstand van de sporen, dragen ze bij tot een aan de omstandigheden nauwkeurig aangepast profiel.

Om optisch te groot lijkende tunnelingangen te vermijden, dienen tunnelingangen bij voorkeur in een recht of zodanig gebogen spoor te worden geplaatst, dat een vergroting van het profiel van vrije ruimte volgens NEM 103 niet of nauwelijks nodig is.

Tenminste het deel van de tunnelwand dat achter de tunnelingang zichtbaar is, dient te worden nagebootst.

De begrenzing van het tunnelprofiel wordt bepaald door:

- de toegepaste tractie (wel of geen bovenleiding),
- de toegepaste boogstraal,
- de lengte van de gebruikte voertuigen,
- de hart op hart afstand van de sporen bij meersporige trajecten.

Ter informatie van de betreffende maten kunnen de volgende normen worden geraadpleegd:

- NEM 102 - Het profiel van vrije ruimte bij recht spoor,
- NEM 103 - Het profiel van vrije ruimte in bogen,
- NEM 112 - Spoorafstanden.

Bij rechthoekige tunnels wordt tussen de tunnelwand en de begrenzing van het profiel van vrije ruimte een smalle ruimte vrijgelaten. Deze ruimte komt overeen met de veiligheids- of constructieruimte die bij het grootbedrijf in moderne tunnels wordt vrijgehouden.

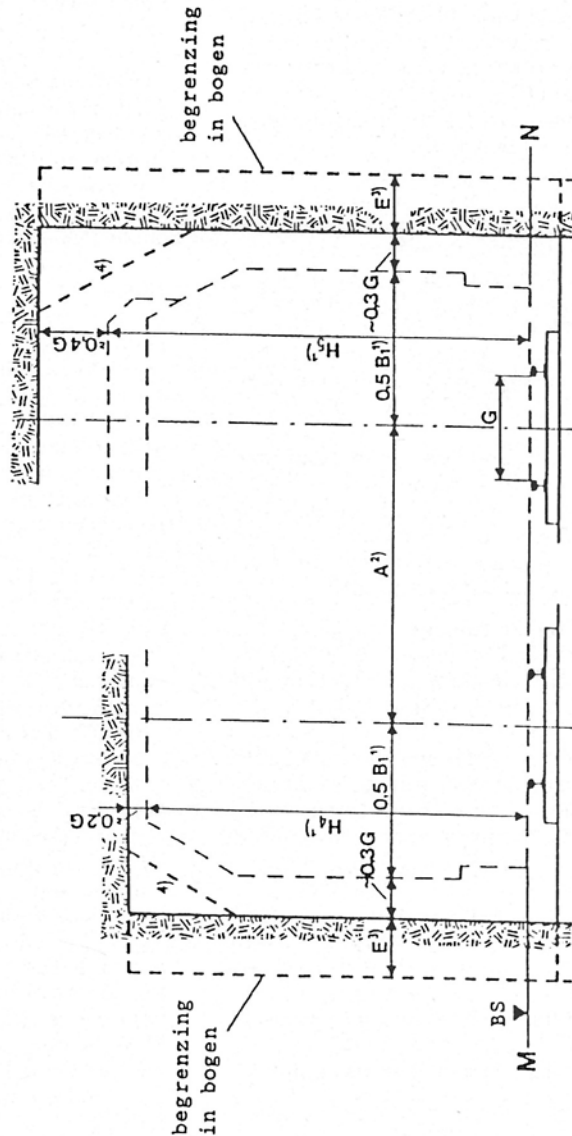
Bij gewelfde tunnels is door de welving deze vrije ruimte reeds aanwezig. Bij gebruik van bovenleiding wordt aanbevolen deze te monteren op de volgens NEM 201 toegepaste minimum hoogte.

Het profiel voor rechthoekige tunnels is ook geschikt voor de vrije doorgang onder bruggen.

In het afgebeelde tunnelprofiel is rekening gehouden met eventuele verkanting volgens NEM 114.

2. Uitvoering

2.1 Rechthoekige tunnel

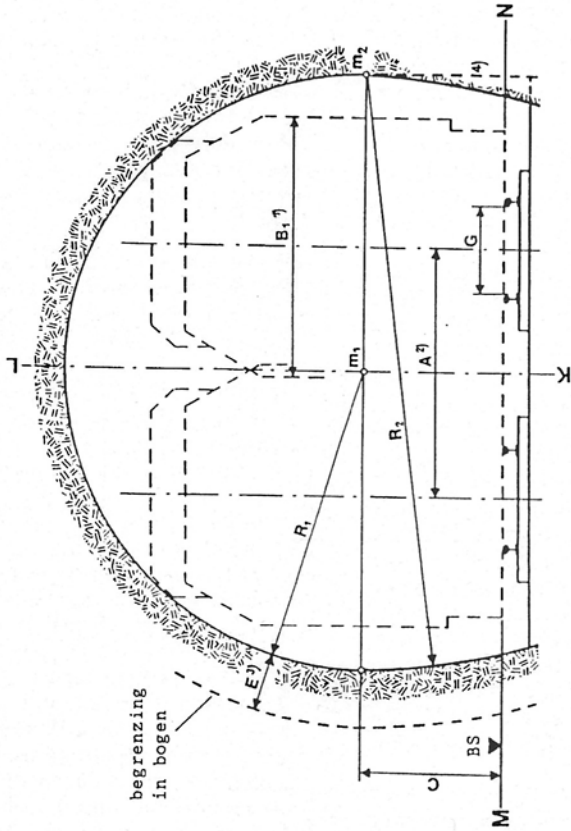


- opmerkingen:
- 1) maten B_1 , H_4 en H_5 volgens NEM 102.
 - 2) spoorafstand A volgens NEM 112.
 - 3) vergroting E volgens NEM 103.
 - 4) de tunnelwand kan bovenaan worden afgeschuind.

Constructie

1. De hoogte van de tunnel wordt aan de hand van de in de tekening aangegeven maten uitgezet.
2. De tunnelbreedte volgt uit de breedtemaat B_1 en een vergroting van 0,3 G aan beide zijden. Bij meerspore tunnels moet men de hart op hart afstanden van de sporen volgens NEM 112 in acht nemen. Als het spoor in een boog ligt moet de berekende tunnelbreedte aan beide zijden met de waarde E volgens NEM 103 worden vergroot.

2.3 Dubbelsporige gewelfde tunnel



- opmerkingen:
- 1) maat B_1 overeenkomstig NEM 102.
 - 2) spoorafstand volgens NEM 112.
 - 3) vergroting E volgens NEM 103.
 - 4) de tunnelwand kan aan de onderzijde ook recht worden uitgevoerd.

Constructie

1. Tunnelmiddenlijn K - L en horizontale lijn M - N op de bovenkant spoorstaaf (BS) tekenen. Spoorafstand volgens NEM 112.
2. Punt m_1 op de tunnelmiddenlijn uitmeten en een horizontale lijn door m_1 tekenen.

tabel voor de waarde C:

bij tunnels zonder bovenleiding:	C = 1,5 G bij recht spoor
	C = 1,7 G in bogen
bij tunnels met bovenleiding:	C = 1,8 G bij recht spoor
	C = 1,7 G in bogen

3. Bij recht spoor: boog met straal $R_1 = 0,5 A + 0,6 B_1$ vanuit punt m_1 tekenen (zo ontstaat de vorm van de tunnelwand boven de horizontale lijn door m_1). Bij bogen R_1 met maat E (NEM 103) vergroten. Voorbeeld voor HO:
Gegeven: boogstraal (binnenste spoor) 700, $A = 52$, $B_1 = 48$, $E = 7$ mm
 $R_1 = 0,5 A + 0,6 B_1 + E = 26 + 29 + 7 = 62$ mm
4. De boog met een straal $R_2 = 2 R_1$ vanuit punt m_2 tekenen (zo ontstaat de tunnelwand onder de horizontale lijn vanuit m_1). De tegenoverliggende tunnelwand wordt in spiegelbeeld geconstrueerd.

Overwegen (op de modelbaan)

Overwegen behoren stilaan tot de bedreigde soorten. Ontstaan in een tijd waarin de suprematie van de trein door iedereen werd erkend, zijn de overwegen geëvolueerd van een fenomeen dat de burger de gelegenheid gaf „naar de trein te kijken” naar een hindernis die voor de nagelbijtende automobilist alleen maar tijdverlies betekent.

Om diverse redenen tracht men het aantal overwegen zoveel mogelijk te reduceren.

Hiertoe staan de NMBS, onder leiding van de voogdijminister van dienst, twee wegen open : de overweg vervangen door een kunstwerk of de lijn opdoeken.

Bij lezing van dit artikel dient men er rekening mee te houden dat het onderwerp wordt benaderd als modelbouwer en gebaseerd is op de voorschriften van \pm 1980. De weg-signalisatie is deze van de Wet van 1 december 1975 van de Politie op het Wegverkeer, gewoonlijk „Verkeersreglement” genoemd.

1. OPENBARE OVERWEGEN

Deze worden, in functie van de belangrijkheid van spoor- en wegverkeer, ingedeeld in vijf categorieën. Zoals ook bij de NMBS gebruikelijk is zal hierna de afkorting OW gebruikt worden.

1) OW van 1e categorie

Het voornaamste kenmerk van deze categorie zijn slagbomen die het verkeer over de volle breedte van de wet beletten.

Hiertoe kunnen lange slagbomen gebruikt worden of kortere* die slechts tot in de helft van de rijbaan reiken. In gesloten stand bevinden de slagbomen zich horizontaal op 1 m (tolerantie : \pm 0,2 m) boven de grond. Centraal zijn C3's aangebracht (rond bord, witte grond, rode boord) met een doormeter van 0,4 m. Voor de weggebruikers wordt de OW aangekondigd met een A41 (driehoekig bord, rode boord, zwart hek op wit veld) geplaatst op 150 m (tolerantie : \pm 10 m) vóór de slagbomen. Is de afwijking groter dan is de A41 uitgerust met een bijkomend bord dat de afstand (in meter) aangeeft.

Bij de OW is een rood-wit St.-Andrieskruis (A45) opgesteld, rechts t.o.v. de rijrichting. Als het om een meersporige lijn gaat is hierbij nog een V-vormige uitbreiding aangebracht (A47). Het laagste punt van het kruis bevindt zich minstens 1,8 m boven de grond.

* Zowel „halve” als „gedeelte” slagbomen bestaan niet ! Zelfs ingekort tot de breedte van een fietspad blijft het nog altijd een „hele” slagboom. Goed Nederlands en Belgische (wet)teksten divergeren echter wel meer (cfr. „omgekeerde” driehoek, vervoerbewijs, c.d.m.).

Facultatieve uitrusting : Afhankelijk

van de plaatselijke omstandigheden kunnen de OW van de 1e categorie nog uitgerust worden met één of meer voorzieningen.

a) Op de St.-Andrieskruisen kunnen, symmetrisch t.o.v. de verticale as, twee rode knipperlichten branden met een frekwentie van 30 tot 45 ontstekingen/min.

b) De rode knipperlichten kunnen aangevuld worden met een centraal geplaatst wit knipperlicht dat, met dezelfde frekwentie, ontsteekt als de rode niet meer branden. De werkende rode lichten verbieden de weggebruikers de doortocht, het wit geeft aan dat de elektrische installatie van de OW in dienst is.

Het gebruik van a) en b) is verplicht voor OW van 1e categorie, uitgerust met vier korte slagbomen.

c) De knipperlichten mogen herhaald worden boven de rijbaan (heeft iemand een dergelijke opstelling al gezien ?).

d) De St.-Andrieskruisen mogen langs de linker kant van de rijbaan herhaald worden. Zo er rechts knipperlichten zijn worden die eveneens herhaald.

e) Een geluidsssein (bel). Ingeval van een automatische overweg wordt het spoorverkeer verboden op een geopende OW d.m.v. een stopsein, eventueel een vereenvoudigd stopsein (niet te verwarren met een bord „STOP”).

Procedure : (voor zover de toestellen voorzien zijn)

a) Sluiten :

1e) Het wit knipperlicht dooft.

2e) de rode knipperlichten ontsteken en de bel begint te rinkelen.

3e) De slagbomen gaan toe.

4e) Bij horizontale slagbomen stopt de bel en gaat het spoorsein open.

Zo er vier korte slagbomen zijn sluiten eerst die van rechts, dan deze van links.

b) Openen :

1e) De slagbomen gaan omhoog, eventueel met werkende bel.

2e) Met de slagbomen in geheven stand doven de rode lichten, stopt de bel, gaat het spoorsein toe en begint het wit licht te branden.

2) OW van 2e categorie

Ook deze OW wordt de weggebruikers aangekondigd met een bord A41 op 150 m en voorzien van St.-Andrieskruisen (A45 of A47).

De slagbomen sluiten echter alléén de rechterkant van de rijbaan af en zijn bijgevolg diagonaal geplaatst. De regel is dat de slagboom tot in de helft komt maar minstens 3 meter van de weg vrijlaat.

Bij smallere wegen (minder dan 6 m breed) blijft de 3 meter behouden maar kan de slagboom ingekort worden tot 2 m.

Als facultatieve aanvulling kunnen

- een bel

- de rode, eventueel witte knipperlichten

- de St.-Andrieskruisen links herhaald

- de knipperlichten boven de rijbaan aangebracht worden.

Procedure : voor zover de toestellen aanwezig zijn geldt dezelfde werkwijze als voor de OW van 1e categorie.

3) OW van 3e categorie

De overweg wordt aangekondigd met een bord A43 (driehoekig bord met rode boord en zwarte locomotief op wit veld).

Aan de OW zelf staan St.-Andrieskruisen (A45 of A47) met rode knipperlichten.

De uitrusting kan aangevuld worden met

- een bel

- een wit knipperlicht

- een St.-Andrieskruis links herhaald.

Procedure : zoals voor OW van 2e categorie maar zonder slagbomen.

4) OW van 4e categorie

De aankondiging geschiedt met een A41 zoals voor een OW van 3e categorie, met dien verstande dat geen bord geplaatst wordt als er uitsluitend voetgangers oversteken.

Aan de overweg zijn St.-Andrieskruisen geplaatst zonder de aanvullende uitrusting.

5) OW van 5e categorie

Hier is de signalisatie beperkt tot de borden A41, die zelfs niet geplaatst worden als de OW naast een kruispunt ligt waar het verkeer geregeld wordt met gewone verkeerslichten.

Bijkomende voorzieningen

a) Spoorseinen

Buiten het reeds geciteerde geval van de automatische overwegen kunnen **plaatselijke omstandigheden** het noodzakelijk maken spoorseinen te installeren, ongeacht de categorie van de overweg.

- Bij OW met zeer druk wegverkeer kan een stopsein geplaatst worden. Dit is echter niet noodzakelijk indien zich reeds een bloksein binnen redelijke afstand van de OW bevindt. Dit sein wordt dan tevens gekoppeld met de slagbomen en/of de knipperlichten.

- Bij OW met druk wegverkeer wordt op 50 m voor de OW een bord „STOP” geplaatst. De trein moet tot stilstand komen vóór dit bord.

- Bij OW met minder verkeer kunnen, afhankelijk van de afstand waarop de OW zichtbaar is voor de weggebruikers, aan de spoorlijn de snelheidsseinen SF05, 1, 2 of 4 geplaatst worden. Deze borden verplichten de machinist niet alleen zijn snelheid aan te passen tot de aangegeven grens maar tevens (te „fluiten”) de claxon te gebruiken.

Ze worden eveneens geplaatst op 50 m vóór de overweg.

b) Verlichting

Handbediende OW van de 1e categorie en deze in een verlichte agglorie

meratie, aangekondigd met de borden SF05, 1, 2, 4 of „STOP”, worden bij duisternis verlicht.

c) Bij bovenleiding

De aanwezigheid van bovenleiding wordt beklemtoond met het klassieke piktogram voor elektrisch gevaar : een rode bliksem op witte grond (voor HO in de handel). Het is opgehangen aan twee spandraden boven de rijbaan.

II. PRIVE-OVERWEGEN

Er zijn St.-Andrieskruisen geplaatst en permanent gesloten afsluitingen die alleen kunnen geopend worden door de eigenaar van de privé-weg.

III. DIENSTOVERWEGEN

Dit zijn de overwegen gelegen binnen het territorium van de NMBS op de z.g. dienstwegen.

Er zijn 4 types :

1) Dienstovergang type A

Er is signalisatie of er zijn andere voorzieningen. Dit soort overgang wordt alleen om dienstredenen door NMBS-personeel gebruikt en de rij-snelheid op de over te steken sporen is niet hoger dan 70 km/h.

2) Dienstovergang type B

Liggen op de paden die het personeel moet gebruiken om zich naar de arbeidsplaats te begeven. Met een afsluiting of andere inrichting wordt de aandacht gevestigd op het gevaar op de sporen waar de snelheid niet hoger is dan 70 km/h.

3) Dienstovergang type C

Met een speciale signalisatie wordt gewaarschuwd voor de treinen die een snelheid hoger dan 70 km/h kunnen hebben.

4) Dienstovergang type D

Voor alle berijdbare wegen op de emplacementen kunnen, afhankelijk van de plaatselijke omstandigheden, beveiligingen voorzien worden zoals voor de openbare OW.

Daar dergelijk type van overgang op een modelbaan zelden aan bod komt lijkt het me niet zinvol dit verder uit te diepen.

NOG ENKELE REGELS

- Een OW waarvan de slagbomen of de rode lichten onvoldoende werken om het wegverkeer te stoppen, mag door een trein slechts genaderd worden tegen 5 km/h met voortdurende stoten van de klaxon.

- Als in een station het vertrek van de trein toegelaten wordt met een sein op de kop van het perron en de OW zich op korte afstand na het sein bevindt, moet de OW gesloten worden vóór de trein aan het perron komt. Als de trein stopt mag de OW terug open maar moet in ieder geval terug gesloten zijn vóór het uitrijsein op veilig staat.

- Eens de beweging voor het sluiten der slagbomen begonnen, mag ze niet meer gestopt worden tot de horizontale stand bereikt is.

Walter Temmerman

Kritisch gelezen en bekeken

MET DE TRAM NAAR DE KLEINE HUT door Jean De Ridder-Deverver en Paul De Backer

Op 9 augustus 1893 reed in Luik, op de lijn Coronmeuse - Grands Puits, de eerste elektrische tram in ons land. Deze eersteling werd, ook in andere Belgische steden, vanzelfsprekend voorafgegaan door de paardetram, terwijl het stoomtrammaterieel van de in 1885 actief geworden NMVB reeds een behoorlijk deel van het voorstadsverkeer voor zijn rekening nam en het platteland van langzaam meer met de steden verbond.

In Brussel werd een ware „elektrificatie-wedren” tussen de Buurtspoorwegen en de Tramways Bruxellois nipt door deze laatste maatschappij gewonnen. De TB opende op 20 april 1894 (met omgebouwde paardetramwagens) haar eerste elektrisch bereden lijn tussen Noord, Naamse Poort en Zuid, terwijl de NMVB op 5 juni 1894 het bestaande stoomtramtraject Rouppeplein - Groene Jager met splinternieuw elektrisch materieel ging berijden.

Dat daarmede de volledige „elektrische” reisweg tot Kleine Hut nog lang niet geheel open lag, wordt duidelijk bij het lezen van het belangwekkend

boek „Met de tram naar de Kleine Hut”.

Wanneer de auteurs bij het (lang niet eenvoudige) schrijven van de teksten en het opzoeken van passende illustraties hebben geput uit de archieven en verzamelingen van een groot aantal liefhebbers - en informatie opzochten in een nog uitgebreider pakket publikaties - pleit dit voor de ernst waarmede deze taak werd aangevat. In vijftien bijzonder lezenswaardige hoofdstukken wordt uiteengezet hoe de lijn tot stand kwam, met welk materieel ze werd bereden, welke uitbreidingen ze kende, hoe ze gestructureerd was en door welk landschap ze liep. Haltes, afstanden, ritijden en dienstregelingen worden op doordachte wijze besproken, terwijl veel aandacht wordt besteed aan de kenmerken en het verdere lot van het oudste elektrisch NMVB-materieel dat deze lijn bediende.

Het illustratiegedeelte kan géén (NMVB-) tramliefhebber onberoerd laten : een negentigtal uitstekend in zwart-wit gedrukte en zelden of nooit gepubliceerde prentkaartrepro's en knappe foto's verlichten en verduidelijken de teksten. Wij

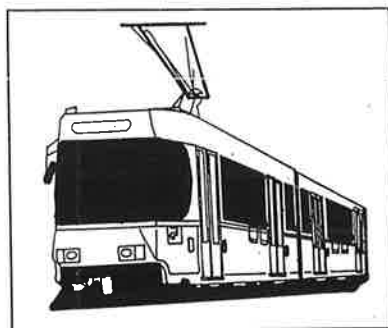
FERIVAN TRAMMODELBOUW

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

EIGEN PRODUKTIES : BN-TWEERICHTINGSTRAM HENEGOUWEN EN BN-KUSTTRAM 6131

Motorisering met Faulhaber-motor voor verschillende tramtypes

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!
Catalogus 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



kunnen er slechts dankbaar om zijn dat, ongeveer vanaf de eeuwwisseling, talrijke prentkaartuitgevers ons zoveel prachtige foto-getuigenissen hebben nagelaten, relikten die door een groot aantal liefhebbers met veel liefde en zorg worden bewaard. Met evenveel toewijding worden in de trammusea van Schepdaal en Woluwe resp. de NMVB-motorrijtuigen (900)4 en (90)19 geconserveerd: stille getuigen van een roemrijk Buurtspoorweg-verleden, dat op de lijn Rouppeplein - Kleine Hut elektrisch debuteerde.



Toch moet ik hier, als een persoonlijke opmerking, een kleine kanttekening plaatsen. Ik vind het nl. bijzonder jammer dat de auteurs, afgezien van alle waardering die ze voor dit knappe werk verdienen, nogal eens met de zinsbouw van hun teksten in de knoop geraken en dat ze, tegen alle hedendaagse regels en afspraken in, blijven vasthouden aan een aantal verouderde dan wel foutieve technische en andere termen: „kas” voor kast, „flèche” voor trolley-stang, „uurroosters” voor dienstregelingen, „luchtlijn” voor bovenleiding (bedoeld is bv. toch niet een luchtverbinding tussen, zeg maar, London en New York?). „koerstijd” voor rit-tijd enz. Zonder het monopolie voor behoorlijk Nederlands te bezitten meen ik toch dat dit beslist beter kon!

Staf Cuyt

Met de tram naar de Kleine Hut is uitgegeven door de vzw Pro-Tram en telt 128 pagina's, formaat 16 x 25 cm, genaaid onder vierkleurig kartonnen omslag. Prijs, afgehaald bij de vereniging (Dokter Hemerijckxlaan 1, Grimbergen) of in de musea van Brussel of Schepdaal: 800 F. Toezending langs de post (in versterkte envelop) mits overschrijving van 900 F (1030 F voor aangetekende zending) op rekening 786-5632954-51 van de vzw Pro-Tram, 1850 Grimbergen. Het boek is ook in het Frans verkrijgbaar.

10 JAAR IC/IR: EEN MAAT VOOR NIETS?

Na 10 jaar IC/IR is de NMBS er niet in geslaagd het verlies van bijna 10% reizigers goed te maken. Via het Beheerscontract wil ze zelfs de fundamenten van het IC/IR-plan stelselmatig afbouwen.

1) 10 JAAR IC/IR

Op 3 juni 1984 startte de NMBS haar IC/IR plan, met de uitbouw van snelle Intercity- en Interregiotreinen. Ze wilde zo haar exploitatie rationaliseren en haar marktaandeel vergroten. Maar IC/IR was ook een besparingsplan: het betekende de sluiting van 234 stations en het schrappen van méér dan de helft van de regionale en lokale treinen. Met de bezwaren van de treinreizigers werd nauwelijks rekening gehouden. Maar naderhand bleken die toch gelijk te hebben, want de NMBS verloor 9% reizigers in 3 jaar tijd en de meeste vervangingsbussen waren een maat voor niets.

2) WAAROM HEEFT IC/IR GEFaald?

Het Intercity-systeem is goed, maar het werd door de NMBS verkeerd aanpak.

- Door besparingen werd de uitbouw van volwaardige IC-verbindingen afgezwakt en de doorstroming op de lijnen naar Brussel op de lange baan geschoven.

- De combinatie trein-bus is een verouderd concept uit de jaren 50, toen er bijna nog geen verkeersproblemen waren, want vooral hierdoor liep de coördinatie met de voormalige NMVB in het honderd.

- De NMBS vond het ook niet nodig de treingebruikers te raadplegen of zelfs een marktonderzoek uit te voeren; de dienstregeling werd dus vooral opgesteld in functie van strakke exploi-

tationormen en van theoretische behoeften.

- Ook de forse tariefverhogingen, vooral op de korte afstand, kwamen ongelegen, want tegelijkertijd kenden de brandstofprijzen een forse daling.

- De NMBS heeft zich in heel wat opzichten grondig misrekend en is er niet in geslaagd het spoor fundamenteel te vernieuwen en aantrekkelijker te maken.

3) AFSLANKING VAN DE WEEK-ENDDIENST (vanaf zondag 29 mei 1994)

Ondanks enkele positieve ingrepen heeft de NMBS de kans gemist om zich door een zinvolle en evenwichtige rationalisatie geloofwaardiger te maken.

Alleen al de strakke gelijkschakeling van zaterdag- en zondagdiensten steunt op geen enkele sociaal-economische realiteit en sommige drastische ingrepen wegen niet op tegen de uitwassen op andere plaatsen.

4) EN DE TOEKOMST?

Ondanks 10 jaar IC/IR-mislukking blijft de NMBS vasthouden aan de strakke normen en concepten van 1984, maar is nog alleen geïnteresseerd in de 70 stations waar de meeste reizigers instappen, hierin gesteund door het Beheerscontract. Geen potentiële markt die haar nog interesseert, buiten de HST. Een groot deel van het binnenlandse net is een blok aan het been, dat ze geleidelijk afstoot door de sluiting van stations en het schrappen van spoordiensten, ook wanneer blijkt dat de besparing verwaarloosbaar is.

De toenemende mobiliteitsproblemen vragen om een stevig gestructureerd en aantrekkelijk binnenlands spoorwegnet. Dit kan enkel overleven zolang er reizigers zijn, maar als die niet als volwaardige klanten behandeld worden, is de toekomst van de NMBS uitzichtloos, met of zonder HST.

L. Desmedt, voorzitter BTTB

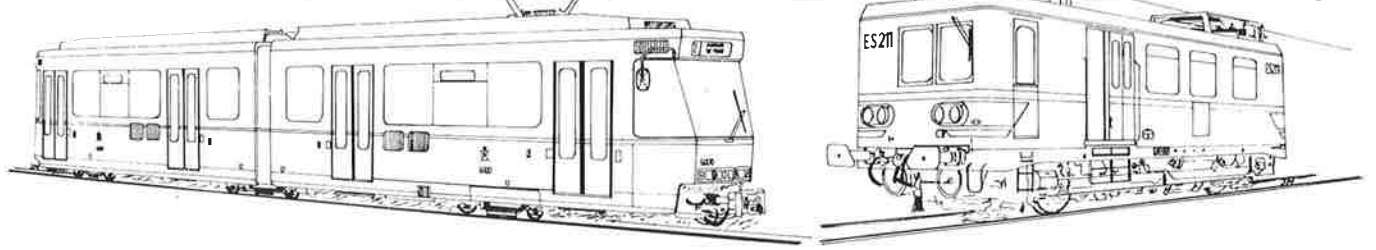
De studie „10 JAAR IC/IR: EEN MAAT VOOR NIETS?” kan bekomen worden door storting van 495 F op rekening 068-2075810-37 van vzw BTTB te 9000 GENT, met vermelding „10 jaar IC/IR”. (Ingezonden mededeling).

CFL elektrische lokomotief 3601 trekt op 21 juli 1994 om 16.42'.47" uur een behoorlijk lange en zware ertswagentrein het station van Pétange binnen. Pétange ligt in het Luxemburgse hoogoven- en industriegebied en is bijna dagelijks getuige van dergelijke, o.m. uit de Antwerpse haven afkomstige transporten.

De intussen ruim 35 jaar oude machines uit de reeks 3601-3620, waarvan de 3615 al vele jaren geleden op het veld van eer is gesneuveld, worden nog voortdurend in de reizigers- en goederendienst ingezet. Toch is aflossing van de wacht nakend, want de CFL zullen, samen met de NMBS, binnenkort een bestelling plaatsen voor een aantal spiksplinternieuwe elektrische lokomotieven. Dia Staf Cuyt.

Op 13 april 1991 figureerde lokomotief 2024 als blikvanger aan kop van een extra-trein voor fotoliefhebbers. Op dat ogenblik waren alle reeksgenoten uit de serie 20 reeds in het blauw geschilderd. De geel geleverde 2024 bleef nog even het buitenbeentje. Dia Jan Mahieu.

RAIL-AKTUEEL



• Damstation wordt gesloopt

Het stationsgebouw Antwerpen Dam zal binnen afzienbare tijd worden gesloopt. Het stadsbestuur heeft daartoe aan de NMBS de toelating gegeven. De afbraak van het station is nodig voor de aanleg van de nieuwe tunnel voor de hogesnelheidslijn tussen Berchem en Antwerpen Luchtbal. De werkzaamheden zullen echter ten vroegste einde 1995 aanvatten en tot die tijd biedt het oude stationsgebouw een onderkomen aan een aantal plaatselijke buurtverenigingen. Het station Antwerpen Dam werd in 1892 gebouwd en is opgetrokken in laat-gotische stijl. Het gebouw werd in 1907 op spectaculaire wijze verplaatst. Om de verplaatsing mogelijk te maken werd het gebouw volledig ondergraven en op balken geplaatst. Deze constructie werd met vijzels opgekrikt en over rails naar zijn nieuwe plaats verschoven.

• Onderhoud HLE

Als gevolg van een volledige her-

structurering van de onderhoudswerkzaamheden aan het rollend materieel zijn een aantal ingrijpende veranderingen tot stand gekomen. In de toekomst zal de centrale werkplaats Mechelen nog alleen in staan voor het grote onderhoud van reizigersmaterieel (elektrische motorstellen, de kasten van de dieselmotorwagens en de reizigersrijtuigen). Het groot onderhoud van ALLE elektrische en diesellokomotieven wordt uitgevoerd door de centrale werkplaats Salzinnes. De werkplaats Ronet zal haar activiteiten stopzetten waarbij de werkzaamheden worden overgedragen aan Salzinnes en aan Monceau. De werkplaatsen Leuven en Luttre worden eveneens gesloten. De activiteiten van Leuven worden verdeeld onder de werkplaatsen Salzinnes en Mechelen. Salzinnes en Cuesmes nemen de taken over van de werkplaats Luttre.

Op 25 februari 1994 verliet de eerste (klassieke) lokomotief (2377) na grote revisie de centrale werkplaats Salzinnes. De laatste lokomotief die de centrale werkplaats Mechelen verliet werd met een korte plechtigheid uitgewuifd. De eer kwam toe aan de 1604 op 7 juli 1994.

• Nieuwe elektrische motorstellen type 96

In RR 36/94 werd reeds bericht over de aanschaf van nieuwe drieledige elektrische motorstellen. Deze aankoop die 120 motorstellen omvat zal bestaan uit twee versies. Een eerste versie omvat 50 tweestroommotorstellen (3kV gelijkstroom / 25 kV wisselstroom) en zal de nummers 441-490 dragen. De tweede versie bestaat uit 70 klassieke, éénstroomige stellen die genummerd worden van 501-570. De levering zal duren tot in 1999. J.M.

MUSEUMBEDRIJVEN

• Een gedoopte duivel !

Zaterdag 27 augustus 1994 hadden de „Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief“ (BVS) met hun Stoomspoorlijn Dendermonde - Puurs alle redenen om ietwat uitbundig feest te vieren, want op die dag werd de vorig jaar in dienst genomen stoomlok „Duvel“ officieel gedoopt. De genodigde trein - met aan boord de afgevaardigde van de regering, de NMBS en de sponsors en voor het overige gevuld met entoesiaste „Duvel“-donateurs en BVS-leden - werd door „Duvel“ zelf (voor het eerst) in het NMBS-station Dendermonde opgehaald.

Na een voorspoedige reis, waarbij tussen Baasrode Noord en Puurs eveneens voor het eerst een directe dienst werd gereden, werd aan het SDP-eindpunt de machine afgehaakt. In de gutsende regen werd door mevrouw Scheers, echtgenote van de burgemeester van Puurs, bijgestaan door de heer Moortgat van de gelijknamige brouwerij, een reuze fles edel „Duvel“-bier tegen de bufferbalk van de machine stuk gesmeten. Meter en peter werden tijdens de doop belangstellend gadeslagen door Senator Lenssens, door NMBS-afgevaardigde (tevens Brussels spoorwegmuseumverantwoordelijke) Chevalier en door een uitgebreide groep stoomfanaten, die zich geen van allen door het slechte weer lieten ontmoedigen. De heer Moortgat overhandigde vervolgens aan BVS-voorzitter Blommaerts en aan de treinwachter-van dienst een HO-miniatuurversie van een „Duvel“-goederenwagen, gebaar dat zeer op prijs werd gesteld.

In het gemeentehuis van Puurs werd de genodigden, naast de klassieke toespraken en heilwensen, een gesmaakt natje en droogje aangeboden.



Zaterdag, 27 augustus 1994 : BVS-SDP stoomlokomotief „Duvel“ rijdt met drie L-rijtuigen voor het eerst in reizigersdienst tot in het NMBS-station Dendermonde. Achteraan de trein is daar intussen dieselmotorwagen 4302 aangehaakt, want deze spoorauto dient als stuurstand-remrijtuig bij het achteruit rijdend verlaten van het station. Foto Johan Eembeek.

Vervolgens ging de reis opnieuw richting Dendermonde station, waarbij de koppige injectoren van de stoomloek heel even voor een ongevenst maar kort oponthoud zorgden. 's Anderdaags konden belangstellende reizigers met de nieuwe stoomverbinding Dendermonde - Puurs kennis maken, gelegenheid waarbij méér dan driehonderd gegadigden zich aanboden.

Twee hoogdagen in de nu reeds zeventienjarige geschiedenis van BVS!

S.C.



ANTWERPEN

• Lijnmutaties op komst ?

Sinds eind mei, begin juni 1994 werd in Deurne Noord aangevangen met het leggen van nieuwe rails achter de huizen aan de Ten Eekhoveweg, vertrekkend ter hoogte van de hoek met de Gryspeerstraat, met de bedoeling ook tramlijn 12 gebruik te laten maken van het premetrotracé Sportpaleis - Astrid en verder. Aan de toegangshelling is richting stad een extra opstelspoor voorzien.

Alhoewel daaromtrent nog niets concreets werd bekend gemaakt, laat het zich aanzien dat er in de min of meer nabije toekomst ingrijpende reiswewijzigingen te verwachten zijn, waarbij, naast enkele autobuslijnen, ook tramlijnen 3, 12, 15 en 24 zouden kunnen betrokken worden. (Zo gaan de geruchten als zou lijn 24 haar voormalige „kerkhoftracé“ Silsburg - Schoonselhof opnieuw gaan berijden, dat lijn 15 van Linkeroever zou worden weggehaald om naar Deurne Noord te sporen en dat lijn 12, samen met lijn 3, aan de Katwilgweg (Linkeroever) zou kunnen terecht komen.)

Spekulaties hebben echter geen enkele zin, dus... afwachten maar!

• „Punt aan De Lijn“ : eerste aanzet !

De heraanleg van de rijweg op het viaduct Noorderlaan, tussen Noorderplaats en IJzerlaan, laat ruimte voor de konstruktie van een vrije trambaan vanaf de Leien, richting de voormalige General Motorsfabriek „Plant 1“.

Zodoende is de eerste stap naar „Punt aan De Lijn“ geconcretiseerd!

L.C. en S.C.

• De Lijn Antwerpen : publiciteitswagens

Hierna volgt het traditionele overzicht, bijgewerkt tot 25 augustus 1994.

7016 : Na de Bar Biscuit-reclame (van 25 februari tot ong. 29 mei) werd de wagen meteen bekleefd met publiciteit voor VIVA AIR (vliegzeizen). Deze

zonnige reclame hield het voor bekeken rond 1 juli 1994.

7017 : Hier past hetzelfde verhaal als bij de 7016.

7033 : Sinds ong. 12 augustus 1994 werd deze „roodhuid“ voorzien van een blauw pak met - jawel - witte voeten rondom. Het betreft publiciteit voor het Antwerpse magazine STEPS.

7038 : Deze tram rijdt sinds ong. 25 mei 1994 rond in een muzikaal ogend jasje. Het rijtuig voert publiciteit voor het Filharmonisch Orkest van Antwerpen. De hoofdtonen zijn rood, geel, groen en blauw. De zijflanken stellen, met wat goede wil, een notenbalk voor.

7060 : De Bar Biscuit van Côte d'Or werd behouden tot ong. 12 augustus 1994. Meteen werd de STEPS-publiciteit aangebracht.

7127 : De Katy Bis-meisjes mochten hun lingerie en strandmode opbergen rond 20 juni 1994. De wagen reed vervolgens enige weken in zijn rood-witte livrei, tot hij werd aangeduid als derde kandidaat voor STEPS, eveneens rond 12 augustus. E.M.

OOST-VLAANDEREN

• Gent : levering van ex-Bogestra-trams gaat door...

... want op 22 juni 1994 kwam ook motorrijtuig 20 in de stelplaats Gentbrugge aan. Op 4 augustus werd met nr. 20 een eerste proefrit naar Melle ondernomen om het vrije ruimteprofiel aan de eindhalte te controleren. Op 17 augustus ging het dan stadinwaarts, waarbij de pantograaf was voorzien van Stemman-sleepstukken (zie verder).

De bestelling van negen rijtuigen zou bestaan uit de nummers 19, 20, 22, 23, 24, 25, 27, 28 en 29 (rijtuig 25 komt dus blijkbaar in de plaats van het in RR 37 vermelde nr. 21).

Volledigheidshalve volgen hier de

voornaamste technische kenmerken van deze rijtuigen :

Lengte over de kasten	20100 mm
Breedte	2200 mm
Hoogte	3410 mm
Gewicht	22780 kg

Zesassig : 2 motordraaistellen, 1 draagdraaistel

Motorvermogen :

nrs. 17-27 : 2 x 100 kW

nrs. 28-29 : 2 x 94 kW

(één motor drijft de twee assen van een draaistel aan)

Pantograaf : Siemens

Het rijtuig wordt met de hand gestuurd.

De oorspronkelijke reizigerscapaciteit (44 zit- en 116 staanplaatsen) wordt in Gent vrij drastisch gewijzigd in 42 zit- en 137 staanplaatsen, à rato van 8 personen per m².

Wij volgen nu het eerst geleverde rijtuig nr. 29 even chronologisch op de voet :

10.05 : vertrek uit de stelplaats Hamme (Duitsland)

11.05 : aankomst Gentbrugge, plaatsing van de Siemens-pantograaf

19.05 : eerste opleidingsritten door Duitse instruktEUR op lijn 22 (stelplaats - Gentbrugge terminus)

20.05 : homologatie door het Ministerie van Verkeerswezen

01.06 : binnen voor herschildering en ombouw

06.06 : plaatsing van stop- en knipperlichten

13.06 : klaar voor schildering buitenzijde, dak wordt niet herschilderd

22.06 : herschilderd in livrei De Lijn

15.08 : eerste testrit stadinwaarts, waarbij de pantograaf een eerste maal aan de bovenleiding blijft haken; onmiddellijk hersteld met stroomafnemer-onderdelen van rijtuig nr. 20; desondanks haakt de pantograaf opnieuw in de rijdraad

16.08 : opleidingsritten



Ex-Bogestra-rijtuig 29 (zie RR 37) was reeds op 22 juni 1994 herschilderd in de De Lijn-livrei en voorzien van „Gentse“ stop- en knipperlichten. De koppeling werd verwijderd en vervangen door een niet zo mooi ogende baanruimer. Op 16 augustus poseert de gelede motorwagen, na een aantal opleidingsritten, op de inrijsporen van de stelplaats aan de Brusselsesteenweg in Gentbrugge. Foto : Alain Janmart.

18.08 : pantograaf voorzien van Stemman-sleepstukken; instructieritten op lijn 1, op delen van lijnen 2 en 41; een wissel aan de Korenmarkt blijkt te krap voor veilige berijding.
26.08 : voorzien van twee elektrisch bediende zijspiegels aan ieder rijtuig-uiteinde

29.08 : oude spiegels verwijderd

30.08 : persvoorstelling van rijtuig 29 en vervolgens... S.C., naar gegevens van Freddy Coussens

• ...Eerste gelede tweedehandstram uit Bochum in dienst !

1 september 1994 : een mijlpaal in de Gentse tramgeschiedenis !

Op donderdag 1 september was het eindelijk zover. Op het Gentse tramnet verscheen de eerste gelede tram in reizigersdienst. Zoals reeds in het vorige nummer van RR gemeld, betreft het een tweedehandstram uit Bochum die ondertussen allerhande technische aanpassingen onderging. In de voorbije maanden werden ook een zestal bestuurders opgeleid teneinde met deze trams te kunnen rijden. Het derde type tweedehandstram werd dus uiteindelijk goed bevonden voor het Gentse net. De voornaamste aan tram 55 (de PCC-nummering 01-54 wordt dus gewoon verder gezet) aangebrachte wijzigingen zijn het voorzien van een dodemanspedaal en de aanpassing van het bedieningspaneel en de stop- en knipperlichten. De tram werd geschilderd in De Lijn-kleuren. Het vierkant lijnnummerkastje op het dakfront werd met het logo van De Lijn overkleefd. Het lijnnummer en de bestemming worden aangegeven op manueel verstelbare tekstplaten.

Het binneninterieur bleef nagenoeg ongewijzigd. De verlichting gebeurt met gloeilampen en de zitjes zijn uit hout. De tram had verder nog twee zitplaatsen voor een ontvanger, maar deze werden verwijderd, zodat er van de 44 oorspronkelijke zitplaatsen nog 42 overblijven. Het op- en afstappen gebeurt via vier deuren, waarvan de voorste geopend wordt door de bestuurder; de overige drie door de reizigers, door middel van drukknoppen. De opening van elk van deze drie deuren wordt bovendien beveiligd door klapdeurtjes : bij opstap dient de reiziger de deurtjes naar zich toe te trekken of, bij afstap, open te duwen. Deze deurtjes zijn a.h.w. de voorlopers van de gevoelige treden en deuren.

Iedere tram heeft niet minder dan zes Prodata-ontwaarders : één aan beide middendeuren en twee (waarvan één hoofdontwaarder) ter hoogte van elke stuurpost.

In het begin wordt de tram enkel tijdens de piekuren ingezet. Op 1 september bediende hij gedurende de ochtendspits de hele lijn 1, in de avondspits evenwel alléén lijn 12. Reizigers, bestuurders en automobilisten moeten uiteraard nog wennen aan het nieuwe „gevaarte“. Op de tram waren dan ook voortdurend twee controleurs aanwezig, terwijl de betrekkelijk lage

snelheid gedurende de eerste dagen ook voor heel wat vertraging en bijkomende onregelmatigheden op dit drukste traject van het Gentse tramnet zorgde.

Vanaf september komen nog zeven bijkomende rijtuigen naar Gent tegen een tempo van één per week.

• Het Gentse tramnet opnieuw volledig in dienst

Op 1 september kwam lijn 40 opnieuw integraal in dienst na beëindiging van de spoorwerken op de as Voormuide - Sleepstraat - Sluizeken. Dit betekent meteen dat het Gentse tramnet opnieuw integraal operationeel is en dit voor het eerst sedert maandag 4 mei 1992 (849 dagen onderbreking), toen lijnen 1/10/11 en 40/43 werden onderbroken ter hoogte van het Rabot.

• Tramkoker Sint-Pietersstation

Er is weinig of geen nieuws in verband met de koker, tenzij dat de afwerking zijn (slakke)gang gaat. Van sporenaanleg is nog geen sprake, laat staan van ingebruikneming.

• Nieuwe lijnnummers in het Gentse

Geleidelijk aan krijgen ook de streeklijnen in de regio Gent en Vlaamse Ardennen een nieuw tweecijferig lijnnummer.

De bedoeling van deze hernummering is, voor geheel Vlaanderen over één-duidige lijnnummers te kunnen beschikken. Elke lijn heeft in theorie een viercijferig lijnnummer, waarvan het eerste het nummer van de entiteit weergeeft (1 : Antwerpen, 2 : Oost-Vlaanderen, 3 : Vlaams Brabant, 4 : Limburg, 5 : West-Vlaanderen), het tweede het nummer van de regio en het derde en vierde samen het eigenlijke filmlijnnummer. Deze hernummering was ook nodig in functie van de geplande invoering bij De Lijn van het nieuw exploitatie-informaticapakket Hastus. BVC

• Herstructurering van het openbaar busvervoer in Aalst

Uit een onderzoek, dat De Lijn Oost-Vlaanderen uitvoerde met betrekking tot de actuele vervoersvraag in Aalst, bleek dat bepaalde tracés van buslijnen moesten worden herzien in functie van de stedenbouwkundige evolutie.

Ook een frekwentie-verhoging bleek noodzakelijk om het openbaar vervoersaanbod aantrekkelijker en efficiënter te maken.

Na contactname met het stadsbestuur van Aalst bleek dat, door samenwerking aan het „verkeersleefbaarheidsplan“ en aan de herinrichting van het stationsplein, een eerste belangrijke stap in de goede richting kon worden gezet.

Dit liet De Lijn toe een herstructurering van de buslijnen uit te werken die de dienstverlening in Aalst verbetert.

Deze herstructurering nam een aanvang op zondag 14 augustus 1994. De belangrijkste verbeteringen : Verhoging van het vervoersaanbod

Tijdens de week en op zaterdag wordt gereden om de 30 minuten. Op de vier drukste stadslijnen is tijdens de spitsuren de frekwentie verhoogd van 30 naar 15 minuten.

Aanpassing van de reiswegen in functie van het verkeersleefbaarheidsplan dat door de stad Aalst werd opgemaakt.

Nieuwe lijnnummers

Alle autobus-lijnnummers zullen voortaan uit maximum twee cijfers bestaan. Bussen die dezelfde richting uitgaan hebben hetzelfde begincijfer en eenzelfde grondkleur voor de rolfilm.

Hierna de gewijzigde lijnnummers :

Oud	Nieuw	
(270)	26	Aalst-Wieze-Dendermonde
(274)	33	Aalst-Denderleeuw-Ninove
(274)	34	Aalst-Anderenbroek-Ninove
(274)	35	Aalst-Vogelzang-Outer-Ninove
(61b)	41	Aalst-Opwijk-Londerzeel
(61a)	42	Aalst-Meldert-Asse
(61b)	43	Aalst-Steven Kapel-Opwijk
(271)	51	Aalst-Lede-Uitbergen
(57d)	55	Aalst-Overmere-Lokeren
(57a/2)	57	Aalst-Dendermonde
(276)	81	Aalst-Ede-Aaigem-Heldergem- (Woubrechtegem)
(276)	83	Aalst-Ede-Kerksken
(276)	85	Aalst-Mere-Heldergem-Kerksken
(273)	87	Aalst-Geraardsbergen
(272)	91	Aalst-Zottegem
(272)	92	Aalst-Vlierzele-Zottegem
(700)	94	Aalst-Impe-Oordegem-Gent
(700)	95	Aalst-Oordegem-Gent
(699)	97	Aalst-Wetteren

De lijnnummers van de stadsdienst van Aalst bleven ongewijzigd :

1 Stedelijk Ziekenhuis (ASZ)

2 Herderssem

4 Hof Zomergem

6 Rozendreef

8 Nieuwerkerken

Halte-accodmatie

De Lijn zal elke halte uitrusten met overzichtelijke dienstregelingen en nieuwe halteborden, waarop duidelijk de naam van de halte, de eindbestemming en het zonennummer staan vermeld. Aan de belangrijkste haltes zal een netplan worden uitgehangen.

Vanaf 14 augustus werden de busperrons op het Stationsplein en in de Nijverheidsstraat in overeenstemming gebracht met de gewijzigde lijnnummers. Een overzichtelijk situatieplan hangt uit in de lokettenzaal van het stationsgebouw.

Ten behoeve van haar reizigers ontwierp De Lijn een netplan „Stad Aalst en regio Dender“. De buslijnen

die Aalst bedienen worden, met inbegrip van de halten, gesitueerd t.o.v. een stratenplan van Aalst (schaal 1/25.000). Op de keerzijde worden alle buslijnen van de regio Dender gesitueerd t.o.v. de belangrijkste wegen en spoorwegen (schaal 1/100.000).

De dienstregelingen van de betrokken autobuslijnen werden aangepast aan alle wijzigingen die de herstructurering met zich brengt. E.K.

WEST-VLAANDEREN

• De Zonnelijn

Net als vorige jaren vierde de publiciteit hoogtij aan het Noordzeestrand. We geven hieronder een kort overzicht van de reclame- en thematrams, die de Zonnelijn „teisterden” tijdens de voorbije mooie zomer.

6001 : Vlaanderen-Europa 2002.

6002 : Filmnet (gewijzigde versie t.o.v. 1993).

6004 : Fristi (reeds twee versies : de eerste versie, in mei 1994, voldeed niet op technisch vlak).

6005 : Citi-Bank.

6006 : Multi Pass (ongewijzigd t.o.v. 1993).

6007 : Radio 2 (idem).

6010 : Melipark (idem).

6013 : Bloso - Gordeltram.

6014 : Halfords - Fietstram (ongewijzigd t.o.v. 1993).

6015 : Viessman.

6016 : Het Nieuwsblad, editie Kust (ongewijzigd t.o.v. 1993).

6017 : Touring Club (idem).

6018 : Melipark (idem).

6019 : Focus (regionale TV).

6022 : Trudo fruitsappen.

6034 : Wortegemse jenever (aan beide zijden i.t.t. 1993).

6036 : Trudo fruitsappen.

6037 : TV 1 - Margriet (ongewijzigd t.o.v. 1993).

6038 : Fristi.

6039 : Lipton Ice Tea (ongewijzigd t.o.v. 1993). E.M.

• Begin september werd te Oostende gestart met een grondige verbouwing van de stel- en werkplaatsen aan de Nieuwpoortsesteenweg. Omwille van deze werken wordt het onderhoudscentrum voor trams tijdelijk (vanaf 4.9.94) overgebracht naar de stelplaats van Knokke. Een minder prettig gevolg van deze verhuis is het feit dat het historisch trammaterieel dat tot nu toe een onderdak vond in Knokke ofwel naar andere oorden diende te verhuizen (zie verder) ofwel buiten in open lucht werd afgesteld.

HISTORISCH MATERIEEL

• Deze zomer wisselden heel wat oude ex-NMVB voertuigen van standplaats en/of van eigenaar :

- Het Museum voor het Stedelijk Vervoer te Brussel (Woluwe) kocht bij Li Trimbleu het metalen Standaard-aanhangrijtuig 19391 (ex-lijn Brussel - Leuven; later Brussel - Leerbeek) en de aanhanger type Kuregem 19418 (ex-lijn Brussel - Vosseme; later Brussel - Wavre en Brussel - Leerbeek).

- het OB-tramstel bestaande uit de



Autobus 8338, lijn 87, wacht op 12 juli 1994 aan het metrostation Simonis zijn vertrek af : nog één minuut te gaan... Foto Stefan Justens.

tractor A.9965 en de rijiugten A.11593 en A.8768, werd in afwachting van de mogelijke oprichting van een nieuw trammuseum aan de Kust, terug overgebracht naar het Buurtspoorwegmuseum te Schepdaal.

- Het aanhangrijtuig A.871 dat begin dit jaar door de zvw Buurtspoorwegmuseum werd aangekocht van een particulier werd overgebracht naar de museumbewaarpplaats in de stelplaats van Kalken.

- aansluitend hierop werd het motorrijtuig 9727 van Kalken teruggebracht naar Schepdaal, dit in het vooruitzicht van een nieuwe restauratie.

- de aanhanger 19568 en de ketelwag B.8314 verhuisden, in het raam van Open Monumentendag, begin september van de TTA naar het Buurtspoorwegmuseum te Schepdaal. De B.8314 zal daar de quasi identieke A.8054 vervangen die vorig jaar na restauratie naar het Antwerps Tram- en Autobusmuseum verhuisde.

Ook oude stadstrams verhuisden :

- de Charleroise motorwagen 201 (ex-263) verhuisde, eveneens in het raam van Open Monumentendag, begin september van Woluwe naar het nieuwe museum van de „Archéologie Industrielle de la Sambre” te Marchiennes-au-Pont. R.B.



• Tram 2000

Bij het verschijnen van deze regels zullen ongeveer 25 rijiugten zijn geleverd. Bijgevolg kon hun aktie-

terrein stilaan worden uitgebreid. Eind juni verschenen de eerste nieuwelingen op lijn 91, terwijl met de zomerdienstregeling van 1 juli de lijn volledig met nieuw materieel werd uitgebaat. Tijdens die maand deden ze ook, zij het op een meer bescheiden manier, hun intrede op lijn 93 (Marie-José - Schaarbeek station), naargelang hun beschikbaarheid. Sinds het einde van de zomervakantie wordt ook lijn 94 doorstreept opnieuw met 2000'en bereden, die stilaan de hele lijn 94 zullen inpalmen. Ter herinnering : zolang de premetroperrons niet zijn aangepast, kan de tram 2000 alleen op die lijnen rijden die niet ondergronds gaan, namelijk de lijnen 91, 92, 93 en 94.

Ondertussen is het negatieve punt van deze nieuwe trams duidelijk naar voren gekomen : bij daglicht zijn de digitale bestemmingsaanwijzers vrijwel onleesbaar, zeker op enige afstand. De trams rijden voorlopig rond met een bijkomend bordje achter de voorruit, waarop het lijnnummer wordt vermeld. Als definitieve oplossing wordt momenteel gedacht aan een matte schildering, aan te brengen rond de displays.

• Digitale films : vóór of tegen ?

Zoals uit het voorgaande blijkt heeft een digitale bestemmingsaanwijzer duidelijk nadelen tegenover een klassieke filmrol. De MIVB heeft echter ook de opportuniteiten van het systeem ontdekt : enkele buslijnen, die volledig worden uitgebaat met A 300 of A 500 autobussen (met digitale films), wijzen aan hun terminus alternerend de eindbestemming en de resterende minuten vóór het vertrek aan. Bovendien wordt binnenin het voertuig telkens de volgende haltenaam geafficheerd.

Een bijkomende wijziging is het weglaten van de vermelding „limité à - beperkt tot” bij doorstreepte diensten, ten voordele van grotere letters om



PCC 7010, op lijn 23, komt uit de premetrotunnel ter hoogte van het Meiserplein en begeeft zich, op 31 mei 1984, richting Schaarbeek station. Het rijtuig behoort inmiddels niet meer tot de „levenden“... Foto Stefan Justens.

de eindbestemming aan te geven. Tenslotte dient nog te worden opgemerkt dat het gebruik van digitale films toelaat, een groter aantal bestemmingen aan te geven en flexibel in te spelen op wijzigingen van het net. In het verleden was men vrijwel continu bezig met het wijzigen en drukken van nieuwe films.

• De MIVB geeft eindelijk gas !

Eind juni werd door de stelplaats van Haren de laatste autobus op aardgas in dienst gesteld (serie Van Hool A 300 8680-8699).

Deze 20 lagevloerbussen worden momenteel verdeeld over de lijnen 59, 67 en de spitsuurdienst 68. Maar op lijn 59 is het nog mogelijk „gewone“ lagevloerbussen tegen te komen.

• Lijnen 19 en 23 door de Buurtspoorwegtunnel

Na de voorbije rompslomp van spoorwijzigingen en -vernieuwingen op het grondgebied van Laken, kon de MIVB met een gerust gemoed op 1 september 1994 de ex-Buurtspoorwegtunnel aan de Heizel in gebruik nemen. Bij deze gelegenheid werden zowel lijnen 19 als 23 verlengd.

Lijn 19 rijdt voortaan door de tunnel vanaf de St.-Lambertuskerk, om de Heizel links te laten liggen en zijn nieuw eindpunt te nemen aan „De Wand“. Dit is het punt waar de tunnel uitmondt aan de huidige tramlijnen 52 en 92. Lijn 23 laat, na vele jaren, het station van Schaarbeek in de steek om de sporen van lijnen 52 en 92 te volgen tot aan De Wand, vervolgens de tunnel in te duiken en zich richting Heizel te haasten.

Beide lijnen hebben nu hun definitieve configuratie bereikt en zijn hierdoor, op amper 10 jaar tijd, volledig van uitzicht veranderd. Tijd dus om even terug te blikken...

Het lijnnummer 19 verscheen in de Brusselse straten naar aanleiding van de vierde fase van de grote herstructureringen op het einde van de jaren zestig. Lijn 19 verbond vanaf 9 januari 1968 Groot-Bijgaarden met Vorst (St.-Denijsplein) via premetrolijn 2 (Kleine Ring). Ze werd ingesteld ter vervanging van de oude lijn 7, tussen Groot-Bijgaarden en Ukkel Kalevoet.

Pas vanaf 28 september 1988 komt hierin verandering, naar aanleiding van de omschakeling naar „zwarte metro“ op lijn 2. Lijn 19 zal nog steeds haar westelijk eindpunt behouden, om echter vanaf Simonis naar de Houba de Strooperlaan te rijden.



1 september 1994, heropeningsdag van de voormalige Buurtspoorwegtunnel aan de Heizel : MIVB dubbelgeleed motorrijtuig 7952 op lijn 19 heeft net de „Tunnel van de Dikke Linde“ verlaten en begeeft zich naar zijn eindpunt De Wand. De rails links in beeld leiden naar de terminus Esplanade. Foto Stefan Justens.

ter vervanging van lijn 103. De tramlijn vervult daarbij de functie van aanvoerlijn naar het metrostation Simonis en laat het stadscentrum links liggen.

Bij dezelfde gelegenheid neemt een nieuwe lijn 18 het roer over tussen het Sint-Denijsplein en de Sint-Lambertusplaats. Al snel echter worden de Lakense termini omgewisseld : 18 St.-Denijs - Houba de Strooper en 19 Groot-Bijgaarden - Heizel.

In 1994 tenslotte worden de trams in Laken via de Sobieskilaan afgeleid, ter voorbereiding van de verlenging naar de De Wandstraat, maar vooral bij gelegenheid van de „grote kuis“ die de MIVB hield op haar Lakense spoortrajecten.

Lijn 23, anderzijds, reed oorspronkelijk tussen de Beurs en Schaarbeek station, via het Montgomeryplein. Later werd het traject van lijn 24 opgeslorpt en werd vanaf Montgomery verder gereden naar het Churchillplein in Ukkel (via premetrolijn 5). Tot voor kort bleef deze situatie behouden. Bij de ingebruikname van de nieuwe premetro tussen het Zuidstation en de Albertlaan (in 1993) werd lijn 23 zeer letterlijk verlengd tot het Noordstation. Nu komt daar, aan de andere kant van de lijn, nog de verlenging naar de Heizel bij. Lijn 23 : nog net geen ringlijn, wel reeds de langste tramlijn van Brussel ! S.J.

Lezersforum

De Buurtspoorweg Luik - Voeren (RR 37)

Met mijn oprechte dank aan de heer Stefan Justens voor zijn zeer interessant artikel voeg ik hierbij nog drie foto's, die ik in mei 1957 langs deze lijn heb gemaakt :

1. De enigszins primitieve overgang van normaalspoor naar meterspoor te Warsage. Hier werden de NMBS-goederenwagens gewoon op de rolwagens geduwd.
2. Een rolwagen te Mortier-Blégny.
3. Een rolwagen met daarop een „opgebokte” NMBS-wagen, eveneens in Mortier-Blégny.

Jacques Cohn, Lerinnes



Staca-autobus 15 toch in een bekende omgeving !

Geachte heer Cuyt,

Hier ben ik weer om voor de derde maal (telkens gaat het over een fotoregenda) en met hernieuwd genoege te reageren op de laatst verschenen RR. Waar bevindt zich de autobus die medewerker Charles Smits ons toont op blz. 24 van RR 37 ? Vrij eenvoudig : te Leuven op het Martelarenplein, vlak vóór het station.

Ik moest daar in de jaren '50-'60 tweemaal per dag als „martelaar”-voetganger de Vest oversteken. Achter de bus is het befaamde „Hôtel des mille Colonnes” te zien, dat voor de studenten beslist niet diende om de Leuvense „tramodrome” te bewonderen !

Het boek van A. ver Elst „De Buurtram in Oost- en Zuid-Brabant” toont dezelfde gebouwen op blz. 26, maar op die foto is een tram te zien.

Overigens heb ik met interesse uw reaktie op mijn „Gent-Brugge-station-advies” gelezen. Zou de „tekst” op het fameuze bestemmingsbord niet eenvoudig in een metalen plaat uitgesneden kunnen zijn ?

Ik ben hobby-modelbouwer en heb zo'n 150 Belgische HL, AR en AM plus een 120 stads- en buurtrams (mw's en bw's) op schaal HO gebouwd. Tijdens tentoonstellingen duikt er gegarandeerd wel één of andere „alles behalve beleefde” bezoeker op die iedereen moet vertellen dat mijn modelletjes foutief zijn. Zulke „klinknagelteller” is ongetwijfeld ook de lezer die de heer Van Olmen zonnig moest verbeteren... De „beste

machinisten” staan immers steeds „op het perron” !
Met beleefde groot.

Luc Lamberts, Malonne

Dank voor uw toelichting m.b.t. de autobus-foto, dank die eveneens gaat naar lezers Paul Kevers uit Nieuwkerken-Waas en Frank Marivoet uit Leuven.

Ik geef me graag gewonnen omtrent het - op de in RR 36 gereproduceerde foto jammer genoeg niet te onderscheiden - „bestemmingsbord” in het station van Brugge.

Met uw kritische opmerking in de laatste alinea van uw brief kan ik het, door pijnlijke ervaringen iets „wijzer” geworden, helemaal eens zijn. Toch moet ik hiermede het „Gent-Brugge-incident” definitief voor gesloten verklaren.

S.C.

Lijn 58 exit (RR 36, blz. 136)

Geachte redactie,

Tijdens de tweede wereldoorlog studeerde ik aan het Koninklijk Atheneum te Vilvoorde en was ik een trouwe klant van tramlijnen 53 en 58. In dit verband kan ik u enkele eigenaardige aspecten van de Rijksweg N1 (tussen de Teichmannbrug en Vilvoorde) en zijn tramlijn(en) mededelen.

1. Vóór de indienststelling van de A12 via Boom en de autoweg E19 verliep alle verkeer tussen Brussel en Antwerpen langs deze verkeersader. Het verkeer was er reeds behoorlijk druk; de opsplitsing van beide rijbanen was echter zeer opmerkelijk.

- De rijbaan, kant vormingsstation, was gebetonneerd en voorbehouden

aan het lichte personenverkeer in beide richtingen.

- De rijbaan, kant Zenne, was gekasseid en voorbehouden aan het zware vrachtvervoer in beide richtingen... Men kan zich nauwelijks voorstellen tot welke chaos een dergelijke toestand heden ten dage zou leiden !

2. Deze openbare weg werd als allereerste, reeds vóór de tweede wereldoorlog, voorzien van een krachtige nachtverlichting en als zodanig vermeld op de Michelinkaarten ! Initiatiefnemer was Philips. Om economische redenen werden de stralers rechtstreeks op de horizontale draagarmen van de tram-bovenleidingspalen bevestigd.

3. De beide tramsporen waren gescheiden door een brede middenberm, beplant met acaciaboompjes (reeds te zien op foto 2, blz. 136).

4. De maatschappij „Les Tramways Bruxellois” heeft de aanwezigheid van deze middenberm benut om de veiligheid van de reizigers te waarborgen : tussen het Heldenplein en de Teichmannbrug reden de trams links i.p.v. rechts : de reizigers konden dus in- en uitstappen via de middenberm en niet aan de gevaarlijke rijwegen.

Deze wel zeer speciale exploitatievorm werd van het begin af toegepast en is zeer duidelijk te zien op dezelfde foto 2; is u dat niet opgevallen ? (Het wachthuisje staat trouwens op de middenberm, tussen de sporen.)

Karel Céoen, Grimbergen

U hebt het bij het rechte eind : noch

de heer Cohn - eigenaar van de prent-kaart(foto) - die het „links rijden” wel reeds bevestigde in RR 37, blz. 39, noch mezelf, die het artikeltje schreef op een „veilige” afstand van nagenoeg 40 km, was het opgevallen dat deze exploitatievorm reeds van bij het begin werd toegepast. Wat mag aantonen dat uit het zorgvuldig bestuderen van oude opnamen soms nog veel te leren valt. Een volgende maal beter ?!

Dank voor uw interessante en terecht aanvullingen ! S.C.

„Goedkoop” reizigersvervoer ?

Geachte redactie,

Hierbij zend ik u enkele foto's betreffende het ongeval te Boechout op zaterdag 25 juni 1994, waarbij 's morgens vroeg de eerste trein Mol - Antwerpen in een General Motorsgoederentrein knalde ter hoogte van de voetgangerstunnel aan de Oude Provinciesteenweg. „Eerste hulp” werd geboden door de 5172 met de hersporingstrein en de 5163, die eerst het wagenstel naar het emplacement Lier sleepte, vervolgens terugkeerde en de herspoorde 6279, zij aan zij met het hersporingskonvooi, naar Lier trok. De lijn was opnieuw vrij omstreeks 14 uur. De hele morgen werd alle spoorverkeer omgelegd via Kontich - Lint - Lier.

Een krant schreef „dat de oorzaak te wijten was aan de reizigerstrein die met een te trage snelheid reed” (sic).

De bezuinigingen bij de NMBS zijn nog niet zover gevorderd dat er ook (internationale) reizigers mee mogen rijden in de onderdelentreinen van GM... of wel ?

Bob Morren, Boechout

Ik ben niet zo'n fervent voorstander van het publiceren van ongevalsverslagen en/of -beelden, omwille van het menselijk leed dat hiermede al te dikwijls gepaard gaat.

Ik maak deze maal een uitzondering om : 1. de stompzinnige krantencommentaar bij deze gebeurtenis,

waaruit het door u overgenomen citaat nog maar eens aantoonde hoezeer de (meestal onwetende) lezer/luisteraar/kijker tegenwoordig door de „media” wordt gemanipuleerd, resp. misleid; 2. uw „spitse” opmerking naar de NMBS-bezuinigingen toe die ik, terwijl ik mijn eigen bedenkingen wijselijk voor mezelf houd, geheel voor uw rekening laat! S.C.

De Odessa-motorrijtuigen (RR 35, blz. 103-107 en RR 36, blz. 123-127)

Omtrent de in voornoemde RR-nummers door medewerker Eric Keutgens geschreven artikels ontving het redactie-sekretariaat, vanwege lezerscorrespondenten Beerts uit Brasschaat en Eveleens Maarse uit Arnhem, twee brieven met reacties op zowel de teksten, de fotolegendes als de illustraties van deze (toch reeds) tien RR-bladzijden beslaande „Odessa-story”.

Vooreerst : de omvang van deze brieven is wel veel te uitgebreid (en de inhoud - ik hoop dat onze correspondenten mij dit niet euvel zullen duiden - veel te ingewikkeld en te ver voerend) om voor „gewone” publikatie in RR in het algemeen en in „Lezersforum” in het bijzonder in aanmerking te komen.

Vervolgens : Eric Keutgens heeft m.i. getracht, de over vele jaren gespreide, interessante geschiedenis van deze motorrijtuigen samengevat, zo helder mogelijk geformuleerd en - belangrijk ! - voor de grote meerderheid van onze lezers **begrijpelijk** voor te stellen. Dat zodoende een groot aantal soms minieme details onbesproken moest blijven en dat de auteur - allicht - hier en daar de bal ook even missloeg (hoewel : begin er maar aan !), is volgens mij als het ware vanzelfsprekend.

Tenslotte : sommige liefhebbers-experten blijken - gelukkig voor hen! - over enorme hoeveelheden tijd te beschikken om zich a.h.w. - en dat is hun goed recht ! - met een niet aflatende ijver in bepaalde onderwerpen „vast te

bijten” en daar uren over „door te bomen”. Mijn wijze van hobby-beoefening is dit niet, alhoewel ik er begrip voor kan opbrengen dat anderen hun liefhebberij wel op die manier wensen te beleven.

Op één voorwaarde nochtans : dat die anderen óók willen begrijpen dat mij - en mij niet alléén ! - de tijd ontbreekt om, mits urenlang onderzoekswerk en eindeloos toetsen en naspeuren, elk gegeven tot in de kleinste details te controleren en te waarderen.

Dit gezegd zijnde, blijft mij niets anders over dan de bewuste brieven door te spelen naar de auteur van het vermelde artikel, hopend - maar er lang niet zeker van zijnd - dat die de tijd vindt om er op passende wijze op te reageren (de heer Keutgens oefent immers - niet zo toevallig - ook nog een beroep uit !).

Lezers-specialisten die geïnteresseerd zijn in de inhoud van deze brieven kunnen - tot 30 november a.s. - bij mij een kopij opvragen, onder toezending van een aan zichzelf geadresseerde en voldoende gefrankeerde envelop. Ik hoop zodoende alle betrokkenen tevreden te kunnen stellen, iets wat lang niet altijd eenvoudig is !

En... „sans rancune”, heren Beerts en Eveleens Maarse ?

Staf Cuyt

Geachte heren,

Ik heb met veel belangstelling het artikel van de heer Temmerman over het station van Houyet gelezen. Ik heb dit station, gedurende zijn bloeitijd, als kind goed gekend.

Mijn vader werkte gedurende de zomer op het kasteel in Houyet (het zg. Château d'Ardenne) en ik had daar prettige vakanties, met als hoogtepunt het treinverkeer in het station. Daar werd duchtig gerangeerd met allerlei goederenwagens, die met veel lawaai tegen elkaar opbotsten. Het rangeren vond plaats op de nu verdwenen sporen die noordelijk en parallel aan de Lesse lagen.

Later had ik de gelegenheid, de oude seininrichting te fotograferen. Hierbij treft u een foto van een algemeen overzicht aan, genomen in de richting van de tunnel. Indien het u interesseert : ik bezit nog andere beelden van de seininrichting, die ik graag tot uw beschikking wil houden.

Nog een detail : ik herinner me zeer goed dat aan de ingang van het station, richting Beauraing, een kandelaar stond, net vóór de brug waar het spoor de hoofdstraat kruiste.

Raymond Van Asten, Meise

Geachte heer Van Asten,

De details van de seininrichting op de door u meegezonden foto zijn helaas te klein om met goed gevolg te worden weergegeven. Extreme vergroting van uw foto zou onvermijdelijk leiden tot onscherpte van het beeld, iets waar niemand mee gebaat zou zijn. Ik laat het aan het oordeel van de heer Temmerman over, eventueel ge-



bruik te maken van uw uiterst vriendelijk aanbod en ik bezorg hem alvast uw meegezonden foto.
Met onze welgemeende dank ! S.C.

Opsporing gevraagd !

NMVB AR'S 284-288

Eén van mijn volgende modelbouwprojecten (schaal 1/22.5) betreft de vierassige AR's 284-288. Ik beschik over een uitstekende officiële NMVB-tekening van deze rijtuigen, doch wat het interieur betreft tast ik volledig in het duister. Bv. hoe was de zitplaats-indeling? 2 + 1 of 2 + 2?

Hadden deze rijtuigen al dan niet tussenwanden zoals de elektrische standaards?

Weet iemand zich nog te herinneren hoe de stuurposten waren ingedeeld? Ik houd mij warm aanbevolen voor eventuele informatie over dit onderwerp en ben uiteraard bereid eventuele kosten voor research te vergoeden.

Rob Labots, Duivenhoekseweg 14
NL-4587 RG Kloosterzande

Geachte Redactie,

Voor zover mij bekend werden de eerste houten standaard-motorrijtuigen geleverd met motoren type ACEC MTV205, terwijl latere rijtuigen motoren type MTV215 hadden. Bovendien werden bij (alle?) rijtuigen met MTV205-motoren deze vervangen door het type MTV205.2 en vervolgens door MTV215.

Kan een lezer mij meedelen welke motoren de verschillende rijtuigen bij hun indienststelling hadden? Dit zowel voor de oorspronkelijke motorrijtuigen als voor de vroegere aanhangrijtuigen. Bovendien zou ik graag inlichtingen hebben over de vervanging van MTV205 door MTV205.2 en vervolgens door MTV215. Bij welke rijtuigen vond dit plaats - en wanneer?

Mijn tweede vraag betreft het rijtuig B.1523. Ik bezit een foto van dit rijtuig in crème kleur in gebruik als bureel/wachtzaal te Broechem. Onlangs vond ik in een NMVB-document een aantekening dat B.1523 in januari 1940 als bureel te Broechem in gebruik was genomen, maar later weer als aanhangrijtuig in dienst kwam. Kan iemand mij vertellen tot welk jaar het rijtuig in Broechem stond en, bovendien, of het juist is dat het rijtuig in zijn laatste jaren in groene kleur dienst deed?

Een ander merkwaardig feit betreft de voor de lijn van de Grotten van Han gebouwde rijtuigen A.1253-1254, 1346-1348 en 11594. Zoals wellicht bekend werden deze nummers, uitgezonderd de A.1348, omstreeks 1937 verbouwd tot Kampeerrijtuigen VC. 7-8, 5, 4 en 6. De A.1348 ontkwam aan dit lot en werd dienstwagen in

Brussel, om tenslotte bij de TTA te belanden. Tot mijn verbazing vond ik deze nummers op een inventarislijst van de NMVB Groep Antwerpen van omstreeks 1937, ingeschreven bij het kapitaal van de elektrische lijnen Antwerpen - Brasschaat - Grens/Antwerpen - Zandvliet - Lillo. Kan iemand deze zaak voor mij verklaren? Werden de VC.4-8 wellicht in Merksem ingericht en niet in Kuregem?

Tenslotte: wie weet wat er gebeurde met de rijtuigen B.450-451. De 451 vond ik terug, verbouwd als 'radiorijtuig', in de Ardennen. Gebeurde hetzelfde met de B.450?

Dirk Eveleens Maarse,
Groningsingel 1057,
NL-6835 HW Arnhem

Evenementen op en om het spoor

Driejaarlijkse MOBOV-tentoonstelling

Tijdens het verlengde weekend van 11, 12 en 13 november 1994 organiseert de Antwerpse modelspoorvereniging MOBOV haar driejaarlijkse tentoonstelling.

Het wordt een echte internationale tentoonstelling, met deelnemers uit Engeland, Nederland en Frankrijk. Het Antwerpse publiek zal voor het eerst kennis kunnen maken met in modelspoorweringen zeer gewaardeerde treinbanen zoals de ongeëvenaarde Clear Creek & Pacific Railroad, de sfeervolle Engelse Witney Railway en een fraaie N-baan uit Frankrijk.

Voor de tramliefhebbers is er een werkend diorama op schaal O van de Southampton Bargate, een NMVB-buurtspoorwegbaan uit Engeland op schaal G en de bekende „Vicinal”-trambaan van Don Sibley.

Kortom, een schare van bekende en minder bekende internationale modelbanen in een veelheid van schalen (van N tot G) en met een ruime waaier aan onderwerpen (Amerikaans smalspoor, Zwitsers smalspoor, Belgische buurtspoorwegen, stadstram, Frans en Engels normaalspoor) met allen één gemeenschappelijk kenmerk: kwaliteit.

Deze „gastbanen” worden uiteraard aangevuld met een vijftal modelbanen van Mobov-leden en met de eigen Mobov-clubbanen. Naast de verbeterde en uitgebreide N-baan zal in primeur ook het nieuwste Mobov-project aan het grote publiek worden voorgesteld, nl. het stationemplacement op schaal 1/87 van Adinkerke-De Panne, opgebouwd volgens de internationale Fremodul-n-rmen.

Naast werkende modelbanen zijn er ook diverse statische standen en vitrines met verzamelstukken van leden, diorama's, zelfbouwmodellen, de voorstelling van de nieuwste produkties van een aantal klein-serie fabrikanten en een ruime tweedehandsmarkt van treinen en toebehoren. In

onze cafetaria kunt u terecht voor een hapje en een drankje.

Deze tentoonstelling wordt gehouden in het Cultureel Centrum „De Kern” te Antwerpen-Wilrijk: zij is voor het publiek toegankelijk op vrijdag 11 november van 13 tot 18 uur en op zaterdag en zondag van 10 tot 18 uur. De toegangsprijs bedraagt 100 F voor volwassenen en 60 F voor kinderen onder de 12 jaar. Er zijn ook voordelige gezinskaarten voorzien. Het CC De Kern is gelegen in het winkelcentrum tussen de Heistraat en de Bist in Wilrijk en is per stadsbus te bereiken via de lijnen 17, 18, 25 en 26. Ruime parkeermogelijkheden zijn in de buurt voorhanden.

Deze tentoonstelling is een niet te missen evenement, zowel voor het grote publiek dat eens wil kennis maken met een fascinerende hobby als voor de doorwinterde modelspoorder die oog heeft voor kwaliteit.

Meer inlichtingen omtrent deze tentoonstelling kunt u bekomen bij Frank Bourguignon, voorzitter, Clementinestraat 60, 2018 Antwerpen, tel. 03 / 237.27.64.

Foto voorpagina: Op 22 juni 1994 kwam in Gent het tweede ex-Bogestra geleed motorrijtuig nr. 20 aan. Op 17 augustus ging de wagen de stad in, om vervolgens langs de lijnen 1/10 de terminus Wondelgem te bereiken. Na terugrijden tot vóór de wissel werd de steven gericht op het lijn 1-eindpunt in Evergem.

Hoewel dit oorspronkelijk niet de bedoeling zou geweest zijn, reed de wagen op die dag door de stad in een integrale Duitse publiciteitsschildering, een overblijfsel uit zijn Bochumse carrière.

Wij zien nr. 20 aan het eindpunt Wondelgem. Achteraan bemerken we twee De Lijn-PCC's, waarvan één nog in de nu stilaan zeldzamer wordende ex-MIVG-livre. Dia Freddy Coussens.

Foto achterpagina: Autobus 26 van de „Brusselse Autobussen” in dienst op lijn A, de „Noord - Zuidlijn”, omstreeks 1930. Het voertuig heeft net het (oude) Noordstation verlaten en is de smalle Nieuwstraat ingereden.

Bus 26 behoorde tot een reeks van acht Renault MUL-bussen (23-30) met origineel Frans Renault-koetswerk. De serie werd gebouwd in 1928.

Prentkaart uit het Autobusarchief Charles Smits.



89 - Bruxelles - Rue Neuve.
Brussel - Nieuwstraat.