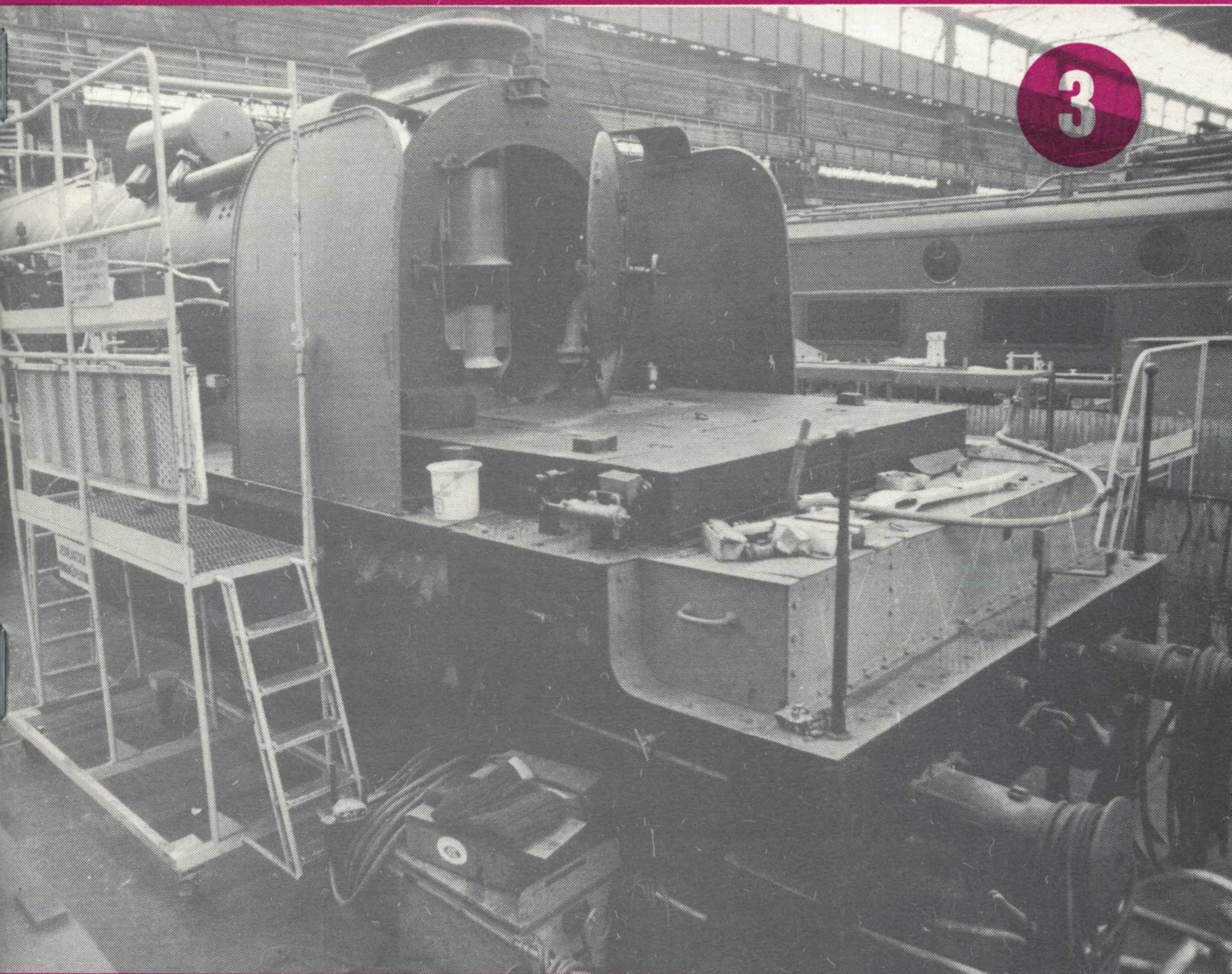


De lokomotief



Driemaandelijks tijdschrift van de

vzw **Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief**

DE LOKOMOTIEF

Tijdschrift van de v.z.w. „Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief”

1ste jaargang - nr. 3 Verschijnt viermaal per jaar

INHOUD:

De Belgische Staatsspoorwegen rond 1907-1908	1
De Oriënt-Express achterna Type 10 van de Belgische Staatsspoorwegen	8
B.V.S.-Demonstratiebaantje	18
Saalfeld-Sonneberg-Eisfeld	26
Koop in Engeland	33
je lokje voor een prikje	37
Redactioneel	38
Stoomlok-Safari 1979	40
Stoomseizoen in Engeland	40
Rook- en Stoomwolkjes	31, 39
spoorwegaktualiteiten van her en der	

Verantwoordelijke uitgever:
v.z.w. Belgische Vrienden van de Stoomloko-
motief, Stationsstraat 27, 9000 Gent

De redactie bestaat uit leden van de v.z.w. Bel-
gische Vrienden van de Stoomlokomotief.

Adres voor redactie en publiciteit: v.z.w. Bel-
gische Vrienden van de Stoomlokomotief,
Stationsstraat 27, 9000 Gent

Copyright v.z.w. Belgische Vrienden van de Stoom-
lokomotief, Stationsstraat 27, 9000 Gent.

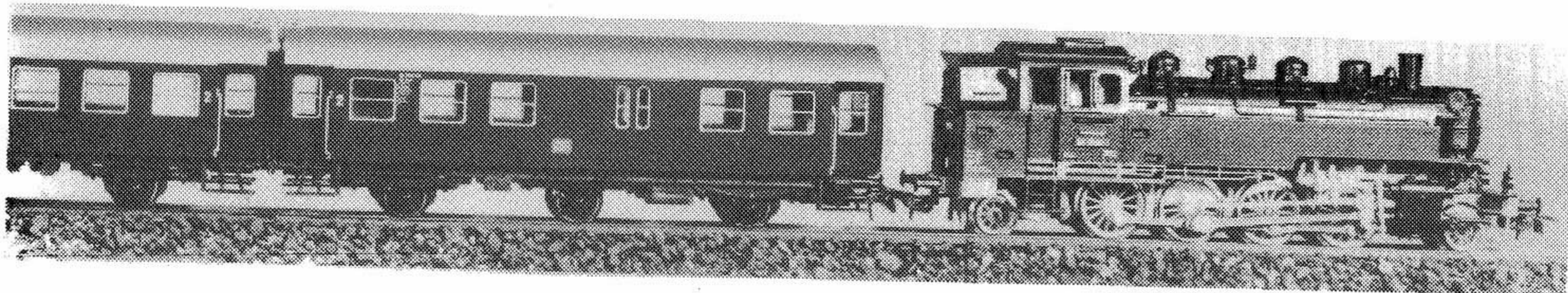
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd
en-of openbaar gemaakt door middel van druk, fo-
tokopie, microfilm of op welke andere wijze ook
zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van
de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form
by print, photoprint, microfilm or any other means
without written permission from the publisher.

*Lokomotief 10.018, het laatste exemplaar van type 10, buiten dienst gesteld op 30 januari 1959 en aan de snij-
brander ontsnapt door een gelukkig initiatief van de N.M.B.S., krijgt een opknapbeurt in de Centrale Werkplaats
van Mechelen. Daarna vervoegt ze de andere lokomotieven in het „stoomdepot” van Leuven.*

MTS MTS MTS

speciaalzaak VOOR DE
treinhobby



MODEL TREIN SHOP

GROTE BAAN 106, 2380 RAVELS

Tel. (014) 65 61 46

Zondag open van 9 tot 13 uur

- alle merken
- alle schalen
- toebehoren
- ombouwen en spuiten
- kits en onderdelen in voorraad
- steeds speciale aanbiedingen
- nieuwigheden dadelijk in voorraad

De Belgische Staatsspoorwegen omstreeks 1907-1908

Met dit artikel start een reeks bijdragen over de „Belgische Staatsspoorwegen”, destijds „Chemins de Fer de l'Etat Belge” (E.B.) in de jaren 1907-1908, dat is zowat in de bloeiperiode van de spoorwegen, vlak vóór de creatie door ingénieur Flamme van het beroemde type 10.

In deze reeks zullen o.m. aan bod komen:

- Statistische gegevens.
- De verdeling van de verschillende lokomotieftypes per depot.
- De spreiding van de draaischijven en waterkranen op het net van de Belgische Staatsspoorwegen.
- De beschrijving van de lokomotieftypes in dienst in 1907 bij de B.S.
- De voorschriften voor de machinisten en de stokers en voor het personeel van de depots en de werkplaatsen.
- De berekeningssystemen van de maximale last van de treinen.
- De toegelaten snelheden op het net van de B.S.
- De verwarmingssystemen van de rijtuigen.
- Het signaalwezen.
- De technische beschrijving van de stoomlokomotief, met onder meer een bespreking van de Walschaerts-schuij, de Stephenson-schuij, de ketel, het freem en de ophanging, het smeersysteem, het remsysteem en het principe van de oververhitting (wat toen gloednieuw was).
- Het onderhoud van de lokomotieven.

Bovendien geven wij de afbeeldingen van alle types lokomotieven die in deze periode bij de Staatsspoorwegen in gebruik waren (op schaal HO, 1/87).

I. — ENKELE STATISTISCHE GEGEVENS

1. Aantal lokomotieven van de Belgische Staatsspoorwegen per 31 december 1907

A. Indeling volgens het gebruik

— voor de dienst op de hoofdlijnen:	
lokomotieven voor reizigerstreinen	1007
lokomotieven voor de gemengde dienst (reizigers-en goederentreinen) uitgerust met Westinghouse-rem	714
lokomotieven voor goederentreinen	1374
rangeerlokomotieven	404
subtotaal (1)	3499

— voor de dienst op de secundaire lijnen:	
pakwagenlokomotieven	37
stoomrijtuigen	17
tenderlokomotieven type 11	102
subtotaal (2)	156
elektrische motorwagens	6
idem voor de buurtspoorweglijn Mons-Boussu	16
subtotaal (3)	22
totaal (1) + (2) + (3)	3677
totaal aantal stoomlokomotieven (5)	3655
totaal aantal tenders	2618
B. Indeling volgens de asindeling	
lokomotieven met 2 gekoppelde assen	710
lokomotieven met 3 gekoppelde assen	2685
lokomotieven met 4 gekoppelde assen	240
totaal (6)	3635
C. Verdeling van de lokomotieven volgens het tendertype	
lokomotieven met afzonderlijke tender	2618
tenderlokomotieven	1017
totaal (7)	3635

Opmerking: het totaal aantal stoomlokomotieven (subtotaal 5) stemt niet overeen met de totalen 6 en 7, wat waarschijnlijk te wijten is aan het niet opnemen in de statistieken (afdeling B en C) van de lokomotieven „buiten type” (tijdelijk in de effectieven na de overname van private maatschappijen).

2. — Afgelegde kilometers door de lokomotieven van de Belgische Staatsspoorwegen in 1907

A. Op de hoofdlijnen

door reizigerstreinlokomotieven:

— met reizigerstreinen	31.999.890
— met goederentreinen	871.181
— met werktreinen	107.289
— in losse rit	1.246.010
— in rangeerdienst	1.677.733
totaal	35.902.103

door lokomotieven voor gemengde dienst

— met reizigerstreinen	7.798.980
— met goederentreinen	38.379.681
— met werktreinen	596.408
— in losse rit	5.094.956
— in rangeerdienst	9.656.905
totaal	61.526.930

B. Op de secundaire lijnen

— door tenderlokomotieven op steile hellingen	2.969.510
— door pakwagenlokomotieven	674.168
— door stoomrijtuigen	231.794
— door lokomotieven gerangschikt bij de lichte traktievoertuigen	897.446
totaal	4.772.918

Algemeen totaal voor 1907 102.201.951

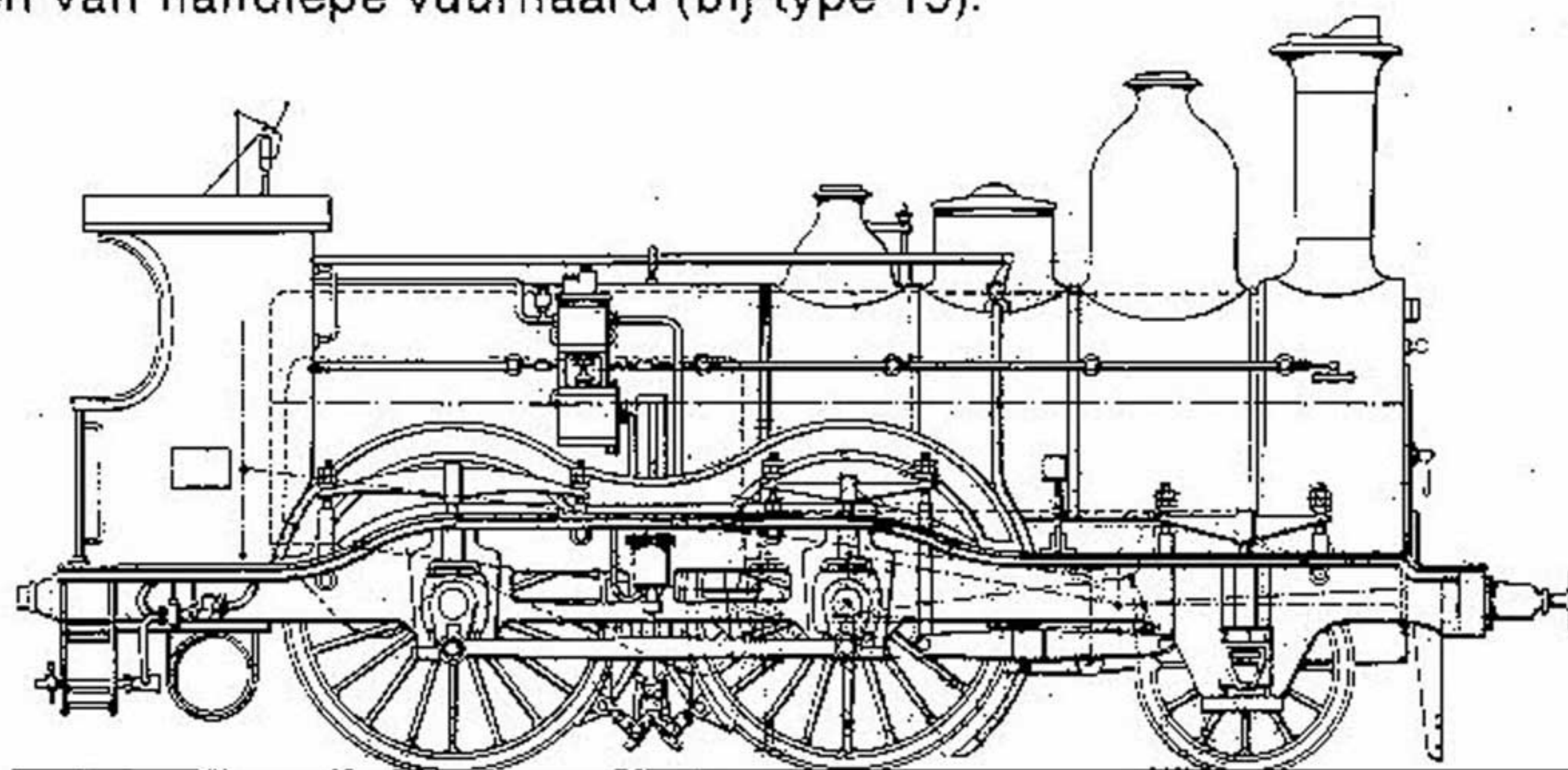
II. — DE VERDELING VAN DE VERSCHILLENDE LOKOMOTIEFTYPEN PER DEPOT IN 1907

Het grondgebied bediend door de Belgische Staatsspoorwegen was in 1907 verdeeld in 8 districten, te vergelijken met de hedendaagse groepen als administratieve indeling, maar niet met hun ambtsgebied. De districten waren de volgende: Brussel-Zuid, Brussel-Noord, Brussel-Leopoldswijk, Gent, Luik, Bergen, Namen en Doornik.

Het aantal lokomotieven dat een depot overdekt kon herbergen (gerekend aan 15 m per lokomotief) en de diameter van de draaischijf zijn bij het depot tussen haakjes vermeld. Zo kon Aalst (29; 16,5 m) aan 29 lokomotieven onderdak geven en bezat een draaischijf met een diameter van 16,5 m.

Volgende afkortingen kunnen toegevoegd zijn aan de aanduidingen van de verschillende lokomotieftypes:

- C uitgerust voor verwarming met stoom
- W uitgerust met de Westinghouse-rem
- V uitgerust met vacuümrem
- B uitgerust voor Belleruche-verwarming
- SR uitgerust met stoomrem
- E uitgerust voor elektrische verwarming van de rijtuigen
- S voorzien van oververhitter
- DV voorzien van diepe vuurhaard (bij type 15)
- HV voorzien van halfdiepe vuurhaard (bij type 15).



Locomotive à vapeur Type 1

*Snelreinelokomotief oud type 1
gebouwd tussen 1864 en 1883 in 156 exemplaren, 560 PK, twee binnenliggende cilindrs.
Diameter drijfwielen: 2.000 mm.*

Ook de keteldruk, de diameter van de drijfwielen en de capaciteit van de tender zijn bij het bestaan van verschillende varianten aangeduid:

- 1 (9,5 atm.) betekent type 1 met een keteldruk van 9,5 atmosfeer.
- 12 (9000 l.) betekent type 12 met een tender van 9000 liter.
- 35 (dia. 1,60) betekent type 35 met drijfwielen van 1,60 m.

Tenslotte verwijst GCB naar de Grand Central Belge, een private maatschappij die door de Belgische Staatsspoorwegen in 1897 overgenomen werd en waarvan talrijke lokomotieven gedurende ettelijke jaren in dienst bleven zonder een type-aanduiding van de Belgische Staatsspoorwegen. Ze behielden hun volgnummer van de GCB.

Uit deze gegevens blijkt een zekere tegenstrijdigheid. Inderdaad, op het eerste zicht beschikt het depot van Lodelinsart over de lokomotieven nrs. 150 tot en met 223. Deze nummers komen ook gedeeltelijk voor bij andere depots. Waarschijnlijk zijn met de GCB-nummers de reeksen (de types) aangeduid, zonder dat die reeks(en) volledig bij het betrokken depot behoorde(n).

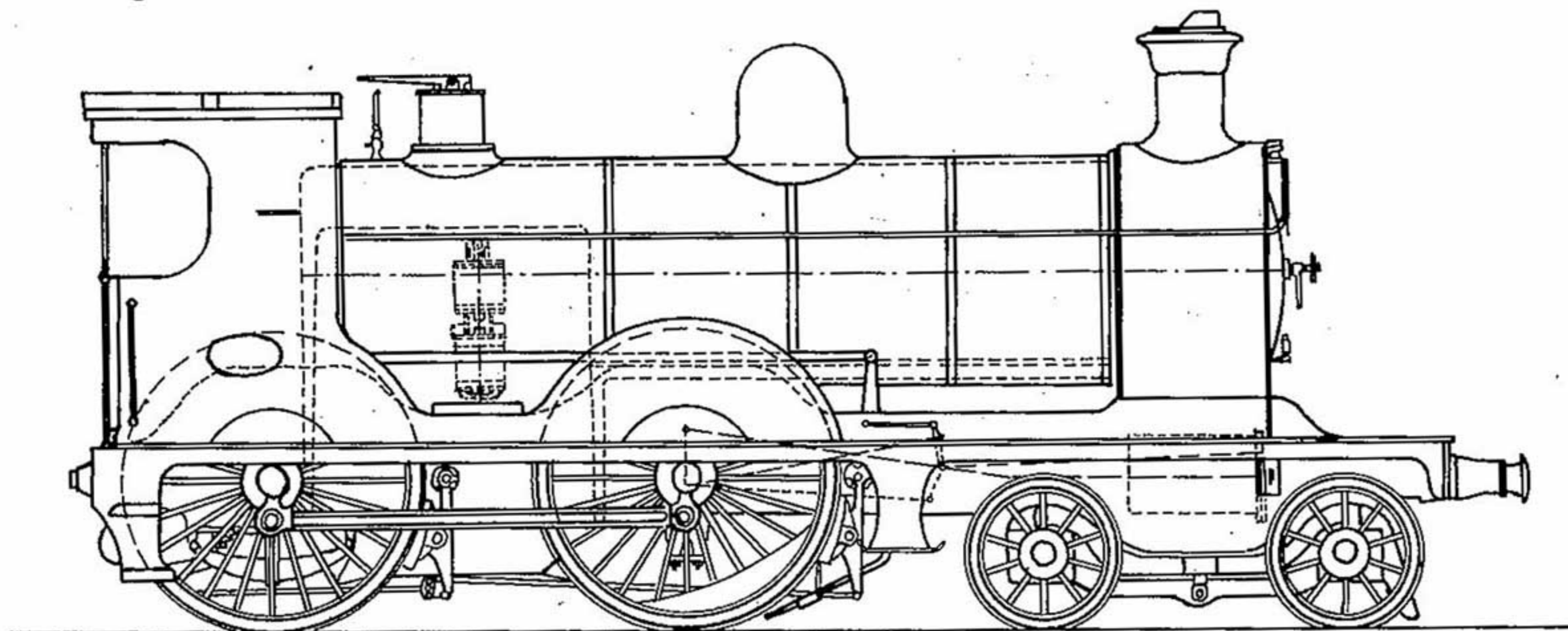
Uiteraard valt de geschiedenis van de Grand Central Belge en haar materieel buiten het kader van deze bijdrage. Nochtans was deze maatschappij één der biezonderste privé-maatschappijen van België, en we komen in volgende nummers van ons tijdschrift daar zeker op terug.

Het is belangrijk op te merken dat de aangeduide types deze zijn die van toepassing waren in 1907. Daarbij mag men niet uit het oog verliezen dat:

— sommige type-aanduidingen in 1925 en in 1931 omgenummerd werden, waarbij intussen verdwenen type-aanduidingen terug gebruikt werden. De belangrijkste omnummeringen waren de volgende:

- type 15DV	werd type 14;	- type 18bis	werd type 20;
- type 15HV	werd type 15;	- type 23	werd type 53;
- type 15S	werd type 16;	- type 32	werd type 44;
- type 18	bleef type 18;	- type 32S	werd type 41
- type 18S	werd type 19;	- type Atlantic	werd type 6.

— sommige type-aanduidingen, die in gebruik waren tot aan het einde van de stoomtractie, voor de tweede en zelfs voor de derde maal opnieuw gebruikt werden. Zo verschillen de types 1, 5, 6, 7, 12, 16 en 29 van 1907 grondig van deze die tot na de tweede wereldoorlog in dienst waren.



Lokomotief voor reizigerstreinen
later type 17, asindeling 2B, Dunalaster III van Mac Intosh, gebouwd tussen 1898 en 1901
in 95 exemplaren. Diameter drijfwielen: 1.980 mm. Buiten dienst in 1932.

DISTRICT BRUSSEL-ZUID

Baulers (7; 13,50 m): type 3, 4, 15 en 28CW.
Berzée (5; 13,50 m): type 1, 11 en 51.
Braine-le-Compte (7; 18,50 m): type 4, 15, 28W, 29 en 51.
Brussel-Zuid (60; 18,50 m): type Atlantic, 15DV, 15HV, 18, 18S, 19bis, 28, 30, 32, 35 (dia. 1,60 m), 35S en 51.
Charleroi (16; 13,50 m): type 2, 2bis, 17C, 23, 30, 32 en 51W.
Châtelineau (7; 15,50 m): type 4, 29 en 51 ; GCB nrs 85 tot 90 en 150 tot 169.
Luttre (36; 16,50 m): type 5, 15, 28, 29, 32 en 51.
Mariembourg (2; 13,50 m): type 28 en 51.
Monceau (16; 13,50 m): type 29 en 51; GCB nrs 25 en 172 tot 175.
Montignies (13; 18,50 m): type 23, 29, 30 en 51.
Piéton (23; 13,50 m): type 5, 15, 23, 29 en 52.
Walcourt (7; 12,25 m): type 2WB, 11, 23 en 51; GCB nrs 110 tot 147 en 200 tot 223.

DISTRICT BRUSSEL-NOORD

Antwerpen-Noord (46; 16,50 m): type 23SR, 29, 30, 31, 32 en 51SR; GCB 190 tot 196.
Antwerpen-Zuid (27; 16,50 m): type 2, 2bis, 11C, 23, 25, 28, 29, 32 en 51 en lokomotief buiten type nr. 868; GCB nrs 350 tot 355.
Berchem (43; 18,50 m): type 1, 8, 12(9000 l.), 12(12000 l.), 35 en 51; GCB nrs. 7 en 13.
Brussel-Noord (48; 18,50 m): type 8, Atlantic, 9, 17, 18E, 18bis, 23 en 51.
Brussel-Turn en Taxis (40; 18,50 m): type 23, 32 en 51.
Mechelen (13; 16,50 m): type 28, 29 en 51.

DISTRICT BRUSSEL-LEOPOLDSWIJK

Aarschot (22; 13,50 m en 16,50 m): type 1C (10 atm.), 4VB, 15, 25 en 51; GCB nrs. 3, 4 en 180 tot 189.
Brussel-Leopoldswijk: type 23.
Leuven (5; 18,50 m): type 23, 29 en 51.
Lodelinsart (26; 13,50 m): type 23, 28VB, 29 en 29W; GCB nrs. 150 tot 223.
Ottignies (? ; 16,50 m): type 51.
Schaarbeek (89; 16,50 m): type 15, 23, 25, 31, 32, 32 (dia. 1,60), 32S, 35 en 51; duwlokomotieven met oververhitting (buiten type) voor treinen met dubbeltractie.
Tienen (40; 16,50 m): type 1, 28W, 29, 30, 32, 51 en pakwagenlokomotieven.
Waver (2; 16,50 m): type 4 en 25.

DISTRICT GENT

Aalst (29; 16,50 m): type 2, 5, 15HV, 28W, 51, pakwagenlokomotieven en stoomrijtuigen met één enkele klasse.
Brugge (1 en 3; 13,50 m en 16,50 m): type 1, 11, 12, 28W en 51.
Dendermonde (15; 13,50 m): type 11, 15DV, 30, 32 en 51.
Eeklo (1; 13,50 m): type 1 (9,5 atm.), 1 (10atm.) en 5.
Gent-Ledeberg (40; 13,50 en 16,50): type 1, 2, 12, 17, 18, 18bis en 30.
Kortemark (3; 13,50 m): type 28.
Merelbeke (29; 16,50 m): type 28, 28W, 29, 30, 32 en 51.
Nieuwpoort (6; 16,50 m): type 11 en pakwagenlokomotieven.

Oostende (12; 16,50 m): type 1, 11, 12, 28, 28W, 32 en 51.

Oudenaarde (4; 13,50 m): type 5.

Sint-Niklaas (9; 13,50 m): type 2, 2bis, 7, 42 en lokomotieven van de Spoorwegmaatschappij Dendermonde-Sint-Niklaas, o.a. nrs. 3, 4, 5 en enkele goederentreinlokomotieven.

DISTRICT LUIK

Ans (9; 13,50 m): type 51SR en pakwagenlokomotief 2007.

Hasselt (6; 13,50 m): type 1, 2, 29, 51 en GCB nrs 301 tot 308.

Landen (26 en 1; 13,50 m): type 4, 28, 28W, 29, 30 tot 51.

Liers (11; 13,50 m): type 4, 15 en 51.

Luik (20; 16,50 m): type 2, 4, 11, 12 (9000 l.), 12 (14000 l.), 15, 17 en 23 tot 51.

Renory (40; 13,50 m): type 20, 25, 28 en 29.

Statte (15; 13,50 m): type 11 en 29.

Trois-Ponts (6; 16,50m): type 29CW, 51SR en 92.

Verviers (14; 18,50 m): type 8, 17, 18bis, 19bis, 29, 32, 51 en pakwagenlokomotieven.

Visé (6; 16,50 m): type 2, 11, 12 (9000 l.), 15, 23, 32, 32S en GCB nr 84.

Welkenraedt (21; 16,50 m): types ?

DISTRICT BERGEN

Haine-Saint-Pierre (19; 13,50 m): type 4, 15, 23, 25, 29, 51, 52 en 92.

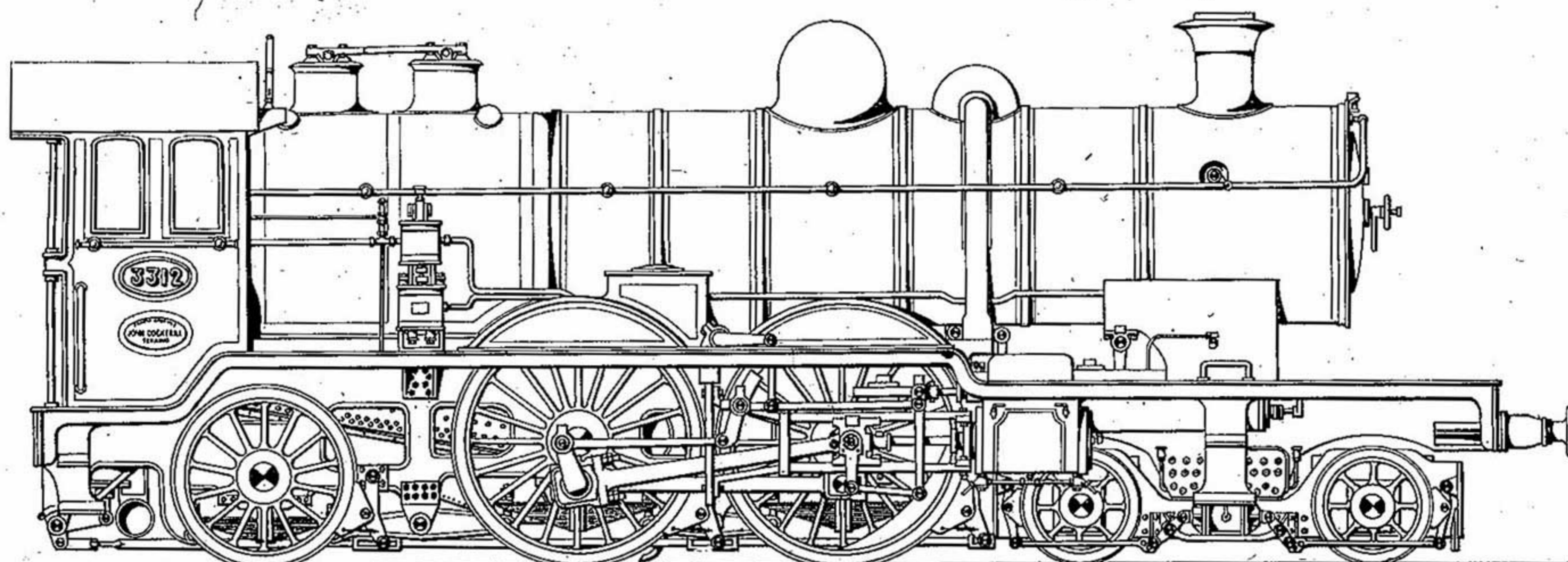
Manage (20; 16,50 m): type 15, 23, 25, 29, 32 en 51.

Mons (27 en 25; 16,50 m): type 2, 18, 18C, 25, 29, 30, 32 en 51.

Quaregnon (18; 18,50 m): type 28, 29 en 34.

Quiévrain (5; 16,50 m): type 23.

Saint-Ghislain (40 en 10; 16,50 m): type 4, 22, 23, 25, 28, 29, 32, 51 en pakwagenlokomotieven.



Locomotive Compound, Type Atlantic

Compound-lokomotief 3312

Atlantic, tussen 1905 en 1908 door Cockerill gebouwd in 12 exemplaren. In 1925 type 6 genaamd. Diameter drijfwielen: 1.980 mm. Buiten dienst in 1948.

DISTRICT NAMEN

Aarlen (67; 18,50 m): type 8, 18, 23, 32, 32S en 51.

Bastogne (4; 13,50 m): type 11.

Bertrix (15; 18,50 m): type 2, 2bis, 11, 25, 29 en 51.

Ciney (6; 18,50 m): type 11, 25 en 28.

Gembloux: type 28W.

Jemelle (28; 16,50 m): type 6, 15, 16, 25, 29, 32 en 51.

Namen (39; 18,50 m): type 2, 4, 6, 23, 25, 25S, 29, 32S en 51.

Ronet (47; 16,50 m): type 23, 25, 29 en 32.

Tamines (25; 16,50 m): type 3, 11, 15, 28, 29, 32 en 51.

Virton-Saint-Mard (24; 13,50 m): type 11, 15, 25 en 36.

DISTRICT DOORNIK

Aat (14; 13,50 m): type 1 (9 atm.), 1 (10 atm.), 7 (9 atm.), 7 (10 atm.), 28, 29 en 51.

Doornik (53; 16,50 m): type 2 (9000 l.), 12 (14000 l.), 29, 30, 30S, 32C, 32S en 51.

Ieper (3; 13,50 m): type 1, 10, 14, 28, stoomrijtuigen en lokomotieven buiten type.

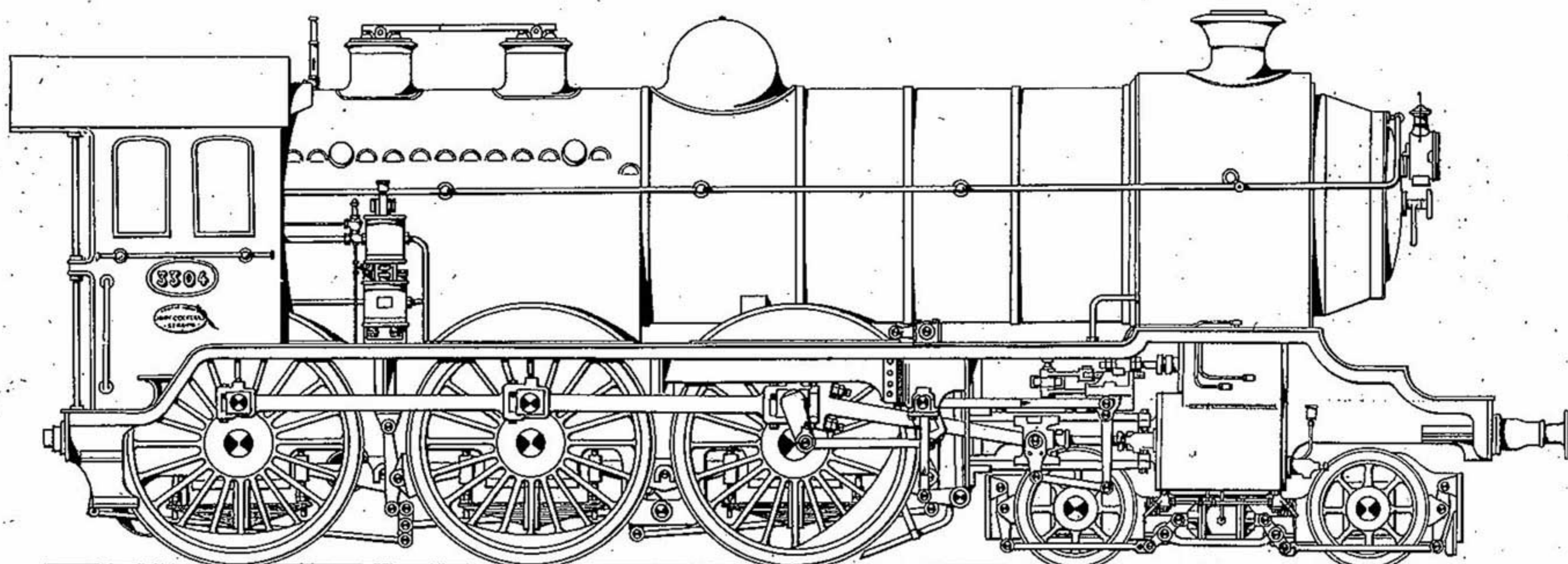
Ingelmunster (1; 14 m): stoomrijtuigen en lokomotieven buiten type.

Kortrijk (3 en 23; 16,50 m): type 11, 17, 18, 25, 29, 29W en 51.

Moeskroen (14; 16,50 m): 51SR.

bls

(Vervolgt)



Locomotiva à Voyageurs. Type 19. 4 cylindres égaux et à surchauffe

Lokomotief 3304 voor reizigerstreinen

Prototype van lokomotief geïnspireerd door Flamme, in 1905 gebouwd bij Cockerill: 4 gelijke cilindres, compound, uitgerust met Cockerill-oververhitter. Diameter drijfwielen: 1.980 mm.

De Oriënt - Express achterna

Zondag 30 juli 1978. De deuren van de Eurofima-rijtuigen sloten zich hermetisch, het startsein voor een lange treinreis. Vlug bracht de 1804 ons naar Köln; daar moesten we overstappen op de Rhein-Express.

Genietend van een heerlijke DSG-maaltijd passeerden we de Loreley. Toen deze (de maaltijd) goed en wel verteerd was, reden we het station van Stuttgart binnen. Hier werd een 111 voorgespannen om ons via de Geislinger Steige, Ulm en Augsburg naar München te brengen. Daar hadden we drie uur tijd om over te stappen op de Joegoslavia-Express. Tot hier betref het een „normale” treinreis. Op perron 14 van München Hauptbahnhof begon een andere wereld.

Reeds drie uur vóór het vertrek hadden heel wat Turkse families deze betonnen strook in beslag genomen. Naast de normale bagage waren onder meer te vinden: radio's, stofzuigers, kleine TV's en zelfs een wasdroger; het leek een kleine jaarmarkt. Een half uur voor tijd zette de trein zich langs het perron. Alle plaatsen bleken gereserveerd te zijn, maar de Turkse gastvrijheid bracht een oplossing. Een vader stelde voor zijn afdeling met ons te delen. Zo waren dan aanwezig: het ouderpaar, 4 kinderen, een zevental valiezen, allerlei tassen en twee Belgen. Toen alles zijn definitief plaatsje gevonden had, naderden we de Oostenrijkse grens. Tijd om de slaapvoorbereidingen te treffen. Hierbij kwam aan het licht dat een Turkse vrouw goed in het textiel zit. Bij middel van allerlei akrobatieën trok ze achtereenvolgens broek en rok uit. Doch van het verwachte natuurschoon konden we niet veel bewonderen, er bleek nog een rok rond de lenden te zitten. Maar we bleven hopen, want de vrouw begon aan de tweede akte. Doch ook hier geen inte-

ressante ontknoping. Een derde rok werd nu zichtbaar en hield de privacy van de vrouw de volledige nacht in ere. Het licht werd gedoofd en iedereen sliep in.

„Ausweis bitte”. Licht aan. In een slaperig gewriemel werden de reispassen bovengehaald en getoond. Licht uit. Tien minuten later licht terug aan: douanekontrolle. Licht opnieuw uit. Aan de Joegoslavische grens werd ons nog eens eenzelfde lichtspelspektakel aangeboden. Toen 's morgens iedereen definitief wakker werd (of wat er voor kon doorgaan), reden we al een heel eind in Joegoslavië. Een eenvoudige handeling, zoals het verfrissen van het gezicht, bleek een werk van geduld te zijn. De akkomodatie bestond slechts uit één wasbak en één toilet, dit laatste had trouwens tijdens de voorbije nacht reeds heel wat van haar oorspronkelijke frisheid verloren. In Zagreb werd het aantal reizigers en bagage gevoelig opgedreven, er was net een gastarbeiderstrein uit Parijs aangekomen. Daardoor werden nu ook de zijgangen volgepropt met bagage en mensen. Onze Turkse gastheer kon zijn gastvrijheid blijkbaar niet meer meester en nodigde dan ook prompt nog een complete familie uit. Vanaf dit ogenblik werd het gezelschap in twee ploegen verdeeld om beurtelings te zitten en recht te staan.

Aangezien we begonnen te voelen dat we ook nog een maag hadden, gingen we op zoek naar de eetwagen. Maar die bleek er niet te zijn en enig voedsel hadden we ook niet bij. Maar geen nood, onze gastheer was er nog. Midden op de vloer werd een krant opgevouwd en hierop werd een kleine voedingswinkel uitgestald. We moesten er „à volonté” van eten, ook al werden onze smaakpapillen soms geweld aangedaan. Later konden we vaststellen dat dit „eten in gemeenschap” in heel

Turkije gebruikelijk is, wel moest gewacht worden tot 19.30 uur want in augustus brak de vastentijd aan. Meer en meer bleef ik aan het raam in de zijgang staan want geregeld kon men stoomloks zien. Tussen Beograd en Nis ontdekte ik zelfs een prachtige smalspoorlijn. Jammer genoeg kon van fotograferen geen sprake zijn, want mijn apparaat was ondertussen op een onmogelijke plaats in de bagagewarboel terecht gekomen. In Nis werd de elektrische traktie vaarwel gezegd en kwam een diesellok voor de trein. Nu ging het richting Bulgarije. Rond middernacht werd de hoofdstad Sofia bereikt. Gelukkig werden hier enkele rijtuigen bijgehaakt, zo konden we toch nog een rustige nacht doorbrengen.

De felle zon maakte ons iets voor de Turkse grens wakker. Ondertussen hadden we het gezelschap van Syriërs en Pakistani gekregen. Dit bleek althans aan de grens toen de Turkse politie (in burger) invulformulieren ronddeelde. Hierbij werden wij ingeschakeld om ook deze van ons gezelschap in te vullen daar het Europees schrift voor hun Chinees was. Na twee uur, tijdens de welke de taksvrije stationswinkel druk bezocht werd, werd de Turkse diesellok op gang gebracht. De nog resterende 300 km naar Istanbul werden in 8 uur afgelegd, wat voor dit land een behoorlijk reistempo is. Moe maar toch heel wat ervaringen rijker verlieten we na 58 uur rijden het Sirkeci-station en zochten een hotelletje op.



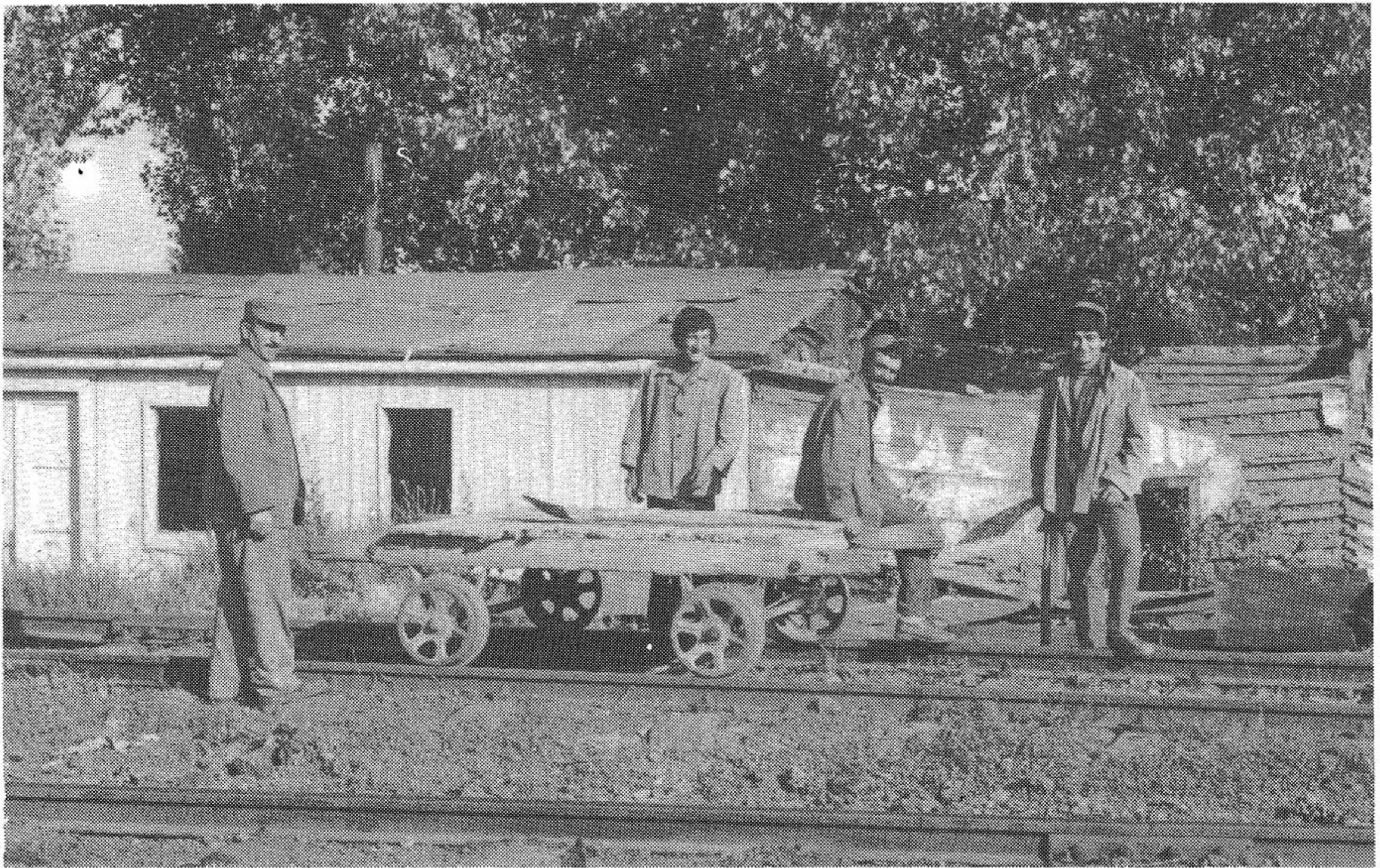
Turkije, een naam waarvoor velen de neus optrekken, en toch valt er in dit land nog zuivere spoorweglucht op te snuiven. Ondanks haar 54-jarige leeftijd lijkt de TCDD (Turkse Staatsspoorwegen) nog steeds in de peuterjaren te vertoeven. Maar zien wij deze ook niet het liefst? Voor wie dus nog de eenvoudige „ijzeren weg" wil beleven en onze gejaagdheid en driesterrencomfort missen kan, is Turkije een uitstekend reisland.

Een eerste spoorwegkontakt zal bijna automatisch een station zijn. Oosterse bouwstijl lijkt bij de TCDD taboe, veeleer blijkt hier een Pruisisch architect een tijdje zijn tenten opgeslagen te hebben. Maar de Oriëntaalse sfeer doorbreekt die kille strengheid. De spoorweg is hier als het ware een openbare weg, geregeld zie je iemand met wat schapen of geiten het stationsemplacement doorkruisen. Dit werkt als een microbe op jou, om te fotograferen ga je dan ook maar midden de sporen en wissels staan. Niemand die wat zegt, of toch, men nodigt je uit thee te komen drinken in de personeelsbarak. Is de kroes wel nog niet dikwijls in aanraking gekomen met één of ander afwasprodukt, vriendelijkheid is er des te meer en na het nemen van een groepsfoto ben je sultan in het station: dikke rookpluimen worden de blauwe hemel ingejaagd, aan de waterkraan wordt op geen litertje gekeken en meestal gaat ook de poort van het depot open. De fotojacht kan beginnen.

Het wild bestaat grotendeels uit stoomloks, maar jammer genoeg nemen de diesels reeds het belangrijkste verkeer op zich. Zo werden, op de lijnen die ik bezocht heb, praktisch alle personentreinen door deze „brommers" gesleept. Rangeren is nog bijna 100 % toevertrouwd aan onze rokende vriendinnen en ook het goederenverkeer nemen ze nog voornamelijk op zich. Jammer was dat er niet veel goederentreinen reden. Of de vastentijd en de daarmee gepaard gaande verlofperiode daar iets mee te maken had, weet ik niet. Maar zeker is dat Turkije niet veel industrie heeft.

Het stoomlokpark bestaat grotendeels uit Duitse en Amerikaanse loks; hier en daar is ook een Engelse lok aan te treffen.

Nadat je zo enkele uren gefotografeerd en thee gedronken hebt (een moeizaam gesprek van een uur is hierbij gebruikelijk), zul je vastgesteld hebben dat nog geen enkele trein het station binnen- of buiten gereden is. Je gaat dan ook op zoek naar een uurtabel, doch meestal is



Onderhoudspersoneel te Erzurum op 12 augustus 1978.

dit tevergeefs. Na een kwartiertje studie in een boekje „Turks op reis” steven je zelfverzekerd op het loket af. Jammer, achter het matvette raampje ontwaar je geen enkele vorm van leven. Dan maar zoeken naar een geüniformeerd iemand. Die ontdek je al vlug, want een Turk steekt het bezit van een kepie nooit onder stoelen of banken. Wanneer de volgende trein? De man kijkt je verwonderd aan, dan een wazige blik op het uurwerk. Het antwoord: trein te laat, maar hij komt nog. De vraag naar „wanneer” lijkt in dit land dom, men leeft hier nog op het ritme van de zon. Voor onze gedigitaliseerde geest onbegrijpelijk, maar voor mij was het toch een positieve en leerrijke ervaring. Gezellig koutend wachten de vrouwen de komst van de trein af, de mannen doen dit op het terras (in bijna elk station aanwezig), de kinderen vinden op de sporen en stilstaande wagons een ideaal speelterrein, het TCDD-personeel rolt onverstoord een

voorraad sigaretten, Allah doet de rest. Tijd genoeg dus om de landkaart open te vouwen, het spoorwegnet wat nader te bekijken en een inventaris van de opgedane ervaringen te maken.

Wie het op de Amerikaanse zware jongens gemunt heeft, moet naar het noordelijk deel van Centraal-Turkije. Deze 1'E-loks rijden op de lijn Zonguldak (Zwarte Zee)-Irmak (bij Ankara) en minder talrijk op Irmak-Kayseri (Capadocië). Op beide lijnen liggen lange zware hellingen, vooral bij vertrek uit Zonguldak. Vanop zeeniveau moet het Pontisch gebergte (tot 3000 m) overwonnen worden om de Anatolische hoogvlakte te bereiken. Spijtig is wel dat de wegen heel beperkt in aantal zijn en een kwaliteit hebben die bandenpech en gestenigde ruiten waarborgen. Een trein langs de lijn volgen is dan ook meestal uitgesloten. Ook op de lijn naar Kayseri liggen (minder taaie) hellingen, onderweg is hier en daar een mo-

tel voor de loks. Kayseri zelf is reeds een echt stoomhotel (draaischijf, kolenbunker, loodsen). Alhoewel, volgens het personeel, de stoomtraktie er op haar laatste drijfstanden loopt, waren hier in augustus nog te zien: type 34.05, 45.0, 45.2 en 56.3. Alle meestal ingezet voor rangeerwerk, soms op de drie vanuit Kayseri vertrekkende lijnen.

Richting Sivas en verder oostwaarts wordt het heel interessant voor de fan van Duitse stoomloks. Tussen Sivas en Erzurum overheerst de 56.1, een type identiek aan de originele Duitse BR 50: grote windleiplaten, pompen onder de ketelomloopplank; wel is een kuintender aangekoppeld. Daarenboven biedt het traject, vooral het stuk Erzincan-Erzurum een betoverend decor: hoge rotsen, tunnels, een rivier, bruggen, kortom een Grand-Canyon-landschap. En gelukkig loopt de weg hier dikwijls parallel met de lijn. Vanuit Sivas vertrekt ook nog een lijn over het Pontisch gebergte naar Samsun aan de Zwarte Zee. Alle treinen worden op deze berglijn in dubbeltraktie gesleept, maar voor zover ik kon vaststellen waren het ofwel twee dieselloks ofwel één diesellok en een stoomlok type 45.0. In Sivas zelf rangeert de 44.0 (G8) en een 34.0. Sivas is tevens de herstelplaats voor alle stoomloks. Spijtig voor ons is dat deze plaats even hermetisch afgesloten is als een harem. Doch komt er af en toe ééntje buiten voor een proefritje. Zo kon ik een North-British-lok (45.15) zien.

Het 500 km meer oostwaarts gelegen Erzurum betekent geen eindpunt. Van daaruit worden de treinen overgenomen door een 56.0 of een 56.5. Het landschap wordt er, naarmate we Kars naderen, steeds groener en doet zelfs soms aan de Eifel denken. In Erzurum zelf rangeert de 45.0. Er rijdt zelfs in dit verlaten gebied een heuse interstedentrein: tussen Erzurum en Harasan (90 km); de lok is een 56.0. Uiteindelijk bereiken we dan Kars, laatste station voor de Russische grens. Hier komt slechts één diesellok per dag: met de trein uit Istanbul. De rest is stoom:

56.0 en 56.5. In het station rangeert een sympathiek Duits drieassig stoomlokje.

Nu moeten we zuidwaarts, per spoor onmogelijk. Via rasechte Alpenwegen en onder begeleiding van Turkse muziek rijden we het brongebied van de Tigris en Eufraat binnen. Bij gebrek aan tijd konden we nergens halt houden, maar rookwolken in Malatya hebben ons doen beloven dit jaar terug te keren. Na 22 uur rijden bereiken we Urfa, één der oudste steden uit de geschiedenis. Nog eens 6 uur rijden en we hebben het kurkdroge Koerdistan verlaten: Adana en de Middellandse Zee liggen voor ons. We geven terug de voorkeur aan de TCDD om verder te reizen. Van de types 56.7 (Duitse BR 44) valt hier niets meer te bespeuren. Veertig kilometer westwaarts begint de 100 km lange klim over het Taurusgebergte, een hoogteverschil van 1430 m moet hier overwonnen worden. De beklimming duurde ongeveer 4 uur, onderweg ontmoetten we een prachtige 2'D-stoomlok (type 46.0). Op de top, te Ulukisla, wordt bijgetankt. In het depot staan enkele 45.2 te soezen in de zon. Na een uur wordt de tocht verder gezet, een zes-uren-tocht door een eentonig, kaal en vlak landschap staat voor de boeg. De trein doet het stof opwaaien, we zijn dan ook wat blij als een kleine jongen, ondanks de vastentijd, met een emmer yoghurt vent. De vier glaasjes die hij bij heeft gaan dan ook gulzig van mond tot mond.

Aangezien we nu toch enkele uren de tijd hebben, kunnen we het reizen per trein in dit grote land even onder het vergrootglas nemen. Wanneer je een reiskaartje koopt sta je altijd versted van het goedkope tarief: ca. 20 ct. per kilometer! De rijtuigen zijn bijna allemaal van het internationale type; met zijgang dus. In de eerste klasse kunnen de afdelingen tot echte slaapvertrekken omgevormd worden, het prijsverschil is praktisch nihil. En de hygiëne? Wel, bij het vertrek zijn de rijtuigen proper, maar éénmaal het eetfestijn aangebroken, begint hierin verandering te komen. Allerlei wordt op de

STOOMLOKOMOTIEVEN IN TURKIJE - 1978

met verwijzing naar identieke types in België en Duitsland

Nr. TCDD	As- indeling	Constructeur	Bouw- jaar	In België	In Duitsland	Herkomst Opmerkingen
3301-10	Ch2t	Henschel	1918	—	—	ex-Kaiserliches Ottoma- nisches Kriegsministerium (Heeresfeldbahn)
33.11-25	Cn2t	Nohab	1928-29	—	—	(C.F.O.A. 6-11) (1)
33.28	Ch2t	Esslingen	1896	—	—	SCP 31-35 (1)
33.51-55	Cn2t	Maffei	1911	—	—	C.F.O.A. 15-23 (1)
34.01-08	1'Cn2t	Borsig	1905-09	—	—	C.F.O.A. 201-211; Bagdadbaan
34.001-018	1'Ch2	Hanomag - Borsig	1911-14	—	—	611-625, 630-633
34.051-060	1'Ch2	Nohab	1930	—	± BR 24	
34.061-068	1'Ch2	Krupp - Henschel	1933-34	—	± BR 24	
35.01-05	1'C1n2t	Maffei	1909-11	—	—	Bagdadbaan 701-705
35.51-60	1'C1h2t	Maffei	1911-12	—	—	CO 331-340 (1)
37.01-08	2'C2h2t	Henschel	1925	(2)	BR 78	Nabouw Pruisische T 18
44.001-045	Dh2	Henschel e.a.	1906-...	80-81	BR 55	ex-Pruisische G 8
44.047-056	Dh2	Linke - Hofmann	1924	80-81	BR 55	Nabouw Pruisische G 8
44.057-083	Dh2	Henschel e.a.	1906-...	80-81	BR 55	ex-Pruisische G 8
44.501-509	Dh2	Henschel	1910-13	—	—	C.O. 201-209 (1)
45.001-062	1'Dh2	Nohab - Tubize	1927-35	—	± BR 56	Verlengde Pruisische G 8.2
45.121-132	1'Dh2	Humboldt	1912	—	—	S.C.P. 101-112 (1)
45.151-170	1'Dh2	North British	1940-41	—	—	Engelse oorlogs- lokomotief Stanier 8F
45.171-271	1'Dh2	Baldwin e.a.	1942	—	—	USATC S 160
45.501-518	1'Dh2	Schneider - Batignolles	1924-27	—	—	C.O. 241-262 (1)
46.001-025	2'Dh2	Henschel - Krupp	1927-35	—	—	46.001-46.010 ex-Bagdadbaan 551-560
46.051-061	1'D1h2	Henschel	1937	—	BR 41	
46.101-106	1'D1h2	Stephenson	1929-32	—	—	O.R.C. 130-135 (1)
46.201-253	1'D1h2	Baldwin	1942	—	—	USA-oorlogslok Middle-East-klasse
55.001-049	Eh2	Henschel e.a.	1912-28	90	BR 57	Nabouw Pruisische G 10 55.016-024 ex-Königliche Preußische Eisenbahn Verein 55.025-049 ex-C.F.O.A. 475-499 (1)
56.001-079	1'Eh2	Henschel e.a.	1937-41	25	BR 50	
56.080-116	1'Eh2	Vulcan F. - Beyer Peacock	1948	—	—	
56.117-166	1'Eh2	CSD Skoda	1949	25	BR 50	Nabouw Duitse BR 50
56.201-202	1'Eh2	Sivas-Eskisehir	1961	25	BR 50	Nabouw Duitse BR 50
56.301-388	1'Eh2	Vulcan - Wilkes Barre	1947-49	—	—	
56.501-533	1'Eh2	Henschel e.a.	1943-44	26	BR 52	56.501-510 nabouw BR 52 rest ex-BR 52
56.701-748	1'Eh3	Schneider e.a.	1944-46	25.021	BR 44	ex-SNCF 150X ex-DRG 44 ÜK
56.911-918	1'Eh2	Corpet-Louvet	1926-27	—	—	SCP 81-88 (1)
57.01-04	1'E1h3t	Henschel - Jung	1951-52	—	± BR 85	Afgeleid van BR 85
57.001-027	1'E1h2	Henschel - Krupp Schwarzkopff	1933-38	—	—	

- (1) C.O. Oriëntaalse Spoorwegmaatschappij
 C.F.O.A. Anatolische Spoorwegmaatschappij
 O.R.C. Ottomaanse Spoorwegmaatschappij (Smyrna-Aidin)
 S.C.P. Spoorwegmaatschappij Smyrna-Kassaba

(2) Reed in België zonder type-aanduiding.

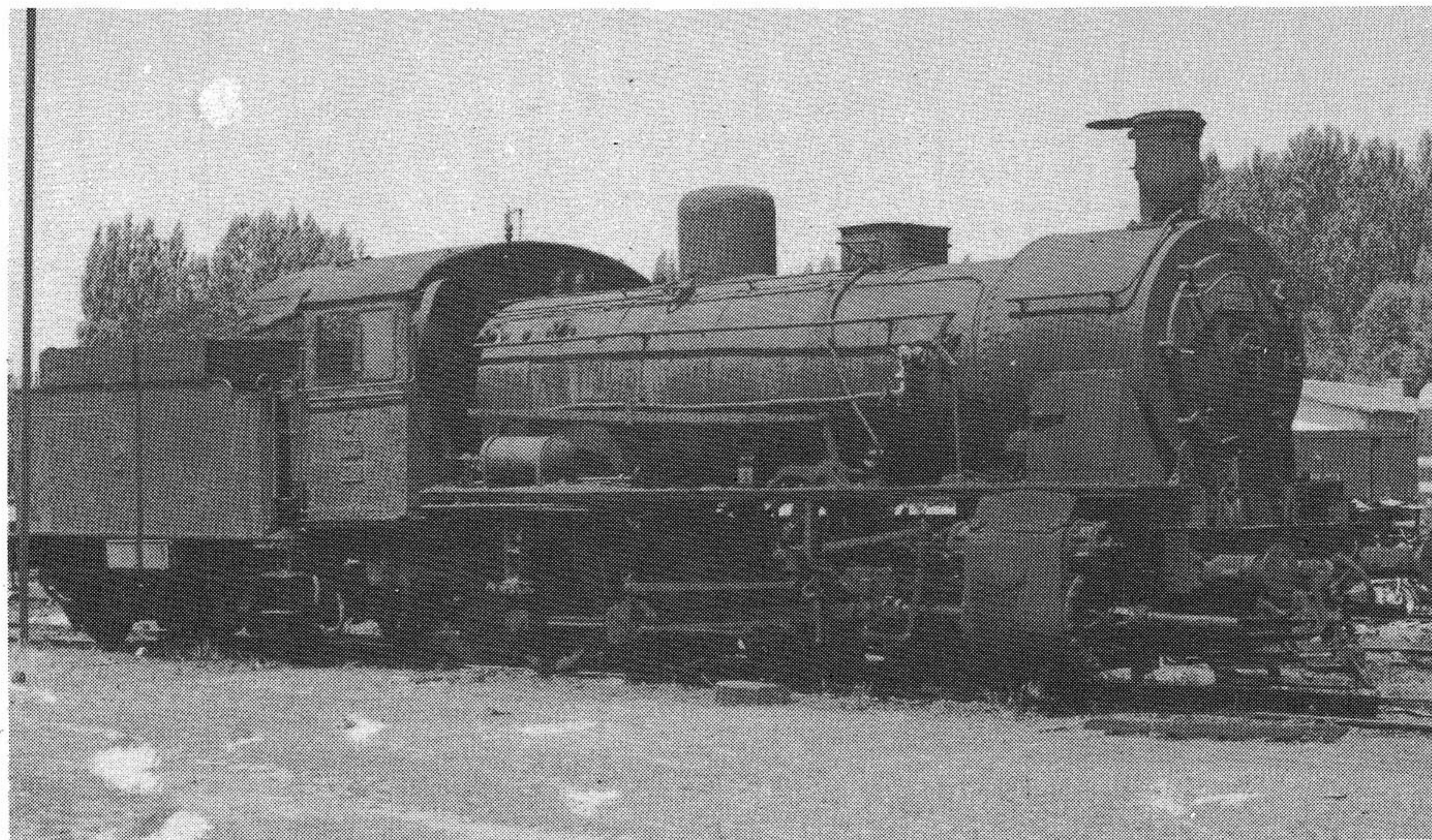
Het nummeringssysteem bij de TCDD: Het type wordt aangeduid door twee cijfers waarvan het eerste het aantal aangedreven assen, het tweede het totaal aantal assen aanduidt. Tenderlokomotieven hebben een volgnummer met twee cijfers. Lokomotieven met tender hebben een volgnummer met drie cijfers.

vloer uitgestald en iedereen onder oogbereik wordt aan de dis uitgenodigd; een aanbod dat we telkens gretig aannamen. Het eten (brood, fruit, kaas) is er altijd heel vers, minder smakelijk is het feit dat een Turk niet verbergt hoe hij het voedsel in zijn mond voorbereidt om naar diepere regionen door te sturen. Is een onderdeel toch niet klein te krijgen dan blijkt de vloer hiervoor een geschikte tentoonstellingsruimte te zijn. Gelukkig komt op elke trein regelmatig een oud vrouwtje rond om alles wat schoon te vegen. In mindere konditie verkeert het toilet. Deze zijn van het hurktype, op zichzelf niet zo erg. Maar als je voorganger één en ander niet in goede banen heeft kunnen leiden, geeft dit aan je voeten wel eens problemen van ruimtelijke ordening. Als vreemdeling heb je zelden rustige momenten, iedereen wil een praatje met je maken. Dit wordt meestal ingeleid met het aanbieden van een sigaret of fruit. Een soms spijtige zaak: het eerste gebruik ik niet, het tweede stelt na veel gesprekken je

darmen op de proef. Wordt je niets aangeboden dan kan je tijdens de rit van alles kopen, weliswaar geen BVS-stickers, maar wel yoghurt, een soort karnemelk, nagelknippers, fruit, uurwerken en zelfs goud! Ook zie je soms gebrekkigen op bedeltocht in de trein.

Ondertussen rijden we Konya binnen. Dit is het Turkse Lourdes, maar hier begint ook het Mekka voor de stoomfan en dit om twee redenen: primo een gebied dat veel toeristische troeven bezit en iets meer aangepast is aan ons sterrentoe-risme; secundo meer treinverkeer en relatief veel stoom.

Na eindelijk eens onder verse lakens geslapen te hebben, gaan we op weg naar het station. In de hall hangt... een uurta-bel: 4 treinen per dag. Gelukkig doen enkele krachtige stoten van een stoomlok onze teleurstelling over die „4” vergeten. Op een drafje bereiken we perron 1, het cijfer heeft in feite geen belang want er is maar één perron. En wat zien we? Een rasechte Duitse BR 41, niet in haar laatste



Een 44 (in België: type 80-81) rangeert te Sivas op 10 augustus 1978.

DB-kleedje, maar nog in vooroorlogs pak: grote windleiplaten, pompen onder ketelomloopplank, klinknageltender, enz. De koperen ketelringen schitteren als slechts Turks koperwerk kan. We gaan tot op het uiteinde van het perron en daar wacht ons een nieuwe verrassing: 15 m voor ons ligt de draaischijf en de loodsen. Een tiental loks staan rond de draaischijf geschaard, blijkbaar ongeduldig om een wieltje in de wereld te mogen zetten want uit elke schouw komt een gulzige rookpluim. Maar ook hier wordt de Mohammedaanse regel op de vrouwelijke sexe toegepast: binnen blijven. De draaischijf bleef de hele dag vergrendeld. Gelukkig bleken, buiten die ene 46, nog twee andere loks te rangeren: een 56.1 en een 56.5. Aan de achterzijde van het depot stonden enkele koude loks: o.a. een North British en enkele 56.7. Deze laatste hadden tot voor enige tijd de treinen gesleept tussen Adana en Ulukisla, soms waren op deze Taurushelling vier loks nodig!

Maar nu terug naar de levende loks. De 46 is nog heerseres op de 250 km lange lijn naar Afyon. Het landschap is aanvankelijk heel vlak en kaal, maar na de hellingen bij Meydan en Sarayönü duikt reeds hier en daar een prachtige olijfbos op en Afyon naderend passeren we zelfs twee grote meren. Zo belanden we dan in Afyon, een nog zeldzaam stoombastion. Reeds vanop de trein had ik één van mijn idolen gezien: de Pruisische G10. Die dag rangeerden in het station niet minder dan drie dergelijke loks. Doch dit is niet alles: er rangeerde ook nog een prachtige 1'E1-lok met tender. Daarenboven komen en vertrekken hier type 46 naar Afyon, types 56.0 en 56.5 naar Konya, Usak-Izmir en Selçuk-Izmir. Ook hier ging na de traditionele thee en groepsfoto het depothekken open. Werd op de vlakbij gelegen lijn een trein verwacht dan werd mij dit luidkeels door het „levende” sein medegedeeld. Inderdaad, seinen zoals bij ons zijn een rariteit; op beide stationseinden vertoeft een man in het bezit van een rode

en groene vlag. Hiermee wordt de machinist duidelijk gemaakt of hij mag binnengerijden of niet, met dezelfde kleurensymboliek als in België.

Rijden we verder westwaarts dan zien we in Denizli een oude G8 onder stoom staan. Deze lok verzekert de verbinding met de hoofdlijn. Dergelijke stokoude G8 verzorgt ook de verbinding van de hoofdlijn met Birdur, Isparta en Egridir. Vlakbij Denizli ligt het wonderbare Pamukkale (hagelwitte kalkterrassen gevormd door warmwaterbronnen) en het Grieks-Romeinse kuuroord Hierapolis. Wat verder ligt de Grieks-Romeinse stad Afrodias; hier zijn opgravingen volop bezig.

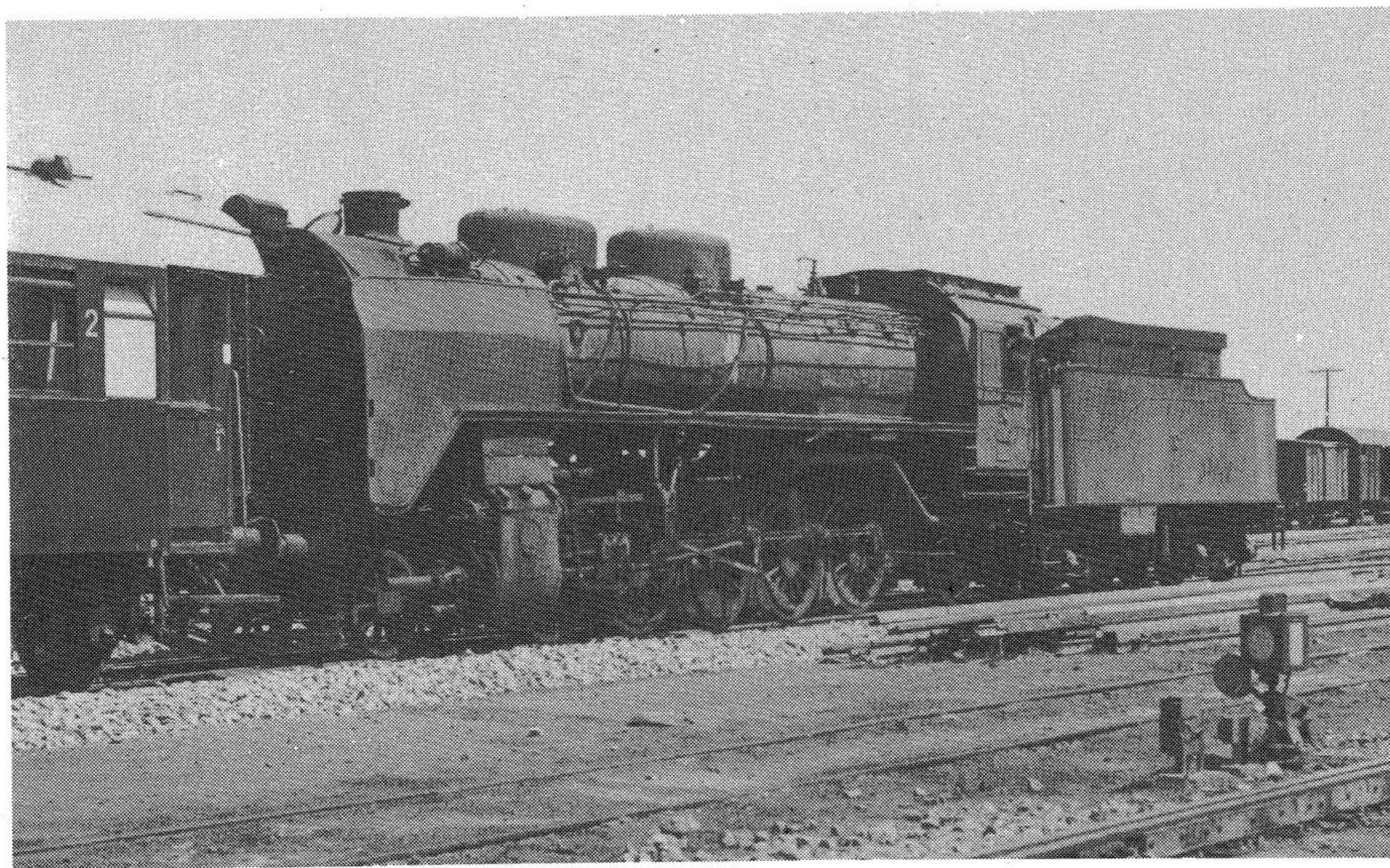
Door een steeds groener wordend landschap bereiken we Selçuk. Een ideale verblijfplaats voor de stoomfan: vlakbij stoombedrijf, op 12 km de prachtige Egëische zee kust, op 70 km Izmir (depot met vijf verschillende loktypes), in een straal van 200 km vele interessante historische plaatsen (o.a. Efesos en Bergamos), prachtige Griekse eilanden (Rhodos en Samos) en democratische horecaprijzen. Doch laten we ons in „De Lokomotief” tot de stoomtraktie beperken.

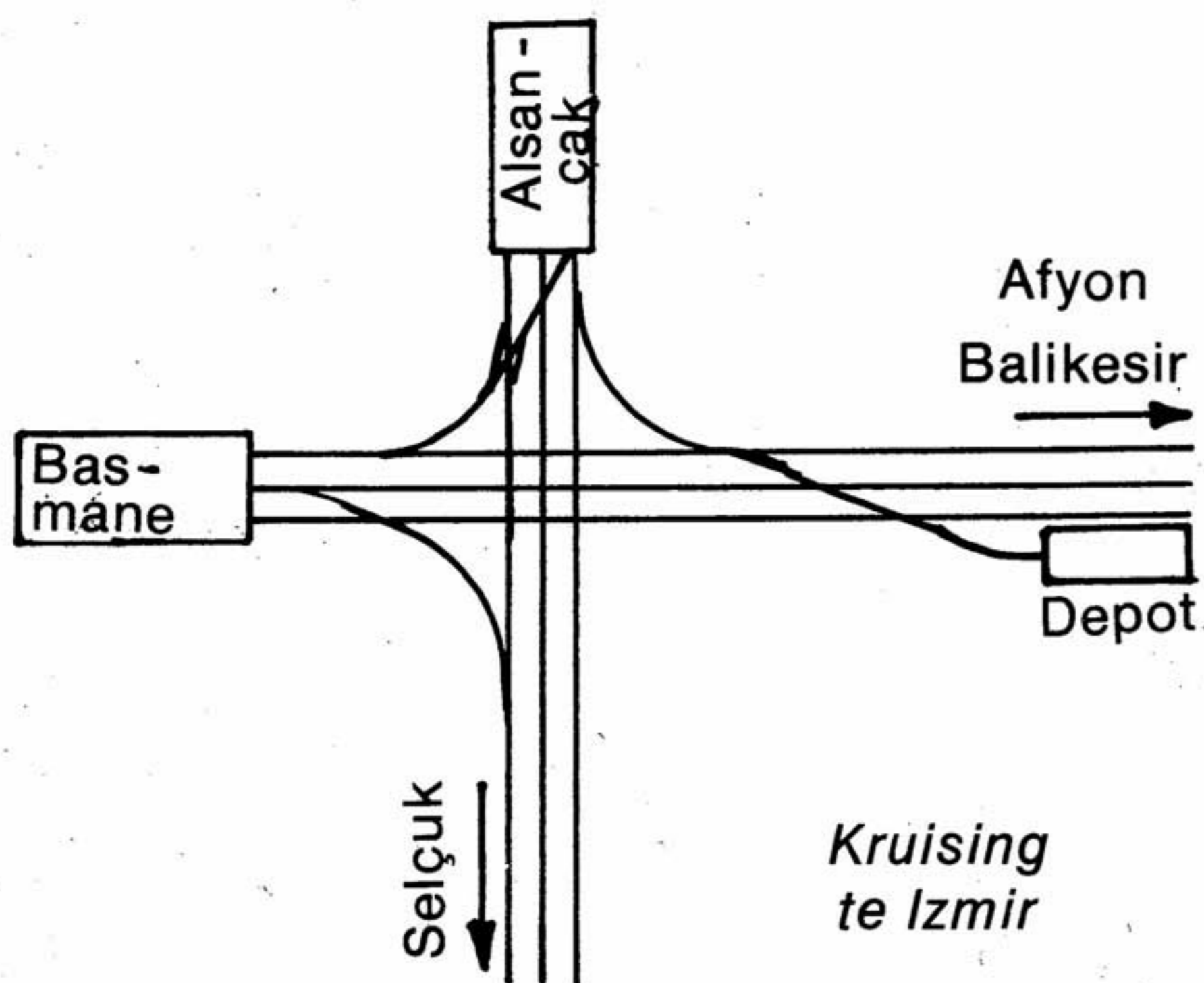
Vanuit Selçuk vertrekt een sterke helling naar Ortaklar: 21 km door een dicht bos. Hoofdzakelijk komt hier het type 57 haar talenten tonen en dan nog in duet: één voor en één achteraan de trein (ook voor personentreinen). Ook de types 56 komen hier af en toe hun nummertje opvoeren. Tussendoor kun je vanop het perron terras, genietend van een glaasje wijn, de talrijke oolevaars gadeslaan op het oude aquadukt.

Rijden we naar Izmir, dan komen we steeds meer stoomloks tegen (vooral 56.5). Izmir zelf heeft twee kopstations (Basmane en Alsancak). Vanuit elk station vertrekt een hoofdlijn, beide kruisen zowat 1 km verder elkaar loodrecht. Daarenboven is in dit kruispunt nog een keerdriehoek verwerkt. Dit klaverblad wordt bediend door één seingever en een trekkabelsysteem. Nog een kilometer



*Een 55 (in België: type 90) rangeert te Afyon op 19 augustus 1978.
Een 57 komt te Afyon aan met een trein uit richting Selçuk op 19 augustus 1978.*





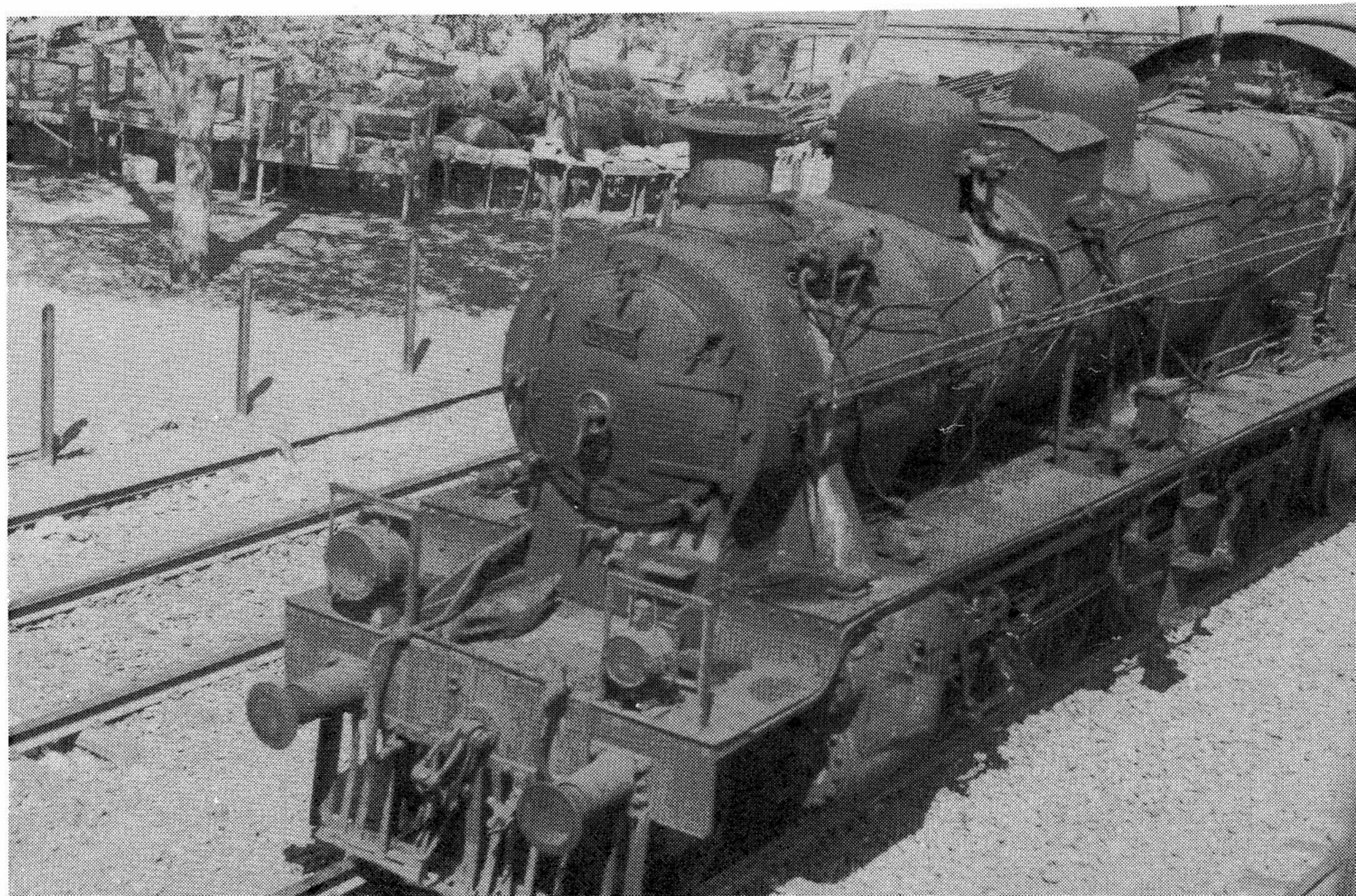
verder ligt het depot waar ik jammer genoeg niet binnen mocht. Er stonden daar twee types 37 (ex-T18) onder stoom. Wat krijg je buiten deze twee Pruisische kluzenaars nog meer opgediend? De reeds eerder geciteerde types 56 en 57 en oude 1'D'1-Stephensonloks. Deze deden nog tot in 1977 dienst in het voorstedenverkeer (om de twintig minuten een trein!) doch nu hebben dieselloks deze dienst voor zich opgeëist. Gelukkig worden de

prachtige Stephensons nog voor de rangeerdienst in het station Basmane gebruikt. De andere loktypes worden ingezet op de lijnen naar Selçuk-Afyon, Usak-Afyon, Balikesir-Eskisehir en Balikesir-Bandırma. Via deze laatste lijn namen we afscheid van Azië, op gans de lijn passeerden we regelmatig stoomloks (type 56 en 57). Ik vermoed dat hier nog heel wat stoomlokomotieven het gebied doorkruisen, want dit is zowat het enige industriegebied van Turkije, een waarborg dus voor meer goederenverkeer.

Vanop het schip konden we nog zien dat op de kade een G8 met een doorschijnende rookpluim ons stond na te wuiven, paradijselijk belicht door een goddelijke zon. Deze trok langzaam haar avondjurk aan om zich achter het kustgebergte te slapen te leggen. Spoedig waren we alleen nog in het gezelschap van de Zee van Marmara en de sterren waarin reeds stond te lezen: Turkije, tot binnenkort...

RvdW

Een 46-Stephenson bij het kruispunt te Izmir op 23 augustus 1978.



Type 10

(Vervolg van „De Lokomotief“ nr. 2)

van de Belgische Staatsspoorwegen

Buiten dienst ten gevolge van de eerste wereldoorlog:

- 4502 opnieuw in dienst in 1920 te FBN
- 4508 opnieuw in dienst in 1920 te FL
- 4532 opnieuw in dienst in 1920 te FBN
- 4536 opnieuw in dienst vanaf november 1919 te FBN
- 4544 opnieuw in dienst in 1920 te FBN
- 4545 opnieuw in dienst vanaf mei 1921 te LL
- 4548 opnieuw in dienst vanaf juni 1921 te LL
- 4550 opnieuw in dienst in 1920 te FBN
- 4553 opnieuw in dienst in 1924 te LL
- 4557 opnieuw in dienst in 1927 te LJ
- 4558 opnieuw in dienst vanaf 6 juni 1920 te FBN

1920: *De lokomotieven werden alle rond juni overgeplaatst naar LL. (1)*

Einde 1920 bevonden zich te Aarlen de volgende 30 lokomotieven:

4502 - 4505 - 4506 - 4508 - 4509 - 4512 - 4513 - 4514 - 4517 - 4519 - 4521
4523 - 4529 - 4531 - 4532 - 4533 - 4535 - 4536 - 4539 - 4541 - 4542 - 4543
4544 - 4549 - 4550 - 4551 - 4552 - 4554 - 4556 - 4558

1921: Het bestand te LL werd in de loop van 1921 aangevuld met lokomotieven 4537, 4545 en 4548.

1922: Lokomotieven 4523 - 4532 - 4541 - 4542 - 4548 - 4549 werden aan het depot FHR toegewezen; alle andere verbleven te LL.

1923: 4509: van LL naar FL

4512: in oktober van LL naar FBN

4517: in oktober van LL naar FBN

4529: van LL naar FHR

4533: verdween uit het bestand te LL (zie *De Lokomotief* nr. 1, p. 23)

4542: van FHR naar FL

4548: van FHR naar FL

4549: van FHR naar FL

1924: Valt op door volgende belangrijke wijzigingen:

1. de 5 machines van FHR gingen naar FL;
2. FBN kreeg een tweede maal de zorg over drie machines type 10;
3. het bestand te FL groeide van 4 naar 11 eenheden;
4. het bestand te LL daalde van 23 naar 19 lokomotieven

Verdeling einde 1924:

FBN: 4505 - 4508 - 4512

FL: 4509 - 4517 - 4519 - 4523

4529 - 4531 - 4532 - 4541 - 4542 - 4548 - 4549

LL: 4502 - 4506 - 4513 - 4514 - 4521

4535 - 4536 - 4537 - 4539 - 4543 - 4544 - 4545

4550 - 4551 - 4552 - 4553 - 4554 - 4556 - 4558

1925: FBN: 4508 vervangen door 4555 (in juni uit Duitsland terug)

FL: 4503 (op 16-11-1925 terug in dienst)

4508 uit FBN

4544 - 4545 - 4553 - 4554 uit LL

LJ: 4506 uit LL; 4531 uit FL

LL: 4548 uit FL

- 1926: 4501: in december teruggekeerd uit Duitsland en in dienst gesteld te LJ
4510: in januari teruggekeerd uit Duitsland en in dienst gesteld te FBN
4511: op 14 juli teruggekeerd uit Duitsland en in dienst gesteld te LJ
4518: op 18 oktober teruggekeerd uit Duitsland en in dienst gesteld te LJ
4520: teruggekeerd uit Duitsland en in dienst gesteld te LJ
4522: teruggekeerd uit Duitsland en in dienst gesteld te LJ
4523: einde van het jaar van FL naar FBN
4526: teruggekeerd uit Duitsland, in dienst gesteld te FBN, later naar LL
4528: teruggekeerd uit Duitsland en in dienst gesteld te LL
4529: van FL naar LJ
4531: van LJ naar LL
4534: in december teruggekeerd uit Duitsland en in dienst gesteld te LJ
4538: teruggekeerd uit Duitsland en in dienst gesteld te FBN
4539: van LL naar FL
4542: van FL naar LJ
4544: in februari van FL naar LJ
4545: in oktober van FL naar FBN
4546: teruggekeerd uit Duitsland, in dienst gesteld te FBN, later naar LJ
4550: van LL naar LJ
4552: in juni van LL naar LJ
4556: van LL naar FL
4558: van LL naar FBN

Toestand einde 1926:

FBN: 4505 - 4510 - 4512 - 4523 - 4538 - 4545 - 4555 - 4558

FL: 4503 - 4508 - 4509 - 4517 - 4519 - 4532 - 4539 - 4541 - 4549 - 4553

4554 - 4556

LJ: 4501 - 4506 - 4511 - 4518 - 4520 - 4522 - 4529 - 4534 - 4542 - 4544

4546 - 4550 - 4552

LL: 4502 - 4513 - 4514 - 4521 - 4526 - 4528 - 4531 - 4535 - 4536 - 4537

4543 - 4548 - 4551

1927: 4502: van LL naar LJ

4510: van FBN naar LJ

4516: teruggekeerd uit Duitsland, in dienst gesteld te LJ, later naar FL

4521: van LL naar LJ
 4526: van LL naar LJ
 4529: van LJ naar FL
 4532: in mei van FL naar LJ
 4537: in maart van LL naar FBN, in mei verder naar LJ
 4539: van FL naar LJ
 4547: teruggekeerd uit Duitsland en in dienst gesteld te FBN
 4548: einde van het jaar van LL naar FBN
 4552: in mei van LJ naar LL en in november terug naar LJ
 4553: van FL naar LL
 4554: in september van FL naar FBN
 4557: terug in dienst gesteld te LJ

1927: *Einde 1927 waren alle overgebleven type 10, nl. 49 machines, terug in dienst en wel als volgt verdeeld:*

FBN: 4505 - 4512 - 4523 - 4538 - 4545 - 4547 - 4548 - 4554 - 4555 - 4558
 FL: 4503 - 4508 - 4509 - 4516 - 4517 - 4519 - 4529 - 4541 - 4549 - 4556
 LJ: 4501 - 4502 - 4506 - 4510 - 4511 - 4518 - 4520 - 4521 - 4522 - 4526
 4532 - 4534 - 4537 - 4539 - 4542 - 4544 - 4546 - 4550 - 4552 - 4557
 LL: 4513 - 4514 - 4528 - 4531 - 4535 - 4536 - 4543 - 4551 - 4553

1928: 4529 - 4538 - 4541 - 4547 in FBN voor nieuwe reeks voor de Edelweiss Pullman

4509: van FL naar LJ
 4529: in april van FL naar FBN
 4536: een tijdlang te LJ, later te FL
 4539: in oktober naar FBN
 4541: in april naar FBN
 4546: van LJ naar FL
 4548: van FBN naar FL
 4550: van LJ naar LL
 4552: in mei naar FL
 4555: van FBN naar FL
 4556: in september naar FBN

1929: 4501: in november te FL
 4502: verbleef een tijd te LL; einde 1929 terug te LJ
 4506: van LJ naar LL
 4521: van LJ naar FBN
 4534: van LJ naar LL
 4542: in september van LJ naar LL
 4553: einde van het jaar van LL naar LJ
 4558: van FBN naar FL

1930: Valt op door het inzetten vanaf 1 december van type 10 vanuit MKM en, weliswaar voor een korte periode, vanuit FSD.

4503: van FL naar LJ
 4509: een tijd te FL, einde van het jaar naar FSD
 4513: in december naar MKM

4516: van FL naar LJ
4526: van LJ naar FSD (vermoedelijk in december)
4532: einde van het jaar naar FBN
4535: in februari naar FBN; einde van het jaar naar FL
4536: in juni naar LJ; in december naar FSD
4538: van FBN naar FL
4542: in december naar MKM
4543: in december naar MKM
4546: in maart naar LL
4549: in april naar FBN
4550: in december naar MKM
4553: van LJ naar LL

Verdeling einde 1930:

FBN: 4505 - 4512 - 4521 - 4523
4529 - 4532 - 4539 - 4541 - 4545 - 4547 - 4549 - 4554 - 4556
FL: 4501 - 4508 - 4517 - 4519 - 4535 - 4538 - 4548 - 4552 - 4555
4558
FSD: 4509 - 4526 - 4536
LJ: 4502 - 4503 - 4510 - 4511 - 4516 - 4518 - 4520 - 4522 - 4537 - 4544
4557
LL: 4506 - 4514 - 4528 - 4531 - 4534 - 4546 - 4551 - 4553
MKM: 4513 - 4542 - 4543 - 4550

1931: 4502: van LJ naar FBN
4511: in januari van LJ naar FSD
4520: in januari van LJ naar FSD
4522: in januari van LJ naar FL
4538: van FL naar FSD
4550: van MKM naar FL
4553: van LL naar LJ

1932: *De 6 lokomotieven van FSD keerden tussen januari en maart terug uit dit depot*
4506: van LL naar FBM (einde 1931 of begin 1932)
4509: in het begin van het jaar van FSD naar FBM, later naar LJ
4511: in januari van FSD naar FBM
4520: in januari van FSB naar FBM
4522: in februari van FL naar FBM
4526: van FSD naar FBM
4531: van LL naar FBN
4536: in maart van FSD naar FBM
4538: in maart van FSD naar FL
4543: in januari van MKM naar FBM
4546: van LL naar FL in het begin van het jaar
4553: van LJ naar FL op het einde van het jaar
4558: in mei van FL naar FBM

1933: 4505: van FBN naar FL
4512: van FBN naar FBM
4514: van LL naar LJ

4531: begin van het jaar van FBN naar FL
4535: van FL naar FBN
4549: einde van het jaar van FBN naar FL
4553: begin van het jaar van FL naar MKM
4503 en 4516 in de reeks van het type 5 te LJ

1934: *Vanaf 1934 begint FSR aan zijn Type 10-loopbaan*

4508: einde van het jaar van FL naar FSR
4510: einde van het jaar van LJ naar FL
4514: van LJ naar FBN
4518: in februari van LJ naar MKM
4520: van FBM naar LJ
4521: in april van FBN naar FSR
4529: in april van FBN naar FSR
4532: van FBN naar FSR
4535: van FBN terug naar FL
4537: van LJ naar FBM
4552: einde van het jaar van FL naar FSR
4556: einde van het jaar van FBN naar LL

Toestand einde 1934:

FBM: 4506 - 4511 - 4512 - 4522 - 4526 - 4536 - 4537 - 4543 - 4558
FBN: 4502 - 4514 - 4523 - 4539 - 4541 - 4545 - 4547 - 4554
FL: 4501 - 4505 - 4510 - 4517 - 4519 - 4531 - 4535 - 4538 - 4546 - 4548
4549 - 4550 - 4555
FSR: 4508 - 4521 - 4529 - 4532 - 4552
LJ: 4503 - 4509 - 4516 - 4520 - 4544 - 4557
LL: 4528 - 4534 - 4551 - 4556
MKM: 4513 - 4518 - 4542 - 4553

1935: 4503: einde van het jaar van LJ naar FL
4508: van FSR naar FL
4514: van FBN naar FBM
4517: van FL naar FSR en in september naar FBM
4522: van FBM in mei via FHR naar FSR; in juni terug naar FBM; in september naar FL
4523: van FBN naar LJ
4532: van FSR naar LJ
4535: in februari van FL naar LJ
4536: in april van FBM via LJ naar FSR
4539: begin van het jaar van FBN naar LJ
4554: begin van het jaar FBN naar LJ

1936: *vanaf oktober beschikt ook FHR over 6 lokomotieven van het type 10.*

4502: van FBN naar FBM
4503: einde van het jaar van FL naar FHR
4509: van LJ naar FHR
4511: in oktober van FBM naar FHR
4512: van FBM naar MKM
4514: in oktober van FBM naar FHR

4517: in oktober van FBM naar FHR
4526: in oktober van FBM naar FHR
4531: einde van het jaar van FL naar FHR
4543: in oktober van FBM naar LJ
4548: in oktober van FL naar LJ
4553: van MKM naar FBM

1937: 4502: van FBM naar FSR
4503: in mei van FHR naar LJ
4506: einde van het jaar van FBM naar LJ
4508: van FL via FBM naar FSR
4513: in maart van MKM naar FBM
4517: in mei van FHR naar FL
4518: in maart van MKM naar FBM en in oktober naar FSR
4523: van LJ naar FSR
4526: einde van het jaar van FHR naar LL
4531: einde van het jaar van FHR naar LJ
4537: van FBM naar MKM
4551: in maart van LL naar FBM
4553: einde van het jaar van FBM naar MKM
4557: van LJ naar LL
4558: van FBM naar FSR
Lokomotieven 4513, 4518 en 4551 in FBM voor het ontlasten van de diensten van het type 1.

Verdeling einde 1937:

FBM: 4513 - 4551
FBN: 4541 - 4545 - 4547
FHR: 4509 - 4511 - 4514
FL: 4501 - 4505 - 4510 - 4517 - 4519 - 4522 - 4538 - 4546 - 4549 - 4550
4555
FSR: 4502 - 4508 - 4518 - 4521 - 4523 - 4529 - 4536 - 4552 - 4558
LJ: 4503 - 4506 - 4516 - 4520 - 4531 - 4532 - 4535 - 4539 - 4543 - 4544
4548 - 4554
LL: 4526 - 4528 - 4534 - 4556 - 4557
MKM: 4512 - 4537 - 4542 - 4553

1938: *versterking van het bestand te FSR met 3, te MKM met 4 eenheden, einde van de loopbaan te FHR*
4502: van FSR naar LJ
4509: vermoedelijk in januari van FHR naar FSR
4511: in januari van FHR naar FSR
4513: begin van het jaar van FBM naar FSR
4514: in januari van FHR naar FSR
4516: van LJ naar MKM
4518: in juni van FSR naar MKM en in september naar FSR
4520: van LJ naar MKM
4532: van LJ via FSR naar MKM
4551: van FBM via FSR terug naar FBM
4558: van FSR naar MKM
Lokomotieven 4509, 4514 en 4523 te FSR voor het ontlasten van de diensten van het type 1.

- 1939: 4506: van LJ naar MKM
 4509: van FSR naar MKM
 4510: einde van het jaar van FL naar FBM
 4511: in november van FSR naar FBM
 4512: van MKM naar LJ
 4514: van FSR naar FL
 4517: in december van FL naar FSR
 4522: in maart van FL naar MKM
 4523: van FSR naar LJ
 4526: van LL via FL naar FSR
 4528: midden van het jaar van LL naar LJ
 4535: begin van het jaar van LJ naar LL
 4536: in mei van FSR naar LJ
 4539: midden van het jaar van LJ naar FSR
 4541: van FBN naar LJ
 4544: van LJ naar FSR
 4547: van FBN naar FL
 4548: van LJ naar FSR
 4553: van MKM naar FSR
 4554: begin van het jaar van LJ naar FL
 4557: einde van het jaar van LL via FSR naar FBM

Toestand eind 1939; tijdens de mobilisatie

FBM: 4510 - 4511 - 4551 - 4557

FBN: 4545

FL: 4501 - 4505 - 4514 - 4519 - 4538 - 4546 - 4547 - 4549 - 4550
 4554 - 4555

FSR: 4508 - 4513 - 4517 - 4518 - 4521 - 4526 - 4529 - 4539 - 4544
 4548 - 4552 - 4553

LJ: 4502 - 4503 - 4512 - 4523 - 4528 - 4531 - 4536 - 4541 - 4543

LL: 4534 - 4535 - 4556

MKM: 4506 - 4509 - 4516 - 4520 - 4522 - 4532 - 4537 - 4542 - 4558

1940: *van 1940 zijn ons niet minder dan 58 verplaatsingen bekend. De Duitse bezetting zal hier wel niet vreemd aan geweest zijn.*

4502: van LJ naar FL

4503: van LJ via FSR einde van het jaar naar FBM

4505: in augustus van FL naar FBM

4506: van MKM via FSR einde van het jaar naar FBM

4508: in oktober van FSR naar FBM

4509: van MKM naar MBX in augustus en in november terug naar MKM

4510: van FBM naar FSR in april en in oktober naar FL

4511: in januari van FBM naar MKM; in maart naar LJ; in november naar FBM

4512: begin van het jaar van LJ naar MKM; in augustus naar MBX; in november terug naar MKM

4513: in oktober van FSR naar FSD

4514: einde van het jaar van FL naar FEO

4516: in september van MKM naar FEO

4517: begin van het jaar van FSR naar FL

4518: van FSR naar FBM in oktober en in december naar LJ

4520: in september van MKM naar FBM
 4521: begin van het jaar van FSR naar MKM; in september terug naar FSR
 (vermoedelijk als enige te FSR); einde van het jaar naar FBM
 4522: in augustus van MKM naar FEO
 4523: in augustus van LJ naar FL
 4526: van FSR naar FL
 4528: begin van het jaar van LJ naar MKM
 4529: in augustus van FSR naar FEO
 4531: begin van het jaar van LJ naar FSR
 4532: in augustus van MKM naar FEO
 4537: van MKM via FSR naar FL
 4538: in oktober van FL naar FBM
 4539: begin van het jaar van FSR naar FL
 4541: van LJ via FL naar FSR
 4542: in augustus van MKM naar FEO
 4543: in oktober van LJ naar FBM
 4544: van FSR naar LJ
 4547: van FL in juni naar FLU; in augustus naar FSU; in oktober naar FBM
 4548: eind van het jaar van FSR naar FBM
 4551: in januari van FBM naar LL; later naar LJ
 4552: begin van het jaar van FSR naar LJ
 4553: van FSR naar LJ
 4555: in mei van FL naar FBM
 4556: in maart van LL naar LJ; in december naar MKM
 4557: begin van het jaar van FBM naar FL
 4558: van MKM via FSR en LJ terug naar MKM in december

1941: 4502: van FL naar FEO
 4509: van MKM naar LJ in januari en terug naar MKM in mei
 4510: in november van FL naar MKM
 4512: in december van MKM naar FEO
 4513: begin van het jaar van FSD naar FL
 4514: van FEO naar FBM
 4518: in oktober van LJ naar FL
 4522: in augustus van FEO naar FBM
 4523: van FL naar FEO
 4534: in mei van LL naar FEO
 4539: van FL naar FBM
 4541: van FSR via FBM naar MKM in september
 4545: in augustus van FBN naar FBM
 4551: in januari van LJ naar MKM
 4552: in januari van LJ naar MKM; later naar FEO
 4556: in januari van MKM naar FBM

1942: 4509: in november van MKM naar FL
 4510: in september van MKM naar FL
 4512: van FEO naar LJ (?)
 4514: in april van FBM naar MKM; in oktober naar LJ
 4516: van FEO naar LJ
 4522: in november van FBM naar LJ

Frid

(Vervolgt)

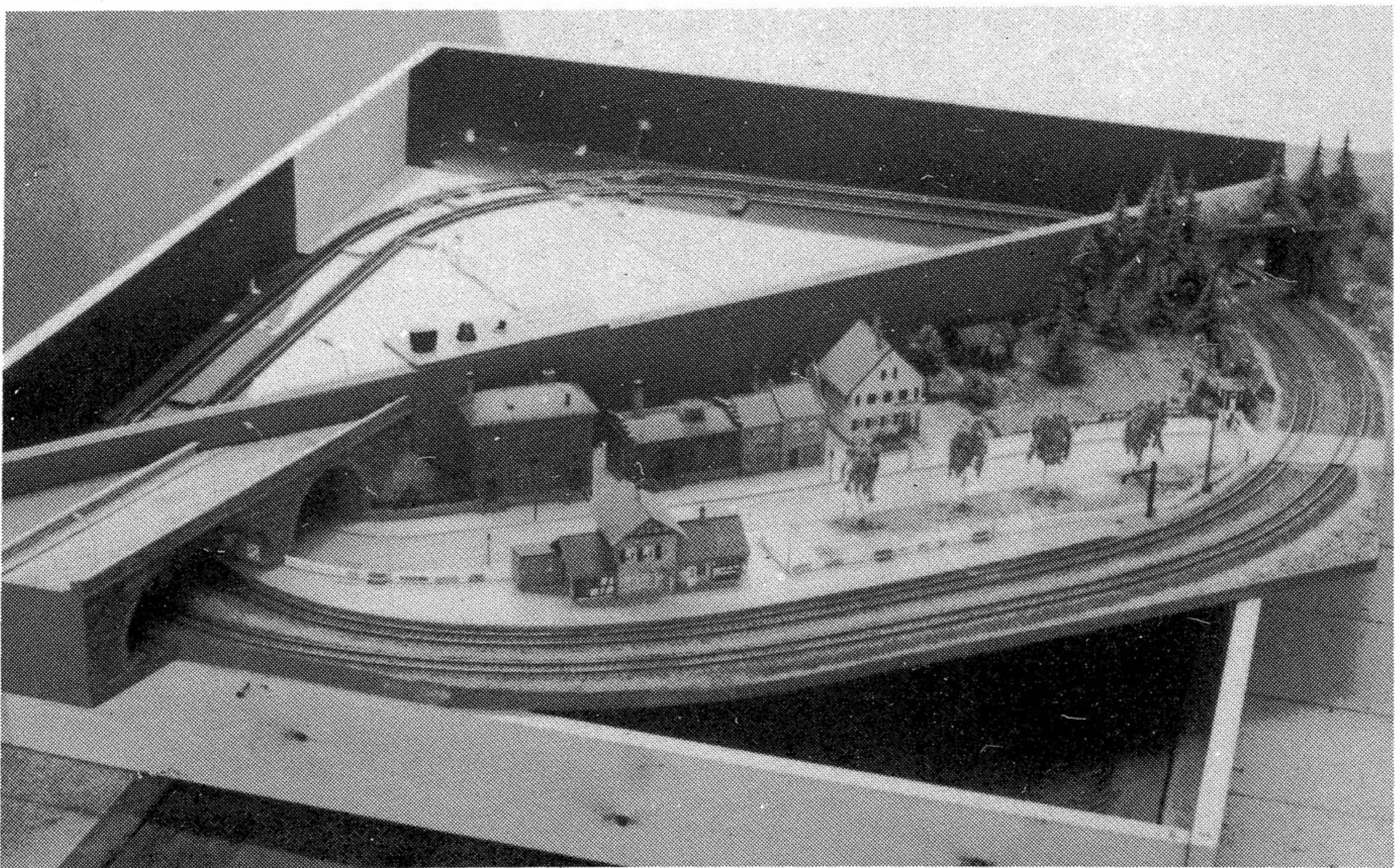
B.V.S. - Demonstratiemodelbaantje

De Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief v.z.w. namen in 1978 deel aan twee tentoonstellingen: te Vlezenbeek en in het Woluwe Shopping Center. Met het oog op deze manifestaties werd, voor demonstratiedoeleinden, een modelbaan gebouwd door de heer Jozef Mestdagh uit Schoten. Het baantje genoot op beide tentoonstellingen ruime belangstelling, zodat we het voor onze lezers modelbouwers nuttig vonden de heer Mestdagh zijn konstruktie te laten toelichten.

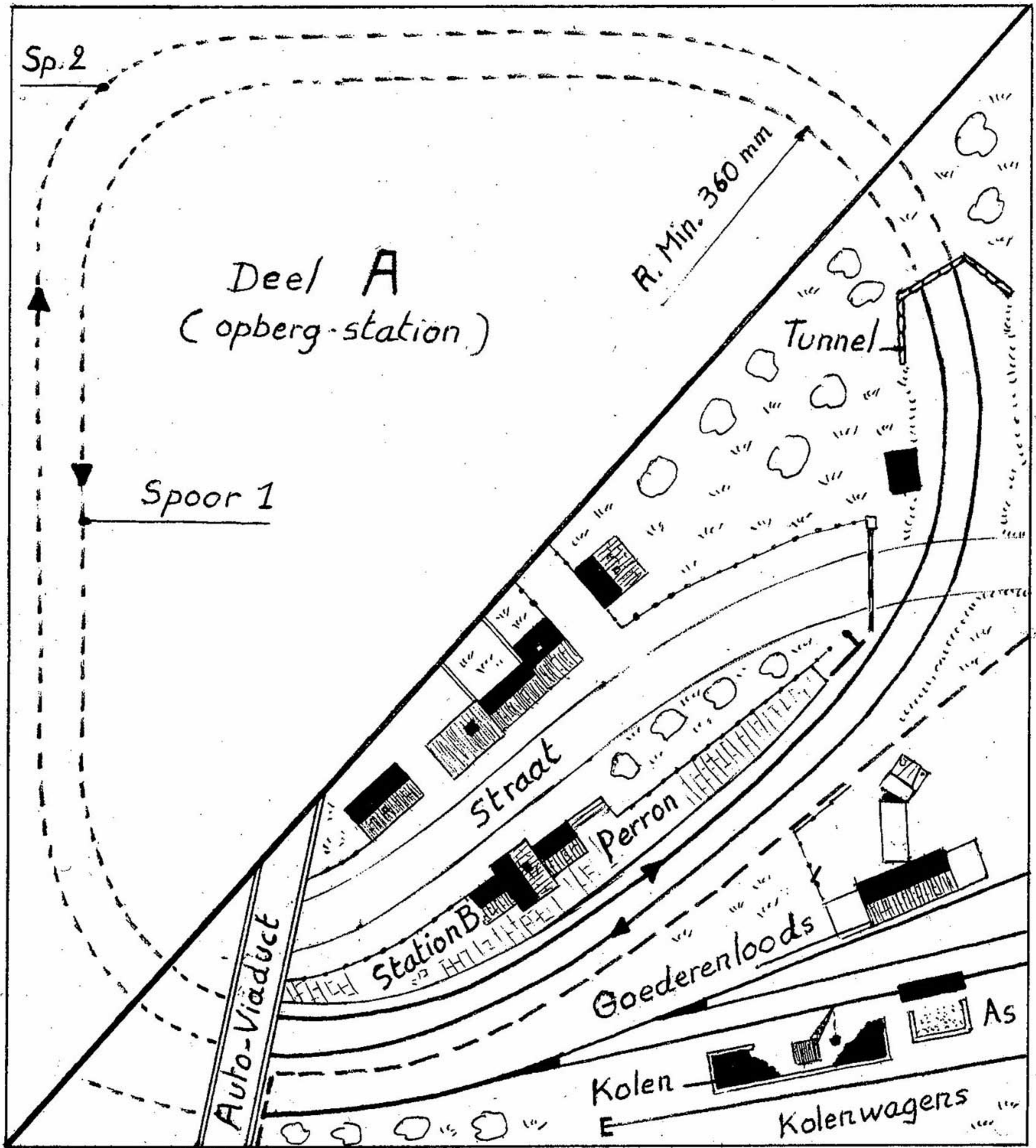
Opzet

Een dubbelsporig ovaal met een station, op een oppervlakte van 140×160 cm. Om het karakter van het „rondje rijden” te vermijden, moeten de treinen in een onzichtbaar deel („opbergstation”) een tijdje stilstaan. Hiervoor snijden we de baan in twee gelijke stukken: één helft is opbergstation, de andere helft diorama. Voor schaal HO blijkt 160 cm als grootste lengte toch wel te

kort te zijn om iets moois te maken. Bogen met een straal van 35 cm moeten zoveel mogelijk aan het zicht onttrokken worden. Daarom werd de scheiding tussen opbergstation en diorama diagonaal genomen. Zo is er heel wat in de lengte te winnen. Om vervoer in en op een gewone auto mogelijk te maken, zijn de delen A, B en C van elkaar gescheiden (zie figuur 1). (Deel C werd door de h. Dirk Luyten gebouwd.)



Deel C ontbreekt nog.



Deel B

Deel C



Fleischman lokomotief BR70 (Beierse PT 2-3).

Treinbewegingen

Spoor 1: een reizigerstrein stopt voor ± 1 minuut in het opbergstation A en in station B;

Spoor 2: een goederen- of reizigerstrein stopt alleen in het opbergstation;

Deel C: vast diorama, geen rijspanning.

Het elektronisch gedeelte

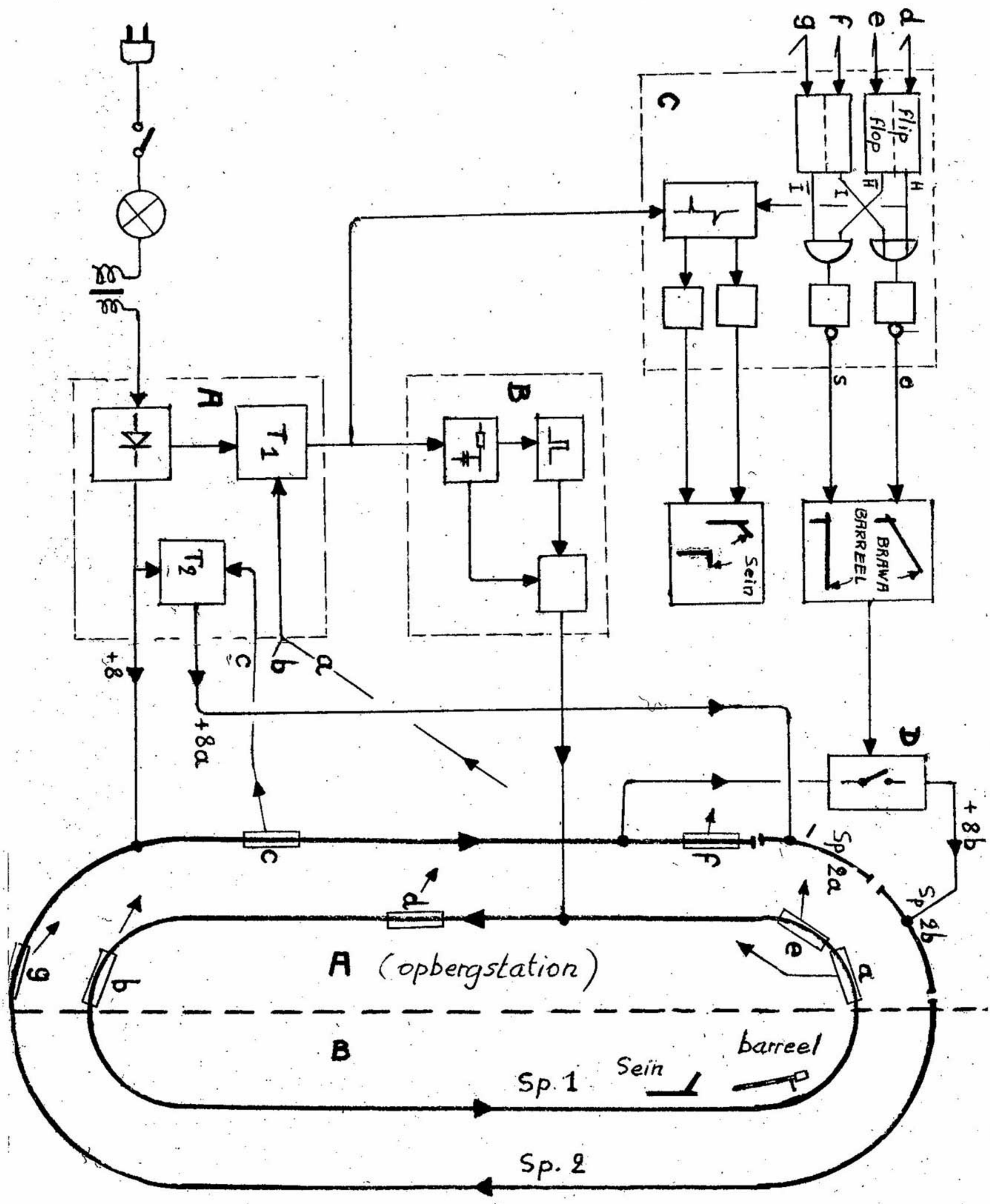
Daar de baan bedoeld is voor een tentoonstelling, moet een en ander wel automatisch werken. Maar aangezien „De Lokomotief” geen tijdschrift is voor elektroniekers, zullen we ons hier beper-

ken tot de bespreking van het blok-schema.

Op punt A (zie figuur 2) bevinden zich de voeding en twee tijdschakelaars (T1 en T2). Op punt B is een treinregelaar, alleen voor spoor 1, die de rijspanning langzaam doet toenemen of afnemen. Bovendien wordt bij het inschakelen een pulserende spanning toegevoegd, waarvan de pulsduur gedurende ongeveer 1 seconde snel toeneemt, om dan langzaam terug te verdwijnen. Dit opdat de motor van de lokomotief onmiddellijk zou starten.

Punt C dient voor de automatische schakelaar die Spoor 2b stroomloos zet zolang de spoorboommotor draait.

a, b, c, d, e, f en g zijn reedrelais voor de automatische bedieningen.



Werking

Spoor 1: onder een van de wagons van de trein bevindt zich een magneet. Komt deze b.v. over reedrelais a, dan zullen de kontakten van het relais eventjes sluiten en tijdschakelaar T1 zal starten. Deze beveelt de treinregelaar op print B en de rijspanning zal langzaam afnemen. Relais e doet de spoorbomen openen als er geen trein op spoor 2 in aantocht is. Na een instelbare tijd zal T1 via print B de trein opnieuw doen vertrekken. Relais d doet de spoorbomen sluiten. Relais b start T1 terug. De trein moet nu netjes aan het perron stoppen. Als dit niet het geval is, kan de wagon met de magneet in de trein verplaatst worden. Het sein wordt door T1 bevolen, doch alleen als de trein in B vertrekt.

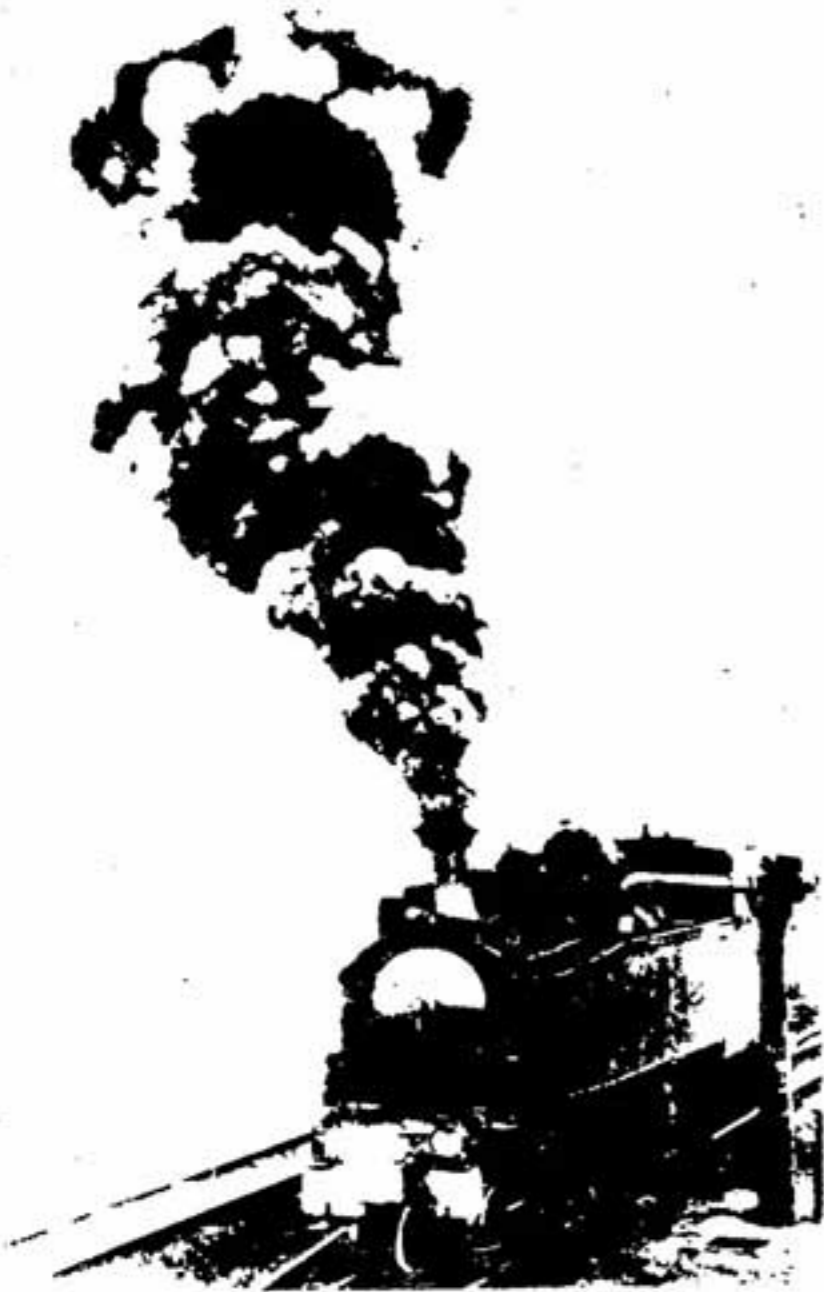
Spoor 2: de magneet moet onder de tweede wagon. Reedrelais g opent de spoorbomen als er geen trein op spoor 1 aankomt. Relais C start T2 en deze schakelt spoor 2a stroomloos. Als de trein daar terug vertrekt, komt de magneet onder de tweede wagon over f, en de spoorbomen sluiten. De trein zal nog even stoppen op spoor 2b tot de spoorbomen gesloten zijn.

De automatische bediening van sein en spoorbomen zullen in volgend nummer besproken worden.

J.M.



Aankomst in station (Faller B 105); Fleischmantrein kat. 4000 plus vier 5056.



Stoom- en rook- wolkjes

• Miljoenen mensen hebben meegeleefd met de slachtoffers van de onvoorstelbare camping-ramp in de omgeving van Valencia, Spanje. Een met propaangas geladen oplegger reed per ongeluk van de baan in een overbezette camping, waar hij kantelde en zijn drie tanks verloor, die hun intussen brandende vloeibare gaslading over de vakantiegangers uitbraakten. In alle commentaren in pers en televisie over de middelen om dergelijke rampen in de toekomst te vermijden is ons toch iets opgevallen: nergens was er met één enkel woord sprake van het gebruik van de spoorweg! De gouverneur van de provincie Valencia heeft alle vervoer op de smalle kustweg van Costa Brava naar Costa Blanca verboden. Dit is dan ook de enige konkrete maatregel tot nog toe. Voor de rest bleef het bij vage voorstellen tot reglementering in nationaal of E.E.G.-verband. Zullen er ooit restriktieve en preventieve maatregelen komen? Wij zijn zo vrij eraan te twijfelen. Met de tijd verdwijnt de tragedie uit de aktualiteit en terwijl nog steeds verbrande slachtoffers vechten om hun leven en gedoemd zijn tot een gruwelijke verstikkingsdood, razen de rijdende moderne tijdbommen dag en nacht op onze wegen en voor onze neus voorbij alsof er niets, totaal niets is gebeurd. En toch denken wij, als voorstanders van het ijzeren wiel, aan de spoorweg. Is het niet de hoogste tijd dat onze wetgever het transportprobleem van alle brandbare en ontplofbare en voor alle levende wezens schadelijke gassen en stoffen over de openbare weg

eens grondig onder de loep nam? Is het niet de hoogste tijd dat men zich zou gaan bezinnen over de noodzakelijkheid dergelijke gassen en stoffen verplicht per spoor te doen vervoeren? Alle Europese spoorwegen beschikken over het aangepaste materiaal om eender welk gevaarlijk produkt naar eender welke bestemming te brengen. Daarbij zijn de veiligheidsmaatregelen voor dergelijk vervoer dermate uitgebouwd en geperfectioneerd, dat rampen zoals deze in Spanje praktisch uitgesloten zijn. Uiteraard zal de prijs ton/km verhogen. En juist daarom zal de tussenkomst van de wetgever noodzakelijk zijn. Hier ligt duidelijk het accent op de veiligheid van ons allen en niet op de kostprijs van het vervoerde produkt. En anderzijds zullen de spoorwegen een verhoging van het transportvolume niet versmaden.

• De Deutsche Bundesbahn heeft beslist van elk type afgedankt traktiemateriaal één exemplaar te bewaren. Uiteraard komen daarvoor vandaag enkel nog elektrische en diesellokomotieven in aanmerking. Beter laat dan nooit...

• In Nederland was het reeds in 1958 afgelopen met de stoomtraktie. Dus 20 jaar geleden. Misschien vond de Stoomstichting Nederland het daarom juist nuttig de Beveland-Express in te schakelen, die op 8 oktober j.l. van Hoek van Holland naar Goes voer, met op kop stoomlokomotief 23.023 (ex-D.B.B.), over 300 km hoofdbaan. Om technische redenen (brandgevaar?) mocht de lokomotief niet verder dan Roosendaal, waarna de trein met een elektrische lok naar Goes werd doorgevoerd. Goes is uiteraard het vertrekpunt van de museumlijn Goes-Borsele, waar de deelnemers van de rit verder naar Borsele reden, getrokken door een lokomotief van de uitbatende vereniging. Spijtig genoeg waren er vandalen onder de deelnemers, die het dit keer nodig vonden de handrem van de rijtuigen tijdens de rit dicht te draaien, met als gevolg: vertraging van de trein en ongenoegen onder de deelnemers, die met dergelijke grapjes niet gediend zijn. Hier mag de vraag gesteld worden: geldt het politiereglement ook niet voor museumlijnen? In Roosendaal vonden we lokomotief 23.023 van de N.S.S. die, op spoor 1 en in afwachting van de terugreis, ten behoeve van beeld- en geluidsjagers de lengte van het perron heen en weer pufte.

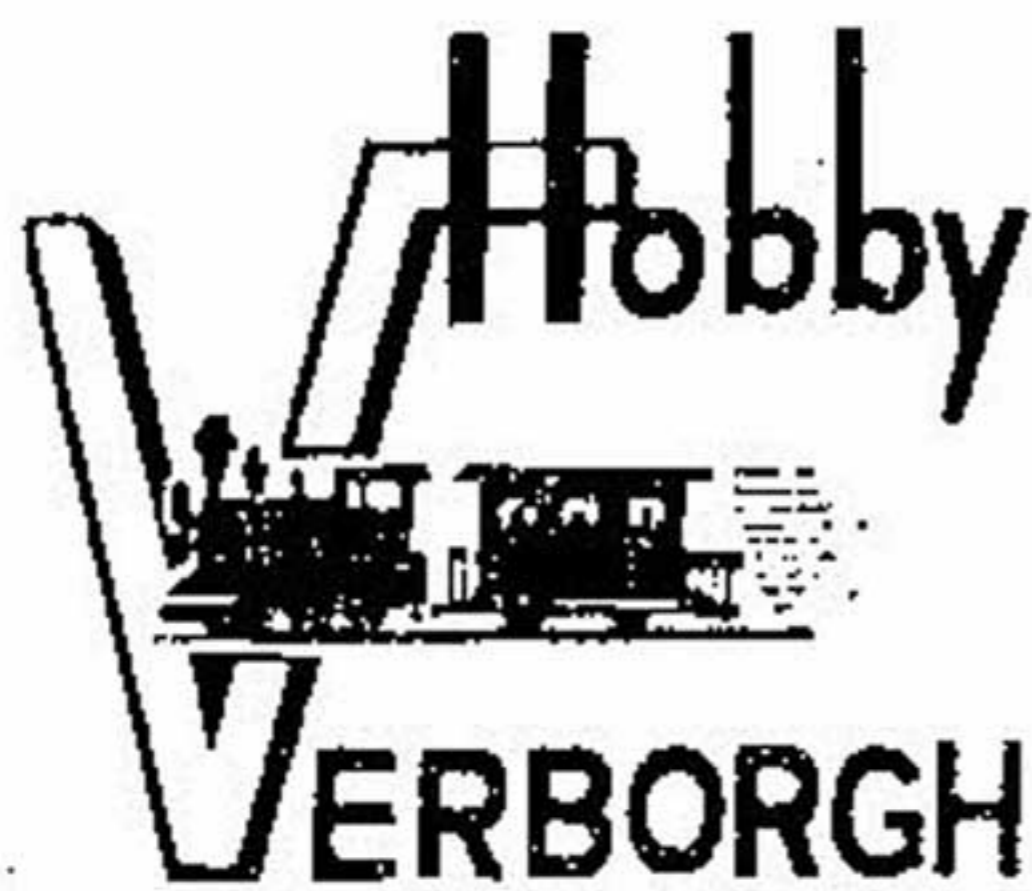
• Te Oostende had tijdens de maanden juli en augustus jl. een tentoonstelling plaats onder het motto: „N.M.V.B. - Nagenoeg 100 jaar openbaar vervoer”. Aan de hand van maquettes, grafieken, foto's en tekeningen werd in een lokaal van de stedelijke vakschool een overzicht gegeven van ongeveer 100 jaar openbaar vervoer in de kuststreek en West-Vlaanderen. Na de stichting van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen in 1885 werd de eerste tramlijn aangelegd tussen Oostende en Veurne, uiteraard met stoomtraktie. Later volgde de aanleg van meerdere meter-spoorlijnen en de eerste elektrische tram tussen Oostende en Westende in 1898 (privélijn). Wij zagen er maquettes van een N.M.V.B.-stoomlokomotief, oude en nieuwe rijtuigen en ook een maquette op 1/1 van een deel van de nieuwe gelede tramstellen die volgend jaar op de kustlijn zullen verschijnen. Een oude en nieuwe lijnbus waren de blikvangers vóór de ingang van de tentoonstelling. Een diamontage gaf een summier overzicht van de geschiedenis, de huidige stand van zaken en een blik in de toekomstperspektieven van de Nationale Maatschappij. Andere diareeksen gin-

gen over het onderhoud van tram en bus. De landkaart van België gaf een overzicht van de activiteiten van de N.M.V.B. over het ganse land. Kenners van onze buurtspoorwegen zullen er niet veel nieuws vernomen hebben, maar we mogen niet vergeten dat deze tentoonstelling zich richtte tot het grote vakantiepubliek en in deze optiek zeker is geslaagd. De N.M.V.B. en de stad Oostende mogen wij feliciteren om het initiatief. Het openbaar vervoer eens in de belangstelling plaatsen gebeurt eigenlijk te weinig. Gezien de investeringen in nieuw materiaal en de vernieuwing van sporen en luchtlijn tussen Nieuwpoort en Lombardzijde, mogen we besluiten dat de kusttram blijft. Voor één keer heeft het gezond verstand gezegevierd!

In augustus werd in De Haan het 75-jarig bestaan van het schilderachtige tramhuisje gevierd. Destijds werd dit „belle époque”-gebouw ingehuldigd door koning Leopold II, die te De Haan een villa bezat. Het tramhuisje, naast zijn hoofddoel, doet tevens dienst als informatiecentrum voor de vakantiegangers. In het kader van deze viering werd een minitentoonstelling gehouden van oud trammateriaal en reed een toeristische tram tussen Oostende en Wenduine.

MINIATUUR SPOORWEGEN

GEREPUTEERD HUIS



Alle toebehoren - Reparatedienst
Bouwdozen - Puzzles
Gezelschapsspelen

Kortrijksepoortstraat 94-96-181
GENT - Tel. (091) 23 12 36

• De Dampfzug Betriebs Gemeinschaft Hildesheim richtte op 7 januari j.l. een bijzondere stoomrit in tussen Bielefeld en Münster. De trein, met een historisch Mitropa-restaurantrijtuig, vertrok uit Bielefeld naar Neubeckum getrokken door diesellok type 211/212; tussen Gütersloh en Bielefeld eveneens dieseltraktie; tussen Münster en Lengerich oldtimer E-lok type 104 (E04). Het overschot van het traject liep over de West-deutschen Landes- Eisenbahn met lokomotieven 24 009 en 24 083 in dubbeltraktie. De lezer zal wel reeds begrepen hebben dat de geciteerde ritten met diesel- en elektrische traktie liepen over de sporen van de Deutsche Bundesbahn, waarop totnogtoe alle stoomtraktie hardnekkig en koppig wordt geweigerd. Weliswaar krijgen de deelnemers aan dergelijke ritten van elok-wat-wils, maar van de vooropgezette stoomtreinrit komt niets tot zijn recht. Waarom de D.B.-sporen geen stoomlokomotieven meer verdragen en de anderen wel, is niet alleen voor de leek, maar ook voor technisch kritische geesten een raadsel. Hoe zegt het Franse spreekwoord het ook weer: „Le ridicule ne tue pas...”

Saalfeld - Sonneberg - Eisfeld:

een pelgrimstocht voor de stoomfan



Een kijkje vanop „de” brug.

Deze drie plaatsen doen je wenkbrauwen misschien tot vraagtekens krommen. Daarom eerst een ruwe geografische situering. Hogervermelde steden liggen in de zuidwesthoek van Oost-Duitsland en vormen de drie belangrijkste stations van een enig mooie spoorweglijn die min of meer het tracé van het ijzeren gordijn aan de grens met Noord-Beieren volgt. Op een kaart zal je al gauw in die hoek een rivier ontdekken: de Saale. Welnu, zo'n 30 kilometer ten noorden van het ijzeren gordijn strekt zich Saalfeld langs de beide oevers van deze rivier uit. Van daaruit ver-

trekt een spoorlijn die aanvankelijk de Saale zuidwaarts volgt, om dan vanaf Probstzella min of meer het tracé van de interduitsse grens te volgen via Sonneberg tot Eisfeld.

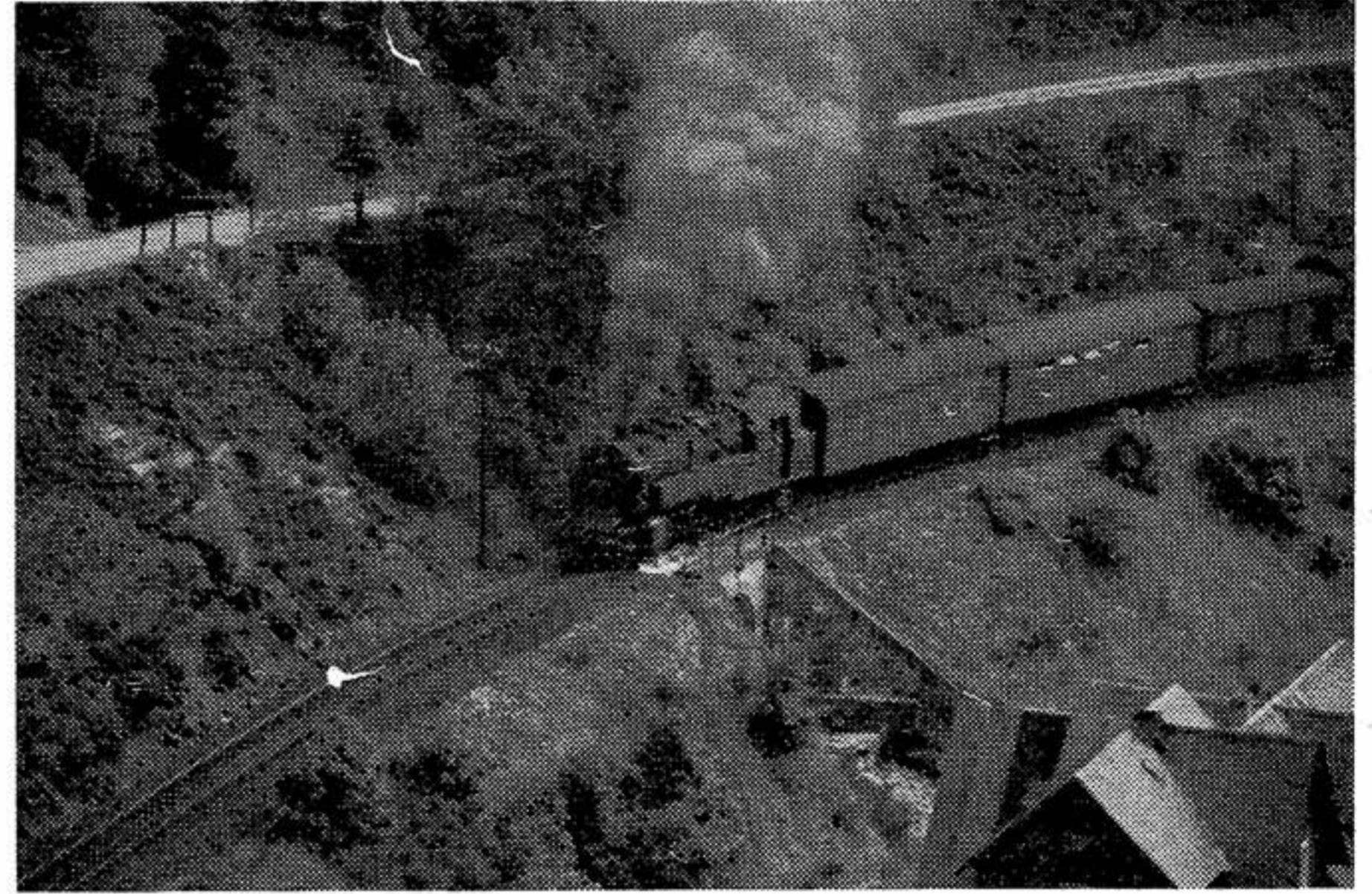
Momenteel is Saalfeld een „must” voor de stoomfan: niet minder dan vier verschillende lokomotieftypes doen hier nog volop dienst (BR 01.5, 41, 44 olie, 95). Vanaf de perrons van het station kan hier doorlopend van een „non-stop life steam show” genoten worden. Niet alleen vertrekken hier nog regelmatig sneltreinen gesleept door een Pacific, maar vanop

het perron kan je ook een 44'er haar zware vracht op gang zien brengen, want het goederenstation ligt vlak naast het reizigersstation. En om de show compleet te maken heeft men ook nog het depot onder oogbereik gelegd. Daarenboven heeft men ook een „tribune” ter beschikking. Over de noordelijke uitrit loopt namelijk een brug van waarop je de activiteiten in het depot van dichtbij kan volgen. Vroeger beperkten de Vopo's je brugverblijf tot enkele minuten, maar heden ten dage schijnt men in een langer oponthoud op de brug geen graten meer te zien.

Aan het andere stationseinde begint de lijn naar Eisfeld. Deze lijn is waarschijnlijk nog een van de weinige waarop nog uitsluitend stoomlokomotieven rijden. Het is de BR 95 (Pruisische T20, 1E1-driecylindertenderlokomotief of 1-5-1T) die hier de scepter zwaaït. Jammer dat deze lijn meestal enkelsporig is (het verkeer kan er ook niet druk genoemd worden), maar een bezoek loont toch zeker de moeite. De eerste 25 kilometer vergezelt de lijn de Saale. Hierdoor zijn er op dit traject geen zware hellingen. Maar toch kunnen hier en daar mooie opnamen gemaakt worden, vooral waar de lijn gekneld zit tussen de Saale en de rotsachtige oevers; zoiets als de lijnen in de Maasvallei in de Ardennen.

Wanneer in dit Saaledal je ingewanden naar wat vocht vragen, kan je hier een unieke herberg bezoeken, namelijk te Unterloquitz. Een gotische „Gastwirtschaft”-boog hangt uitnodigend boven de deur, een hees belletje kondigt je bezoek aan, binnen staan tafels en stoelen in het gelid. Na enkele minuten komt een stokoud mannetje aangesloft en vraagt naar onze wensen. „Zwei Bier und ein Limo”. Traagjes schuifelt het mannetje naar een grote kast en haalt er voorzichtig de flesjes uit. Glazen bezit de herberg blijkbaar niet. De prijs is 1,20 mark. Is dit alles tot nu toe een nogal zonderlinge ervaring voor onze verwende konsumptiegeest, de klap op de vuurpijl is toch een

bezoek aan het toilet. Onze voorzitter, die nogal vlot teruggeeft wat hij van de natuur gekregen heeft, had de eer het priemeurbezoek te mogen afleggen. Na wat zoeken ontwaart hij het bewuste ontlastingshokje. De infrastructuur bestaat uit een plank met uiteraard een gat erin, daaronder stroomt een fris kabbelend beekje, zich onbewust van wat er boven haar glinsterend oppervlak allemaal afspeelt...



Een BR 95 stampst Lauscha binnen (gezien vanop de „Olympusberg”).

Wanneer je na dit herbergbezoek nog verder zuidwaarts rijdt, zal je al vlug langs de weg een bord „Sperrgebiet” zien staan. Het best maak je hier rechtsomkeert, want je interesse voor wat verder ligt zou door de grenssoldaten verkeerd kunnen geïnterpreteerd worden. Dit is wel jammer, want uitgerekend in dit verboden gebied ligt het depot van de BR 95: te Probstzella. Dit verboden gebied strekt zich uit van Marktöglitz tot Gräfenthal. Vanaf Gräfenthal kan de stoomfan terug onbeperkt zijn lievelingen aan het werk zien. En hier begint ook het interessantste deel van de lijn. Ze ontpopt zich hier als een rasechte berglijn. Via steile hellingen, tunnels en talrijke bochten overwint de spoorweg hier enkele ruggen van het prachtige Thüringerwald. De mooiste plekjes zijn enkel te voet te bereiken, langs de bospaden. Bij droog weer kan men met de wagen deze paden berijden.

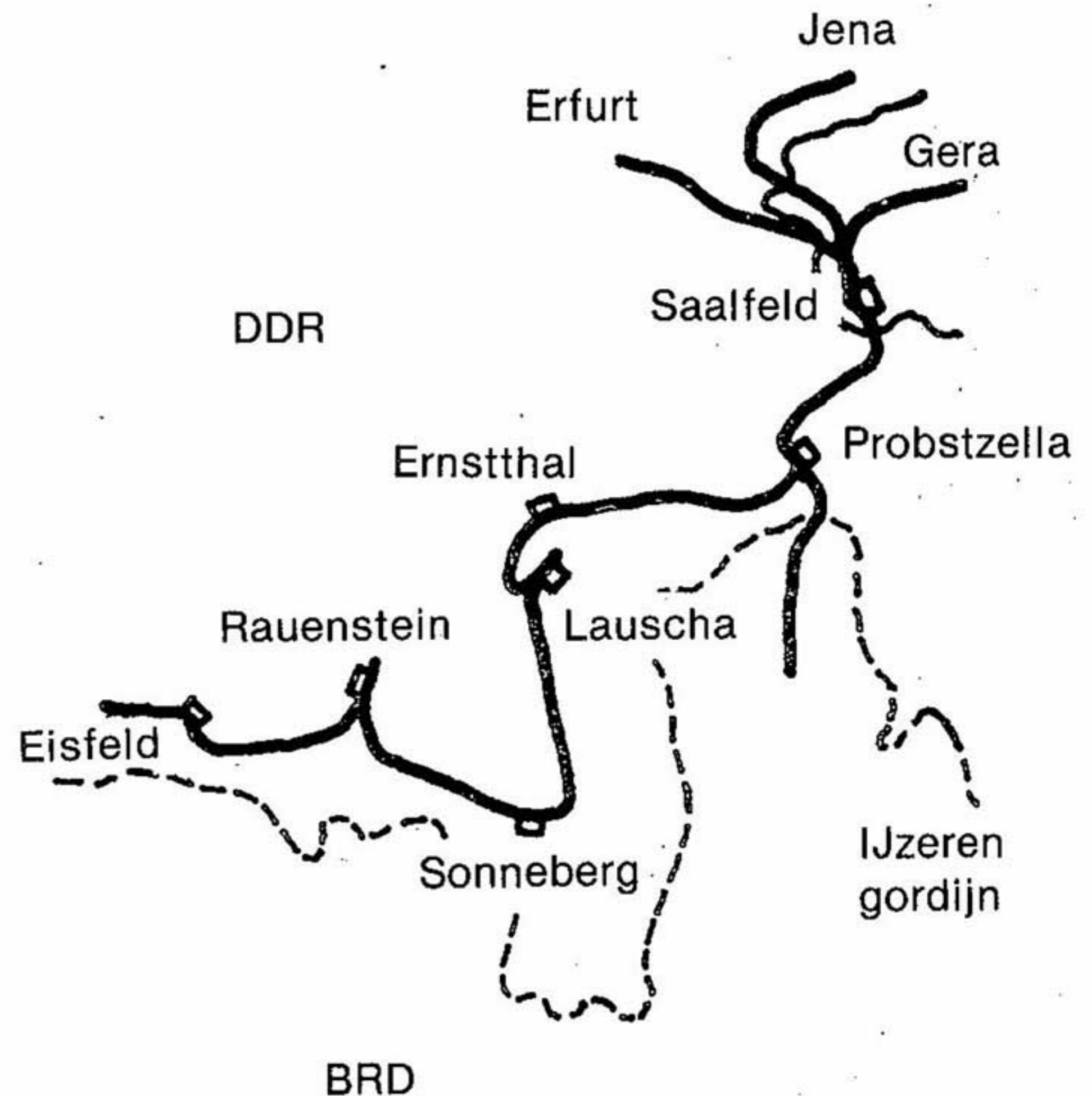
Niet alleen de foto-amateur kan hier ten volle tot ontplooiing komen, maar voor weinig geld kun je, door een eindje met de trein mee te rijden, interessante bandopnamen maken. Vanuit het eerste rijtuig kun je door een geopend raam het zwoegen en het vele fluiten van de lokomotief prachtig vastleggen. De altijd aanwezige Trapo's (Transportpolizei) hielden tijdens mijn laatste opnamen het volledige stilzwijgen, wat ik bijzonder waardeerde.

De langste en steilste hellingen zijn:

- Lippelsdorf-Schmiedefeld: 3,2 km. of ca. 9 minuten rijden;
- Lichte-Ernstthal: 7 km. of ca. 17 minuten rijden;
- Lauscha-Ernstthal: 6,4 km. of ca. 15 minuten rijden;
- Steinach-Lauscha: 5,3 km. of ca. 10 minuten rijden.

Aangezien de lijn twee kopstations telt, rijden de lokomotieven dan ook altijd op het ene baanvak achteruit, op het andere vooruit. Daarom is op de lijnschets een silhouet getekend die de rijrichting weergeeft. Het ene „Wendebahnhof” is Lauscha, het andere is Rauenstein. Wat je zeker moet doen is de omgeving van Lauscha bezoeken. Dit is een stationnetje waar nog echte lokaalbaansfeer hangt. Bij elke trein kan je een rangeermaneuver zien, daar de lokomotief hier van kant moet verwisselen. Voorbij het station, in zuidelijke richting, begint een wandelpad dat na enkele honderden meter een enig mooi panorama op de spoorlijn biedt. Aangezien de treinen van Sonneberg komend een lichte helling moeten beklimmen en de heuvelwanden een goede akoestische versterker zijn, kan je de trein in het vorige station (Steinach) horen vertrekken. Zonder de trein te zien, hoor je hem toch dicht en dicht komen. Plots zie je hem in de diepte, de lokomotief blaast een dikke rookkolom in de lucht. Als een miniatuurtreintje volgt de trein de loop van de Steinach. Voor een paar minuten verdwijnt de trein achter een mini-Loreley om daarna als het ware onder je voeten door te rijden. Je voelt je hier als

Zeus op de Olympus. In het station Lauscha zet de lokomotief zich aan het andere eind van de trein om dan een lange steile berghelling te beklimmen. Deze helling volgt een wandelweg, zodat je het zwoegende ijzeren paard van dichtbij kunt bewonderen.



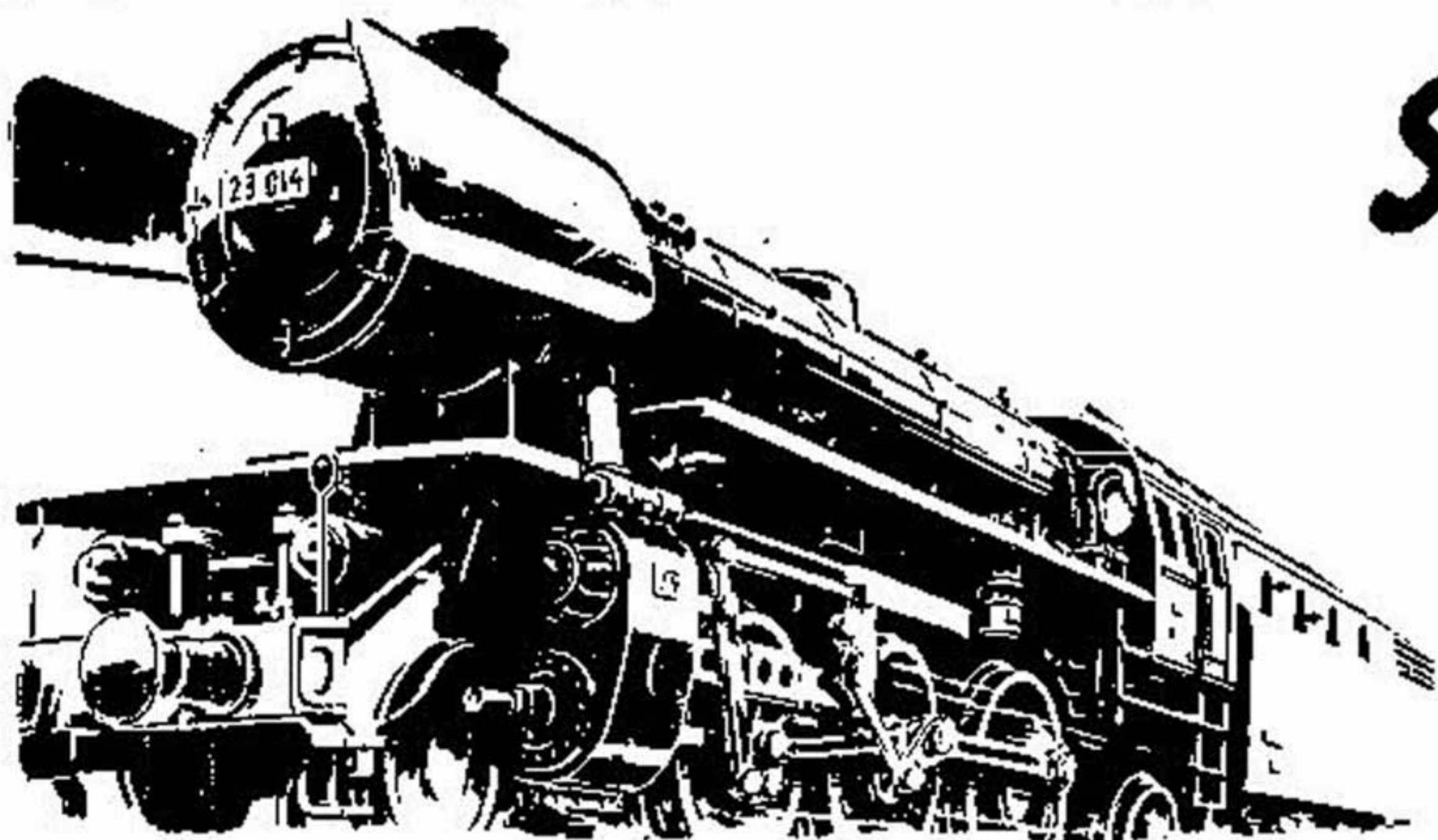
De meeste treinen rijden het hele traject niet in één ruk af. In Sonneberg moet meestal overgestapt worden. Tevens is er in dit station veel goederenverkeer en bijhorend rangeerwerk. Jammer genoeg is de dieselguerilla hier ook al binnengedrongen. Wie eens het stadje zelf wil verkennen, zal automatisch in de „rue Neuve” van Sonneberg terechtkomen. Daarbij valt voor de treinliefhebber al vlug een gebouw op, namelijk de Piko-fabriek.

Achter vergrauwde ramen en tralies zie je allerlei modelbaanmateriaal mooi in rekken opgestapeld liggen. Zonder dat je vrouwelijk gezelschap het merkt (je poogt althans) onderzoek je je portefeuille. Als stimulans zie je verder een uithangbord: „Spielwaren“. Onbewust versnel je je pas en stapt zeker van je stuk de winkel binnen. Met enthousiaste stem vraag je je lievelingsmodel te mogen zien, maar meestal blijkt dat je wens niet voorradig is. Er wordt namelijk zoveel mogelijk geëxporteerd...

Om deze unieke spoorbaan eens grondig te verkennen heb je drie tot vier dagen nodig. Wie voor een dergelijke trip interesse heeft, moet bij een reiskantoor of bij de DDR-ambassade te rade gaan. Als men naar je overnachtingsplaats zal informeren, zul je vanzelfsprekend een van de plaatsen langs de lijn noemen. Doch voor de DDR-instanties is dit niet zo vanzelfsprekend. Voor de westelijke toeristen zijn degelijke Interhotels beschikbaar,

maar het dichtsbijzijnde Interhotel (voor Saalfeld) ligt in Jena of Weimar. Dus zou je je elke dag minstens 80 km. moeten verplaatsen om Saalfeld te bereiken. Veel stoomliefhebbers geven daarom hun reisplannen op. Het blijkt nochtans dat je na aandringen bij het „Reisebüro der DDR“ toch te weten komt dat je ook in Saalfeld kunt overnachten en daarbij nog heel wat goedkoper dan in de Interhotels. Enige maanden geleden hebben wij zo'n Saalfelds verblijf kunnen testen en kunnen het zonder meer aanbevelen. Je kunt er zelfs „Saalfeld by night“ meemaken. Niet zoals in Parijs; neen, maar met een bezoek aan het station. Dan kun je hier zien wat overdag nooit te zien is: een 01.5 voor een goederentrein! Heel de nacht door kun je echte stoomatmosfeer opsnuiven om er dan in je bed van te dromen. En misschien droom je deze nacht nog van een bezoek aan Saalfeld...

RvdW



Scientific

KARTUIZERSTRAAT 11a
1000 BRUSSEL

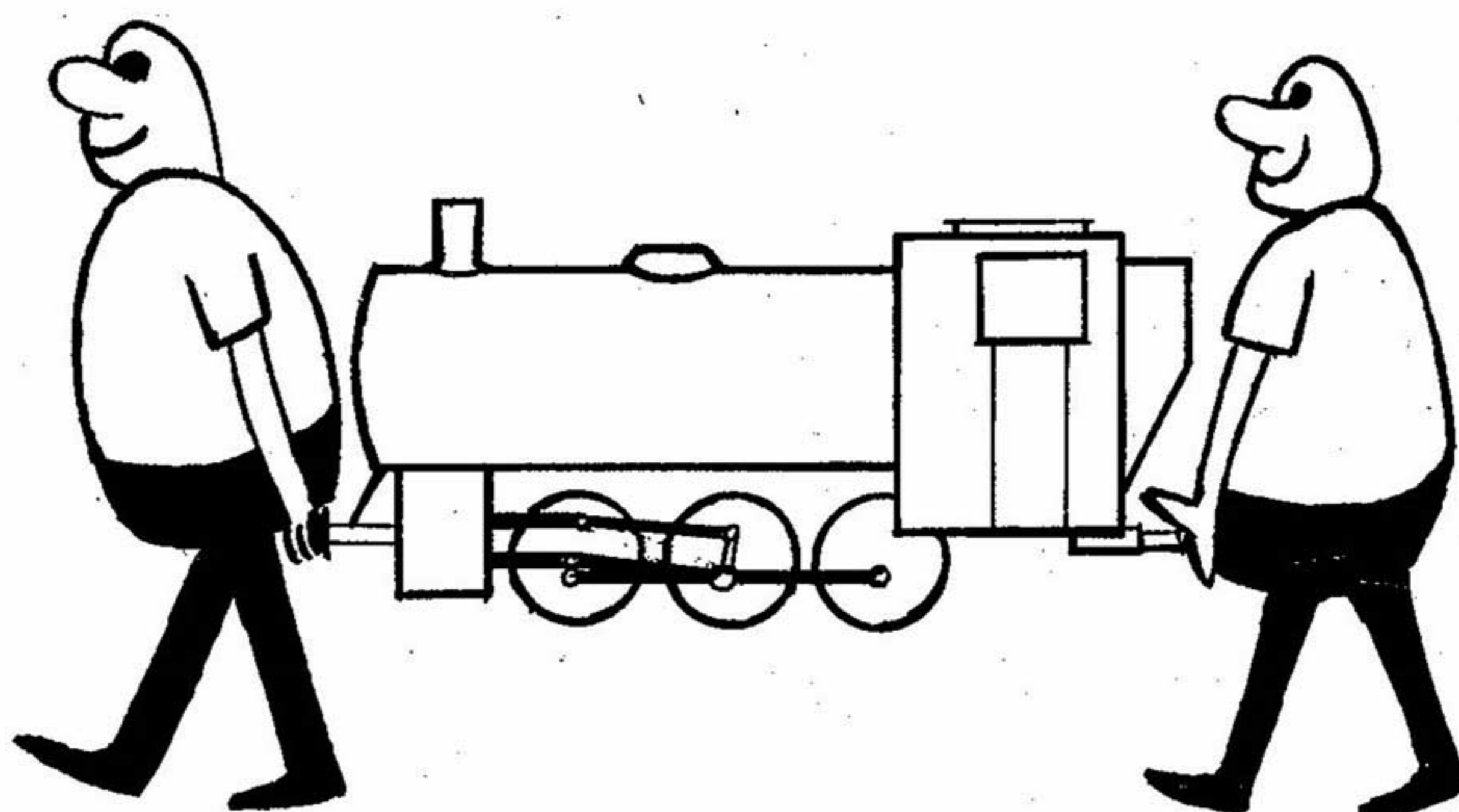
Verzendingsdienst

Tel. (02) 513 01 27

Ons programma:

- MÄRKLIN HO - Z - I — FLEISCHMANN HO
- FALLER — KIBRI — VOLLMER HO
- BOEKEN en DOCUMENTATIE
- Prod. „DS“ (Seinen - Palen - Decals N.M.B.S. HO)
- Ook alles voor modelbouw van vliegtuigen en boten

*Winkel open: 9 u.-12.30 u.; 13.30 u.-18 u.
Gesloten op donderdag, zon- en feestdag.*



Koop in Engeland

je lokje voor een prikje

Engeland mag er zich niet alleen op beroemen de bakermat te zijn van de spoorweg, het oude Albion bergt binnen haar grenzen meer museumlijnen en -materiaal dan waar ook ter wereld. Het hoeft dan ook nauwelijks te verwonderen dat aldaar een handel ontstond in oud spoorwegmateriaal. Bij toeval kwam ons een papier in handen, waarbij een bemiddelingsbureau haar diensten aanbiedt voor transakties van allerlei spoorwegmateriaal: lokomotieven, rijtuigen en wagens, sporen en ander vast materiaal, voor verschillende spoorbreedten. Wat daarbij opvalt zijn de vaderlijke raadgevingen, dat het bureau richt tot de kandidaat-kopers.

De meeste spoorenhousiasten, aldus het bureau, willen graag hun eigen lokomotief. Jaren terug waren de meesten onder ons al tevreden met een paar „huismodellen” van onze favoriete types. Vandaag krijgen meer en meer partikulieren en verenigingen belangstelling in 7 1/4-duim-spoor, in 2-voet- en 3-voet-spoor en uiteindelijk in het normaal-spoor. We hopen, aldus het bureau, met onze lijst de liefhebbers van het

brede spoor te kunnen helpen. Niettemin, wees gewaarschuwd dat de eerste aankoop van een lokomotief alleen maar het begin is van je financiële aderlating. Transport en bergplaats kunnen meer kosten dan je lokomotief zelf. En daarna wil je natuurlijk aan de slag...

De details en de toestand van uw koop moet je degelijk nagaan. Wij, aldus het bureau, kunnen niet verantwoordelijk gesteld worden indien je aankoop verkeerd uitvalt. Let op! Vooraleer uw beurs te openen, laat je bijstaan door een deskundige om je lokomotief grondig te onderzoeken. Verf kost relatief weinig, maar vervangwielen, bijvoorbeeld, kunnen honderden en duizenden ponden kosten. Vraag in elk geval een stoomcertificaat als het over een stoomlokomotief gaat.

Herinner je, aldus het bureau, dat wij belangloos de belangen van de spoorweg beschermen, alsook van alle enthousiasten die de spoorweg steunen. Laat ons eventuele transakties weten en wijs ons op eventuele oneerlijke handelingen. Dit gebeurt zelden onder spoorenhousiasten, maar het is niet uitgesloten.

Wanneer we even grasduinen in de aanbodlijst, wordt de aandacht getrokken door volgende aanbiedingen:

— Twee stoomlokomotieven gebouwd door Orenstein & Koppel in 1934-1935; 0-4-0T; niet rijvaardig; 5-voet-3-duim-spoor (1600 mm.); aangeboden voor 3.700 pond;

— Een stoomlokomotief gebouwd door Bagnall in 1899; 0-4-0T; 2-voet-spoor (610 mm.); niet rijvaardig; aangeboden voor 300 pond;

— Een stoomlokomotief gebouwd door Berliner Maschinenfabrik in 1927; 0-4-0T; 600 mm.-spoor; rijvaardig; voor elk „realistisch” aanbod;

— Een tweeassige diesellokomotief gebouwd door Motor Rail in 1934; 2-voet-spoor (610 mm.); 32-42 PK; rijvaardig; aangeboden voor 300 pond;

— Een stoomlokomotief gebouwd door Hunslet in 1938; 0-4-2T, „Brasil Class”; 2-voet-6-duim-spoor (762 mm.); rijvaardig; prijs te bespreken en af te halen te Antigua (Brazilië);

— Een stoomlokomotief gebouwd door Henschel in 1929; 0-8-0, klas „S”; 3-voet-6-duim-spoor (1067 mm.); prijs te bespreken en af te halen bij de Suid-Afrikaanse Spoorweë, Johannesburg, Zuid-Afrika.

Enzovoort... Stoomlokomotieven, diesellokomotieven, rijtuigen, platte wagons, bakwagons, tankwagons, voor verschillende spoorbreedten, voor elk wat wils.

Wie verdere informatie wenst, kan terecht bij N.G.E., Main Road, Longfield, Dartford, Kent, England.

P.R.

Redactioneel

Vele lezers hebben zich afgevraagd waar het derde nummer van DE LOKOMOTIEF bleef. Daarvan getuigen de brieven en de telefoontjes die ons in dit verband bereikten. De oorzaak van de aanzienlijke vertraging is tweërlei: moeilijkheden met de drukkerij, die qua kwaliteit onder het verwachte peil bleef, het zoeken naar een andere (uiteraard: betere) offsetdrukker; overbelasting van onze (uiteraard: onbezoldigde) medewerkers, voor wie de medewerking aan ons tijdschrift een aangename, maar toch vrijetijdsbezigheid is, dus na het vervullen van professionele en familiale verplichtingen. Toch mogen onze lezers niet wanhopen: bij het samenstellen van dit nummer bleek dat we uiteindelijk kopij hadden voor twee nummers, zodat nummer 4

onmiddellijk na nummer 3 zal verschijnen. Nummer 5, ofte de eersteling van de nieuwe jaargang, verschijnt op formaat DIN-A4, 21 x 29,7 cm, het formaat van alle Europese tijdschriften, waarbij DE LOKOMOTIEF zijn plaats kan innemen in de rij van de Europese gespecialiseerde tijdschriften!

Tevens willen wij nog een oproep doen aan iedereen: hebt u interessante informatie, foto's, enz., houdt die niet in uw lade, maar stelt ze ter beschikking van DE LOKOMOTIEF, zodat iedere geïnteresseerde mee kan genieten van uw kennis. Bronvermelding is verzekerd. De tot heden ontvangen brieven van lezers bewijzen dat er mensen zijn die over de (o.a. Belgische) spoorwegen veel weten.

HOBBYTREINEN

DE MODELSPOORMARKT IN ANTWERPEN

Alle merken

Nieuw en occasies

Inkoop — Verkoop

Reparaties

VLAAMS HOOFDLAAN 2

2050 ANTWERPEN

Tel. (031) 19 04 02

• Het Zwitserse reisagentschap Intraflug kocht in de voorbije jaren meerdere rijtuigen van de Compagnie Internationale des Wagons-Lits waarmee dit agentschap op 8 oktober j.l. haar eerste stoomrit organiseerde op het Zwitserse net. C.F.F. leende daarvoor haar stoomlokomotief B 3/4 1367, onlangs hersteld in het depot van Zürich. De trein was samengesteld uit twee slaaprijtuigen LX en twee Pullman-rijtuigen type Côte d'Azur, waarmee een rit van circa 300 km werd gedaan van Zürich, Winterthur, Bauma, Kreuzlingen, Weinfelden, Wil, Winterthur, Bauma, Rapperswil, Wädenswil, weer naar Zürich. Onderweg werd de machine tweemaal gedraaid, in het depot van Wil en Winterthur, werd een restaurantrijtuig C.F.F. aangekoppeld voor het middagmaal en maakte de trein een rendez-vous met de toeristische stoomtrein Bauma-Bäretswil. Tenslotte bracht het gezelschap een bezoek aan stoomlokomotief 141 R 1244 van de vereniging „Mikado 1244” te Rapperswil, waar de laatste hand werd gelegd aan het rijvaardig maken van deze machine.

• Op 18 maart e.k. richt de Zwitserse vereniging „Mikado 1244” haar eerste stoomrit in op het Zwitserse net met haar lokomotief 141 R 1244, oliegestookt, komende van het depot S.N.C.F. Vénissieux, en aangekocht in 1975. De rit gaat van Winterthur, St-Gall, Rorschach, Romanshorn, terug naar Winterthur. Op het programma is een Frans-Zwitserse verbredering voorzien te St-Gall, een rendez-vous met een tweede stoomtrein, fotohaltes en een bijkomende rit langs het Bodensee. Geïnteresseerden kunnen nadere inlichtingen bekomen in het Auskunftsbüro SBB, Hauptbahnhof te Zürich. Lokomotief 141 R 1244 heeft een testrit gedaan op het baanvak Rapperswil-Ziegelbrücke, met zes rijtuigen en een Re 4/4 II, die elektrisch remde. De maximale gesimuleerde trekkracht bedroeg 1600 ton op een helling van 8 p.m. De lokomotief, buiten gebruik sinds 1973, heeft de proef schitterend doorstaan.

• In het Braunschweiger Ausbildungszentrum der Bundesbahn is een overlangs doorgesneden stoomlokomotief, die jarenlang gediend heeft als didactisch materiaal voor de opleiding van stokers en machinisten, tentoongesteld. Ook de komende generaties is een blik in de ingewanden van de stoomlokomotief gegund.

• In Frankrijk laten de vrienden van de stoomtraktie zich niet onbetuigd. Naast de talrijke museumlijnen die het land rijk is, werd in mei j.l. te Metz gestart met een nieuw initiatief: de aanleg van een mini-lijn van 7 1/4-duim spoor, 500 meter lang, in de botanische hof van deze stad. Initiatiefnemer is de vereniging „Lorraine-Vapeur”, die beschikt over een stoomlokomotief, genaamd „Ninette” en een zestal rijtuigen, nagebouwd volgens een 19de eeuwse type van Schneider. Op zaterdag en zondag puft de trein lustig de tuin rond, tot jolijt van groot en klein. De rails zijn van het type vignole, 3,5 kg./m. Ter gelegenheid van de inhuldiging werd een tentoonstelling van 7 1/4-duim-spoormateriaal georganiseerd. Bezitters van dit materiaal konden over de spoorlijn beschikken voor demonstraties. Voor nadere inlichtingen kan men terecht bij Lorraine-Vapeur, B.P. 57130 te Ancy-sur-Moselle.

Stoomlok - safari 1979

De snelste rijvaardige stoomlokomotief ter wereld, de 02 0201 (175 km/uur) van de Deutsche Reichsbahn, is een van de 35 stoomlokomotieven ingezet voor de bijzondere ritten van Intraflug in 1978 in D.D.R., Polen, Hongarije, Italië, Bulgarije, Yougoslavië, Turkije en Zwitserland. De 02 0201 zal ook in 1979 speciale treinen slepen. Hierna volgen enkele toppers uit het programma:

— *Opening van het seizoen* op 31 maart met een „Sonderzug” van Berlijn naar Dresden, met BR 01 (Altbau).

— *Winterstoom in Italië*: van 16 tot 18 februari in de Italiaanse valleien met lokomotieven serie 940 en 740.

— *Smalspoorstoom in de winter*: op 24 en 25 februari met speciale ritten op het net van de Rhätische Bahn in Engadin en Prätigau.

— *Pasen in Saalfeld*: van 13 tot 18 april, twee interessante programma's met speciale ritten, ook op smalspoorlijnen.

— *De week van de kenners in D.D.R.*: van 28 april tot 6 mei, en van 4 tot 12 augustus: wedersamenstelling van de Pullman-treinen met Mitropa restaurant-rijtuig en allerlei rijvaardige stoomlokomotieven, ook museumloks (BR 01, 03, 41, 44, 50, 52, 65, 86, 95, 02 0201, 62015).

— *Balkan Oriënt Express*: van 31 mei tot 10 juni, met Pullman-rijtuigen als bijzondere stoomtrein van Istanbul over Saloniki, Sofia, Bukarest, Debrecen, Budapest, Sofia naar Wenen. Deze lange Balkan-rit is niet alleen interessant voor stoomfans, maar voor iedereen die iets voelt voor een „kruisvaart op wielen”.

— *Bovendien*: een speciale trip naar Polen voor smalspoorvrienden, van 12 tot 19 mei, en meerdere reizen naar Saalfeld en in D.D.R.

Inlichtingen bij Intraflug AG, Postfach 88, CH 8127, Forch, Zwitserland.

Stoomseizoen in Engeland

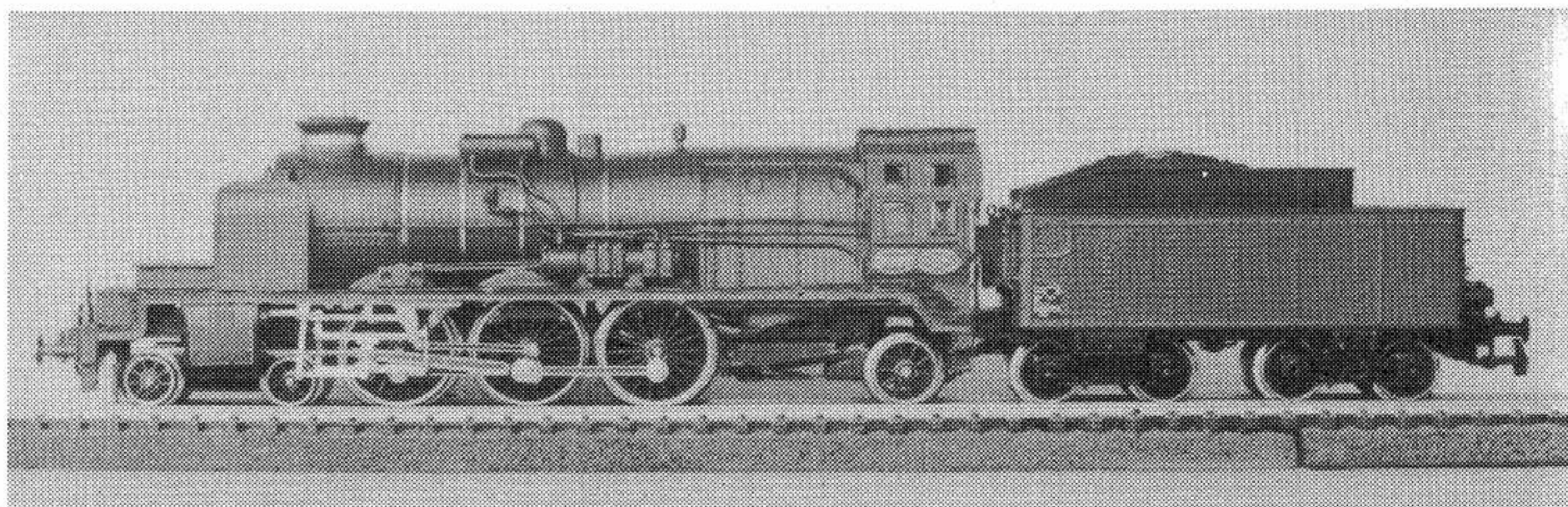
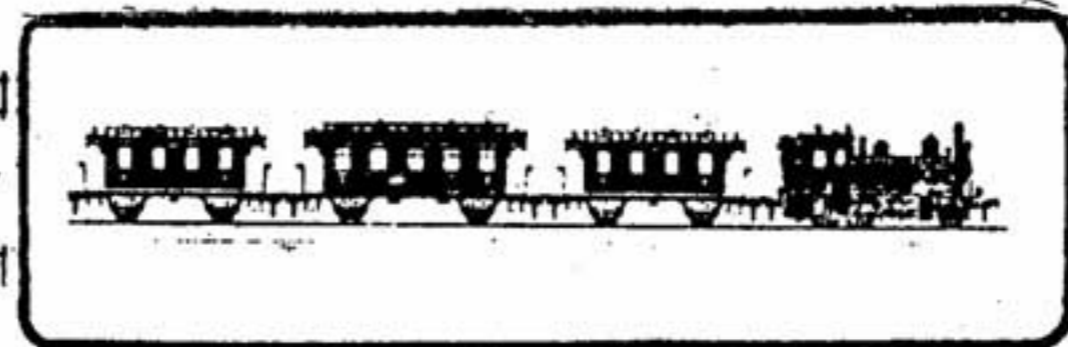
In Engeland is de belangstelling voor de industriële archeologie in het algemeen en voor de stoomtrein in het bijzonder, enorm groot. Bewijs daarvan zijn de ongeveer 150 museumspoorlijnen dat het land rijk is, waaronder de grootste échte spoorwegbedrijven zijn. Die zijn met z'n allen eigenaar van ongeveer 600 stoomlokomotieven, die zij zelf onderhouden. De machines die de grote ritten rijden worden door de technische diensten van de British Railways vooraf grondig nagezien en gekeurd. Op deze wijze doen én de museumlijnen én de British Railways een goede zaak. De eersten weten dat hun materieel in goede staat is; de tweede moet zich niet meer bekommeren over de infrastruk-

tuur voor het onderhoud van stoomlokomotieven. De Britse spoorwegmaatschappij bezit zelf geen stoomlokomotieven meer, maar heeft wel oog voor de publicitaire waarde van de stoomtrein. Voor het eerst werd voor 1979 een stoomkalender uitgewerkt, waarbij meerdere stoomritten zijn gepland op lijnen rond het spoorwegmuseum van York. Deze ritten zijn in de officiële reisgids opgenomen. Daarbij wordt voor de nodige variatie gezorgd: meerdere machines worden ingeschakeld, ritten in dubbeltraktie, ritten met verschillende machines, enz. De treinen zijn samengesteld uit 10 tot 12 rijtuigen en doen trajekten van 300 tot 400 km.



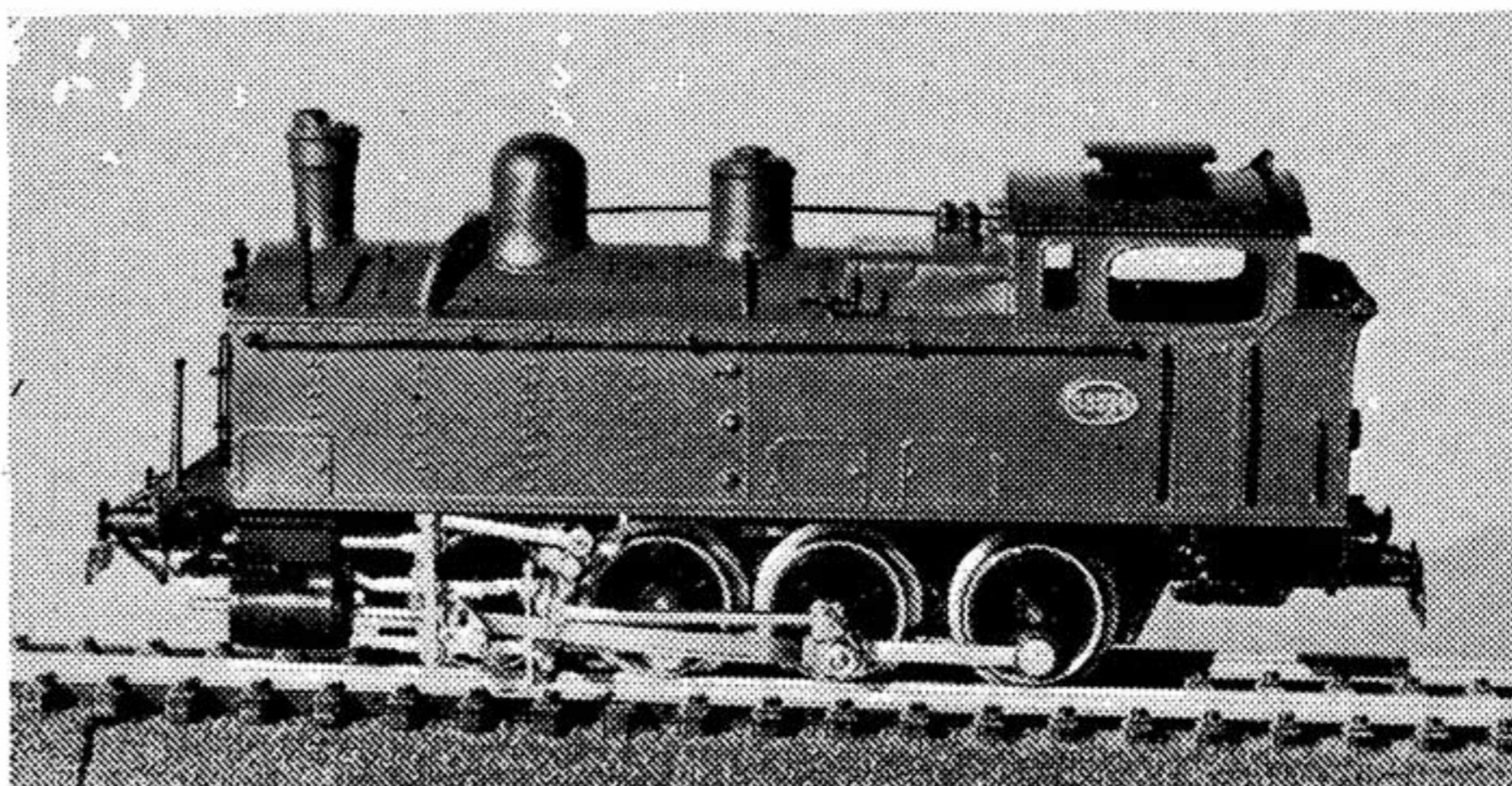
MODELLBAHNHAUS AM MARKT
D-51AACHEN MARKT2-12 RUF 0241/33921

M. HÜNERBEIN OHG



N.M.B.S. Type 10

Kleinserie op Märklinonderstel. Verkoop tegen voorbestelling.
Levertijd: ongeveer vier maanden. Inschrijving: DM 200.
Prijs: wisselstroomsysteem: DM 970; gelijkstroomsysteem: DM 920.



N.M.B.S. Type 53

Kleinserie op Märklinonderstel.
Levertijd: ongeveer vier maanden. Inschrijving: DM 100.
Prijs: wisselstroomsysteem: DM 445; gelijkstroomsysteem: DM 445.
Kit voor de kast zonder châssis: DM 99.

