

# RAIL-REVUE

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



Elfde jaar - Nr. 3 (43)  
Maart 1996  
140 BEF / 9,5 NLG  
ISSN 0773-0713  
Afgiftekantoor:  
Antwerpen X

# Het medisch treinstel van de NMBS

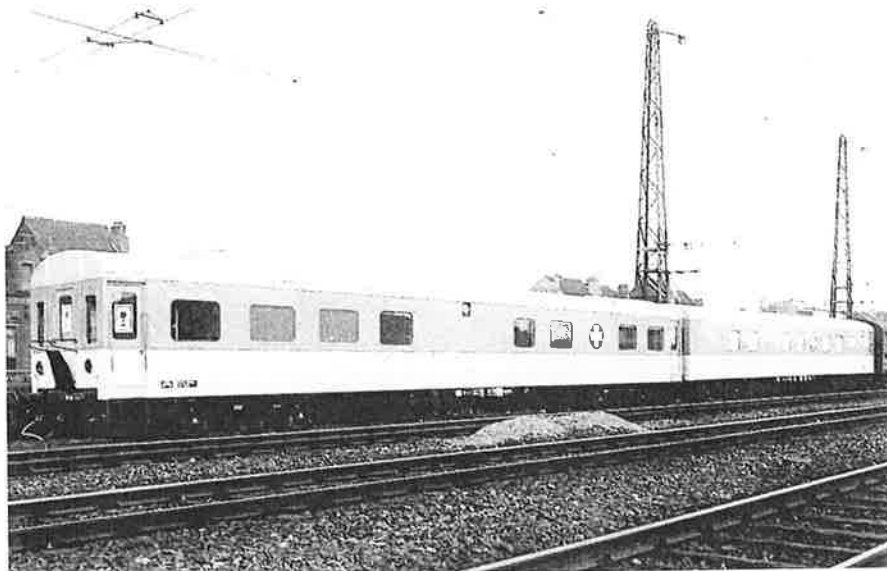
## ONTSTAAN

De arbeidsgeneeskunde volgt vanzelfsprekend de modernste evoluties van de techniek op de voet. Dit heeft als gevolg dat het aantal geneeskundige onderzoeken niet alleen toeneemt, maar dat er bovendien grondiger moet worden onderzocht.

Door de geografische spreiding van de spoorweginstallaties over het hele grondgebied moeten de spoormannen dikwijls aanzienlijke verplaatsingen doen om zich voor een geneeskundig onderzoek aan te bieden in één van de gewestelijke geneeskundige centra.

Om deze verplaatsingen tot een minimum te kunnen beperken, ontstond binnen de Maatschappij het idee om een soort mobiele onderzoeksruimte met labo te creëren. Dit leidde tot het ontstaan van het medisch treinstel.

In 1972-73 leverde de CW Mechelen dit speciale stel af. Het is samengesteld uit twee, permanent gekoppelde, metalen rij-



Foto's en documenten NMBS

## INHOUD VAN DIT NUMMER

Het medisch treinstel van de NMBS	blz. 2
De "Braine-le-Comte"-tweeassers van de NMVB	4
Belgische trolleybus(sen) bij de GVM in Arnhem	8
NMBS-elektrische lokomotief reeks 26 (slot)	10
Rail-aktueel	11
Werkwagens van toen (XXII)	16
Verenigingsnieuws	17
Lezersforum	18

**Medewerkers:** de NMBS, De Lijn, Roger Bastaens, Jacques Cohn, Luc. Couscheir, Staf Cuyt, Mark De Schutter, Daniël De Volder, Dirk Eveleens Maarse, Erik Heylen, Alain Janmart, Jan Mahieu, Eric Morbé, Wim Moréris, Noël Suys, Bernard Vancraeynest, Hubert Van den Bergh.

**Foto titelpagina:** Vanaf de nieuwe dienstregeling 1996, ingaand op 2 juni, zal de verbinding Paris - Amsterdam hoofdzakelijk worden gereden door in Thalys-kleuren geschilderde TGV-Réseaustellen, uitgerust voor het rijden onder 1500 en 3000 V gelijkstroom en 25 kV/50 Hz wisselstroom. Voor proefritten in Nederland sleepte NMBS-lok 1189 op 27 november 1995 het TGV-R-stel 4531 naar Dordrecht, waar meteen de Nederlandse ATB-installatie (Automatische Trein Beïnvloeding) werd ingebouwd. De proeven op het NS-net vonden plaats van 28 november tot 7 december. Treinbestuurder Janmart mocht het zich toen opnieuw in Dordrecht bevindende stel op 8 december terug naar ons land overbrengen met lok 2754. Deze machine, vanzelfsprekend niet geschikt voor het rijden onder 1500 V, moest tussen Roosendaal en Dordrecht vv. op haar beurt worden gesleept door NS-diesellok 6506. Een en ander leverde het toch vrij uitzonderlijke beeld op van een NMBS 27'er naast een TGV-R-stel in Dordrecht! Foto Alain Janmart.

tuigen, afkomstig uit het park van de vroegere tussenrijtuigen van de motorstellen type 1935. Het treinstel werd op 18 juli 1973 in dienst genomen.

## MATERIEEL

Na het buiten dienst stellen van de elektrische motorstellen type 1935 werd een aantal rijtuigen overtollig. De aanhangrijtuigen 212.206 en 212.208 werden als medisch treinstel omgebouwd. Deze twee rijtuigen zijn onderling door een speciale koppeling bestendig samengevoegd.

## ONTWERP

De plannen en de inrichting van de rijtuigen werden, in samenspraak met de medische diensten, door het departement Materieel ontworpen.

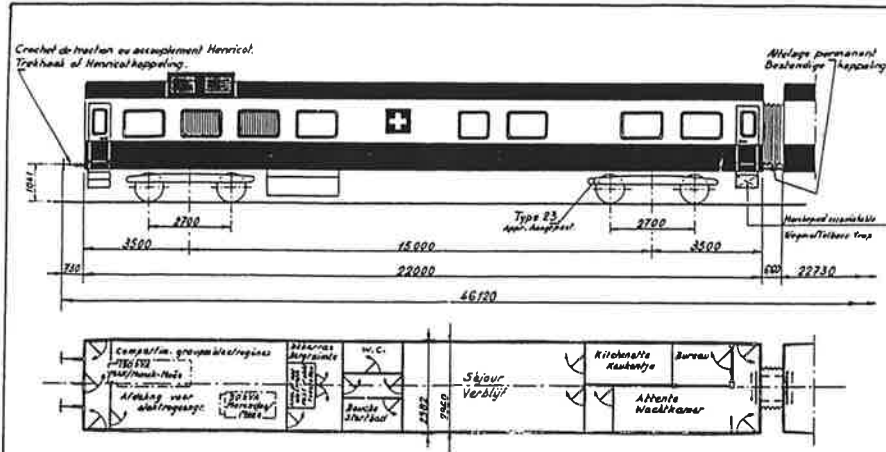
Het treinstel is volledig autonoom wat de energievoorziening aangaat.

De verschillende apparaten en de airconditioning worden gevoed door een generator die een stroom levert van 150 kVA onder een spanning van 380 V driefasige wisselstroom.

De prestaties van de installatie werden getest in het klimatologisch station in Wenen.

Het treinstel beschikt niet over een eigen aandrijf-inrichting en dient dus te worden gesleept door een elektrische of een diesellokomotief.

**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.

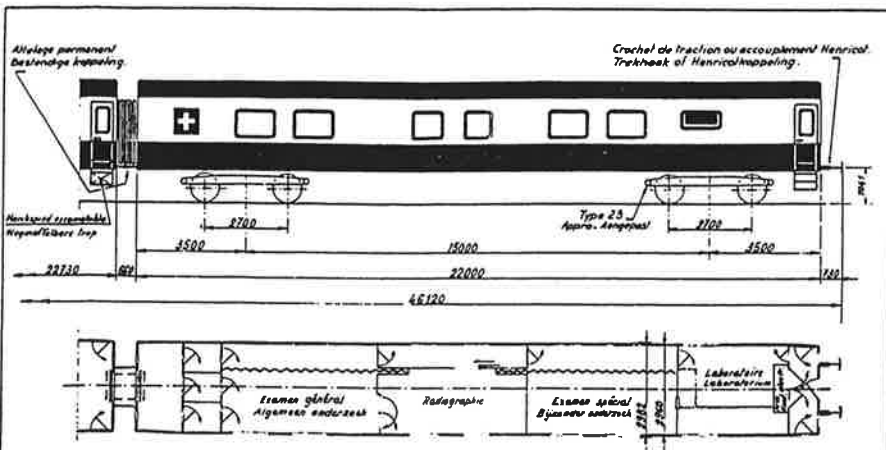
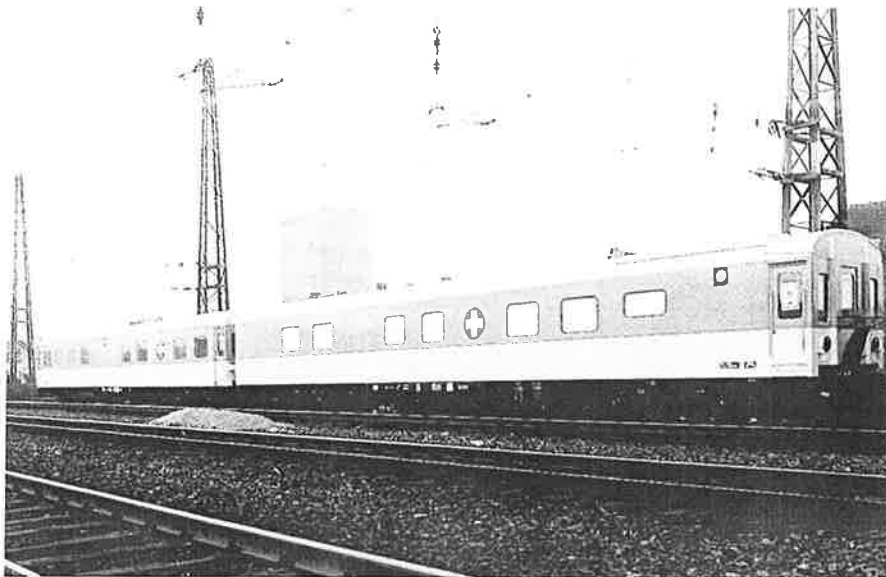


Série, Réseaux	Ancien n°. Old n°	Nouveau n°. Nieuw n°	Type	Places, Plaatsen	Tare, Tarta	Tonnage, Totaal gew	Quant., Aant.	Courbe, Bocht	Vitesse, Snelh.	Ech., Sch.
ex 35 (R)	212.206 (HV 31)	60 88 80 69031	Medic.	—	491	—	1	90m	140km/h	
Mod.										
Gew.										

**INRICHTING Rijtuig 31**

In het rijtuig 31 is een gezellige en comfortabele wachtruimte geïnstalleerd. Tegenover deze wachtkamer bevinden zich een kleine keuken en een bureau voor de administratieve werkzaamheden en het onthaal. Aan het andere uiteinde van het rijtuig staat

de diesel-generatorgroep opgesteld en is de toestellenkast ingebouwd. Voor het medisch personeel dat met het treinstel meereist is in het midden van het rijtuig een verblijfsruimte voorzien evenals een WC, een doucheruimte en een kleine bergruimte.



Série, Réseaux	Ancien n°. Old n°	Nouveau n°. Nieuw n°	Type	Places, Plaatsen	Tare, Tarta	Tonnage, Totaal gew	Quant., Aant.	Courbe, Bocht	Vitesse, Snelh.	Ech., Sch.
ex 35 (R)	212.208 (HV 32)	60 88 80 69032	Medic.	—	441	—	1	90m	140km/h	
Mod.										
Gew.										

**Rijtuig 32**

In het rijtuig 32 bevinden zich drie naast elkaar gelegen ontkleedkameretjes, die ieder in verbinding staan met de onderzoekkamers.

Er is een afzonderlijke ruimte voorzien voor het algemeen medisch onderzoek, een speciale radiografische afdeling en een spreekruimte met de nodige apparatuur voor meer speciale onderzoeken van bv. het gehoor, de ademhaling en de hartfuncties.

Aan het uiteinde van het rijtuig is een volledig uitgerust laboratorium aanwezig, waar de afgenomen stalen bloed en urine kunnen worden onderzocht.

Het rijtuig 32 beschikt verder over aangepaste apparatuur om, in geval van noodzaak, een diepgaande controle uit te voeren van de omgeving waarin de spoormannen worden tewerkgesteld, zoals in luidruchtige montageateliers e.d.

De geneesheer beschikt uiteraard over een sonometer om de omgevingsgeluiden te kunnen registreren en over een zeer gevoelig gespecialiseerd toestel om eventuele schadelijke gassen op te sporen.

Een diktafoon laat toe om de bevindingen van de geneesheer onmiddellijk en op een zeer efficiënte wijze op te tekenen en mechanografisch te verwerken.

**NUMMERING**

212.206 = HV 31 = 60 88 8069 031 - 8  
212.208 = HV 32 = 60 88 8069 032 - 6

**SCHILDERING**

De rijtuigen zijn in een rustgevend groene tint geschilderd. Onder de ramen zijn deze wagens lichtgrijs.

Vanzelfsprekend komt op de flanken het typische "medisch kruis" voor.

**GEBRUIK**

Door de volledige uitrusting met medische apparatuur is het mogelijk om een aantal onderzoeken ter plaatse uit te voeren. Dit levert een dubbel voordeel op: de geneesheer komt zelf ter plaatse en de soms verre verplaatsingen van de te onderzoeken spoormannen zijn overbodig.

**BESLUIT**

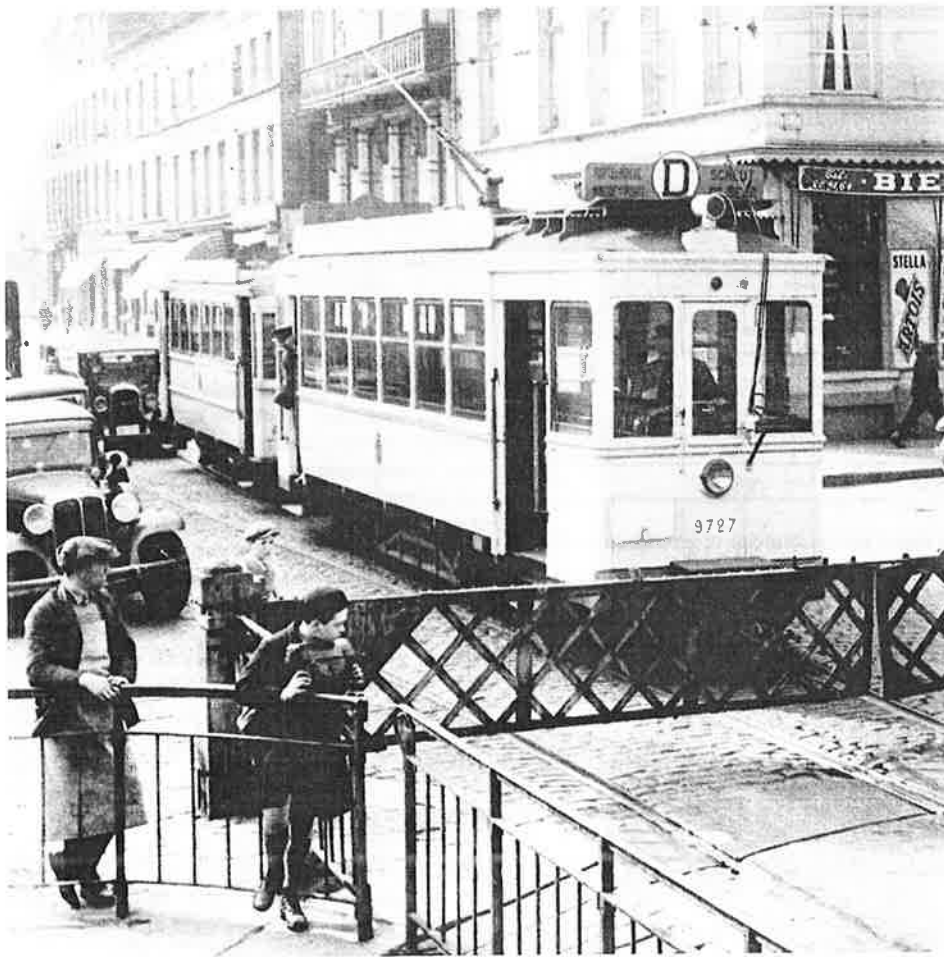
De medische rijtuigen vormen een zeer gespecialiseerde trein. Met de uitrusting is het mogelijk om op professionele wijze periodieke onderzoeken te organiseren en kunnen de hygiënische werkomstandigheden van de verschillende werkzetsels op de voet worden gevolgd.

Het medisch treinstel is een zeer volledige en mobiele installatie die het mogelijk maakt om op alle werkposten ter plaatse te komen, ook in de meest afgelegen gebieden.

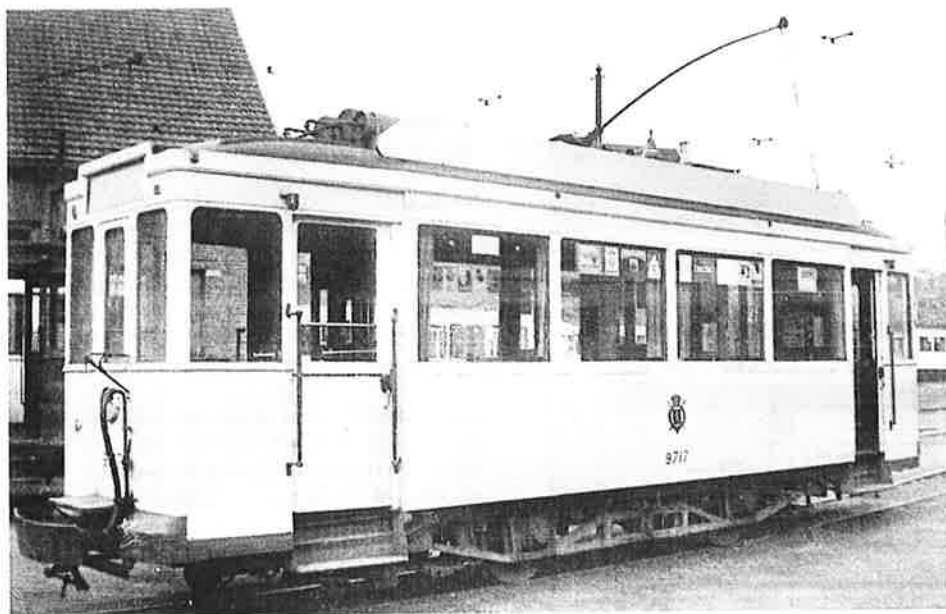
Het is vanzelfsprekend ook mogelijk om op dit treinstel een beroep te doen moest er zich bv. in een bepaalde werkzone of atelier een ernstig ongeval voordoen. Dankzij de onmiddellijk mogelijke inzet kunnen tijdig de juiste maatregelen worden genomen om de spoormannen bij te staan en om de nodige medische hulp te verstrekken.

Jan Mahieu

## De "Braine-le-Comte"-tweeassers van de NMVB



Brussel, Ninoofsesteenweg, 1935: 9727 op lijn D (Ninoofse Poort - Dilbeek) met een aanhangrijtuig uit reeks 1824-1848. Motorrijtuig in oorspronkelijke toestand, in oude beschildering met biezen en nog zonder Westinghouse-luchtrem of richtingaanwijzers. Foto Dr. H. Nicol (†), verzameling Dirk Eveleens Maarse.



Motorrijtuig 9717, hier in de stelplaats Dilbeek in 1953, dankte zijn afwijkende grote ramen en kleine filmkast aan een herstelling, als gevolg van een aanrijding in Strombeek op 10 januari 1935. De reeks 9715-28, gebouwd door Braine-le-Comte in 1928-29, gaf haar naam aan alle 143 rijtuigen die in de volgende jaren naar hetzelfde concept zouden worden gebouwd/verbouwd. De rijtuigkast was bij deze reeks echter iets korter dan bij de overige series. Het waren ook de enige rijtuigen die onderaan de fronten de typische, op ons beeld goed te onderscheiden uitstulping toonden. Foto Jacques Cohn.

Toen in Rail-Revue het artikel van medewerker Guy Van Meroye over de Braine-le-Comte tweeassers verscheen (zie RR 41, blz. 7 en 8), bleek uit de reactie van meerdere lezers dat er in deze bijdrage ongewild nogal wat vergissingen waren geslopen. Dit mag geen reden zijn om de auteur terzake iets te verwijten, vermits genoemde onjuistheden hun oorsprong vonden in de door de heer Van Meroye geraadpleegde bronnen. "100 Years of the Belgian Vicinal", het in hoofdzaak door onze medewerker op gegevens nagetrokken werk van de Britse auteur W.J.K. Davies, blijkt bij nader toezien enkele geschiedkundige vergissingen (of eventuele tikfouten, bv. 9994 i.p.v. 9894) te bevatten. De overigens fraaie fotoboekjes van de heer A. ver Elst schitteren, wat de bijschriften aangaat, beslist ook niet door historische nauwkeurigheid en ons aller Rail-Revue, tenslotte, is niet onfeilbaar!

Eén en ander maakte het noodzakelijk een tweede keer en ditmaal zeer uitgebreid naar de Braine-le-Comte tweeassers terug te keren, een taak die deze maal op de - overigens geheel vrijwillig aangeboden - schouders van lezer Dirk Eveleens Maarse uit Arnhem heeft gerust.

De heren Bastaens, Cohn en Moréls en de schrijver zelf droegen nog een steentje bij door het bezorgen van een aantal boeiende illustraties: eigen foto's of beelden uit hun verzamelingen.

Ik ben de auteur en de "foto-leveranciers" uiterst dankbaar en ik wens de RR-lezer een prettige en leerzame hernieuwde kennismaking met deze interessante NMVB-rijtuigen toe!

S.C.

### INLEIDING

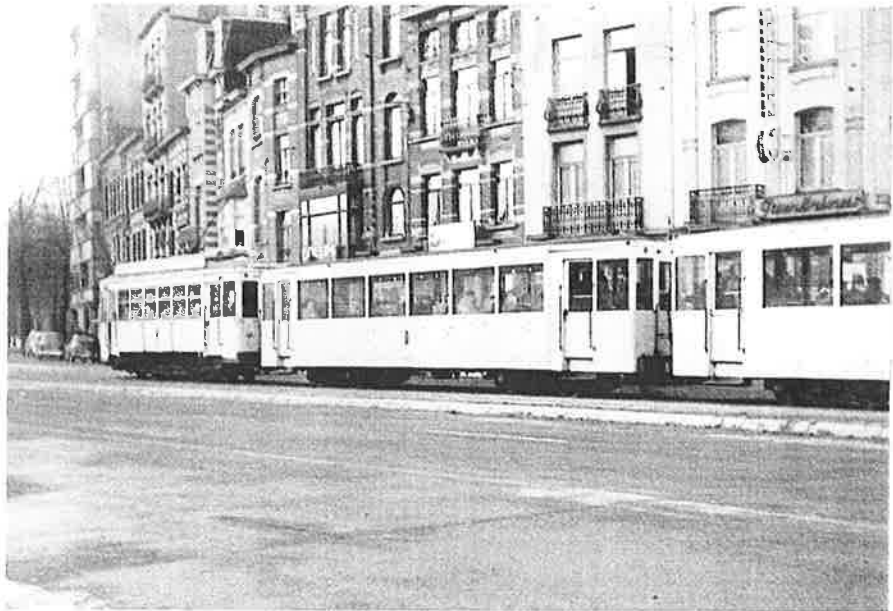
In RR 41/95 werd in het artikel "NMVB/SNCV Braine-le-Comte" kort de geschiedenis van dit rijtuigtype samengevat. Er is echter alle aanleiding om hier wat langer bij stil te staan. Alleen al het aantal van 143 stuks maakt dit tot een zeer belangrijk rijtuigtype dat echter leefde in de schaduw van zijn vierassige tijdgenoot, de Houten Standaard. De Braine-le-Comtes waren evenals de Standaards zeer succesvol. Zij verdienden hun sporen op de stadsnetten en voorstadslijnen van de NMVB. Het verspreidingsgebied was zo mogelijk nog uitgebreider als dat van de Standaards. Alleen in Spa zijn ze nooit geweest, alhoewel... Het beschrijven van de geschiedenis van het rollend materieel van de NMVB is een hachelijke zaak. Door de omvang van het materieelpark en de gedecentraliseerde organisatie van de Maatschappij is veel onbekend gebleven. De inhoud van het archief van het Hoofdbestuur in Brussel geeft lang niet altijd de werkelijkheid weer: er gebeurden "in het veld" dingen die men in Brussel maar liever niet kon weten en, laten wij als liefhebbers toch ook de hand in eigen boezem steken, er is in de loop der jaren door ons wel eens vaker dan we zelf willen toegeven een rijtuignummer verkeerd genoteerd.

In dit artikel is voor de naam van de fabri-

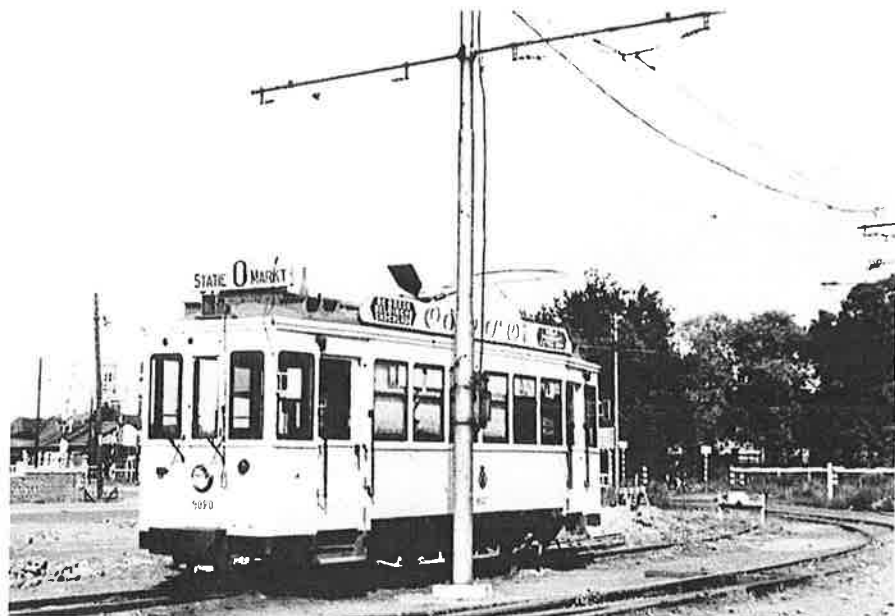
kant, de datum van aanbesteding en indienststelling en de inschrijving bij de kapitalen van de verschillende lijnen gebruik gemaakt van het materieelregister van het Hoofdbestuur.

We zullen zien dat met name de verdeling over de lijnen hier een puur theoretisch beeld geeft. Lang niet altijd werd een rijtuig (uitsluitend) gebruikt op de aangegeven lijn, meestal was het te zien op verschillende lijnen van het net of de Groep waartoe die lijn (het Kapitaal) behoorde. Wel geeft het een hoge mate van zekerheid in welke NMVB-Groep een rijtuig te vinden was, hoewel bijvoorbeeld het langdurige verblijf van de 10006-10012 in Luik niet in dit register werd geregistreerd.

Een belangrijk punt van discussie is de datum, of zelfs het jaar, waarin een rijtuig werd "afgevoerd". Wat bedoelen we hier eigenlijk mee? Is dit het moment dat het rijtuig door de stelplaatsoverste op een zijspoor werd gezet of wanneer de Groepsdirectie vaststelde het niet meer te gebruiken? Is het de datum waarop de Groep aan het Hoofdbestuur toelating vroeg het rijtuig te verkopen of de datum waarop "Brussel" deze toestemming gaf? Of misschien de datum van aanbesteding van de verkoop bij een aantal schroothandelaren, dan wel de datum van verkoop aan de sloper? Mogelijk ook de datum waarop het rijtuig door de sloper werd opgehaald of ter plekke afgebroken. Tenslotte liet de Groepsdirectie aan het Hoofdbestuur weten dat het nummer uit de registers kon worden geschrapt. Wanneer deze handeling dan tenslotte werd verricht bestond het rijtuig ècht niet meer. Als "afvoerdatum" van een rijtuig is consequent gebruik gemaakt van het jaartal dat in het NMVB-register is vermeld. Het voordeel hiervan is dat er een eenduidige bron is gehanteerd, de enige plek waar de registratie van alle NMVB-materieel samenkomt. Het nadeel is dat het genoemde tijdstip soms door ambtelijke traagheid een jaar later ligt dan de feitelijke afbraak of verkoop en dat slechts een jaartal en geen precieze datum wordt gegeven. Incidenteel wordt als voorbeeld een jaar van "buitendienststelling" vermeld. De schrijver is er zich van bewust hier een arbitraire en discutabele keuze te hebben gemaakt. Ook is niet vermeld wanneer een bepaald rijtuig in gebruik werd genomen als dienstwagen. Dit is nauwelijks na te gaan, zo hier al van een officiële handeling sprake was. Lang niet alle rijtuigen werden immers



"Klein maar dapper": de Braine-le-Comte's waren sterke beestjes, getuige deze opname van 9719 met twee goed bezette draaistel-bw's aan de haak op lijn AL Brussel - Aalst in december 1951, Simonisplein, Brussel. Foto Jacques Cohn.



9820, eersteling van de reeks 9820-29 (Seneffe) en een oorspronkelijke "Gentenaar", verbleef desondanks 10 jaar in Brugge. Wij zien hem hier in 1950, even rustend op een zijspoor van de Brugse ringlijn 0, "Statie - Markt(- Statie)". Foto Jacques Cohn.

groen of bruin geschilderd. Bovendien gebeurde dit laatste vaak wanneer het rijtuig al langere tijd voor dienstgebruik was aan-

gewezen.

In de rubriek "Werkwagens van toen" heeft de heer J. Cohn ons sinds 1991 een aantal Braine-le-Comte motorrijtuigen getoond. Om herhaling in de illustraties te voorkomen, wordt in de tekst tussen haakjes naar deze foto's verwezen.

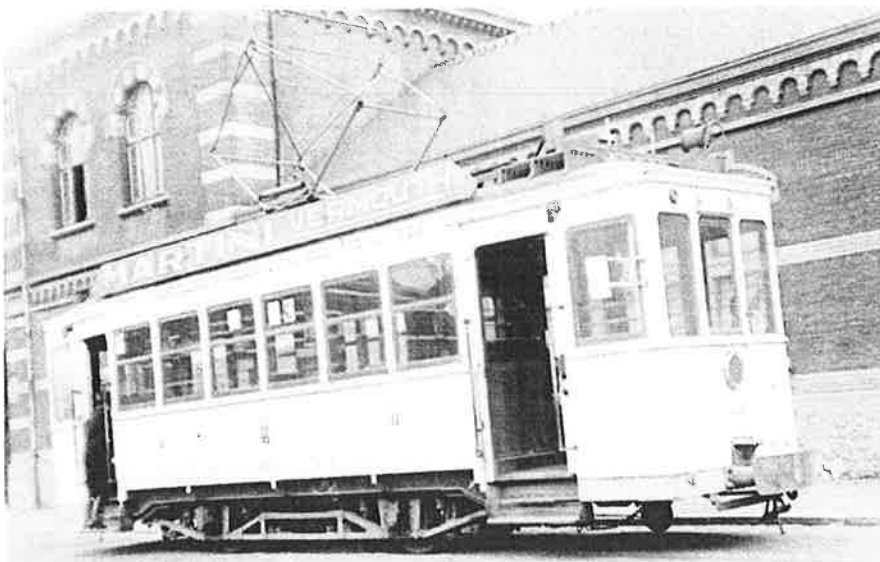
#### SAMENVATTING

De motorrijtuigen type Braine-le-Comte werden in 11 reeksen gebouwd, zoals in de hierbij gepubliceerde tabel vermeld. Bovendien ontstonden er drie rijtuigen door verbouwing.

De motoren ACEC MTV525 hadden een vermogen van 82 pk, de oudere ACEC 50 motoren een vermogen van 40 pk en de SSW D531/2 motoren 72 pk.

Uitgezonderd de 9916-9919 hadden alle rijtuigen 24 zitplaatsen in twee gelijke

Reeks	Besteld	Fabriek	Motoren	
9715-9728	27.06.28	Braine-le-Comte	ACEC MTV525	Kopdeuren
9820-9829	09.10.29	Seneffe	ACEC 51	Kopdeuren
9830-9839	09.10.29	Seneffe	SSW D531/2	Kopdeuren
9840-9849	28.11.29	Seneffe	ACEC MTV525	Kopdeuren
9850-9859	30.11.29	Braine-le-Comte	ACEC MTV525	
9860-9873	08.02.30	Seneffe	ACEC MTV525	Kopdeuren
9880-9899	10.03.31	Anglo-Franco-Belge	ACEC MTV525	
9901-9915	10.03.31	Raghenò	ACEC MTV525	
9916-9919	10.03.31	Raghenò	ACEC MTV525	Kopdeuren
9920-9939	14.03.31	La Dyle	ACEC MTV525	Kopdeuren
10006-10018	15.06.31	Seneffe	SSW D531/2	
9303,9306,9324		Werkhuis Hasselt	ACEC MTV525	



Rijtuig 9837 (Seneffe, reeks 9830-39), voorzien van SSW-motoren. Deze foto van de heer Lossberger (†) ontstond in 1942 in Manage. De eerste en tweede klasse-aanduiding is nog op het rijtuig vermeld. Opmerkelijk: alhoewel de kopdeur is verdwenen, werd de ruit niet door een schuin exemplaar vervangen! Verzameling Roger Bastaens.

compartimenten van 12 plaatsen eerste en tweede klasse en 30 staanplaatsen, bij een kastbreedte van 2,20 m. De banken voor de eerste klasse waren veelal bekleed met trijp (velours), die in de tweede klasse met kunstleder of riet. Later werd hier van afgeweken, en zeker na het afschaffen van de eerste klasse, kreeg het kunstleder de overhand.

Over de juiste schrijfwijze van de fabrieks-namen bestaat veel verwarring, ook omdat in de jaren twintig enkele fabrieken hun naam wijzigden. De volledige en juiste schrijfwijze van de genoemde fabrieken luidt als volgt:

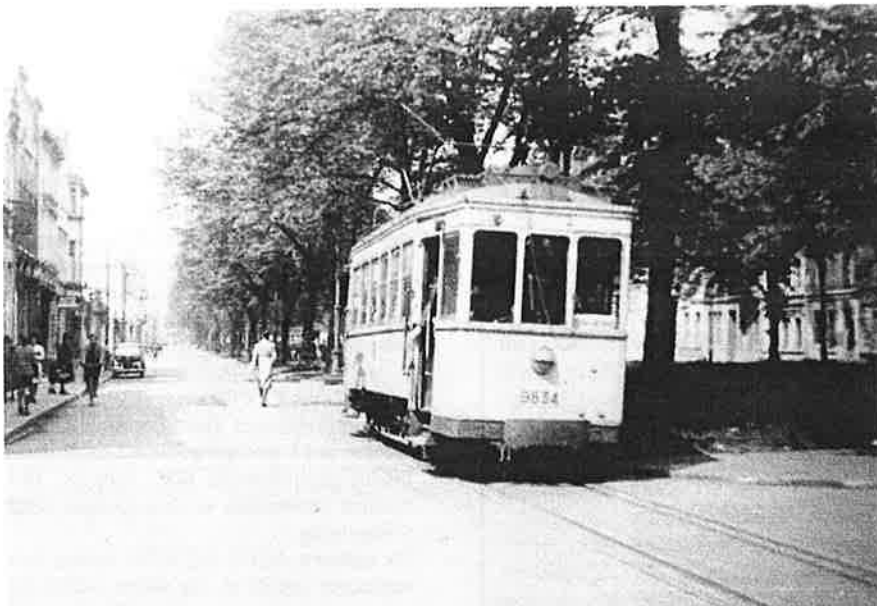
Société anglo-franco-belge de matériel de chemin de fer

SA Usines de Braine-le-Comte  
SA des Ateliers de Seneffe  
SA Usines Ragheno  
SA Ateliers de la Dyle  
SA Ateliers de constructions électriques de Charleroi  
Siemens Schuckert Werke AG

Alle rijtuigen werden afgeleverd met de toen bij de NMVB universeel gebruikte Pieperrem. Alleen in Brussel en Antwerpen werd er later toe overgegaan om een Westinghouserem aan te brengen.

#### VOORGESCHIEDENIS

Na het einde van de Eerste Wereldoorlog besloot de NMVB tot het ontwikkelen van een modern tweeassig motorrijtuig. Dit



Krefeld, 1943. Motorrijtuig 9834 in dienst in Duitsland! De hele reeks 9830-39 werd tijdens de tweede wereldoorlog in Duitsland verplicht "tewerkgesteld". Foto G. Stetza (†), verzameling Dirk Eveleens Maarse.

moest de opvolger worden van het bekende type "Manage", dat in de jaren vóór 1914, en ook nog in de periode kort na de Wapenstilstand, in grote aantallen werd gebouwd voor de stadsnetten.

Al in 1913 waren er twee reeksen besteld die in hun ontwerp duidelijk afweken van de NMVB-traditie, de 9511-9522 en 9544-9547. Zij waren een tweecassige versie van de beruchte vierassige "Titanics". Dit bleek echter een doodlopende weg.

De feitelijke vernieuwing begon in 1919 met de bestelling van de reeks 9603-9612, bestemd voor Brussel - Waterloo. Dit ontwerp was duidelijk moderner dan de Manages. Bovendien vertoonde het al een aantal kenmerken die tot in het ontwerp van de Braine-le-Comtes terugkomen, zoals de truck en de gedeelde zijruiten, waarvan het onderste deel kon worden geopend. Vervolgens kwam de reeks 9689-9694 voor de lijnen van Charleroi, maar de echte doorbraak kwam met de befaamde rijtuigen type "Seneffe", reeks 9695-9714, die vroeger reeds door de heer Keutgens in RR zijn beschreven. Min of meer als concurrent voor de Seneffes ontstond de reeks 9715-9728, eveneens voor de Groep Brussel. Naast een grote overeenkomst met de Seneffes toonde deze reeks ook kenmerken van de in dezelfde tijd ontworpen Standaardrijtuigen, zoals de zeer grote, hoekige balkons met brede schuifdeuren en veel staanplaatsen. Naar de naam van de fabriek werd deze reeks bekend als het type "Braine-le-Comte". Behoudens enige kleinere wijzigingen, vooral aan de koppen van de rijtuigen, was hiermee dit succesvolle rijtuigtype geboren.

#### REEKS 9715-9728

Deze reeks kan worden beschouwd als het prototype voor de latere rijtuigen. Zij onderscheidde zich doordat de freembalken tot voorbij de kopwand doorliepen. Hierdoor waren de balkons iets korter en ontstond er onder de kopwand een door een schuine plaat afgedekte uitstulping, zoals ook bij de reeks 9695-9714. De rijtuigkast was 9.260 mm lang, tegen 9.520 mm bij de andere reeksen.

De rijtuigen werden op de volgende data in dienst gesteld: 9715-9717 op 30 november 1929, 9718 op 2 december, 9719-9720 op 8 december, 9721 op 16 december, 9726-9727 op 28 december 1929, 9722 en 9728 op 4 januari 1930, 9723 op 20 januari en tenslotte 9724-9725 op 11 januari 1930. De 9715-9720 behoorden tot het Kapitaal Brussel - Ninove, de 9721-9728 tot Brussel - Halle. Er vonden in de loop van de jaren geen mutaties plaats. In de praktijk reden de rijtuigen in het begin veel op de lijn Brussel - Waterloo. De Pieperrem werd na de Tweede Wereldoorlog vervangen door de éénleiding Westinghouserem. Ze bleven Brussel tot het einde trouw.

Voor het jaar 1951 is een verdeling van de rijtuigen over de hoofdstelplaatsen van de groep Brussel bekend: Dilbeek 9715, 9718, 9727; Kuregem 9716, 9722-9724, 9728; Het Rad 9717, 9719-9720, 9725-9726; Asse 9721.

Op 10 januari 1935 kwam de 9717, samen met een aanhangrijtuig reeks 11595-11624

in dienst op lijn G (Brussel Noord - Strombeek - Grimbergen), te Strombeek in botsing met een stoomlocomotief van de NMBS. Bij het herstel van de schade door het werkhuis Kuregem werd de kast voorzien van vier grote ruiten en van een kleine filmkast in de kop. Bovendien werden de zijplaten langer waardoor de freembalken aan het oog werden onttrokken en kreeg de daklijst een strakker aanzien. Hierdoor maakte het rijtuig een veel modernere indruk (RR 32/93 blz 137).

Ook de nummers 9719, 9725-9726 en 9728 kregen na 1935 kleine filmkasten, echter zonder verdere aanpassingen.

Tijdens de oorlog speelden deze Braine-le-Comtes nog een belangrijke rol bij de bevoorrading van de hoofdstad: de steenkool uit Limburg werd voor een groot deel per NMVB-tram aangevoerd. Een gedeelte werd langs Waver en Waterloo Brussel binnengebracht, in trams getrokken door de 9715-9728.

De meeste rijtuigen eindigden hun loopbaan in de reizigersdienst, waarschijnlijk in het begin van de jaren vijftig op lijn L (Brussel Zuid - Leerbeek). Daarna werd de complete reeks als dienstwagengedrag op verschillende stelplaatsen in gebruik genomen. Ook konden ze regelmatig worden gezien bij het vervoer van suikerbieten naar de Sucrierie de Wavre. De 9723 werd bovendien omstreeks 1964 bruin geschilderd.

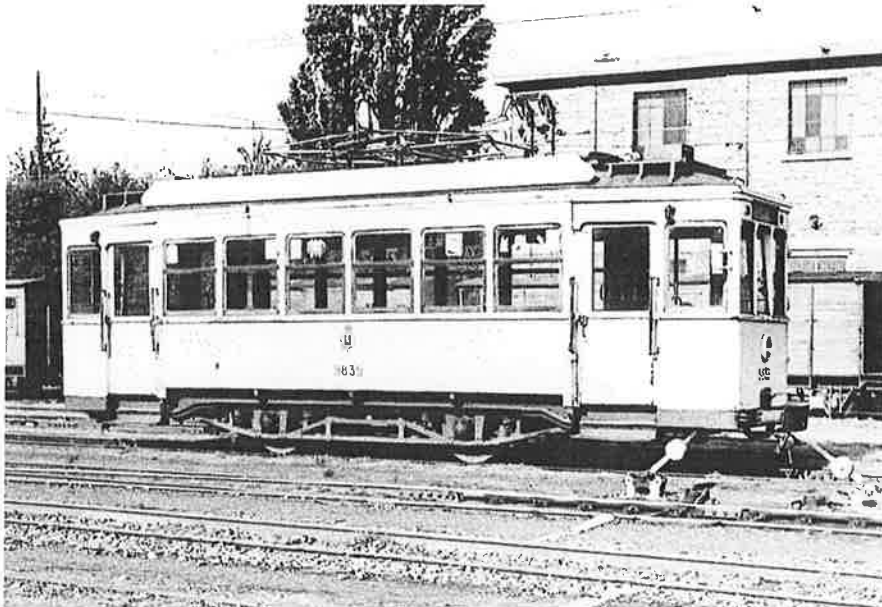
De rijtuigen werden uit de inventaris geschrapt in de volgende jaren. In 1961: 9724, 9726, in 1964: 9718, in 1965: 9716, 9720, in 1966: 9721, in 1967: 9722, 9725, in 1968: 9719, 9723 en in 1969 de 9717 en 9728. Voor de 9715 is het jaar helaas onbekend.

De 9727 is als museumrijtuig bewaard gebleven. In het begin van de jaren zestig werd de 9727 verschillende malen gebruikt voor rondritten met tramliedhebbers. Door een jarenlang verblijf in de open lucht in het museum van Schepdaal en daarna te Jumet is het op dit moment in zeer slechte toestand. Restauratie van dit unieke rijtuig zal vermoedelijk een vrijwel complete herbouw moeten inhouden. Ook de gemoderniseerde 9717 was voorbestemd voor het museum, maar werd in mei 1968 afgebroken.

### REEKS 9820-9829

Volgens de NMVB-inventaris zouden de 9820-9829 ACEC 51 motoren van slechts 40 pk hebben gehad, hoewel de eerdere 9715-9728 en de latere reeksen veel krachtiger motoren hadden. Zeer waarschijnlijk kreeg ook deze reeks na korte tijd MTV525 motoren.

De rijtuigen kwamen als volgt in dienst: 9820-9821 op 20 september 1930, 9822-9824 op 1 oktober en 9825-9829 op 28 november 1930. De administratieve verdeling van de rijtuigen over de Kapitalen was als volgt. 9820 Gent - Bassevelde (elektrisch tot Evergem), 9821 Gent - Nevele - Ruiselede (Nevele), 9822-9823 Gent - Lochristi, 9824-9825 Gent - Zaffelare (Oostakker) en 9826-9829 Gent - Wetteren - Hamme (Wetteren). De 9822-9823 werden later overgeschreven naar Gent - Nevele -



9839, hekkensluiter van de reeks, in september 1958 te St.-Gilles/Luik. Let op de zg. "brede" filmkast. Foto Jacques Cohn.

Ruiselede. In de praktijk werden de rijtuigen op willekeurige lijnen door elkaar ingezet.

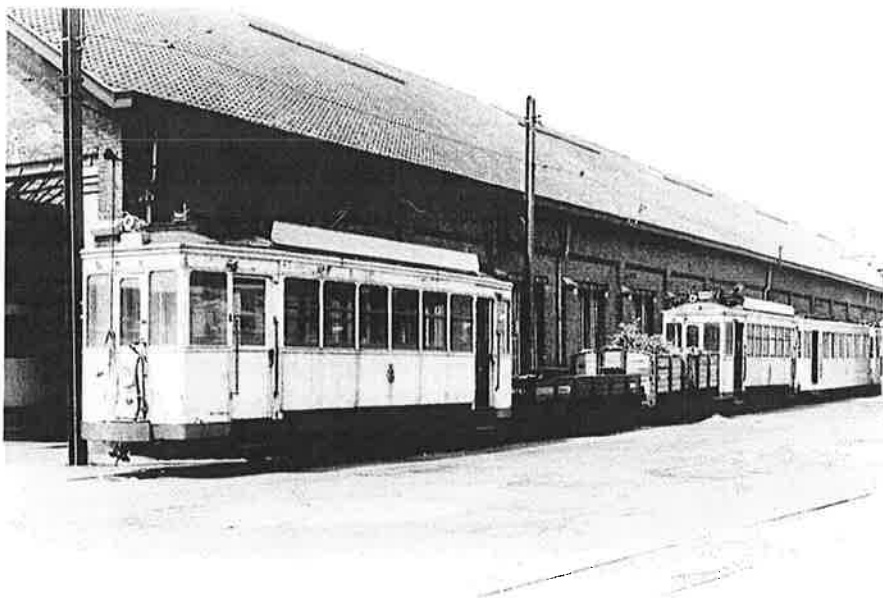
Bij de 9823, 9825-9826 en 9828-9829 werden de kopdeuren na 1945(?) verwijderd en vervangen door een schuin geplaatste middelste kopruit. In de kopdeuren was de ruit steeds recht geplaatst: een schuine ruit zou bij het openen van de kopdeur immers breken. De 9826 en 9829 kregen bovendien, eveneens na 1945, grote filmkasten van het type dat werd gebruikt bij de Metalen Standaardmotorrijtuigen.

De 9820-9829 hebben vooral op de lijnen van het Gentse dienst gedaan. Enkele rijtuigen werden tijdelijk uitgeleend aan de elektrische lijnen van Brugge waar hun pantograaf werd vervangen door een sleepbeugel. In 1931 waren het de 9822 en 9829 die tijdens de verbouwing van de eigen motorrijtuigen kwamen helpen. Dit duurde tot ongeveer 1934. Ze reden toen vooral op lijn 1 naar Assebroek. Vanaf de opening

van het nieuwe NMBS-station op 1 april 1939 waren het de 9821 en 9825-9826 voor de ringlijn 0 (Station - Markt - Station). Ze kwamen al in 1940 in Gent terug. In 1941 kwam de 9820 naar Brugge, in 1946 volgde de 9823. In 1948 kwam tenslotte nog de 9828. De drie rijtuigen keerden na de opheffing van de Brugse tramlijnen in 1951 naar Gent terug.

Minder gedetailleerde gegevens zijn er over een verblijf van rijtuigen van deze reeks op de lijnen van Namen. De grote stelplaats van Salzennes was op 23 november 1940 door brand verwoest, waarbij het leeuwendeel van de Naamse tramrijtuigen zwaar werd beschadigd. In afwachting van de herbouw van dit materieel, stuurden verschillende andere NMVB-groepen rijtuigen naar Namen. Het betrof de 9822-9824 en 9829. In de jaren 1944/46 zou het viertal in Vlaanderen zijn teruggekeerd.

(Wordt voortgezet)  
Dirk Eveleens Maarse



9841 (Seneffe, reeks 9840-49), hier in Grimbergen, mei 1964, werd als laatste overlevende van de serie in 1968 afgevoerd. Foto Jacques Cohn.

# Belgische trolleybus(sen) bij de GVM in Arnhem



Nog vóór de opening van de Gentse (en enige Belgische) trolleybuslijn 3 bracht een aantal buitenlandse "confraters" een bezoek aan de Arteveldestad, zo ook de GVA 150 (1984). De bestemmingsfilm is een schoolvoorbeeld van leesbaarheid. Gent, Heldenplein, 7 november 1985.

## INLEIDING

Arnhem ligt aan de Rijn, in het oosten van Nederland, op een goede 200 km of op ongeveer tweeënhalf uur van Brussel. Momenteel is het de enige stad in Nederland waar trolleybussen rijden.

## KORTE HISTORIEK

Reeds vanaf 3 mei 1880 reden er paarde-trams, uitgebaat door de Arnhemse Tramweg Maatschappij. De 30-jarige concessie werd op 2 januari 1911 overgedragen aan de gemeente. Na een proefperiode werd op 19 mei 1911 een eerste elektrische tramlijn geopend. Later volgden nog drie lijnen, die allen met de toen in Nederland gebruikelijke spoorwijdte van 1067 mm werden aangelegd. Ten behoeve van de dienst beschikte men over 29 motorwagens (1-29), 8 gesloten bijwagens (50-57) en 9 "baladeu-

ses" (open zomerwagens, 60-68). Reeds in 1931 werd overwogen om een gedeeltelijke trolleybusexploitatie in te voeren. Het is echter de tweede wereldoorlog geweest die aan de basis lag van het trolleybusnet.

Op 17 september 1944, tijdens de Brits-Duitse slag om Arnhem, werd de gemeentetram letterlijk gedood. Ongeveer al het materieel en nagenoeg de hele infrastructuur werden door beschietingen en branden vernield. Na de bevrijding werd er een tijdlang een "noodnet" gereden met uit voormalig legermaterieel opgebouwde autobussen.

## DE TROLLEYBUS

In 1946 werd beslist, een trolleybusnet aan te leggen als vervanging van het vernielde tramnet. De eerste officiële rit vond plaats

op 5 september 1949. Per 31 december 1949 beschikte men over 16 trolleys, in 1950 gevolgd door nogmaals 20 stuks van hetzelfde Britse type. In 1955 bestond het net uit vier lijnen en was men genoodzaakt om 7 nieuwe trolleys aan te kopen. In 1962 bereikte het bovenleidingnet een lengte van 38,6 km. Vanaf 1967 werden de oudste trolleys, die ieder reeds méér dan 1 miljoen km op hun teller hadden staan, vervangen. De nieuwe trolleybussen kregen wel de elektrische installatie van hun op rust gestelde collega's ingebouwd. Er werden in de jaren 1967-69 zestien zulke trolleys in dienst gesteld.

Begin jaren zeventig overwoog men het trolleybusnet op te heffen, maar in 1973 besliste de gemeenteraad definitief om nieuwe trolleys aan te schaffen. Voor Arnhem kwam de oliecrisis dus blijkbaar op tijd, voor Liège daarentegen jammerlijk te laat.

Als vervanging van de laatste trolleys van de eerste generatie werden er in 1974-75 tien nieuwe in dienst gesteld. Deze keer waren het werkelijk nieuwe trolleys, afgeleid van de toenmalige standaardautobus DAF/Den Oudsten, met een elektrische uitrusting van Kiepe. In 1976 reed in Arnhem, bij wijze van proef, gedurende enkele weken de gelede trolleybus nr. 55 uit Bern. Als vervanging van oude trolleys en bij uitbreidingen van het net kwamen, vanaf 1980 tot 1987, in vier reeksen 41 moderne trolleys in dienst. In het begin van de jaren negentig volgden nogmaals 11 trolleybussen, ditmaal op een Volvo B 10 M onderstel. Deze reeks leed aan heel wat kinderziektes, zodat de laatste overgebleven trolleys uit 1974-75 nog meermaals moesten bijspringen.

De laatste aanwinst is de gelede wagen 201, het Van Hool prototype AG 300T gelede trolleybus. Het is een pronkstuk van ongeveer 56 miljoen frank (ontwikkelingskosten, prototype, testen enzovoort inbe-

## MATERIEELOVERZICHT

Reeks	Onderstel	Koetswerk	Elektrische installatie	Type	Bouwjaar	Uit dienst
101-136	B.U.T.	Verheul	E.E.C.	9721 T	1949-50	1965-74
137-143	B.U.T.	Verheul	E.E.C.	9721 T	1955-56	1975-76
151-158	Leyland	Verheul	E.E.C.	VBW T 10	1967-68	1983
159-166	Leyland	Verheul	E.E.C.	LVB 6T	1969	1984
167-176	DAF	Den Oudsten	Kiepe	MB 200	1974-75	
121-130	(ex-167-176, vernummerd in 1987)					1992-93
131-134	Den Oudsten, G&S	Den Oudsten	Kiepe	B 79 T-K 560	1980	
135-142					1982-83	
143-161					1984	
162-171					1986	
172-182	Volvo	Den Oudsten	Kiepe	B 10 M	1990-91	
201	Van Hool	Van Hool	Kiepe	AG 300T	1994	

Verklaring van de gebruikte afkortingen: B.U.T. British United Traction; E.E.C.: English Electric Company, G&S: Graf & Stift.



grepen) waarvan er in 1994-95 achttien stuks aan het bedrijf van Montreux zijn geleverd. Ook Arnhem had een optie op acht wagens.

Ondertussen kwam op 6 juni 1984 lijn 9 als nieuwe trolleylijn in dienst en werd lijn 5 op 21 januari 1987 tot trolleylijn omgevormd. Dat het heden behoorlijk druk is aan het NS-station, als centraal overstap-punt van de vijf lijnen - met bovendien een basisfrequentie van 10 minuten -, is vanzelfsprekend.

Tenslotte is er nog de museumtrolley 101. In 1983-84 is deze teruggekeerd van de National Trolleybus Association (Groot-Brittannië) en door het personeel van het GVA geheel gerestaureerd en aangepast om op het huidige trolley-net te kunnen rijden.

### DE TOEKOMST

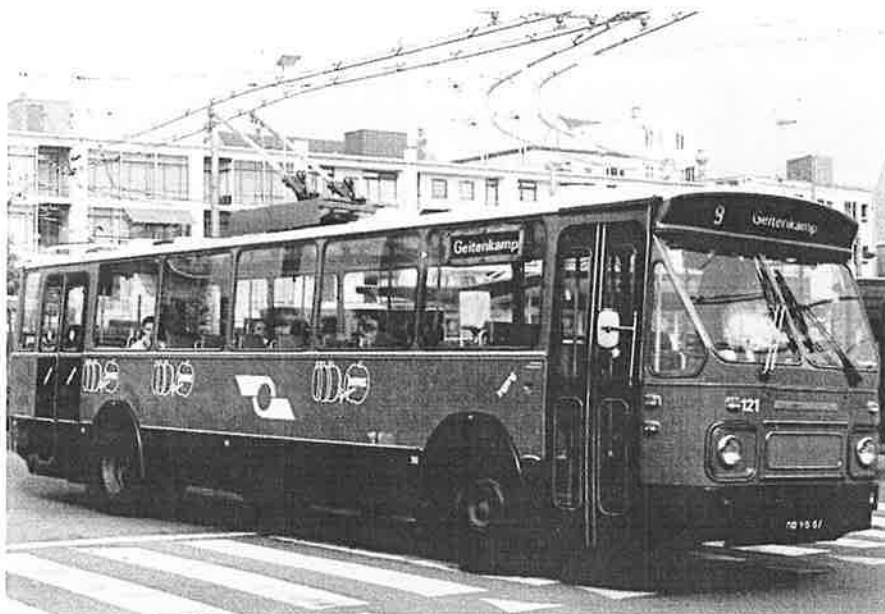
In de komende jaren zal het lijnennet grondig worden geherstructureerd, waarbij er nieuwe lijnen (of lijngedeelten) zullen ontstaan en er ook een enkele lijn (eventueel gedeeltelijk) zal verdwijnen. Streefdoel zijn, omstreeks de eeuwwisseling, negen "hoogwaardige" lijnen met snelle en korte routes. Voor de exploitatie zullen dan 36 gelede trolleys nodig zijn, waarvan de eerste vier op de begroting van 1996 zijn voorzien. Het hele plan voor trolleybussen en infrastructuur zal in de komende vijf jaar ongeveer 50 miljoen gulden of pakweg één miljard frank vergen.

### TROLLEYBUSSEN UIT VLAANDEREN?

Sinds de fusie, per 1 januari 1993, van het Gemeentelijk Vervoerbedrijf Arnhem (GVA) met de Gelderse Streekvervoer Maatschappij (GSM) tot de huidige Gelderse Vervoer Maatschappij (GVM) duiden met de regelmaat van de klok geruchten op in verband met overname of huur van enkele trolleybussen van De Lijn.

Sommige "scenario's" gaan zo ver dat heel het Gentse trolley-net (trolleybussen en infrastructuur) naar Arnhem zou verhuizen. We weten natuurlijk dat Gent, met twintig exemplaren rijkelijk van trolleys voorzien, voor een normale dienst over een grote reserve beschikt. Er zijn inmiddels bepaalde contacten geweest tussen de GVM en De Lijn. Het voorlopig laatste hoofdstuk in dit Gentse openbaar blunderdossier is dat men, onder het mom van langdurige wegenwerken aan de Dampoort, lijn 3 zou verdieselen (waar hebben we zulke toestanden eerder meegemaakt?).

Of er eventueel (en hoeveel?) trolleys uit



GVA 121 (ex-167, 1974) in de omgeving van het NS-station in Arnhem op 17 september 1987. Deze stoere wagens zijn intussen uit het materieelpark verdwenen.

1987-88 van Gent naar Arnhem vertrekken zal wellicht in de komende maanden blijken. Onze Belgische/Vlaamse politici zouden beter laten blijken dat ze het openbaar vervoer metterdaad wensen te promoten door de trolleylijn in Gent... uit te breiden.

Luc. Couscheir

### POSTNUMMERS BRUSSEL

Vanaf 1 maart 1996 werden verschillende Brusselse postnummers gewijzigd. Wij verzoeken de lezers-correspondenten, bij dewelke zulke wijziging plaats vond, ons hun nieuw postnummer te willen mededelen!

De RR-abonnementendienst



GVM 201 (1994), de trots van de Gelderse Vervoer Maatschappij (hier aan Burgers Zoo in Arnhem op 11 november 1995), is een Van Hool AG 300T duobus (trolley- en dieselbus) met integrale lage vloer. Achttien van deze prachtige wagens werden ook geleverd aan Montreux (Zwitserland). Foto's Luc. Couscheir.

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**

## NMBS-elektrische lokomotief reeks 26 (slot)



In juli 1980 verscheen lokomotief 2629 als eerste in de nieuwe blauwe schildering. De opname ontstond in de werkplaats Salzannes, waar de reeks 26 de grote revisies ondergaat. De lokomotief is bij deze foto nog niet geheel afgewerkt, alhoewel de buitenschildering reeds is voltooid. 6 juni 1980, foto Jan Mahieu.

### NUMMERING - STATISTIEKEN

prototypes: bij levering: 126.001-126.005  
vanaf 1.1.1971: 2601-2605

2de schijf: bij levering: 126.101-126.115  
vanaf 1.1.1971: 2606-2620

3de schijf: bij levering: 2621-2635

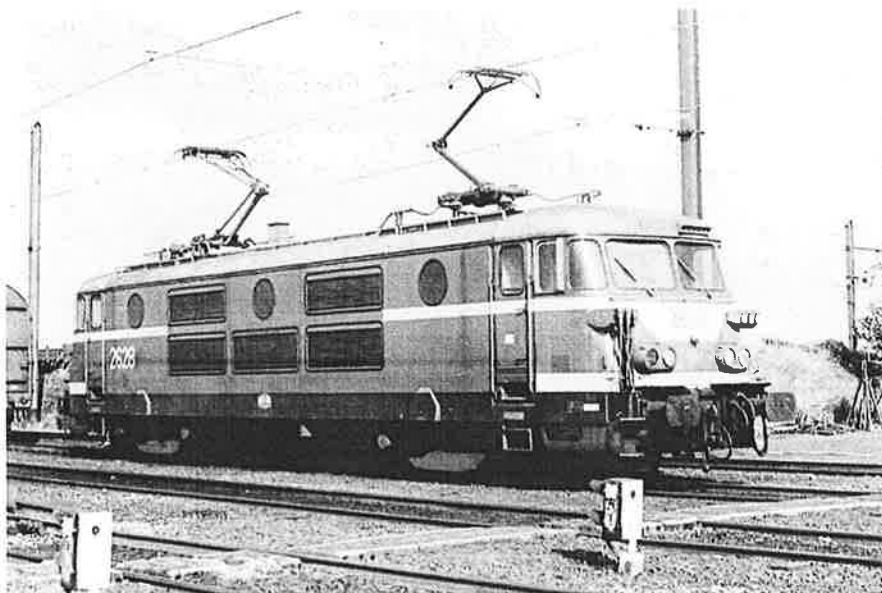
Voor het rijden in dubbeltractie met twee treinbestuurders, is het van groot belang dat de beide lokomotieven op een overeenstemmende wijze worden "geschakeld". Om de bestuurder in de tweede lokomotief op de hoogte te houden van de verrichtingen van zijn collega in de eerste lokomotief werden, in de bovenrand van het dak, een aantal controlelampjes gemonteerd. Bij het oplichten van deze lampjes kan de tweede bestuurder de volglokomotief onmiddellijk

in de overeenkomstige stand schakelen.

Voor het rijden in dubbele tractie onder "treinschakeling" (waarbij de beide machines worden bestuurd door slechts één bestuurder) werden alle lokomotieven reeks 26 voorzien van koppeldozen en verbindingskabels op de fronten. Er kan worden gekoppeld met de lokomotieven van de reeksen 23 en 26.

Heden zijn nog steeds 34 lokomotieven reeks 26 in gebruik.

Op 2 februari 1992 werd machine 2616 in Châtelet bij een ongeval betrokken en werd onherstelbaar beschadigd. Nummer 2616 verdween uit de geschriften op 1 juni van dat jaar en werd later verschroot.



Bij wijze van proef werd machine 2628 sinds maart 1984 uitgerust met een pantograaf "Brecknell & Willis". Deze stroomafnemer valt op door zijn sterk afwijkende vorm ten opzichte van de klassieke Faively-panto achteraan. Antwerpen Noord, 21 september 1984, foto Jan Mahieu.

### SCHILDERING(EN)

**Bij levering:** alle lokomotieven werden afgeleverd in de éénkleurige donkergroene schildering. Langs zij was in het midden een inox-sierband aangebracht die op de fronten doorliep en de V-vormige snor vormde zoals bij het type 122 (reeks 22). In het midden van deze sierstrippen was een plastic rode bies aangebracht.

**1976:** lokomotief 2604 kreeg, als proef-schildering, een opvallend gele kleur met brede blauwe sierbanden. De cijfers van het nummer op de zijwanden waren opmerkelijk groter van afmetingen (400 mm hoog) en eveneens in het blauw aangebracht. 2604 verliet de werkplaats op 31 december 1976 en vormde meteen een zeer opvallende verschijning tussen alle andere, toen nog groene, tractievoertuigen (uitgezonderd de drie 23-ers die, eveneens als proef, een geel-groene schildering bezaten).

**Na grote revisie:** de gele zichtbaarheids-schildering werd vanaf 1977 algemeen toegepast bij de tractievoertuigen. De lokomotieven reeks 26 werden eveneens bij het passeren in de centrale werkplaats van Salzannes ter gelegenheid van een groot onderhoud, in deze nieuwe kleuren gestoken.

Omdat de overwegend gele kleur problemen opleverde bij het onderhoud van de lokomotieven, werd vanaf juli 1980 de kleurstelling "omgekeerd" en kregen de machines een overwegend blauwe kleur, versierd met brede gele zichtbaarheidsbanden. Lokomotief 2629 was de eerste machine die in deze nieuwe jas de werkplaats Salzannes verliet op 7 juli 1980.

### BESLUIT

Dankzij het zeer ver doorgedreven testprogramma, waarbij in totaal meer dan 600 verschillende proefnemingen werden verricht onder alle mogelijke omstandigheden, mag beslist worden gesteld dat zodoende een stevige basis werd gelegd voor de verdere ontwikkeling en verbetering van de adhesie van de krachtvoertuigen.

De lokomotieven reeks 26, met een eigen gewicht van 82,4 ton, kunnen op hellingen met een stijgingspercentage van 16 % in enkele tractie een last slepen van 800 ton, tegenover de toch tien ton zwaardere lokomotieven reeks 23, die onder dezelfde omstandigheden "slechts" 650 ton de baas kunnen.

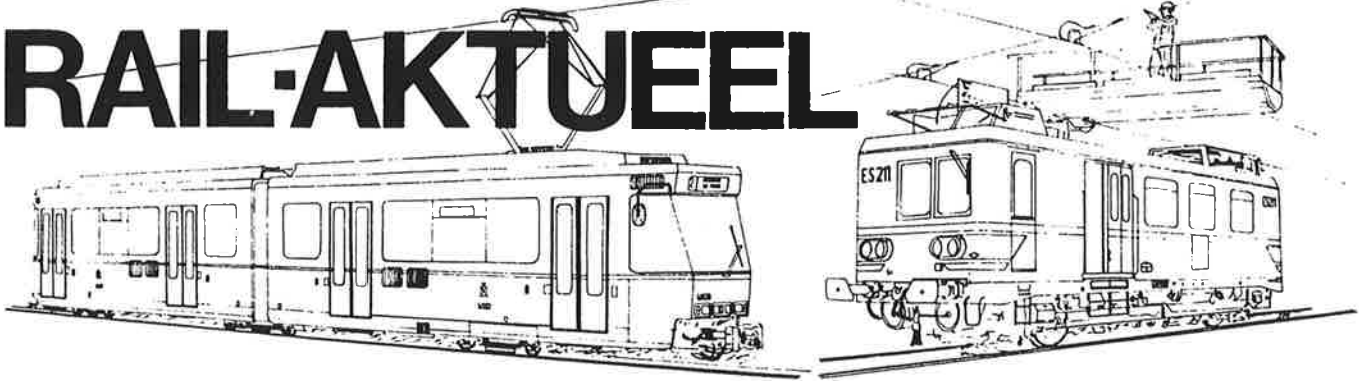
Volkomen terecht kon men in de jaren 70 spreken van een opmerkelijke verbetering van het adhesievermogen en de daaruit voortvloeiende trekkraft.

Jan Mahieu

### BIBLIOGRAFIE

- beschrijvende fiche NMBS;
- dokumentatie voor de bestuurders (boekje HLT);
- historische boeken NMBS;
- archief NMBS;
- tijdschrift "Het Spoor";
- "Vebov-Koerier", extra-nummer e1, oktober 1976;
- "Rail en Tractie" (KBVVS), nummer 2, 1/1979.

# RAIL-AKTUEEL



## NMBS

### • HST-project 'Thalys' (Parijs - Brussel - Keulen / Amsterdam)

#### Een nieuw HST-produkt: "Thalys"

Thalys is de naam van de nieuwe HST-verbindingen tussen Parijs - Brussel - Keulen en Parijs - Brussel - Amsterdam. Deze verbindingen werden eerder PBKA genoemd. Iedere eerste letter van de respectievelijk te bedienen steden vormt deze afkorting. Voor deze diensten is een speciaal logo en een eigen kleurstelling voor het rollend materieel ontworpen. Het logo, dat ter hoogte van iedere stuurpost is aangebracht, moet een speerwerper voorstellen, die een verband moet leggen met snelheid, moderniteit en precisie. De HST-treinstellen zullen bovenaan felrood zijn en onderaan een metaalgrijze kleur dragen. De Franse réseau-stellen, die nu reeds 4 treinpansen tussen Paris Nord en Brussel Zuid onderhouden, krijgen allen deze kleurstelling. Tegen 2 juni 1996 moeten tien Thalys-treinstellen beschikbaar zijn.

#### Thalys-materieel

Oorspronkelijk waren er voor deze dienst 27 specifieke PBKA-treinstellen voorzien, die op de vier bereiden netten ook de vier verschillende rijspanningen zouden aankunnen. De NMBS moesten 11, de SNCF 9, de NS 4 en de DB 3 van deze treinstellen voor hun rekening nemen. Omdat deze gezamenlijke bestelling nogal wat vertraging opleep, en de Fransen liefst zo snel mogelijk geld voor hun nieuwe HSL-Nord wilden horen rinkelen, liep alles wel even anders. Bij de in aflevering zijnde réseau-stellen, plaatsten de Fransen een aansluitende bestelling van 40 réseau-stellen, waarbij buiten de 1500 V= en de 25 KV/50 Hz, ook de 3000 V= beschikbaar zou zijn. Deze treinstellen, genummerd 4501 tot 4540, zijn bedoeld om grensoverschrijdende HST-diensten te kunnen rijden, zowel richting Italië als richting België/Nederland. Tien van deze stellen (4531 - 4540) zullen de Thalys-dienst naar Amsterdam en Luik gaan onderhouden en zijn dus in wezen slechts PBA-stellen. Hiervoor worden ze uitgerust met de Nederlandse ATB-installatie (Automatische Trein Beïnvloeding) en het Belgische TBL-systeem (Transmissie Baken Loco). Het 200 meter lange treinstel is samengesteld uit 8 rijtuigen,

ingesloten door twee locomotieven. Drie rijtuigen bezitten 'comfort 1' met in totaal 120 zitplaatsen, de vijf rijtuigen 'comfort 2' bieden 257 zitplaatsen.

De synchrone 3-fasige tractiemotoren vereisen de aanpassing van de Belgische seininstallaties (zie ook RR 42). Op de 25 KV-lijnen is een vermogen van 8800 kW beschikbaar en bedraagt de maximum snelheid 300 km/h. Deze Thalys-stellen kunnen gekoppeld worden met de gewone Franse réseau-stellen, zodat de treinen onderweg kunnen worden versterkt.

Van de voorziene 27 PBKA-treinstellen zijn er dus 10 minder te leveren. De nieuwe verdeling voorziet nu 7 PBKA-stellen voor de NMBS, 5 voor de SNCF, 3 voor de DB en 2 voor de NS. Alleen deze 17 PBKA-stellen zijn geschikt voor 4 spanningen, waaronder ook de Duitse 15 KV-16 2/3Hz. De aflevering van de eerste vierstromige PBKA-stellen is voorzien vanaf einde 1997.

#### Nieuwe dienstregeling vanaf 2/6/96

Voor de nieuwe Thalys-verbinding wordt er naar klokvast vertrektijden gestreefd, zodat in principe een 3-uurdienst tussen de Franse en de Nederlandse hoofdstad wordt aangeboden met 4 treinpansen. Eén HST vertrekt 's morgens vanuit Antwerpen Centraal richting Paris Nord; 's avonds beëindigt ook de laatste HST zijn terugrit onder de Antwerpse stationskoepel. Hiervoor moeten in dit station de sporen 1 tot en met 8 worden aangepast. Twee Thalys-treinpansen worden vanuit Brussel via lijn 36 verlengd tot Liège Guillemins. De bestaande IC-diensten Oostende - Brussel - Köln en Brussel - Antwerpen - Amsterdam blijven dus nog overeind, maar ook hier wordt de hete adem van de Thalys reeds voelbaar. Tenslotte zullen ook twee treinpansen, met vertrek- of eindstation Brussel Zuid, stoppen in het Waalse Mons, zodat Vlaanderen net evenveel HST-halteplaatsen telt dan Wallonië.

Vanaf 2 juni krijgt Brussel in totaal liefst 13 HST-verbindingen met Parijs. Het beruchte nachttreinpaar 288/289 blijft nochtans als enig gesleept treinstel in dienst op de oude route Amsterdam - Parijs en terug. De nieuwe 'Thalys' gaat per 2/6/96 ook de eerste 14 km echte hogesnelheidslijn (HSL) op Belgische bodem berijden, wat zal zorgen voor een rijtijdverkortening van 12 minuten. Deze HSL begint in Antoing en sluit voorbij de Franse grens aan op de HSL-

Nord richting Parijs. Ook de Eurostar Brussel - Londen zal van deze nieuwe infrastructuur kunnen profiteren. Brussel Zuid zal vanaf 2 juni 1996 nog slechts op 2 uur en 3 minuten van Paris Nord verwijderd zijn. Voor de verbinding Brussel Zuid - Amsterdam zal men daarentegen nog tot 2002 twee uur en tweeënveertig minuten moeten uittrekken!

#### Lijn 27

In tegenstelling tot eerdere berichten (zie RR 42) zal niet lijn 25 maar lijn 27 vanuit Brussel worden gebruikt voor het HST-verkeer richting Antwerpen en Nederland. De motivatie voor deze beslissing is enerzijds het niet hinderen van de verdere vernieuwings- en herelektrificatiewerkzaamheden van lijn 25, anderzijds het simpelweg vervangen van de huidige internationale treinen door hogesnelheidsmaterieel op dezelfde route. Dit laatste gegeven is, politiek gezien, niet onbelangrijk. De vrees dat de HST de binnenlandse treinen zou verdringen, blijkt hiermee ongegrond: men vervangt gewoon de bestaande treinen door ander materieel. Daar zoals vroeger de lijnen 27 en 12 worden gevolgd, zal het gebruik van de nieuwe Thalys-stellen geen tijdswinst tussen Brussel en de Nederlandse grens opleveren. Vooral het laten rijden van een HST via lijn 27 zal al snel een doorn in het (Nederlandse) oog worden. Deze lijn is wel geschikt voor snelheden tot 120 km/h, maar bezit lange secties (waaronder Hove - Mortsel - Berchem) waar 90 km/h de maximum snelheid is. Bovendien moet men er rekening houden met druk goederenverkeer. Daarenboven bestaat voor lijn 27 geen tegenspoorsignalisatie, die bij storing of stremming een uitkomst zou kunnen bieden. Ook de omleidingsroute via lijn 25 is, op de sectie Vilvoorde - Mechelen na, onbruikbaar door het (nog) niet aangepast zijn voor 3-fasige tractie. Het is dan ook duidelijk dat een HST op dit traject weldra het niet zo benijdenswaardige label van 'langzaamste hogesnelheidstrein' zal opgekleefd krijgen. Ter vergelijking: de huidige IC-treinen overbruggen de afstand tussen Berchem en Brussel Zuid drie minuten sneller dan de HST, en dan nog méé de tussenstops in Mechelen, Brussel Noord en Brussel Centraal inbegrepen! We zijn benieuwd of voor deze eerder povere service ook nog een toeslag zal worden aangerekend...

● **Zwarte december 1995**

*Maandag 4 december 1995, 01.30u.*

Dit moet ongeveer het tijdstip zijn geweest, waarop het eerste onheilspellende bericht bij de spoorwepolitie binnenliep. Aan de telefoon meldde men 'een' brand in het Noordstation te Brussel. Na de brandweer te hebben verwittigd gingen de agenten op zoek. Eerst naar de hall, waar in het verleden reeds menige afvalbak in rook is opgegaan. In de kelderverdieping brandde inderdaad een auto uit. Niet veel later zagen de agenten, die ondertussen in hun bureel waren weergekeerd, rook binnendringen langs de kieren van de deur, die naar de centrale gang leidt. In enkele minuten lag het hele stationsgebouw onder een verstikkende rook en was niet meteen vast te stellen waar deze vandaan kwam...

Wanneer de dag aanbrak, en de vuurhaard met de grootste moeite werd benaderd, waren reeds alle vitale delen van het station uitgeschakeld. Alle elektriciteit was afwezig, alle telefoonverbindingen dood, maar bovenal was Seinhuys II (kant Schaarbeek) niet veel meer dan een koperen vlechtwerk zonder isolatie. Seinhuys I (kant Noord-Zuid-verbinding) had iets minder geleden, maar was duidelijk ook niet meer in staat de veiligheid te garanderen. Bovendien hadden ook de kabelschachten zwaar onder het vuur geleden. In deze kabelschachten bevinden zich kabels van de elektrische voeding, telefoon, bediening en controle van seinen en wissels. Geen enkele stationsklok of treinaanwijzer gaf nog enige informatie. Een nog meer dodelijke slag kan men zich nauwelijks indenken.

**Gevolgen voor de treindienst**

Zonder communicatie of beveiliging was die ochtend alle treinverkeer in het Noordstation én op de Noord-Zuid-verbinding onmogelijk. In het Zuidstation kon men nog enigszins inspelen op de door de omstandigheden opgelegde functie van 'kopstation', maar in het Noorden was de nood aan een echt eindpunt groot. De stations Jette, Schaarbeek, Vilvoorde en Schuman deden hun best om de binnenlopende treinen terug te zenden. De MIVB zette bovenop de normale dienst nog 4 extra tramstellen en 14 dito bussen in, om vanuit deze stations de mensen zo goed mogelijk ter bestemming te brengen. Slechts enkele treinen konden de Brusselse 'knoop' omzeilen via lijn 26, waarop men in het in zeven haasten heropende station Simonis, kon overstappen op de metro. In de loop van de voormiddag kon men dan toch druppelsge-

**JOCADIS** P.V.B.A.

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

**GROTE KEUS N.M.B.S.  
ROLLEND MATERIEEL -  
SIGNALISATIE -  
VRACHTWAGENS  
BESTE PRIJZEN!  
ALLE MERKEN VAN ROLLEND  
MATERIEEL EN TOEBEHOREN  
OKKASIES - BOEKEN - FOTO'S**

wijs treinverkeer via het Noordstation en de Noord-Zuid-verbinding loodsen. Dit kon pas na het met de hand verleggen van de wissels en het vastzetten van de wisseltongen. Als eerste 'geblokkeerde' reisweg werd lijn 25 via de perronsporen 11 en 12 verbonden met de sporen 5 en 6 van de tunnelkoker. De andere vier sporen van de Noord-Zuid-verbinding zouden daarop volgen. De opeenvolgende treinen werden uit elkaar gehouden door middel van een blokstelsel, gestoeld op inschrijvingen en waarnemingen met het oog. Alle blokverrichtingen werden per radio afgewikkeld. Op zoveel mogelijk (gedoofde) seinen werd een wit kruis bevestigd, ten teken dat het sein niet (meer) in dienst was. Alleen aan de innijseinen, die toegang geven tot de perrons, moest nog voor elke trein een overschrijdingsbevel aan de treinbestuurder worden afgeleverd. Op de perrons deed het toezichtspersoneel zijn best om met megafoons de reizigers zo goed als mogelijk te informeren. Al bij al kon men, gelukkig, nog rekenen op Seinhuys III (halfweg het Noordstation en Schaarbeek). Dit seinhuys controleert een langerrokken wisselverbinding, die de sporen 1 tot en met 10 verbindt. Alleen hier kon men, vier weken lang, de uitsplitsing maken vanaf vier vaste perronsporen naar tien richtingspunten (= vijf lijnen). Slechts lijn 25 was en is autonoom, en onverbrekkelijk verbonden met de sporen 5 en 6 van de Noord-Zuid-verbinding.

De brand had nog een onverwacht maar onomkeerbaar gevolg voor de treindienst: het doodspoor 1A in Brussel Centraal, eindpunt voor en gebruikt door de bekende "Sabenastellen", was door de brand onbereikbaar geworden. Brussel Zuid werd de nieuwe terminus voor deze treinen, wat op zichzelf geen slechte zaak is. Vanuit de luchthaven kan men, mits gebruik te maken

van de "Sabenatrein", nu rechtstreekse aansluitingen bieden met alle treinsorten in Brussel Zuid, ook met alle internationale en hogesnelheidstreinen.

**Veilig of onveilig?**

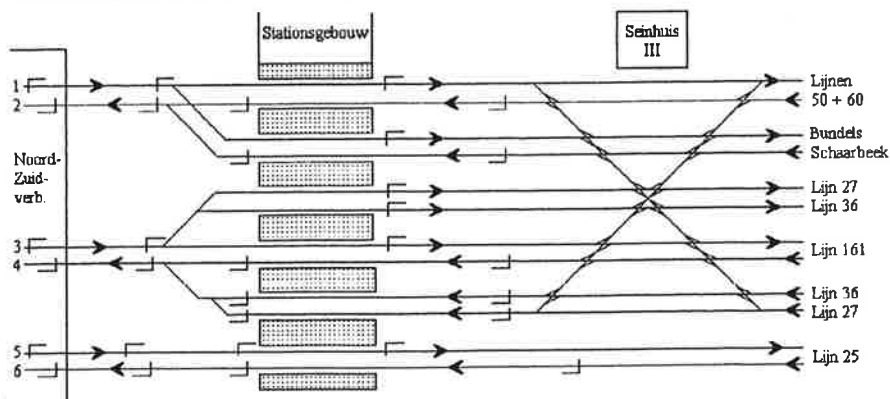
Na enkele dagen kon men vanaf de perrons de inritseinen beperkt bedienen met een gewone schakelaar. Het gegeven seinbeeld was rood + wit of, met andere woorden, "rit op zicht". Enige journalisten hadden opgemerkt dat soms reeds een tweede trein aan het perron kwam voordat de eerste vertrokken was. Onmiddellijk werd in enkele kranten de veiligheid in vraag gesteld; niet vertrouwd met de precieze betekenis van het gegeven seinbeeld. In vrijwel dezelfde kranten kon men ook vernemen dat "de brand een gevolg was van het verwaarlozen van het binnenlands net, ten gunste van de HST". Ondergetekende, zelf jarenlang belast met het onderhoud van Seinhuizen I en II, weerlegt de stelling als zou seinpost II niet meer veilig zijn geweest. Een verouderde bediening staat niet noodzakelijk gelijk met onveiligheid!

**En het reizigersleed was nog niet geleden...**

Niettegenstaande de spoorvakbonden, na de brand, een aangekondigde spoorstaking hadden geannuleerd, was half december het sociale klimaat bij het spoor zo verziekt, dat her en der spontane stakingen het treinverkeer ontredde. Aan de infobalie van het Noordstation kon men die dagen, door gebrek aan communicatiemiddelen, nog nauwelijks mededelen welke treinen reden en welke niet. Op dinsdagavond 19 december kon ondergetekende, na méér dan anderhalf uur vruchteloos wachten op een trein, met een gevorderde bus van "De Lijn" toch de terugrit naar Antwerpen aanvagen. Er verschenen toen 3 standaardbussen ten tonele voor... 700 reizigers. Totale reisduur van de busrit: 90 minuten. De verdere beschrijving over de toestand in deze bussen laat ik aan de verbeelding van de lezer over. Toch nog een detail: het in de bus aangegeven aantal staanplaatsen bleek toch ongeveer te kloppen, maar ik heb gemerkt dat er meer "reizigers" konden "zitten", dan op het plaatje was aangeduid...

**Een voorlopig en een nieuw seinhuys**

De hierboven beschreven brand heeft natuurlijk gevolgen voor de toekomst gehad. Het was oorspronkelijk de bedoeling om medio 1998 een nieuw en gecentraliseerd seinhuys in dienst te nemen in Brussel Noord. Dat de voorlopige "nood"-werkwijze zo snel mogelijk moest worden vervangen door een normale, zal iedereen wel duidelijk zijn. Maar ook het kunnen gebruik maken van slechts 6 perronsporen verminderde de capaciteit aanzienlijk zodat, tot bij de indienststelling van het voorlopig seinhuys, een flink aantal treinen Brussel Noord tijdens de spitsuren niet meer kon aandoen. Dit voorlopig seinhuys moest dus de treincapaciteit opnieuw doen toenemen, alle perronsporen bereikbaar maken, alle lijnen direct aansluiten op de Noord-Zuid-verbinding en... liefst zo snel moge-



lijk operationeel zijn. Reeds vier weken na de vernietigende brand kon men dit eenvoudig en voorlopig seinhuis in dienst nemen. Met slechts zes wissels opnieuw in dienst te nemen, de rijzin in één richting te beperken en de seinen zoveel mogelijk automatisch te laten werken, kon men aan de gestelde vereisten voldoen. De apparatuur werd in een container op perron 1 ondergebracht. Bediening en controle bevinden zich onder het spoorwegmuseum en gebeuren op afstand door middel van een EBP (Elektronische Bedienings Post). Het nieuwe voorziene seinhuis moet vernield en tegen uiterst het einde van dit jaar in dienst worden gesteld.

#### • Nieuwe reeks tweespanningslocs besteld

Na lang wachten is het zover. Niet 100 maar 80 polyvalente elektrische tweespanningslocomotieven zijn, gezamenlijk met de Luxemburgse spoorwegen, besteld. 60 zijn voor rekening van de NMBS, 20 voor de CFL. De bestelling is, zoals verwacht, toegewezen aan de combinatie ACEC Transport (dochter van GEC Alstom) en BN Bombardier. Reeds in juni 1992 werd er bij de CFL en op het NMBS-net proefgereden met één van de 75 Eurolocomotieven, bestemd voor de Spaanse spoorwegen (serie 252, zie RR26, blz 72). De tests waren zeer bemoedigend, vooral wat de resultaten van de toen nieuwe draaistroomtechniek betrof. Deze Eurolocs lijken, technisch gezien, als twee druppels water op de nu bestelde locomotieven, die eveneens geschikt zijn om zowel onder 3000 Volt gelijkspanning, als onder 25 KV/50 Hz te rijden. De nieuwe machines zullen bij de NMBS onder het reeksnummer 13 (!) rijden. De vierassige locs bezitten asynchrone tractiemotoren, die samen 5500 kW moeten leveren, wat dus meer is dan onze zesassige reeks 20 (5150 kW). Met een top van 200 km/h zullen ze in staat zijn om snelle reizigers treinen te slepen op de hoofdlijnen, inclusief de gesleepte diensten op de hogesnelheidslijnen. Het gesleepte materieel zal hoofdzakelijk uit de nieuwe I 11-rijtuigen bestaan, waarvoor 27 aan de locs identieke bedieningstafels zijn besteld om in trekduwkombinatie te kunnen rijden. Dankzij de gezamenlijke aanschaf, kan men zware ertreinen in pool rijden met de Luxemburgse exemplaren. Het zwaartepunt van de te verwachten inzet zal ontegensprekelijk in het zuiden des lands te vinden zijn, gezien de aanwezigheid van de 25kV-installatie.

E.H.

#### • Nieuwe elektrische motorstellen AM96

Eind december 1992 bestelden de Belgische Spoorwegen bij de industrie I63 rijtuigen I 11 en I 20 driedelige elektrische motorstellen AM96. Het was meteen één van de belangrijkste bestellingen uit de geschiedenis van de NMBS.

Deze bestelling wordt opgesplitst in twee reeksen. De tweespanningsmotorstellen dragen de nummers 441 tot 490 en zijn geschikt voor het rijden onder de klassieke 3000 V gelijkstroom evenals onder 25000 V wisselstroom. De overige 70 stellen zijn éénspanningsmotorstellen (3000 V gelijkstroom) en dragen de nummers 501 tot 570.

In januari 1996 werden de eerste tweespanningsmotorstellen aan de NMBS voorgesteld. Zij rijden sinds februari 1996 proefritten in de buurt van Mons.

Alle motorstellen worden uitgerust met driefasige tractiemotoren en kunnen bijgevolg slechts rijden op de lijnen die voor deze traktiewijze werden uitgerust.

Het zitcomfort van deze stellen is voor de twee reeksen identiek. In tweede klasse beschikken de

reizigers over 2+2 zitjes, in eerste klasse is deze opstelling 2+1.

Bijzonder opvallend zijn de dikke rubberen banden rondom de uiteinden van deze motorstellen. Deze eerder vreemde kop werd "afgekeken" van de Deense Spoorwegen. Na het koppelen van twee "rubbermeuzen" bekomt men een geheel water- en geluiddichte verbinding tussen de beide stellen. De stuurposten kunnen in een handomdraai worden weggeklapt. Zodoende beschikken de reizigers over een voldoende brede doorgang om zich van het ene naar het andere treinstel te begeven; deze doorgang is ook praktisch voor de minibar en voor de hoofdwachter.

De voornaamste technische kenmerken in een notedop:

Omgrenzingsprofiel: volgens fiche UIC 505-2

Lengte van elk rijtuig: 26400 mm

Breedte: 2860 mm

Hoogte: 4050 mm

Vloerhoogte: 1260 mm

Tarra per volledig motorstel (3 rijtuigen): 160 ton

WC: vacuumtoiletten

Tractie:

asynchroon driefasig

volledig opgehangen tractiemotoren

vermogen: 1400 kW

Draaistellen:

2 motorbogies type GEC ALSTHOM ACR

4 draagbogies type BOMBARDIER ANF type 36

Maximum snelheid: 160 km/h

Remming:

UIC standaard elektro-dynamisch

Pneumatisch

Parkeerrem

Opmerkelijk en tevens geheel nieuw is dat drie van de vier draagbogies zijn uitgerust met elektro-magneetremmen

Anti-slipinrichting

Na de proef- en testritten zullen de eerste nieuwe "drietjes" worden ingezet op de verbindingen Mons - Aulnoye, Mons - Lille (Frankrijk) en Antwerpen - Lille Flandres.

#### • De NMBS en de meisjes ...?

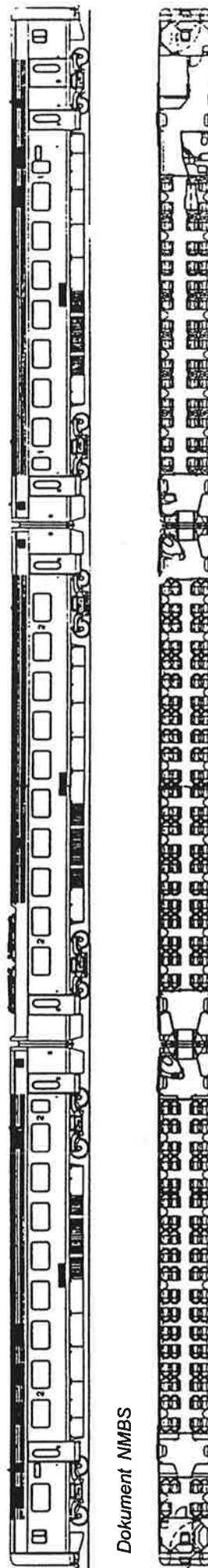
Na het in dienst nemen van de nieuwe biljettenverdelers in de stations onder de welluidende naam SABIN, is het nu de beurt aan IVETTE om zich voor te stellen. Ivette staat voor Informatie en VERkoop in de Trein door (draagbare) TERminals.

Vanaf 1 februari 1996 lopen de treinwachters van de standplaatsen Leuven en Tournai door de trein met een minicomputer bij zich. Dit apparaat levert aan de klanten in een oogwenk een biljet, een ontvangstbewijs voor het vervoer van een fiets, geeft toeslagkaartjes voor het "maakloon" en is in staat om (binnenlandse) dienstregelingen (ARI e.d.) af te drukken. In een latere fase zal het mogelijk worden om bv. een telling van reizigers in de treinen te verwerken.

Al deze informatie wordt afgedrukt op een handig bankkaartformaat-ticketje. Ivette, die geschikt is gemaakt voor bediening door links- en door rechtshandigen, verzorgt ook een gedeelte van het administratieve werk.

Bij het einde van iedere dienst wordt het toestel aangesloten op een centrale eenheid die de accu's terug oplaadt voor de volgende 24 uur. Tegelijkertijd wordt het apparaat geherprogrammeerd om steeds te beschikken over "up-to-date"-informatie. Naarmate de proeven voldoende schenken zullen ook de andere standplaatsen worden bevoorrad met "Ivettes".

J.M.



Dokument NMBS

## DE LIJN

### ALGEMEEN

#### • Twin - abonnement

Vanaf 1 februari 1996 is er - naast de jaarlijkse tariefaanpassing - een nieuwe abonnementsformule op de markt: het **Twin - abonnement**. Dit vervoerbewijs combineert een abonnement voor een welbepaalde reisweg vanuit een streek naar een stadsgebied met een stadsabonnement. Zo kan men, met één abonnement op zak, reizen op een streeklijn en op alle trams en bussen in een stadsgebied. Het vervoerbewijs is verkrijgbaar in een gewone en een schoolformule en voor een geldigheidsduur van 1 week, 1 maand, 3 maanden of 1 jaar. De prijs is opgebouwd uit enerzijds het tarief voor de reisweg vanuit de streek tot het stadsgebied en anderzijds uit een forfait voor het stadsgebied zelf. Het forfaitaire gedeelte bedraagt in Antwerpen en Gent 700 F, in de andere steden 450 F (voorbeeld voor een gewoon maand-Twin-abonnement). Ter vergelijking: een stadsabonnement kost vanaf 1 februari 1996 in Antwerpen en Gent 1000 F en in de andere steden 965 F per maand.

#### • Tineke gaat met De Lijn

Onder impuls van de bevoegde Vlaamse minister (de heer Baldewijns) heeft De Lijn een brochure uitgegeven voor de - middelbare - scholieren en hun autominnende ouders. Bedoeling is, het publiek enig inzicht te verschaffen in de noble taken van De Lijn, voornamelijk toegespit op het woon-school- en het woon-werkverkeer. De les die de lezers uit het verhaal moeten trekken is, dat koning auto in de steden helemaal geen zaligmakend vervoermiddel is en dat De Lijn klaarstaat om de scholieren en hun ouders in comfortabele omstandigheden te vervoeren. Het boekje telt 16 bladzijden en oogt fraai. Het is in een bevattelijke taal geschreven. Indien de Minister nu ook snel de noodzakelijke maatregelen treft om aan de doelstellingen uit de brochure te voldoen, zijn we op de goede weg. E.M.

### ANTWERPEN

• **Reclameframs (tot 20 februari 1996)**  
**7000:** Het Filharmonisch Orkest heeft zijn laatste reclamenoot geblazen op 28 januari 1996. Sinds 29 januari rijdt deze toekomstige museumwagen in een witte zelfkleverjas rond. N.a.v. de Paul van Ostaijnenherdenking 1996 (Antwerps dichter, geboren op 22 februari 1896) toont PCC 7000 op de flanken enkele citaten van deze expressionistische poëet, w.o. een regelrechte reclame voor **Singer-naaimasjienen!** Langs de bestuurderszijde is in grote rode letters de aansporing "**Circulez**" aangebracht.  
**7002:** Het doek is gevallen voor de KNS-promotie. Rond 20 november 1995 werd de reclame verwijderd en vervangen door een publiciteit voor CLARK'S (kauwgom). De hoofdtoon is wit met blauwgroene strepen.  
**7009:** De CHARRO-publiciteit liep af op 8 december 1995. Daags nadien verscheen de PCC in een nieuwe outfit: INZA - CHOCODRINK (n.a.v. 50 jaar chocolademelk van het merk uit Schoten). De hoofdtonen

zijn wit en - uiteraard - lichtbruin.

**7029:** Sinds 7 februari 1996 voert deze tram promotie voor het ECC-tennistornooi. De kleefreclame is donkerblauw. Voorts zijn er diverse gouden tennisraketten aangebracht. Tenslotte doet het contravision-systeem weer zijn intrede: op de zijruiten zijn bergen tennisballen aangebracht. Leuk is anders voor de reiziger.

**7031:** Idem als 7029, doch sinds 8 februari 1996.

**7035:** Deze PCC is op 30 oktober 1995 in De Lijn-kleuren geschilderd. Van 31 augustus 1993 tot 12 oktober 1995 reed de tram in een geel geschilderde jas rond, met publiciteit voor het "Echt Antwaarps Theater".

#### • Deurbeveiligingssysteem

Alle omgebouwde wagens zijn heden uitgerust met het nieuwe deurbeveiligingssysteem (zie vorige RR). Dit houdt in dat de trams te herkennen zijn aan het gele streepje op de contactdozen van de koppelingen en aan het geluidssignaal dat het sluiten van de deuren aankondigt. De aanpassingen grepen plaats op 5, 6 en 7 december 1995 voor de gekoppelde wagens op de lijnen 2 en 15. De overige trams werden nadien in hoog tempo onder handen genomen.

E.M.

#### • Een stuk Antwerpse tramgeschiedenis definitief verdwenen!

Lezer Raymond Poot uit Deurne liet ons weten, dat op Viaduct Dam in Antwerpen de laatste, sinds 25 mei 1968 buiten dienst gestelde NMVB-rails (tot op die datum nog gebruikt voor de ultieme rit van de doorstreepte Buurtspoorweglijn 61) vanaf maandag 27 november 1995 werden opgebroken. Sedert 2 september 1940 werd dit NMVB-spoor gedeeld met de reeds op 24 mei 1958 verdwenen stadstramlijn 18. Strikt genomen liggen er op het grondgebied van

Groot-Antwerpen nog heelwat stukken voormalig NMVB-tracé, vermits ook de heden nog bestaande stadstramlijnen 3, 4, 10, 11, 12 en 24 in de loop van hun geschiedenis en gedurende kortere of langere tijd bepaalde lijngedeelten gezamenlijk met de NMVB hebben bereden. Zelfs de lijnen 7 en 8 zijn, bij de opheffing van de diensten in de Leopoldstraat, pas vanaf het voorjaar 1993 van een tijdlang met de NMVB gedeelde rails verdwenen. Wel dient hierbij onderlijnd, dat de nu op Viaduct Dam opgebroken rails behoorden tot de Buurtspoorweglijnen 61, 63, 64 en 65 die mede door een stadsdienst werden bereden, waar in de andere situaties veel eerder het tegenovergestelde het geval was.

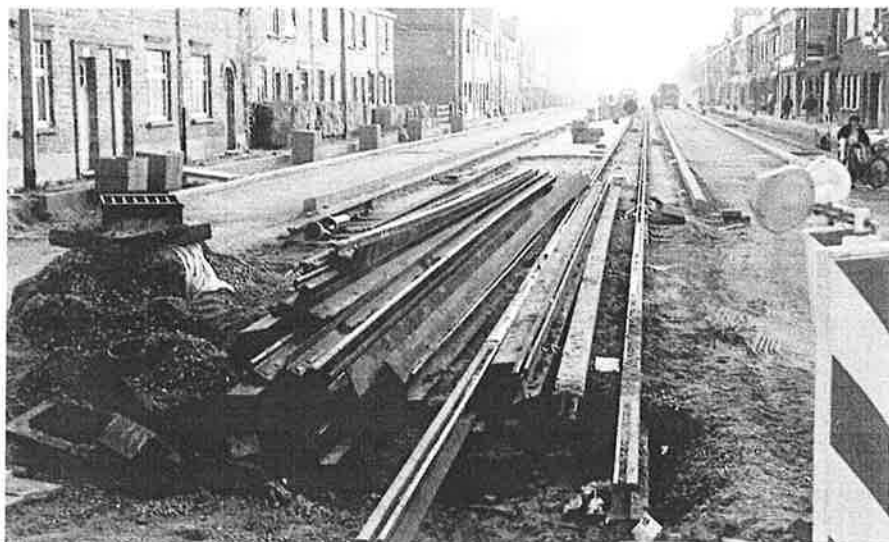
Tenslotte: slechts in Brasschaat Maria-ter-Heide, aan het voormalig eindpunt van NMVB-lijn 63, zit nog een aantal meters Buurtspoorwegrail in de grond (voor zover mij bekend het enige overblijvende stukje "echte" NMVB-rail in de hele provincie Antwerpen): een ongewild en pover denkteken voor een groots tramverleden?

#### • City Runner: toekomstige tram voor Antwerpen en Gent?

Op 22 en 23 december 1995 kreeg het Antwerps publiek de Belgische primeur bij de voorstelling van de Bombardier-Euro-rail "City Runner". Een week later, op 28, 29 en 30 december, was Gent aan de beurt. Hoewel deze tentoonstelling zich beperkte tot het "showen" van een maquette op schaal 1/1 (de eerste echte City Runner moet vermoedelijk nog worden gebouwd), kregen de bezoekers een uitstekend beeld van wat een eigentijdse lagevloertram de reiziger kan bieden. Deze kandidaat-reiziger werd trouwens, door middel van een enquête, onomwonden naar zijn mening over dit mogelijk nieuwe BN-produkt gevraagd.



28 december 1995: het levensgrote model van de City Runner geniet op de Korenmarkt in Gent veel belangstelling. Voor het overige zullen zowel de Gentse als Antwerpse tramgebruikers nog eventjes geduld moeten oefenen, want nieuwe trams voor beide steden zijn op zijn vroegst tegen eind 1998 te verwachten. Op de Vlaamse Gewestbegroting 1996 is immers geen frank voor een eerste trambestelling terug te vinden! Foto Luc. Couscheir.



Stand van de spoorwerken op de Zwijnaardsesteenweg in Gent, werken die de verlenging van tramlijn 1 naar Zwijnaarde moeten mogelijk maken. 30 november 1995, foto Alain Janmart.

Het lagevloer-aspekt werd door de tentoonstellers handig maar terecht in de verf gezet, want het naast het zg. rijtuig aangelegde houten "perronnetje" had precies dezelfde hoogte als de City Runner-vloer! Moest dit type rijtuig ooit in Antwerpen worden ingezet, dan zouden aan de tramhaltes wel enige aanpassingswerken nodig zijn - maar dat is een ander stuk van de geschiedenis.

Grondige bestudering van de technische specificaties van het voorgestelde, modulaire opgebouwde tramtype leert, dat Bombardier tot in de welhaast uiterste consequenties heeft rekening gehouden met de door De Lijn, in haar lastenboek m.b.t. de nieuwe voor Antwerpen en Gent te bouwen trams, gestelde vereisten. (Onze lezers vinden deze richtlijnen terug in RR 40, blz. 140-141. Wel opvallend is het geheel afwijkende City Runner-imago t.o.v. de op deze bladzijden getoonde, eveneens door Bombardier-Eurorail bezorgde tekeningen.) De modulaire opbouw verleent het City Runner-concept een enorme flexibiliteit voor wat betreft lengte en breedte van het stel; op het stuk van zit- en staanplaatscapaciteit, ruimtelijke indeling, inzetbaarheid op meter- en normaalspoor, berijdbaarheid van krappe boogstralen (tot minimum 12 meter!) zijn de mogelijkheden nagenoeg onbeperkt. De trams worden samengesteld uit drie verschillende soorten zg. basismodules:

1. cabinmodule (al dan niet voorzien van een ergonomische stuurstand),
2. instapmodule met deuren van 1,3 m breedte (!),
3. loopwerkmodule met motor- of loopdraaistel en eventuele stroomafnemer.

De variabele afmetingen van de diverse modules maken tramlengtes van 20 tot 44 meter mogelijk.

Gezien de Vlaamse Vervoermaatschappij een Europese algemene offerteaanvraag diende uit te schrijven, is het onzerzijds nog veel te vroeg om besluiten pro of contra de City Runner te trekken. Toch begint de tijd stilaan te dringen, want volgens de heer De Kesel, directeur van De Lijn, Entiteit

Antwerpen, zouden "begin 1997 de eerste nieuwe trams worden geleverd" (citaat uit een vraaggesprek met Gazet van Antwerpen-redacteur Herman Welter, gepubliceerd in G.v.A. van 24 februari 1995).

Afwachten maar!

S.C.

#### OOST-VLAANDEREN

##### • Sint-Pietersstation - Maria-Hendrikaplein

Als het vriesweer er geen stokje voor steekt, starten de werken voor de heraanleg van het Maria-Hendrikaplein op maandag 5 februari en dit volgens de planning vermeld in RR 41.

##### • Verlenging Zwijnaarde

Tussen Zwijnaarde Brug en de A. Kekulestraat waren de spoorwerken eind februari nagenoeg voltooid. Voor deze werken waren 85 werkdagen voorzien. Voor het tweede deel van de eerste fase, nl. de aanleg van

sporen tussen de Kekulestraat en de Galgalaan rekent men op 100 werkdagen. Tegelijkertijd zal men trampalen plaatsen op het reeds voltooide traject.

Als gevolg van de werken op de Zwijnaardsesteenweg en vooral ook op de Zwijnaarde-brug (over de Ringvaart en de E40-autosnelweg), zijn buslijnen 70 en 703 nog steeds onderbroken.

Buslijn 5/50 volgt opnieuw zijn normale route nadat het kruispunt van de Zwijnaardsesteenweg met de Edelsteen- en Haardstedestraat opnieuw werd geopend.

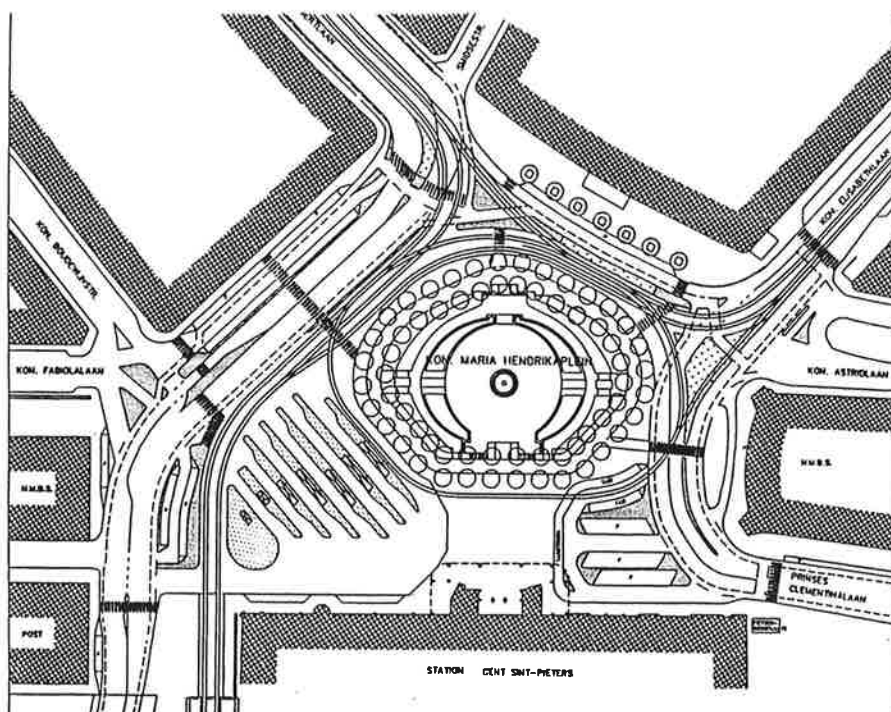
##### • Gent-Dampoort

Het ingewikkelde kruispunt in de omgeving van het Dampoortstation staat aan de vooravond van een ingrijpende heraanleg. In de eerste fase zal het tijdelijk viaduct (fly-over tussen de Kasteellaan en het Dok Zuid) worden weggenomen en zal een rond punt worden aangelegd rond de bestaande zwaaihoek (die de verbinding vormt van de Leie, de achterhaven en het kanaal naar Terneuzen). De bussen zullen op de Kasteellaan in de richting van de Dampoort een eigen baan krijgen. Het toekomstige tracé van de trolleybus richting Gentbrugge is nog in onderzoek. Er wordt nagegaan of het bestaande traject (in tegenrichting) in de Dampoortstraat kan worden behouden, dan wel of de trolleybus moet verhuizen naar de Hagelandkaai, waar alle andere bussen richting Dampoort reeds gebruik van maken. Wel staat vast dat de aanleg van een rond punt een lichte aanpassing zal vergen van de trolleybusbovenleiding, waarvan de kostprijs wordt geschat op 10 miljoen BEF.

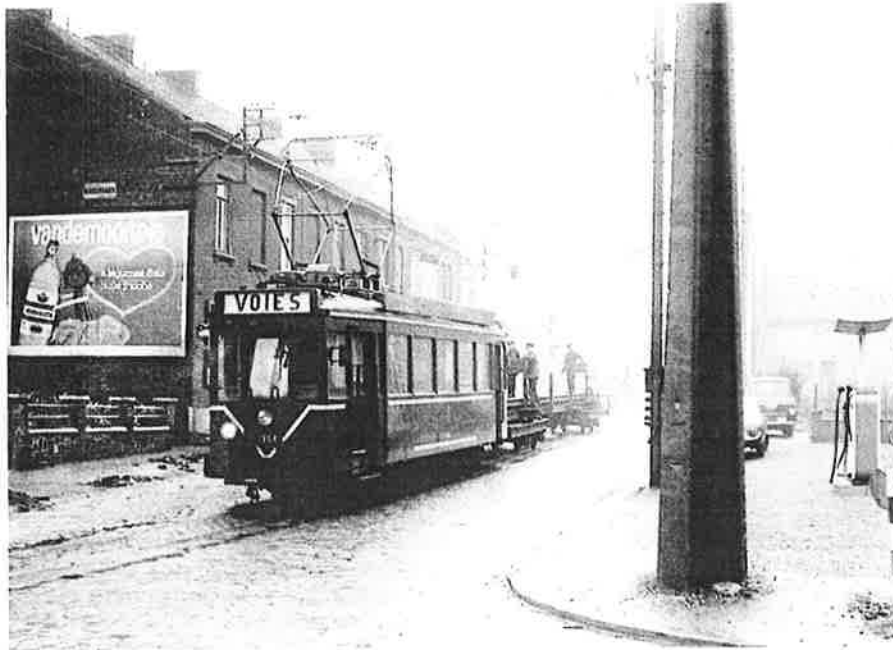
##### • Nog 12 blauwe trams

Gezien de voorrang voor het op punt stellen van de Bochum-trams, rijden ruim vijf jaar na de start van De Lijn nog steeds 12 van de 54 PCC-trams in de blauwe MIVG-kleuren. Het betreft de trams met nummers 02, 05, 10, 11, 14, 17, 23, 32, 33, 49, 51 en 52.

BVC



Dokument De Lijn



## Werkwagens van toen (XXII)

Foto's en tekst: Jacques Cohn

Deze maal komen de in het groen geschilderde (en van gele strepen voorziene) standaard-mws aan de beurt die in Henegouwen, bij het verschijnen van de "type S"-mws, tot werkwagens werden gedegradeerd.

**Foto 1:** Op een trieste regendag in april 1965 aan het werk bij een droeve taak: het opbreken, met mw 10254, van de lijn Gilly - Ransart, voorheen bediend door de lijnen 48 en 54 vanuit Charleroi.

**Foto 2:** De 10258 met een zandwagen in Anderlues stelplaats, mei 1968.

**Foto 3:** De 10262 te Fayt-le-Franc (aan de toenmalige lijn 8 vanuit Mons) in december 1964. Een werkelijk typische "vicinal"-lijn door een dorpje.

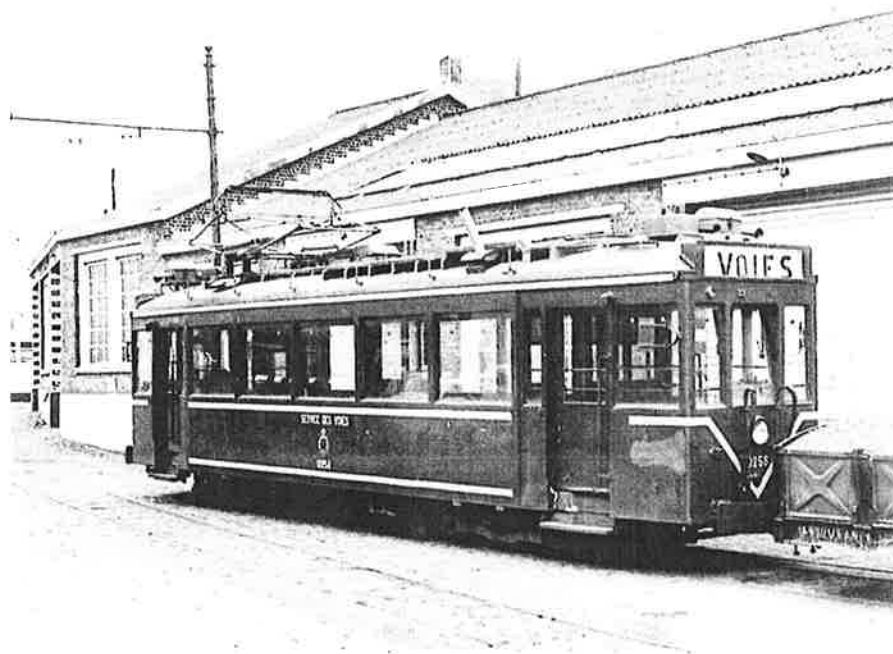
**Foto 4:** De 10304 met enkele spoormannen in Bray in juni 1964, werkend aan de eerste lijn 90, die toen Charleroi via Binche met Mons verbond.

Tenslotte nog even, om dit hoofdstuk af te sluiten:

**Foto 5:** Type S 10239 met een ladderwagen, eveneens in Bray, juni 1965.

**Foto 6:** Een vreemd konvooi: S 9759 (ex-Antwerpen) en S 9748 (ex-Gent) met tussenin een platte wagen waarop twee "afgesneden" trambalkons staan, waarvan de herkomst niet duidelijk is. Het konvooi komt van Charleroi Viaduct en rijdt in de richting Jumet. Juli 1964.

Hiermede ben ik aan het einde gekomen van de NMVB-werkmotorwagens. Bij een volgende gelegenheid zal ik nog enige werkwagens uit de oude doos halen, een nauwelijks bekend onderwerp.



### 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



## Verenigingsnieuws

### VeBOV

#### 1. MAANDELIJKSE PROJEKTIEAVONDEN

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

22 maart: **Veilingavond**. Alle interessante stukken rond het trein- en tramgebeuren komen voor veiling in aanmerking: authentieke stukken, boeken, video's, modelbaan..., maar geen dia's, want die komen in november aan bod.

De te veilen stukken dienen aangeboden te worden om 19.30u.

10% van de verkoopprijs wordt voorbehouden voor verenigingskosten.

26 april: **Zuidstation - Merksem, lijn 3** (R. BASTAENS). Sinds deze maand rijdt lijn 3 ondergronds! Wie herinnert zich nog de tijd toen "den drie" van het Zuidstation naar Merksem reed? Deze diareeks toont beelden uit de oude doos over tram 3 en wat er omheen gebeurde.

24 mei: **De spoorwegen, technisch bekeken** (E. HEYLEN). Types van seinhuizen en hun bediening, seininrichting in het algemeen; overzicht van hoe deze situatie is ontstaan en gegroeid met praktische voorbeelden van het gehele net.

**Brussel** (20.00 uur, vergaderzaal Annessens, ingang Fontainasplein)

12 april: **De NMBS-lijn Luik - Luxemburg** (H. VAN ESBROECK). Bij de presentatie van deze beroemde spoorlijn ligt de nadruk op het niet-geëlektrificeerde deel Rivage - Gouvy.

10 mei: **De Henegouwse tramlijn Charleroi - Thuin** (L. DE COSTER). Beelden van de vroegere NMVB-tramlijn 92 en van de ASVI-museumexploitatie.

14 juni : **Fotokijkavond**

juli en augustus: geen vergaderingen

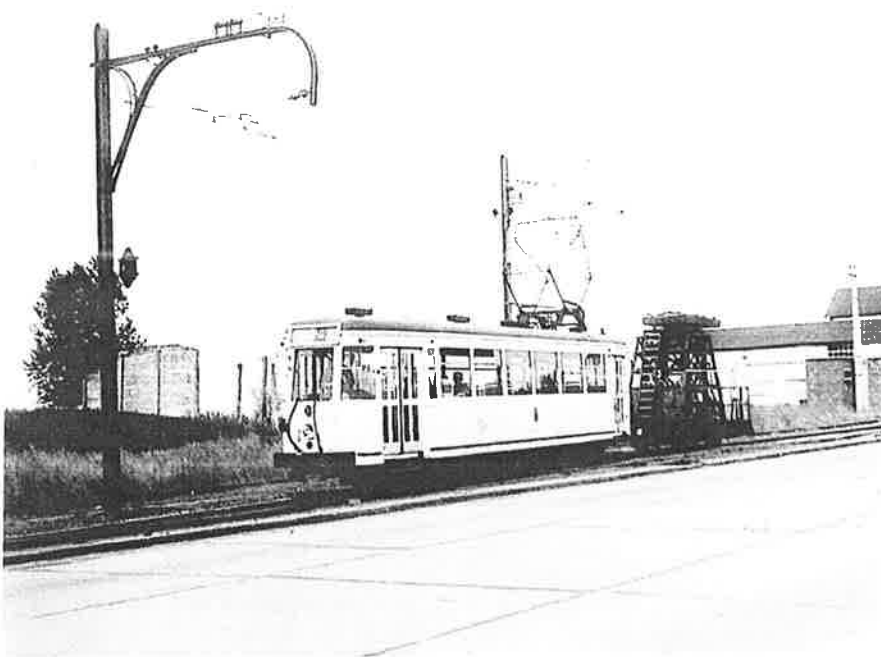
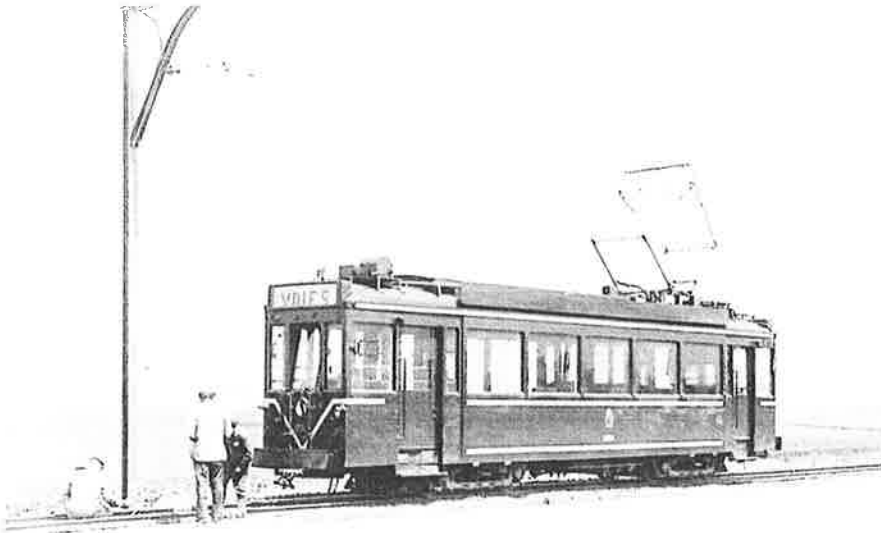
#### 2. LIDMAATSCHAP 1996

De lidkaarten 1996 worden toegevoegd aan dit nummer. Wie niet afgemeld had, maar nog geen lidgeld betaald heeft, wordt verzocht zich alsnog in regel te stellen. Dit kan door 650 BEF te storten op rekening nummer 001-1385500-28 van VeBOV; voor Nederland: 43 NLG op de RABO-rekening van Rail-Revue 13.06.08.491, gironummer 1092736.

Indien uw betaling toekomt na de verzending van nummer 43 zal uw nummer 43 samen met nummer 44 verzonden worden omdat los drukwerk voortaan als brief moet gefrankeerd worden en daar is het abonnementsgeld niet op voorzien ....

#### 3. ANTWERPS TRAM- EN AUTOBUS-MUSEUM

De regeling voor de bewakingsbeurtrol van ATAM is ongewijzigd, d.w.z. dat de volle-



dige kalender opengesteld is voor alle verenigingen.

Aanmelding kan gebeuren tijdens de volgende vergaderingen of bij Eric Morbé, Karel De Preterlei 28/11, 2140 Borgerhout, tel. 03/271 07 27.

#### 4. ALGEMENE LEDEN-VERGADERING 1996

De algemene ledenvergadering gaat door op 30 maart om 9.30 uur in centrum "Zurenborg", Dageraadplaats 4 te Antwerpen. Wij roepen alle leden op, volgende belangrijke punten mee te komen bespreken en beslissen.

##### AGENDA:

1. Verslag van de vorige vergadering
2. Verslag van de activiteiten 1995
3. Jaarverslag van de sekretaris
4. Kasverslag
5. Verslag van de kaskommissie  
De leden van de kaskommissie kunnen een maand vóór de vergadering de rekeningen nazien
6. Verkiezing van de kaskommissie voor het volgend jaar
7. Regeling voor het tijdschrift
8. Verkiezing van het bestuur  
Dit jaar zijn ontslagnemend: C. HERTOGS en H. VAN DEN BERGH; laatstgenoemde stelt zich herkiesbaar, bijkomende kandidaturen worden schriftelijk ingewacht bij het bestuur
9. Voorziene activiteiten 1996
10. Budget 1996
11. Vaststelling van de lidmaatschapsbijdrage 1997
12. Rondvraag

#### 5. UITSTAP

Ter gelegenheid van de algemene jaarvergadering wordt traditioneel een uitstap georganiseerd. Dit jaar wordt het een bezoek aan de bekende "Bakkersmolen" te Essen-Wildert.

##### Programma:

- 12.34: vertrek in Antwerpen Oost met de stoptrein naar Essen. Aankomst Wildert: 13.04  
13.15: maaltijd in de Bakkersmolen  
14.00: bezoek aan het stoommuseum met stoommachines voor de molen en voor elektriciteitsproductie en aan de werkplaats waar de drie lokomotieven (2 stoom en 1 diesel) worden onderhouden  
18.10: aankomst in Antwerpen

Deelnamekosten: 650 BEF

- \* Inbegrepen zijn: het treinticket, het dagmenu van 350 BEF (soep van de dag, frieten/kroketten, kip, appelmoes, ijs), gids
- \* deelnemers aan de jaarvergadering betalen slechts 550 BEF
- \* wie geen treinticket nodig heeft, en niet mee eet, of ter plaatse een snack betaalt (bv. spek met eieren): slechts 100 BEF deelname

Hoe aan te melden? Stort uw deelnamekosten op de Vebov-rekening 001-1385500-28

Verdere informatie bij Eric Morbé, 03/271 07 27.

## Lezersforum

### Lijn 97 onder draad... en nog wat

*Wellicht geïnspireerd door het Rail-aktueel artikelje op blz. 13 van RR 41, ging lezer Noël Suys uit Kontich langs lijn 97 op verkenning, het fototoestel vanzelfsprekend bij de hand. Uit zijn vrij uitgebreid, op 8 oktober 1995 geschreven reisverslag distilleerde ik de volgende, tot nadenken stemmende wetenswaardigheden, waarbij het aan de inspiratie van onze lezers wordt overgelaten, enkele bijkomende commentaren te bedenken.* S.C.

*De haltes Hainin en Thulin: aan deze haltes werden nieuwe en "esthetisch" ogende schuilmuisjes geplaatst; alleen, en daarin zit nu precies de absurditeit van deze bouwsels, er kan bij regen of sneeuw bijna niet in worden geschuild! De kunstenaar-ontwerper van deze ondingen voorzag voor de dakbedekking weliswaar een platiëken golfplaat, maar liet deze licht naar achter hellende dakplaat afwateren in het schuilmuisje. Verklaring: de dubbele gebogen achterwand van deze zg. schuilmuisjes wordt immers niet door de dakplaat afgedekt, zodat wachtende reizigers bij regen letterlijk op een koude douche worden onthaald! Vraag: heeft geen enkele voor het reizigerswelzijn verantwoordelijke dit fenomeen opgemerkt?*

*Nog Thulin: Op het buiten dienst gestelde perron richting Quiévrain bleef het oude schuilmuisje staan; het werd reeds half door vandalen afgebroken. Het wordt deze "heren" trouwens gemakkelijk gemaakt, want op het vernieuwde perron zijn verscheidene hopen steenslag achtergebleven. Ook het vroegere stationsgebouw staat er nog, met dichtgelimmerde deur- en raamopeningen. Zou men niet beter deze droeve overblijfselen hebben afgebroken en netjes opgeruimd?*

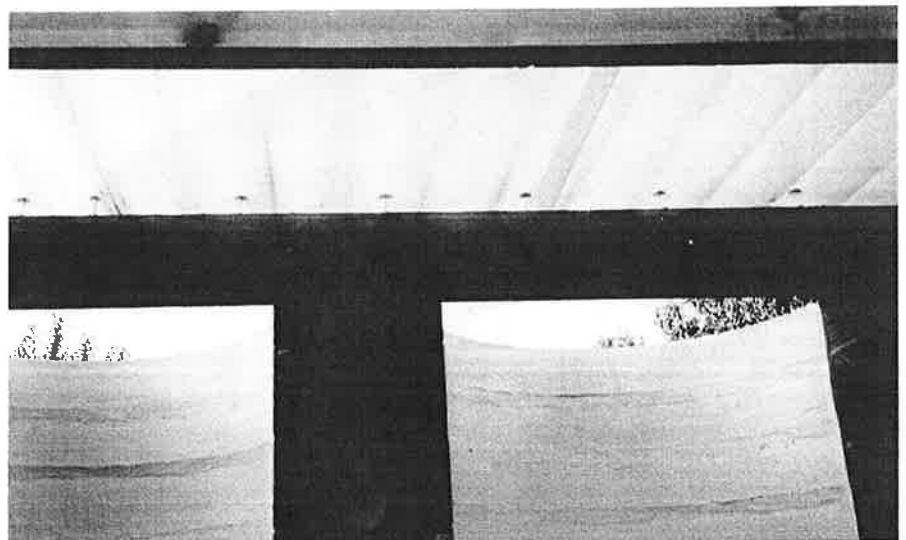
*Voormalige spoorverbinding Quiévrain (B) - Blanc-Misseron (F): aan de praktisch op de Belgisch-Franse grens liggende overweg werden, langs Franse zijde, ongeveer 25 meter spoor opgebroken, zodat allicht*

nog weinig treinen deze grensoverschrijdende rails zullen berijden. Toch bleef, als een vermoedelijk ongewilde gedachtenis aan het verleden, het mechanische inrij-armsein richting Quiévrain bewaard. Moeder Natuur hernam haar rechten en tooide het geheel van top tot teen met een fraaie klimop-begroeiing. De seinarm laat er nochtans géén twijfel over bestaan: inrit verboden (of wat had u gedacht?).

*Station Quiévrain: onze correspondent gebruikt hier zijn eigen - niet van een krachtterm gespeende maar minder voor publicatie geschikt - taal wanneer het erop aankomt de toestand binnenin het stationsgebouw te beschrijven. Er werden weliswaar enkele potten verf op de buitenzijde uitgestreken, maar de reiziger die het gebouw betreedt langs de zg. hoofdingang en die zich naar de "loketenzaal" of het perron wil begeven, loopt eerst door een gang waarin alle ramen en deuren van de vroegere dienstlokalen met panelen zijn dichtgespijkerd of bedekt. Station Quiévrain na een bombardement? Een opluchting betekent alleszins het feit dat het aanwezige spoorwegpersoneel géén uniformen van de Deutsche Reichsbahn blijkt te dragen.*

*De oude, geheel vervallen goederenloods bleef staan, meer als een ruïne dan als een gebouw: langs het perron lopend kan men dóór het dak van deze loods moeiteloos de hemel zien. Het gebied van de voormalige grote goederenkoer, waar in het verleden zoveel "duiventreinen" werden ontvangen, ligt er desolaat, verwilderd en overwoekerd bij.*

*Briefschrijver Suys vraagt zich af, waarom men zowel de goederenloods als het station niet meteen heeft afgebroken, om het geheel te vervangen door een modern en functioneel stationsgebouwtje, wat zowel voor reizigers als personeel een hele verbetering zou betekenen. In verhouding tot het voor de spoorvernieuwing, de nieuwe seininrichting en de elektrificatie van de 10 km lange lijnsectie tussen St.-Ghislain en Quiévrain vele uitgegeven geld, zou de afbraak van de vervallen gebouwen, de opruiming van de verwilderde installaties (sic.) en het bouwen van een adequaat ontvangst-*



*Detailopname van het nieuwe schuilmuisje in Thulin: wachtende reizigers worden bij regen op een gratis douche onthaald!*



Komend van Frankrijk ontmoet men het mechanische inrijsein van Quiévrain: alléén de "gesloten" seinarm is niet met klimop bedekt. Foto's: Noël Suys, 13 september 1995.

gebouwtje (lokettenhal, wachtzaal, bergplaats, toilet, perron met luifel) een peulschil betekenen.

*De dienstregeling:* in de loop van de zomer 1995 werd P-trein 4524 verlengd van St.-Ghislain tot Quiévrain. Deze trein, met vertrek in Schaarbeek om 16.34 u en aankomst in Quiévrain om 18.15 u wordt met gekoppelde Breaks gereden, waarvan alléén het eerste stel van St.-Ghislain naar Quiévrain doorrijdt. Vervolgens rijdt deze trein dan als IC 842 terug naar Schaarbeek. De IC-trein 815 (Schaarbeek 16.30 - Quiévrain 18.05) daarentegen wordt met dubbeldeksrijtuigen gereden en vormt zodoende een unicum in ons land; vanuit Quiévrain rijdt deze trein leeg terug richting St.-Ghislain.

Tijdens de weekends blijft de IC naar en van Quiévrain in St.-Ghislain 14 minuten (in de week 8 minuten) wachten op de IC van Luik naar Moeskroen of vice versa. Bijna een kwartier wachten duurt lang; zou dit niet op te lossen zijn door de IC vanuit Brussel later te laten vertrekken, zodat hij onmiddellijk na de IC Luik - Moeskroen in St.-Ghislain zou aankomen?

#### De Buurtspoorwegstelpplaatsen (RR 42, blz. 8 e.v.)

De heer De Volder uit St.-Andries Brugge verzoekt ons, aan de op blz. 9 gepubliceerde lijst volgende aanvullingen toe te voegen, aanvullingen die, op één uitzondering na, betrekking hebben op de provincie West-Vlaanderen.

1. voormalige tramremises en/of -stations in particuliere handen: Brugge St.-Jozef, Oostende Stene, Poperinge, Roeselare, Leke, Aarsele, Berchem (Oost-Vlaanderen)\*, Pecq en Warneton (Hainaut)\*

\*de tramstelpplaatsen Berchem en Pecq behoorden, wat de diensten op Kortrijk betrof, administratief bij de provincie West-Vlaanderen; Warneton (Waasten) werd slechts vanaf 1963 bij de provincie Henegouwen gevoegd.

2. voormalige tramremises of -stations in eigendom van/gebruik bij De Lijn: Oostende Mariakerke, Koekelare

3. nieuwgebouwde stelpplaatsen in gebruik bij De Lijn: Zwevezele\*

\*De huidige stelpplaats Zwevezele bevindt zich niet op dezelfde plaats als de voormalige.

Interessant om weten: in de gemeente Steenwerck (Frankrijk) bevond zich een tramremise in NMVB-stijl, gebruikt voor de lijn naar Ieper.

Tussen Eupen en Aachen is overigens nog de voormalige tramstelpplaats Eynatten aan te treffen, vroeger toebehorend aan de Akenese trammaatschappij, maar vanaf 1920 tot 1940 en zo goed als zeker ook na de tweede Wereldoorlog gebruikt door de NMVB. De tramrails liggen er heden nog en ook deze stelpplaats verdient een vermelding onder categorie 1.

*Ik waardeer ten zeerste uw streven naar volledigheid, maar plaatsgebrek belet me uw brief in zijn geheel af te drukken. Toch gaat u m.i. grotendeels aan de eigenlijke bedoeling van het artikel van de heer Justens voorbij, nl. er de lezers op te wijzen dat in ons land nog vele merkwaardige NMVB-gebouwen zijn terug te vinden. De heer Justens heeft nergens enige volledigheid gesuggereerd, want hij was er zich blijkbaar goed van bewust dat een zg. complete bijdrage vermoedelijk een heel nummer van Rail-Revue zou hebben vereist! Volledigheid is de ene, nauwkeurigheid de andere zijde van de medaille. Wanneer u terecht opmerkt dat de nieuw gebouwde autobusgarage in Zwevezele in categorie 3 thuishoort, dan hoort de voormalige tramremise Zwevezele, indien zij geen eigendom van De Lijn meer is, thuis in categorie 1 (foutje van Stefan Justens?).*

*Volledig is uw aanvulling m.b.t. de provincie West-Vlaanderen echter niet: wat te zeggen van het fraaie, door u klaarblijkelijk vergeten, Belle Epoque-tramstationnetje in De Haan? Onnauwkeurig (maar reeds door mij verbeterd) is bovendien uw interessante opmerking omtrent de voormalige stelpplaats Eynatten: die bevindt zich slechts sedert 1920 op - toen nieuw - Belgisch grondgebied (voorheen: Duitsland) en kan*

*duis onmogelijk tussen de twee oorlogen - zoals u schrijft - door de NMVB gebruikt zijn geweest. S.C.*

#### Een "speciale" foto

Met de in RR 42, onderaan links op blz. 19 gepubliceerde foto van de heer Cohn is iets aan de hand. Het op deze interessante prent getoonde stopsein is gesloten, zodat de ontsporingsnaald nooit in de afgebeelde stand zou mogen liggen!

Mogelijke verklaring: ofwel was een en ander bij het nemen van de foto reeds buiten dienst, ofwel was het sein niet mechanisch met de wisselnaald verbonden, ofwel was deze verbinding defect. In beide laatste gevallen zal iemand toen wel iets vergeten zijn, want de ontsporingswissel kon - op de foto duidelijk zichtbaar - perfect met de hand en door middel van een wisselsleutel worden bediend. Het is wel eigenaardig dat niemand van onze lezers op deze anomalie heeft gewezen! S.C.

#### NMVB draaistel-bijwagens 19500-502

De Lezersforum-vraag in RR 42 over de stroomlijn-AR's 291-296 bracht mij op het spoor van een foto uit de verzameling van de heer Bastaens uit Bergerhout. Deze kleurenprent, vermoedelijk omstreeks 1980 gefotografeerd in Trondheim (Noorwegen), toont een elektrisch tramstel waarvan bijwagen nr. 72 niet toevallig een meer dan opvallende gelijkenis vertoont met de AR's 291-296: het gaat hier namelijk om ex-NMVB bijwagen 19502! Werkhuis Haselt bouwde in 1950-51 drie "gestroomlijnde" bijwagens, passend bij de vermelde spoorautoereeks. De rijtuigen kregen de nummers 19500, 501 en 502, maar er was hen in ons land geen lang leven beschoren, want reeds in 1956 werden zij verkocht aan Trondheim, waar ze aanvankelijk de nummers 106, 107 en 108 kregen. Ook daar blijkt de pret niet bijzonder lang te hebben geduurd, want een (stelpplaats?)brand vernielde zowel de 106 als de 107. De overlevende 108 kreeg (nadien?) het nr. 72. Het is mij niet bekend of het rijtuig heden nog bestaat. S.C.

#### Nog NMVB-oudheidkunde

Het is vele NMVB-liefhebbers vermoedelijk onbekend dat een fraai stuk Buurtspoorweg-archeologie reeds ruim veertig jaar overleefd, nauwelijks veertig kilometer van Brussel verwijderd.

Voor hoelang nog?

Geïnteresseerden begeven zich naar het kerkplein (Square Baudouin) in Walhain St.-Paul en volgen langs de rue du Centre de richting Sart-lez-Walhain. Vervolgens de eerste straat links (rue de la Chapelle Ste.-Anne) aflopen tot waar deze in de velden eindigt. Bij nog een draai naar links ontdekt men tot zijn verrassing een authentieke Buurtspoorwegbrug die de weg overspant. Haar door de tijd roodachtig gepateneerde landhoofden in metselwerk dragen het nog steeds intakte ijzeren brugdek.

Deze brug is een overblijfsel van de reeds vele jaren verdwenen NMVB-tramlijn Jodoigne - Gembloux, die langs Sart-Risbart, Chaumont-Gistoux en Tourinnes-St.-Lambert liep. Jacques Cohn, Lerinnes



IC 815 Schaarbeek - Quiévrain komt met zijn dubbeldecksrijtuigen, getrokken door lok 2126, in Quiévrain aan. Vernieuwd spoor en nieuwe bovenleiding kunnen niet verhullen dat het stationsgebouw van Quiévrain dringend aan vernieuwing toe is. Foto Noël Suys, 13 september 1995.



Museumtrolleybus 101 van het (toen nog) Gemeentelijk Vervoerbedrijf Arnhem aan het Stationsplein op 23 augustus 1987. Deze eerste trolleybus uit 1949 was getuige van de geboorte van het enige trolleybusbedrijf dat Nederland rijk is. Foto Luc. Couscheir.