

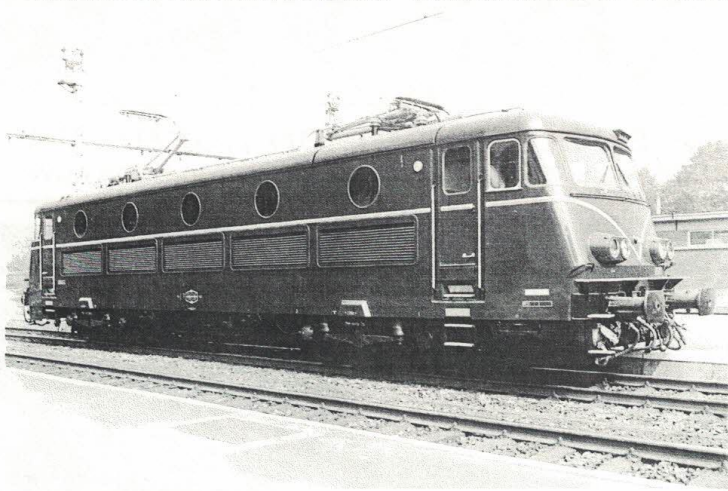
RAIL-REVUE

Kwartaalblad voor spoor-, tram- en bushobby
MET RECENTE AKTUALITEITEN, GESCHIEDENIS, TECHNIEK EN VERENIGINGSNIEUWS



Elfde jaar - Nr. 2 (42)
December 1995
140 BEF / 9,5 NLG
ISSN 0773-0713
Afgiftekantoor:
2600 Berchem (Antw.) 1

NMBS-elektrische lokomotief reeks 26



Lokomotief 126.002 krijgt in het station van Namur de eer om te worden vereeuwigd door de NMBS-fotograaf. De opname ontstond korte tijd na de aflevering van de machine in juli 1964.

Bemerk de (in het oog springende) "secundaire" ophanging aan de draaistellen. De kast van het type 126 vertoont een opmerkelijke overeenstemming met de lokomotieven van het type 150 (later reeks 15). Foto NMBS.

INHOUD VAN DIT NUMMER

NMBS-elektrische lokomotief reeks 26	blz. 2
Publikaties	7
De buurtspoorwegstelpaatsen	8
Verenigingsnieuws	10
Nogmaals de Heizeltunnel(s)	11
Koppelbaarheid bij de Antwerpse stadstrams	12
Werkwagens van toen (XXI)	13
Rail-aktueel	14
Lezersforum	18

Medewerkers: de NMBS, Philippe Callaert, Jacques Cohn, Staf Cuyt, Jan De leus, Mark De Schutter, Daniël De Volder, Henri Hermans, Erik Heylen, Stefan Justens, Jan Mahieu, Eric Morb , Bernard Vanraeynest, Hubert Van den Bergh, Luc Wenes

Foto titelpagina: Een bejaarde Parijse dame in Brussel op stap! Op 27 mei 1995, alweer ruim een half jaar geleden, werd de tramfiethebbers de unieke gelegenheid geboden te genieten van een ritje tussen Woluwe en Tervuren, aan boord van het Parijse motorrijtuig 505 (ex-589). Deze wagen, die reeds vele jaren onder de hoede van de Amutra/Vetramu in ons land verbleef, werd uiteindelijk schitterend gerestaureerd door het werkhuis Kuregem van de MIVB. Lang bleef het motorrijtuig niet meer bij ons, want reeds op maandag 29 mei werd het naar de RATP in Bobigny (Parijs) overgebracht. Foto Staf Cuyt.

ONTSTAAN

Nadat tot de elektrificatie van de lijnen Charleroi-Sud - Erquennes - Jeumont (L.130), Namur - Liège (L.125) en Liège - Herbesthal - Aachen Hbf (L.37) werd besloten, moesten eveneens nieuwe elektrische lokomotieven worden besteld.

Als gevolg van de steeds verdere uitbreiding van het elektrische net moest de NMBS uitzien naar een belangrijke reeks lokomotieven voor gebruik onder 3000 V.

De eerste elektrische lokomotieven kwamen in 1949/50 bij de Belgische Spoorwegen in dienst. Twee reeksen van telkens drie machines betroffen de prototypes 120 (later reeks 28) en 121 (reeds uit dienst genomen in 1967). Voor twintig andere lokomotieven werd een  enmalige bestelling geplaatst; zij vormden het type 101, de latere reeks 29. De 155 machines die nadien in gebruik werden genomen waren rechtstreeks van het type 120 afgeleid en vormden de types 122, 123, 124, 125 en 140 (de latere reeksen 22, 23, 24, 25 en 25.5). Zij gaven vanaf het begin algehele voldoening. Deze lokomotieven zijn, op een enkele uitzondering na, nog steeds in dienst!

Door de steeds evoluerende techniek vond men het in het begin van de jaren zestig opportuun om opnieuw proeven te doen met een nieuw prototype alvorens tot de aanschaf van een volgende grote reeks lokomotieven over te gaan.

Het sleutelprobleem bij de tractie vormt het doorslaan of het slippen van de wielen. Als ten gevolge een glad spoor de wielen van een traktievoertuig beginnen "door te slaan" oefenen ze immers geen enkele trekkracht meer uit. Beschadigingen aan wielen, drijfwerk en spoorstaven zijn het resultaat. Niet verwonderlijk dat de nieuwste technieken deze problemen trachten op te lossen of zelfs volledig uit te schakelen. Het slepen van treinen mag immers niet afhankelijk worden van wisselvallige weersomstandigheden of van een plaatselijk minder gunstige toestand van de sporen.

Het ontwerp van het nieuwe prototype 126 vormde de uitdaging om, gezien dit gegeven, opmerkelijke verbeteringen aan te brengen.

Van oktober 1964 tot augustus 1965 werden op de lijn Brussel - Namur - Arlon (L.161/162) proeven gedaan met een elektronische anti-slipinrichting die was geïnstalleerd op lokomotief 123.036.

ONTWERP

De eerste vijf lokomotieven van het type 126 werden in 1964 als prototypes gebouwd. Ze waren ontworpen als "gemengde" lokomotieven, wat betekent dat deze machines

RAIL-REVUE is een uitgave van de v.z.w. Rail-Revue, in samenwerking met de v.z.w. VeBOV (Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer). **Verantwoordelijk uitgever:** Staf Cuyt, Meidoorn 2 - bus 9, 2640 Mortsel. **Redactie en publiciteit:** Jan Mahieu, Diksmuidelaan 6, 2600 Berchem, tel. 03/235.39.18. **Abonnementendienst:** Hubert Van den Bergh, Kroonstraat 8, 3920 Lommel. **Abonnementen:** België 560 F, Nederland 38 NLG, andere Europese landen 700 BEF per vier nummers. **België:** rekening KB 453-9102561-74 van de v.z.w. Rail-Revue, Mortsel; **Nederland:** rekening Rabobank 13 06 08 491, 't Loo-Luyksgestel (giro 1092736 ten gunste van voormelde bankrekening), van de v.z.w. Rail-Revue; **andere Europese landen:** door middel van in Belgische franken uitgeschreven Eurocheques of internationale postmandaten, te richten aan hoger vermelde abonnementendienst. **Overname van gegevens** is toegestaan mits bronvermelding. **Reproductie van artikels** (al dan niet in vertaling) **en van illustraties** slechts mits schriftelijke toestemming van de auteur en/of van de uitgever.

geschikt zijn voor het slepen van zowel reizigers- als goederentreinen.

De maximumsnelheid was bepaald op 130 km/h.

De toen gekende modernste technieken werden toegepast om de oorzaken van het slippen van de wielen op te sporen en dit zoveel mogelijk te vermijden. De lokomotieven werden uitgerust met twee draaistellen. Elke bogie draagt een soort "tweelingmotor", samengesteld uit twee in hetzelfde motorhuis ondergebrachte ankers. De beide rotoren zijn door middel van tandwielen met de twee assen verbonden, zodat dit type motor zich uit mechanisch oogpunt gedraagt alsof het één enkel exemplaar betrof.

De draaistellen hebben geen centrale spil; ze zijn uitgerust met zgn. lage traktiestangen. Dit type bogie werd door La Brugeoise et Nivelles gebouwd in licentie van "La Société des Forges et Ateliers de Creusot" in Frankrijk. Bij de SNCF worden deze bogies op grote schaal toegepast bij de éénstroomige elektrische lokomotieven, uitgerust met "monomotoren".

Het vermogen van het type 126 (reeks 26) ligt ongeveer 25% hoger dan bij de vroegere reeksen. Hierdoor zijn deze lokomotieven tot betere prestaties in staat. In het reizigersverkeer is het mogelijk om langere treinen sneller te laten rijden, terwijl in het goederenvervoer de toegestane last beduidend hoger ligt.

De traktie-uitrusting bleef van het klassieke type, nl. JH (Jeumont-Heidmann).

OPVATTING

De lokomotieven type 126 moesten aan strenge eisen voldoen. Ze zouden immers vooral worden ingezet op de hellingrijke en bochtige lijn 162 (Namur - Arlon).

Het bepalen van de maximum last die een lokomotief mag slepen vormt steeds een compromis tussen twee tegenstrijdige eisen:

- de last mag niet té hoog worden opgevoerd teneinde te beletten dat een trein, tijdens een rit en ongeacht de omstandigheden, niet meer verder zou kunnen door onmacht van de lokomotief. De machine dient steeds en overal in staat te zijn om vanuit stilstand met de gesleepte trein te kunnen vertrekken;

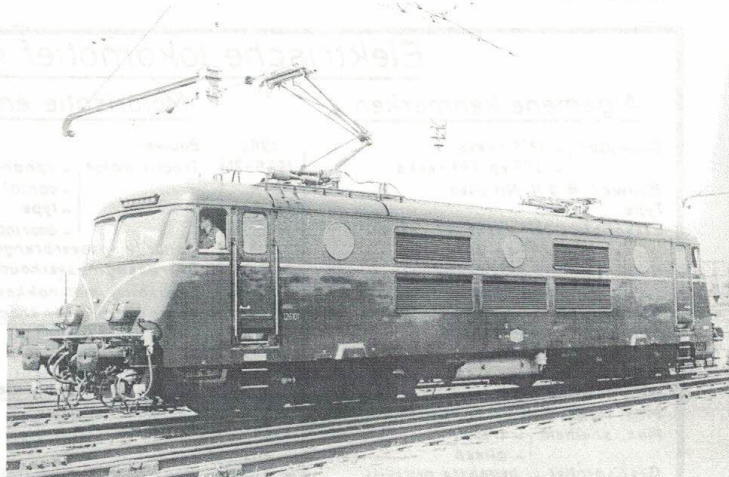
- anderzijds speelt het economisch aspect een belangrijke rol, waardoor de last dan weer voldoende hoog moet zijn (zoniëet zijn er teveel lokomotieven nodig om een bepaalde trafiek te verwerken).

Met de bouw van de prototype-reeks wou de NMBS een optimale machine bekomen, om vervolgens een aantal lokomotieven te bestellen die rechtstreeks van deze prototypes waren afgeleid.

LEVERING

Nadat in 1964 de vijf prototypes waren geleverd - die door de NMBS aan een zeer uitgebreid testprogramma werden onderworpen - volgden twee nabestellingen van soortgelijke machines.

In 1967 en 1968 bestelde de NMBS telkens vijftien lokomotieven als seriebestelling, waardoor het totale effectief 35 eenheden bedroeg.



126.101, de eerste lokomotief van de reeksbestelling, ontsnapt evenmin aan het waakzame oog van de camera. Bemerk de gewijzigde opstelling van de verluchtingsroosters in de zijwand. Ook opvallend is de wijziging aan de secundaire ophanging die niet langer werd gemonteerd aan de buitenzijde van de draaistellen. Foto NMBS.

De prototypes 126.001-005 werden aan de NMBS geleverd tussen juni en september 1964. De eerste seriebestelling werd afgeleverd van juli 1969 tot februari 1970, gevolgd door de tweede bestelling die aan de NMBS werd overgedragen van februari 1971 tot februari 1972.

TECHNISCHE BESCHRIJVING

Kast

De langswanden zijn samengesteld uit geplooid en gelaste platen. De bekleding bestaat uit koperstalen platen die op het geraamte zijn bevestigd d.m.v. puntlassen. Het dakgedeelte bestaat uit geplooid platen en gelaste banden. De platen uit koperstaal werden eveneens vastgehecht door puntlassing.

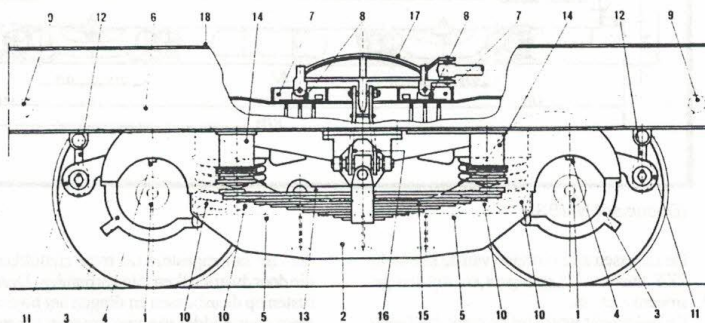
De kast vertoont uiterlijk een zeer grote

gelijkenis met deze van de meerstromige lokomotieven type 150 (reeks 15).

Draaistellen

Het bogieraam bestaat uit uitgesneden en gelaste platen uit A37HS-staal. Twee langsliggers zijn in "caisson"-vorm verbonden. De twee centrale T-vormige dwarsbalken dienen als steun voor het overbrengingsgestel van de motor. De twee buisvormige kopdwarsbalken die aan de langsliggers zijn gelast, steunen de remapparatuur. In elke bogie werd één dubbele traktiemotor geplaatst die de twee assen aandrijft. In het chassis vind het karter met de tandwielen eveneens zijn plaats.

De wielen hebben een diameter van 1150 mm en zijn van het type "monobloc": ze zijn vervaardigd uit gewalst staal.



Schematische voorstelling draaistel

- 1 = as
- 2 = schamelplaten
- 3 = vastzetmof
- 4 = pin
- 5 = steunbalk
- 6 = langsbalk
- 7 = beschermkap glijsteun
- 8 = glijstoel kast
- 9 = buisvormig uiteinde
- 10 = primaire ophanging

- 11 = schokdemper
- 12 = stang schokdemper
- 13 = stang voor beperking verplaatsing chasis in lengterichting
- 14 = steun voor schokdemper
- 15 = secundaire ophanging
- 16 = zijdelingse steun ophanging
- 17 = beugel
- 18 = langsligger kast lokomotief (Document ACEC)

Elektrische lokomotief reeks 26

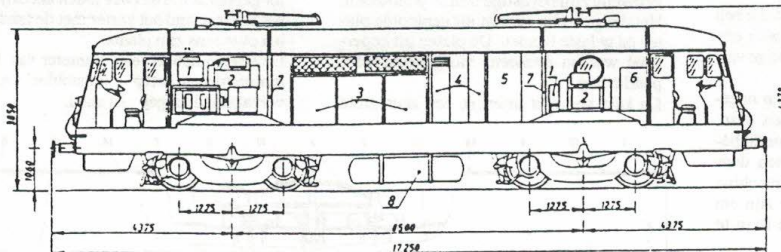
Algemene kenmerken

Bouwjaar	- 1ste reeks	1964
	- 2de en 3de reeks	1969-71
Bouwer	B & N Nivelles	B. N.
Type		B. B.
Effectief	- 1ste reeks	5
	- 2de en 3de reeks	30
Nummering	- 1ste reeks	26 01 ÷ 05
	- 2de en 3de reeks	26 06 ÷ 35
Stroomtype		3 =
Vermogen	- doorlopend	kW 2470
	- uur	kW 2590
Massa ritklaar		t 82,4
Max. asbelasting		t 20,6
Max. trekkracht bij aanzetten		kN 235
Max. snelheid	- trein	km/h 130
	- alleen	km/h 80
Grensprofiel	- bovenste gedeelte	N. M. B. S.
	- onderste gedeelte	U. I. C.

Mechanische kenmerken		
Doorlopen bochtstraal	m	125
Draaistel met lage traktiestangen		B. N.
Ophanging	- primaire	Pennsylvanian
	- secundaire	Flexicoil
Wieldiameter nieuw	mm	1150
Rembediening		Oerlikon
Remsystemen		G. P. R.
Autom. drukluchtrem		
Rechtstr. drukluchtrem		
Dubbele tractie en treinschakeling		
Koppelbare lokomotieven reeksen		23 en 26
Type van koppelaar		F. R. B.
Aantal draden		3 x 19

Motorisatie en elektr. kenmerken

Bouwer		Acec
Tractie motor	- ophanging	integraal
	- aantal per draaistel	1
	- type	2ESS508
	- doorlopend vermogen	kW 1235
Aandrijvingsoverbrenging door elastische tandwielen		Acec
Overbrengingsverhouding		3,42
Bediening met nokkenas		J. H.
Ventil. motor voor tractie motor	- type	CT36
	- spanning	V 3000
	- aantal	2
	- vermogen	kW 27
	- type	CT16
Motor voor kompressor	- spanning	V 3000
	- aantal	2
	- vermogen	kW 12
Generator voor lading batterij	- type Acec	CV266
1ste reeks	- spanning	V 72
	- aantal	1
Alternator voor lading batterij	- type Acec	HS019
2de en 3de reeks	- spanning	V 85
	- aantal	1
Batterij	- type Saft	12Y56
1ste reeks	- nom. spanning	V 72
	- vermogen	Ah 80
2de en 3de reeks	- type	Cd Ni
	- nom. spanning	V 85
	- vermogen	Ah 80
Kompressor	- type Westinghouse	242VBZ
	- aantal	2



- 1 Groep moto-kompressoren
- 2 Ventilatoren
- 3 Blok J H
- 4 Toestellen afdeling
- 5 Blok D U R
- 6 Induktieve shunt
- 7 Pneumatische borden
- 8 Hoofreservoirs

(Document NMBS)

De asbussen zijn voorzien van de klassieke SKF tonvormige rollagers en worden gesmeerd met vet.

De trekkracht wordt bij de types 126/reeks 26 niet door de draaispil van de bogie overgebracht op de lokomotiefkast maar door een stangenstelsel (lage traktiestangen) dat ervoor moet zorgen dat, onder gelijk welke omstandigheden, de belasting op de assen gelijkmatig wordt verdeeld. Hierdoor wordt bij het aanzetten het "steigeren" van de lokomotieven in belangrijke mate voorkomen.

Ophanging

De primaire ophanging omvat draagjukken

die zijn samengesteld uit twee zijstukken die door dwarsbalken zijn verbonden. Deze rusten op de asbussen en dragen het bogieraam door middel van vier groepen veren. De draagjukken zijn met het bogieraam verbonden door trekstangen met elastische gewrichten van het type "Silentbloc", waardoor een beperkte verplaatsing van het bogieraam mogelijk wordt.

De verticale schommelingen van het bogieraam worden beperkt door vier schokdempers.

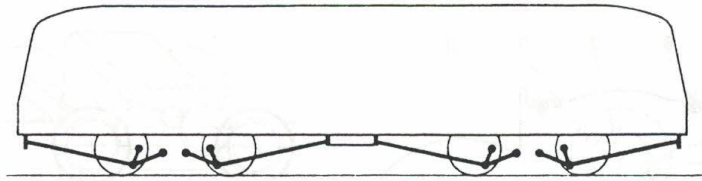
De secundaire ophanging wordt bekomen doordat de langsliggers van de kast op de uiteinden van twee bladveren rusten.

Deze secundaire ophanging, die bij de pro-

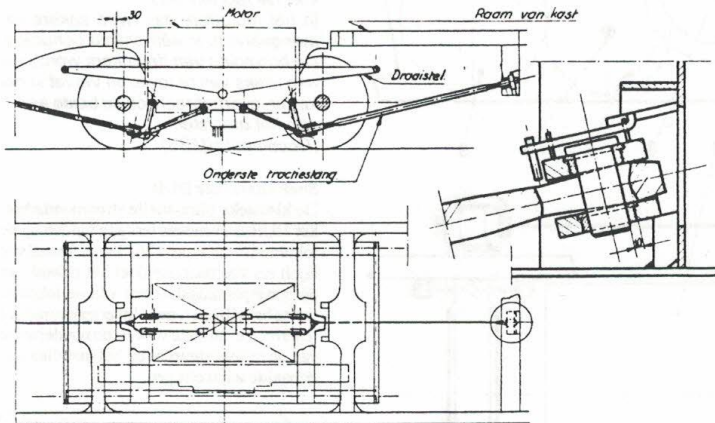
totypes oorspronkelijk zeer duidelijk was te onderscheiden aan de buitenkant van de draaistellen, werd bij de serieuitvoering volledig gewijzigd. De uitwendige schokdempers en de bladveren werden weggenomen. Later werden ook de draaistellen van de prototypelokomotieven overeenkomstig gewijzigd.

De verticale last van de kast wordt overgedragen door jukken op in een oliebad gedompelde zijdelingse glijstukken die kunnen bewegen.

De verplaatsing van de lokomotiefkast wordt zowel in de verticale als in de dwarsrichting begrensd door stuiten.



(Document ACEC)

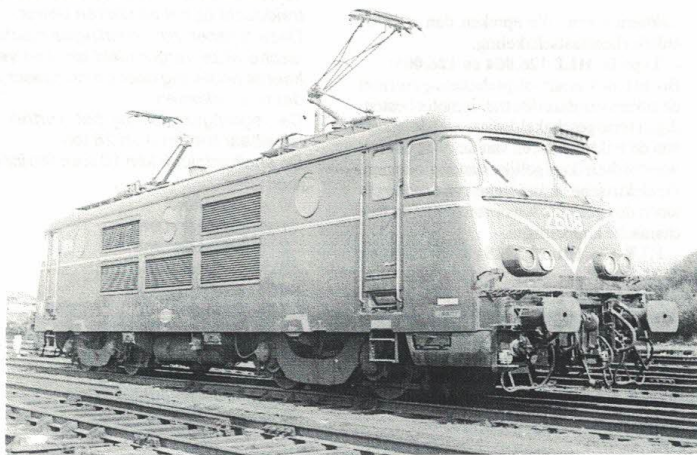
**Lage traktiestangen**

Om het steigeren van de draaistellen te beletten zijn deze met de kast verbonden door stangen in plaats van met een centrale spil. De traktiemotor is aan de onderkant voorzien van twee stangen uit vormstaal waarmee de trekstangen, door geleidingen vastgelegd aan de lokomotiefbak, verbonden zijn. Deze stangen werken afwisselend in elke rijrichting en hebben aan het raam van de kast een langspeling om te beletten dat de inrichting samendrukkend zou werken. (Document NMBS)

Overbrenging

Het overbrengingsgestel bestaat uit een centraal gedeelte uit vormstaal en uit twee uiteinden samengesteld uit gelaste platen. Het dient als karter voor de tandwielen en

tevens als steun voor de traktiemotor. Aan het onderste gedeelte zijn leidingen aangebracht voor het smeren van de tandwielen. Het rondsel van de motor drijft de tandwie-



Vanaf 1970 werden de traktievoertuigen aangeduid met een viercijferig nummer, waarbij het type 126 de reeks 26 ging vormen. De locomotieven kregen bij deze gelegenheid een doorlopende nummering van 2601 tot 2635. De 2608, hier afgebeeld in de stelplaats Brussel Zuid (Vorst), droeg oorspronkelijk het nummer 126.103. Foto NMBS.

len in het karter aan, die deze beweging overbrengen op de assen.

Stoot- en trekwerk

De stootinrichting is van het klassieke type, nl. buffers met ringen (Ringfeder). Dit type wordt trouwens algemeen toegepast bij de elektrische locomotieven van de NMBS. De trekinrichting bestaat uit trekhaken opgesteld op rubberen veren.

Bij de locomotieven van de tweede (126.101/115 - later 2606/2620) en de derde schijf (2621/2635) werd van bij de bouw rekening gehouden met de invoering van de automatische koppeling, zodat deze later zonder de minste problemen zou kunnen aangebracht worden. In die dagen werd immers het plan opgevat om tegen 1985 alle rollend materieel uit te rusten met een automatische koppeling. Allerlei oorzaken hebben de algemene invoering van dit type koppeling sterk vertraagd. Tot op heden is slechts een gedeelte van het traktiepark voorzien van een half-automatisch koppelsysteem (Atlas-Henricot) of van een volledig automatische koppeling (GF).

Stroomafnemers

De locomotieven type 126/reeks 26 zijn uitgerust met twee éénbenige Faively-pantografen, gemonteerd op de uiteinden van het dak. Ze worden automatisch neergelaten bij onvoldoende luchtdruk. De statische druk tegen de rijdraden bedraagt 9 kg. Eén stroomafnemer weegt 236 kg.

Traktiemotoren

De traktiemotoren (één per bogie) zijn van het type monomotor met volledige ophanging en omvatten twee ankers die in één motorhuis draaien. Zij zijn in het midden van de draaistellen geplaatst en zijn verbonden met het bogieraam en het overbrengingsgestel.

Onder 1500 V leveren zij bij de prototypes een doorlopend vermogen van 2246 kW. Het éénuurvermogen bedraagt 2355 kW. De motoren van de "serielokomotieven" leveren onder gelijke omstandigheden respectievelijk volgende waarden: 2470 kW doorlopend en 2590 kW uurvermogen. De inductoren kunnen op 28, 50, 60½, 66½ en 74% geshunt worden.

Aanzetinrichting JH

De aanzetinrichting is van het type Jeumont-Heidmann. Een nokkenas beveelt de contactoren voor het schakelen van de verschillende traktiestanden en omvat de koppels-, weerstands- en shuntingscontacten.

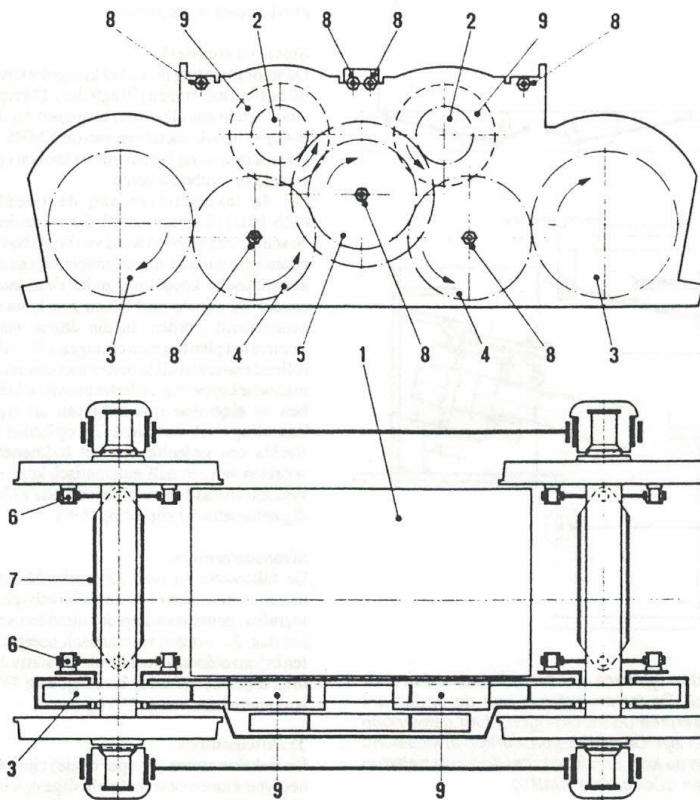
De aanzetweerstand worden automatisch uitgeschakeld; handbediening is eveneens mogelijk.

Naargelang de handeling van de treinbestuurder kunnen bij het aanzetten de traktiemotoren naar keuze ofwel in serie ofwel in parallel worden geschakeld.

Anti-slip inrichting

Met het oog op de verhoging van het adhesievermogen werden met de vijf prototypes proeven genomen teneinde oplossingen te bekomen voor de toekomst.

Met dit doel werden mechanische en elek-



Schematische voorstelling overbrenging

- | | |
|---------------------------------|-----------------------------|
| 1 = traktiemotor | 6 = kardanias |
| 2 = vast tussenrondsel | 7 = holle as |
| 3 = tandwielen kardanias | 8 = regelmoer traktiemotor |
| 4 = tussentandwielen | 9 = overbrengingsinrichting |
| 5 = centraal elastisch tandwiel | |

(Document ACEC)

trische proefopstellingen voorzien, soms op alle prototype-lokomotieven, soms slechts op één of twee machines.

Zodoende kwamen er drie verschillende anti-slipssystemen voor:

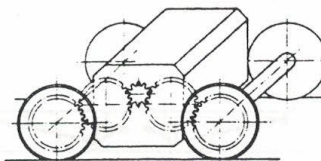
- **Type MRD: HLE 126.001 en 126.002:** Hier zijn de twee ankers van dezelfde motor van dezelfde bogie bestendig in serie geschakeld. Elke motor is uitgerust met zijn eigen rheostaat, waardoor men spreekt van de zgn. dubbele rheostaatschakeling.

- **Type MRS: HLE 126.003:** Deze schakeling lijkt zeer sterk op de voorgaande. Ook hier zijn de twee ankers van dezelfde traktiemotor bestendig in serie geschakeld, maar een elektropneumatisch contact verbindt de rheostaten van de verschillende motorketens in parallel, zodat er in principe schijnbaar slechts één rheostaat wordt gevormd voor het geheel van de

traktiemotoren. We spreken dan over de enkele rheostaatschakeling.

- **Type D: HLE 126.004 en 126.005:** Bij dit type van anti-slip-schakeling zijn niet de ankers van dezelfde traktiemotor bestendig in serie geschakeld, maar wel de ankers van de traktiemotoren van de twee bogies, waarbij die ankers gelijke standen innemen. De elektrische verbindingen van de ankers lopen dus gekruist ten opzichte van de mechanische koppelingen.

- **HLE 126.101-126.115 (2606-2620) en 2621-2635:** Bij deze lokomotieven werd gekozen voor de schakeling type MRS, zoals toegepast op de lokomotief 126.003 (2603), omdat deze, na evaluatie van de verschillende systemen, de meest efficiënte oplossing bood. Naderhand werden ook de andere prototype aan deze schakeling aangepast.

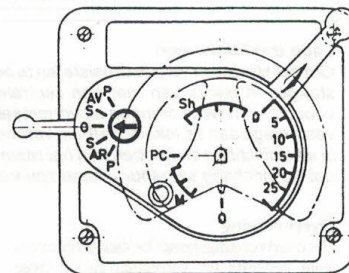


Summiere schematische voorstelling van de monomotor

In het motorhuis zijn twee ankers samengebracht in één enkele behuizing. De beweging van de ankers wordt, via een reeks van tandwielen vervoerd in het karter, overgebracht op de beide assen van het draaistel.
(Document NMBS)

Snelschakelaar DUR

De klassieke ultra-snelle stroomonderbreker DUR is eveneens terug te vinden op de lokomotieven type 126. Deze installatie heeft als voornaamste doel het geheel van de hoogspanningskringen van de lokomotief te beveiligen tegen "overspanning" of tegen een eventuele verkeerde handelwijze van de treinbestuurder bij het instellen van bepaalde schakelingen.



Manipulator

In elke stuurpost is een manipulator opgesteld die een keerkruk, een snelheidskruk en een regelingskruk voor de trekkracht bij het aanzetten omvat. Deze organen zijn onderling op mechanische wijze vergrendeld om een verkeerde bediening door de treinbestuurder te voorkomen. De regelingskracht bij het vertrek is regelbaar tussen 0 en 28 ton. De snelheidskruk kan 10 standen innemen:

- 0 = ruststand
 - 1 = rangeerstand
 - 2 = rangeerstand
 - 3 = rangeerstand
 - 4 = stand "vol veld"
 - 5 = 28% geshunt
 - 6 = 50% geshunt
 - 7 = 60,5% geshunt
 - 8 = 66,5% geshunt
 - 9 = 74% geshunt
- (Document NMBS)

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!

Publikaties



Op oudejaarsdag 1976 verscheen de 2604 in een nieuwe jas op de sporen. De overwegend gele schildering met blauwe sierbanden deed zijn intrede om de zichtbaarheid van de traktievoertuigen te verbeteren. Om de leesbaarheid van het nummer te vergemakkelijken werden op de zijwanden opvallend grote cijfers gebruikt. Spijts de goede zichtbaarheid was de gele kleur onderhevig aan snelle vervuiling. Als gevolg daarvan werden de lokomotieven later omgeschilderd in een blauwe kleur. Bemerk ook de aangepaste schikking van de verlichtingsroosters in de zijwanden, analoog aan deze van de serie-uitvoering. Foto NMBS.

Compressoren

De twee compressoren zijn van het type Westinghouse en hebben een debiet van 1350 l/min. Elke compressor wordt aangedreven door een elektrische motor van 12 kW bij 2200 tr/min. De elektrische aandrijfmotor wordt gevoed met 3000V.

Een weerstand van 95 Ohm werd in de stroomkring van de voeding geplaatst. De motor-compressorgroep staat opgesteld op een stevig voetstuk, bevestigd op het raam door tussenplaatsing van een trillingsdemper.

Ventilatie

Voor het aanzuigen van de benodigde koellucht werden in de langswand van de lokomotiefkast verlichtingsroosters aangebracht.

Op de prototypelokomotieven waren deze vijf roosters oorspronkelijk allen op één rij geplaatst in de onderste helft van de zijwanden.

Bij de seriebouw werd de opstelling van de verlichtingsroosters gewijzigd in een zgn. U-vorm. Hierbij komen in het bovenste gedeelte twee roosters en in het onderste gedeelte van de langswanden drie roosters voor.

In de periode 1976/77 werd bij de prototypes de plaatsing van de ventilatieroosters gewijzigd zoals bij de lokomotieven van de reeksuitvoering.

In de lokomotieven type 126/reeks 26 zijn twee motor-ventilatorgroepen voorzien. Elke ventilator is opgesteld op de beide uiteinden van de as van een motor van 25 kW, gevoed onder een spanning van 3000V. In de stroomketen is een weerstand geschakeld van 42 Ohm.

De ventilatoren zijn van het schroefvormige type en leveren 125 m³ lucht per minuut per motoranker bij een omwentelingsnelheid van 2300 tr/min.

Door de twee motor-ventilatorgroepen worden de vier ankers van de twee traktiemotoren gekoeld.

Remmen

De lokomotieven zijn uitgerust met een rechtstreekse rem die alleen inwerkt op de lokomotief.

Een automatische rem werkt in op de lokomotief én op de gesleepte trein.

Daarnaast beschikken de traktievoertuigen ook nog over een noodrem die rechtstreeks is afgetakt van de leiding van de automatische rem. Bij het bedienen van de noodrem komt een hogedrukremming in werking.

De lokomotieven reeks 26 zijn bijkomend uitgerust met een elektronische anti-sliprem, bedienbaar door de bestuurder door het indrukken van een knop opgesteld op de stuurtafel. Hierdoor worden bij het aanzetten de wielen van de lokomotief lichtjes afgeremd, waardoor het slippen (doorslaan) van de wielen wordt verminderd.

Batterij

Naargelang het bouwtype beschikken de lokomotieven over een Saft-batterij met een capaciteit van 80 Ah bij een spanning van 72 V (prototypes) of over een cadmium-nikkelbatterij met eenzelfde capaciteit bij een spanning van 85 V (serieuitvoering).

Hulptoestellen

De machines beschikken over een zeer uitgebreid gamma controletoestellen dat de bestuurder te allen tijde en ononderbroken alle nuttige informatie verschaft over de gedragingen van de lokomotief.

De lokomotieven beschikken uiteraard over verwarming, verlichting, bliksemafleider, automatische waakinrichting enz.

(Slot volgt)

Jan Mahieu

DE BRUGSE STADSBUS - Het openbaar vervoer te Brugge, deel II, door André Annys, Fernand De Buck, Daniël De Volder, Luc Kinds en Raymond Vancraeynest

Recent verscheen het (tweede) TTONoordzee jaarboek 1995, dat onder bovenstaande titel een vervolg vormt op het in 1994 verschenen "De Brugse stadstram" (zie RR 39, blz. 92). De auteursgemeenschap die het werk samenstelde kreeg deze maal versterking-medewerking van vier autobusspecialisten: Robert Boogaerts, Walter Gogaert, Charles Smits en André Vlieghe.

Dit standaardwerk (want dat is het inderdaad geworden) over de Brugse stadsbus is, voor zover mij bekend, het eerste in ons land verschenen Nederlandstalig boek dat uiteindelijk ook de - in sommige van onze hobbykringen ten onrechte verguisde - autobusliefhebber meer dan royaal aan zijn trekken laat komen - en dat die amateur in feite niet zou mogen missen. Oordeel zelf! De twee delen behandelen samen een tachtigtijdig tijdperk, van 1913 tot 1993. Alhoewel de tram in Brugge aanvankelijk alléénheerser was, verscheen reeds in 1923 de eerste autobusdienst in het stadsbeeld. Vanaf 1951 nam de autobus daar de openbaar vervoerdiensten geheel voor haar rekening. Aan de hand van de bus-voorgeschiedenis en van historische en recentere netplannen en lijntracé's wordt de lezer in het tweede deel vertrouwd gemaakt met de structuur van het Brugse openbaar vervoer. West-Vlaanderen's hoofdstad was ten andere de eerste Belgische stad waar, vanaf 1981, de Citybus verscheen (cfr. ook het artikel "Wat een Citybus lijden kan" in RR 41). Dienstregelingen, uitgebreide materieeloverzichten en -plans (beginnend in 1949 en eindigend met het jaar 1993), opsommingen van naoorlogse lijnummers en -films en technische materieelgegevens vervolledigen het geheel. De stelplaats Assebroek, tenslotte, krijgt terecht een apart hoofdstukje toebedeeld.

De uiterst vlot lezende tekst van het boek wordt prachtig geïllustreerd met een grote reeks fraaie tot schitterende foto's, gedrukt met een kwaliteit die helemaal niets te wensen overlaat (iets wat, zij het noodgedwongen maar tijdelijk, niet van de huidige illustraties in ons tijdschrift kan worden gezegd).

Herhaling en besluit: het boek vormt een "must" voor iedere autobussliefhebber en is bovendien, in verhouding tot het gebodene, méér dan betaalbaar. Zouden de "alléén-maar-spoorweg" of "alléén-maar-tram"-adepten ook niet eens een kansje wagen?

S.C.

De Brugse stadsbus, uitgave TTONoordzee, 1995. 152 blz., genaaid onder tweekleurig kartonnen omslag, formaat DIN A4 (21 x 29,7 cm). Prijs: 950 F + 150 F verzenden

dingskosten. Te bestellen door overschrijving op rekening 068-2064134-01 van T.T.O. Noordzee, p.a. Guido Gezellestraat 8, 8400 Oostende.

DESTRUCTURHERVORMINGEN BIJ DE NMVB. Trams en bussen te Kortrijk in de periode 1947 - 1957

T.T.O.-Noordzee v.z.w. kon onlangs de hand leggen op een unieke film. De film werd gemaakt in de periode 1947-1957 door Henri Vansteenkiste (*1904, +1963). Henri was bediende in het magazijn van de stelplaats te Kortrijk. Buiten zijn werkuren ging zijn interesse naar het filmen. Gedurende jaren trok hij in de streek van Kortrijk op jacht naar unieke gebeurtenissen die hij vastlegde op de filmrol. Eén van die onderwerpen, die zijn belangstelling wegdroeg, was de overschakeling van tram-naar busexploitatie bij de toenmalige N.M.V.B. Rietje Vansteenkiste, zoals hij bekend stond bij zijn werkmakers, was een perfectionist en beeld zonder de bijbehorende klank kon niet. Naast de unieke beelden op deze film krijgt U dus ook de originele klank te horen, zoals die destijds door Henri en zijn zoon met een primitief bandopnemertje werd opgenomen.

U krijgt beelden te zien van het trammaterieel dat op het einde van de jaren veertig in Kortrijk en omgeving dienst deed (stoomlocomotieven, Standards, spoorauto's en Titans). Via een omweg (PCC's in Charleroi), komen we terug in Kortrijk, waar men de afbraak van de elektrische lijnen ziet. De film vervolgt verder met de aankomst van de eerste reeksen autobussen te Kortrijk (Chevrolet en Brossel).

Het unieke aan deze film is wel dat het geheel ooit werd gefilmd met de bedoeling er een montage van te maken. Heel veel films over trams en bussen die nu nog worden verkocht, zijn in feite samenraapsels van, uit diverse bronnen, overgenomen stukjes film. Dit is hier absoluut niet het geval!

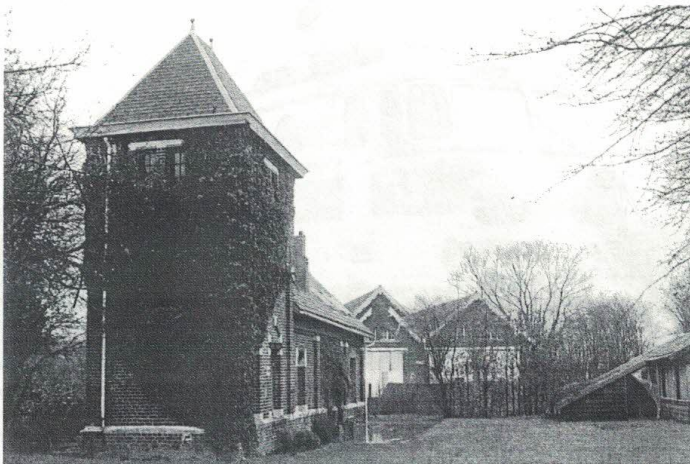
De film is in zwart/wit-opname en voorzien van originele klank. Het geheel werd op videotape geplaatst en duurt ongeveer 20 minuten. De band is verpakt in plastic hoes, voorzien van een omslag.

Wilt U de gelukkige bezitter worden van dit historisch waardevolle en unieke document? Dat kan. U stort 900 frank op rekeningnummer 068-2064134-01 van T.T.O.-Noordzee v.z.w., p.a. Guido Gezellestraat 8 te 8400 Oostende met de vermelding: "Video Kortrijk". U kunt de film na telefonische afspraak (Tel. 059/70.61.50) komen afhalen. Wenst U de film toegestuurd te krijgen? Geen probleem. U stort eenvoudig 100 frank verpakkings- en verzendingskosten bij het bedrag voor de film en binnen de tien dagen krijgt U de videoband per post toegezonden.

Let op, bestel nog vandaag! Er zijn slechts 100 exemplaren ter beschikking gesteld. Wees dus snel.

(Ingezonden mededeling)

De buurtspoorwegstelplaatsen



Een zicht op de voormalige buurtspoorwegstelplaats van Couthuin, gelegen op de splitsing van de lijnen Huy - Couthuin - Forville en Huy - Couthuin - Andenne. Vooraan bemerkt men de watertoren met het typische piramidedak en het magazijn. Achteraan bevinden zich de remises, waarbij duidelijk de kroonlijsten aan de dakrand te zien zijn. Februari 1995, foto Stefan Justens.

Wellicht is het u als tramiefhebber reeds overkomen dat u onderweg, b.v. tijdens een uitstap door België, in het landschap plots een gebouw bemerkt waarvan u haast zeker weet dat het ooit een tramstation of -stelplaats geweest is. Inderdaad, de functionele - maar toch karakteristieke - buurtspoorwegstijl springt onmiddellijk in het oog. Het loont dan ook de moeite hier wat dieper op in te gaan.

HET OORSPRONKELIJK CONCEPT

Om de ligging van de meeste tramstelplaatsen te begrijpen, moet men er rekening mee

houden dat vele nog dateren uit de periode van de stoomexploitatie, die haar eigen specifieke vereisten had. Om de inplantingsplaats van zulke stelplaatsen te bepalen, moest men twee vereisten in het oog houden. Doorgaans lag de stelplaats of het station ofwel aan een eindpunt van de tramlijn, ofwel ergens halverwege de lijn of op een centrale plaats, b.v. waar twee tramlijnen samenkwamen of elkaar kruisten. Daarnaast moest men ook rekening houden met de beschikbaarheid van een waterbron voor de watervoorziening van de stoomlocomotieven. Daarom vindt men de stelplaatsen



De loodsen van de stelplaats van Oordegem (lijn Gent - Aalst) met links de locomotiefloods met 'lanterneau' en rechts de twee rijtuigloodsen. Boven de porten merkt men de halveaanvormige vensters en in de zijkant zijn verticale ramen aangebracht. De stelplaats is nu in gebruik door een steenhandelaar. November 1994, foto Stefan Justens.

meestal op lagergelegen plaatsen van de lijn, bijvoorbeeld aan een riviertje of een bron waaruit water werd opgepompt. Typische voorbeelden hiervan zijn de stelplaatsen van La Roche en Houffalize (beide aan de Ourthe). Een uitzondering hierop is dan weer het huidige trammuseum van Schepdaal, dat op de top van een helling gelegen is. Daarom is onder de watertoren een opvangkuip voor regenwater voorzien.

Het aantal stelplaatsen in ons land kan indrukwekkend groot lijken. Men mag echter niet vergeten dat stoomexploitatie veel minder flexibel was dan elektrische uitbating - laat staan autobsuitbating - en dat men omwille van de lange reistijden geen kilometers en kilometers kon rijden om een stelplaats te bereiken. Vandaar dat men vaak een stelplaatsinfrastructuur vindt aan de uiteinden van een lijn of van een stervormig net (b.v. het Gentse buurtspoorweg-net). Bovendien waren veel lijnen (zoals b.v. de Ardeense lijnen Lierneux - Vielsalm of Houffalize - Bourcy) of lijngroepen (b.v. de "Groep van Wellin") volledig geïsoleerd van het eigenlijke buurtspoorweg-net.

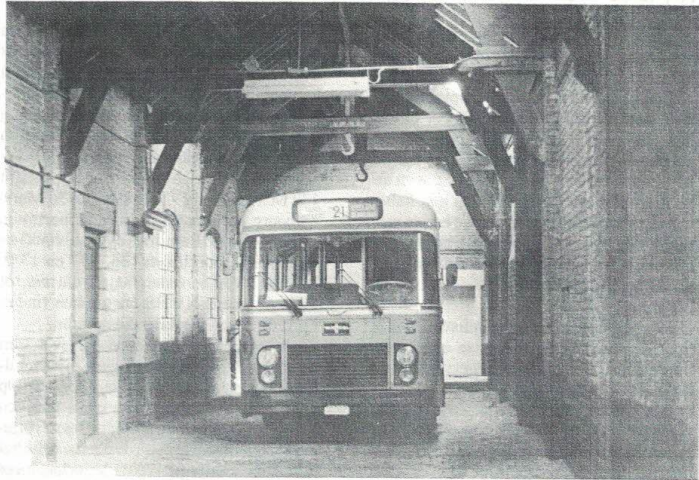
Een logisch gevolg hiervan was dan ook dat de rijtuigen die op deze geïsoleerde lijnen of lijngroepen dienst deden, de hoofdwerkplaats van de regio niet konden bereiken. Ofwel werd het rollend materieel in die gevallen per spoorweg naar een atelier vervoerd, of - indien deze mogelijkheid niet bestond - voorzag men op de lijn zelf een bescheiden atelier en schilderswerkplaats. Zo was b.v. de stelplaats van Manhay ingericht als werkplaats en schilderswerkplaats voor het rollend materieel van de lijnen Melreux - La Roche en Melreux - Manhay.

HET GRONDPLAN

In een stelplaats van gemiddelde grootte vindt men steeds volgend basisplan terug: 1. Een stationsgebouw dat fungeerde als wachtzaal, een opslagruimte voor stukgoederen en een woning voor de stelplaatsoverste. Het station kon grotere afmetingen aannemen wanneer het een grensstation betrof: het bevatte dan immers ook een douanekantoor (b.v. het station van Pussemange op de lijn Bouillon - Pussemange). In de beginperiode waren de sanitaire installaties en de slaapplegelegenheid voor het personeel zeer rudimentair. Er bestaan plannen waarop achteraan in de remise, in een hoek, een muurtje te zien is waarachter een veldbed werd geplaatst! Later, vooral vanaf de tweede wereldoorlog, kwam hier natuurlijk verbetering in.

2. Een loods voor rijtuigen met meestal twee, drie of vier sporen en dus ook poorten.

3. Een loods voor de locomotieven met doorgaans één, twee of drie sporen. Deze loods is vaak te herkennen aan de 'lanterneau' of lichtkoepel op het dak, die - naast het binnenlaten van bijkomend licht - vooral moest instaan voor de afvoer van de rook van de locomotieven. Op enkele uitzonderingen na is de locloods steeds naast de rijtuigenloods gebouwd, maar gewoonlijk was het wel zo dat ze achteraan minder diep was, ofwel vooraan inspringend (zoals in de stelplaats van Schepdaal). Het is ook typisch voor de kleinere stelplaatsen dat de loc-



Als illustratie van het houten dakgebinte: een binnenzicht in de linkerloods van de stelplaats van Tienen. U ziet de zware dwarsbalken waarin haken bevestigd zijn die gebruikt konden worden bij werken aan de stoomlocomotieven. (De autobus is een Van Hool-Cummins, nummer 5088). Augustus 1987, foto Stefan Justens.

loods meestal één spoor minder had dan de rijtuigenloods, en men dus de opstelling 1+2, 2+3 of 3+4 bekwam.

4. Verder nog een watertoren met een kolenmagazijn, een lampenmagazijntje en een zandoven. Veelal is de watertoren herkenbaar aan zijn piramidedak.

STIJL EN ARCHITECTUUR

De gebouwen zijn opgetrokken uit drie

materialen: hout (voor de ramen, de poorten en het dakgebinte), staal (voor de draagbalken en het dakgebinte van de loodsen) en steen. De steen werd in de regio aangekocht. Vandaar dat men in Vlaanderen meestal gebouwen uit roodbruine baksteen en rode pannen vindt, terwijl men in de Ardennen de karakteristieke gebouwen vindt uit grijze natuursteen en leien dakpannen. Vooraan de loodsen is de dakrand voorzien van

Voormalige tramremises en/of -stations in particuliere handen
Bastogne, Pussemange, La Roche-en-Ardenne, Oignies-en-Thierarchie, Zichem, Brecht, Westmalle, Dormaal, St.Joris-Weert, Wevelgem, Beveren-IJzer, Nieuwkerke (WVL), Tielt (WVL), Oordegem, Rupelmonde, Herzele, Geraardsbergen, Mariakerke (Gent), Gent Heirnis, St.Kwintens-Lennik, Humbeek, Grez-Doiceau, Archennes, Maransart, Virginal, Bierges, Edingen, Couthuin, Hannut, Poulseur, Comblain-au-Pont, Bressoux, Glons, Wihogne, Flobecq, Frasnes-lez-Buissenal, Châtelet, Trazegnies, Trivières, Quévy, Solresur-Sambre
Voormalige tramremises of -stations in eigendom van / gebruik bij De Lijn / TEC
Merksem Oude Bareel, Oostmalle, Mol, Westerlo, Mechelen, Aarschot, Heist, Rumst, Destelbergen, Bassevelde, Kalken, Lochristi, Merelbeke, Nevele, Oudenaarde, Zomergem, Hamme, Dilbeek, Grimbergen, Asse, Het Rad, Drogenbos, Leerbeek, Kessel-Lo, Evere, Tielt, Tienen, Haacht, Overijse, Hasselt, Koersel, Tongeren, Maaseik, Lanaken, Leopoldsburg, Jodoigne, Nivelles, Burdinne, De Panne, Knokke, Assebroek, Zwevezele, Ieper, Diksmuide, Geluwe, Veurne, Moeskroen, Doornik, Quaregnon, Roisin, Eugies, Casteau, Orege, Bassenge, Eupen, Warzée, Forville, Ohéy, Salzinnes, Wépion, Lesves, Malonne, Mehaigne, Onoz, Forges, Morville, Lierneux, Thuillies, Allersur-Semois, Amberloup, Arlon, Ethe, Florenville, Bouillon, Maissin, Manhay, Wellin
Nieuwgebouwde stelplaatsen in gebruik bij De Lijn / TEC
Antwerpen Tjalkstraat, Broechem, Hoogstraten, Wuustwezel, Zandvliet, Hofstade, St.Lievens-Houtem, St.Niklaas, Meerbeke, Londerzeel, Chastre, Lasne, Leuven, Bree, Bilzen, St.Truiden, Tessenderlo, Kortrijk, Andenne, Havelange, Dinant, Florennes, Mariembourg, Houffalize, Martelange, Marloie, St.Hubert

een kroonlijst. De lichttoevoer in de loodsen gebeurde langs de zijkanten door verticale vensters, terwijl in de voorgevel, boven de poorten, eveneens een raam voorzien was. Vooral dit laatste aspect vertelt ons iets meer over de ouderdom van de gebouwen: de oudste tramstations zijn te herkennen aan het ronde venster boven de poorten. Iets later verkoos men een halve maan, terwijl stelplaatsen na de eerste wereldoorlog meestal voorzien werden van gewone verticale ramen. Ieder zal voor zich waarschijnlijk genoeg voorbeelden kunnen bedenken.

De stijl van de gebouwen is weliswaar functioneel, maar toch hebben ze een eigen buurtspoorwegkarakter meegekregen, ondermeer door hun 19de-eeuwse invloeden op het gebied van decoratie. Zo ziet men, wanneer men de draagbalken boven een raam of poort bekijkt, de typische 'rosaces', de smeedijzeren, roosachtige camouflages van de stalen moeren en bouten. Ondanks deze functionaliteit valt het toch op dat men in de Ardennen, vooral in Zuid-Luxemburg en de Gaume, meer fantasie aan de dag legde. Een prachtig voorbeeld hiervan is ongetwijfeld het stationsgebouw van Villers-devant-Orval (lijn Etalle - Villers-devant-Orval) dat de allures van een kasteeltje aanneemt. Ook de stationsgebouwen van Manhay en Oignies zijn getuigen van pittige inspiratie. Bovendien opteerde men in de Ardennen vaak voor versierde dakkapellen. Het witpleisteren van stationsgebouwen, zoals b.v. het station van Bouillon, wijst dan weer op een typische Franse gewoonte. Ook in Vlaanderen waren uitzonderingen op de regel: denken we maar aan de stations van Zurenborg of Brecht.

WAT BLIJFT ER OVER ?

Deze vraag is makkelijk te beantwoorden. Hoewel de meeste tramlijnen geleidelijk aan verdwenen zijn, bleven nog vele gebouwen en stations bestaan. Deze gebouwen kunnen we in twee groepen indelen. Enerzijds zijn er de stations en remises die na het stopzetten van de tramexploitatie overbodig werden en na verkoop aan particulieren als woonhuis of opslagruimte nu een tweede leven leiden. De meeste gebouwen die tot deze groep behoren, bestaan nog steeds. Anderzijds heeft men vele tramloosden omgebouwd tot autobusstelplaatsen, die nu nog steeds eigendom zijn van of gebruikt worden door De Lijn of de TEC. Hiermee bedoelen we evenwel niet dat alle huidige autobusstelplaatsen voormalige tramloosden zijn. Men heeft bij de busstelplaatsen immers nog een tweede en derde groep. Vooreerst de moderne en volledig nieuwe stelplaatsinfrastructuur uit de jaren tachtig en negentig waarover weinig te vertellen valt. Interessanter is de derde groep: de stelplaatsen uit de jaren vijftig en zestig. Deze zijn vaak het resultaat van het toenemend busverkeer, dat op zijn beurt het gevolg was van de grootschalige verbussingen, niet alleen van tramlijnen, maar ook van orendabele spoorlijnen. Zo verpachtte de NMBS verbuste spoorlijnen vaak aan de NMVB, die in de nabijheid van deze nieuwe lijnen geen voormalige tramstelplaats bezat en dus genoodzaakt was een nieuwe stel-

plaats te bouwen. Bij deze soort stelplaatsen kunnen we eigenlijk beter spreken van (niet overdekte) parkings met een minuscule kantoorgebouw. Voorbeelden: de stelplaats van Havelange (n.a.v. de verbussing van spoorlijn 126 Huy - Ciney), Ermeton (n.a.v. de verbussing van spoorlijn 150 Taminnes - Ermeton), Mariembourg (spoorlijn 132 Mariembourg - Treignes en 156 Mariembourg - Chimay), Chastre (spoorlijnen 142 en 147 rond Ramillies en Gembloux) en Florennes (spoorlijnen 136, 137 en 138). Het was dus in deze stelplaatsen dat men tot 1976 de groene NMBS-bussen kon vinden i.p.v. de klassieke rode exemplaren.

We laten het aan de liefhebber over, een tocht te ondernemen die langs deze verschillende bezienswaardige gebouwen leidt. Op bladzijde 9 is, voor de geïnteresseerden, een lijst (die zeker niet de pretentie heeft volledig te zijn) afgedrukt van de plaatsen die het bezoeken waard zijn. We stellen echter meer en meer vast dat - nieuwe bazen, nieuwe wetten - de regionale vervoermaatschappijen de laatste jaren veel kleinere stelplaatsen gesloten hebben omwille van rationalisering en dat dus, langzaam maar zeker, deze getuigen van ons rijk buurtspoorwegverleden zullen verdwijnen. Mij rest alleen nog de heer A. De Preter, architect te Dilbeek, te danken voor zijn deskundige uitleg. Stefan Justens

Verenigingsnieuws

VeBOV

1. MAANDELIJKSE PROJEKTIEAVONDEN

Antwerpen (20.00 uur stipt in centrum "Zurenborg", Dageraadplaats 4)

22 december: **Vakantie 1995 in Zwitserland en Noord-Italië** (G. CUYT). Recente beelden van de Monte Generoso Bahn, SBB, FART/SSIF, Ferrovie Lugano Ponte Tresa, Berninabahn, Rittner Bahn, FTM, Furka-Oberalp, Brünigbahn, Meiringen-Innenkirchen Bahn, Dampfbahn Furka Bergstrecke en de Rigi Bahnen, afgewisseld met enkele plaatjes uit de oude doos.

26 januari: **Trams in de voormalige Sovjet-Unie** (L. KOENOT). Eén trambedrijf op drie in de wereld ligt in de voormalige Sovjet-Unie: in totaal zo'n 113 bedrijven. De grote standaardisatie van het materieel maakt het echter mogelijk om in één avond een algemeen overzicht te tonen van de huidige stand van deze trammetten. De getoonde dia's zijn het resultaat van bezoeken aan zowat tweederde van de bedrijven, veelal gelegen in gebieden waar westerlingen tot voor enkele jaren geen toegang kregen. Naast klassieke trambedrijven worden ook bijzonderheden getoond zoals de enige Russische tramfabriek van Ust-Katav, 's werelds meest noordelijke tramstad Archangelsk, de laatste Gotha-trams in Jevpatoria en de intercontinentale bedrijven (Azië-Europa) van Orsk en Magnitogorsk.

23 februari: **Railnieuws '95**. Ook in 1996 wordt het populaire jaaroverzicht van het RAILTHEATER VOORBURG bij ons gepresenteerd. Niet te missen!

Brussel (20.00 uur, vergaderzaal Anneesens, ingang Fontainasplein)

12 januari: **Dia's van tram en trein** gerealiseerd op leuke uitstapjes in ons land gedurende de voorbije 10 jaar (P. DE DOBBE-LEER).

9 februari: **Jaaroverzicht NMBS 1995** (L. DE COSTER).

8 maart: **Van TEE naar TGV** (W. JANSSENS). Overzicht van de evolutie van het materieel en van de aanleg van de H.S.T.-spoorlijnen.

2. JAARVERGADERING 1996

De jaarvergadering 1996 zal doorgaan op 30 maart om 10.00 uur in centrum "Zurenborg", Dageraadplaats 4 te Antwerpen. Nadere informatie volgt in het volgende nummer van Rail-Revue, maar dit bericht geldt als officiële oproep omdat Rail-Revue 43 wellicht pas enkele dagen vóór de vergadering zal verschijnen.

3. LIDMAATSCHAP

Had u het al gemerkt? Ook het Vebov-jaar nadert weeral zijn einde! Hopelijk vond u ons aanbod in 1995 interessant. In 1996 mag u weer op ons rekenen voor interessante projectieavonden en boeiende activiteiten zoals uit bovenstaand programma reeds blijkt. Wij hopen dan ook dat u voor 1996 uw lidmaatschap hernieuwt.

De lidmaatschapsbijdrage voor 1996 is verlaagd als gevolg van de lagere kosten van de afgeslankte Rail-Revue: 650 BEF in België, 43 NLG in Nederland, 780 BEF in andere landen. Omdat reeds in 1995 twee nummers van het tijdschrift goedkoper waren wordt voor diegenen die in 1995 lid waren een korting toegepast van 50 BEF. Dus, om uw lidgeld te betalen:

* in België: 650 BEF (600 BEF voor wie reeds lid is), te betalen met het bijgevoegde stortingsformulier, gelieve uw lidnummer in te vullen aub!

* adressen in Nederland: 43 NLG (40 NLG voor wie reeds lid is), te storten op de Nederlandse rekening van **Rail-Revue, rekeningnummer 13.06.08.491 bij Rabo-bank te Luiksgestel, gironummer 1092736** (dit om de hoge kosten te vermijden die verrekenend worden bij betalingen op de Vebov-rekening, vooral bij betalingen via de giro), óf 780 BEF (730 BEF voor wie reeds lid is) over te maken op de Belgische Vebov-rekening 001-1385500-28; óf met een Eurocheque aan de penningmeester, Karel de Preterlei 28 / bus 11, B-2140 Borgerhout;

* adressen in andere landen: 780 BEF (730 BEF voor wie reeds lid is), over te maken zoals hierboven beschreven.

De betaling dient te gebeuren vóór 15 januari, indien u het werk van de penningmeester en de sekretaris wilt vergemakkelijken (dat is vrijwilligerswerk weet u wel!) gelieve dan uw bijdrage zo spoedig mogelijk te vereffenen.

Wie geen lid wenst te blijven: gelieve het sekretariaat te verwittigen: Kroonstraat 8, 3920 Lommel, tel 011.541 504 (19.00 - 21.00 uur).

Voor betalingen na 15 januari moeten wij 50 BEF (3 NLG) extra aanrekenen voor bijkomende administratieve kosten.

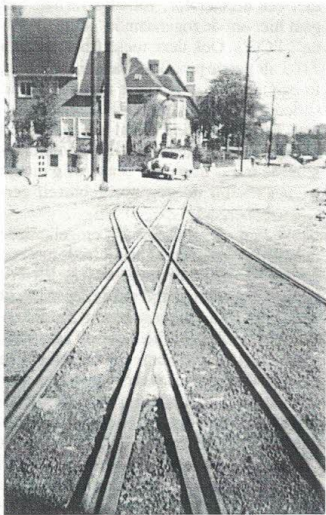
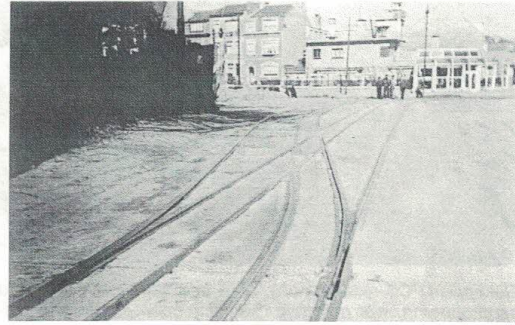
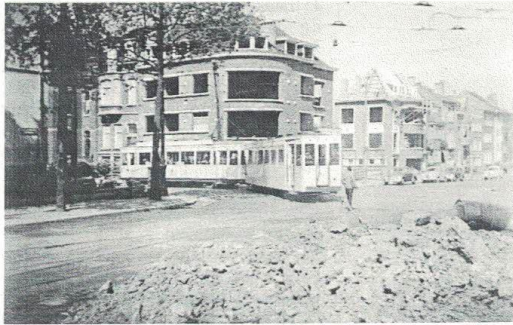
Nogmaals de Heizeltunnel(s)

In RR 38, 39 en 40 werd door de heer Keutgens en door enkele lezers uitgebreid aandacht besteed aan de toentertijdse bouw, in de jaren 1956-57, en aan de ingebruikname van de NMVB-tramtunnel aan de Heizel en aan diens opnieuw-indienstname door de MIVB op 1 september 1994.

In RR 39 kwam o.a. lezer Céoen aan het

woord; hij beschreef, in een duidelijke uiteenzetting, de oplossingen die toen gezamenlijk door de NMVB en de MIVB werden bedacht omtrent de meer dan moeilijke doorstroming van het tramverkeer op de Meiselaan, meer bepaald aan "die enkel-sporige flesschals Pagodenlaan-Astrid". Uit de rijke fotoverzameling van RR-medede-

werker Jacques Cohn publiceren wij hierbij enkele exclusieve opnamen, die - als aanvulling bij het in RR 39 op blz. 118 afgedrukte sporenplan - een korrekte en tegelijkertijd nostalgische terugblik gunnen op de toestanden aan de Meiselaan. Overigens: ook voor de MIVB werd aan de Dikke Linde een tunnel aangelegd!



Links boven: verbindingsboog Pagodenlaan-De Wandstraat, maart-april 1957. Reeds op de eerste exploitatiedag ontspoorde hier 's morgens een bijwagen; de boog moest ruimer worden heraangelegd (cfr. RR 39). Op de voorgrond: puin van de graafwerken aan de NMVB-tunnel.

Rechts boven: vierrailig spoor op de Meiselaan, uitrit richting Brussel, april 1957.

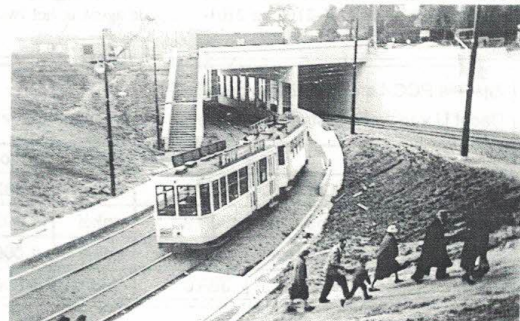
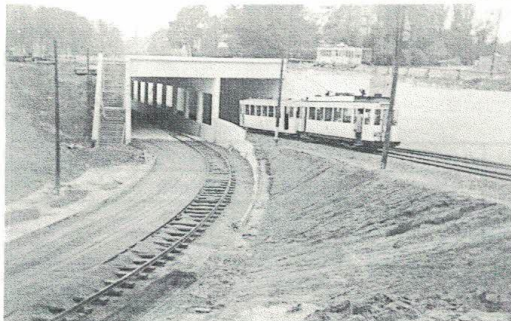
Links: idem aan Esplanade, inrit vanuit richting Heizel, april 1957.

Rechts: MIVB PCC 7050, lijn 58, op het vierrailspoor. De seinen zijn wel degelijk van het NMVB-type. April 1957.

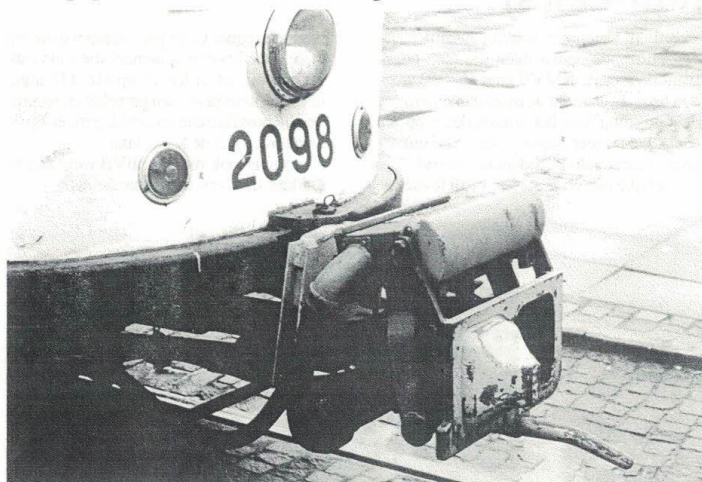


Links onder: Dikke Linde, richting Heizel. Een MIVB-spoor is reeds gelegd, het NMVB-tracé is in dienst. Bovenaan, op de Meiselaan, kruisen MIVB-rijtuigen op lijnen 1 en 52. September 1957.

Rechts onder: ook de MIVB-sporen zijn nu in dienst. Om het perron te bereiken of te verlaten moeten de reizigers over alpinistische vaardigheden beschikken. Oktober 1957.



Koppelbaarheid bij de Antwerpse stadstrams



Gekoppeld PCC-rijden in Antwerpen: het begint en eindigt met de gekende Scharfenbergkoppeling, wat nog lang niet wil zeggen dat de hiermede uitgeruste trams in reizigersdienst ook allen onderling zouden kunnen koppelen! Foto Staf Cuyt.

Men zegt dikwijls dat, op het rijtuig 7050 na, alle 166 Antwerpse PCC's gelijk zijn. Inzake koppelbaarheid zijn ze echter allerm minst gelijk. De 61 oudste PCC's kan men slechts mechanisch koppelen door middel van een noodstang met pengaten. Bij de normale exploitatie wordt deze uiteraard slechts gebruikt om een defecte tram naar een uitwijkplaats of loods op te duwen of te slepen.

Naar het voorbeeld van de Haagse PCC's wou men in de jaren '70 ook de Antwerpse trams gekoppeld laten rijden, om stellen met grotere capaciteit te verkrijgen. Om dat doel te bereiken werd voor de Scharfenbergkoppeling gekozen. Deze gaf niet alleen een automatische mechanische verenging maar had tevens de elektrische doorverbindingen ingebouwd, nodig om ook in het tweede rijtuig tractie en remming te activeren vanuit het eerste rijtuig.

De eerste tram met deze koppeling was de 2124, die door deze nieuwigheid een aangepaste houten baanruimer had meegekregen. PCC 2069 kreeg een gelijkaardige aanpassing, zodat in 1973 een proefstel kon worden gevormd. Om de zaak te beproeven werd lijn 8 uitgekozen, omdat deze scholierenlijn een korte maar loodzware ochtendpiek te verwerken had. Beslist werd, dat alle wagens van de serie 2061-2100 en 2101-

2125 zulke Scharfenbergkoppeling zouden krijgen bij de eerstvolgende grote revisie. De 40 jongste PCC's (2126-2165) werden in 1974-75 meteen met deze koppeling geleverd.

Die eerste jaren werd er alleen op de lijnen 7 (4 stellen) en 8 (3 stellen) gekoppeld gereden. Het tweede rijtuig was in principe bedoeld voor scholieren. Pas in het najaar van 1983 ging men ook op lijn 12 gekoppeld rijden, nadat deze lijn eerst noordelijk werd verlengd tot het Wim Saerensplein (3/9/82) en zij enkele weken later het lijndeel tot Schoonselhof afsnoepte van lijn 24, die in die periode slechts spitsuurdiensten met trams onderhield als gevolg van werken aan de Herentalse Baan.

Ondertussen deed in het voorjaar van 1983 ook op lijn 2 de eerste gekoppelde tram zijn intrede en wel om een speciale reden: de oude Camp-ontwaarders waren aan vervanging toe en het gekoppelde proefstel 2077-2078 werd aangepast met de toen nieuwe Hasler-ontwaarders. Nieuw was toen wel dat deze apparaten aan alle deuren werden aangebracht, zodat ook de fameuze "banalisatie" stilaan zijn intrede kon doen. Samen met het invoeren van de banalisatie, in 1987, en het doorkoppelen van de ontwaardingsinformatie kon men eindelijk de agent in het tweede rijtuig afschaffen.

Deze was tot dan toe nodig voor het bedienen van de deuren in het laatste rijtuig.

In een normale exploitatie kon men echter geen aangepaste tram met een niet-aangepast rijtuig laten samenrijden. Een blauwe streep op de oranje elektrische koppeldoos van de Scharfenbergkoppeling gaf (en geeft nog steeds) te kennen dat deze tram was aangepast voor éénmansbediening met banalisatie.

45 trams zouden deze ingreep nooit krijgen. Zij werden meteen (nou ja, tussen 1990 en 31 augustus 1995) in het ombouwprogramma met thyristoren opgenomen. Het betreft PCC's 7062, 7063, 7065, 7079 t.e.m. 7083, 7099 t.e.m. 7125, 7156 t.e.m. 7165. Hier mag aan worden toegevoegd dat drie trams (7080, 81 en 82) nog in het voorjaar van 1994 in De Lijn-kleuren werden geschilderd en nu, één jaar later, als laatste "oer-Scharfenbergers" in het ombouwprogramma zijn opgenomen!

Een vierde wijziging aan het oorspronkelijke PCC-concept betrof de inbouw van elektronische aanzet- en beremmingsapparatuur (zie RR 40), wijziging die het principe van de aanzet- en remweerstand, ingesteld met een accelerator, volledig verliet. Het gaat hier om de zogenaamde "omgebouwde" PCC's. Ook deze reeks (met 7100 en 7165 als eerste proefkonijnen in 1990) kan in een normale exploitatie niet gekoppeld rijden met één van de reeds bestaande reeksen. Een verwarring stichtend element is wel dat de koppeldoos van deze thyristorgestuurde trams eveneens eenkleurig oranje is, net als bij de nog overgebleven oer-Scharfenbergers.

Op 9 juni 1995 deden 13 omgebouwde tramrijtuigen op lijn 12 hun intrede met een gewijzigd deursluitingssysteem (zie RR 41). De normale sluitingstijd van de deuren werd van 3 naar 10 seconden gebracht, tegelijkertijd met de mogelijkheid om de automatische sluiting bijna onmiddellijk terug te nemen. Een zoemer waarschuwt hier voor de naderende deursluiting. Door dit verschil is weerom het gekoppeld rijden met één van de andere reeksen in normale dienst uitgesloten. Deze laatste rijtuigen kregen als herkenningsteken een gele streep op de oranje koppeldoos. In noodgevallen kunnen alle rijtuigen wel mechanisch koppelen. Bij het koppelen met de 61 oudste trams komt echter steeds de koppelstang te pas.

Erik Heylen

Zijn alle PCC-karakteristieken dezelfde?							
Dacht U van wel? Bestudeer maar even de onderstaande tabel!							
	reeks	zit-/ staan	rijzin	spoorwijdte	gewicht in Ton	vermogen	maximum snelheid
Brussel	7000-7171	32/68	enkel	1.435	15,2/22,5	135,5 kW	65Km/h
Antwerpen	7000-7165	30/79	enkel	1.000	16,6/24,5	135,5 kW	60Km/h
Antwerpen	7061-7165 thyr.	30/79	enkel	1.000		135,5 kW	65Km/h
Gent	01-54	30/70	dubbel	1.000	17,5/24,8	196 kW	65Km/h

Werkwagens van toen (XXI)

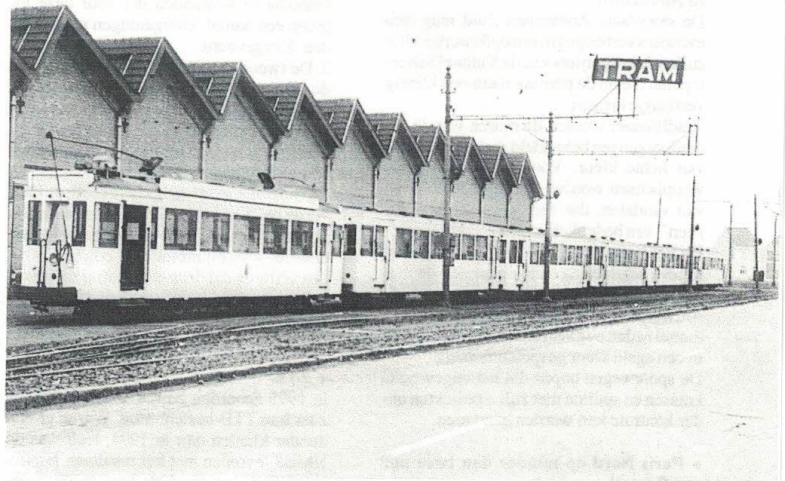
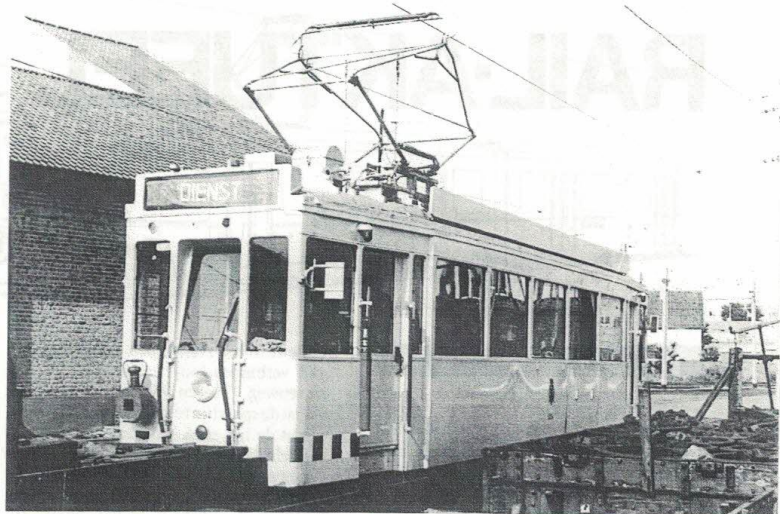
Foto's en tekst: Jacques Cohn

Hier volgen nog enkele standaard-motorwagens:

Foto 1: "Gemetalliseerde" houten standaard 9994 ex-Antwerpen in de stelplaats van Knokke in mei 1967. Het rijtuig bestaat nog, alhoewel in een heelwat minder schitterende toestand (zie RR 38, blz. 61).

Foto 2: Metalen standaard 10321 ex-Leuven werd een rangeerwagen met trolley-stangen. Hij is hier te zien in de stelplaats Meerbeke (bij Ninove) in maart 1964.

Foto 3: Type "Eugies" 10360, in Charleroi gedegradeerd tot werkwagen, eveneens in maart 1964.



BVS-SHOP

Station Baasrode-Noord

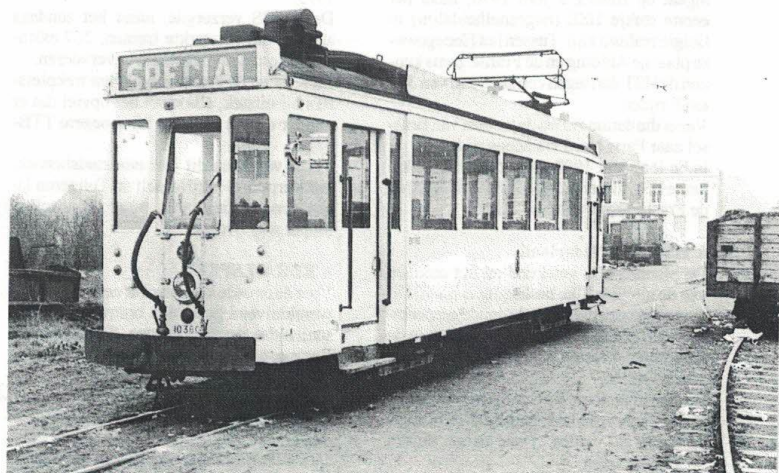
Open op de eerste en de derde zaterdag van de maand van 14 tot 18 uur

Ruime keuze aan spoorwegliteratuur

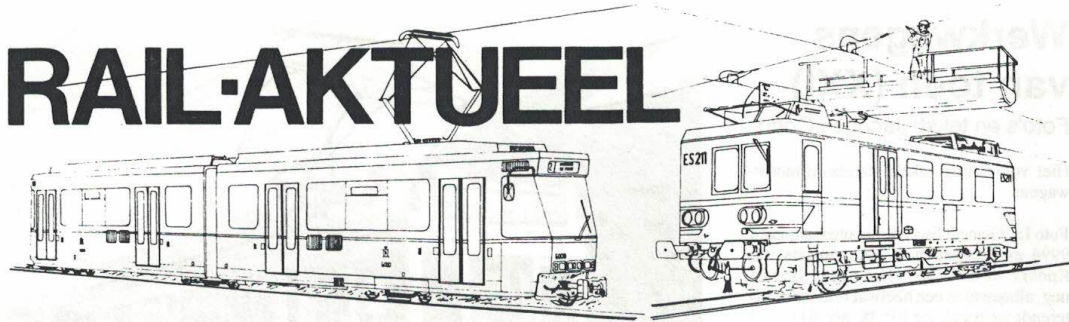
BOEKEN, TIJDSCHRIFTEN, PRENTKAARTEN

JOCADIS P.V.B.A.
BRUSSESESTRAAT 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



RAIL-AKTUEEL



NMBS

• "Mens en Trein"

De onderdoorgang van de stopplaats Antwerpen Dam werd "versierd" door graffiti. Tot op een hoogte van 2,5 meter werden op een professionele wijze veelkleurige fresco's aangebracht door de studenten van het Antwerps Stedelijk Instituut voor Sierkunsten en Ambachten.

De stopplaats Antwerpen Zuid mag zich eveneens verheugen in een opfrissertje. Hier zullen de brugpijlers van de Kolonel Silvertoplaan die op de perrons staan een kleurige verflaagje krijgen.

Traditioneel worden de muren van de onderdoorgangen behandeld met een verflaag van lichte kleur. Vooral de onbewaakte stopplaatsen worden dan al gauw de prooi van vandalen, die dan meestal "schilderijen" van bedenkelijk allooi aanbrengen. Bij wijze van proef werd in 1994 een decoratieve schildering aangebracht op de muren van de onderdoorgang aan de stopplaats Antwerpen Luchtbal. Opvallend is dat deze tunnel heden nog veel toonbaarder is dan de in een egale kleur gespoten tunnels.

De spoorwegen hopen dat het ongewenste krassen en spuiten met zulke projecten onder controle kan worden gehouden.

• Paris Nord op minder dan twee uur van Brussel

Met de nieuwe dienstregeling '96-'97, die ingaat op zondag 2 juni 1996, moet het eerste stukje HSL (hogesnelheidslijn) in België realiteit zijn. Tussen het Henegouwse plaatsje Antoing en de Franse grens kunnen de HST dan tegen een snelheid van 300 km/h rijden.

Vanaf die datum zullen de treinen van Brussel naar Paris Nord via Mons rijden.

In de loop van 1998 moet de bijna 74 km lange HSL tussen Lembeek (nabij Halle) en de Franse grens voltooid zijn.

• HSL naar Nederland

De plannen zijn getekend en het moment van de uiteindelijke beslissing is nabij. Dit moge blijken uit de verschillende gespreksavonden die de spoorwegen voorzien in de gemeenten waar de hogesnelheidstrein zal voorbij rijden.

Binnen afzienbare tijd wordt beslist hoe de nieuwe spoorlijn haar weg naar onze noordburen zal vinden. Twee opties blijven heden behouden.

1. De HSL die Antwerpen met Rotterdam gaat verbinden loopt in de buurt van de Havenweg. Tussen Ekeren en Stabroek neemt de spoorlijn relatief weinig ruimte in, omdat de lijn strak met de Havenweg gebundeld loopt. Voorbij de grens met Berendrecht neemt de spoorlijn meer afstand van de snelweg, zoniet zou het tracé een te bochtig verloop hebben om hoge snelheden te kunnen halen.

Onnodig te vermelden dat voor deze ingreep een aantal ontegeningen moet worden doorgevoerd.

2. De tweede optie voorziet de aanleg van de nieuwe HSL op de middenberm van de autosnelweg E19. Bij deze variant zouden vooral de milieu-effecten beduidend minder ingrijpend zijn, maar ook dan moeten er ontegeningen gebeuren.

Een bijkomende mogelijkheid blijft, de HST via de bestaande lijn 12 te laten rijden. Die lijn moet dan wel geheel worden gemoderniseerd, waarbij niet uit het oog mag worden verloren dat deze verbinding soms volledig verzadigd is. De goederentrafiek van en naar Nederland loopt immers via deze spoorader.

• TTB

In 1995 spoorden zowat 82.000 reizigers naar hun TTB-bestemming. Waren er dan minder klanten dan in 1994, toch was de NMBS tevreden met het resultaat. Niettegenstaande het sombere herfstweer daagden inderdaad meer reizigers op dan in 1993.

De NMBS verzorgde, naast het zondags aanbod van versterkte treinen, 207 extratreinen om de reislustigen te vervoeren.

De Kust en de Ardennen bleven trekpleisters bij uitstek, alhoewel het opviel dat er minder drukte was dan bij vroegere TTB-dagen.

Velen verkozen dit jaar een stadsbezoek. Antwerpen, Gent, Hasselt en Tongeren lagen goed in de markt, maar de absolute topper was Brugge.

• EURAILSPEED

Voor de tweede keer werd er een kongres op wereldniveau gehouden omtrent de hogesnelheidstreinen in Europa. Samen met de Europese Commissie, de Internationale Spoorwegunie (UIC) en de Gemeenschap van Europese Spoorwegen werd gedebatteerd over de samenwerkingsmogelijkheden bij de Europese spoorwegindustrie.

Van 5 tot 8 oktober stonden in het Franse

station Lille-Flandres een aantal hogesnelheidstreinen voor het publiek tentoongesteld.

Deze tentoonstelling bood een prachtig overzicht van de Europese HST, die binnen en buiten konden worden bezichtigd.

Naast de nieuwste Franse HST (de "TGV Duplex", een dubbeldeks - HST van de nu reeds derde generatie!) trof de bezoeker er de Spaanse AVE, de Italiaanse ETR 460 en 500, de ICE van de Duitse Spoorwegen, de Zweedse X200 en de nu stilaan overbekende Eurostar aan. J.M.

• Aanpassing infrastructuur voor de HST

Door de komst van de HST zijn er uitgebreide aanpassingswerken inzake seininrichting te verwachten. Reden hiertoe zijn de driefasige tractiemotoren die de hogesnelheidstrein aandrijven. Tot nog toe werden alle motorstellen en elektrische locomotieven van de NMBS uitgerust met gelijkstroom-seriemotoren, dit op de reeks 20 na. Deze laatste bezit motoren met onafhankelijke bekrachtiging, maar het zijn desondanks evengoed gelijkstroommotoren.

Vanaf de eerste elektrificatie in 1935 werd door de NMBS resoluut voor gelijkstroomtractie gekozen. Het logische gevolg hiervan is dat de zwakstroomkringen, die voor de bezetmelding op het spoor worden aangesloten, dan ook wisselstroomkringen zijn (gevoed vanuit het 50 Hertz-net), om mogelijke invloeden van de tractie uit te sluiten. Nu is het ondertussen mogelijk geworden, met het aanwenden van de vermogens-elektronica, om een kunstmatig draaiveld te creëren waarmee 3-fasige motoren kunnen worden gevoed. Dit draaiveld kan worden geregeld van 0 Hertz (omwentelingen per seconde) tot bijvoorbeeld 125 Hertz, naargelang de gewenste snelheid. De synchrone tractiemotoren volgen dit draaiveld perfect, ook onder vollast. De asynchrone tractiemotoren hebben een magnetische slip van enkele procenten en ijlen bij vollast enigszins na. De beide soorten 3-fasemotoren bezitten echter het voordeel dat de aandrijfwielen niet echt kunnen doorslippen bij het opschakelen, dit in tegenstelling tot de tot nu toe gebruikte seriemotoren. Bij verlies van de adhesie (wiel-rail) werkt de 3-fasemotor onmiddellijk zelfcorrigerend. Ook bij afdalingen volgt deze motor het opgelegde draaiveld, zodat niet permanent moet worden bijgeschakeld. De 3-fasemotor is onderhoudsarm en aanzien-

lijik minder in gewicht en de storingsgevoelige collectoren ontbreken.

Het voordeel om zeer dicht en permanent tegen de adhesiegrens (wiel-rail) te kunnen rijden is niet te onderschatten. Voor eenzelfde vermogen kunnen de locomotieven met de helft lichter worden gemaakt en kan worden volstaan met 40% minder aandrijfwielen, waardoor de spoorinfrastructuur aanzienlijk minder slijtage oploopt. De kostprijs van eenzelfde trekkracht is dus ook bijna tot de helft teruggelopen. Nadeel van dit alles is dat de spoorstroomkringen (seininrichting) ongevoelig moeten worden gemaakt voor locomotieven met een draaiveld dat toevallig rond de 50 Hertz-band (of een veelvoud van 50) tractie geeft.

Op termijn moet dus het hele NMBS-net worden beveiligd en aangepast aan de 3-fasige tractie, en dit zeker met de komst van de nieuwe reeks 13 dienaar alle waarschijnlijkheid ook asynchrone 3-fasenmotoren zal bezitten. In een eerste fase wordt tegen het einde van dit jaar het grensbaanvak Essen-Roosendaal vrijgegeven voor de HST, dit om de NS toe te laten het omwisselen van de voedingsspanning te beproeven. Tegen het einde van april 1996 moet de HST op eigen kracht lijn 36 kunnen berijden tot Luik. Ook einde april '96 moeten de lijnen 25 (sectie Brussel - Berchem) en 12 (sectie Antwerpen Oost - Essen) zijn aangepast, samen met de verbindingsboog tussen Berchem en Antwerpen Oost. Tenslotte moet tegen einde mei '96 de sectie Berchem - Antwerpen Centraal - Antwerpen Oost beschikbaar zijn voor de HST.

Het niet toelaten van de HST op het niet aangepaste net heeft verstrekkende gevolgen. Zo is er geen enkele omleidingsreisweg beschikbaar ingeval van stremming of storing. Wel moet op de volledige lijn 25 op tegenspoor kunnen worden gereden, uiterlijk met het ingaan van de nieuwe HST-dienst volgend jaar. Voor de sectie Mechelen - Vilvoorde is vanaf 30/11/95 de tegenspoorsignalisatie in dienst gesteld, samen met een nieuwe seinsectionering geschikt voor 160 Km/h. Deze snelheidsverhoging was reeds in 1980 goedgekeurd, lang voor er sprake was van de HST, en hing samen met de herelektrificatie van deze lijn. Pas tegen 2002 zal de volledige herelektrificatie en de snelheidsverhoging naar 160 Km/h voor lijn 25 een feit zijn. E.H.

DE LIJN

ANTWERPEN

• Reclametrans en -bussen (tot 15 oktober 1995)

7009: De Grundig-publiciteit werd eind augustus vervangen door een integrale gekleefde reclame voor het jeansmerk CHAR-RO. De dakrand is bruin, de hoofdtoon is geel, met daarenboven een bakstenen muurmotief. De wagen is in die gedaante op 31 augustus op de Antwerpse sporen verschenen.

7013: Hugo Van Praag is "uitverkocht" sinds 6 oktober. Na twee jaar heeft hij er het bijltje bij moeten neerleggen ten voordele van FNAC-Groenplaats. In een gele gekleefde livrei is deze wagen rond 7 oktober

1995 gaan rondtoeren. De eigen schildering van het rijtuig is nog steeds rood-wit.

7060: Na één jaar STEPS heeft deze tram zijn reclamekleedij verwisseld voor "DVV - Kinderen hebben geen remmen". In een oranje outfit toert 7060 rond sinds 30 augustus 1995. Ook dit rijtuig draagt nog steeds de "Antwerpse" kleuren.

1001: Eveneens sinds eind augustus valt deze bus (Mercedes-Jonckheere) te bewonderen in een oranje plunje. Geen DVV echter, doch publiciteit voor Tunesië. Het betreft dezelfde reclame (op dezelfde bus) als in het voorjaar 1995, maar toen opteerde men voor een lichtblauwe achtergrond.

• Deurbeveiligingssysteem op lijn 12 (zie ook RR 41)

De Lijn heeft het geluidssignaal dat het sluiten van de deuren aankondigt, op drie voertuigen gewijzigd. PCC's 7062, 7065 en 7066 rijden nu rond met een minder storende zoemer. Het blijft verder de vraag of de paal in de voordeurruimte al dan niet behouden blijft. Tenslotte is het sinds september 1995 mogelijk om één tot drie gekoppelde stellingen met het nieuwe deurbeveiligingssysteem in te zetten. Zoals in het vorige nummer werd vermeld, is het voornaamste "herkenningsteken" van deze trams de gele streep op de kontaktdoos van de Scharfenbergkoppeling. De proef blijft voorlopig beperkt tot de dertien trams die met het systeem werden uitgerust in juni 1995. Dit betekent, dat de PCC's die werden omgebouwd ná juni 1995 vooraansnog niet zijn voorzien van het nieuwe deurbeveiligingssysteem. E.M.

OOST-VLAANDEREN

• Sint-Pietersstation - Maria-Hendrikaplein

De aankondiging in RR41 van de start van de werken voor de heraanleg van het Maria-Hendrikaplein was blijkbaar toch weer te voorbarig. Eind oktober zijn de werken nog steeds niet gestart omdat de NMBS eens te meer bijkomende parkeerplaatsen wil voor Kiss & Ride. Na de eis voor negen K&R-parkeerplaatsen voor het verkeer komende van de Voskenslaan, wil de NMBS nu nog tien extra K&R-parkeerplaatsen voor het verkeer komende van de Albertlaan. De NMBS als verdediger van de auto? Waar blijft de zo geprezen complementariteit van trein + tram/bus?

• Verlenging Zwijnaarde

De werken voor de aanleg van de sporen op de Zwijnaardsesteenweg vorderen behoorlijk. In de eerste fase strekt de werf zich uit van aan de voet van de brug over de Ringvaart tot aan het kruispunt met de A. Kekulestraat. Eind oktober waren de spoorwerken op dit lijnvak ver gevorderd. Even ten zuiden van de Haardstedestraat gaat het dubbelspoor over in een enkelspoor, dat eindigt in het midden van de steenweg. Als gevolg van de werken op de Zwijnaardsesteenweg is buslijn 70 onderbroken. De lijn eindigt sinds 1 september aan het Roelandtplein. Tussen dit plein en Zwijnaarde Molenhoek rijdt een pendelbus. Richting Zwijnaarde rijdt deze via de Steenakker, Galglaan, De Pintelaan, Oudenaardsesteen-

weg, Buitenring-Zwijnaarde (R4) en Heerweg-Noord. Vanaf daar geldt de normale reisweg. Richting Roelandtplein volgt de pendelbus de normale reisweg tot Nederzwijnaarde (halte Hofakkerstraat) en vandaar gaat het via Heerweg-Noord, Tramstraat, Grotesteenweg-Noord, Oudenaardsesteenweg, De Pintelaan, Zwijnaardsesteenweg en Steenakker. De halten Haardstedestraat en Gestichtstraat worden niet bediend. Ook streekbuslijn 703 (Gent - Geraardsbergen - nieuw lijnummer 49) is onderbroken.

Buslijn 5/50 is omgeleid en wel langs de A. Vermeylenstraat, E. Kekulestraat en Zwijnaardsesteenweg en ontwijkt dus tijdelijk de wijk rond de Steenakker. Hierdoor vervallen 4 halten die op de omgelegde reisweg worden vervangen door 3 tijdelijke halten.

• Gent-Zuid

In juli lanceerden Naparc, uitbater van de ondergrondse parkeergarage aan het Zuid, en De Lijn een gecombineerd parkeerticket-voorbewijs. Met het (magnetisch) parkeerticket kan ook gebruik worden gemaakt van het openbaar vervoer. Bij opstap tikt de chauffeur het aantal reizigers in, hetgeen geregistreerd wordt op het kaartje. De betaling van parking en bus- of tramgebruik gebeurt ineens bij het verlaten van de parking. Het combiticket is enkel te gebruiken binnen de Gentse stadszone. Elke rit kost 30 frank. Daar waar het combinatie-ticket een bescheiden succes kende tijdens de Gentse Feesten, schrompelde het gebruik in de maanden nadien volledig ineen.

• Tramlijnen 13 en 20

Gent is twee tramlijnen rijker! Tramlijn 13 (St-Pietersstation - Rabot) rijdt al een tijdje maar werd nu ook geofficialiseerd op de halteborden. Aan een haltebord aan het St-Pietersstation verscheen ondertussen ook een nieuwe lijn 20! Het gaat hier wel om een vergissing, vermits eigenlijk lijn 22, St-Pietersstation - D.C. Gentbrugge wordt bedoeld.

• Bochum-trams

Bochum-tram 68 kwam in dienst op 1 september. Drie Bochum-trams zijn thans rijvaardig: de 60, 61 en 68. De volgende tram die wordt omgebouwd is de 67.

• Auto-arm stadscentrum

Begin september werd het LIFE-project voorgesteld. LIFE staat voor L'Instrument Financier pour l'Environnement en heeft tot doel in Gent 20.000 scholieren, 3000 leerkrachten en 1700 ambtenaren van de stad en de provincie te enquêteren naar de manier waarop ze naar werk of school pendelen. Tegen eind 1996 moet hieruit een gedetailleerd vervoerplan voortvloeien met de bedoeling het gebruik van het autovervoer in het centrum te verminderen en dat van alternatieve vervoermiddelen te bevorderen: het openbaar vervoer, de fiets of carpooling. Ook de aanleg van randparkings, de installatie van elektronische panelen die aangeven waar nog parkeergelegenheid vrij is of het verbreden van trottoirs behoren tot de mogelijke maatregelen. De studie kost 12 miljoen BEF waarvan de

Europese Unie de helft betaalt. De studie wordt geleid door het Nederlandse bureau Traject en loopt in samenwerking met Taxi-stop, Langzaam Verkeer en de Gentse actiegroep Scholen in het Centrum (SIC) (zie ook RR 41).

• Lijn 6 opgebroken

Zoals aangekondigd in RR 41 werden in augustus in de wijk Meulestede de restanten van de sporen van voormalige tramlijn 6 opgebroken. BVC

WEST-VLAANDEREN

• Reclame op de kusttrams (zomer 1995)

Net zoals de vorige jaren, volgt hier een lijst met de reclamevloot aan onze kust.

6001: VLAANDEREN-EUROPA 2002.

Het betreft dezelfde publiciteit als in 1994.

6002: MEXX, sinds midden juli 1995 (voordien Filmnet).

6004: TRUDO.

6005: CITIBANK. Ook hier gaat het om dezelfde reclame als vorig jaar.

6006: MULTIPASS. Deze publiciteit werd in de herfst van 1994 in een nieuw jasje gestoken.

6007: RADIO 2: zelfde publiciteit als de vorige jaren.

6010: MELI: onverwoestbaar.

6013: SEA LIFE CENTER Blankenberge.

6015: VIESSMANN: dezelfde publiciteit als vorig jaar, doch in het voorjaar integraal opnieuw gekleefd.

6016: HET NIEUWSBLAD KUSTEDITIE: zelfde publiciteit als de vorige jaren.

6017: TOURING WEGENHULP-TOURING CLUB: idem als in 1994, doch in juli 1995 licht aangepast.

6018: MELI: even onverwoestbaar als broer 6010.

6019: FOCUS TV-JACOBINS KRIEK: idem als in 1994.

6022: TRUDO: dezelfde publiciteit als vorig jaar, doch opnieuw gekleefd.

6034: BLOSO-GORDEL.

6036: TRUDO: zelfde opmerking als bij 6022.

6037: TV 1: idem als de vorige jaren, doch de dakrandtekst werd aangepast aan de uitzendingen van Zomerkuren.

6038: VIESSMANN.

6039: LIPTON ICE TEA: idem als de vorige jaren. E.M.

MIVB

• Trams type 2000

Alle trams van dit type zijn nu in dienst! Het laatste exemplaar, prototype 2001 dat terug naar BN was gekeerd om conform te worden gemaakt aan de serie-exemplaren, sloot op 5 september de rij en was vanaf toen beschikbaar voor de gewone exploitatie. Momenteel wordt de reeks echter nog niet geheel benut: kleine voorvallen kunnen namelijk grote gevolgen hebben. Zoals we in het vorig nummer van Rail-Revue reeds schreven, voorzag de MIVB dat lijn 94 vanaf 1 september volledig met nieuwe trams uitgerust zou worden. De staat van de sporen op de Koninginnelaan in Schaar-

beek stak hier echter al snel een stokje voor: reeds in de namiddag besliste men om voorlopig terug met 7700-en te rijden. Hierdoor ging de geplande inzet van de vrij te komen 7700-en op de lijnen 18 en 56 doorstreep niet door, zodat hier nog steeds 7000-en te zien waren bij het begin van het nieuwe schooljaar.

Wel zijn de trams type 2000 vanaf 1 september op lijn 92 doorstreep (Louiza - Fort Jaco) verschenen. Deze situatie lijkt definitief te zijn, maar zolang de lijn 94 niet volledig met nieuwe trams wordt uitgebaat, is het voorbarig om nu al over de definitieve inzet van de verschillende tramtypes te spreken.

• Trams type 7000

In de maanden augustus en september is een nieuw lot buiten dienst gestelde 7000-en naar de sloper gebracht. Deze maal was het de beurt aan de 7010, 7013, 7015, 7034, 7044, 7056, 7080, 7088, 7131 en 7134 om hun collega's in de trahemel te vervolgen. Op het afstel terrein Vandermeerenstraat in Molenbeek staan bijgevolg geen 7000-en meer. Enkel de werkwagens 1 en 47, alsook twee-asser 9086 staan er nog op een stille dood te wachten. Ook PCC 7161 wacht vermoedelijk hetzelfde lot. Dit rijtuig - in dienst op lijn 18 - botste op 29 september achteraan op de stilstaande 7803 (lijn 81) op de De Smet de Naeyerlaan in Laken. De schok was hevig en de schade groot. Het is nu maar de vraag of het eerstgenoemde rijtuig nog hersteld zal worden, hoewel het een rijtuig van de laatste serie is. Het zou dus de eerste PCC van de vierde serie kunnen zijn die buiten dienst gesteld wordt.

Er is echter ook goed nieuws. PCC 7048, die buiten dienst stond in Molenbeek, werd verkocht aan het nieuwe spoorwegmuseum in Treignes. Op 24 augustus laadde men de tram in Brussel op en bracht men hem naar Olloy-sur-Viroin. Het vervolg van het traject naar Treignes werd afgelegd over spoor-

lijn 132 (Mariembourg - Treignes), waarbij autorail 4616 de tram tot in het museum duwde. Momenteel staat de tram helemaal vooraan in het museum op spoor 2 en het ziet er niet naar uit dat hier snel verandering in zal komen. Aangezien er op de museumlijn geen bovenleiding is en er ook niet met een aangekoppelde generatorwagen gereden zal worden, zijn dromers en fans met deze gewaarschuwd. De 7048 werd grondig opgepoetst vooraleer tentoongesteld te worden, maar is niet herschilderd. Ook de Duitse eigenaars van onze voormalige 7000 hebben het transport van 'hun 3060' naar Hamburg georganiseerd. De tram werd op 7 september opgeladen in de stelpplaats van Molenbeek.

De situatie op 15/10/95 zag er dus als volgt uit:

Museum Hamburg: 3060 (7000)

Museum Woluwe: 7047, 7093

Museum Treignes: 7048

Scholing: 7060, 7070

Buiten dienst Schaarbeek: 7081, 7118, 7124, 7126

Buiten dienst Elsene: 7004, 7005, 7014, 7018, 7030, 7090, 7109, 7119

Buiten dienst Woluwe: 7017, 7026, 7032, 7041, 7052, 7076

In dienst: 7003, 7006-7009, 7011, 7012, 7016, 7019-7022, 7027, 7028, 7029, 7033, 7035-7039, 7042, 7043, 7045, 7053-7055, 7057-7059, 7061, 7062, 7064, 7065, 7067, 7069, 7071, 7072, 7074, 7077, 7078, 7079, 7129, 7156-7171

• Autobussen (situatie september)

Zoals in het vorige nummer vermeld, zijn de oude Fiat-autobussen op 1 september niet terug in de Brusselse straten verschenen. Na de reeks Van Hool-Leyland en Van Hool-Daf is het dus ook definitief afgelopen met de Fiat-bussen. Enkel de bussen 8565, 8605, 8649, 8650 en 8653 worden nog gebruikt voor de rijsschool in Haren, maar hun num-



Het nieuwe spoorwegmuseum van Treignes omvat niet alleen een interessante verzameling binnen- en buitenlandse treinen. Onlangs werd ook een eerste tramrijtuig verwelkomd, de PCC 7048 van het Brusselse net. 23 september 1995, foto Stefan Justens.

merplaten zijn verwijderd. Begin augustus werden de volgende buiten dienst gestelde exemplaren verkocht aan de stad Odessa (Oekraïne): 8601, 8603, 8621, 8622, 8754 en 8755. De laatste twee rijtuigen zijn nog overlevenden uit de reeks Van Hool-Fiat 6 en stonden reeds vele maanden op non-actief in Haren. Wanneer het konvooi op eigen kracht, getooid met transitplaten, richting Odessa vertrok, was het dan ook niet verwonderlijk dat de 8755 het in de buurt van St.-Truiden voor bekeken hield en door enkele MIVB-techniekers terug naar Haren gebracht moest worden. Dit rijtuig zal een nieuwe poging ondernemen wanneer het volgende lot autobussen vertrekt.

• Spoorwerken

Tijdens de zomermaanden werden de spoorknooppunten van het Flageyplein en de Bareel van St.-Gillis vernieuwd. De werken voor de heraanleg van het Koninginneplein in Schaarbeek, inclusief een lus rond de St.-Mariakerk, waren medio oktober nog niet beëindigd.

Op 18 september startten de werken voor de vernieuwing van het tracé Stiénonlaan - terminus Houbas de Strooper (lijn 18). Om de werken niet te hinderen werd lijn 18 vanaf die datum beperkt tot de keerlus van het Brugmannhospitaal. Een pendelbus reed op het resterende gedeelte. Wanneer u deze regels leest, is deze werf reeds beëindigd. Inmiddels zijn echter ook de spoorvernieuwingswerken van 1995 begonnen: de vernieuwing van het traject Montgomery - Woluwe stelplaats - Madouxlaan (lijnen 39 en 44). Als gevolg hiervan wordt het tramverkeer tijdens wekdagen als volgt beperkt: vanaf 20h30 rijdt een buslijn 44 tussen Mérode en Tervuren, terwijl het tramverkeer pendelt tussen Ban Eik en de Madouxlaan. Vermits op laatstgenoemde plaats geen keermogelijkheid is, wordt met 7700-en op enkelspoor gereden tussen Stokkel en de Madouxlaan.

Verder werden op talrijke plaatsen kleinere herstellings- en vernieuwingswerken uitgevoerd, wat erop wijst dat de MIVB onverminderd doorgaat met de verbetering van het bovengronds tramnet. SJ

TEC

• VeBOV-uitstap

In september verdwenen bij de TEC Hainaut de laatste autobussen van het type Jonckheere-Leyland B21 uit de reizigersdienst. Deze autobussen, uit de voormalige serie 5015-5039, werden door de TEC tweedehands overgenomen van De Lijn Oost-Vlaanderen (ze waren destijds in het Gentse te zien). TEC Hainaut zette ze tot voor kort in op de lijnen vanuit de stelplaats La Louvière. De vereniging VeBOV organiseerde n.a.v. deze gebeurtenis op 2 september een schitterende afscheidsrit. Vooreerst reden de deelnemers met de oranje Jonckheere-Leyland 3.404 (ex-5021) naar Luttre. Bij de terugkeer in La Louvière werd deze bus omgeruild voor een exemplaar in de "nieuwe" buurtspoorwegschildering, de 3.414 (ex-5036). Daarna ging het richting Mor-



Op 2 september 1995 organiseerde VeBOV een interessante uitstap voor busliefhebbers. Er werd een afscheidsrit gereden met twee Jonckheere-Leylandbussen, afkomstig van het Gentse net. We zien autobus 3.404 op een landelijke weg, even buiten Luttre, foto Stefan Justens.

lanwelz, Binche en de voormalige tramlijn 90, met onderweg de onvermijdelijke foto-stops. Als toemaatje werd nog een rit gemaakt met een tweede bustype dat ook gedoemd is te verdwijnen, n.l. het type Van Hool-Daf AI 119/2. Hiervoor werd autobus 3.170 (ex-4717) in TEC-schildering ingezet. De rondrit leidde langs enkele typische plaatsen in de regio: Bois-du-Luc, de oude scheepslift van Thieu en de nieuwe (onafgewerkte) scheepslift van Strépy, waarmee nogmaals werd aangetoond dat in Henegouwen niet alleen geld verspild is aan metrowerken. Om de dag te eindigen werd een bezoek gebracht aan de stelplaats van Casteau (tussen Mons en Soignies) waar een collectie (niet gerestaureerde) autobus-

sen is ondergebracht. Voor de gelegenheid werd gezorgd voor een 'line-up' van alle rijvaardige exemplaren, waaronder de rookbrakende en stinkende Brossel-Leyland nummer 3135, die nog bij het Antwerpse Mercantile dienst gedaan heeft. Aan de voorheen gepubliceerde lijst van NMVB-museumbussen die in Casteau bewaard worden, moet nu ook autobus 4348 van de TEC Namen-Luxemburg worden toegevoegd.

SJ



De namiddag werd onder meer besteed aan een bezoek van de stelplaats van Casteau, waar een indrukwekkende collectie autobussen wordt bewaard. De hoofdeigenaar sprak de wens uit om van deze typische en intakte buurtspoorwegs site een autobusmuseum te maken. Op de foto zien we vlnr. het A 120-prototyp 5090, Jonckheere-Volvo 4348 en Van Hool-Daf 4447, foto Stefan Justens.

Lezersforum

Belgische HO-modellen

Op basis van de lijst van Belgische HO-modellen van goederenwagens, verschenen in uw reeks artikelen over het goederenvervoer (vanaf RR nr. 28) en mijn eigen opzoekingen, heb ik een lijst samengesteld van praktisch alle Belgische HO-treinmodellen die er geweest zijn.

Ik pretendeer niet volledig te zijn: messingmodellen en kleinschalige series van ambachtelijke producenten zijn bewust niet opgenomen. Die modellen zijn duur en te moeilijk verkrijgbaar om de hobby een betere bekendheid te geven. Rail-Revue mag deze lijst, indien gewenst, gebruiken. Ik verwacht ook graag opmerkingen en/of aanvullingen! Hopelijk komt er ooit een publikatie met een totaal-overzicht van de Belgische modellenmarkt.

Nu even voor mezelf: in de nrs. 27 en 28 schreef Guy Van Meroye artikelen over zelfbouw van huisjes, met seinhuizen van de lijn Antwerpen - Boom als voorbeeld. Ik ben voor de vereniging "Leireken" uit Steenhuffel op zoek naar alle mogelijke info over de oude, verdwenen spoorlijn 61 Antwerpen-Zuid - Boom - Londerzeel - Aalst, waardoor die artikelen mijn extra aandacht trokken. Welke info bezit de heer Van Meroye over deze lijn en haar geschiedenis, en hoe wil hij die delen?

Graag uw reactie!
Philippe Callaert, Bunderstraat 8, 1745 Opwijk. Tel. 052/35.16.04

De door lezer Callaert samengestelde modellenlijst vertegenwoordigt een bewonderenswaardig monnikenwerk: het oudst vermelde model dateert, voorzover bekend, uit 1967 en er werden niet minder dan 565 verschillende stoomloks, elektrische en diesellokomotieven, motorstellen, rijtuigen en wagens in opgenomen. De lijst vermeldt, per model: merk, model, catalogusnummer, uitgiftejaar, periode, UIC-type, B-typonummer, wagennummer, wagentype, eventueel opschrift, omschrijving, kleur, eventueel opzettelijke fabrieksvervuiling en, tenslotte, opmerkingen.

Dit indrukwekkend werkstuk heeft slechts één "nadeel", het is nl. veel te omvangrijk om als bijdrage in Rail-Revue te worden opgenomen. Vermits een en ander - gelukkig - op een PC werd gerealiseerd, raden wij geïnteresseerde lezers aan, schriftelijk of telefonisch bij de heer Callaert te informeren hoe zij deze lijst in bezit kunnen krijgen (n.v.d.r.: dat kan - vanzelfsprekend - niet gratis gebeuren!).

Onzerzijds spelen wij de door ons ontvangen kopij door naar medewerker Guy Van Meroye met het verzoek, er de nodige en verdiende aandacht aan te besteden. Bovendien durven wij er bij onze modelbouw-specialist op aan te dringen, t.z.t. en indien mogelijk, ook gevolg te geven aan de vraag van de heer Callaert.

De redactie

Koersborden TB en MIVB

Het bestaan van de tot op heden verschenen 16 bladen koersborden van de TB en de

MIVB zal de lezers van Rail-Revue intussen wel bekend zijn (zie RR 40, blz. 141). Hopelijk komen er nog 4 bladen bij om de reeks te besluiten.

De koersborden die als model dienden werden gemaakt op originele grootte (1,32 m x 0,52 m) en, gezien de interesse bij de tramliefhebbers, heb ik besloten ze te koop aan te bieden, of althans een gedeelte ervan.

Deze borden zijn perfect wat presentatie betreft, en zeer geschikt als versiering, wat niet altijd het geval is voor afgedankte borden, meestal te koop aangeboden op rommelmarkten.

Er bestaat slechts één enkel exemplaar van elk bord en een opnieuw bijmaken is uitgesloten.

De prijs bedraagt 2.500 F.
L. Fardeau, Forumlaan 13/9, 1020 Brussel.
Tel. 02/262.07.26

"Braine-le-Comte" en AR.246 (RR 41)

Omtrent de inhoud van het artikel op blz. 7: NMVB/SNCV "Braine-le-Comte" door de heer Guy Van Meroye heb ik toch enkele opmerkingen. Er is bv. nergens sprake van de reeks 9715-9728, gebouwd door Braine-le-Comte en besteld op 27 juni 1928. In de eerste kolom, onderaan bladzijde 7, wordt gemeld dat de 9820 tot 9849 werden gebouwd door Familleureux; dat is verkeerd, want deze 20 rijtuigen werden gebouwd te Senefte (bestelling van 9 oktober 1929). In de tweede kolom wordt gemeld dat de 9890-9892 grote filmkasten kregen in 1939; ik wil er de aandacht op vestigen dat ik op 15 augustus 1947 met de 9891 heb gereisd tussen Namur en Onoz: de 9891 had geen grote filmkast maar wel een koersbord (op deze dag als lijn 9). In de derde kolom is er sprake van de 9994; het elektrisch motorrijtuig 9994 was echter van het standaardtype op draaistellen (in Antwerpen, later in West-Vlaanderen). De opsomming van de verschillende reeksen stemt niet met de werkelijkheid overeen. U vindt hierna de verschillende reeksen van het type Braine-le-Comte, voorafgegaan door de besteldata:

27.06.1928:	9715-9728
09.10.1929:	9820-9849
30.11.1929:	9850-9859
08.02.1930:	9860-9873
10.03.1931:	9880-9899
10.03.1931:	9901-9919
14.03.1931:	9920-9939
15.06.1931:	10006-10018

Op bladzijde 19, middelste kolom, stelt de heer Roovers uit Tongeren de vraag of AR.246 in Kortrijk heeft gereden met een pantograaf. Op deze vraag moet ik "neen" antwoorden. In Kortrijk waren er drie spoorauto's met een pantograaf: 236, 243 en 255. Vermoedelijk heeft iemand de 246 verward met ofwel de 236 ofwel de 243.

Eveneens op bladzijde 19 wordt een publikatie van de heer Van Daele omtrent het Gentse openbaar vervoer vermeld. Er wordt niet gezegd hoeveel bladzijden deze brochure telt en het formaat wordt niet opgegeven.

Op bladzijde 6 komt "Verenigingsnieuws" voor. Zou het mogelijk zijn de bijeenkomsten in Brugge te vermelden, die worden gehouden op de tweede zaterdag van de maand (niet in januari, mei en november)

om 14.30 u in het NMBS-stationsbuffet of soms bij mij thuis. Afspraak aan de ingang van het NMBS-station in Brugge. Tram- en autobusliefhebbers zijn van harte welkom. Daniël De Volder, Eigen Heerdlaan 26, 8200 Brugge.

Ik ben u veel dank verschuldigd voor de wijze waarop u de (ongewild) ontspoorde en door de heer Van Meroye "bestuurde" Braine-le-Comte's terug op het juiste spoor hebt gezet. Toch eventjes nuancerend moet ik hieraan toevoegen hoe snel en gemakkelijk eerder wie zich kan vergissen: uzelf schrijft bv. dat de reeks 9820-9849 uit twintig stuks bestond. Naarmijn mening moeten dat dertig wagens zijn geweest.

Deze nuancering geldt nog meer bepaald uw reactie op de vraag van de heer Roovers i.v.m. AR.246 (gelieve hierna het door de heer Cohn ingezonden stukje te willen lezen). Hieruit moge eens te meer blijken, dat zowel wat in het menselijk geheugen is opgeslagen als wat in officiële archiefstukken is terug te vinden, met de nodige omzichtigheid moet worden geïnterpreteerd en aangewend: er bestaan inderdaad foto's van de AR's 236, 243 en 255 met pantograaf; niets sluit echter uit dat ook AR.246 in die gedaante heeft gereden (cfr. de heer Cohn). Dat hieromtrent eventueel niets in de NMVB-jaarverslagen is terug te vinden, mag alleen maar bewijzen dat aan de "top" lang niet alles was geweten wat aan de "basis" gebeurde - en ik spreek uit ervaring!

De tekst omtrent de brochure over het Gentse openbaar vervoer werd integraal gepubliceerd zoals hij mij door de betrokken "Denkclub T3" werd bezorgd. Rail-Revue kon aan die tekst onmogelijk ontbreken of onbekende gegevens toevoegen.

Tenslotte geef ik, zoals u reeds zult hebben opgemerkt, graag gevolg aan uw verzoek tot bekendmaking van de door u ingerichte bijeenkomsten voor tram- en autobusliefhebbers.

S.C.

Terug van weg geweest?

Zestig jaar geleden vond men, in het spoorboekje geldig van 15 mei 1935 tot 5 oktober 1935, onder tabel nr. 10, een dagelijkse bootdienst tussen Antwerpen en Harwich, met aansluitende treindiensten naar verschillende Britse steden als Edinburgh, York, Birmingham enz.

Zestig jaar later vindt men, in het spoorboekje geldig van 28 mei 1995 tot 23 september 1995, onder de tabellen nrs. 92, 93 en 94, dagelijkse treindiensten met Eurostar van Brussel naar Londen. Merkwaardig: de namen van diverse Britse steden uit 1935 komen er opnieuw in voor (Edinburgh, York, Birmingham enz.)!

Luc Wenes, Edegem

Nog Braine-le-Comte's en AR's

- In het artikel over de Braine-le-Comte tweeassers schrijft de auteur dat deze trams werden gebouwd door vijf Belgische constructeurs en dat de nummering onder meer ook de reeks 9901-9939 omvatte. Welnu, in de bijdrage "Werkwagens van toen" (XVIII) in RR 38 vermeldt de inleiding: "In 1931-32 werden door Dyle en

Bacalan de tweeassers 9920-9939 gebouwd...". Deze firma komt echter niet voor in genoemde lijst van vijf Belgische constructeurs. Betreft dit een tegenstrijdigheid of een misverstand? Graag een woordje uitleg.

- Daar datzelfde artikel een historische toelichting brengt over de tweeassige Braine-le-Comte rijtuigen, bij gelegenheid van het uitbrengen van een tramkit op schaal, is het normaal dat er niet wordt gesproken over de Braine-le-Comte draaistelrijtuigen. Deze fraai ogende trams - persoonlijk vind ik ze mooier dan de S-wagens - werden, meen ik, in 1948 gebouwd. Hoeveel reden er van dat type rond en waar? Kan dit geen artikeltje opleveren?

- In RR 40, blz. 129, publiceert u een foto van AR.292. Van dit type werden 6 trams gebouwd volgens een ontwerp van de NMVB-groep Hasselt, genummerd 291-296. De 291 had wel schuifdeuren i.p.v. plooiddeuren. Werd geen enkel van deze tramrijtuigen bewaard?

Aansluitend hierop: AR's 284-288 waren eveneens vierassig maar van het "standaard"-type. Werd ook van deze reeks geen enkel exemplaar van de sloper gered?

Henri Hermans, Houthalen

- Dat er met het Braine-le-Comte artikel iets is misgelopen blijkt reeds uit de hiervoor gepubliceerde brief van de heer De Volder. Ikzelf beschik echter niet over precieze gegevens m.b.t. uw vraag naar de constructeurs van de verschillende Braine-le-Comte tweeassers. Ik doe hier dan ook meteen een beroep op de lezers die wel over de gevraagde informatie beschikken, met het verzoek mij deze te willen bezorgen zodat ik hierop in een volgend nummer zou kunnen terugkomen.

- De Braine-le-Comte draaistelrijtuigen kwamen vanaf 1949 in dienst als reeks 10374-10394 (21 stuks). 10374-88 beschikten over vier MTV 505-motoren van 47 kW, terwijl 10389-94 oorspronkelijk met 48 kW-motoren van het type MTV 215 waren uitgerust. Deze rijtuigen waren bedoeld voor de Charleroi'se voorstadsdiensten maar ze kwamen later ook op de regionale Hene-

gouwse lijnen voor. Zes van deze éénrichtingrijtuigen reden overigens een tijdlang op Brussel - Leuven. Slechts rijtuig 10393 bleef bewaard; het bevindt zich bij de TEC Henegouwen en ondergaat een ASVi-restauratie.

- Tenslotte en jammer genoeg: alle draaistel-spoorauto's, dus ook de door u genoemde reeksen 291-296 en 284-288 werden verschroot. Voor een volledig overzicht van het bewaarde NMVB-materieel verwijs ik naar RR 38 en 39 (op blz. 60, RR 38, wordt ten andere een foto van Braine-le-Comte rijtuig 10393 getoond).

"NASCHRIFT": Toen de voorbereiding van dit RR-nummer reeds zo goed als voltooid was ontving ik, omtrent de Braine-le-Comte tweeassers, op 30 oktober 1995 een op 18 september gedateerde, zeer uitgebreide brief van de heer Eveleens Maarse uit Arnhem. Dit schrijven bevat een uitzonderlijk aantal bijkomende gegevens omtrent ons onderwerp, wat mij zou kunnen aanzetten er een (tweede) artikel aan te wijden. Ik vrees nochtans dat ik daarbij nog maar eens op een aantal tegenstrijdigheden zal stoten. Reeds nu ontstaat er tegenspraak tussen de verschillende bronnen: de heer Van Meroye spreekt over elf reeksen Braine-le-Comte tweeassers, de heer De Volder reduceert dit aantal tot acht terwijl de heer Eveleens Maarse bv. de "De Volder"-reeksen 9820-49 en 9880-99 dan weer in twee "blokken" opdeelt, wat zodoende een (voorlopig?) totaal van tien reeksen oplevert. De brief van lezer Eveleens Maarse verstrekt echter geen volledig uitsluitsel omtrent uw (terechte, zo blijkt) vraag naar de verschillende constructeurs: zijn het er nu vijf of zes of hoeveel geweest?

Hierbij sluit ik voorlopig af. Het laatste woord over de Braine-le-Comte tweeassers is echter nog niet gesproken... S.C.

**NMVB-beveiliging en pantograaf-
autorails** (lezersbrief van de heer Roovers in RR 41)

1. Er bestond in Kortrijk, tot circa 1958, een verbindingsspoor tussen enerzijds de lijnen naar Moeskroen (elektrisch) en naar Doornik (AR) en de vóór het station vertrekken-

de lijnen D, KM, Dadizele en Aarsele. Dit verbindingsspoor werd gebruikt door goederentreinen en ook omwille van een kortere reisweg naar de stelplaats Kortrijk voor de wagens van lijn KMx (Kortrijk - Moeskroen - Franse grens). Het spoor had een gelijkgrondse kruising met de NMBS-lijn Gent - Kortrijk, kruising die door middel van een ontsporingswissel met stopsein werd beveiligd (foto 1: gezien in de richting van de overweg). Het spoor boog dan links af en bereikte de overweg (foto 2; beide eigen foto's). Ik weet niet of er nog andere dergelijke beveiligingsinrichtingen hebben bestaan.

2. Betreffende AR.246 vind ik in mijn "tramspotting"-lijsten van toen volgende gegevens terug:

- AR.246 in 1953 gezien op Kortrijk - Aarsele, met bws 11695 en 11674;
- eveneens in 1953 op dezelfde lijn, met bws 10634 en 10605 (alle vier bws van het type "Kortrijk");
- in 1954 (tijdelijk) afgesteld in Oordegem;
- in 1955 werd AR.246 door mij genoteerd met de opmerking "pantol!" in Heule, dus op de lijn naar Dadizele.

Hierbij moet worden opgemerkt, dat de mws en AR's in Oost- en West-Vlaanderen vaak tussen de verschillende NMVB-lijnen werden heen en weer "geschoven".

Jacques Cohn, Lerinnes

Ik ben zinnens een uitgebreid artikel (misschien een bescheiden thema-brochure) te schrijven over de eerste Belgische elektrische spoorwegexploitatie (de lijn Brussel - Tervuren). Lezers die mij bij dit project kunnen helpen met het bezorgen van bv. bibliografische gegevens over vroeger m.b.t. dit onderwerp verschenen boeken, brochures, tijdschriftartikelen enz. evenals spoorvrienden die hieromtrent illustratiemateriaal bezitten (foto's, sporenplannen, materieelbeschrijvingen...) en bereid zijn mij deze documenten in bruikleen af te staan, verzoek ik beleefd met mij contact te willen opnemen.

Staf Cuyt, Meidoorn 2 - bus 9, (B) 2640 Mortsel. Tel. 03/449.10.37





Deze herfstopname geeft een duidelijk beeld van een typisch Ardeense stelplaats, gebouwd uit grijze steen en voorzien van een leien dak. Achteraan bemerkt men de watertoren met piramidedak. Opvallend zijn ook de rozetten als decoratie van de stalen draagbalk. De locomotiefloods is omgevormd tot busfloods. Amberlooup, 22 oktober 1990, foto Stefan Justens.



Voor het slepen van zware ertstreinen worden meermaals dubbeltrakties ingezet. De reeks 26 laat zich bij deze transporten niet onbetuigd. Aan kop van een beladen "mineraal"-trein staan de twee locomotieven vertrekkenklaar. De 2602 stond toen letterlijk in de zon te "glimmen"; zij was immers pas in het blauw herschilderd geworden. Merk op dat ondertussen het gele vlak op het front kwam te vervallen. Antwerpen Noord, 3 juni 1985, foto Jan Mahieu.