

RAIL-REVUE

met KLEURENFOTO'S!



Driemaandelijks tijdschrift voor de tram- en treinhobby

Tiende jaargang - Nr. 39 - januari 1995

Prijs per nummer 200 F - f 12,5

ELEKTRISCH MOTORSTEL TYPE 62 - MOEILIJKE ANTWERPSE TRAMTIJDEN - EEN SPOORWEGMUSEUM IN THURN EN TAXIS ? - WERKWAGENS VAN TOEN - TRAMS IN DE SNEEUW - HISTORISCH NMVB-MATERIEEL - MECHELEN-ANTWERPEN IN 1840 - RAIL-AKTUEEL

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor 2600 Berchem (Antw.) 1

RAIL- REVUE

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

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, Mortsels.
Nederland : rekening Rabobank 13 06 08 491, 't Loo-Luyksgestel (giro 1092736 ten gunste van voormelde bankrekening) van de v.z.w. Rail-Revue;
Documentatiebureau NVBS te Leiden, giro 9080.

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

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

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

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

Coördinatie : Staf Cuyt, Jan Mahieu.

Lay-out : Staf Cuyt.

Photosetting : Fotozetterij Jorissen, Schoten.

Druk : Drukkerij Govaerts n.v., Schoten.

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

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

Terminus Rail-Revue...

Het hing reeds een tijd in de lucht en binnenkort is het - jammer maar waar - inderdaad zo ver : het tijdschrift Rail-Revue zal ophouden te bestaan en het nummer 40 van april 1995 wordt het laatste dat zal verschijnen.

Wij hebben er steeds naar gestreefd, onze lezers ook te informeren omtrent de interne redactionele en administratieve taken die hebben geleid tot de regelmatige publikatie van ons tijdschrift. Een en ander is, gedurende het nu bijna tienjarig bestaan van Rail-Revue, echter nooit zonder problemen of moeilijkheden verlopen. Mits enig improvisatietalent en (soms) heelwat kunst- en vliegwerk slaagde de RR-ploeg er desondanks in, dit hobbyblad een regelmatig verschijnen te garanderen en, wat nog veel belangrijker was, het een naar inhoud en uitzicht door de lezers gewaardeerd imago te bezorgen.

Toch doemde er voor RR mettertijd een aantal bijkomende hindernissen op, die op de duur niet meer te nemen zouden blijken : de produktie- en verzendingskosten bleven steeds maar stijgen; de technische verzorging van het tijdschrift liet - geheel buiten onze goede wil - de laatste tijd nogal eens te wensen over; het aanbod aan lezenswaardige bijdragen verminderde ingevolge een soms schrijnend tijdsgebrek bij enkele vaste auteurs-medewerkers en het uitblijven van de verhoopde toename van het aantal door gelegenheidsauteurs ingezonden teksten. Bovenal liep de belangstelling voor het blad echter op een verontrustende wijze terug, wat de voorbije twee jaar resulteerde in een lezersverlies van nagenoeg twintig procent !

Een aantal trouwe lezers snelde, op ons verzoek, het blad financieel te hulp, waardoor wij erin slaagden de verkoopprijs op een redelijk peil te behouden om zodoende een nog verdere terugloop te kunnen stoppen. Toch ontstond hierdoor, bij nadere beschouwing, een alles behalve logische en - naar de RR-begunstigers toe - niet zo faire toestand : zij betaalden voor hun Rail-Revue immer véél meer dan de andere lezers. De kostprijs per nummer bedroeg voor hen in enkele gevallen zelfs méér dan het **tienvoudige**, opdat anderen hun hobbyblad tegen een min of meer normale prijs zouden kunnen blijven kopen.

Dat het op die wijze niet verder kon lag als het ware voor de hand. Tijdens een buitengewone algemene vergadering van de vzw Rail-Revue, gehouden op 13 september 1994, werd met acht stemmen vóór en drie stemmen tegen beslist, de publikatie van het tijdschrift stop te zetten na het beëindigen van de tiende jaargang.

Toch wordt de vzw Rail-Revue niet ontbonden. De mogelijkheid om - zij het onder een bescheidener vorm - de uitgave van een nieuw tijdschrift te realiseren en daarnaast ook het publiceren van themanummers en/of monografieën te overwegen, blijft open en wordt op dit ogenblik ernstig onderzocht.

Wij danken u voor het in ons gestelde vertrouwen en wij wensen u dan ook niet zomaar in de steek te laten en de hechte hobby-relatie, die tijdens de voorbije tien jaar werd opgebouwd, te verbreken.

Wel is het nagenoeg zeker, dat eventuele toekomstige publikaties van de vzw Rail-Revue slechts per abonnement of door rechtstreekse bestelling bij onze vereniging zullen verkrijgbaar zijn.

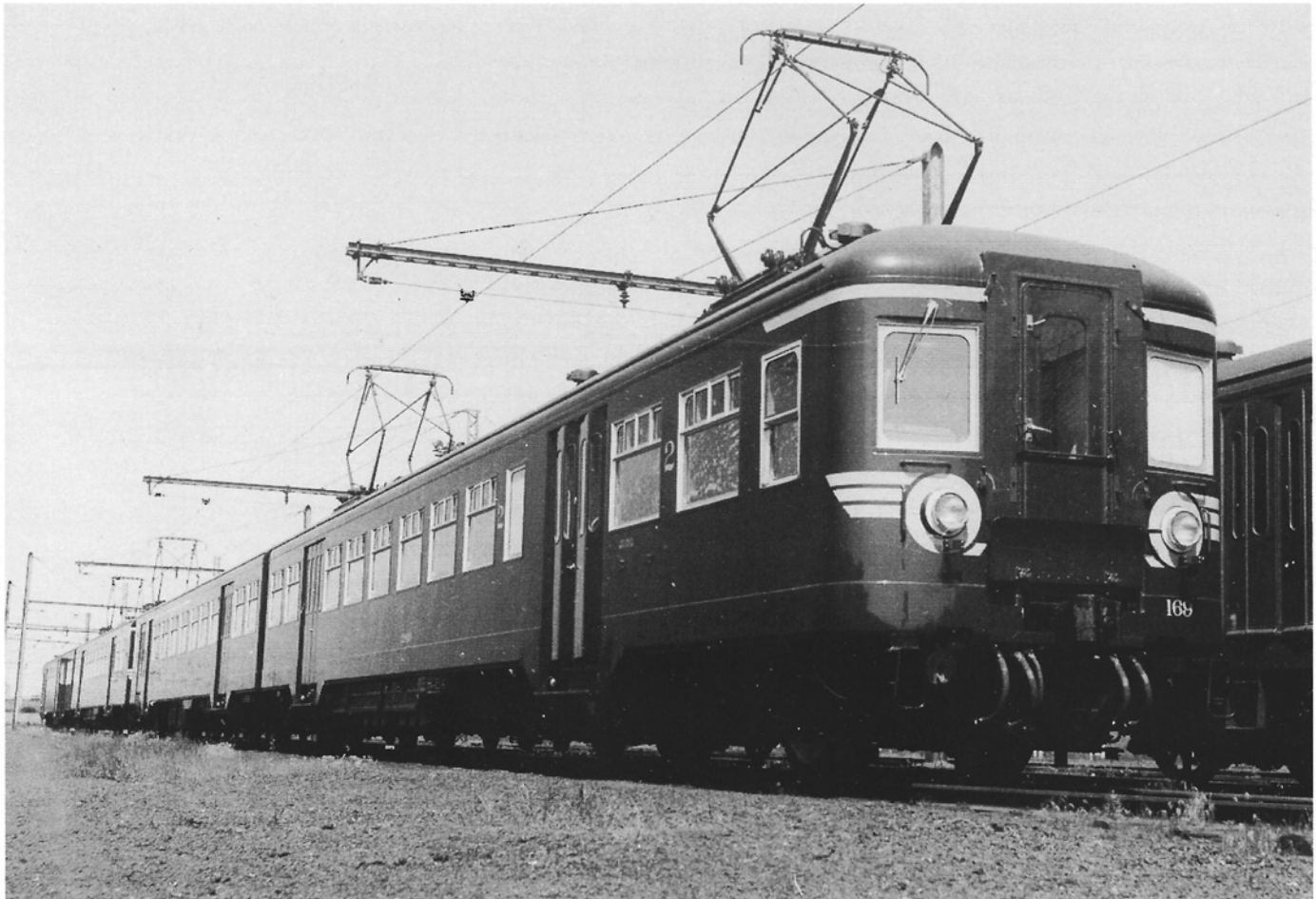
Het is dus noodzakelijk dat u uw naam en adres aan onze abonnementendienst mededeelt, opdat wij u op de hoogte kunnen houden van de toekomstige ontwikkelingen.

Die zullen in ieder geval niet alléén door ons worden bepaald !

De Rail-Revue redactie

INHOUD VAN DIT NUMMER

Terminus Rail-Revue...	blz. 82
NMBS elektrisch motorstel reeks 00 - type 62	83
Herinneringen aan moeilijke Antwerpse tramtijden...	87
Evenementen op en om het spoor	90
Kritisch gelezen en bekeken	92
Een nationaal spoorwegmuseum te Brussel-Thurn en Taxis : droom of werkelijkheid ?	93
Werkwagens van toen (XIX)	96
Trams in de sneeuw (IV)	97
Oude prentkaarten en autobussen	98
Opsporing gevraagd !	99
Historisch NMVB-materieel (II)	100
Van Mechelen naar Antwerpen in 1840	102
Realistische fantasie : de museumbaan	105
Overwegen rond 1950	106
Rail-aktueel	107
Lezersforum	118



Op deze NMBS-foto poseert elektrisch motorstel (228.)169 (AM62) voor de huisfotograaf. Bij levering waren alle stellen met twee pantografen uitgerust. Heden is de stroomafnemer op de kop van het rijtuig verwijderd. Dit type motorstel zou model staan voor méér dan driehonderd naar uitzicht gelijke stellen.

NMBS elektrisch motorstel reeks 00 - type 62

KEUZE-VERANTWOORDING VAN HET TYPE 62

De elektrische motorstellen type 62 (reeks 00) stonden model voor méér dan driehonderd, naar uitzicht gelijke, soortgelijke motorstellen (zie tabel). De traktieuitrusting, het motorvermogen en de remsystemen werden in de loop der jaren vanzelfsprekend aangepast aan de evolutie van de technologische vooruitgang. De kasten van de motorstellen daarentegen bleven nagenoeg ongewijzigd. Zelfs na de aflevering van de vierledige motorstellen in 1975, '76 en '77 volgde

Reeks	Bouwjaar	Nummering	Aantal
00	62	151 - 210	60
00	63	211 - 250	40
00	65	251 - 270	20
05	66	601 - 640	40
05	70 JH	641 - 664	24
05	70 LH	595 - 600	6
06	70 TH	665 - 676	12
06	73 TH	677 - 706	30
06	74 TH	707 - 730	24
06	78 TH	731 - 756	26
06	79 TH	757 - 782	26

JH : Jeumont-Heidman

LH : Luchthaven

TH : Thyristorgestuurd

nog een bestelling van 52 tweeledige stellen.

Een goede reden om deze merkwaardige traktievoertuigen eens van naderbij te bekijken.

ONTSTAAN

Begin jaren zestig was de NMBS volop doende grote delen van haar net „onder draad” te brengen. Een aantal elektrifikatiewerken was in uitvoering, andere waren gepland om in de nabije toekomst te worden uitgevoerd.

Als voornaamste baanvakken vermelden we (tussen haakjes de datum van hun ingebruikneming) :

- lijn 21 : Landen - Hasselt (mei 1960);
- lijn 50 : Laken - Aalst - Merelbeke (januari 1961);

- lijn 96 : Brussel Zuid - Braine-le-Comte (januari 1963); Braine-le-Comte - Mons (mei 1963) en Mons - Quévy (juli 1963);

- lijn 130A : Charleroi Sud - Erquelinnes (december 1964).

De geplande elektrifikatie van lijn 125 Liège Guillemins - Namur zou pas in september 1970 in gebruik worden genomen.

Om in de toekomst op deze lijnen het reizigersverkeer elektrisch te kunnen verwerken was een forse uitbreiding van het rollend materieel noodzake-

lijk. Ofwel moest men nieuwe elektrische lokomotieven en een groot aantal reizigersrijtuigen aanschaffen, ofwel moest het park van de elektrische motorstellen gevoelig worden uitgebreid. De NMBS koos voor deze laatste optie en plaatste in de loop van 1960 een bestelling van 60 elektrische tweeledige motorstellen, die moesten worden afgeleverd vanaf 1962.

TECHNISCHE BESCHRIJVING

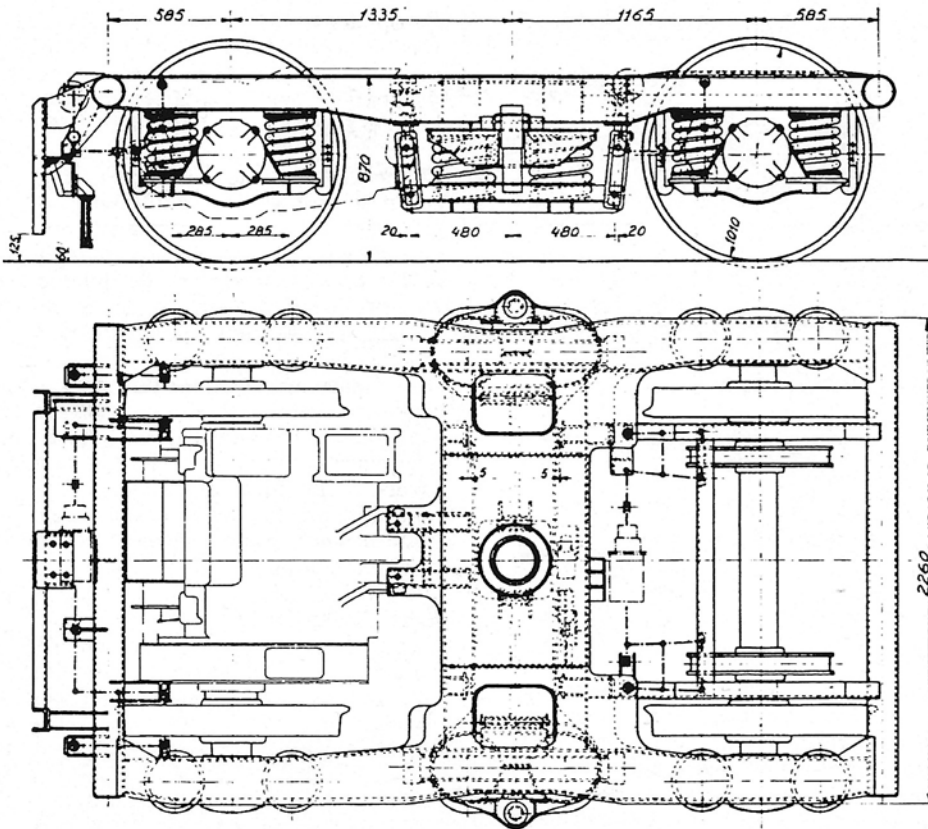
Kast

De elektrische motorstellen AM62 bestaan steeds uit twee rijtuigbakken en zijn uit het oogpunt van exploitatie ondeelbaar. Het ontkoppelen van de twee rijtuigbakken mag alleen in de werkplaatsen gebeuren.

Het onderstel van een rijtuig bestaat uit een gelaste konstruktie uit A 37-koperstaal van gewalste profielbalken. De langswanden van de kast zijn samengesteld uit geplooid profiel. Het dak is volledig van staal en de bekledingsplaten zijn met onderbroken lassing (puntlas) aan het geraamte bevestigd.

Draaistellen

De draaistellen zijn van het type "Schlieren"; zij geven de motorstellen zeer goede rij-eigenschappen.



Zij- en bovenaanzicht van een „Schlieren”-draaistel. Dit type draaistel verleent de motorstellen '62 opmerkelijk comfortabele rijeigenschappen. Tekening NMBS.

dompeld in oliekuipen die de zijsteunen vormen. Deze oliekuipen bevatten bronzen sleetkorrels.

Traktiemotoren ACEC type CF260

De motorstellen zijn uitgerust met vier traktiemotoren met serieopwekking, die inwerken op telkens één as van ieder draaistel. Ze werden gemonteerd in „neusophanging” en wegen, zonder overbrengingsuitrusting, 2200 kg. De motoren bezitten vier hoofden vier commutatiepolen en hebben onder 1500 V een uurvermogen van 250 pk (= 184 kW). In continu-regime bedraagt het vermogen 208 pk (= 153 kW).

Elke groep van twee traktiemotoren is voorzien van een afzonderingsmechanisme.

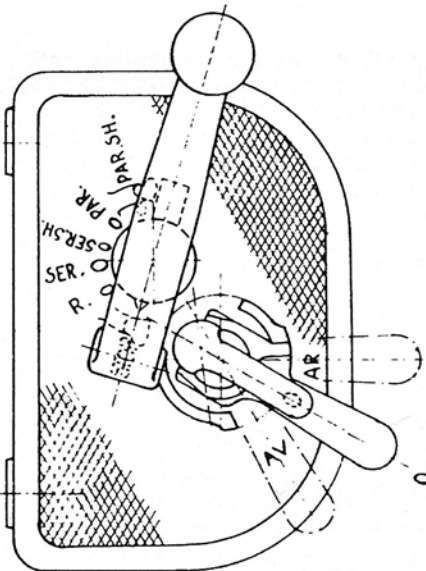
Het „shunten” van de motoren is slechts mogelijk na het bereiken van de stand „serie-parallel”, door tussenkomst van een manuele bediening van de bedieningsschakelaar door de treinbestuurder.

De ventilatie en de afkoeling van de traktiemotoren gebeuren door lucht-aanzuiging langs luchtopeningen, aangebracht in de plafonds van de balkons. Aan de uiteinden van de motorstellen zijn de filters van de luchtleidingen aangebracht. Deze installaties zijn van binnenuit bereikbaar.

Aanzetinrichting (JH)

De aanzetinrichting bestaat uit contactoren aangedreven door een nokkenas JH (Jeumont-Heidman). Behalve de contactoren van de lijnschakelaar worden alle andere contactoren

van de traktiestroom bewogen door de nokkenas JH. Deze nokkenas, vervaardigd uit staal en opgesteld op twee rollagers, wordt gestuurd door een elektrisch aangedreven servomotor, d.m.v. de tussenkomst van een schijf en een kruk. Wanneer de servomotor een omwenteling maakt, wordt diens



Aanzetinrichting van een elektrisch motorstel type 62. De onderste handel is de rijrichtingskruk; hij beveelt het motorstel in vooruit- of achteruitrit. De bovenste handel is de rijkruk, die de traktiemotoren vanuit stilstand (stop) in serie, serie geshunteerd, serie-parallel en serie-parallel geshunteerd schakelt. Tekening NMBS.

beweging overgedragen op de nokkenas. Na het beëindigen van deze beweging zal een vergrendeling optreden om iedere spontane en ongewenste beweging te vermijden. Iedere aangevangen beweging van de nokkenas wordt gecontroleerd door tussenkomst van een zgn. „autoruptor”. Indien een storing de „korrekte werking van de JH verhindert, of indien de JH een beweging niet volledig uitvoert, zal een verklikkerlamp in de stuurpost de bestuurder hierop attent maken en wordt de traktiestroom onderbroken. De autoruptor controleert naast de uitrusting van het „bezette” (bestuurde) motorstel ook deze van alle aangekoppelde stellen. Dit is van zeer groot belang omdat een „in tussenstand” gebleven JH-uitrusting een risico kan opleveren waarbij, onder bepaalde omstandigheden, de aanzetweerstand en de traktiemotoren kunnen worden beschadigd of zelfs verbranden.

Hoger genoemde servomotor stuurt eveneens het drijfwerk van de richtingwals.

De algemene schakelaar is van het elektro-pneumatische type. De uitschakeling van de aanzetweerstand gebeurt volledig automatisch. Het versnellingsrelais van de aanzetinrichting is vast afgesteld en kan niet worden gewijzigd.

Manipulator

In iedere stuurcabine is een manipulator opgesteld. Deze omvat de rijrichtingskruk en de snelheidskruk.

De snelheidskruk kan vier standen innemen : stop, rangeerstand, serie en serie-parallel.

De rijrichtingskruk beveelt de richtingswals en heeft drie standen : neutraal, vooruit en achteruit.

De bedieningsorganen zijn mechanisch vergrendeld om verkeerde bewerkingen te voorkomen.

Compressor

Een compressor met twee enkelwerkende cilinders met ieder twee trappen drukt de lucht samen tot 8 bar. Die samengeperste lucht wordt opgeslagen in twee parallel verbonden hoofdreservoirs.

Deze voeden een voedingsleiding die over de hele lengte van het motorstel loopt en die tussen beide rijtuigdelen wordt doorverbonden met buigzame rubberslangen.

De opgeslagen lucht is o.a. nodig voor het remmen en voor de bediening van stroomafnemers en deuren.

Stroomafnemers

De stroomafnemers zijn van het type ACEC en bestaan uit een samenplooi-bare veelhoek. Bij gebrek aan voldoende luchtdruk worden de pantografen automatisch neergelaten door tussenkomst van sterke veren.

Een stroomafnemer heeft een gewicht van 270 kg en de druk tegen de rijdraad is regelbaar tussen 7 en 12 bar.



„Close-up” van het AB-rijtuig van motorstel 168. Bemerkt de karakteristieke versiering rond de (enkele) koplampen. De stellingen zijn uitgerust met een half-automatische koppeling. Op de foto zien we de „Atlas-Henricot”-koppeling in haar oorspronkelijk uitzicht. Rechts naast de kleine klauw bevindt zich de ontkoppelhandel. Om spontane ontkoppelingen tijdens de rit te vermijden werden later veiligheidsgrendels aangebracht. Foto NMBS.

Stoot- en trekwerk

De elektrische motorstellen type 62 zijn, zoals al hun voorgangers, aan beide uiteinden uitgerust met half-automatische koppelingen Atlas-Henricot. Bij het koppelen van meerdere stellingen geschiedt alléén de mechanische aanhaking automatisch maar moeten de lucht- en elektrische leidingen worden gekoppeld door tussenkomst van een rangeerder.

Tussen de twee rijtuigbakken zijn de klassieke buffers en trekhaken voor de onderlinge koppeling voorzien.

De overgang van het ene naar het andere rijtuig van een stel is mogelijk door een bestendig bevestigde vouwbalg en langs neergelaten voetbruggetjes die op deze wijze een „doorgangssas” vormen.

Remmen

De AM62 zijn uitgerust met de klassieke remsystemen: de rechtstreekse rem en de automatische rem. De stellingen beschikken uiteraard over een noodrem die inwerkt op de voedingleiding van de automatische rem.

Hulptoestellen

Naast een uitgebreid aantal controletoestellen, waaronder V- en A-meters, manometers en akoestische instrumenten, die de bestuurder bestendig op de hoogte houden van de gedragingen van het materieel, zijn deze stellingen voorzien van de nodige beveiligingstoestellen (bv. lijnschakelaar, bliksemafleider...) met als doel onjuiste handelingen en/of beschadigingen te voorkomen.

Zo is de toegang tot de hoogspanningscabine slechts mogelijk mits het gebruik van een speciale sleutelcombi-

natie, waardoor het motorstel niet meer onder spanning staat of kan gebracht worden.

Control-Switch

Deze installatie heeft tot doel te beletten dat de traktiemotoren blijven „doordraaien” wanneer de remmen worden bediend. Ingeval de bestuurder dit moest verzuimen onderbreekt de control-switch automatisch de traktiestroom bij het begin van een remming.

AWI, de Automatische WaakInrichting

Deze apparatuur veroorzaakt een automatische remming van het trein-stel, mocht de controle door de bestuurder wegvallen. De voeding van de traktiemotoren wordt eveneens automatisch uitgeschakeld terwijl de AWI een luchtontsnapping uit de hoofdleiding van de automatische rem activeert.

Batterij

Voor het voeden van de controle-apparatuur en het instandhouden van een aantal functies in geval van noodbedrijf, zorgt een „Tudor”-accumulatoren-batterij van zestig in serie gegroepede cadmium-nikkel elementen. De batterij heeft een capaciteit van 120 Ah en is in bufferschakeling verbonden met een dynamo die wordt aangedreven door de motor-compressorgroep.

Ondertussen zijn alle motorstellen uitgerust met „Pb”-batterijen met een capaciteit van 160 Ah (12 elementen 6V) of van 165 Ah (6 elementen 12 V) die de oorspronkelijke accumulatorenbatterijen vervangen.

Binneninrichting

De binneninrichting van de AM62 komt in grote trekken overeen met deze van de metalen rijtuigen type M2, in dienst gesteld in de periode 1958/60.

Zitbanken

In 1ste klasse werden de zittingen opgevuld met latex-schuim, gegarneerd met mohairen fluweel. In de niet-rokersafdelingen hebben de zetelbekledingen een rode kleur, in de rokersafdelingen zijn de zitbanken groen.

In 2de klasse werden de zittingen eveneens met latex-schuim opgevuld en overtrokken met kunstleder. Ook hier is er een kleurverschil tussen de niet-rokers en de rokersafdelingen. Een rokersafdeling heeft groene zitbanken; in de niet-rokerscompartimenten zijn de zitbanken blauw.

Buitendeuren

De buitendeuren zijn vouwdeuren. Zij worden zowel voor het openen als voor het sluiten elektro-pneumatisch bediend. De beweging van de vouwdeuren gebeurt naar buiten toe.

Ramen

Het onderste gedeelte van de ramen is vast en heeft dubbele beglazing. Bovenaan zijn de vensters voorzien van kleine, zijdelings verschuifbare raampjes: deze laten tochtloos verluchten toe.

Isolatie

De geluids- en warmte-isolatie van de rijtuigkast wordt gevormd door twee doorlopende lagen glaswol, aangebracht op de buiten- en de binnenbeplating van de kast.

Verwarming

De verwarming gebeurt door middel van elektrische ACEC-radiatoren met „halfstralende” verwarmingselementen. Deze zijn in koffers onder de zitbanken geplaatst. Een thermostaat regelt de binnentemperatuur tussen 19 en 22 graden C.

Verlichting

Voor de verlichting werd geopteerd voor het gebruik van fluorescentie-buislampen (TL 15 W - 72 V =), geplaatst in doorschijnende kappen en bevestigd tegen het plafond.

Verluchting

De verluchting van de reizigerscompartimenten geschiedt door middel van aanzuigtoestellen, aangebracht op het dak van de motorstellen.

Pakwagenafdeling

De pakwagenafdeling maakt het vervoer van bagage mogelijk tot een totaal maximum gewicht van 2,5 ton. In de pakwagen is één haak aangebracht voor het bergen van een fiets. In deze afdeling is een aparte ruimte voorzien als verblijf voor de hoofdwachter.

(Wordt voortgezet)
Jan Mahieu

EEN HALVE EEUW GELEDEN :

Herinneringen aan moeilijke Antwerpse tramtijden...

INLEIDING

Begin september 1994 vierde ons land vijftig jaar bevrijding. In de laatste maanden van het jaar 1944 viel immers eindelijk het doek over een ruim vier jaar durende, sombere bezettingstijd. Daarmee was voor ons land in het algemeen en voor de steden Antwerpen en Liège in het bijzonder de oorlogsellende nog lang niet voorbij, wel integendeel, want tot einde maart 1945 werd hun gebied voortdurend met de moorddadige V(ergeldings)-wapens bestookt.

Vergelding waarvoor ?

De gewone man in de straat had er nooit om gevraagd, te worden betrokken in een door de politiek uitgelokte en gevoerde oorlog, die tenslotte leidde tot de dood of de levenslange vermindering van vele miljoenen onschuldige slachtoffers.

Het toen elfjarige kind dat heden deze regels neerschrijft begreep al helemaal niet wat er losbarstte op die beruchte zonnige vrijdag in mei 1940. Wel heeft een reeks gebeurtenissen in de daarop volgende vijf jaar een aantal beelden en data in zijn herinnering gebrand; beelden en data die het nooit meer zal vergeten.

Het is beslist niet de bedoeling, de lezer uitgebreid over mijn persoonlijke belevenissen tijdens en mijn herinneringen aan de oorlog te vertellen. Geïnspireerd door de in september 1994 gepubliceerde brochure „Het stads- en streekvervoer in de provincie Antwerpen tijdens de tweede wereldoorlog” van RR-medewerker Eric Keutgens, vind ik het echter wel gerechtvaardigd u enige ervaringen van een jeugdig tramreiziger in die zeer moeilijke tijden voor te schotelen...

10 MEI 1940

Sinds september 1939 volgde ik in het vijfde studiejaar van de lagere school de lessen in de stadsschool aan de Bredastraat in Antwerpen. Vanaf dit ogenblik werd ik, in het uiterste noord-oosten van Merksem wonend, een regelmatig reiziger op de Buurtspoorweglijnen 61, 63 en 65. Het over en weer pendelen tussen woning en school werd zeer snel een routinekwesie, waarbij het me wel opviel dat het in die tijd door de NMVB ingezette elektrisch materieel sterk van dit van „de gele tram”, zijnde de TAO-stadstramrijtuigen, afweek.

Op woensdagnamiddag hadden leerlingen van de stadsscholen vrijaf. Weldra volgde ik op die vrije namiddagen tekenlessen, ingericht door het toen nog pril jonge „Kindervreugd”. Vermits die lessen doorgingen in een school op Antwerpen Zuid, leerde ik op de Leien meteen een ander, beduidend groter type Antwerps stads-



Voormalig „Vicinaux anversois”-rijtuig als TAO-stadstram 381, naast NMVB-standaardrijtuig 9784 aan de Noorderplaats in Antwerpen, omstreeks 1950. Het waren deze ex-VA-rijtuigen die ik als kind „anders” ervoer dan de „gewone” stadstrams. Foto van onbekend fotograaf.

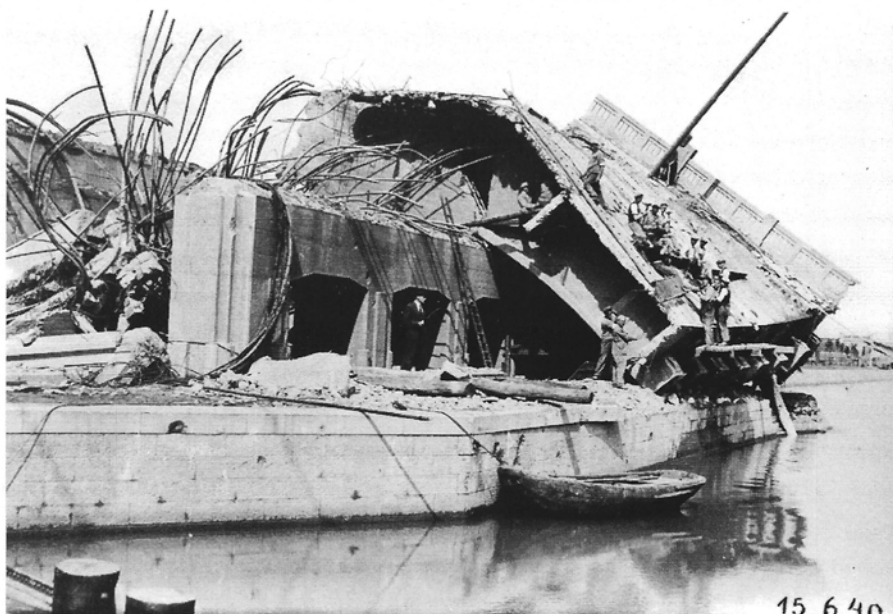
tramrijtuig kennen.

Wist ik veel dat die rijtuigen in vroegere jaren precies dezelfde waren geweest als enige van diegenen waarmee ik dagelijks naar school reed ?

In de namiddag van 9 mei 1940 reed ik voor de laatste maal op normale wijze met „den 61” terug naar huis...

Vrijdag 10 mei 1940 tuimelde mijn jonge leefwereld onverwacht en

letterlijk in mekaar : er werd met kanonnen op vliegtuigen geschoten; die vliegtuigen wierpen op hun beurt bommen en doodden en verwonden mensen. Sommige vliegtuigen bevochten ook mekaar en heel af ten toe werd er één neergeschoten, waarbij soms een in de blauwe hemel openklappende witte stip erop wees dat de piloot het er tot op dat ogenblik levend had vanaf gebracht. Tot



*Het Albertkanaal-viaduct Ir. Menneslaan-IJzerlaan, dat tot in de nacht van 17 op 18 mei 1940 Merksem met Antwerpen verbond. Toen ging het de lucht in, wat de NMVB-buitenstadlijnen 61, 63 en 65 gedurende bijna twee maanden belette het stadscentrum te bereiken.**



NMVB-stelplaats IJskelder, Merksem, vermoedelijk kort na de tweede wereldoorlog. De tweeassige stoomtram-bijwagentjes met open balkons, waarvan er op de foto vijf in hun geheel te zien zijn, werden tijdens de bezetting ook in de elektrische reizigersdienst ingezet. Foto Frans Keutgens.

op dat ogenblik, want bij de landing riskeerde hij ter plaatse te worden gelynacht door uitzinnig geworden omstaanders, die nauwelijks vragen stelden naar de nationaliteit van de ongelukkige : een onbekende was op zijn minst een vijand !

In deze chaos grensde het aan het ongelooflijke dat trein en tram nog enige dagen bleven rijden, ook al omdat op zeer korte tijd een treinreis toen synoniem was geworden voor een ongewenste collectieve zelfmoordpoging voor militair of burgerlijk reiziger.

Vanaf 17 mei viel het tramverkeer in Antwerpen en omliggende helemaal stil. Net op tijd, want in de nacht van 17 op 18 mei werden de bruggen

over het Albertkanaal door terugtrekkende Belgische militairen opgeblazen. Luttele uren eerder gingen vader, moeder, mijn zus en ikzelf vergezeld door vele anderen, te voet op de vlucht richting stad, daarbij het Albertkanaal-viaduct tussen de Ingenieur Menneslaan in Merksem en de IJzerlaan in Antwerpen gebruikend, dat toen nog slechts zeer kortstondig zou overleven.

De nacht werd met ettelijke andere vluchtelingen in erbarmelijke omstandigheden in de kelders van het Antwerpse stadhuis doorgebracht. 's Anderdaags, 18 mei, woei de hakenkruisvlag op de toren van de kathedraal. Nog diezelfde dag togen wij, via een door de Duitsers over het

Albertkanaal gelegde pontonbrug, terug naar huis. Voor het eerst maakte ik kennis met de verwoestingen die een oorlog kan aanrichten : ik bekeek met afschuw het puin van de mooie brug die wij nauwelijks een halve dag voordien in omgekeerde richting waren overgestoken...

Reeds vanaf 22 mei werden in Antwerpen de stadstramdiensten geleidelijk hervat, op 23 mei aarzelend gevolgd door een aantal NMVB-streeklijnen. Het zou echter nog tot 8 juli duren vooraleer de NMVB haar doorgaande diensten tussen Antwerpen en het noorden, langs een noodbrug over het Albertkanaal, opnieuw kon starten. Toch zou, in de daarop volgende vijf jaar, omzeggens geen enkele tramrit een gewoon verloop kennen !

TRAMRIJDEN TIJDENS DE BEZETTING

Nadat het moordend geweld van de achttiendaagse veldtocht over ons land was geraasd trachtte de bevolking, haar wonden likkend, het dagelijks levensritme op een min of meer normale wijze te hervatten.

In die meidagen hadden de Duitsers, die zich als bezetters aanvankelijk zeer korrekt gedroegen, vele duizenden krijgsgevangenen gemaakt. De Duitse militaire overheid ging met deze massa mensen echter vrij willekeurig tewerk. Enerzijds werden velen langs het spoor of via het water op transport naar Duitsland gesteld; anderzijds werden honderden, die onder andere in het militaire kamp van Brasschaat waren ondergebracht, op een bepaald ogenblik gewoon naar huis gestuurd. Nooit vergeet ik het beeld dat ik aan de Oude Barel in Merksem te zien kreeg : een NMVB-standaardmotorrijtuig met twee grote bijwagens op lijn 63 (Brasschaat Polygoon - Antwerpen) dat, afgeladen vol, „vrij” gelaten Belgische krijgsgevangenen naar de stad voerde. Tot op de daken van de rijtuigen toe hadden tientallen soldaten een alles behalve veilig plaatsje gevonden !

Scholen en bedrijven heropenden hun deuren, waarbij de tram, naast de fiets en de eigen twee benen, weldra het bijna enige valabele vervoermiddel werd. Motorbrandstof was vluchtbaar goud geworden, het autobussenbestand was, als gevolg van de meiveldtocht, tot een minimum ingekrompen en reizen met de trein bleef gedurende de hele bezettingstijd een risicovolle onderneming, omwille van het beschietingsgevaar vanuit de lucht. Trams zaten dan ook weldra overvol. Zowel de NMVB als de TAO werden gedwongen om alles wat over minstens vier flenswielen beschikte op straat te brengen. Bij de Buurtspoorwegen kwamen de nog in de stelplaatsen IJskelder en Oude Barel aanwezige tweeassige stoomtram-bijwagentjes met open balkons op de elektrische lijnen terecht, wat niet alleen de schooljeugd maar ook andere reizigers de gelegenheid bood zich, ook aan de



Het in 1993-94 gerestaureerde stadsmotorrijtuig 305 toont, naast een tijdens de bezetting niet erg gewaardeerde publiciteit, duidelijk de door de Duitse militaire overheid opgelegde „verduistering”. Foto Eric Keutgens, CW Hoboken, 6 juni 1994.*

buitenzijde van de balkonhekken hangend, te laten vervoeren. De taak van de „ontvanger” (conductor) was in die omstandigheden helemaal niet te benijden.

Op niet te voorspellen momenten begonnen de trams vaak tussen de haltes stil te vallen, want niet alleen tijdens luchtalarm waren er stroomonderbrekingen! Geleidelijk werden de rijtuigen op bevel van de bezetter verduisterd, wat onder andere inhield dat het lichtvolume van de koplampen tot praktisch nul werd gereduceerd, wat het werk van de trambestuurders, die 's nachts over stikdonkere rails moesten rijden, beslist niet vereenvoudigde. De reizigers zaten bij avond en vroege morgen in een onwezenlijk halfduister, want vanuit de rijtuigen mocht geen streepje licht naar buiten vallen!

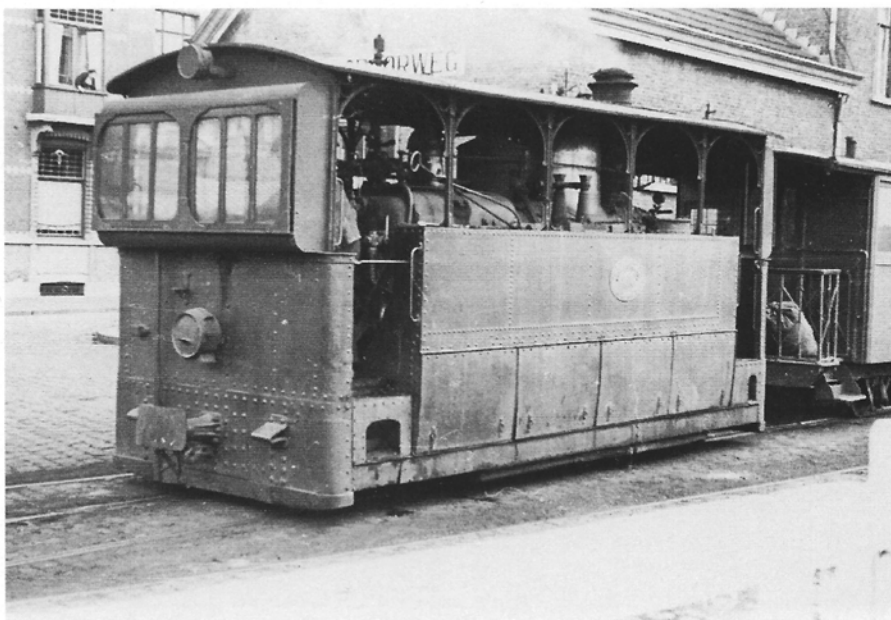
Beide in Antwerpen en omgeving opererende trammaatschappijen werden allengs geconfronteerd met een nijpend materieeltekort. De bezetter eiste immers zonder mededogen een deel van het rijtuigenbestand op, teneinde de tijdens bombardementen op Duitse steden verloren gegane wagens te vervangen.

Ondanks deze uiterst moeilijke exploitatie-toestanden droeg de NMVB een zeer belangrijk deel bij in de voedselbevoorrading van de hongerende stadsbevolking. Het probleem, niet te beschikken over voldoende elektrisch traktiematerieel voor het slepen van goederentreinen (het diesel-traktiepark lag als gevolg van brandstoftekort nagenoeg stil) werd voor een gedeelte opgelost door het inzetten van elke min of meer rijvaardige stoomlokomotief. Zo kon het gebeuren dat ik tijdens de bezetting sporadisch een stoomtramlok met goederentrein opmerkte op de sinds 1908 geëlektrificeerde NMVB-lijn 61 Antwerpen - Schoten - (s-Gravenwezel). In omgekeerde zin werden de vijf elektrische traktoren waarover de NMVB-stelplaatsen in Merksem beschikten, tijdens de spitsuren in reizigersdienst ingezet: „veevervoer en masse et à l'improviste”!

Bij de TAO mochten enige motorwagons zich erover verheugen, te kunnen dienen voor het vervoer van soep tussen de Winterhulp-keukens en een aantal scholen.

„Soeptrams”, zei u?

Tenslotte dient hier beslist nog iets te worden gezegd over de „Boerentram” als „smokkeltram”. Vermits de Buurtspoorweglijnen soms zeer diep in het platteland doordrongen, vervulden zij als het ware automatisch de rol van individuele bevoorradinglijnen voor de brave huisvader met een hongerig kroost. Weldra werden op die wijze



Zelfs de NMVB-stoomtramlokomotieven ontsnapten niet aan de verduisteringsmaatregelen, getuige deze foto van machine 686 in Aarschot. Foto K.J. Harder.

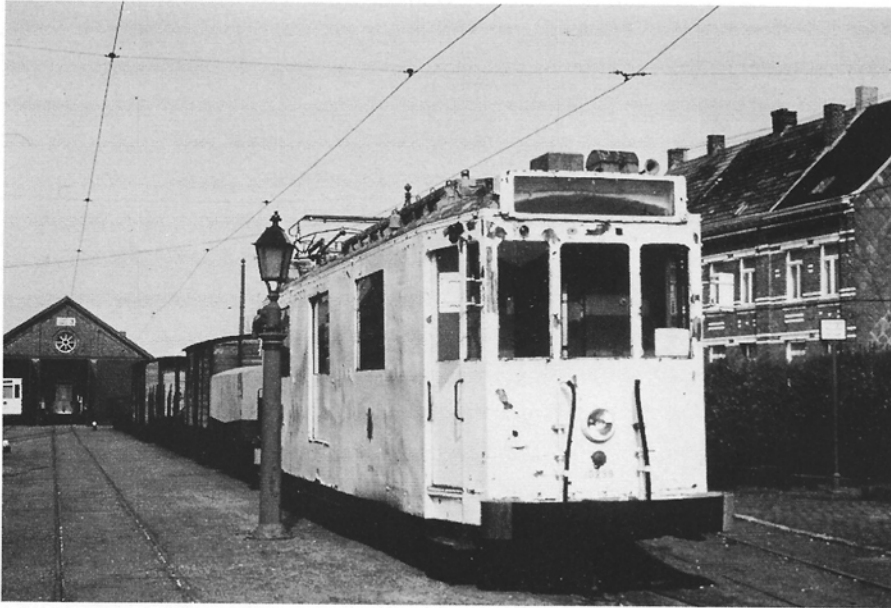
belangrijke hoeveelheden levensmiddelen naar de stad gesleept, gekocht bij landbouwers die zodoende een aardige zwarte stuiver konden bijverdienen. Toch verliepen die „onwettige smokkeltochten” niet zonder bepaalde risico's, want de overheid hield vele en onverwachte controles, waarbij de amateur-smokkelaar tegen wil en dank zowel zijn zuur geïnvesteerde centen

als zijn precieze koopwaar en eventueel zijn vrijheid kwijtspelde. De in beslag genomen levensmiddelen werden, het moet gezegd, achteraf wel tegen spotprijzen aan bejaarden en behoeftigen verkocht. Maar een Belg zou die naam niet waardig zijn geweest, indien ook de „razzia-controleurs” zelf er niet beter zouden van geworden zijn - en indien de mettertijd geroutineerde



*Dit unieke oorlogsdokument toont ons het laden van ketels soep op rijtuig 241. Vanuit de Winterhulp-keukens werd dit kostbare vocht met de tram (bij gebrek aan meer geëigende vervoermiddelen) naar een aantal scholen vervoerd. Een veelzeggend rijmpje uit die onzalige tijd luidde: „Winterhulp is machtig, maar zijn soep is... waterachtig!” Foto Fr. Verhaert (Stadsarchief).**

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!



De door NMVB-werkhuis Oude Bareel in Merksem op vijf ex-Titanic onderstellen gebouwde elektrische traktoren 10294-10298 bewezen tijdens de tweede wereldoorlog onschatbare diensten. Zij sleepten ontelbare goederentreinen voor 's lands bevoorrading. In de spitsuren reden zij reizigersdiensten, met aan de haak een bont allegaartje van bijwagens. Traktor 10298, hier gefotografeerd in de bundel van het Trammuseum in Schepdaal, is de enige overlevende uit het clubje en pronkt heden, keurig gerestaureerd, in het Antwerps Tram- en Autobusmuseum. Foto Staf Cuyt.

„smokkelaar” niet allerlei slimmigheidjes zou hebben bedacht teneinde zijn karige buit in veiligheid te stellen om zo zijn gezin in leven te houden. Op een aantal droeve uitzonderingen na hadden tijdens de bezettingsjaren de Antwerpse TAO- en NMVB-netten desondanks niet zo bijzonder veel van de oorlogshandelingen te lijden.

Daarom trent zal ik het in een tweede greep uit mijn herinneringen hebben.

Staf Cuyt

15 november 1994

Bibliografie

Eric Keutgens : „Het stads- en streekvervoer in de provincie Antwerpen tijdens de tweede wereldoorlog 1939-1945”, Antwerpen, 1994.

Eigen waarnemingen van de auteur. De met * aangeduide foto's werden reeds gepubliceerd in de hierboven geciteerde brochure. Zij behoren tot het archief van Eric Keutgens en werden mij door hem welwillend ter beschikking gesteld. De overige foto's zijn afkomstig uit de eigen verzameling.

Evenementen op en om het spoor

PER STOOMTREIN OVER DE FURKA-BERGSTRECKE IN CENTRAAL ZWITSERLAND

De „Glacier-Express” reed, net als de treinen van de Furka Oberalpahn (FO), in 1981 voor het laatst over de bekende Furka-Bergstrecke van Andermatt via Realp en Oberwald naar Brig. De treinreis door de langste smalspoortunnel in Zwitserland, de 15,4 km lange Furka-Basistunnel tussen Realp en Oberwald, duurt heden ruim 20 minuten. Sinds 1982 rijden de treinen het hele jaar door de Furka-Basistunnel. Via de hooggelegen Furka-Bergstrecke was treinverkeer alleen tijdens de zomerdienst mogelijk, want in de wintermaanden ligt dit tracé op een hoogte tussen 1538 en 2160 meter, veelal onder een dik pak sneeuw. Velen herinneren zich nog het fascinerende uitzicht op de bekende Rhône-gletsjer tussen Muttbach en Gletsch.

Na 1982 lag dit bergtraject er verlaten bij en al snel raakte de spoorbaan in verval. De drie tunnels op het trajectdeel Realp-Tiefenbach werden grotendeels door lawines verwoest. Water ondermijnde de spoorbaan.

In 1983 werd de „Verein Furka-Bergstrecke” opgericht, met het doel de legendarische Bergstrecke te behouden. Leden van deze vereniging spannen zich al jaren in bij het herstel van spoorbaan en tunnels, terwijl zij in Realp meehielpen bij het bouwen van een lokomotiefdepot.

In 1985 werd de „Dampfbahn Furka Bergstrecke AG” opgericht. Deze nieuwste toeristische spoorwegmaatschappij in Zwitserland onderhoudt met stoomlokomotieven de treindienst over de legendarische Furka-Bergstrecke.

Van midden juni tot begin oktober rijden DFB-stoomtreinen over de gedeeltelijk herstelde Furka-Bergstrecke Realp - Tiefenbach - Furka v.v. Halte Furka ligt op 2160 m hoogte aan de oostelijke ingang van de 1,8 km lange Furka-Scheiteltunnel. Realp ligt op 1538 meter. Hellingen van 110 o/o worden met het tandradstelsel Abt overwonnen. Bij halte Tiefenbach nemen de stoomlokomotieven tijdens elke rit water.

Na de rit door de drie Alt Senntum Stafeltunnels rijdt de DFB-trein over de legendarische Steffenbachbrug, die in 1925 speciaal voor deze lijn door de Fa. Bell & Co in Kriens werd gemaakt. Deze brug bestaat uit drie delen. Na elk rijseizoen worden de twee buitenste delen op de spoorbaan teruggetrokken, om zodoende in het voorjaar niet te worden beschadigd door de met smeltwater sterk gezwollen Steffenbach, die stukken steen en brokken hout meevoert op zijn weg naar de Furka-Reuss.

**HEBT U
HET EDITORIAAL
OP BLZ. 82
REEDS GELEZEN ?**

Aan de hand van een diareeks reizen wij over de hele Furka-Bergstrecke in de periode vóór 1982 en maken daarna kennis met de herstelwerkzaamheden. Na de pauze komen de stoomtreinen van de DFB in beeld tussen Realp en Furka. De terugkeer uit Vietnam van de oorspronkelijke FO-stoomlokomotieven bij de DFB ontbreekt tijdens deze diapresentatie net zo min als het tandradstelsel Abt.

De vereniging Vebov nodigt alle belangstellende leden en RR-lezers uit tot het bijwonen van deze wel zeer bijzondere diavoorstelling, die plaats vindt op vrijdag 24 maart 1995 om 20 uur stipt in Centrum Zurenborg, Dageraadplaats, Antwerpen.

Op de belangrijke goederenas „Athus - Meuse” slepen diesellokomotieven 5503 en 5312 een lege ertswagentrein. Door het hellingrijke profiel van de lijn zijn dubbeltrakties hier een dagelijks verschijnsel.

Sinds kort is een lokomotief uit de reeks 55 verkrijgbaar als Märklin-HO-model. Dit model draagt het nummer 5504 en heeft dezelfde schildering als de hier afgebeelde 5503. Vonèche, 22 april 1987, dia Walter Pinet.

Op 13 oktober 1994 werd de Eurostarverbinding Brussel - London officieel en „koninklijk” ingerezen. De koninklijke Eurostar (het Belgisch Eurostarstel 3105-3106) was om 11.07 uur uit de Eurostar-terminal Brussel Zuid vertrokken. Onmiddellijk na de koninklijke trein reed reservestel 3214-3213. Onze foto toont dit laatste in Lot, rijdend langs het enige nog niet afgebroken oude stationsgebouw tussen Vorst en Halle. Dia Paul Jacobs.



Kritisch gelezen en bekeken

DE BRUGSE STADSTRAM - Het openbaar vervoer te Brugge, deel I, door André Annys, Fernand De Buck, Pierre de Meyer, Daniël De Volder, Luc Kinds, Raymond Vancraeynest

TTO Noordzee v.z.w. publiceerde, eind vorig jaar, haar eerste jaarboek 1994 en wil hiermede een jaarlijks terugkerend evenement creëren, dat telkens „een aspect van het openbaar vervoer per tram en/of per bus in onze provincie (West-Vlaanderen) zal behandelen”.

Onder de hierboven geciteerde titel leverde het zestalig auteurscollectief alvast een belangrijke bijdrage, niet alleen tot de geschiedenis van het openbaar vervoer in West-Vlaanderen's hoofdstad maar bovendien tot de (jammer genoeg nog steeds ongeschreven) „Algemene geschiedenis van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen”. En dat is alvast geen kleine verdienste!

Verscheidene van de hier samenwerkende auteurs leverden in de voorbije jaren reeds spraakmakende historische studies m.b.t. het openbaar (tram)vervoer in ons land af. Hun op dit terrein bekend klinkende namen staan ook deze maal garant voor de degelijkheid en de zorg die aan de verschillende in dit werk aan bod komende thema's werd besteed.

Chronologisch wordt aandacht geschonken aan het in Brugge verschijnend prille spoorverkeer, aan het eerste openbaar stadsvervoer en aan de verwezenlijking van de elektrische stadstramlijnen. Vervolgens komen zowel het rollend materieel als de vaste installaties van de Brugse stadstram uitgebreid aan bod. Wetenswaardige bijkomstigheid: het meer dan prijzenswaardige werk van de coördinator-eindredakteur levert dit boek een aangename en vlot lezende tekst op, iets wat bij zulke studies lang niet altijd zo vanzelfsprekend is.

Het illustratiegedeelte van dit werk is indrukwekkend en zeer verzorgd, waarbij ruim honderd interessante foto's, zevenenveertig sporensituatieplannen, een tiental materieeltekeningen en bijna even zovele plannen en tekeningen van vaste installaties de bijzondere aandacht van de lezer (en van de modelbouwer) weerhouden. In slechts twee gevallen heeft men beroep moeten doen op inferieure krantenfoto's, wellicht omdat het hier ging om uiterst zeldzame beelden. Het boek introduceert een m.i. goed gevonden (nieuw?) Nederlands woord voor de in vele steden de paardetram voorafgaande omnibuswagens: tramkoetsen. Een suggestie naar de samenstellers van nieuwe edities Kramers-, Van Dale- en andere Verschueren-woordenboeken toe?

Hoe het ook zij, ik kijk alvast met veel belangstelling naar het tweede TTO Noordzee-jaarboek uit!

P.S. De post, die voor haar klanten

immers „hemel en aarde” beweert te bewegen, leverde mij dit boek, keurig verpakt in een officiële „Postpac”-enveloppe, klaarblijkelijk in vrije val uit de hemel duikend af: het langs vele kanten gekraakte eksemplaar is niet meer om aan te zien!

S.C.

De Brugse stadstram, uitgave TTO Noordzee, 1994, 136 blz., genaaid onder tweekleurig kartonnen omslag, formaat DIN A4 (21 x 29,7 cm). Prijs: 850 F + 150 F verzendingskosten. Te bestellen door overschrijving op rekening 068-2064134-01 van TTO Noordzee, p.a. Guido Gezellelaan 8, 8400 Oostende.

DE LOCOMOTIEVEN VAN DE STOCKTON & DARLINGTON RAILWAY 1825-1876

Oproept voor inschrijving

De heer Tom Pearce, lid van de Engelse verenigingen NERA en HRCA, heeft zes jaar aan een nieuw, zeer gedetailleerd boek over dit onderwerp gewerkt.

De geschiedenis van deze historische locomotieven, die op 's werelds eerste spoorlijn reden, zal voorzien zijn van 250 illustraties en verscheidene lijsten en tabellen. Tekst in het Engels.

De heer Pearce zal dit boek in eigen beheer uitgeven en zou graag inschrijvingen ontvangen teneinde de oplage te kunnen bepalen. De prijs van het boek is voorzien tegen ongeveer 20 pounds (± BF 1250).

Indien u een exemplaar van dit boek wenst te kopen, schrijft u dan (lieft in het Engels), naar onderstaand adres om op de inschrijvingslijst te worden opgenomen (deze lijst zal eveneens in het boek verschijnen). Eenmaal dat het boek gedrukt zal zijn, zult u bericht krijgen en het, na betaling, ontvangen.

Mr. T.R. Pearce, 21, the Avenue Nunthorpe, Middlesbrough Cleveland, TS7 0AA, Engeland.

TROLLEYBUSSEN IN HET LAND VAN LUIK

In het raam van de reeks „De tramwegen in het Land van Luik” werkt de G.T.F. nu aan de samenstelling van het boek dat is gewijd aan de trolleybussen van Luik (TULE) en Seraing (RELSE).

Het op dit ogenblik in voorbereiding zijnde boek zal van hoog niveau zijn, vergelijkbaar met andere standaardwerken over openbaar vervoer. Onder de trolleybesteden in Europa nam Luik een prominente plaats in, waarbij de beide trolleybedrijven een voorbeeld vormden van de synthese van de technische en filosofische ontwikkeling van dit vervoermiddel gedurende bijna een halve eeuw.

Na de eerste experimenten met trolleybussen in Antwerpen werd de TULE al snel enthousiast en ontstond in Luik het grootste trolley-net van

West Europa. Als pioniers van de vooruitstrevende techniek uit de jaren '30 waren de Luikse ingenieurs betrokken bij vele studies en experimenten.

Zij ontwierpen zes verschillende trolleybustypes die, in serie gebouwd, werden ingezet op een net van 20 lijnen (!). De managers van de TULE waren actief bij het vergroten van de kennis over en de populariteit van de trolleybus door deelname aan talrijke internationale congressen.

Het net van de RELSE is altijd veel kleiner maar daarom niet minder interessant gebleven, o.a. omwille van de symmetrische tweerichtings-trolleybussen. Deze waren aan beide uiteinden voorzien van een bestuurderscabine en uitgevoerd als twee- of drieassers.

De samenstellers van het boek beschrijven de opkomst, de bloei en het verval van de trolleybus in Luik, met veel aandacht voor de ervaringen van de betrokken ingenieurs en managers, de mensen die met hun inzet en volharding de trolleybus zo populair hebben gemaakt.

Gezocht...

Reeds vele geïnteresseerden hebben hun medewerking aan dit project aangeboden. Nochtans, om het boek (voorlopig het enige standaardwerk over dit onderwerp) zo compleet mogelijk te maken, roepen wij de hulp in van iedereen die, al is het maar op bescheiden wijze, kan bijdragen tot het documenteren van de geschiedenis van de trolleybus in Luik.

Indien u de Luikse trolleybus van dichtbij hebt gekend of indien u anderen kent die ons zouden kunnen helpen, aarzel niet met de auteurs contact op te nemen. Iedere informatie, hoe onbetekenend ook, is voor ons uiterst waardevol.

Wij zoeken naar documenten, foto's, anecdotes, lijntracé's, krantenknipsels, archiefstukken, biljetten, abonnementen, souvenirs, dienstregelingen e.d., die op één of andere wijze hebben te maken met de veertig jaar trolley-exploitatie in en rond Luik. Vooral bijdragen die betrekking hebben op de oorlogsjaren en op de jaren '50 hebben waarde voor ons. Indien u ons kunt helpen, schrijf naar: G.T.F. a.s.b.l., groep „Trolleybus”, postbus 191, (B)-4000 Liège 1.

Beide voorafgaande artikeltjes werden ons door de belanghebbenden toegezonden.

Een nationaal spoorwegmuseum te Brussel-Thurn en Taxis : droom of werkelijkheid ?

Op 7 juni 1994 vond in de gebouwen van het goederenstation Thurn en Taxis te Brussel, op initiatief van de NMBS, een informele contactvergadering plaats tijdens dewelke met vertegenwoordigers van diverse organisaties en verenigingen een „verkenmend gesprek” werd gevoerd over de toekomst van de unieke site van het station Brussel-Thurn en Taxis. Aanwezig waren o.a. diverse vertegenwoordigers van de NMBS, het Brussels Gewest, de vereniging La Fonderie, de Koning Boudewijnstichting, KBVVS/ARBAC, TSP, MTUB/MSVB, Febrail, Werkgroep Spoorweggeschiedenis enz.

Binnenkort zullen de activiteiten van ABX, de stukgoeddienst van de NMBS, inderdaad van Thurn en Taxis worden overgebracht naar Brussel-Klein Eiland.

Hierdoor zal de site van Thurn en Taxis vrijkomen en zal er een nieuwe bestemming moeten aan gegeven worden. Wijlen de heer M. Page, Voorzitter van de Nationale Commissie Historisch Patrimonium van de NMBS (1), verklaarde dat deze nieuwe bestemming niet noodzakelijk een economische moet zijn. Het historisch complex kan evenzeer worden benut voor „culturele doeleinden”, waarbij o.a. kan worden gedacht aan de oprichting van een spoorwegmuseum.

Reeds in 1987 werd door enkele franstalige (liberale) Brusselse politici het idee geopperd dat de site van Thurn en Taxis uitstekend geschikt zou zijn om er een spoorwegmuseum in onder te brengen; er werd toen zelfs een vereniging „ter promotie van het spoorwegmuseum van Thurn en Taxis” opgericht. Het is een feit dat Thurn en Taxis zich uitstekend voor deze nieuwe functie zou lenen. Onder de prachtige overkappingen bevinden zich meerdere sporen met een voldoende lengte om verschillende locomotieven, rijtuigen en zelfs hele treinen op een optimale manier tentoon te stellen (d.w.z. met een voldoende tussenruimte om het materieel uitstekend te kunnen bekijken en te fotograferen). Op de spoorwegbundel aan de achterzijde van het gebouwencomplex zouden b.v. ook tijdelijke tentoonstellingen van modern spoorwegmaterieel kunnen worden gehouden, of kunnen zonder probleem korte ritten met stoomlocomotieven, allerlei demonstraties enz. worden georganiseerd.

Het complex zou uiteraard zijn huidige aansluiting aan het spoorwegnet behouden, zodat het aan- en afvoeren van materieel zonder problemen zou kunnen gebeuren en speciale treinen - al dan niet samengesteld uit historisch materieel - het spoorwegmuseum vlot zouden kunnen bereiken. Op het spoorweg-



Het stationsgebouw Brussel-TT. De drie grote metalen overkappingen worden van elkaar gescheiden door twee kleine. In totaal zijn er dus vijf loodsen. Het loodsencomplex wordt geflankeerd door twee bakstenen gebouwen, bestemd voor de administratieve diensten, de loketten, de post enz. In de achtergrond, aan het einde van de Picardstraat, bevindt zich het douanegebouw. Opname : na W.O. I (?). Prentkaart : verzameling P. Pastiels.

terrein van Thurn en Taxis zijn overigens nog een watertoren, een draaischijf, diverse dienstgebouwtjes, seinhuizen enz. aanwezig. Kortom, het eventuele spoorwegmuseum van Thurn en Taxis zou een erg dynamisch en bijzonder aantrekkelijk geheel kunnen worden...

De meeste aanwezigen op de vergadering waren het erover eens, dat het vrijkomen van de site van Brussel-TT een eenmalige (en waarschijnlijk nooit weerkerende) gelegenheid biedt om eindelijk een prestigieus nationaal spoorwegmuseum op te richten, in een bijzonder aantrekkelijk kader dat onweerlegbaar een grote architectonische en spoorweghistorische waarde bezit. Toch zal er vermoedelijk

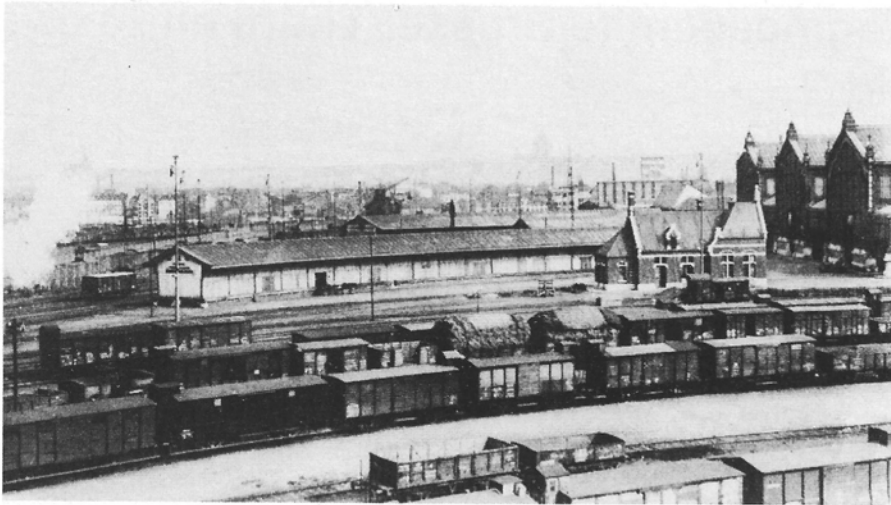
nog heel wat water door de Zenne moeten stromen, vooraleer het idee werkelijkheid kan worden, alleen reeds om reden van de financiële implicaties. Een volledige renovatie van het complex zou volgens bepaalde schattingen minstens een half miljard fr. kosten en de jaarlijkse kosten voor onderhoud, bewaking enz. kunnen al snel oplopen tot enkele tientallen miljoenen per jaar.

Enkele aanwezigen waren echter de mening toegedaan, dat een volledige renovatie van het complex in eerste instantie niet nodig is en dat het museum alvast met een bescheiden budget van start zou kunnen gaan. Volgens hen zouden daarna sponsors kunnen aangetrokken en/of subsidies



160 - BRUXELLES - Intérieur de la Gare Maritime

Binnenzijde van één van de drie grote loodsen. De stukgoederen werden hier gesorteerd en van spoorwegwagens op wegvoertuigen overgeladen (en omgekeerd). Opname : vóór W.O. I (?). Prentkaart : verzameling P. Pastiels.

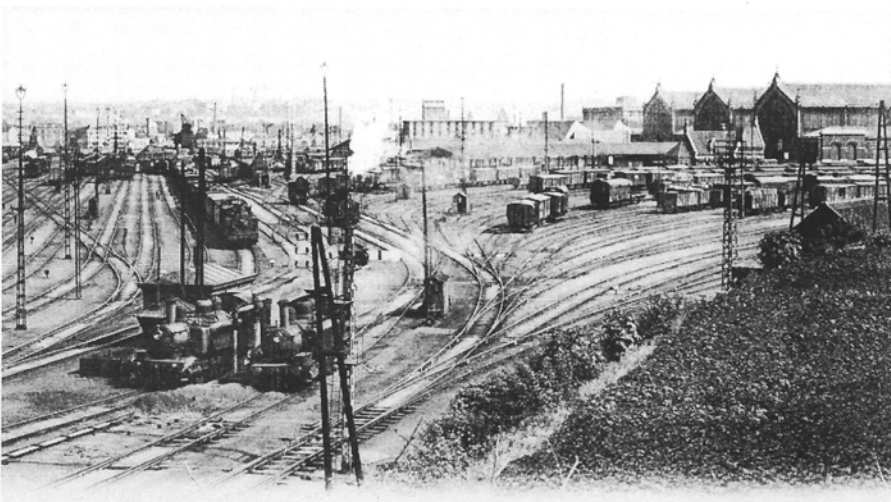


De goederenkoer van het station Brussel-TT. Rechts bevinden zich de loodsen waar de stukgoederen werden behandeld. Er liggen 14 sporen op de goederenkoer en 12 in de loodsen. Opname : na W.O. I (?). Prentkaart : verzameling G. Bricman.

kunnen aangevraagd worden (vanwege de nationale Belgische overheid, de Stad Brussel, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de Europese Unie, misschien zelfs de Unesco...). Volgens de betrokkenen komt het erop aan, de geboden kans te grijpen en onmiddellijk van start te gaan, om nadien sponsors en overheden te sensibiliseren voor het project. In een eerste fase zouden b.v. de voornaamste voertuigen die nu door de NMBS in Leuven en in Haine-Saint-Pierre worden bewaard, naar Brussel kunnen worden overgebracht, samen met de historische collectie van het kleine museum van Brussel-Noord. Het museum zou natuurlijk wel over een werkingsbudget moeten beschikken, om de lopende uitgaven te kunnen dekken; de NMBS zou hier in beperkte mate kunnen helpen door tijdens een overbruggingsperiode de loonkosten voor het bewakingspersoneel voor haar rekening te nemen. Zelfs indien voor de site geen

andere bestemming wordt gevonden, zou de NMBS trouwens - zolang zij het complex beheert - toch voor bewaking moeten zorgen om vandalisme zoveel mogelijk te voorkomen (na de bijeenkomst van 7 juni 1994 had trouwens binnen de NMBS reeds een vergadering plaats in verband met de in acht te nemen modaliteiten bij het vertrek van ABX). Terloops : de site van Thurn en Taxis is nog niet officieel geklasseerd als historisch monument, maar de procedure daartoe werd wel reeds in gang gezet en is reeds vrij ver gevorderd.

Volgens ondergetekende zou een afzonderlijke organisatie (een vzw) moeten gecreëerd, die, zoals ook in het buitenland gebruikelijk, het museum zou moeten beheren en in een latere fase zich misschien ook zou kunnen ontfemen over het archiefmateriaal van de NMBS. De collectie die in het museum wordt tentoongesteld, kan eigendom blijven van de NMBS en b.v. in bruikleen worden afgestaan



Het sporencomplex van Brussel-TT. Links bevindt zich het rangeerstation, rechts de goederenkoer, rechts achteraan ziet men de goederenloodsen en in het midden in de achtergrond het douane-entrepot. Op de voorgrond bemerkt men twee stoomlocomotieven van het type 52 (later type 58) en achteraan twee machines van het type 23 (later type 53). Opname : na W.O. I. Prentkaart : verzameling G. Bricman.

aan de museumorganisatie. Van deze organisatie zou de NMBS uiteraard deel uitmaken, samen met de plaatselijke overheid en diverse verenigingen (ook „ernstige” verenigingen van spoorwegbelangstellenden en geïnteresseerden in de spoorweggeschiedenis, zoals nu reeds bepaalde verenigingen actief deelnemen aan het beheer van het Antwerps Tram- en Autobusmuseum en het Trammuseum in Schepdaal). Terloops weze opgemerkt, dat een dergelijke organisatie, de vzw „Transportmuseum”, reeds in het begin van de jaren '60 werd gecreëerd, toen er o.a. sprake was van de oprichting van een museum in Tervuren. De plannen voor dit museum werden echter al snel opgeborgen, maar de vzw bestaat nog steeds (weliswaar alleen op papier...). De oprichting van een nationaal spoorwagemuseum in Brussel zou alvast het onmiskenbaar voordeel inhouden dat het historisch spoorwagemateriaal, dat nu is opgeborgen in de NMBS-museumbewaarplaatsen in Leuven en in Haine-Saint-Pierre in zijn geheel als een representatieve „nationale collectie” aan het publiek zou kunnen worden getoond. Op dit ogenblik zijn de twee vroegere locomotiefloodsen slechts zeer sporadisch (tijdens zeldzame openeerdagen) voor het publiek toegankelijk en is het materieel aldaar wegens plaatsgebrek op een allesbehalve optimale manier tentoongesteld (het zijn immers slechts bewaarplaatsen, geen musea !). Het bestaan van de twee bewaarplaatsen houdt bovendien reeds de facto een verdeling in van het historisch patrimonium, en het valt te vrezen dat, wanneer er niet spoedig een nationaal museum wordt opgericht, de collectie in het gefederaliseerde België mogelijk nog verder - en definitief - zal uiteenvallen.

Tijdens de vergadering werd herhaaldelijk benadrukt, dat de oprichting van een nationaal museum in Brussel het bestaan van kleinere lokale musea niet in de weg staat. Verwezen werd naar het museum van „De Mijlpaal” (waar eveneens een vzw „in de maak” is, die het plaatselijk museum zou beheren, en waarbij o.a. de Stad Mechelen zal worden betrokken), de stelplaats in Leuven (een waardevol historisch geheel, dat zeker voor de toekomst moet worden behouden), het museum van de vereniging ATF in Kinkempois, het museum van de CFV3V in Treignes, e.d.m.

Tenslotte weze opgemerkt, dat de site Brussel-TT zo uitgestrekt is, dat naast een spoorwagemuseum er mogelijk nog andere museumcollecties een onderdak zouden kunnen vinden, b.v. de autobuscollectie van het MSVB/MTUB, een collectie historisch brandweermateriaal, enz. Ook verenigingen zoals TSP zouden eventueel een ruimte kunnen toegewezen krijgen om hun spoorwagemateriaal, dat nu op diverse plaatsen in België wordt bewaard, tentoon te stellen.

Binnenkort zal het dossier „Thurn en Taxis” vermoedelijk in een stroomversnelling terecht komen. RR-lezers, die eventueel hun persoonlijke mening over deze aangelegenheid wensen te verkondigen, nodigen wij uit om een briefje te schrijven naar de RR-redactie (voor opname in de rubriek Lezersforum). Dat er op dit ogenblik (einde 1994) geen tweede vergadering over Brussel-TT heeft plaatsgehad is uitsluitend te wijten aan het uitgesteld vertrek van ABX, aan het overlijden van de heer Page en aan het wachten op de aanstelling van diens opvolger als Voorzitter van de Nationale Commissie Historisch Patrimonium.

J. Van Olmen

(1) Op 17 september 1994 overleed op 63-jarige leeftijd de heer Maurice Page, Bestuurder-Directeur en Voorzitter van de Commissie Historisch Patrimonium van de NMBS. De heer Page heeft tijdens zijn carrière steeds geijverd voor het behoud van waarde-



De Jubileumbrug, met links de E. Bockstaellaan en rechts de Jubileumlaan. Links in de achtergrond ziet men het complex van Brussel-TT. Opname : vóór W.O. I. Prentkaart : verzameling G. Nève.

volle relict en voor een verantwoord beheer van het historisch patrimonium van de Nationale Maatschappij. Hij

onderhield ook uitstekende contacten met enkele van de Belgische museumbedrijven.

BRUSSEL-THURN EN TAXIS

Drie juni laatstleden was het 87 jaar geleden dat de „hangars” van het station Thurn en Taxis in gebruik werden genomen. Nog geen honderd jaar oud en toch reeds één van de belangrijkste relict en uit ons spoorwegerfgoed. Zeker nu de spoorwegactiviteiten, waarvoor het station geconcentreerd werd, er binnenkort zullen eindigen.

Brussel-Thurn en Taxis heeft zijn ontstaan te danken aan verschillende elementen. Vooreerst was het sociaal-economisch klimaat gunstig. Sociale verworvenheden werden beetje bij beetje verkregen en de economie kende sinds de industriële revolutie een opwaartse tendens. Het aan- en afvoeren van grondstoffen en afgewerkte producten tussen de fabricatiecentra en de verbruikers kende een grote vlucht dankzij de uitbreiding van de kanalen, het wegen- en het spoorwegnet. In Brussel werd de behandeling van de te transporteren goederen langs de waterwegen en per spoor rond de eeuwwisseling volledig herzien. Enerzijds vloeiden in de hoofdstad het kanaal Brussel-Charleroi - geopend in 1832 - en het Willebroekkanaal - ingewijd in 1561 - ineen. En anderzijds werd Brussel al vlug na 1835 het middelpunt van onze spoorwegen. Dit ten koste van Mechelen.

Het goederenvervoer per spoor werd in de hoofdstad vanuit het station Brussel-Groendreef geregeld. Ook na 1842, toen het reizigersstation Brussel-Noord zijn deuren opende.

Door de aanwezigheid van de hogervermelde kanalen ontwikkelden er zich eveneens havenactiviteiten. Ontontbeerlijk daarbij zijn de stapelhuizen voor de goederen. Een eerste entrepot werd geopend in 1781. Het lag op de plaats waar zich thans de KVS bevindt. Maar al vlug bleek de opslagplaats te klein. Ze deed slechts dienst tot in 1847, toen een nieuw pakhuis, gelegen ter hoogte van de Diksmuide- en de Ieperlaan, in dienst kwam. Het werd in 1910 afgebroken na de ingebruikname van de nieuwe haven- en spoorweginstallaties.

Deze nieuwe infrastructuur kwam er door toedoen van de „Société Anonyme du Canal et des Installations Maritimes de Bruxelles”. Oppericht op 11 juli 1896, werkte de vennootschap onder andere plannen uit om het internationaal goederenverkeer op een rationeler manier te behandelen. Nieuwe loodsen voor het overladen, het in- en uitklaren en het voorlopig stockeren van de aangevoerde producten werden buiten de Brusselse Vijf-

hoek gebouwd. De gronden werden gekocht van de familie Thurn en Taxis die in 1516 het eerste internationaal postverkeer tussen het Habsburgse rijk en onze gewesten had verzorgd. Het was op deze aangekochte gronden dat zij vroeger hun paarden weidden.

En vermits ook het internationaal goederenvervoer per spoor aan belang won was het evident dat de „Etat Belge” samen met de maritieme diensten bij het nieuwe project betrokken werd. De vestigingsplaats was ideaal gekozen, want ze lag op een boogscheut van Schaarbeek, waar vanaf 1880 voor de spoorwegen belangrijke infrastructuurwerken werden uitgevoerd. Zo werden er werkplaatsen voor het materieel en een vormingsstation opgericht.

Het station dat de spoorwegdirectie in het havengebied voorzag was Brussel-Thurn en Taxis. Naast de eigenlijke goederenloods, bestaande uit vijf metalen overkappingen, - drie hoge, van mekaar gescheiden door twee smallere die tevens lager gelegen waren - werd aan weerszijden een bakstenen gebouw, versierd met natuursteen, opgetrokken. Het grootste ervan was bestemd voor de administratie en de post.

De spantconstructie met art nouveau-elementen werd gebouwd door de architecten Bosmans en Vandeveld, onder de leiding van spoorwegingenieur Bruneel. Ze kwam op 3 juni 1907 in bedrijf. Het jaarverslag voor 1907 vermeldt immers dat die dag 38 treinen met stukgoederen of bestemd om te worden overgeladen van Brussel-Groendreef naar Brussel-Thurn en Taxis werden overgebracht. Tevens werd Brussel-Groendreef, het oudste station van ons net, toen gesloten voor de behandeling van deze goederen.

De bakstenen constructies werden tussen 1902 en 1910 opgetrokken. Ze werden eveneens ontworpen door de architecten Bosmans en Vandeveld. Ditmaal werd als stijl het eclecticisme, met elementen verwijzend naar de Vlaamse renaissance, gebruikt.

Buiten dit hoofdgebouw werden nog andere spoorweginstallaties voorzien. Zo zijn er in situ nog steeds seinhuizen, gebouwtjes voor de technische diensten, een watertoren en een draaischijf aanwezig. Alles samen vormt één groot complex hetgeen door het metalen hekken, dat het geheel omheint, geaccentueerd wordt.

Bron : NMBS - Dienst Externe Betrekkingen

Werkwagens van toen (XIX)

Foto's en tekst : Jacques Cohn

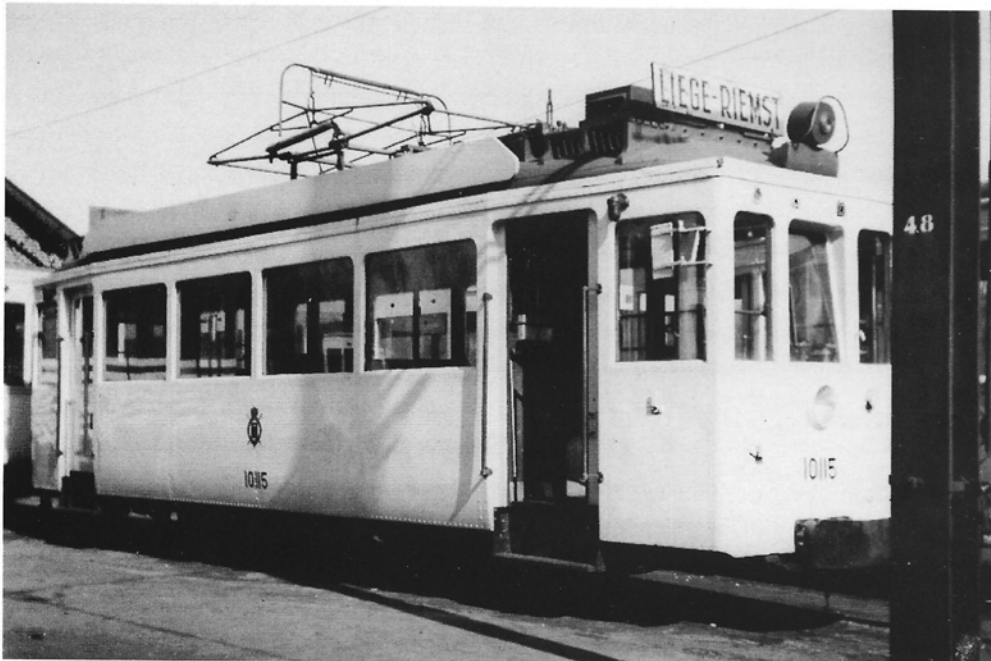
Foto 1 : Een laatste reeks van 13 „Seneffe“-tweeassers kwam onder de nummers 10006-18 in 1932 in dienst. Deze wagens waren voor de netten van Luik, Doornik en Charleroi bestemd. Enkele exemplaren werden later tot werkwagens verbouwd en overleefden hun soortgenoten tot in de jaren '60. Hier staat de 10007, met het opschrift „Service des Lignes Aériennes - Anderlues“ in de stelplaats Anderlues, in mei 1968. Hij heeft drie goederenwagens aan de haak, waarvan de tweede een waterwagen is en de derde een gesloten goederenwagen met ingebouwde vensters. Blijkbaar hebben wij met dezelfde werktrein te doen die reeds op foto 2 in RR 38 is afgebeeld, toen met mw 9927 als trekkracht, op de Kleine Ring van Mons in 1964. Op het rechter spoor (eveneens drie-railig !) is een stukje van bakwagen 20770 te zien, één van de metalen wagens die door de geallieerden tijdens W.O. 1 voor de militaire diensten op de IJzerfrontlijnen werden geleverd.

Foto 2 : De laatste nieuwbouw-tweeassers van de NMVB waren de 10111-25, in 1935 door Braine-le-Comte gebouwd voor de diensten naar de Expo 1935 in Brussel (ze waren slechts gedeeltelijk afgeleverd toen de tentoonstelling reeds teneinde liep en daarna „doorgeschoven“ naar Luik, Eupen, Hasselt en Charleroi (de 10116).

De foto toont de 10115 in de stelplaats Bitsingen in 1952. De wagen reed in die tijd 's morgens met twee bws een slag Bitsingen - Luik en terug en in de namiddag een slag Bitsingen - Luik - Riemst en terug. Verder diende de 10115 overdag als rangeerwagen op het uitgestrekte NMVB-terrein in Bitsingen.

Foto 3 : De 10122, hier vóór de loods van stelplaats Hasselt, in januari 1952. Ook deze wagen, die eerder op de lijnen van Hasselt naar Genk en naar Houthalen had gereden, was in 1952 tot rangeerwagen gedegradeerd. Men had zich blijkbaar de moeite niet getroost, het (wellicht vastgeroeste ?) kopbord Hasselt - Genk weg te nemen. Hasselt - Genk was toen (in 1952) lijn 1 met rode of blauwe film, al naargelang de grote lus vanaf Genk, langs de koolmijnen, linksom of rechtsom werd bereden. Ingezet werden de Standaard-vierassers 10155, 57, 60, 61, 62, 10200 en 10210, die tijdens de spitsuren nog lange tweecassige bws meesleepten, evenals af en toe de beroemde gestroomlijnde éénling 19526 (ex-AR.283).

Hiermee zijn wij aan het einde gekomen van de tweecassige mws in het werkwagenpark van de NMVB. Vervolgens komen nog de (weinige) tot werkwagens verbouwde Standaard-vierassers aan de beurt.



Trams in de sneeuw (IV)

Foto's en tekst : Jacques Cohn

Foto 1 : Op een koude decembermiddag in 1964 heeft de 10282 (lijn L, Brussel - Londerzeel) de toenmalige rijksweg 177 (nu A12) verlaten, om het dorpje Impde binnen te rijden, met bestemming Londerzeel. Veel verkeer was er toen écht niet, zelfs niet op de nu zo overdrukke A12, die in de achtergrond te herkennen is (links naar Boom, rechts naar Brussel).

Foto 2 : Januari 1963. Op deze foto heb ik bewust de tram „weggelaten”, om de toenmalige sporensituatie bij Mont-Saint-Jean te laten zien. De lijn, die langs de Leeuw van Waterloo in de achtergrond verdwijnt, loopt naar Braine l'Alleud (met aldaar AR-aansluiting naar Virginal en Nijvel). Vlak bij de vertakking kruist rijksweg 5 (links Charleroi, rechts Waterloo). De vertakking naar rechts is dubbelsporig, wordt verder opnieuw enkelspoor en loopt via Waterloo naar Brussel. Op het spoor naar links stond ieder uur een tram op de stellen Brussel - Waterloo - Braine l'Alleud te wachten, om aansluiting naar Waver te geven via Lasne, Rixensart, Limal en Bierges. De énen zowel als de anderen reden allen onder dezelfde lijnletter W, volgens het bij sommige NMVB-netten welbekende principe : „de abonnees weten heel goed waar ik naartoe rij; de anderen hoeven het niet te weten !”

Foto 3 : Eveneens januari 1963. PCC 7093 (lijn 7) op de Pantheonlaan in Brussel gaat een Standaard-mw (van lijn 20 ?) kruisen ter hoogte van de Bossaertlaan.



JOCADIS P.V.B.A.

BRUSSELESTRAAT 53
7850 EDINGEN

Tel. (02) 395 71 05

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

BESTE PRIJZEN !

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

Oude prentkaarten en autobussen

VIII : Provincie Limburg

De provincie Limburg telt 44 gemeenten en heeft een oppervlakte van 2.408 km². Op 1 januari 1993 had Limburg 761.565 inwoners.

Deze provincie is onderverdeeld in drie arrondissementen : Hasselt, Maaseik en Tongeren. Zij is bijzonder bekend om haar „Enclave”, de sinds de taalwet van 1962 berucht-beroemde Voerstreek.

Limburg ligt langs de E313 (Boudewijn-autosnelweg) en langs de E314 (Leuven - Aken). Langs het Albertkanaal en de Maas heeft Limburg aansluiting met Antwerpen, Luik en Nederland.

Het autobusverkeer in Limburg is in de pionierstijd zeker geen hoogvlieger geweest. In 1932 telde de provincie Limburg slechts 11 autobuslijnen : 1 gemeentelijk (Lommel Centrum - Lommel Station); 1 postbuslijn (Bree - Zwartberg); 9 provinciale lijnen met machtiging aan verpachte Buurtspoorweglijnen, waarvan er 7 werden gereden door het thans nog bestaande autobusbedrijf Teyssen uit Bree.

Het „Bewijs van deugdelijkheid”-nummer werd voor het arrondissement Hasselt voorafgegaan door het getal 51; voor Maaseik was dit 52 en voor Tongeren 53.

Hasselt

De Limburgse hoofdstad met 67.080 inwoners ligt langs de Boudewijn-snelweg, de N2 Brussel - Maastricht, de N80 Namen - Hasselt en de N74 Eindhoven - Hasselt. Een kleine havenkom geeft in Hasselt toegang tot het Albertkanaal. Wat de spoorwegen betreft ligt Hasselt op de IC- en IR-verbindingen Knokke - Maastricht en Antwerpen - Luik.

De bewoners van de stad kregen verschillende bijnamen : „Likkebaarders”, „Ossenkoppen”, „Venstermikken” en... „Vlaaiensch..ters”. Op de Grote Markt, waar heden iedere handelszaak een andere bestemming heeft gekregen, staat een autobus van de firma Teyssen uit Bree of van het bedrijf Tychon uit Eksel.

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



Genk-Waterschei

is de tweede grootste Limburgse stad met 61.765 inwoners. De Genkenaars kregen de bijnamen „Heiligen” en „Vliegenslachers”.

Ford-Genk is heden in de regio de grootste werkgever.

Slechts een mijnlifftoren herinnert in Genk aan de steenkoolnijverheid. De steenkooladers werden hier in 1887 door Ir. André Dumont ontdekt en sinds 1901 tot begin van de jaren '90 ontgonnen.

Op de prentkaart : de mijn André Dumont, een opname van net vóór of onmiddellijk na de tweede wereldoorlog.

Op de voorgrond o.a. een Mercedes-Benz bus en vóór het hoofdgebouw een reeks busjes, die wellicht aan de mijn zelf toebehoorden. (Kan iemand ons hieromtrent iets meer vertellen ?)

Herk-de-Stad

Dit stadje met 11.033 inwoners dankt zijn naam aan het riviertje de Herk en ligt op de N2 Brussel - Maastricht, in de buurt van Diest, vlak bij de grens met de provincie Brabant.

De Buurtspoorwegen bedienden Herk-de-Stad met twee spoorlijnen : Hasselt - Herk-de-Stad - Halen en Sint-Truiden - Herk-de-Stad. Het baanvak Herk-de-Stad - Halen werd reeds in 1937 afgeschaft, terwijl een K.B. van 19 mei 1937 de toevoeging van een autobusdienst op de lijnen naar Hasselt en Sint-Truiden voorzag. Op 25 januari 1948 werden de twee spoorlijnen definitief gesloten.

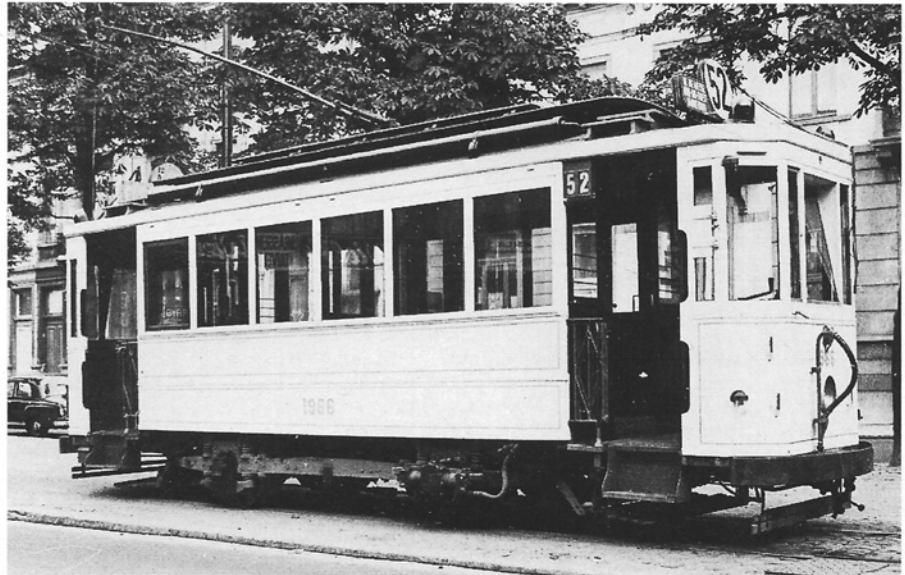
De prentkaart van omstreeks 1947 toont een deel van het Buurtspoorwegstation. Een Chausson „Nez de Cochon” met 51-... als bewijs van deugdelijkheid staat op de stationskoer. Dit „51-”nummer werd omstreeks 1949 vervangen door het Brussels hoofdstedelijk nummer „10-”, het nationale inschrijvingsnummer voor alle Buurtspoorweg-autobussen. (Wij zouden zeer erkentelijk zijn, mocht iemand ons de regionale „51-”nummers van de Limburgse Chausson's kunnen mededelen.)

Copyright van de prentkaart : Drukkerij Van Wing, Herk-de-Stad.

Gegevens : Standaard Encyclopedie, 1972. Panorama der Wereld in Kleur; LISO (Limburgs Instituut voor Samen-

levingsopbouw v.z.w.), 1994, Limburg en de Limburgers; Jos Neyens+, 1972, De Buurtspoorwegen in Limburg 1885-1964; Liste des Services d'Autobus 1932.

Alle prentkaarten behoren tot het Autobusarchief Charles Smits in Edegem.



Opsporing gevraagd !

• De hierbij afgedrukte, uit het MIVB-archief afkomstige en mooie foto van het Brussels motorrijtuig 1966 werd ons bezorgd door lezer Julien Blomme uit Deurne. Wie kan ons, zo beknopt mogelijk, iets meer vertellen over de afkomst en de verdere geschiedenis van dit fraaie rijtuig (konstruktiedatum en -gegevens, oorspronkelijke eigenaar, originele en latere wagenreeks-en, verbouwing-en, buitendienststelling enz.) ? Eventuele reacties graag aan het redaktie-sekretariaat ! S.C.

• Ik ben op zoek naar alle mogelijke informatie over precies lijntracé, ingezet materieel, gebouwen, sporenligging enz. (plans en/of foto's zijn méér dan welkom !) omtrent de vroegere spoorlijn 61 Aalst - Opwijk - Londerzeel (1878-1957), waarvan het baanlichaam het huidige fietspad „Leirekens-

route” vormt.

Ik speel nl. met het idee, deze lijn in model na te bouwen.

Philippe Callaert, Bunderstraat 8, 1745 Opwijk.

• Zie het bijschrift omtrent de slotfoto in dit nummer !

• Wie kent de lijnaanduidingen en de juiste samenstelling van de films, destijds gebruikt op de NMVB-autorails op draaistellen 284-288 tijdens hun inzet in de Ardennen ?

Stefan Justens, Leopold II-laan 257, 1080 Brussel.

**HEBT U
HET EDITORIAAL
OP BLZ. 82
REEDS GELEZEN ?**

UITVERKOCHTE NUMMERS TERUG VERKRIJGBAAR !

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

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

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

Toezening volgt langs de post !

Historisch NMVB-materieel (II)

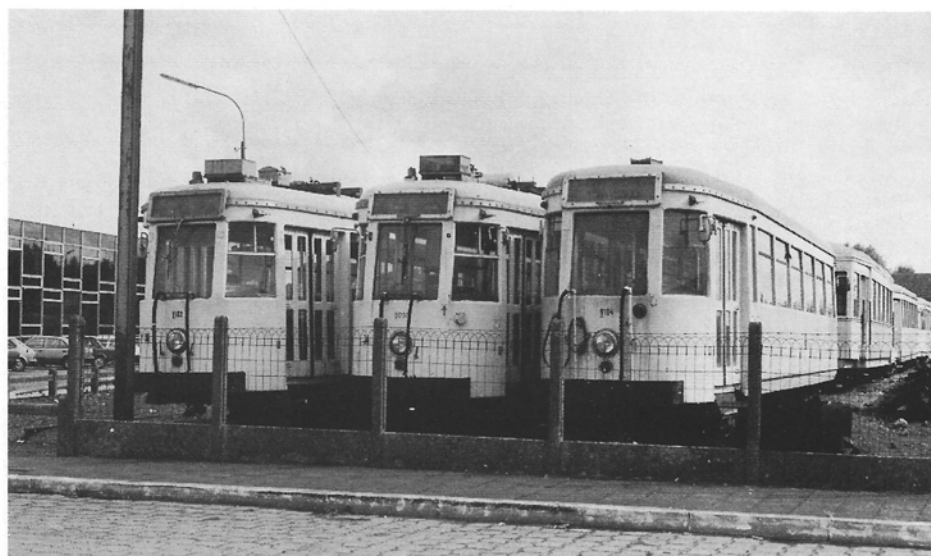
In RR 38 werd op blz. 61, in de tabel „Historisch materieel NMVB motorwagens”, tractor 10020 ten onrechte in het ATAM in Edegem gesitueerd. Dit voertuig bevindt zich in werkelijkheid in het trammuseum van Schepdaal. S.J.

HISTORISCH MATERIEEL NMVB BIJWAGENS VIERASSIG

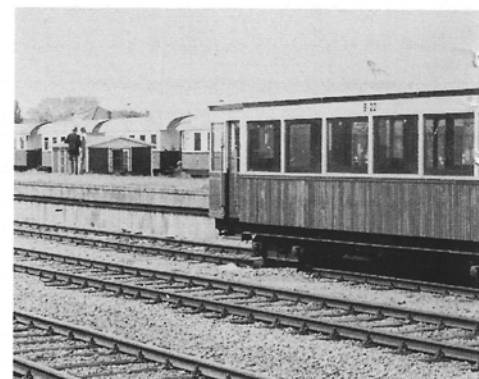
NUMMER	TYPE	PLAATS	STAAT	OPMERKINGEN
9944	Standaard Hout	VVM Kust	R	
19188	Kuregem	TTA Blier	N	te slopen
19211	Standaard Hout	VVM Kust	R	
19219	Standaard Hout	Stelplaats Kalken	N	
19220	2 asser	Museum Woluwe	S	
19307	Standaard Metaal	Blegny Mine	N	
19308	Standaard Metaal	Londerzeel (Pro-tram)	N	
19373	Standaard Metaal	Blegny Mine	N	naar Natalis ?
19391	Standaard Metaal	Stelplaats MIVB Woluwe	N	
19405	Standaard Metaal	TEC Henegouwen	R	
19418	Kuregem	Stelplaats MIVB Woluwe	N	
19424	Kuregem	Hoorn-Medemblik	R	als n° BR 19
19425	Kuregem	TTA	N	open rijtuig
19433	Kuregem	Londerzeel (Pro-tram)	N	
19445 (9486)	Kuregem	Grotten van Han	R	
19446	Kuregem	Blegny Mine	N	
19457 (9550)	Braine-le-Comte	Stelplaats TEC Thuillies	N	
19492	Kuregem	Hoorn-Medemblik	R	als n° BR 20
19494 (9494)	Kuregem	Stelplaats TEC Thuillies	N	
19500	4 asser AR	Trondheim	S	als n° 72
19533 (9516)	Destelbergen	TTA Burdinne	N	
19534 (9517)	Destelbergen	Stelplaats VVM Diksmuide	N	
19537 (9518)	Destelbergen	Stelplaats VVM Kalken	N	
19538	Destelbergen	TTA Blier	R	
19542 (9537)	Destelbergen	TTA Burdinne	N	
19544 (9538)	Destelbergen	Museum Schepdaal	R	
19545 (9539)	Destelbergen	Stelplaats VVM Knokke	N	
19548 (9541)	Destelbergen	Stelplaats VVM Kalken	N	
19566	Standaard Metaal	TTA Blier	N	
19568	Standaard Metaal	Museum Schepdaal	N	
19572	Standaard Metaal	TTA Blier	N	
19578 (9300)	S	TTA Blier	N	
19580	S	Museum Edegem	S	
19594 (9497)	Kuregem	Museum Schepdaal	N	
19596 (9499)	Kuregem	Grotten van Han	W	te slopen
19660 (9521)	Standaard Hout	Stelplaats VVM Knokke	N	= 19116
19664	Standaard Hout	Stelplaats VVM Oostende	W	enkel kast als bureel
19666 (9523)	Standaard Hout	Stelplaats VVM Knokke	N	
19669 (9525)	Standaard Hout	TTA Burdinne	N	
19673 (9526)	Standaard Hout	Stelplaats VVM Kalken	N	
19679 (9529)	Standaard Hout	Stelplaats VVM Diksmuide	N	
19688 (9531)	Standaard Hout	Stelplaats TEC Thuillies	N	= 19151
19706 (9458)	N	Museum Schepdaal	R	
19709 (9461)	N	Elverdinge (Pro-tram)	N	
19723 (9309)	S	TEC Henegouwen	N	

HISTORISCH MATERIEEL NMVB I

NUMMER	TYPE	PLAAT
A 165	ST/O/1	TTA Blier
A 596	ST/O/2	Museum Woluwe
A 871	ST/O/2	Stelplaats VVM
A 1208	ST/G/2	TTA Blier
A 1209	ST/O/2	Museum Edegem
A 1344	AR/G/2	TTA Blier
A 1348	ST/O/2	TTA Blier
A 1484	ST/O/2	Stelplaats TE
C 1505	ST/O/1+2	Museum Schepdaal
(A)1576	EL/G/2	Museum Schepdaal
A 1584	ST/G/2	TTA Blier
A 1590	EL/O/1+2	TEC Henegouwen
A 1625	ST/O/1	Museum Schepdaal
A 1836	EL/G/1+2	Museum Schepdaal
A 1853	ST/O/1+2+B	TEC Henegouwen
A 1936	EL/O/2	TEC Henegouwen
C 2000	ST/O/2+B	Museum Schepdaal
A 2026	ST/O/2+B	TEC Henegouwen
A 2068	ST/O/B	Stelplaats VVM
A 2107	ST/G/2+B	Museum Schepdaal
A 2115	ST/G/2+B	TTA Blier
A 2121	EL/G/2+B	TEC Henegouwen
B 2227	ST/O/B	Werkpl. MIVB
A 2249	ST/O/B	Museum Woluwe
A 2354	EL/O/B	TEC Henegouwen
A 2355	ST/O/B	TTA Blier
A 2402	ST/O/B	TTA Blier
A 2901	EL/O/B	Stelplaats VVM
A 8768	EL/O/2	Museum Schepdaal
(A)8798	Balladeuse	Grotten van Han
(A)8812	Balladeuse	Grotten van Han
(A)8816	Balladeuse	VVM Kust
A 8820	Balladeuse	TEC Henegouwen
(A)8821	Balladeuse	Grotten van Han
(A)8853	Balladeuse	VVM Kust
(A)8861	Balladeuse	Grotten van Han
(A)8893	Balladeuse	Grotten van Han
(A)8895	Balladeuse	Grotten van Han
(A)8896	Balladeuse	Grotten van Han
A 8944	Balladeuse	TTA Blier
A 8947	Balladeuse	Museum Schepdaal
A 10760	EL/G/2	TTA Blier
A 10782	ST/G/2	Museum Schepdaal
A 11509	ST/O/1+2	Museum Woluwe
A 115..	EL/O/2	Stelplaats VVM
A 11593	EL/O/2	Museum Schepdaal
(A)11620	EL/G/2	Museum Schepdaal
A 11634	ST/O/2	Braine l'Alleux
A 11744	ST/G/1+2	TTA Blier
A 11751	ST/G/1+2	Museum Schepdaal
?????	AR/G/2	Stelplaats VVM



In de stelplaats van Diksmuide werden destijds twaalf afgedankte kusttramrijtuigen gestockeerd voor de geplande toeristische tramlijn tussen Diksmuide en Nieuwpoort. Het bleef echter bij plannen, maar het materieel bleef grotendeels behouden. Van links naar rechts de motorwagens 9102 (nu te Schepdaal), 9098 (bij de ASVi) en 9104 (momenteel in Knokke). 29 juli 1984. Foto Stefan Justens.



In 1974 verhuisden twee bijwagens type Medemblik. Ze kregen er normaalspoordraai latjes en een sierschildering. Op de foto z 1978. Foto P. Collet, verzameling D. Eveleel

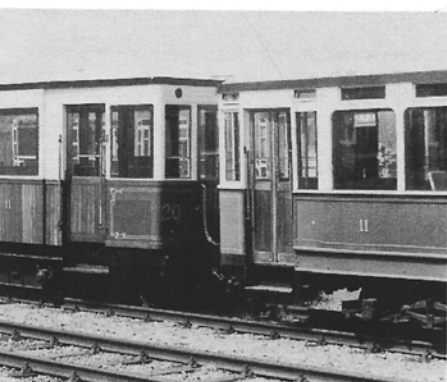
JWAGENS TWEEASSIG

	STAAT	OPMERKINGEN
	R	
we	S	
M Kalken	B	op chassis 59763
	R	
m	S	
	R	
	R	
Thuillies	B	enkel kast
daal	R	1435mm
daal	R	
	N	zonder assen
ven	R	
daal	R	
daal	R	
ven	R	
ven	R	
daal	R	1435mm
ven	R	
I Kalken	N	enkel kast
daal	R	
	R	
ven	R	
Kuregem	B	
ve	S	
ven	R	op chassis A 1945
	R	
	R	
I Evere	N	enkel kast
daal	R	
n	R	
n	R	
	R	
	R	
ven	R	
n	R	
n	R	
n	R	
n	R	
daal	R	
daal	R	
ve	S	
Kalken	N	enkel kast
daal	R	
daal	R	
(privé)	B	enkel kast
	N	enkel kast
daal	R	enkel kast
Kalken	N	

HISTORISCH MATERIEEL NMVB - GOEDERENWAGONS

NUMMER	TYPE	PLAATS	STAAT	OPMERKINGEN
A 3063	bakwagen	Stelplaats VVM Kalken	N	
A 3502	platte wagen	Museum Schepdaal	R	
A 3504	platte wagen	Stelplaats VVM Kalken	R	
A 3518	platte wagen	Grotten van Han	R	
A 3539	platte wagen	TTA Burdinne	R	
A 3630	platte wagen	TTA Blier	N	
A 3633	ladderwagen	Stelplaats VVM Knokke	R	= LW 2
A 3694	platte wagen	TTA Burdinne	R	bissels
A 3711	platte wagen	TTA Blier	N	= A 7511
A 4034	gesloten wagen	Kuringen (privé)	N	
A 4043	gesloten wagen	Museum Schepdaal	R	
A 4149	bakwagen	TTA Blier	N	
A 4483	bakwagen	Stelplaats TEC Thuillies	N	
A 4833	bakwagen	Stelplaats VVM Kalken	R	
A 5056	bakwagen	Stelplaats VVM Kalken	N	
A 5071	bakwagen	TEC Henegouwen	N	
C 5100	bakwagen	Munsterbilzen (privé)	N	normaalspoor
A 5726	bakwagen	TTA Blier	R	
A 7040	platte wagen	Stelplaats VVM Kalken	R	
A 7089	platte wagen	TEC Henegouwen	R	= A 8156
A 7127	platte wagen	VVM Kust	N	bogies
A 7177	platte wagen	Spl. MIVB Schaarbeek	N	
A 7295	platte wagen	TTA Blier	R	bogies
A 7376	platte wagen	Maasmechelen (privé)	N	
A 7481	platte wagen	Kuringen (privé)	N	
A 7500	gesloten wagen	TTA Blier	R	
C 7502	gesloten wagen	Chemin de Fer des 3V	R	normaalspoor
A 7801	gesloten wagen	TEC Henegouwen	N	bissels
A 7848	gesloten wagen	TTA Blier	R	bissels
A 7849	gesloten wagen	Stelplaats VVM Kalken	N	bissels
A 7871	gesloten wagen	Stelplaats VVM Kalken	R	
B 7888	gesloten wagen	Museum Edegem	S	
A 8054	beerwagen	Museum Edegem	S	
A 8139	platte wagen	TTA Blier	N	bogies
A 8157	platte wagen	Hoorn-Medemblik	R	bogies
A 8158	platte wagen	Stelplaats TEC Thuillies	N	bogies
A 8168	platte wagen	Museum Schepdaal	N	tribissel
A 8178	sneeuwuimer	TTA Blier	N	schroot ?
B 8314	ketelwagen	Museum Schepdaal	N	
B 8400	tussenloper	Stelplaats VVM Kalken	N	
A 8413	tussenloper	Kuringen (privé)	N	
A 10143	gesloten wagen	Stelplaats VVM Kalken	R	
A 14723	bakwagen	TTA Blier	R	
A 14849	bakwagen	TEC Henegouwen	R	
A 15734	bakwagen	TTA Blier	R	
A 15858	bakwagen	Museum Woluwe	S	
A 16515	gesloten wagen	Maasmechelen (privé)	N	
A 16659	bakwagen	Kuringen (privé)	N	

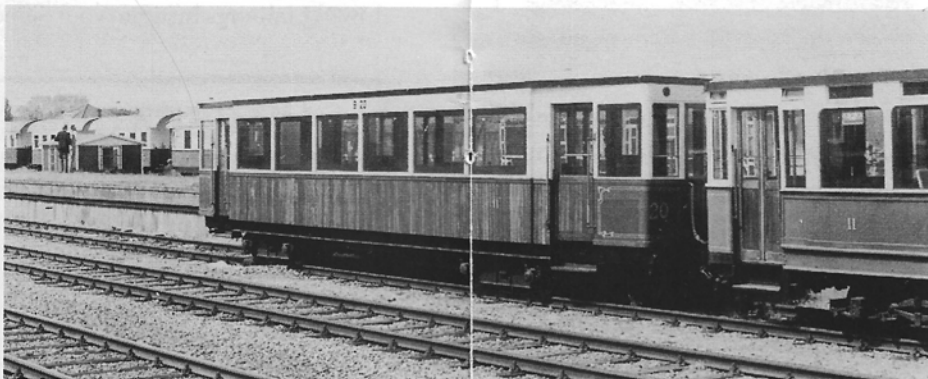
A 17431	bakwagen	Maasmechelen (privé)	N	
A 17689	gesloten wagen	Stelplaats VVM Knokke	R	
A 17691	gesloten wagen	Stelplaats VVM Kalken	R	
A 17776	gesloten wagen	Lille (Amitram)	R	
A 17823	gesloten wagen	TTA Blier	N	enkel chassis
A 17870	gesloten wagen	Stelplaats TEC Thuillies	N	
A 18060	gesloten wagen	Kuringen (privé)	N	
A 18084	gesloten wagen	Kuringen (privé)	N	
A 18115	gesloten wagen	Kuringen (privé)	N	
A 18116	gesloten wagen	VVM Kust	R	
A 18117	gesloten wagen	Kuringen (privé)	N	
A 18169	gesloten wagen	TTA Blier	R	
A 18227	bakwagen	Gemeente Koekelare	S	
A 18228	gesloten wagen	Maasmechelen (privé)	N	
A 18230	gesloten wagen	TTA Blier	R	
A 18253	gesloten wagen	TTA Blier	R	
A 18298	gesloten wagen	Blégny Mine	N	
A 18328	gesloten wagen	TEC Henegouwen	N	
A 18509	gesloten wagen	Maasmechelen (privé)	N	
A 20592	bakwagen	Museum Schepdaal	R	
A 20820	gesloten wagen	TTA Blier	R	
51532	sneeuwuimer	Museum Schepdaal	R	
51559	ladderwagen	Museum Schepdaal	N	
51560	ladderwagen	Stelplaats TEC Thuillies	N	
51567	ladderwagen	TEC Henegouwen	N	
51742	ketelwagen	TTA Blier	N	
51763	ketelwagen	Stelplaats VVM Kalken	R	
51853	bakwagentje	Stelplaats VVM Kalken	R	
59757	platte wagen	TTA Blier	N	
A 89704	onderstation	Stelplaats VVM Kalken	N	
B 89704	onderstation	Stelplaats VVM Kalken	N	
VT 17	bakwagentje	TTA Blier	N	



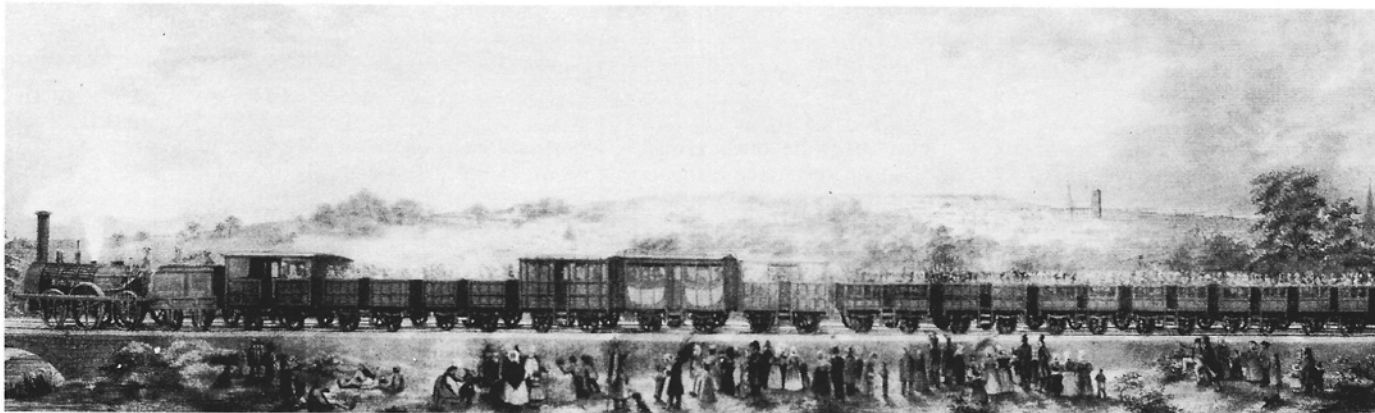
Kuregem naar de Stoomspoorlijn Hoorn-
tellen en werden „verhollandst” met houten
t men de ex-19492 te Hoorn op 27 mei
s Maarse.

HISTORISCH MATERIEEL NMVB BIJWAGENS TWEEASSIG

NUMMER	TYPE	PLAATS	STAAT	OPMERKINGEN
A 165	ST/O/1	TTA Blier	R	
A 596	ST/O/2	Museum Woluwe	S	
A 871	ST/O/2	Stelplaats VVM Kalken	B	op chassis 59763
A 1208	ST/G/2	TTA Blier	R	
A 1209	ST/O/2	Museum Edegem	S	
A 1344	AR/G/2	TTA Blier	R	
A 1348	ST/O/2	TTA Blier	R	
A 1484	ST/O/2	Stelplaats TEC Thuillies	B	enkel kast
C 1505	ST/O/1+2	Museum Schepdaal	R	1435mm
(A)1576	EL/G/2	Museum Schepdaal	R	
A 1584	ST/G/2	TTA Blier	N	zonder assen
A 1590	EL/O/1+2	TEC Henegouwen	R	
A 1625	ST/O/1	Museum Schepdaal	R	
A 1836	EL/G/1+2	Museum Schepdaal	R	
A 1853	ST/O/1+2+B	TEC Henegouwen	R	
A 1936	EL/O/2	TEC Henegouwen	R	
C 2000	ST/O/2+B	Museum Schepdaal	R	1435mm
A 2026	ST/O/2+B	TEC Henegouwen	R	
A 2068	ST/O/B	Stelplaats VVM Kalken	N	enkel kast
A 2107	ST/G/2+B	Museum Schepdaal	R	
A 2115	ST/G/2+B	TTA Blier	R	
A 2121	EL/G/2+B	TEC Henegouwen	R	
B 2227	ST/O/B	Werkpl. MIVB Kuregem	B	
A 2249	ST/O/B	Museum Woluwe	S	
A 2354	EL/O/B	TEC Henegouwen	R	op chassis A 1945
A 2355	ST/O/B	TTA Blier	R	
A 2402	ST/O/B	TTA Blier	R	
A 2901	EL/O/B	Stelplaats VVM Evere	N	enkel kast
A 8768	EL/O/2	Museum Schepdaal	R	
(A)8798	Balladeuse	Grotten van Han	R	
(A)8812	Balladeuse	Grotten van Han	R	
(A)8816	Balladeuse	VVM Kust	R	
A 8820	Balladeuse	TEC Henegouwen	R	
(A)8821	Balladeuse	Grotten van Han	R	
(A)8853	Balladeuse	VVM Kust	R	
(A)8861	Balladeuse	Grotten van Han	R	
(A)8893	Balladeuse	Grotten van Han	R	
(A)8895	Balladeuse	Grotten van Han	R	
(A)8896	Balladeuse	Grotten van Han	R	
A 8944	Balladeuse	TTA Blier	R	
A 8947	Balladeuse	Museum Schepdaal	R	
A 10760	EL/G/2	TTA Blier	R	
A 10782	ST/G/2	Museum Schepdaal	R	
A 11509	ST/O/1+2	Museum Woluwe	S	
A 115..	EL/O/2	Stelplaats VVM Kalken	N	enkel kast
A 11593	EL/O/2	Museum Schepdaal	R	
(A)11620	EL/G/2	Museum Schepdaal	R	
A 11634	ST/O/2	Braine l'Alleud (privé)	B	enkel kast
A 11744	ST/G/1+2	TTA Blier	N	enkel kast
A 11751	ST/G/1+2	Museum Schepdaal	R	enkel kast
?????	AR/G/2	Stelplaats VVM Kalken	N	



In 1974 verhuisden twee bijwagens type Kuregem naar de Stoomspoorlijn Hoorn-Medemblik. Ze kregen er normaalspoordraaistellen en werden „verhollandst” met houten latjes en een sierschildering. Op de foto ziet men de ex-19492 te Hoorn op 27 mei 1978. Foto P. Collet, verzameling D. Eveleens Maarse.



Traditionele samenstelling van een trein in 1840 : enkele „berlines” en „diligences” en een meerderheid aan geheel open „chairs à bancs”. Dokument : archief NMBS.

Van Mechelen naar Antwerpen in 1840

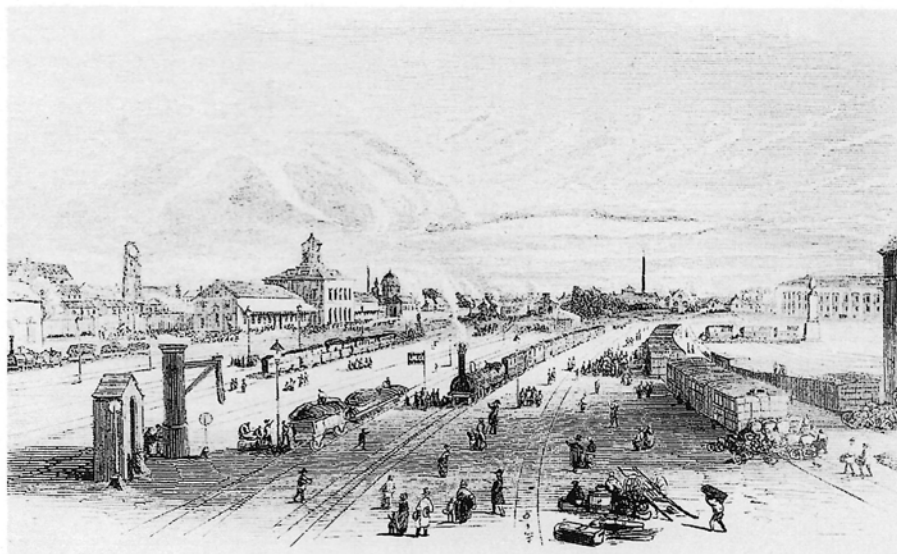
Het relaas dat u in onderstaande lijnen kunt lezen is een beschrijving van een treinrit in de pionierstijd van de Belgische spoorwegen. Tevens biedt het de gelegenheid om de streek tussen Mechelen en Antwerpen in het midden van de 19e eeuw te beschrijven.

Dit verslag werd grotendeels samengesteld aan de hand van gegevens die we konden terugvinden in „*Le Guide Indispensable du Voyageur sur les Chemins de fer de la Belgique*”. Een reisgids waarin, naast veel informatie over de verschillende streken, ook praktische inlichtingen over de spoorwegen van toen (o.a. prijzen, duur van het traject en dienstregelingen) terug te vinden zijn.

We vertrekken in Mechelen. Die stad was in 1835, bij de oprichting van de Belgische spoorwegen, het middelpunt van het spoorwegnet. De trein uit Brussel kwam toen het station van Mechelen binnengereden over een draaibrug over het kanaal Leuven - Mechelen. In de reisgids van 1840 werd het station van Mechelen omschreven als het „centrale station” van de spoorlijnen naar het noorden (Antwerpen), oosten (Leuven), westen (Gent) en zuiden (Brussel). Duidelijk wordt ook vermeld dat het station zich op een vlakte buiten de stadsmuren bevond. Op deze terreinen waren ook de eerste gebouwen van het „Arsenaal”, de huidige Centrale Werkplaats, gevestigd evenals de locomotief- en rijtuigloodsen (1). In het midden van dit terrein stond de Mijlpaal, een monument dat het middelpunt van de Belgische spoorwegen symboliseerde en van waaruit de afstand naar de verschillende steden berekend was. Alleen in Mechelen konden de reizigers komende uit Brussel, Antwerpen, Oostende, Kortrijk, Leuven, Luik en Gent overstappen. De treinen kwamen dan ook allen ongeveer gelijktijdig toe, zodat de reizigers zonder problemen hun reis konden verder zetten. Buiten het station stonden paardekoetsen klaar om de reizigers voor Mechelen langs de Egmontstraat naar de stad te brengen. In de reisgids wordt ook vermeld dat

er in Mechelen drie hotels waren waar de reizigers konden verblijven, namelijk het „Hôtel St-Jacques” op de Graanmarkt, het „Hôtel de la Grue”

en het „Hôtel de Brabant”, beiden op de Grote Markt. Op diezelfde Grote Markt wordt ook nog de herberg „Café Belge” aanbevolen.



Panoramisch gezicht, rond 1840, op het eerste station van Mechelen, het „Arsenaal” (heden Centrale Werkplaats) en - rechts - de Mijlpaal. Dokument : archief NMBS.



Het stationsgebouw van Mechelen omstreeks 1840. Let ook even op de duidelijk herkenbare St.-Romboutstoren. Dokument : archief NMBS.

Aan de Korte Heirgracht kon de vermoeide reiziger gaan baden in een publieke badinrichting, bij dokter Taglioretti. In 1840 verschenen er in Mechelen twee „gazetten“ : het „Algemeen Aankondigingsblad“ dat slechts op de zondagen verscheen en het „Feuille d'Annonces Universelles“ - in het Frans. In de stadsschouwburg aan de Keizerstraat kon men om de tien dagen toneel gaan kijken. De inkomtprijzen waren verdeeld in drie categorieën : 2,50, 1,50 en 1 frank.

Wij blijven echter in het station en begeven ons naar de trein richting Antwerpen. De reiskaartjes voor berlines en diligences konden 24 uur op voorhand worden gekocht, deze voor chars à bancs en wagons slechts op de dag van de rit zelf. De reizigers moesten minstens een half uur vóór het vertrek van de trein aanwezig zijn. Een eerste belsignaal klonk twee minuten vóór het vertrek. Interessant om weten is, dat de reiziger voor de hele afstand volgende prijzen betaalde : 2 frank (diligence), 1,25 frank (char à banc) en 1 frank (wagon). Bagage werd eveneens vervoerd, tegen de prijs van 1,90 frank per 100 kg vervoerde bagage.

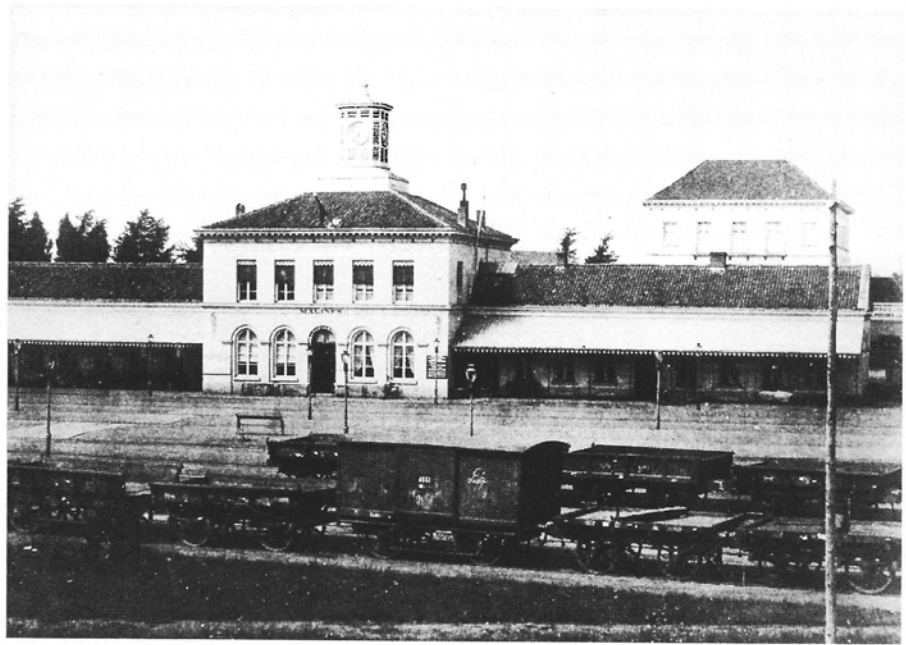
Op het traject Mechelen - Antwerpen waren er in 1840 slechts twee tussenstations, nl. Duffel en Oude God. Per dag reden zes treinen in beide richtingen. De dienstregeling van 1840 hebben we in volgende tabel samengevat (2-3) :

A	B	C	D	E	F							
1	2	1	2	1	2							
06.30	08.45	10.30	13.45	16.00	19.00	Antwerpen	07.45	09.45	12.15	15.15	17.15	21.15
06.49	09.04	10.49	14.04	16.19	19.19	Oude God	07.26	09.26	11.56	14.56	16.56	20.56
07.02	09.17	11.02	14.17	16.32	19.32	Duffel	07.13	09.13	11.43	14.43	16.43	20.43
07.15	09.30	11.15	14.30	16.45	19.45	Mechelen	07.00	09.00	11.30	14.30	16.30	20.30

toren vanuit de voorbijrijdende trein konden zien betekent dat er slechts weinig bebouwing was tussen de spoorweg en de kerk, die zich in vogelvlucht op drie kilometer van de spoorlijn bevond. De gids vertelt ook dat de spoorweg over gronden van de voormalige Cisterciënzerabdij Roodsendaal liep. Deze abdij werd door de familie Berthoudts in de Orde van

Clervaux gesticht in 1138. Volgens de reisgids woonden in 1840 in Sint-Katelijne-Waver 2974 mensen.

Nu passeren we een prachtige draaibrug over de Nete. Sinds ons vertrek uit Mechelen hebben we 10 kilometer afgelegd wanneer we door het station van Duffel rijden. De reisgids vermeldt, naast de Nete, ook de steenweg van Mechelen naar Lier



Een zeldzame foto uit het archief van de NMBS : het Mechelse stationsgebouw in de tweede helft van de 19e eeuw.

Laten we nu plaats nemen in een diligence. Het was het veiligst om in een gesloten rijtuig (berline of diligence) te reizen. Vooraleer onze reis aan te vatten citeren we uit die tijd een reisverslag van de grote Franse schrijver Victor Hugo :

„Het is een fantastische beweging, die ge gevoeld moet hebben om te weten wat het is. **De snelheid is ongehoord...** De bloemen langs de baan zijn geen bloemen meer, het zijn vlekken of liever nog rode en witte strepen, geen punten meer, alles wordt streep. Het koren is één grote gele haardos, de korenvelden zijn lange groene vlekten...”

Maar nu op stap. Wanneer we Mechelen buitenrijden bevindt de stad zich links van ons. Wij kruisen de steenweg op Leuven en overschrijden de Dijle over een stenen brug. Wij rijden nu door een zeer gevarieerd landschap, met afwisselend weiden en bossen, die toen nog onaangeroerd waren. Volgens de kroniekschrijver kon men na enige tijd aan de rechterzijde de kerktoeren van Sint-Katelijne-Waver zien (4). Dat we deze

2
G

1
H

2
I

1
J

2
K

1
L



De eerste spoorwegbrug over de Nete in Duffel, gebouwd in 1836 en afgebroken rond 1880. Foto : archief Paul Jacobs.



Duffel heeft een tijdlang twee stationsgebouwen gehad : het oorspronkelijke, rechts op de foto, deed toen dienst als woning voor de stationschef. Bemerkt ook „Block 20”. Verzameling L. Van Vliet.



Het oorspronkelijk stationsgebouw in Oude God (Morsel). Deze foto uit het NMBS-archief werd omstreeks de eeuwwisseling genomen.

als vervoerweg. Er woonden toen in Duffel 3940 inwoners. Er was een linnen- en een hout verwerkende fabriek. Tevens vermeldt de gids dat er elke dinsdag markt was, naast een jaarmarkt die vanaf 12 oktober telkens acht dagen duurde. Duffel was

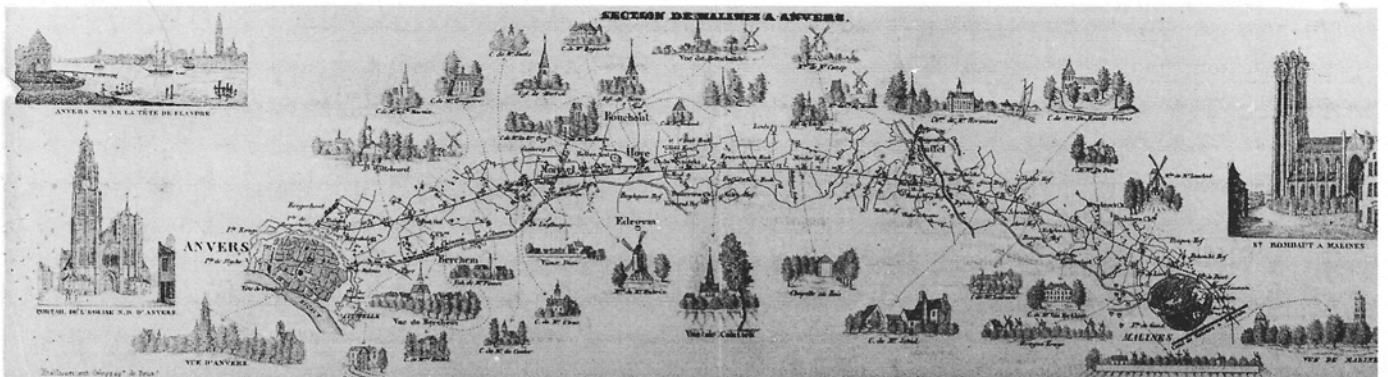
volgens onze gids vroeger een grote „heerlijkheid”. Vermeldenswaard is, dat men in het gotisch kasteeltje Ter Elst in het begin van de 19e eeuw oude munten met de beeltenis van een Spaanse koning heeft gevonden. Nadat we Duffel verlaten hebben be-

merken we links de dorpen Waarloos en Kontich, die op de steenweg van Brussel naar Antwerpen liggen. Er waren 3640 inwoners en er was een driedaagse jaarmarkt vanaf 11 juli. Sinds Duffel is de spoorweg gestegen tot 12 meter boven het peil van de Nete. Dit was het geval in de omgeving van Hove, waarvan de kerk rechts te zien is. Hove telde toen 600 inwoners. Een ietsje verder aan de linkerzijde kon men de kerk van Edegem zien, dat toen 1063 inwoners telde.

Wij komen nu aan in het station Oude God. Daar lag de spoorlijn toen nog op straatniveau. Pas bij de elektrificatie in 1935 heeft men de lijn ingegraven om zodoende een hele reeks overwegen te kunnen afschaffen. In de reisgids van 1840 staat dat het station Oude God was gebouwd op een kruising met de steenweg op Lier, op het grondgebied van de gemeente Morsel (1347 inwoners) waarvan Oude God een gehucht was. In een voetnota lezen we dat er in 1840 een spooraan- sluiting was gepland tussen Lier en Mechelen, een idee dat echter vlug zonder gevolg werd afgevoerd.

Voorbij Oude God daalt de spoorlijn steeds verder om, langs Berchem, Antwerpen te bereiken. Berchem telde 2880 inwoners. Hier geraakte in 1830, tijdens de onafhankelijkheids- strijd, F. de Merode dodelijk gewond bij de terugtrekking van de Hollanders. We bereiken tenslotte het station van Antwerpen, dat opgetrokken was nabij de Borgerhoutsepoort en dat „Oost- statie” werd genoemd. In de reis- gids wordt vermeld dat het station van Antwerpen zich buiten de stads- omwallingen bevond.

Aan het station stonden een aantal koetsen klaar om de vermoeide reiziger naar een hotel in de stad te brengen. Een publieke badplaats bevond zich op de Groenplaats, waar ook de meeste café's te vinden waren. De reisgids bevat een zeer gedetailleerde beschrijving van de bezienswaardigheden in Antwerpen. Ook de havenactiviteiten komen aan de beurt. In 1840 was de Antwerpse haven gesitueerd aan de Schelde en aan de oude dokken. De maritieme goederenverbindingen waren voornamelijk op de Duitse Hanzehavens gericht. Op woensdag en zondag vertrok in Antwerpen een stoomboot naar Londen, dat na 24



„Spoorwegkaart” Mechelen - Antwerpen, anno 1840. Dokument : archief NMBS.

uur varen werd bereikt ! Indien het weer te slecht was moesten de „Engelandvaarders” echter naar Oostende uitwijken. 's Zomers was er ook een bootdienst naar Hamburg, de kortste verbinding om zich verder naar het toenmalige St.-Petersburg te begeven. De Duitse Hanzestad kwam na 48 uur varen in zicht. Hoeveel vaartijd nodig was om St.-Petersburg zelf te bereiken wordt niet vermeld.

Zo reisden onze voorouders met de nog jonge spoorweg. Een treinreis was dus lang niet zo eenvoudig als tegenwoordig !

Paul Jacops

(1) Van dit alles blijven op dit ogenblik slechts een stuk fundament en een loods over, die we terugvinden bij de ingang van het huidige station Mechelen, langs de kant van de Leuvense Vaart.

(2) Deze samenvatting is gebaseerd op de gegevens die we in de „Guide Indispensable du Voyageur” konden terugvinden. Hij vermeldt de vertrektijden in Mechelen en Antwerpen en in de tussenstations, en de totale rittijd



Het originele houten (!) stationsgebouw van Antwerpen verhuisde, nog vóór de indienstname van de monumentale Antwerpse „Middenstatie”, naar Dendermonde. De hier afgebeelde prentkaart (verzameling Staf Cuyt) werd verzonden in mei 1905.

(de gemiddelde snelheid bedroeg 32 km/h !)

(3) De nummers 1 en 2 verwijzen naar de ingezette lokomotieven.

(4) Het betreft hier de kerktoren van Sint-Katelijne-Waver Centrum, die tijdens de „Kwade Week” van september 1914 werd kapotgeschoten.

PROJECT :

Realistische fantasie : de museumbaan

In vergelijking met andere landen is de museumbaan in ons land een nog relatief jong fenomeen. Door omstandigheden die toch niet meer te wijzigen zijn bedraagt het aantal NMBS-stoomloks die door privé-verenigingen bemachtigd werden in totaal nul stuks. De verenigingen hebben wel motorwagens en diesellokomotieven ter beschikking; elektrische stellen of -loks zullen om praktische redenen waarschijnlijk aan een NMBS-museum voorbehouden blijven.

Deze verenigingen zijn doorgaans gestart als museumstoombedrijf, maar de peperdure realiteit drong al snel zijn verdunnende voorwaarden op. Een halve dag stoken, een ton kolen verbruikt en twee rangeringen uitgevoerd doen de gezondheid van een clubkas geen goed, zodat het park al snel werd uitgebreid met één of meer diesel-eenheden.

De puristen kunnen deze feitelijke toestand betreuren, maar voor mij is alles in orde wanneer de verenigingen de uitdrukking „stoom” uit hun naam verwijderen.

De modelbouwers daarentegen komt een en ander goed uit, want (bijna) alles is toegelaten onder het motto : „Wanneer het mogelijk is dan mag het”.

Wat op een NMBS-baan onmiddellijk zware kritiek en banbliksems zou ontketen is voor een museumbedrijf op en top realistisch :

- relatief korte baanlengte;
- uitgebreid traktiepark, buiten proportie t.o.v. de baanlengte;
- zeer heterogene samenstelling van het park;

- meerdere tijdperken door elkaar;

- weinig of geen seinen;

- exploitatie „à la carte”.

Een en ander maakt de museumlijn uitermate geschikt voor „HO'ers” met een grote stock uit het pre-B-tijdperk, maar nog veel meer voor „N-isten” die zich willen uitleven en toch een Belgische baan bouwen.

Het project kan een bestaande baan uitbreiden of op zichzelf staan.

a) Het traject

De keuze van de goede politieke wind die bepalend is voor het verkrijgen van concessies speelt voor de modelbouwer geen rol. De geografische spreiding van de verschillende museumlijnen laat een goede en „voor elk wat wils”-evokatie toe.

De gewetensvolle modelbouwer zal uiteraard ook de vereniging die hem inspireert steunen (bv. door lid te worden), waarbij het lidmaatschap van één of meerdere andere clubs geen beletsel mag zijn.

Het tracé van de lijn kan geen moeilijkheden opleveren : enkel spoor met zoveel bochten als nodig.

Het principe blijft altijd een lineaire baan : van A naar B en terug op hetzelfde spoor.

Het begin- en/of eindpunt voorzien van een omrijspoor, al dan niet in een groter station, kan handig zijn maar hoeft niet persé. Het omzetten van de lok kan eventueel ook achter de coulissen gebeuren.

De sporen laten eindigen op een halve wagenlengte van een bestaand emplacement kan toegepast worden om bijv. een ander voedingssysteem

te gebruiken. Het ter plaatse brengen van museummaterieel kan zonder problemen „door de lucht” gebeuren (dat ze daar bij de BVS toch niet vroeger aan gedacht hebben !).

Het is alleszins nodig een aantal opstel-sporen te voorzien voor het rollend patrimonium.

b) Het park

Ondanks het beperkt op schaal voorkomen van industriestoomloks scheidt het samenstellen van een traktie„vloot” weinig problemen. De „Cockerill” van de SDP bestaat bv. in de handel (HO-Geco-model); voor de andere stomers is wel een aanvaardbaar buitenlands equivalent te vinden. Een T-3 of een BR 50 kunnen uiteraard ook dienen.

Voor de diesels komen de reeksen 59, 60 en 91 en diverse modellen van industrieloos in aanmerking. Dit laatste type is dikwijls een tweeasser. Met twee gekoppeld bezit zo'n span niet alleen een bijzondere eigen charme maar tevens een verbazende trekkracht.

Ook de motorwagens zijn vertegenwoordigd met de reeksen 43 en 46 (zie o.a. Jocadis). Ex-SNCF „Picaso” en de in Belgische stijl geschilderde „Schienenbussen” van de CFV3V zijn opmerkelijke buiten(lands)beentjes. Op gebied van rijtuig doen GCI's, Donderbussen en L's het goed. Ook gemoderniseerde driecassers van buitenlandse afkomst zijn bruikbaar. Enkele platte en gesloten tweeassers (voor bv. onderhoudswerkzaamheden) vervulden het wagenpark.

Wanneer rollend materieel door een

museumvereniging wordt verworven kan het in min of meer verregaande staat van ontbinding verkeren, wat mag te zien zijn; wanneer het ook om andere redenen voorlopig nog niet ingezet kan worden, zullen de voorziene opstelsporen geen overbodige luxe zijn.

Conditio sine qua non voor een realiteitsgetrouwe museumbaan is de pakwagen of het rijtuig met bagage-afdeling waarin de bar is ondergebracht. Door de „vereenvoudigde” exploitatie is het gebruik van sectiebeveiligingen overbodig. Niettemin kunnen een aantal vaste borden nuttig (nodig) zijn. Waar men niet omheen kan, zijn, in voorkomend geval, de verplichte overweginstallaties, zowel voor de weg als voor het spoor.

Tip voor een scene : de OW-wachter van dienst staat er alléén voor en rijdt met zijn auto van de ene OW naar de andere, waarbij hij vanzelfsprekend vóór de trein zijn doel moet bereiken. Gezien de verkeersdrukte parkeert hij haastig zijn voertuig, in overtreding, vóór een uitrit en wordt „op den boek” gezet door een rijkswachtpatrouille wier voertuig, eveneens in overtreding, geparkeerd staat vóór een andere uitrit.

Bovenstaand voorbeeld is in de realiteit ondenkbaar, maar het lijkt me toch een aardig motief ter aankleding van de OW.

c) De museumspoorlijn in werking

Een museumspoorlijn kan in volle bedrijf zijn zonder dat er één as rond-draait. Als zodanig is het een mooi motief voor een diorama of gewoon voor een aangeklede pronkvitrine. De reeds genoemde bar/pakwagen, enkele fotografen, de verkoop van literatuur en andere souvenirs, werkende leden die een rijtuig restaureren of de trein klaarmaken roepen de sfeer van een museumbedrijf op. Laat nog enkele bezoekers over de sporen lopen of ergens aan „prutsen” en het is voor bijna 100 % werkelijkheid. Helemaal af wordt het pas als je een audiocassette afdraait waarop een expert-bezoeker een werkend lid les geeft in het hanteren van borstel en verf.

Zelfs met een tracé van A naar B en terug hoeft de uitbating niet éentonig te zijn. Wanneer het bv. alléén in B mogelijk is om „om te zetten” kan zich volgend patroon voordoen :

- 1ste rit : A - B en B - A (vóór de middag) met een spoorauto;
- 2de rit : A - B en B - A met stoomtraktie;
- 3de rit : A - B en B - A (in de late namiddag) met een spoorauto.

De 1ste en de 3de rit leveren geen probleem op, want de spoorauto hoeft niet om te zetten en kan zonder meer terug rijden.

Anders is het voor de stoomtraktie, die bv. wordt verzekerd met een kleine Cockerill. Het stel wordt op enige afstand gevolgd door een baandiesel. Eens de „reizigers” uitgestapt en uit het zicht, neemt de diesellok het hele stel aan de haak en trekt het naar een

zijspoor in de buurt van B, waar diesellok en stomer van plaats verwisselen. De diesel rijdt dan met zijn aanhang terug naar B. Op ± 20 m vóór het einde van het spoor wordt de diesel losgekoppeld en gaat tot het uiterste einde van het spoor. Dit stukje spoor kan verborgen zijn door een muur of door aanplantingen; de terugkerende gasten zien alleen „hun” trein met de stomer op kop, stellen geen vragen en keren tevreden terug naar A, op een tiental minu-

ten gevolgd door de „spooklok” van dienst.

Zowel in spoorhobby- als in puzzlebladen worden „hersensprekers” gepubliceerd met treinen als onderwerp. Een aantal daarvan leent zich bijzonder goed om te worden verwerkt in een „museumlijn”-project.

Het kan een uitstekend middel zijn om die „beunhaas” van een..., die altijd alles beter weet, voor enige tijd de mond te snoeren.

Walter Temmerman

Overwegen rond 1950

Onlangs vond ik een beschadigd nummer van een tijdschrift „Treinen” uit 1952 (wie weet hier meer van?). Naast meerdere artikels over de (toen) pas ingehuldigde Noord-Zuidverbinding was er ook eentje over de „Wegsignalisatie der Overwegen” (auteur J. Mannet).

De schrijver begint zijn bijdrage met te verklaren waarom een overweg wordt aangelegd :

„Wanneer een openbare of private weg op gelijk niveau gekruist wordt door de spoorweg op een (niet?) voor openbaar of privaat verkeer bestemd terrein, legt men een overweg aan opdat het wegverkeer de spoorweg zou kunnen oversteken.”

Ook in 1950 waren de overwegen ingedeeld in categorieën maar volgens andere criteria dan heden.

I. Bewaakte overwegen

a) op afstand bewaakt

De OW werd op 200 m (van de eerste spoorstaaf) aangekondigd d.m.v. een driehoekig verkeersbord met de afbeelding van een hek (het huidige bord A41). Het bord was geplaatst op een rood/witte paal met rode voet. De „sluitbomen” (rol- of wipsluitbomen) bestreken de volledige breedte van de rijbaan en waren rood/wit geschilderd. Ze konden voorzien zijn van reflectoren (waarschijnlijk rood) en een rond verkeersbord „Alle verkeer verboden” (nu C3-bord). Vóór de OW stond, langs de rechtse kant, op een hoogte tussen 1,70 en 2,10 m, één vast rood licht dat aanging enkele seconden voor de sluiting begon.

b) Ter plaatse bewaakt

De voorzieningen waren hetzelfde als voor het voorgaande type OW, er was echter geen bel. Wel was er het typische bareelwachtershuis(je) dat er in de meeste gevallen nu nog staat.

II. Onbewaakte OW

a) Op de openbare weg

Een driehoekig bord met rode boord en een zwarte (stoom)locomotief op een wit veld (nu nr. 43) boven op een rood/witte paal waarschuwde van op 200 m voor de onbewaakte OW. Met telkens 50 m interval waren drie bakens geplaatst, met resp. 3, 2 en 1 rode strepen op witte grond. De voet was rood. Op veld- en

boswegen werden de bakens niet geplaatst.

Vijf meter vóór de eerste rail stond een St.-Andrieskruis op een rood/witte paal. Het kruis was dubbel (= onderaan een chevron toegevoegd) bij twee of meer sporen.

De OW werd als geheel afgebakend met vier lage rood/witte merkpalen, twee aan twee langs weerszijden van de weg en op drie meter van de eerste rail geplaatst. De merkpalen droegen vier brede rode banden op witte grond. Plaatselijke omstandigheden konden het nodig maken de palen met de St.-Andrieskruisen nog uit te rusten met

- een geluidsein (bel of klok);
- lichtsignalisatie met rood/groene lichten.

Het groene licht knipperde met een frekwentie van 40 ontstekingen per minuut en het rode, geplaatst boven het groene, ontstak 80 keer per minuut. Bij de nadering van een trein doofde het groene licht, ontstak het rode en begon de bel te rinkelen.

b) OW op een voetweg

Een rechthoekig bord met tweetalig opschrift „Let op - Attention” op een rood/witte paal stond drie meter vóór de OW.

c) Privé-OW

Zoals voor b) maar de tekst luidde „Private weg - Passage privé”.

d) Privé-OW met toelating voor voetgangers

Zoals voor b) maar met opschrift „Private weg voor voertuigen - Passage privé pour véhicules”.

De afstand tot de OW bedroeg vijf meter. De doorrit kon belet worden door een hek of poort.

e) Op lijnen met vereenvoudigde exploitatie

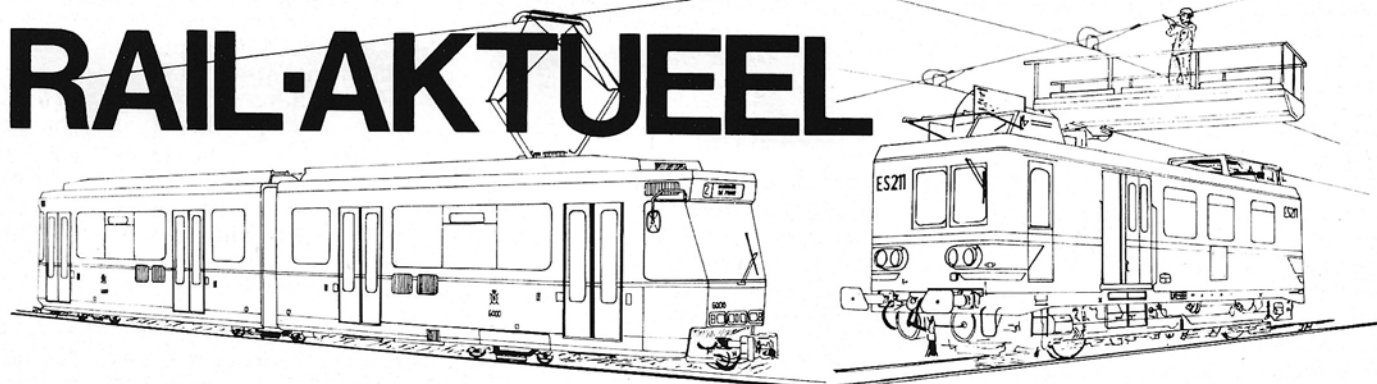
De wegsignalisatie was zoals voor a) maar zonder bijkomende voorzieningen.

Voor het treinverkeer waren er enkele bijkomende maatregelen getroffen :

- de spoorseinen werden aangevuld met een driehoekig bord met opschrift „SF5k” (= Siffler, fluiten, 5 km/u);
- de trein moest vertragen tot 5 km/u, welke snelheid moest bereikt zijn 50 m vóór de OW (merkpalen) en aangehouden tot locomotief en tender de OW voorbij waren terwijl er gelijktijdig gefloten werd.

Walter Temmerman

RAIL-AKTUEEL



• TGV-stellen op de verbinding Brussel - Paris vv

De laatste dagen van de oude inox-TEE rijtuigen die worden ingezet op de verbinding Brussel - Paris zijn geteld. Gezien de slijtage aan dit materieel werd beslist om reeds vanaf 23 januari 1995 de gesleepte rijtuigen te vervangen door echte hogesnelheidstreinen van de SNCF. Dit is een heel stuk vroeger dan oorspronkelijk was gepland, want de vervanging door TGV-stellen werd pas midden 1997 verwacht. De internationale treinen tussen Brussel en Amsterdam blijven voorlopig nog met getrokken rijtuigen rijden.

• Auto's op de trein

Reeds sinds 1963 zit automobiel-producent Ford-Genk op het goede spoor. Woensdag 12 oktober 1994 vertrok vanuit de fabriek in Genk de 50.000ste autotrein met bestemming Zeebrugge.

Dagelijks rijden er vier klokvaste treinen naar Zeebrugge en vijf naar Neuss (Duitsland).

Ford bekijkt nu de mogelijkheid om het vervoer van auto's per trein eveneens te organiseren naar Le Boulou en Bouceau in Frankrijk. Binnenkort zouden dagelijks twee bijkomende treinladingen naar deze bestemmingen worden vervoerd.

Ford onderzoekt ook de mogelijkheid om wagens per binnenschip over het Albertkanaal te vervoeren.

• Om en rond de stations

Zwijndrecht

Het stationsgebouw van Zwijndrecht was gekend voor zijn „groen” uitzicht. Jarenlang was de buitengevel van dit gebouw met wingerd (klimop) begroeid, en dat betekende een regelrechte aanslag op zijn stevigheid, omdat de plantengroei zich in de stenen „vastbijt” en deze na verloop van tijd volledig los komen te zitten.

Omtrent een grondige opknappbeurt waren de meningen sterk verdeeld: de ene partij koos resoluut voor het behoud van het groene stationsgebouw, terwijl de NMBS ervan uitging dat het gebouw niet behoorlijk kon worden opgeknapt indien de schadelijke wingerd



Weldra gedoemd te verdwijnen op de verbinding Brussel - Paris: de vertrouwde, fraaie (ex-)TEE rijtuigen worden nog deze maand grotendeels vervangen door SNCF TGV-stellen. Op 26 december 1983 heeft NMBS-lok 1505 net zijn TEE-stam in Paris Nord binnengesleept. Foto Staf Cuyt.

behouden bleef.

De Maatschappij hakte uiteindelijk de knoop door en verwijderde de begroeiing in de loop van oktober 1994. Kort nadien werd begonnen aan een volledige opknappbeurt. De werken aan de perronluifel zijn ondertussen reeds voltooid.

Antwerpen-Centraal

Het Antwerpse Centraal Station kreeg nieuwe en elegante automatisch schuivende deuren. De oude loodzware „poorten” werden verwijderd. Een verbetering die allicht door de talrijke gebruikers erg op prijs zal worden gesteld. Het binnen- en buitenlopen vergt nu geen enkele moeite meer...

Wetteren

Station Wetteren kreeg een welverdiende opknappbeurt en het tot op heden bereikte resultaat mag alvast gezien worden. De wil om aan het vervuilde en er belabberd uitzijnde stationsgebouw iets te doen was aanwezig, maar het vinden van de nodige centen vormde een probleem.

Indien het werk zou worden uitgevoerd door eigen personeel en in eigen beheer kon er echter al heelwat gebeuren. De Dienst Infrastructuur Gebouwen kon ertoe worden overhaald om de huurprijs voor de benodigde toestellen en

apparatuur op zich te nemen. De Wetterse spoormannen togen vervolgens onverdroten aan het werk om de restauratie van „hun” station tot een goed einde te brengen. Door een speciaal gehuurd toestel, waarvan de werking door de eigenaar op de stationsmuren werd gedemonstreerd, hadden vuil en andere verontreinigingen geen enkele kans meer.

Een groot voordeel is, dat bij zandstralen onder hoge (water)druk de materialen intact blijven. Steen en hout worden niet beschadigd en moeten nadien niet nabehandeld worden. Half augustus 1995 zou het gebouw zijn oude glorie moeten hebben teruggevonden. In september is het in Wetteren immers kermis en dan willen ongetwijfeld ook de niet-treingebruikers uitpakken met een „proper” station!

• Een koninklijke Eurostar

Donderdag 13 oktober 1994 was een belangrijke dag in de geschiedenis van de Belgische spoorwegen. In aanwezigheid van Koning Albert II en Koningin Paola werd de HST-verbinding Brussel - London ingehuldigd. Om precies 11.07 h kwam het „Eurostar”-treinstel 3105/3106 in beweging, om via Lille-Europe naar London-Waterloo International te sporen.



Sinds 14 november 1994 een terugkerend ritueel : iedere dag komen twee „Eurostar“-treinen uit Brussel aan in de nieuwe HST-terminal van het Londense Waterloo-station. Voorafgaand aan deze datum werden talrijke proefritten met en zonder reizigers ingelegd. 5 september 1994, Waterloo International, foto Jan Mahieu.

Enkele minuten na 15.00 h gleeed de bijna vierhonderd meter lange luxetrein op „track 24“ de nieuwe terminal van het Londense Waterloo-station binnen.

Om op alles voorbereid te zijn reed vóór de koninklijke „Eurostar“ diesellokomotief 5103 van stelplaats Schaarbeek tot Baisieux aan de Belgisch-Franse grens. Achter de vorstelijke trein volgde het reserve „Eurostar“-treinstel 3213/3214 de vol-

ledige reisweg tot London.

Het Belgisch vorstenhuis is „den ijzerenweg“ traditioneel gunstig gezind. Koning Leopold I haalde de spoorweg immers vanuit Engeland naar het vasteland. Hij was op 5 mei 1835 eveneens aanwezig bij de inhuldiging van de eerste Europese continentale spoorlijn in het nog jonge België. Zestig jaar geleden waren Koning Leopold III en Koningin Astrid present bij een andere mijlpaal in



Op 11 en 12 november 1994 werden de deuren van de nieuwe HST-terminal Brussel Zuid voor het publiek opgezet. Méér dan 32.000 bezoekers konden zich vergewissen van de uitstekende service die de Belgische, Franse en Britse spoorwegen de Eurostar-reizigers bieden. Bij deze gelegenheid werd een Eurostar-treinstel in de terminal opgesteld. Op regelmatige tijdstippen vertrok ernaast een extra „HSL“-trein naar Halle en terug, samengesteld uit vier drieledige breaks. Onderweg kregen de reizigers een overzicht van de in uitvoering zijnde werken voor de nieuwe hogesnelheidslijn tussen Halle en Brussel Zuid.
HST-terminal Brussel Zuid, 11 november 1994, foto Willy Henderikx.

de Belgische spoorweghistorie : de plechtige inhuldiging van de eerste elektrische NMBS-spoorlijn tussen Brussel en Antwerpen.

Bij de viering van 150 jaar spoorwegen in België was wijlen Koning Boudewijn in Mechelen aanwezig om per (stoom)trein naar Brussel te reizen.

Nabij het kasteel van Laken beschikt het koningshuis nog steeds over een fraai eigen station.

• Prijzen „Eurostar“

Maandag 17 oktober 1994 werden de prijzen bekend gemaakt voor het reizen per trein vanuit Brussel en Paris naar London Waterloo-International. Tijdens een in Brussel gehouden persconferentie maakten de Belgische, Britse en Franse spoorwegen de genodigden duidelijk dat „Eurostar“ een trein is voor „Jan en Alleman“. Dat moet ook blijken uit de gehanteerde tarieven. Voor de introductie van het nieuwe „treinproduct“ worden bovendien speciale kortingen toegekend (Discovery-Special : Brussel - London 2de klasse, enkele reis : 2490 F). De startfase loopt van 14 november 1994 tot 23 januari 1995.

We publiceren hierna de verschillende normale prijzen vanuit Brussel Zuid naar London-Waterloo (enkele reis) :

- Discovery-Gold-prijs 1ste klasse : 4990 F

- Discovery-prijs 2de klasse : 3980 F
- kinderen vanaf 4 tot 12 jaar betalen respectievelijk 2500 F in eerste en 1990 F in tweede klasse. Kinderen tot 4 jaar reizen gratis. Voor groepsreizigers en gehandicapten in rolstoelen bestaan eveneens speciale tarieven.

Dienstregeling Brussel - London :

Vanaf 14 november 1994 werden op weekdagen telkens twee heen- en terugritten gereden. Op zon- en feestdagen kon er voorlopig slechts één trein heen en weer. Op zaterdagen was er geen „Eurostar“-verbinding. Eurotunnel kreeg echter recent van de Franse en de Britse veiligheidscommissies de toelating om ook tijdens het hele weekend „Eurostars“ door de tunnel te laten rijden. De vorige vergunning liet dat slechts onder bepaalde voorwaarden toe.

Hierdoor kan de klanten nu ook een weekend Engeland worden aangeboden. Net als in de week rijden er sindsdien op zater-, zon- en feestdagen twee treinen heen en weer. De telefonische reservaties lopen als een... HST. Om de reservatielijnen in Brussel enigszins te ontlasten zijn nu ook in Kortrijk en Tournai bureaus geopend.

Aangeboden „Eurostar“-diensten (Discovery) :

Brussel Zuid	08.28	18.26
London-Waterloo	10.43	20.43
London-Waterloo	10.23	16.23
Brussel Zuid	14.38	20.47

Opendeur

Op vrijdag 11 en zaterdag 12 november 1994 heeft de NMBS opendeur gehou-

den in de HST-terminal in Brussel Zuid. Meer dan 32.000 belangstellenden konden zich van de geboden service overtuigen door een kijkje achter de schermen te nemen. Naast een rondleiding in de volledig vernieuwde vertrekhal en een bezoek aan een tentoongesteld „Eurostar“-treinstel werd de mogelijkheid geboden om gratis een pendeltrein te nemen naar Halle en terug. Onderweg werd deskundige uitleg verstrekt over de aan de gang zijnde werken voor de hogesnelheidslijn in de Brusselse regio.

• Opening nieuw TGV-station

De dag vóór de officiële start van de „Eurostar“-verbindingen Paris - London en Brussel - London werd in Paris, in de onmiddellijke nabijheid van de Aéroport Roissy, een gloednieuw TGV-station geopend. Dit station werd door de SNCF „Aéroport Charles de Gaulle TGV“ gedoopt en biedt vele voordelen. Het ligt op de TGV-ringlijn rondom Paris en biedt aansluiting met diverse luchtverbindingen. Zo kan men bv. vanuit Lille rechtstreeks naar de luchthaven Roissy sporen, zonder vanuit Paris eerst nog metro, bus of RER te moeten gebruiken.

• In de Kanaaltunnel liggen Belgische spoorstaven

Sinds meer dan vijftig jaar past de NMBS het elektrisch weerstandslas en de regeneratie van spoorstaven toe. De Centrale Werkplaats van de Dienst Infrastructuur Baan in Schaarbeek heeft op dit gebied een jarenlange ervaring. De NMBS past steeds de modernste technieken toe op het gebied van productie, kwaliteitscontrole en vervoer van lange spoorstaven. Het is ook „Trans Manche Link“ niet ontgaan dat de NMBS in deze sector hoog scoort. Voor het leggen in de Kanaaltunnel van langgelaste spoorstaven (tot een lengte van 300 meter) lag de keuze dan ook voor de hand. Deze langgelaste rails bieden een opmerkelijk hoger rijcomfort. De NMBS levert ook lange spoorstaven aan de Luxemburgse spoorwegen CFL.

• T.T.B.

De twaalfde editie van Trein-Tram-Busdag ging dit jaar door op zondag 16 oktober 1994. Het gebeuren werd een week in de tijd verschoven als gevolg van de gemeenteraadsverkiezingen. TTB leverde de NMBS de verkoop op van ruim 94.000 biljetten, waarvan méér dan 76.000 in voorverkoop. Succes verzekerd! De spoorwegmaatschappij moest meer dan 220 extra-treinen inleggen om alle deelnemers te kunnen vervoeren. De kopers van een TTB-ticket werd de mogelijkheid geboden om in de daarop volgende week één dag gratis van het openbaar vervoer te profiteren. Ongeveer 39% van de TTB-deelnemers

ruilde het biljet in voor een dagkaart: de NMBS reikte er precies 38.648 uit. Het is een buitengewoon belangrijk gegeven dat zoveel mensen het openbaar vervoer ook tijdens de week konden leren kennen.

• „Even Wachten...“ : aansluiting trein - bus en omgekeerd

De belangrijkste overstapstations worden in de toekomst uitgerust met een elektronisch systeem waarbij de busbestuurders automatisch geïnformeerd of ze al dan niet moeten wachten op een trein met vertraging. In Dendermonde werd dit systeem gedemonstreerd, in bijzijn van de heren Martens van de NMBS en Van Wesemael van De Lijn.

In Geel is deze nieuwigheid reeds in gebruik genomen en in 1995 zal ook Oudenaarde over zulke klantvriendelijke installatie kunnen beschikken.

Wanneer een trein vertraging heeft opgelopen, worden op het controlecentrum (seinhuis) de nodige gegevens ingetikt. De computer berekent automatisch of een autobus moet wachten en, indien ja, hoelang. Bij een groen licht mag de autobus vertrekken. De bestuurder noteert een nummer dat op het scherm verschijnt, waardoor nadien kan worden gecontroleerd of een en ander volgens afspraak verliep.

Indien de autobus laattijdig aan het station arriveert, zal in de toekomst een soepele regeling het de busreizigers mogelijk maken zonder meerkost een ticket op de trein te kopen.

• Uitrusting overwegen

In de Antwerpse Haven werd, nabij het bedrijf Opel Belgium, aan de Noorderlaan overweg 448 uitgerust met een comfortabele en geluidsarme rubberen

wegbekleding. Deze uitrusting zou een levensduur bereiken van ruim 15 jaar, wat drie- tot vijfmaal langer is dan een klassieke bevoering in hout en/of beton. Wanneer de proefbekleding voldoet zullen in de toekomst nog andere overwegen met zwaar en druk wegverkeer met zulke rubberen wegbeekleding worden uitgerust.

• Aankoop SNCF-rijtuigen

In 1992 werden voor het binnenlands verkeer 163 nieuwe en comfortabele rijtuigen besteld. De levering van dit materieel is echter slechts gepland vanaf 1996. In afwachting dienden de spoorwegen uit te kijken naar vervangmateriaal voor zo'n 80 oude rijtuigen. Dit materieel moest voldoen aan bepaalde kwaliteitsnormen en tevens beantwoorden aan een aantal comforteisen.

In een eerste fase werd gedacht aan het huren van rijtuigen bij de buurnetten. Naderhand bleek het tweedehands aankopen van zulk materieel een interessant alternatief te bieden. De keuze viel op 84 SNCF-rijtuigen van het type ANF-USI (Ateliers du Nord de la France - Usage Interieur). Deze rijtuigen werden in de jaren '60-'70 net vóór de Corail-rijtuigen gebouwd en voldoen volledig aan de vereiste kwaliteitsnormen. Zij zullen de laatste wagens met historische houten banken op het net vervangen.

De inrichting van de USI-rijtuigen is van het type „coach“, zonder compartimenten en met een centrale middengang. De afdelingen rokers en niet-rokers zijn door een glazen wand gescheiden. De toegang tot de rijtuigen geschiedt langs twee deuren, opgesteld aan beide uiteinden.

Deze rijtuigen zullen voornamelijk in de P-treinen worden ingezet.

J.M.



BN-Bombardier begon zopas de aflevering van een tweede, acht stuks tellende serie van drieledige elektrische motorstellen voor de Marokkaanse spoorwegen. Proefritten worden gereden tussen Brugge - Oostende, Oostende - Gent St.-Pieters en Gent St.-Pieters - Brugge. Bij terugkeer in Brugge worden de stellen grondig nagekeken, waarna ze worden overgebracht naar Kortrijk. Vanuit Kortrijk volgt de verzending naar eigenaar ONCF. Willy Henderikx vereeuwigde in het station Gent St.-Pieters op 26 november 1994 de proefrit van stel ZRC-11/ZMC-11.



ANTWERPEN

• Publiciteitswagens

Ook deze keer valt er heelwat te vermelden :

7001, 7007 en 7008 waren van resp. 3 okt. (7001 en 7007) en van 30 sept. (7008) tot ong. 22 november 1994 getooid - net als in andere steden - met „kabouterfiguurtjes” die speculoos met chocolade aanprezen. Het betrof een campagne van Corona-Lotus. De hoofdtonen van de zelfklevers waren wit met rode bies en in grote letters de naam van die lekkernij : Spink. 7006, 7019 en 7023 hebben van resp. 7 sept. (7006 en 7019) en van 6 sept. (7023) tot ong. 13 november 1994 rondgevoerd in een grijsblauw zelfklevend jasje. De publiciteit ging uit van Club 001 van de ASLK. Ook deze campagne liep in diverse steden.

7076 en 7156 waren de tennissterren van dienst van resp. 19 en 20 okt. tot en met 18 november 1994. De donkerblauwe met tennisketters getoide trams vestigden de aandacht op het enige echte ECC-Tennistornooi dat van 4 tot en met 13 november plaatsvond in het Sportpaleis in Antwerpen.

7033, 7060 en 7127 zijn in waarde gestegen ! De witte voetafdrukken van de Steps-reclame (zie vorige RR-Aktueel) zijn midden november 1994 vervangen door gouden exemplaren ! Je zou haast denken dat men deze „tierelantijntjes” doorvoert om de fotografen te plezieren (of te ergeren).

7002 is de witte raaf van dienst sinds 30 september 1994. Helemaal in het wit geschilderd en zonder enig logo van De Lijn en zonder banalisatie, toert deze wagen in de koekestad rond. Afwachten maar...

7013 (Hugo Van Praag) zal het nog een tijdje in zijn zebrapak volhouden. De dakreclame is namelijk vervangen en vermeldt nu algemeen dat er 8 electrowinkels van deze keten in



Op donderdag 1 december 1994 werden de laatste twee historische stadstramrijtuigen in het Antwerps Tram- en Autobusmuseum ondergebracht. Een zware vorklift heeft hier motorrijtuig 305 „op de schouders” genomen om het naar de poort van het ATAM-gebouw te brengen. Foto Eric Keutgens.

Antwerpen gevestigd zijn, i.p.v. de melding dat er 2 nieuwe vestigingen waren geopend.

• Ombouwprogramma

Het ombouwen van de PCC-reeks 7061-7165 gaat onverminderd voort. Ongeveer 11 wagens per jaar zijn „in de ketting”, waarvan steeds drie bij de firma Brec in Lot. In de volgende RR zal de ombouw inhoudelijk worden toegelicht.

Hierbij volgt de lijst (tot 30 november 1994) van het ombouwprogramma :

1. Werden reeds omgebouwd :

7061 tot en met 7068; 7071; 7074; 7083; 7097; 7099 tot en met 7125; 7138; 7148; 7160 tot en met 7165.

2. In ombouw :

7069; 7070; 7072; 7075; 7128 (reeds in De Lijn geschilderd !); 7157; 7158; 7159.

(Met dank aan De Lijn, Entiteit Antwerpen, voor het ter beschikking stellen van de materielijsten). E.M.

• Laatste historische Antwerpse trams naar het ATAM

Na de succesvolle voorstelling van het

gerestaureerde motorrijtuig 305 op de Antwerpse Groenplaats, tijdens de Bevrijdingsfeesten van 3 en 4 september, en de tentoonstelling van het motorrijtuig 181, samen met de 305, op de Draakplaats gedurende de Open Monumentendag van 11 september, werden beide trams op 30 november 1994 van de Centrale Werkplaats Hoboken naar het Antwerps Tram- en Autobusmuseum vervoerd. 's Anderdaags kregen zij, met behulp van een vorklift van 12 ton, hun definitieve plaats in het museum.

Het restauratieprogramma van het historisch Antwerps trammaterieel is hiermee afgewerkt; het werd verwezenlijkt in een tijdsspanne van 12 jaar. Alleen PCC 7000 (ex-2000) is nog als museumtram voorzien en zal te gepasten tijde het museum verwoegen.

• Afwerking Antwerpse premetrostations

vak Astrid - Sport definitief van start
Maandag 5 december 1994 huldigde Johan Sauwens, Vlaams minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, een gedenksteen in, waarbij definitief werd gestart met

Naar aanleiding van de Open Monumentendag op 11 september 1994 werden de gerestaureerde motorrijtuigen 181 en 305 tentoongesteld vóór de tramloods aan de Draakplaats in Antwerpen.

Op vrijdag 9 september sleepte manoeuvrewagen 8853 zijn voormalige spitsbroeders 181 (= ex-5851, depannagetrans van de loods Groenenhoek) en 305 (= ex-5855, manoeuvrewagen van de Centrale Werkplaats Hoboken) van Hoboken naar Zurenborg. Onderweg hield dit speciale konvooi even halt vóór de uit 1912-1913 daterende en met een fraaie classicistische gevel afgewerkte tramloods Groenenhoek.

Manoeuvrewagen 8853 (ex-5853, ex-4413, ex-413) is heden de enige nog in dienst zijnde tram in de oude crème kleur. Het is tevens de laatste nog resterende tweewasser waarvan de kast niet al te ingrijpend werd verbouwd (balkonschotten en lichtkoepel of „lanterneau” nog aanwezig). Ongetwijfeld kan ook voor deze wagen in de toekomst een zinvolle museumbestemming worden gevonden. Dia Bob Boogaerts.

Motorrijtuig 9079 in dienst op lijn 90 Charleroi - La Louvière, destijds één van de twee Oost-West-assen van het Henegouwse tramnet. De 9079 rijdt hier op een winterse dag in de richting Charleroi, op de eigen bedding die deze tramlijn volgde tussen Leval-Trahegnies en Anderlues-Monument. Het tracé van deze eigen bedding, dat nog dateerde uit de tijd van de stoomtractie, maakte daar ten opzichte van de weg Binche - Anderlues een ruime bocht door de velden om de (voor de stoomlocs) te steile hellingen van deze baan te omzeilen. Dia Bob Boogaerts, 15 januari 1979.

de afwerking van de premetrostations op het vak Astrid - Sport.

Het tracé van dit vak situeert zich vanaf het Koningin Astridplein langs Van Wesenbekerstraat, Sint-Elisabethstraat, Handelstraat, Onderwijsstraat, Schijnpoortweg naar Station-Sport (naast het Sportpaleis).

De tunnels zullen, samen met de vijf stations Astrid, Elisabeth, Handel, Schijnpoort en Sport gelijktijdig in dienst worden gesteld en die indienststelling is voorzien in het eerste kwartaal van 1996.

De **electro-mechanische uitrustingen** werden opgesplitst in 14 aannemingen. Tot de uitrustingen in stations en kokers behoren pompstations, fecaliënruiers, rookextractieventilatie, ventilatie voor de lokethallen en andere lokalen, stopcontacten, vermogenskabels, kabelbanen en brandblusinstallaties.

Naast het leveren en plaatsen van de roltrappen bevat de electro-mechanische uitrusting nog een uitgebreid gamma apparatuur: hoogspanning, 600 Volt-uitrustingen en transformatoren, laagspanning, branddetectie, kabelrekken en brandleidingen, veiligheidsinrichting, radiotelefonie, omroep, afstandtoezicht en infotram, televisie.

De uitrustingen vertegenwoordigen een bedrag van ca. 1,7 miljard F. De werken voor het uitrusten van de ondergrondse as werden in hun geheel goedgekeurd en zijn in uitvoering.

De **spooraanleg** omvat het plaatsen van 3,6 km dubbel spoor: de werken werden toegewezen aan de Tijd. Ver. Denys-Chabot en zijn aangevat op 15 februari 1994. Zij vertegenwoordigen een bedrag van ± 304 miljoen F (excl. BTW).

De uitvoeringstermijn bedraagt 15 kalendermaanden.

Wat de **afwerking** van de stations aangaat werden drie aparte aanbestedingsbundels opgemaakt.

De stations Astrid en Sport werden elk apart aanbesteed. De tussenliggende stations Elisabeth, Handel en Schijnpoort behoren tot één aanneming.

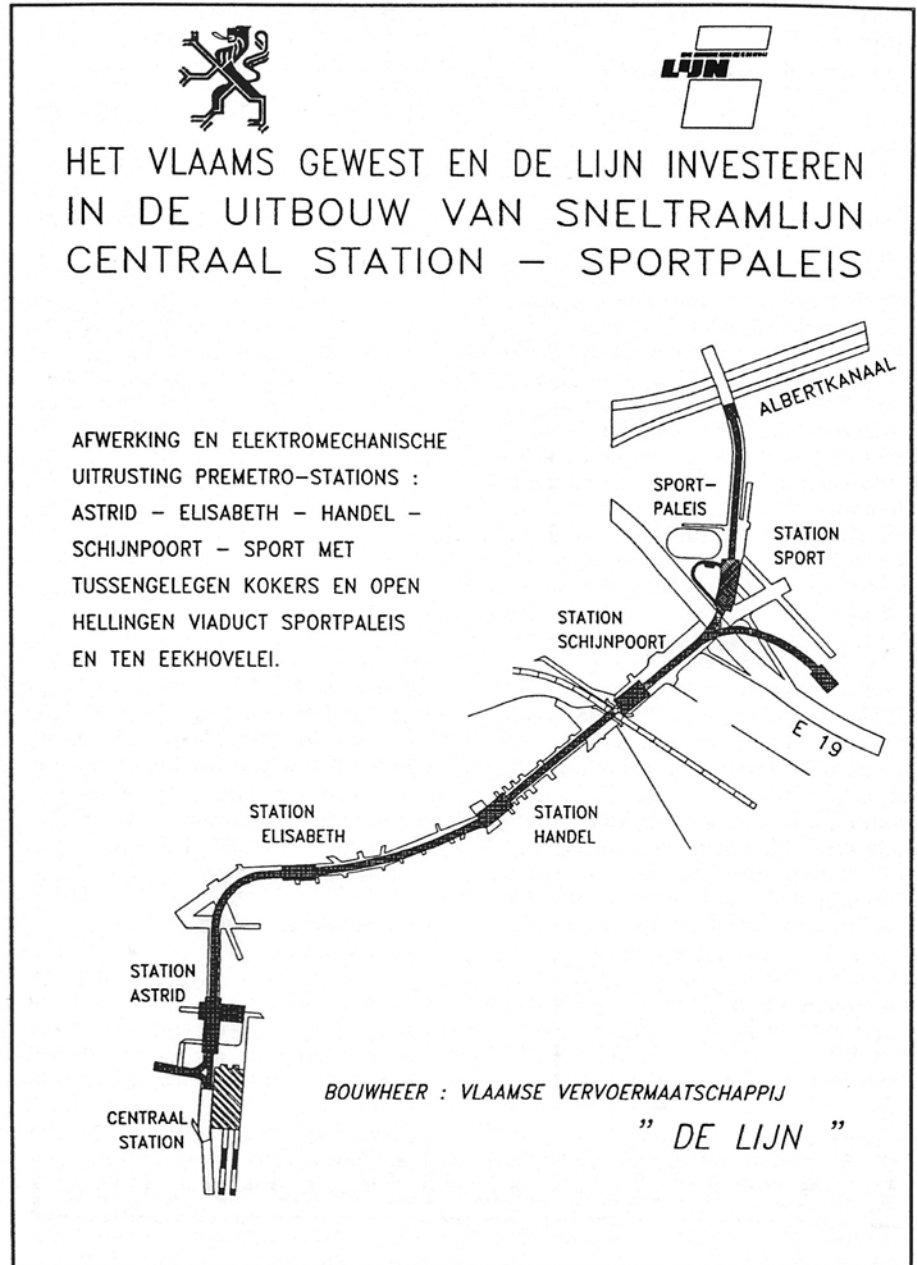
Het station Astrid

Dit kunstwerk is gelegen op het kruispunt van twee premetrolijnen: de as Frankrijklei, Gemeentestraat, Carnotstraat, Turnhoutsebaan en de as De Keyserlei, Astridplein, Van Wesenbekerstraat, St.-Elisabethstraat en Schijnpoort.

De ruwbouwwerken werden gestart op 15 maart 1976.

Voor het eerst werd hier een ondergrondse constructiemethode toegepast. Inderdaad: de dakplaat, die zich nauwelijks 1,5 m à 2 m onder het straatpeil bevindt en een oppervlakte heeft van 4050 m², werd d.m.v. de „buisenmethode” gebouwd.

Het principe van het buizenpersen bestaat erin dat vanuit een bouwput of een werk galerij asbestcement- of stalen buizen met grote diameter (1,2 à 2 m) in de grond worden geperst, vervolgens



gewapend en gebetonneerd.

Onder deze constructie, die de dakplaat van het station vormt, kunnen de wanden, kolommen en platen geheel ondergronds aangebracht worden, zonder enige hinder voor verkeer, buurtbewoners of handelaars.

Het kruisstation Astrid bestaat uit vier ondergrondse niveaus:

- 1e niveau: lokethal en perrons as Gemeentestraat - Carnotstraat op ± 6 m diepte;
- 2e niveau: lokethal Van Wesenbekerstraat op 9,65 m diepte;
- 3e en 4e niveau: perrons richting Van Wesenbekerstraat met respectievelijke diepten van 15,35 en 21,40 m.

Het kunstwerk heeft drie toegangen:

- twee roltrappen en een vaste trap, centraal gelegen in de lokethal niveau -1, één ten Noorden (winkelcomplex) en één ten Zuiden (bushalte Astridplein);
- een stijgende roltrap en een vaste trap ten Westen, nabij de hoek Gemeentestraat.

De ruwbouwwerken werden beëindigd op 14 juli 1980.

De afwerking van het station Astrid werd toegewezen aan de Tijd. Ver. MBG - C.E.I. voor een bedrag van 174.947.343 F (excl. B.T.W.).

De aanvangsdatum werd bepaald op 9 januari 1995. De uitvoeringstermijn bedraagt 12 kalendermaanden. Het premetrostation zal worden geïntegreerd in het winkel- en hotelcomplex aan het Koningin Astridplein dat momenteel in aanbouw is.

Het station Elisabeth

Het station Elisabeth ligt onder het gelijknamige plein ter hoogte van de gebouwen St.-Elisabethstraat 42 t/m 67. De koker Elisabeth - Lange Zavelstraat begint ter hoogte van het pand St.-Elisabethstraat 67, volgt het tracé van de Korte Zavelstraat en eindigt ter hoogte van de gebouwen Handelsstraat 5 en 8. De ruwbouwwerken werden uitgevoerd volgens de ondergrondse buizenmethode voor de bouw van het station en met het bentoniet schild voor de kokers.

De bovenzijde van het stationsdak ligt ongeveer 1,40 m onder het straat-

oppervlak. Het eerste ondergrondse niveau vormt de lokethal en bevindt zich op een diepte van ± 6 m.

De toegangstrap en de nooduitgang van het station zijn op het St.-Elisabethplein gebouwd.

Op de tweede ondergrondse verdieping liggen de beide perrons met elk een lengte van 60 m; de sporen liggen op hetzelfde niveau (± 11 m onder het maaiveld).

Een ondergrondse trap die toegang geeft tot het noordelijk perron is onder de voorbouw van de panden St.-Elisabethstraat 56 en 57 voorzien.

Het station Handel

Het station Handel, gebouwd volgens de buizenmethode, is gelegen tussen de koker Handelsstraat en de koker Onderwijsstraat (2 x 760 m koker) en is ingeplant tussen de Stuivenbergstraat en de Spaarstraat, gedeeltelijk onder de noordelijke gevels. De in- en uitgangen, bestaande uit elk twee roltrappen en één vaste trap, bevinden zich op de hoeken van de Onderwijsstraat en de Lange Stuivenbergstraat.

Het station Handel omvat drie ondergrondse niveaus. De lokethal bevindt zich op circa 9 m onder het straatniveau. De beide perrons bevinden zich respectievelijk op 16 m en 22 m onder het straatniveau en zijn 60 m lang.

Het station Schijnpoort

Gelet op de bodemgesteldheid werd de uitvoering van de ruwbouwwerken gedeeltelijk volgens open bouwwijze (slibwandmethode), gedeeltelijk ondergrondse uitgevoerd.

Het station Schijnpoort, met een lengte van circa 130 m, is ingeplant in de zone Schijnpoortweg tussen de Lange Lobroekstraat en de Binnensingel/Slachthuislaan. Het kunstwerk omvat twee gedeelten, namelijk het station en de verbindingskoker (keer-kamer van het schild).

De lokethal van het station bevindt zich op 7,10 m onder het straatniveau en heeft een voor het publiek toegankelijke lengte van circa 40 m. De perrons met een lengte van ± 60 m bevinden zich op 12,70 m en 21 m onder het maaiveld.

De in- en uitgangen bevinden zich langs de noordzijde tussen de Lange Lobroekstraat en de Eendrachtstraat (1 vaste trap en 1 stijgende roltrap) en langs de zuidzijde in dezelfde zone (1 vaste trap).

De werken voor de afwerking van de tussenliggende stations Elisabeth, Handel en Schijnpoort werden toegewezen aan de Tijd. Ver. Roegiers-Van Rijmenant voor het bedrag van 235.509.062 F (excl. B.T.W.). De werken werden gestart op 10 oktober 1994. De uitvoeringstermijn bedraagt 12 kalendermaanden.

Het station Sport met keerlus en open helling naar Viaduct Merksem

Gelet op de bodemgesteldheid werd de uitvoering van de ruwbouwwerken uitgevoerd volgens de open bouwwijze.

De werken werden gestart op 18 maart 1985.

De keerlus is volledig ingeplant op de braakliggende grond, gelegen tussen het Sportpaleis en het viaduct van de E10-autosnelweg.

Het station is deels op deze braakliggende grond en deels in de rijbaan ingeplant. Zodoende is het mogelijk de koker ter hoogte van de open helling (lengte ± 120 m) in de middenberm van de Schijnpoortweg uit te voeren.

Het station omvat een lokethal (met technische ruimten op hetzelfde niveau), die ca. 6 m onder het maaiveld is gelegen. Tevens omvat het een hoog (12 m onder het maaiveld) en een laag perron (15,5 m onder het maaiveld), die naast elkaar gelegen zijn.

De toegangen tot de lokethal bevinden zich op het Raoul Grégoireplein voor de reizigers van Deurne en links van het Sportpaleis voor de bezoekers van het Sportpaleis.

De aanvraag om de werken voor de afwerking van het station Sport aan de Tijd. Ver. Vanhout-Franki toe te wijzen voor een bedrag van 138.746.840 F (excl. B.T.W.) werd op 5 december 1994 door het Vlaamse Gewest goedgekeurd. De uitvoeringstermijn bedraagt eveneens 12 maanden.

Bij exploitatie van de premetro dient ruime aandacht besteed aan het geluidsdrukkniveau en aan de brandveiligheid. Hiertoe werd over het gehele ondergrondse tracé van de as Astrid-Sport een brandwerende en akoestische bespuiting aangebracht.

De volle rendabiliteit van tramlijn 3 is slechts mogelijk mits het herinrichten van de Bredabaan in Merksem in de vorm van een verbeterde vrije trambaan over een lengte van 2,4 km enkel spoor.

Een verdere verlenging wordt geheel gekoppeld aan de herinrichting van de Bredabaan: die verlenging wordt voorzien over 2,5 km enkel spoor met keerlus, de realisatie van een coördinatiepunt streekvervoer-stadsvervoer en de uitbouw van een park & ride-systeem t.h.v. „Keizershoek”.
Bron: persmap De Lijn.

E.K., dec. '94

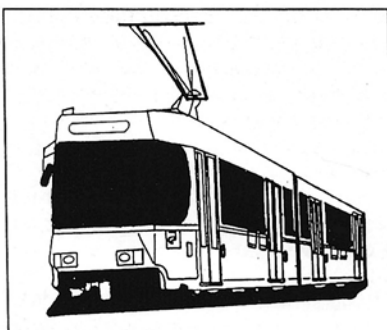
FERIVAN TRAMMODELBOUW

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!

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

POSTADRES : FERIVAN

Postbus 38 B-2980 Zoersel 1

OOST-VLAANDEREN

• Tramkoker Sint-Pietersstation

De afwerking van de koker ging dan toch nog sneller dan verwacht. Rond midden september kwamen de eerste sporen aan die in de daarop volgende weken werden aangelegd, zodat de koker (voorlopig nog zonder bovenleiding) kon worden afgewerkt op donderdag 25 november. Daags nadien kon ook de Sint-Denijslaan, die omwille van de werken sinds 7 januari 1993 was onderbroken, weer worden

opengesteld. De werken aan de koker startten op 11 mei 1992.

De 120 meter lange, 13 meter brede en 5 meter hoge koker zal evenwel nog een tijdje op zijn eerste trams moeten wachten. Immers, eerst moet nog in overleg met het Vlaamse Gewest, de Stad Gent, De Lijn en de NMBS het Maria-Hendrikaplein worden heraan-gelegd. Pas daarna zullen de sporen in de koker aansluiting krijgen op het bestaande net. Normaal zou dit vrij snel kunnen, ware het niet dat de NMBS (eigenares van de helft van het Maria-Hendrikaplein) nu eist dat het stationsplein aan de kant Voskenslaan/Albertlaan in de nieuwe plannen beter bereikbaar wordt voor de auto! Een nieuw verdragingsmaneuver, waardoor een investering van 220 miljoen F voorlopig ongebruikt blijft!

Aan de zuidkant van het station zullen de sporen in de eerste plaats de Sint-Denijslaan dwarsen en eindigen in een klein opstel- en rangeerterrein recht tegenover de koker. Links hiervan plant de NMBS sinds lang de bouw van een parkeertoren met vijf verdiepingen, goed voor 350 wagens en 600 fietsen, gedeeltelijk ter compensatie van de parkeerplaatsen die verloren gaan door de aanleg van eigen trambedding in de Sint-Denijslaan. Hoewel de eerste bouwvergunning is verlopen, is de bouw nu gepland voor de tweede helft van 1995. Het gebouw zou 100 miljoen F kosten, waarvan de helft voor rekening van De Lijn.

Wat de eigenlijke verlenging van tramlijn 1 richting Zwijnaarde betreft, zullen de werken wellicht op korte termijn starten aan het andere eindpunt van de verlenging, nl. op de Zwijnaardsestenweg en in de Galglaan. De Sint-Denijslaan komt pas in de laatste fase aan de beurt, omdat Aquafin in deze laan eerst een collector voor het rioolwater dient te bouwen. Deze werken zouden in februari starten en anderhalf jaar duren. De tramverlenging komt er dus zeker niet vóór einde 1996.

• Moeilijkheden met de Bochum-trams

De inzet van de eerste (en nog steeds enige) Bochum-tram werd tot nog toe geen onverdeelde succes. De tram, sinds midden september hernummerd als rijtuig 60, kende inderdaad enkele kinder(?)ziekten. In september was er een probleem van waterinsijpeling bij regenweer. Nadien werden allerlei aanpassingen aangebracht om het ontevreden personeel tegemoet te komen. Er waren problemen omtrent de bediening van het dodemanspedaal, de lengte van de pook (voor het tractie geven en remmen), de ruimte van de stuurpost... Na een vakbondsdreiging om niet langer met de tram te willen rijden, werden een achttal wijzigingen aangebracht aan het rijstelsysteem. Bijkomende problemen deden zich voor op 23 september toen de pantograaf rond 17u45 ter hoogte van de Martelaarslaan de bovenleiding afrukte en op 9 november toen de Bochumer

rond 8u50 ontspoorde (meer bepaald het middenste draaistel) op de wissel ter hoogte van de noordkant van het Maria-Hendrikaplein. Gezien De Lijn zelf niet over takelmaterieel beschikte om de tram terug in het spoor te brengen, lag het tramverkeer hierdoor in de knoop tot 12u30.

Oorzaak van de ontsporing was slijtage aan de wissel.

Een ander probleem van de Bochum-tram is de relatief lage snelheid wat op de lijn dikwijls tot file-vorming (of is het blokrijden?) leidt. Daarom rijdt de tram tijdens de spitsuren meestal in lusvorm.

Tussen het Rabot en het Sint-Pietersstation rijdt de tram via de Korenmarkt als lijn 13 (!), waarna hij leeg en via het traject van lijn 40 terugkeert naar het Rabot voor een volgende rit.

Veel van de problemen hebben wellicht ook te maken met de onervarenheid van het personeel t.a.v. het „nieuwe” materieel. Er is immers slechts één tram in dienst en dan nog meestal alleen tijdens de spitsuren op wekdagen. Dit is evenmin bevorderlijk om de reizigers met het nieuwe materieel vertrouwd te maken, wat het negatieve beeld van de tram slechts versterkt. De trams hebben meer dan 30 jaar dienst achter de rug in Duitsland; waarom zouden ze dan in Gent gedurende enkele jaren geen goede diensten kunnen bewijzen?

Ondertussen is het Gentse net 9 Bochum-trams rijk:

Nr.	Nr.	De Lijn	Bogestra	Vermogen	Toestand
60	29			2 x 94 kW	in dienst
61	20			2 x 100 kW	in werkl.
62	19			2 x 100 kW	afwachtdend
63	22			2 x 100 kW	afwachtdend
64	23			2 x 100 kW	afwachtdend
65	27			2 x 100 kW	afwachtdend
67	11			2 x 94 kW	afwachtdend
68	14			2 x 94 kW	in werkl.
69	16			2 x 94 kW	afwachtdend

De trams zijn dus, met uitzondering van het prototype tram 60, gerangschikt volgens hun vermogen. Het nummer 66 is voorlopig vrij: dit nummer kan later eventueel worden ingevuld door een tiende tram of door een hernummering van tram 60. De nieuwe planning voorziet om alle trams in dienst te hebben tegen 1 september a.s.

• PCC-tram uit Saint-Etienne

Deze tram werd inmiddels door een sloper uit Heusden opgekocht en verschoot. De draaistellen bleven in Gentbrugge waar ze kunnen dienst doen onder de Gentse PCC's.

• Nieuwe dienstregelingen in Gent

Op het Gentse stadsnet rijden sinds 1 november minder trams en bussen, vooral na 19 u en op zondag. Op zondag rijden de hoofdlijnen 1, 21/22, 3, 5/50 en 70/71 op het gemeenschappelijke deel nu nog om de

12 minuten in plaats van om de 10 minuten; op de verschillende eindtakken dus om de 24 minuten i.p.v. om de 20 minuten. De lijnen 9 en 51/53 rijden eveneens om de 24 minuten. Gezien de lijn 10 op zondag is afgeschafte, rijdt elke tram 1 nu naar Evergem: de voorstadsgemeente krijgt nu dus een tram om de 12 minuten i.p.v. voorheen om de 20 minuten.

Elke avond na 19 u rijden de lijnen 1, 21/22, 3, 5/50 (vóór 21 u) en 70/71 elk kwartier, de lijnen 40 en 5/50 (na 21u) elke 20 minuten en de lijn 9 om de 25 minuten.

De spitslijn 83, Sint-Pietersstation - Sterre - Latem (Brakel), viel volledig weg. Latem (Brakel) wordt nu evenwel bediend door een verlenging van lijn 82.

• Werken aan het Zuid

Op donderdag 17 november opende de parking onder het Zuid haar deuren. Ondertussen zijn ook de werken gestart voor de aanleg van het nieuwe bus- en tramstation. Daartoe werden in november nieuwe sporen aangelegd op het Graaf van Vlaanderenplein tussen beide bomenrijen. Het overstapstation zal wellicht klaar zijn tegen de lente. De heraanleg van de tramspooren (op eigen bedding, die ook geschikt zal zijn voor bussen) ter hoogte van de Frère Orbanlaan gebeurt ten vroegste tijdens de tweede helft van 1995. Waar beide sporen precies komen, ligt nog niet vast. Het spoor richting stad blijft in de Frère Orbanlaan of komt tussen de bomen, het spoor richting Gentbrugge en Ledeborg tussen de bomen of op de Zuidlaan. De bewoners hebben inmiddels geprotesteerd tegen de aanleg van een spoor tussen de bomen, enerzijds omdat dit schade aan en uiteindelijk de dood van de 122 70-jarige paardekastanjes zou betekenen (hiertoe stelden ze zelfs een aantal boomchirurgen aan!) en anderzijds ook het veilige fietspad zou doen verdwijnen. BVC

WEST-VLAANDEREN

• Ingevolge werken voor een weg- en spoorwegtunnel te Zeebrugge naar de havenmuur West rijdt de tram aldaar op enkelspoor en wel op het noordspoor. Het zuidspoor is nu op twee plaatsen onderbroken voor het graven van de tunnels. In een verdere fase zal wellicht het omgekeerde gebeuren. Om een vlot op- en afrijden voor de exploitatie op dit kort stukje enkelspoor tijdens deze werken te verzekeren, werden daar in de lente van 1994 drie bijkomende verbindingen gelegd tussen de twee sporen, naast een reeds bestaande overgang.

Bij het onderbreken van de sporen bleef de bovenleiding behouden, alhoewel twee masten werden weggehaald. Dit heeft als gevolg dat daar wellicht de langste afstand is ontstaan tussen twee bovenleidingmasten. Om

de rijdraad op zijn plaats te houden werd, op de twee die overspanning begrenzend masten, bovenaan een konstruktie gemaakt voor steunbalken waarop steunen voor de behoudens bovenleiding zijn aangebracht.

• Ongetwijfeld met de hoop dat dit de eerste stap naar verschroming zou worden, werden in Knokke bijna alle oude trams van het spoornet gehaald en in open lucht op losliggende rails gestald. Bij de enige in Vlaanderen overgebleven standaard 9985 stopte men het optillen, nadat men een scheuren van de wagen dacht op te merken. Een normaal te verwachten respect voor oud materieel, dat toch behoort tot ons cultureel erfgoed, is er m.i. niet. Binnen bleven wel de twee baladeuses met de Gentse 354, terwijl de gerestaureerde ladderwagen voor de bovenleiding buiten en op het spoor mocht blijven.
W.W.



Het op mekaar inrijden blijkt op de Kustlijn een slechte gewoonte te worden, want bij de reeds in RR 38, blz. 50 opgesomde tram-trambotsingen kan ook nog het ongewenste bezoek worden gevoegd, dat door BN 6039 aan confrater 6017 werd gebracht. Dat de TC niet op ijstee was gesteld, moge blijken uit deze foto van Walter Weyts, die de ongewenste ontmoeting op 29 augustus 1993 vastlegde aan de halte Harendijke in Wenduine.

Wij hopen dat het niet bij deze gebouwen zal blijven, maar dat er nog een ernstig onderzoek zou gebeuren naar typische tramgebouwen en -remises die links en rechts nog aanwezig zijn en die als waardevol kunnen bestempeld worden. E.K.

HISTORISCH MATERIEEL

Dat gegevens over rollend materieel nooit statisch zijn, geldt ook voor de in dit en in vorig nummer gepubliceerde tabellen omtrent de museumrijtuigen van de voormalige

Buurtspoorwegen.

Voor wat de autobussen aangaat werden drie nieuwe exemplaren gerecupereerd door de vereniging „Bus & Car”, en ondergebracht in de TEC-stelplaats van Casteau (tussen Mons en Soignies). Het betreft de nummers 4447 en 5090 (de eerste A120 standaardautobus), die afgesteld stonden in Jodoigne, en Cummins 4835, afkomstig van het Naamse stadsnet. Een bezoekje aan de TEC-stelplaats van Quaregnon leerde dat depannagebus 7580 (ex-906) in erbarmelijke

TYPISCHE BUURTSPOORWEG-GEBOUWEN BINNENKORT BESCHERMD ALS MONUMENT ?

Met de ministeriële besluiten van 1 en 16 september evenals van 12 oktober 1994 heeft de Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming de Buurtspoorwegstations Malle (Oostmalle), Kessel-Lo (dienstwoning en werkplaatsen), Tienen (dienstwoning en stelplaats) en Diksmuide (stationsgebouw) geplaatst op het voorontwerp van lijst van voor bescherming in aanmerking komende monumenten, stads- en dorpsgezichten.

Het stationsgebouw van Oostmalle werd, omwille van het algemeen belang gevormd door de industrieel-archeologische waarde, op de voorontwerplijst geplaatst als voorbeeld van een Buurtspoorwegstation, zoals dit op specifieke wijze voor oprichting in de Kempen werd ontworpen, hierbij gebruik makend van materialen en vormen die harmoniëren met de gebouwde omgeving in de periode rond 1900.

Daarentegen werd het stationsgebouw van Diksmuide (bouwjaar 1923) gekozen omdat het in een traditioneel-eclectische stijl werd opgericht, die aansloot bij de algemene architecturale optie die, met het oog op de wederopbouw, werd genomen na de verwoesting van Diksmuide tijdens de Eerste Wereldoorlog.

Buiten het Buurtspoorwegmuseum in Schepdaal, dat reeds een beschermd monument is, loopt er eveneens nog een beschermingsprocedure voor het traktiestation Krokodil (woonhuis en traktiestationgebouw) in Middelkerke.

De start van de beschermingsprocedures voor deze typische Buurtspoorweggebouwen is van uitzonderlijk belang, daar op deze wijze toch enkele markante gebouwen kunnen bewaard blijven voor de toekomst.



Stelplaats Malle (Oostmalle), omstreeks 1945-1950. Het nu op de voorontwerplijst geplaatst stationsgebouw werd opgericht in de periode mei-november 1907 door aannemer Ch. Brosens uit Hoogstraten tegen de som van 22.242 F. Aannemer Victor Schoonejans uit Geel bouwde het onderstation (rechts op de prentkaart) in april-juni 1941. De spoorauto's verdwenen er vanaf 1 juli 1950, bij de opheffing van de spoorautodienst Broechem - Oostmalle. Verzameling Eric Keutgens.



Van Hool-Fiat 8509, hier op 12 maart 1993 aan de Square Leopold, wordt een museumvoertuig voor het MSVB. Foto Stefan Justens.

toestand verkeert, zodat van recuperatie van wisselstukken inmiddels geen sprake meer kan zijn. Deze bus is sinds 1979 buiten dienst en staat sindsdien af te takelen op het autobuskerkhof naast de stelplaats.

Voor wat betreft de trams dient gecorrigeerd dat de metalen standaardaanhanger 19391 uiteindelijk ook in Woluwe is afgeleverd, en niet in Haren zoals vermeld. Voorts dient standaardrijtuig 9527 (ex-19664) ook uit de lijsten te worden geschrapt. Dit rijtuig diende als bureel in de loods van Oostende (Nieuwpoortsesteenweg). Nu hier vernieuwingswerken gaande zijn, is het rijtuig overbodig geworden en gesloopt. S.J.



• Trams 2000

Bij het verschijnen van dit nummer zouden ongeveer 40 van de 51 nieuwe trams moeten geleverd zijn. Stilaan wordt de definitieve inzet van het nieuwe materieel duidelijk. Tot nu toe werden zowel lijn 91 (Stalle - Louiza) als 94 doorstreept (Wiener - Louiza) volledig met trams 2000 gereden, evenals het grootste gedeelte van lijn 93. De bedoeling is, om op termijn de lijnen 91, 93, 94 en 94 doorstreept exclusief met deze trams uit te baten.

Twee bemerkingen moeten hierbij worden gemaakt :

- De zeer slechte staat van sommige

baanvakken op de noordelijke tak van lijn 94 (o.a. Koninginnelaan in Laken) maakt een exploitatie met nieuwe trams voorlopig onmogelijk.

- In de avondspits zouden een veertigtal trams nodig zijn. Zelfs wanneer men de gebruikelijke reserve van 10 % op het volledige park in acht neemt, zal men nog een vijftal trams overhouden. Vandaar de kans, om er op termijn ook lijn 92 doorstreept (Fort Jaco - Louiza) mee uit te baten. Andere mogelijkheden blijven er niet onmiddellijk over, gezien lijn 92 niet volledig te berijden is (omwille van de tunnel achter de Van Praet-brug en door de onmogelijkheid om in de pre-metro te rijden).

De onleesbaarheid van de digitale bestemmingsfilms van deze trams is ondertussen definitief opgelost. De

laatste tien rijtuigen van de serie zullen worden uitgerust met een display met magnetische klappers (zoals bij de autobussen) in plaats van een LCD-display (met vloeibare kristallen). Daarna zullen de andere trams geleidelijk worden aangepast. Toch is de filmkast op zich vrij klein uitgevallen en heeft men slechts ruimte voor een beperkt aantal karakters.

• Trams 7000

De opmars van de nieuwe trams zorgt voor een verdere uitdunning van deze sympathieke reeks PCC's. Zo werden ondermeer de nummers 7005, 7018, 7026, 7030, 7031, 7032 en 7034 reeds buiten dienst gesteld. Zodoende komt het totaal van de 7000-en in „inactieve reserve” op 35. Geen probleem, ware het niet dat de trams 2000 in Elsene meer en meer plaats beginnen in te nemen. Ook werd de MIVB verondersteld, om tegen het jaareinde de drie PCC's op de Antwerpsesteenweg (ex-schilderwerkplaats) op te halen (de verbinding met het tramnet is daar inmiddels opgebroken).

Bijgevolg denkt men eraan een volgende lot trams naar de sloper te brengen. Een nieuw overzicht van de verdeling is dus voorbarig en wordt naar volgend nummer verschoven. Fotografen vinden deze trams nog op de lijnen 18, 39, 44 en 56 doorstreept (enkel tijdens het spitsuur).

• Autobussen

Op dit ogenblik is de levering begonnen van een nieuwe schijf Van Hool A300 autobussen. Deze nieuwe voertuigen zullen toelaten om geleidelijk de overblijvende bussen uit de reeksen Van Hool-Fiat (8500, 8600 en 8700) en Van Hool-Daf (prototypereeks 8001-8015) buiten dienst te stellen. De oudste van deze voertuigen (8500-en) zijn inmiddels op weg naar hun



Van Hool-MAN 8231, aan de halte Basiliek, reed een pendeldienst tijdens een onderbreking van lijn 19. De wagen is nog steeds getooid met de oude proefschilddering en voert nog het vroegere MIVB-logo. 17 november 1994, foto Stefan Justens.



Brossel-autobus 18 (ex-MIVB 8314) aan de remise van de gemeente Elsene. 9 november 1994, foto Stefan Justens.

23ste verjaardag en rijden nog steeds op het net rond, voornamelijk op de lijnen 47, 53, 54 en 57. De prototype-reeks rijdt alleen nog speciale diensten.

Het zijn de laatste typische exemplaren met gebogen voorruit die zowel bij Van Hool als bij Jonckheere werden gebouwd, en die zowel in Brussel, Luik en Charleroi als bij de Buurtspoorwegen (twee prototypes) hebben gereden. Ook zal niet snel worden vergeten dat enkele Brusselse exemplaren nog een tweede en roemruchte carrière in Antwerpen begonnen. De autobus-fotografen zijn dus gewaarschuwd! Momenteel zijn ook reeds de eerste exemplaren buiten dienst gesteld van de reeks Van Hool-Man A120 (stelplaats Haren). Naast lijndiensten neemt deze serie meer en meer de taak van de oudere Fiats over, namelijk speciale diensten en vervangingsdiensten. De oudere serie Jonckheere-Volvo (stelplaats Delta) zal pas later worden afgebouwd, gezien de meeste bussen enkele jaren terug een grote revisie hebben gekregen.

• **Brossels ex-MIVB**

Bij het buiten dienst gaan van de oersterke Brossel-autobussen van de MIVB, werden twintig exemplaren verkocht aan de gemeente Elsene voor het vervoer van scholieren. Jarenlang toerden ze kris-kras door Brussel rond. Momenteel blijft nog slechts één exemplaar over, dat nog vrijwel elke dag rijdt, zij het niet meer voor lang. Het betreft de ex-8314. Geïnteresseerde fotografen kunnen terecht in de stelplaats van de gemeente, aan de Vandenbroekstraat in Etterbeek (nabij het Blyckaertsplein).

• **Spoorwerken**

De werken op de Louizalaan zijn midden december beëindigd. Vanaf het Stefanieplein tot aan het Terkamerbos zijn alle sporen door een

privé aannemer vervangen. De werken gebeurden telkens na 20 uur 's avonds, waarbij pendelbussen werden ingelegd. Tijdens de verlengde week-ends van 1 en 11 november werd het hele tramverkeer stilgelegd, teneinde enkele strategische kruispunten te vervangen.

Zodoende is weer een belangrijk spoorvak vernieuwd, dat broodnodig aan vervanging toe was. En vele andere trajecten liggen nog op een dringende tot zeer dringende aanpak te wachten. Gelukkig ziet het er naar uit dat de MIVB zijn investeringen in de vernieuwing van het tramnet voortzet. Ook de heraanleg van de „flessehals” aan Louiza staat nu eindelijk op het programma. Omtrent de zeer slechte staat van lijn 44 naar Tervuren is echter nog niets beslist. Deze lijn loopt immers, net zoals destijds lijn 58, gedeeltelijk over Vlaams grondgebied. Ofwel wordt een akkoord bereikt over een gedeelde financiering van de lijn, ofwel gaat het de slechte kant uit. Er liggen immers al enige jaren plannen in de la om Tervuren per tram te bedienen via lijn 39! Het zou immers voordeliger zijn deze lijn van Ban Eik tot Tervuren Dorp te verlenen, dan de hele lijn 44 te vernieuwen. Het is echter nog te vroeg voor definitieve konklusies. S.J.

**HEBT U
HET EDITORIAAL
OP BLZ. 82
REEDS GELEZEN ?**

Werken, naast de redactie, mee aan de totstandkoming van dit nummer : de NMBS, De Lijn, J. Blomme, G. Bricman, K. Céoen, J. Cohn, D. Eveleens Maarse, W. Henderikx, A. Janmart, S. Justens, G. Nève, P. Pastiels, W. Pinet, B. Vancraeynest, L. Van Vliet, W. Werquin, W. Weys.



HENEGOUWEN

• **Toch weer een (voorlopige) tramlijn 90 in Henegouwen !**

Op de nu langzaam maar zeker geheel doodbloedende ex-NMVB-buitens-tads-tramexploitatie in de regio Charleroi rijdt (reed?) sinds november 1994 opnieuw een lijn 90. De TEC-folder die deze „verblijdende” gebeurtenis verkondigt laat echter niet na, op het voorlopige karakter van deze lijn 90 te wijzen. Ook omtrent de bestemming van deze „nieuwe” verbinding blijft de niet-ingewijde reiziger in het duister tasten, want het TEC-drukwerkje dicht lijn 90 zowel de eindhalte Anderlues Monument als deze van Anderlues Jonction toe (hetzelfde gebeurt ten andere in bedoeld vouwblaadje ook enkele malen met lijn 89)...

Op de voorpagina luidt het : 89 Charleroi Sud - Anderlues Jonction, 90 Charleroi Sud - Anderlues Monument; bestemmingen die binnenin het folderdje meerdere malen door mekaar worden gehaald.

Kan dat nu werkelijk niet wat duidelijker en enigszins preciezer?

Overigens steken steeds hardnekkiger wordende geruchten de kop op als zou de TEC in de toekomst zinnens zijn, de tramexploitatie verder te beperken tot de heden bestaande en in dienst zijnde lichte metro-tracé's (en dat zijn er - de wellicht nooit af te werken premetro-verbindingen buiten beschouwing gelaten - niet bijster veel)!

Tenslotte worden op zon- en feestdagen, nadat de trams 's avonds omstreeks 20 uur zijn „binnengereden”, nog slechts twee autobusdiensten in beide rijrichtingen (Charleroi - Anderlues vv) ingelegd : Charleroi om 20.53 en om 22.15 uur, Anderlues Monument om 20.14 en om 21.34 uur (deze vier diensten lopen wel langs Anderlues Jonction). Tenzij, vanzelfsprekend, een en ander intussen alweer zou zijn gewijzigd.

Kortom : openbaar vervoer-promotie op zijn best! S.C.

Lezersforum

Omtrent de Heizeltunnel enerzijds en de verdwenen MIVB-tramlijn 58 anderzijds ontving de redactie twee vrij uitgebreide lezersbrieven. Gezien in deze bijdragen vervatte, uiterst interessante en lezenswaardige gegevens publiceren wij ze, eerder ongebruikelijk, in hun geheel. Wij danken beide lezers hartelijk voor hun waardevolle geschiedkundige toevoegingen!

Heizeltunnel (I) (RR 38, blz. 49-52)

Hierbij graag enige aanvulling en correctie bij het artikel over de Heizel-tunnel van de NMVB in het jongste nummer 38 van Rail-Revue. In tegenstelling tot wat werd beweerd, droeg de halte in de tunnel niet de benaming „Dikke Linde”. De halte „Dikke Linde” bevond zich ter hoogte van het huidige eindpunt van tram 19 en bleef (officieel) in gebruik tot 31 juli 1978. Na Expo '58 geraakte deze halte echter in onbruik, dermate zelfs dat de trambestuurders regelmatig geen gevolg gaven aan een sporadische halteaanvraag.

De halte in de tunnel kreeg de benaming „Park”. De haltebenaming werd aangebracht op de tunnelwand (wit bord met rood opschrift). Deze halte werd afgeschaft samen met de opheffing van de lijn naar Wolvertem. Zij bleef echter bereikbaar tot begin 1978. De toegangen werden, samen met de tunnelingang kant Meiselaan, dichtgemetseld in het vooruitzicht van de afschaffing van lijn G en ter beveiliging van het in de tunnel te stallen trammaterieel.

Nog een pikant detail : zolang de lijn richting Wolvertem in dienst was, dienden de trams komende van Strombeek geregeld halt te houden in de tunnel om een tram naar of van Wolvertem/Londerzeel doorgang te verlenen. Deze stop situeerde zich dus enkele meters vóór de halte „Park”. Ten behoeve van de reizigers werden op die plaats op de tunnelwand waarschuwingborden aangebracht, in verschillende talen, met de vermelding „niet uitstappen”. Deze borden (eveneens rode letters op witte grond) waren bij het einde van de tramexploitatie op 31 juli 1978 nog steeds aanwezig. Ook geruime tijd

later tooiden zij nog de tunnelwand. Wanneer en door wie ze werden verwijderd en of ze zich nog ergens (in één of andere verzameling) bevinden is mij niet bekend.

Walter Werquin, Mechelen

Heizeltunnel (II)

In de periode 1956-1960 pendelde ik dagelijks tussen Humbeek en Brussel met de buurttram H. Ik heb dus de hele evolutie van de infrastructuur, veroorzaakt door de werken van de Expo '58 en de aanleg van de A12, dagelijks kunnen volgen.

Graag wil ik u een paar aanvullende inlichtingen bezorgen over de uitbating tijdens de periode 29 maart 1957-3 juli 1957.

Toen reden alle buurttrams door de tunnel, maar uitsluitend richting Londerzeel. Lijn L reed verder op zijn nieuwe eigen bedding naar de Drijppikkel; lijnen G, H en S verlieten lijn L ter hoogte van de Romeinse Steenweg, sloegen rechtsaf en reden via de „Meiselaan” terug naar de Pagodenlaan en dan linksaf in de De Wandstraat (die „linksaf” komt nog ter sprake!).

Ter verduidelijking : de oorspronkelijke Meiselaan had drie rijbanen : een zuidelijke zijlaan (thans Madridlaan); een centrale laan met prachtige kastanjelaars (nu opgeslorpt of ingesloten door de A12); een noordelijke zijlaan, de huidige „Meiselaan”, waarvan sprake in uw artikel.

De bouwwerf van de oostelijke toegangshelling tot de tunnel had die „Meiselaan” behoorlijk versmald; er bleef slechts een enkelsporige exploitatie mogelijk, zoals u terecht in het artikel vermeldt.

Maar er is meer !

De lijnen 1 en 52 van de MIVB, komende van de Van Praetbrug, volgden ook die „Meiselaan” tot hun eindpunt „Astrid” (nadien verlengd tot het eindpunt „Esplanade”). De aanleg van een nieuwe bedding, over de oostelijke uitrit van de tunnel (zie links op de foto onderaan pagina 76) was eveneens nog in aanbouw.

Resultaat : lijnen 1, 52, G, H en S moesten zich, met verschillende spoorwijdtes, beurtelings persen door die enkelsporige flessehals Pagodenlaan-Astrid ! Dit was geen sinecure tijdens de spitsuren !

Ik citeer enkele oplossingen die de Maatschappijen voor dit netelig probleem hebben bedacht :

- de uitrusting van het enkelsporige gedeelte met vier (!) rails en met speciale wissels (zie schets);

- een signalisatie voor beurtrijden (van het NMVB-type, wanneer ik me niet vergis), bediend vanuit twee schuilhuisjes aan beide uiteinden Pagodenlaan en Astrid en telefonisch verbonden. Deze schuilhuisjes hadden een dubbele bezetting : telkens een controleur NMVB plus een controleur MIVB, een unicum naar ik meen !

- om de doorstroming te versnellen mochten beurtelings niet één tram maar verscheidene konvooien na elkaar („en rafale” in spoorwegjargon) de enkelsporige sectie binnenrijden. De controleur waarschuwde zijn collega aan de overzijde en notificeerde hem het nummer van de laatste toegelaten tram, om elke voortijdige omschakeling van de signalisatie te voorkomen.

Tenslotte nog een anecdote :

In de nacht van 28 op 29 maart 1957 werd de nieuwe verbindingsboog Pagodenlaan - De Wandstraat aangesloten en het bovengrondse traject door het Expo-terrein dus afgeschaft. Welnu, de volgende morgen ontsproorde de aanhangwagen van „mijn” tram, want de bocht was te scherp ! De ontredding was totaal en een nieuwe ploeg heeft de kromming moeten aanpassen mits het aanvreten van een stuk voetpad.

Nogmaals lijn 58 exit... (RR 36, p. 136)

Bekijken we aandachtig foto 3, pagina 136 : de trolleytang is neergehaald, een bovenleiding is niet te bespeuren en toch staat tram 58 vertrekkensklaar ! Dit beeld herinnert ons aan een lang vervlogen periode in de geschiedenis van „Les Tramways Bruxellois” : de ondergrondse stroomafname.

Inderdaad, reeds in 1897 bedong de stad Brussel in het lastenboek dat sommige waardevolle stedelijke landschappen niet mochten worden ontzien door „een afschuwelijk web” van bovenleidingen. En dat dit begrip zeer ruim werd opgevat bewijst de opsomming van enkele voorname trajecten :

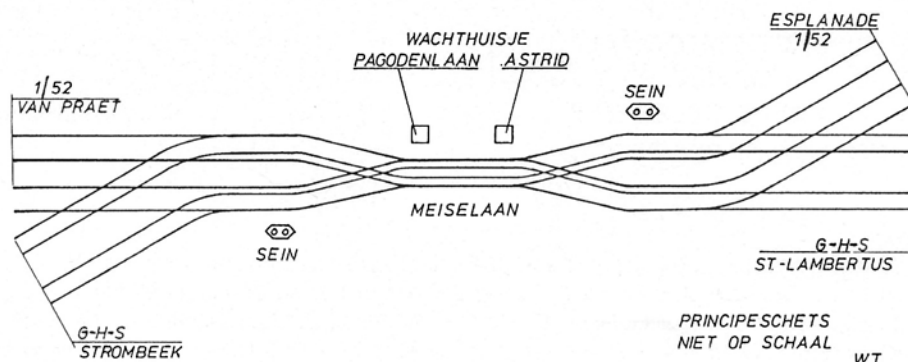
- Grondwetplein (Zuid) - De Brouckèreplein - Em. Jacquainlaan/Rogierplein (Noord);

- Ter Kamerenbos - Louizalaan - Poelaertplein - Regentschapstraat - Koningstraat - Schaarbeekse Poort - Ste. Mariakerk - St. Servaaskerk;

- Koloniënstraat - Wetstraat - splitting Oudergemlaan/Kortenberglaan; - Koningplein - Paleizenplein - Hertogstraat - Troonplein - Luxemburgstation/Guldenvlietlaan;

- Beurs - Zavelkerk;

- St. Michielskathedraal - De Lignestraat - Congressstraat - Madouplein. De maatschappij was dus verplicht zeer tegen haar zin, zoals we later zullen zien - de betreffende trajecten uit te rusten met een ondergrondse stroomrail. Deze bevond zich niet in de as van het spoor (zoals bv. in de USA en in Groot-Brittannië) maar



onder de linker rail, gezien vanuit de rijrichting. Deze rail was dus hol; op de overganghaltes werd de trolleytang naar beneden gehaald en het sleepstuk („la charrue”) met een kruk neergelaten in de spleet van de holle rail tot er contact kwam met de ondergrondse stroomrail (en andersom).

Deze stroomafname was allesbehalve betrouwbaar; defecten waren schering en inslag en bij overvloedige regen of sneeuw lag het hele systeem overhoop (ik spreek uit ervaring).

Het oponthoud voor de omschakeling van trolley naar „charrue” veroorzaakte bovendien tijdverlies en de onderhoudskosten liepen hoog op.

Er volgden dus eindeloze palavers met het stadsbestuur en tenslotte mochten „Les Tramways Bruxellois” bovenleidingen plaatsen op volgende lijnvakken :

21/11/1921 : Troonplein - Guldenvlietlaan;

4/5/1927 : Terkamerenbos - Poelaertplein;

31/8/1927 : Schaarbeekse Poort - St-Servaaskerk; Troonplein - Luxemburgstation; Beurs - Zavelkerk; St-Michielskathedraal - Madouplein.

Daarmee was de kous niet af; druk bereiden verkeersaders zoals de Centrumlanen, de Regenschapstraat, de Koningstraat en de Wetstraat bleven een doorn in het oog, maar het stadsbestuur bleef onvermurwbaar tot... de tweede wereldoorlog !

Want zie, plotseling kon het wel : de maatschappij kreeg in 1942 een „voorlopige vergunning om het hele stelsel op te doeken. De omschakeling gebeurde in ijltempo :

7/6/1942 : Poelaertplein - Zavelkerk;

17/11/1942 : Zuidstation - Noordstation (het betreffende kiekje van tram 58 werd dus vóór die datum geschoten);

5/12/1942 : Wetstraat;

24/12/1942 : Zavelkerk - Schaarbeekse Poort; Koningplein - Troonplein (met inbegrip van het prestigieuze Paleizenplein).

De maatschappij was opgelucht, maar ik heb menige rechtgeaarde Brusselse tramreiziger horen morren : de maatschappij zou op een opportunistische manier de kans hebben gegrepen om een vergunning af te dwingen van een stadsbestuur dat werd gecontroleerd door... de Duitse bezetter !

Is dit dan een minder fraaie bladzijde in het verhaal van „Les Tramways Bruxellois” ?

Ik heb die vraag ooit gesteld aan de P.R.-man van de MIVB, maar hij heeft me nooit geantwoord.

Bronnen : Geschiedenis van het Openbaar Vervoer te Brussel - Deel 2, MIVB 1980;

Pierre Decocq : Exploitation du Réseau de la S.A. „Les Tramways Bruxellois” pendant la seconde Guerre Mondiale, MIVB 1982.

Karel Céoen, Grimbergen



Vakantie-CFL

Het artikel van Staf Cuyt over zijn vakantie-ervaringen met de CFL „met verwijzing naar de antenne Kautenbach-Wiltz” was voor mij aanleiding om even in mijn archief te duiken.

Bijgaande foto is genomen tijdens de laatste week van december 1972 in de vroege namiddag van een werkdag. Plaats van opname : langs de rand van de weg naar het centrum van Wiltz. Deze weg loopt in enkele slingers langs de kant van de berg waarop Wiltz is gebouwd en de enkel-sporige lijn gaat via een tunnel door de rots.

Aan het perron ziet men één enkele CFL-spoorauto De Dietrich (in donker bordeaux-crème). De SNCF bezat gelijkaardige rijtuigen. Daar Wiltz een eidstation is met een beperkt aantal vertrekkende treinen, bleef het voertuig geruime tijd staan alvorens terug te rijden naar Kautenbach en Ettelbrück.

Op de foto ziet men, buiten het omloopspoor, ook de industrie-aansluiting. In de zeventiger jaren werd een lokale goederentrein gereden met (o.a. ?) een SNCF-BB65000.

Walter Temmerman, Muizen

Foto voorpagina : Motorstel 186 op weg als L-trein van Liège-Guillemins naar Welkenraedt, met het fraaie station van Trooz als decor.

De motorstellen type 62 zijn multifunctioneel opgevat en worden op alle geëlektrificeerde lijnen van het net ingezet.

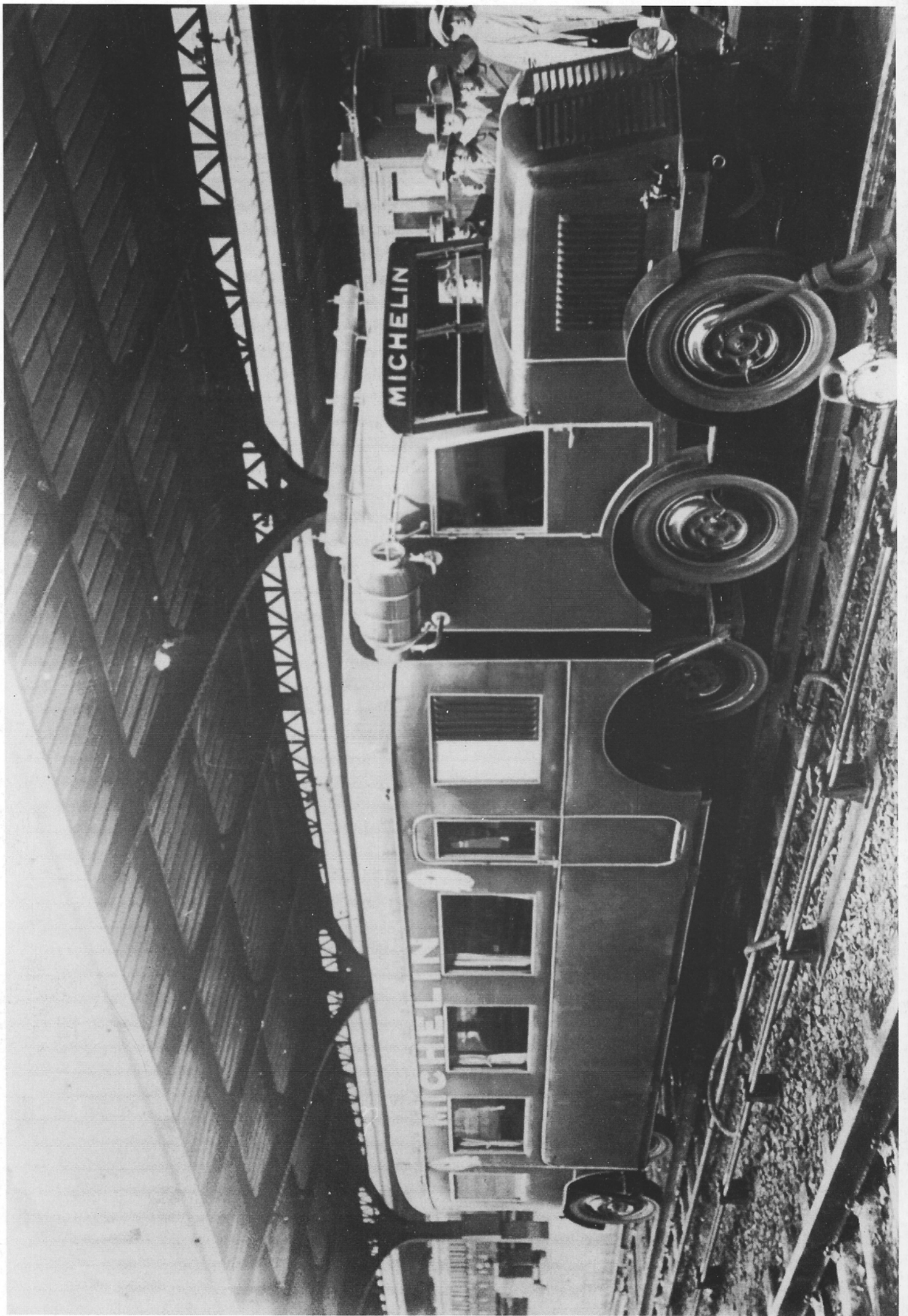
Trooz, 14 april 1991, dia Jan Mahieu.

Foto achterpagina : Deze repro-foto uit het NMBS-archief toont een Franse Michelin-spoorauto (een zg. „Micheline”), begin jaren dertig, in het station Brussel Zuid. Lezer Alain Janmart (die ons deze fraaie opname bezorgde) had - samen met wellicht heelwat meer RR-lezers en met de redactie - graag zoveel mogelijk informatie over dit experimenteel en hoogst interessant spoorvoertuig vernomen. Twee gegevens zijn reeds bekend : Z.M. Koning Albert I is in ons land met de Micheline meegereden en modeltrein-konstrukteur Märklin bracht, enige jaren geleden, een HO-schaalmodel van deze „autorail” uit.

Wie voelt zich geroepen om iets uitgebreider op dit onderwerp in te gaan ?

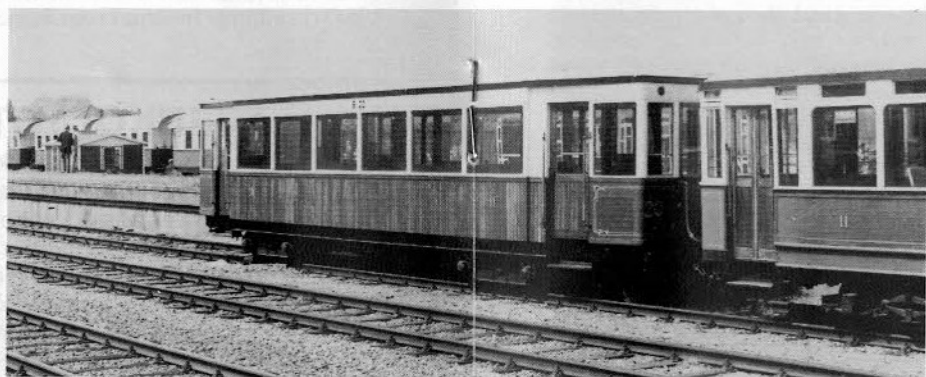


THUIS BIJ DE BANK VAN HIER



HISTORISCH MATERIEEL NMVB BIJWAGENS TWEEASSIG

NUMMER	TYPE	PLAATS	STAAT	OPMERKINGEN
A 165	ST/O/1	TTA Blier	R	
A 596	ST/O/2	Museum Woluwe	S	
A 871	ST/O/2	Stelplaats VVM Kalken	B	op chassis 59763
A 1208	ST/G/2	TTA Blier	R	
A 1209	ST/O/2	Museum Edegem	S	
A 1344	AR/G/2	TTA Blier	R	
A 1348	ST/O/2	TTA Blier	R	
A 1484	ST/O/2	Stelplaats TEC Thuillies	B	enkel kast
C 1505	ST/O/1+2	Museum Schepdaal	R	1435mm
(A)1576	EL/G/2	Museum Schepdaal	R	
A 1584	ST/G/2	TTA Blier	N	zonder assen
A 1590	EL/O/1+2	TEC Henegouwen	R	
A 1625	ST/O/1	Museum Schepdaal	R	
A 1836	EL/G/1+2	Museum Schepdaal	R	
A 1853	ST/O/1+2+B	TEC Henegouwen	R	
A 1936	EL/O/2	TEC Henegouwen	R	
C 2000	ST/O/2+B	Museum Schepdaal	R	1435mm
A 2026	ST/O/2+B	TEC Henegouwen	R	
A 2068	ST/O/B	Stelplaats VVM Kalken	N	enkel kast
A 2107	ST/G/2+B	Museum Schepdaal	R	
A 2115	ST/G/2+B	TTA Blier	R	
A 2121	EL/G/2+B	TEC Henegouwen	R	
B 2227	ST/O/B	Werkpl. MIVB Kuregem	B	
A 2249	ST/O/B	Museum Woluwe	S	
A 2354	EL/O/B	TEC Henegouwen	R	op chassis A 1945
A 2355	ST/O/B	TTA Blier	R	
A 2402	ST/O/B	TTA Blier	R	
A 2901	EL/O/B	Stelplaats VVM Evere	N	enkel kast
A 8768	EL/O/2	Museum Schepdaal	R	
(A)8798	Balladeuse	Grotten van Han	R	
(A)8812	Balladeuse	Grotten van Han	R	
(A)8816	Balladeuse	VVM Kust	R	
A 8820	Balladeuse	TEC Henegouwen	R	
(A)8821	Balladeuse	Grotten van Han	R	
(A)8853	Balladeuse	VVM Kust	R	
(A)8861	Balladeuse	Grotten van Han	R	
(A)8893	Balladeuse	Grotten van Han	R	
(A)8895	Balladeuse	Grotten van Han	R	
(A)8896	Balladeuse	Grotten van Han	R	
A 8944	Balladeuse	TTA Blier	R	
A 8947	Balladeuse	Museum Schepdaal	R	
A 10760	EL/G/2	TTA Blier	R	
A 10782	ST/G/2	Museum Schepdaal	R	
A 11509	ST/O/1+2	Museum Woluwe	S	
A 115..	EL/O/2	Stelplaats VVM Kalken	N	enkel kast
A 11593	EL/O/2	Museum Schepdaal	R	
(A)11620	EL/G/2	Museum Schepdaal	R	
A 11634	ST/O/2	Braine l'Alleud (privé)	B	enkel kast
A 11744	ST/G/1+2	TTA Blier	N	enkel kast
A 11751	ST/G/1+2	Museum Schepdaal	R	enkel kast
?????	AR/G/2	Stelplaats VVM Kalken	N	



In 1974 verhuisden twee bijwagens type Kuregem naar de Stoomspoorlijn Hoorn-Medemblik. Ze kregen er normaalspoordraaistellen en werden „verhollandst” met houten latjes en een sierschildering. Op de foto ziet men de ex-19492 te Hoorn op 27 mei 1978. Foto P. Collet, verzameling D. Eveleens Maarse.