

RAIL-REVUE

met gratis LOSSE kleurenposter



Driemaandelijks tijdschrift voor de tram- en treinhobby

Derde jaargang - Nr. 11 - januari 1988 - ISSN 0773-0713

Prijs per nummer 150 F

DE RODE TRAM - ONTWIKKELING VAN HET OPENBAAR VERVOER IN HET GENTSE -
HET BENELUXMATERIEEL - SPOORLIJN 150 (HER)ONTDEKT - PLEIDOOI PRO
MODULE - LIEFDE OP HET EERSTE GEZICHT - RAIL-AKTUEEL - SPOORAGENDA

RAIL- REVUE

Redactie en publiciteit : Monopress, Vosstraat 43, B-2200 Antwerpen-Borgerhout
Telefoon 03/321.28.36 (kantooruren) -
H.R. Antwerpen 149.553 -
BTW 511.126.751

Verantwoordelijk uitgever : G. Cuyt, Meidoorn 2, B-2510 Mortsel

Prijls per nummer : België 150 F, Nederland f 8,5, Luxemburg 180 F, andere landen 190 F

Abonnementen : België 550 F, Nederland f 32, Luxemburg 670 F, andere landen 700 F per 4 nummers

België : rekening KB 402-6008751-83 t.n.v. Monopress, 2200 Antwerpen - Borgerhout

Nederland : bankrekening 51.89.84.524 (voor postrekeninghouders giro 7112 t.n.v. ABN te 's-Gravenhage ten gunste van genoemde bankrekening) t.n.v. J. Oskam, postbus 91604, 2509 EE 's-Gravenhage. Betaling uitsluitend per toe te zenden acceptgiro.

Luxemburg en andere landen : postrekening 000-0124811-69 t.n.v. Monopress, B-2200 Antwerpen-Borgerhout. België. Abonnementen worden automatisch verlengd, tenzij door de abonné schriftelijk wordt opgezegd ten laatste een maand voor het verstrijken van zijn abonnement.

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

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

Redaktieraad : P. Jacops, J. Van Olmen (spoorwegen), E. Keutgens (tram), G. Van Meroye (modelbouw), C. Smits (autobus)

Medewerkers : C. Happaers, P. Jacops, E. Keutgens, J. Mahieu, E. Morbé, C. Smits, W. Temmerman, B. Vancraeynest, G. Van Meroye, J. Van Olmen, A. Veys, R. Vissers

Fotografen : G. Cuyt, A. Hermans, T. Heylen, E. Keutgens, R. Mardaga, C. Smits, G. Van Meroye.

Correspondenten Nederland : A. Hermans, J. Oskam

Coördinatie : G. Cuyt

Photosetting :

Fotozetterij Jorissen, Schoten

Selektie kleurendruk :

Fotogravure Vergouts, Wommelgem

Druk en verspreiding :

Monopress, Borgerhout

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

Model-bouw

Roept de foto op de voorpagina bij U ook herinneringen op aan de „goede oude tijd”, toen echte trams nog overal in dit land een werkelijk openbaar vervoer verzekerden? Helaas is dit thans verleden tijd, doch gelukkig zijn er nog vaardige modelbouwers die deze vergane glorie via diorama's en modelbanen reconstrueren. De coverfoto is overigens een klein hoekje uit de schitterende trambaan van Don Sibley, waarover meer elders in dit blad.

*Buiten de noodzakelijke handigheid, precisie en geduld, is dit stukje miniatuurwereld vooral tot stand gekomen door een zorgvuldige observatie van de realiteit, en dit tot in de kleinste details. Ik wil hier dan ook een lans breken voor de betere modelbouw, met zowel de klemtoon op **model als op bouw**. Spoorwegmodelbouw is immers veel meer dan een verzameling miniatuurtreintjes op een ovaal laten rijden tussen een wirwar van Faller-, Kibri- en andere Vollmerhuisjes.*

*Een eerste vereiste om een werkelijkheidsgetrouwe modelbaan te bouwen is een grondige voorbereiding. Dit veronderstelt enig opzoekingswerk, het bestuderen van documentatie en illustraties en indien mogelijk een bezoek aan de gekozen locatie om middels persoonlijke waarnemingen, schetsen en foto's, een zo volledig mogelijk beeld van het grote voorbeeld in zijn ruimere omgeving te verwerven. Het rollend materieel is uiteraard belangrijk, doch om een juist **sfeerbeeld** te schepent dient evenzoveel aandacht te worden besteed aan het sporenplan, de spoorse kunstwerken, de gebouwen en het landschap.*

Moeilijker wordt het wanneer het grote voorbeeld reeds verdwenen is, en de modelbouwer zijn informatie nog uitsluitend kan puren uit historische foto's, archieven, bibliotheken. De bouw van een historisch verantwoorde modelbaan is een uitdaging, doch het resultaat zal u ongetwijfeld veel meer genoegdoening verschaffen en uw kennis verrijken. Rail-Revue beoogt door informatie en illustratie de modelbouwer naar Belgisch voorbeeld vooral bij de voorbereidende fase van zijn baan tot nut te zijn, en zodoende zijn steentje bij te dragen tot een meer natuurgetrouwe (Belgische) modelbouw.

Uiteraard staan wij steeds open om uw geslaagde modelbouwprojecten aan de andere lezers mede te delen.

Guy Van Meroye

INHOUD

Model-bouw	blz. 74
De rode tram (III)	75
De historische ontwikkeling van het openbaar vervoer in het Gentse stadsgewest (III)	80
Fotobladzijde tram	82
Het Beneluxmaterieel (II)	85
Het bekijken of het lezen waard	95
Spoorlijn 150 (her)ontdekt...	96
Pleidooi pro module	98
Fotobladzijde spoorwegen	99
Liefde op het eerste gezicht	100
Rail-aktueel	102
Toemaatjes	105
Spooragenda	106
Lezersforum	106



Merksem - Oude Bareel, omstreeks 1927-1928. De 9645 (ex-10), reeds verbouwd met gesloten platformen en koersborden. (Foto NMVB)

Een bijdrage tot de geschiedenis van het streek- en stadsvervoer in de provincie Antwerpen

De rode tram (III)

HET ROLLEND MATERIEEL VAN LES VICINAUX ANVERSOIS

De motorrijtuigen-reeks 1 tot 20 OVERNAME

Gezien de achteruitgang van hun inkomsten maakten de pachtende maatschappijen na de Eerste Wereldoorlog dankbaar gebruik van de wet van 11 oktober 1918, die de verbreking en de herziening toeliet van zekere kontrakten afgesloten voor en tijdens de oorlog.

Praktisch alle pachtende maatschappijen verbraken dan ook hun kontrakt met de NMVB voor de exploitatie en het onderhoud van de hun verpachte lijnen. De NMVB besloot toen, voorlopig althans, zelf te exploiteren in afwachting van betere tijden!

Vanaf 1 januari 1921 werden de lijnen, voorheen geëxploiteerd door Les Vicinaux Anversois, overgenomen door de Nationale Maatschappij.

Tevens had de NMVB op 7 januari 1919 besloten op de buurtlijnen in de provincie Antwerpen de spoorversmalling van 1,067 m naar 1 m door te voeren.

Met de spoorversmalling van de vroegere Les Vicinaux Anversois-

lijnen begon men op 21 februari 1921 te Brasschaat-Polygoon in de richting Wuustwezel-Grens, om nadien vanaf Brasschaat-Polygoon richting Antwerpen te werken en vervolgens de andere lijnen aan te passen. Eind oktober 1921 waren in deze sektor de spoorversmallingswerken uitgevoerd. In die periode heeft ook het Sint Jansplein te Antwerpen tijdelijk als eindpunt dienst gedaan.

Zoals reeds gemeld (RR 9/1987 - blz. 11) was het elektrisch materieel eigendom van de Compagnie Générale des Tramways d'Anvers (CGTA).

De Buurtspoorwegen kochten op 26 mei 1920 van de CGTA tien motorrijtuigen op draaistellen Maximumtraktie, genummerd van 1 tot en met 10, evenals tien aanhangers, waarover later meer.

De totale kostprijs van de aankoop van de tien motorrijtuigen werd voor 1/3 betaald door het kapitaal van de lijn Antwerpen - Zandvliet - Lillo en voor 2/3 door het kapitaal Antwerpen - Brasschaat - Grens en uitbreidingen.

Waarom de NMVB niet al het rollend materieel heeft aangekocht hebben wij niet meer kunnen achterhalen.

BIJ DE NMVB (9636-9645)

Ingevolge de spoorversmalling bleven de voormalige LVA-motorrijtuigen geruime tijd buiten dienst. Om dit op te vangen werd ondermeer de ganse reeks 9511 - 9522 (Le Roeulx) twee-assige motorrijtuigen (12 stuks) vanuit de groep Hene-gouwen naar Antwerpen overgeheveld.

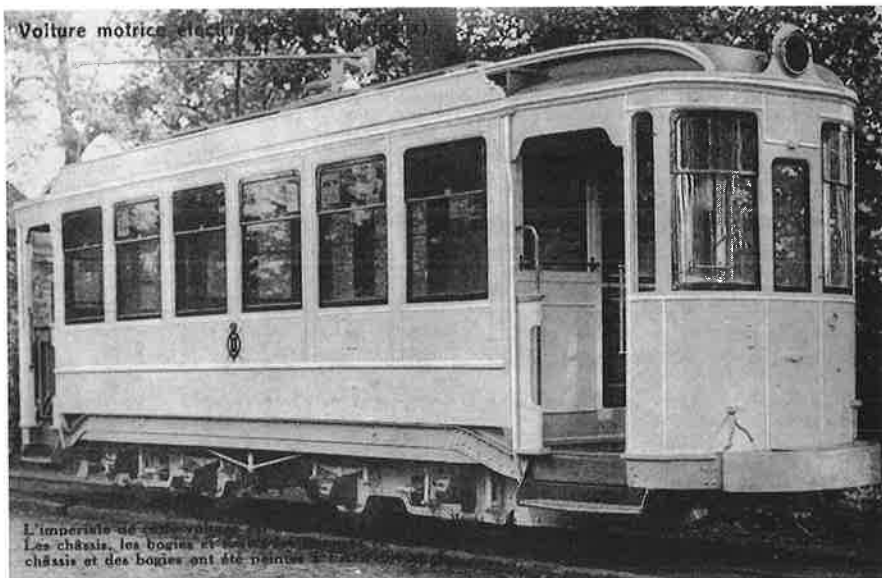
Op 21 april 1921 kwamen ook de twee-assers 9588, 9589 en 9590, gebouwd bij Seneffe als „Type Manage”, naar Antwerpen.

In 1921 - 1922 vinden we de LVA-motorrijtuigen in het NMVB-werkhuis te Turnhout, waar zij aangepast worden voor meterspoor en herschilderd in de crème buurtspoorwegkleur.

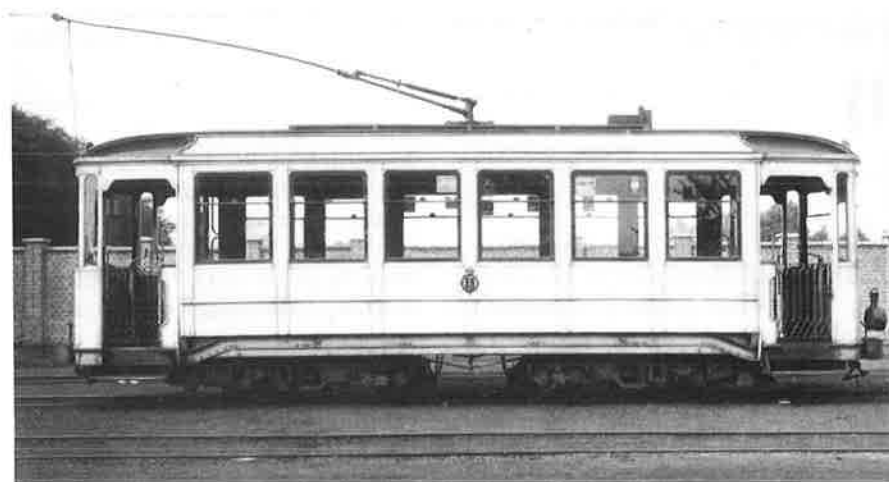
Opvallend is dat zij de oude nummering van Les Vicinaux anversois behielden (1-10).

Dat de aanpassing te Turnhout gebeurde is te begrijpen, daar het NMVB-werkhuis te Merksem-Oude Bareel op dat ogenblik nog niet was gebouwd.

Wij stellen echter vast dat de Raad van Bestuur van de NMVB op 4 december 1923 tegen de prijs van 129.500 fr. een bestelling van tien paar bissels plaatst bij Les Ateliers Métallurgiques te Nijvel, ter vervanging van de draaistellen van de tien motorrijtuigen die bij de CGTA werden aangekocht.



Turnhout, Antwerpsesteenweg, in de nabijheid van de NMVB-werkplaats, omstreeks 1921-1922. Het motorrijtuig 9 verlaat hier mooi geschilderd in de NMVB-kleur en omgespoord tot 1 m de werkplaats. Het rijtuig draagt nog de oude nummering en boven op het dak werd een houten namaak-trolleyestang geplaatst om te laten zien dat het hier gaat om een elektrisch motorrijtuig. (Prentbriefkaart)



Merksem - Oude Bareel, omstreeks 1925-1926. Eveneens motorrijtuig 9, nog in zijn oorspronkelijke toestand. (Foto NMVB)



Merksem - Oude Bareel, omstreeks 1930-1931. De 9637 (ex-2) in het groen-crème geschilderd, met koersborden. Op het dak zijn een pantograaf en een trolleyestang geplaatst. (Fotograaf onbekend)

Fotodokumenten tonen echter aan dat deze vervanging nooit werd doorgevoerd. Waarom niet? Wij blijven het antwoord schuldig. Er zijn bepaalde aanwijzingen (o.m. een nummerlijst) dat de LVA-motorrijtuigen begin 1926 de nummers 9636 - 9645 kregen naar aanleiding van de aankomst, in juni 1926, van dertig Odessa-motorrijtuigen (9646-9675).

In het vooruitzicht van de elektrificaties van de lijnen in de Polders (1927 : elektrisch naar Ekeren en Kapellen) ondergingen de motorrijtuigen enkele zichtbare wijzigingen. De mooie afgeronde fronten maken plaats voor meer rechthoekige windschermen. Tevens verdwijnen de bovenste sierlijke koplamp langs beide fronten en het schuin aflopend dak. Men plaatst er koersborden. De deuropeningen worden afgesloten met plooidertjes. De rijtuigen krijgen in hun front een koplamp voor de baanverlichting.

In die gedaante zullen zij nog jaren rijden. Wij vinden de rijtuigen terug op de geëlectriceerde lijnen van de sektor Merksem, evenals op de elektrische lijnen naar Schilde en Wommelgem.

In 1930 doet de pantograaf zijn intrede op de elektrische buurtlijnen van het Antwerpse. Dit gebeurde naar aanleiding van de levering, op 12 juni en 1 juli 1930, van de eerste vijf houten Standaardmotorrijtuigen met koersborden 9742 - 9746 (bouwer : La Dyle).

Het bovenleidingnet, eertijds aangelegd door de CGTA voor het gebruik met het trolleywiel, wordt geleidelijk aangepast. Die aanpassing was beëindigd in 1933.

Tijdens de overgangperiode zijn de motorrijtuigen voorzien van een trolleyestang en van een beugel of een pantograaf. Ook de LVA-motorrijtuigen worden er mee uitgerust.

In diezelfde periode (1930 - 1933) wijzigt de maatschappij ook haar huisstijlkleuren.

De LVA-motorrijtuigen, de Odessa's en de Seneffe's kregen een groen-crème jasje aangeschilderd. Blijkbaar waren die kleuren toch niet aantrekkelijk genoeg en bij een eerstvolgende schilderbeurt worden de rijtuigen opnieuw in het crème geschilderd.

In volle Tweede Wereldoorlog, op 1 september 1943, werd een inventaris opgemaakt van de toestand van al het elektrisch trammaterieel in de groep Antwerpen. Over de reeks 9636-9645 vertelt de lijst ons het volgende :

nummer	rem	aantal motoren	type motor
9636	H + LR	4	MTV 343/3
9637	H	2	T VI E
9638	H + LR	4	MTV 343/3
9639	H	zonder	-
9640	H	2	MTV 343/3
9641	H	zonder	-
9642	H	zonder	-
9643	H	2	MTV 343/3
9644	H	2	MTV 343/3
9645	H	2	MTV 343/3

H : handrem, LR : luchtrem (Westinghouse)

De maatschappij was in die periode bezig de rijtuigen te voorzien van nieuwe draaistellen die vervaardigd waren in de NMVB-werkhuizen van de Eloystraat te Anderlecht. Deze nieuwe draaistellen vervingen de oude maximum-traktie's.

Vijf jaar later, op 27 oktober 1948, ziet de toestand er geheel anders uit.

De motorrijtuigen 9636 tot en met 9641 en de 9645 zijn uitgerust met vier motoren MTV 343/3 en voorzien van een luchtrem.

De motorrijtuigen 9643 en 9644 hebben nog twee motoren MTV 343/3 en een handrem, 9642 nog twee motoren T VI E en een handrem.

Eind 1948, begin 1949 kregen ook deze LVA's nog vier motoren en een luchtrem, zodat alle rijtuigen wat betreft elektrische uitrusting en remming nu gelijk waren.

Drie motorrijtuigen (9637, 9641 en 9644) kregen een filmkast in elk front, die op een allesbehalve elegante manier was aangebracht. Wanneer dit gebeurde hebben wij niet meer kunnen achterhalen.

De andere behielden hun koersborden. Over de 9638 bestaat twijfel. Een foto van rond de jaren '50 zou hier duidelijkheid kunnen brengen ! Na de Tweede Wereldoorlog zien wij de LVA's overwegend in de stelplaats Zurenborg, voor de bediening van de lijnen naar Turnhout en Broechem. Ook kwamen er enkele in Mechelen terecht, o.m. 9642, 9643, 9644 en 9645.

Op de jaarinventarissen van het rollend materieel van de groep Antwerpen staat vermeld :

20.02.1957 : alle motorrijtuigen zijn nog aanwezig

09.10.1957 : 9636 - 9637 - 9638 - 9639

01.10.1958 : 9636 - 9637 en 9638

Begin maart 1959 stonden te Merksem-IJskelder de motorrijtuigen met de nummers 9636, 9637 en 9638 in afbraak. Het waren in feite de 9639 (hernummerd in 9636), de

9641 (hernummerd in 9638) en de 9644 (hernummerd in 9637).

Volgens het inventarisboek van het

NMVB-Hoofdbestuur te Brussel werden de LVA-motorrijtuigen uit de inventaris geschrapt op de volgende data :

oktober 1957 : 9640 en 9645

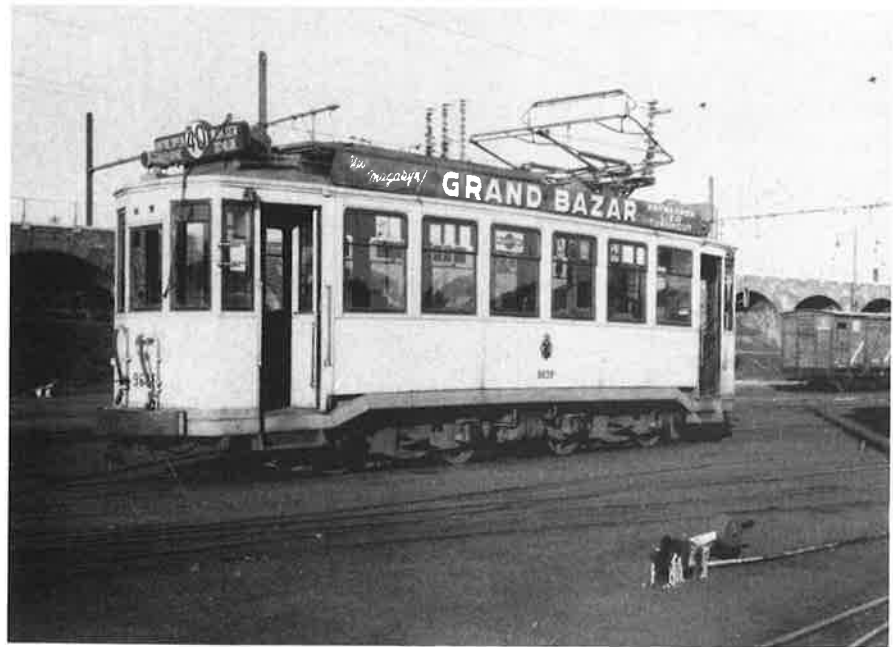
september 1958 : 9643

februari 1959 : 9639, 9641, 9642 en 9644

september 1959 : 9637 en 9638

oktober 1960 : 9636

We mogen echter aannemen dat deze motorrijtuigen vanaf 1957 zo goed als afgedaan hadden en weinig of niet meer hebben gereden, klaar om als schroot te worden verkocht ! Op het einde van hun loopbaan hadden zij de volgende kenmerken :

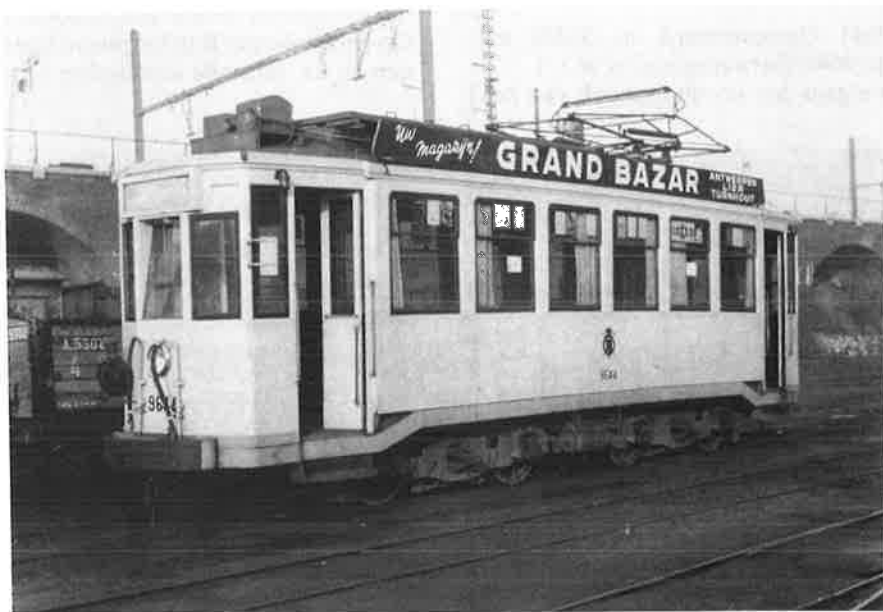


Berchem, Zurenborg, omstreeks 1952. De 9639 (ex-4) met koersborden. (Foto Fr. Keutgens)



Mechelen - Racing, omstreeks 1956. De 9643 (ex-8) verlaat de stelplaats om op de lijn Mechelen - Heist o/d Berg zijn dienst aan te vangen. (Foto Fr. Keutgens)

Leeggewicht	24.600 kg
Motoren Type ACEC MTV 343/3	
Lengte over alles	10,700 m
Koetswerk lengte	10,000 m
Koetswerk lengte zonder balkons	7,000 m
Balkon lengte	1,500 m
Totale breedte	2,150 m
Kop breedte	1,800 m
Afstand tussen de middenpunten draaistellen	4,000 m
Asafstand draaistellen	1,954 m
Aantal zitplaatsen	27
Aantal staanplaatsen	23
Totaal aantal plaatsen	50



Berchem, Zurenborg, omstreeks 1952. De 9644 (ex-9) met naar onze smaak weinig sierlijk ingebouwde filmkasten. Vergelijk even met de middenste foto op blz. 56 in onze vorige bijdrage. (Foto Fr. Keutgens)

EEN BUITENBEENTJE, DE 9688, LATER DE 9635 !

Zoals gemeld in RR 10/87 - blz. 56 was één van de motorrijtuigen uit de reeks 1-20 bij wijze van proef uitgerust met bissels van het systeem C. Delmez (foto RR 10/87 - blz. 57). Na de overname door de NMVB en de aankoop van de tien motorrijtuigen worden bij de CGTA de tien overgebleven rijtuigen genummerd van 379 tot 387. Dit zijn echter maar NEGEN toegekende nummers. Wat dan met het tiende rijtuig ?

Er wordt bij mondelinge overlevering gezegd dat het nummer 388 wel degelijk heeft bestaan. Nummerlijsten van het trammaterieel van de CGTA (oudste lijst : 1922) vermelden echter nergens het nummer 388.

Ik ben van mening dat dit motorrijtuig bij de CGTA steeds als een proefrijtuig werd aanzien en zodoende niet tot het normale rijtuigenbestand voor reizigersverkeer behoorde.

De CGTA wilde blijkbaar van dit

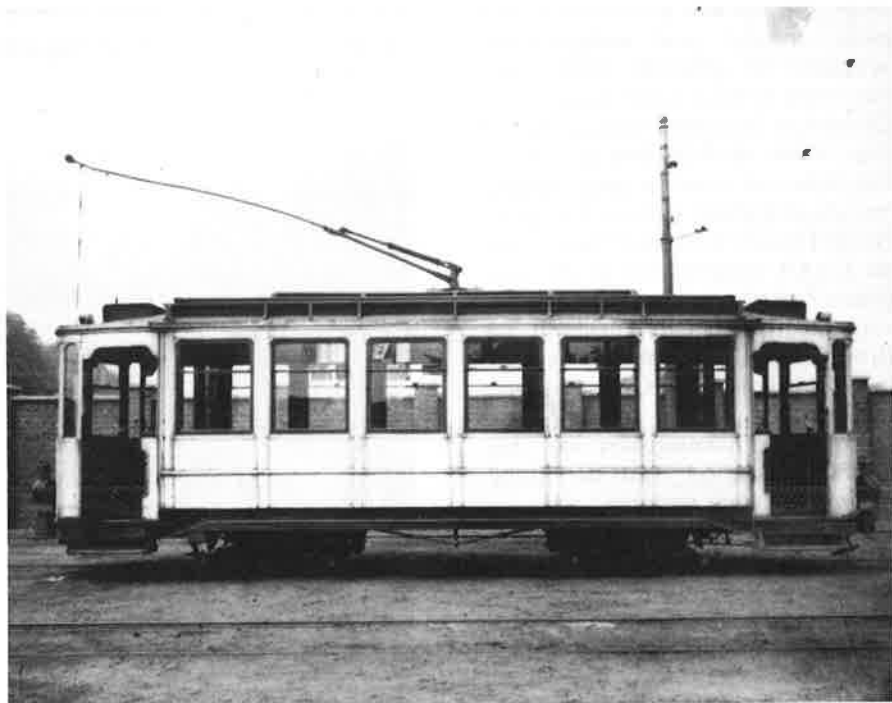
rijtuig af want op 1 september 1925 ging de Raad van Bestuur van de NMVB akkoord met „la proposition faite par les Tramways d'Anvers quant à la vente pour 41.225,- Frs d'une voiture motrice qui leur reste du même modèle que les 10 voitures achetées précédemment par la Société Nationale". We stellen inderdaad vast dat na 1926 een bissel-motorrijtuig te Merksem - Oude Bareel ondergebracht is (zie foto).

Als we de foto vergelijken met deze verschenen in RR 10/87 - blz. 57 staat het ontegensprekelijk vast dat het hier om hetzelfde rijtuig gaat.

Ook dit rijtuig draagt geen nummer, doch bij de NMVB wordt het ingeschreven onder het nummer 9688, volgens bepaalde documenten in november 1928 !

In 1933 begon het NMVB-werkhuis te Merksem met de verbouwing van de bisselrijtuigen, nl. de Odessa's en de 9688. Zij werden voorzien van een derde as „om meer stevigheid tijdens de rit te bekomen". Het koetswerk van de motorrijtuigen werd gewijzigd volgens een „meer moderne opvatting". Men heeft zich toen zeer duidelijk geïnspireerd op het koetswerk van het Standaardrijtuig.

In die periode verdwenen ook de bissels C. Delmez van onder de 9688. Zij werden vervangen door bissels Kamp, waarmee ook de Odessa's waren uitgerust. Wel-



Merksem - Oude Bareel, omstreeks 1926. Het buitenbeentje, dat in 1925 door de NMVB als elfde rijtuig werd aangekocht tegen de prijs van 41.225,- Fr., kreeg het nummer 9688 en is hier nog uitgerust met bissels C. Delmez. (Foto NMVB)

licht nog bissels van de bestelling uit 1923 ?

De bissel-motorrijtuigen van de groep Merksem waren omgebouwd in 1934. In hetzelfde jaar startte de maatschappij nog met de ombouw van de bissel-rijtuigen die reden op de lijnen uitgaande van de stelplaats Zurenborg.

Op 3 maart 1935 werd de eerste in Merksem - Oude Bareel gewijzigde bissel van de groep Zurenborg in dienst gesteld op de lijn Zurenborg - Schilde.

Het LVA-bisselrijtuig droeg op 22 november 1936 nog steeds het nummer 9688.

In 1937 werden de bissels en de derde as onder de gemoderniseerde Odessa's verwijderd en vervangen door draaistellen van het zwanenhals-type.

De NMVB-werkplaats startte toen ook met de bouw van een motorrijtuig dat in de nummerlijsten van de groep Antwerpen ondergebracht werd als een type „Odessa” en eveneens was uitgerust met draaistellen. Het kreeg het nummer 9688 !

Dit rijtuig verliet op 15 september 1954 het NMVB-werkhuis te Anderlecht als de 24ste Type S. Na nog 17 jaar dienst te hebben gedaan in de groepen Antwerpen en Brabant (Brussel) verscheeptte het op 28 december 1971 in de Antwerpse haven om zijn loopbaan verder te zetten in het zonnige Spanje !

Hoelang de bouw van de ex-LVA 9688 heeft geduurd is niet meer te achterhalen, doch in december 1938 komt voor het eerst het nummer 9635 te voorschijn voor een motorrijtuig „tri-bissel” met twee motoren MTV 343/3 en voorzien van handrem.

Het nummer 9635 was toen nog toegekend aan een Tachkent-motorrijtuig van de reeks 9629-9635 (bouwjaar 1919), in dienst bij de groep Henegouwen. Dit rijtuig sloopte men in april 1940.

De maatschappij schreef het Antwerpse rijtuig 9635 in op de lijn Antwerpen - Boom - Duffel - Lier. We zien het inderdaad ook in het Mechelse rijden, zelfs na de Tweede Wereldoorlog.

Op 1 april 1949 stond de 9635 nog steeds bekend als een bissel-rijtuig met derde as. Het motorrijtuig werd in juni 1949 voor het laatst gezien als bisselrijtuig, nadien kreeg het draaistellen van hetzelfde type als de overige 10 LVA-motorrijtuigen. De 9635 stond in april 1959 in afbraak te Merksem - IJskelder en in oktober 1960 werd het rijtuig



Mechelen, 1949. De 9635 in dienst op lijn 2, Station - Pasbrug. Eindpunt Pasbrug. De twee bissels Kamp en een derde as zijn duidelijk zichtbaar. Het koetswerk is klaarblijkelijk geïnspireerd op de Standaardrijtuigen. (Foto J. Clessens)



De 9635 als manoeuvreertuig in dienst in de stelplaats Oostmalle, omstreeks 1956-1957. De bissels en de derde as zijn vervangen door draaistellen. (Foto Fr. Keutgens)

Alle documenten behoren tot het archief Keutgens.

definitief uit de NMVB-inventaris geschrapt.

Niettegenstaande al de Odessa's moderne draaistellen kregen bleef enkel de 9635 met bissels en een derde as lopen. Waarom ? We blijven het antwoord schuldig. Daarom beschouwen we de 9635 als een buitenbeentje.

(Wordt voortgezet)

E. Keutgens
oktober 1987

De historische ontwikkeling van het openbaar vervoer in het Gentse stadsgewest (III)



Ontmoeting tussen NMVB standaardrijtuig 10064 op lijn W(etteren) en stadsmotorrijtuig 358 op lijn 7 aan de Veemarkt, juli 1952. Foto Norbert Forbes, verzameling Robert Temmerman.

DE BUURTSPOORWEGEN OF HET REGIONAAL OPENBAAR VERVOER

Niettegenstaande rond 1875 ons land werd doorkruist door een der dichtste spoorwegnetten ter wereld, bleven er toch nog een groot aantal - vooral landelijke - gemeenten over, die geen enkele vorm van openbaar vervoer hadden. Om daaraan te verhelpen werd in 1875 een wet aangenomen, waarbij het voor privé-personen mogelijk werd om lokaalspoorwegen aan te leggen. De beoogde resultaten bleven echter uit, enerzijds door de onzekerheid die er bestond over de rentabiliteit van de aan te leggen lijnen, doch vooral door het volledig ontbreken van kapitaalbreng vanwege de Staat. Daarom werd door de wet van 24 juni 1885 de Nationale Maatschappij Van Buurtspoorwegen - Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux (NMBS-SNCV) opgericht, met de bedoeling zelf buurtspoorlijnen aan te leggen, te onderhouden en te exploiteren. De exploitatie kon evenwel ook in concessie gegeven worden (22), hetgeen dan ook in de meeste gevallen gebeurde. In de evolutie van de buurtspoorwegen onderscheidt men drie periodes :

De aanleg van het net (23)

Op 15 juli 1885 werd de eerste buurtspoorlijn van het land geopend tussen Oostende en Middelkerke. Het duurde niet lang vooraleer ook Gent een knooppunt van dit „secundaire spoorwegnet” werd (fig. 6), vermits reeds op 23 november 1886 het baanvak tussen Gent-Rabot, via Lovendegem naar Zomergem-kanaal werd geopend, baanvak dat in 1898 werd verlengd tot in Ursel aan het westelijke en tot aan de Brugsepoort aan het oostelijke uiteinde.

Een tweede lijn met vertrek vanuit Gent, doch deze maal vanaf Gent-Heirnisse, met stelplaats en terminus aan de Toekomststraat te Sint-Amandsberg, werd voor het eerst bereden in mei 1888 in de richting van Zaffelare via Oostakker en het gehucht Desteldonk. In april 1891 vertrok vanuit ditzelfde eindpunt een derde tramlijn in oostelijke richting naar Wetteren en verder naar Hamme. Het duurde tot 1898 vooraleer er ook een verbinding met Merelbeke tot stand kwam. Deze lijn, die doorheen Ledeberg passeerde, vertrok vanuit een derde terminus, gelegen aan het Zuidstation. Na een korte uitbating met accumulatorentrams, werd ze eind 1901 de eerste buurtspoorlijn in het Gent-

se - en in de provincie Oost-Vlaanderen - die met elektrische rijtuigen werd bediend. Bovendien werd deze lijn, net zoals de eerstgenoemde naar Zomergem, uitgebaut door de Gentse trammaatschappij, de E.T.G., die reeds het gehele Gentse stadstramnet exploiteerde.

In een periode van tien jaar, tussen 1903 en 1913, werden achtereenvolgens nog vier lijnen geopend.

Uit vrees voor de concurrentie die de lijn zou kunnen betekenen voor de „grote” spoorweg, werd de verbinding tussen Gent-Heirnisse en Lochristi pas in augustus 1903 in gebruik genomen. Hierbij werd tot aan het gemeentehuis van Sint-Amandsberg gebruik gemaakt van het tracé van de lijn naar Wetteren.

Tussen juni 1909 en februari 1912 werd in fasen een tweede lijn geopend die vertrok vanaf het Rabot. Deze leidde via de Begijnhoflaan, Nieuwe Wandeling, Rooigemlaan en Drongensesteenweg in de richting van het zuidwesten naar Drongen, Sint-Martens-Lerne, Vosselare, Nevele en tenslotte Ruiselede.

In december 1910 kwam een laatste, vanaf het Rabot vertrekkende, lijn gereed. Deze verbond Gent met

enkele ten noorden van de stad gelegen gemeenten als Wondelgem, Evergem, Ertvelde en met als terminus Bassevelde.

De jongste lijn, meteen de achtste die in Gent haar terminus had, werd volledig in gebruik genomen in oktober 1913. De lijn vertrok uit Geraardsbergen en liep via Herzele en Sint-Lievens-Houtem tot in Merelbeke. Van daaruit werd gereden via Zwijnaarde tot aan Gent-Sterre. Men moest tot in 1925 wachten vooraleer deze terminus werd verlegd naar het Sint-Pietersstation.

Uit dit overzicht van het ontstaan van de buurtspoorweglijnen met vertrek uit Gent blijkt meteen dat dit net volledig complementair was aan het spoorwegnet. Zo werden er bijvoorbeeld geen tramlijnen aangelegd in de richting van Aalter, Deinze, Oudenaarde, Zottegem, Lokeren (behalve het deel tot Lochristi), Zelzate of Eeklo : allen gemeenten of steden die reeds vroeger dan 1870 een rechtstreekse spoorwegverbinding met Gent hadden.

Vermelden we terloops, zonder daarbij de andere Oostvlaamse lijnen in detail te bespreken, dat aan de vooravond van de eerste wereldoorlog er circa 472 km buurtspoorweglijnen in de provincie lagen, d.w.z. ongeveer 15,72 km per 100 km². Door beschadigingen ingevolge de krijgsverrichtingen of door het opbreken van bepaalde lijnen of baanvakken, was de lengte van het in exploitatie zijnde net in 1918 gedaald tot nauwelijks 115 km.

De NMVB als exploiterende maatschappij

Na de eerste wereldoorlog werd het gehele net hersteld en terug in gebruik genomen in een tijdspanne van vier jaar. Het was echter ook tijdens die periode dat alle pachtende maatschappijen, op de E.T.G. na, hun uitbatingsvergunning, die normaal 30 jaar geldig was, teruggaven aan de NMVB. Door de enorme stijgingen van de exploitatiekosten die zich in die periode voordeden (soms tot 400 %), vreesden vele uitbatingsmaatschappijen immers in moeilijke financiële toestanden te geraken. Dit had meteen tot gevolg dat de NMVB, middenin een tijdperk van zware economische crisis, plotseling haar activiteiten zag uitgebreid met het zelf exploiteren van de lijnen. Tot dan toe had ze zich alleen toe-

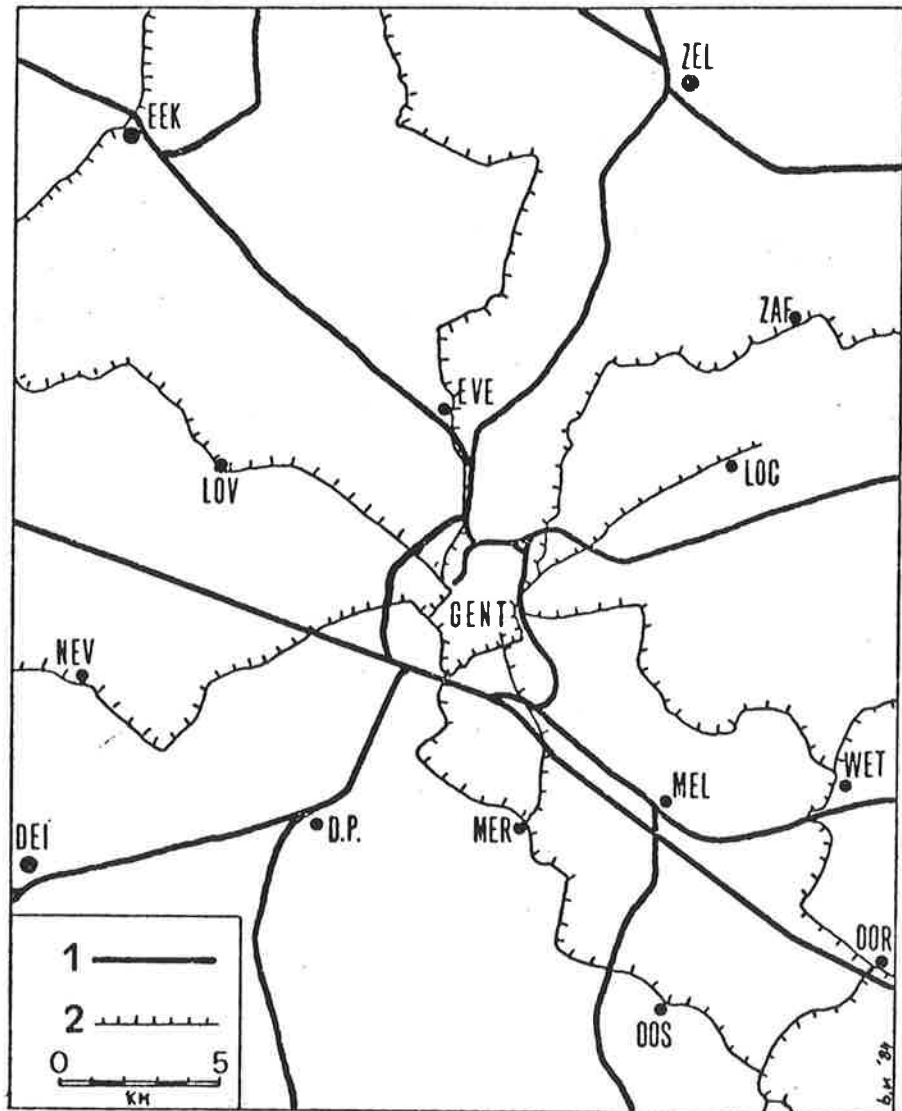


Fig. 6. De spoor- en buurtspoorlijnen in de omgeving van Gent (1 : Spoorlijn, 2 : Buurtspoorlijn). Uit : Dumont M.E., op.cit., fig. 3. (aangepast).



Motorrijtuig 9878 op lijn S ontmoet spoorauto AR 248 (lijn Brugge - Gent) aan de kerk van Zomergem op 16 augustus 1952. Foto J. Bazin, verzameling Robert Temmerman.

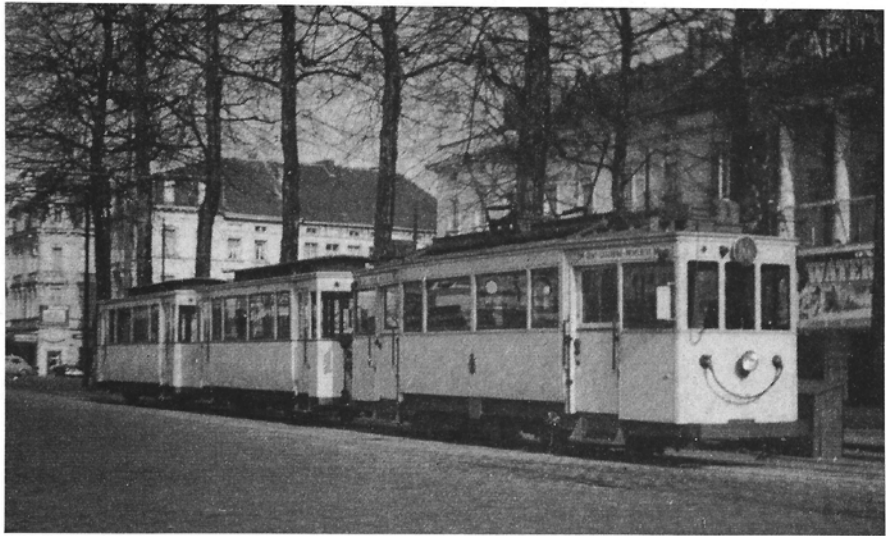


gelegd op de aanleg en de uitrusting van het net.

De periode tussen de twee wereldoorlogen werd, net zoals bij het stadsvervoer, gekenmerkt door de invoering van de autobus. Dit nieuwe vervoermiddel, dat sedert 1921 in verschillende streken van het land door particulieren werd uitgebaat en in sommige gevallen (zoals bv. Gent-Geraardsbergen) volledig parallel reed met de buurtspoorweglijn, betekende meteen een grote concurrentie voor bepaalde buurttramlijnen. Dit vormde dan ook een nieuwe tegenslag voor de NMVB, die al zo erg was getroffen door de economische crisis, de wederopbouw van het net en de overname van door pachters opgegeven lijnen.

Niettegenstaande de opkomst van de autobus werkte de NMVB verder aan de modernisering van haar spoornet. Dit gebeurde o.a. door de vervanging van de stoomtram door elektrische rijtuigen of, op minder drukke lijnen, door rail- of spoorauto's. Zo werden in amper zes maanden tijd, tussen december 1930 en mei 1931 (24), al de buurttramlijnen met vertrek uit Gent (25) geheel of gedeeltelijk geëlectriceerd. Op de lijn Hamme - Zwijndrecht en de verbindingen met Brussel na werden al de andere lijnen in de provincie vanaf dan met spoorauto's geëxploiteerd.

Ondertussen werden ook te Gent zelf verbeteringen aan het net aangebracht. Zo werd het eindpunt van de lijnen van de „oostgroep” verlegd van de Toekomststraat naar het Dampoortstation. Bovendien werden rond de jaren dertig de terminushaltes aan het Dampoort- en het Rabotstation verbonden met het Sint-Pietersstation, zodat alle betrokken lijnen meteen konden doorrijden tot aan het laatstgenoemde station. Door de aanleg van deze verbindingen werden vanaf dit ogenblik ook een aantal wijken bediend, die tot dan toe niet waren betrokken in de E.T.G.-exploitatie. Daardoor kregen in Gent de buurtspoorwegen, naast hun regionale vervoersfunctie, meteen ook een aanvullende



Motorrijtuig 9874 op lijn M(erebbeke), aan het Graaf van Vlaanderenplein in februari 1955. Foto Kremer, verzameling Robert Temmerman.

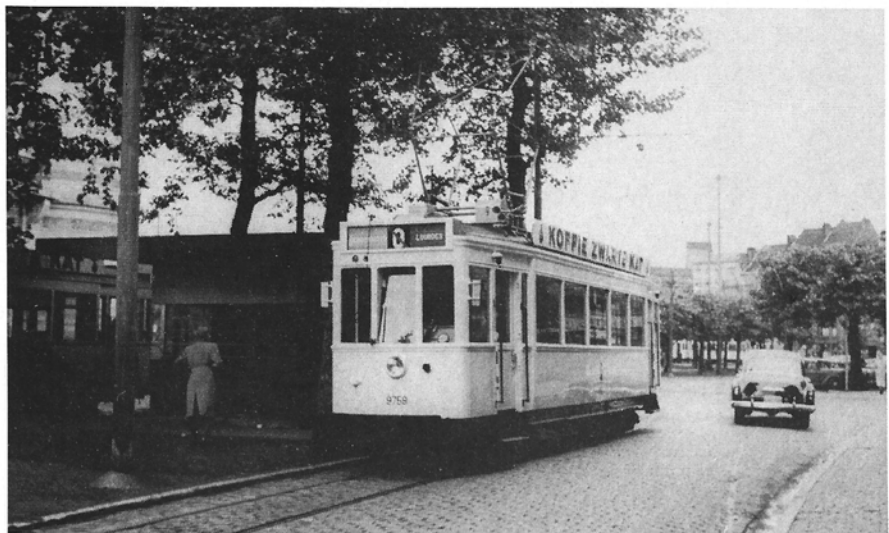
stedelijke vervoersopdracht (26). Terloops dient te worden vermeld dat, ten behoeve van het goederenverkeer, de lijnen van de west- en de oostgroep ook rechtstreeks met elkaar werden verbonden via het noorden van de stad.

De tweede wereldoorlog betekende voor de NMVB een korte periode van heropleving, ten gevolge van het wegvallen van alle andere en in de meeste gevallen concurrerende vervoermiddelen. Bovendien is het pas in zulke tijden dat men

tot het besef komt welke belangrijke rol dit secundaire spoornet kan spelen in de nationale economie.

Rationalisatie van het net

Na de oorlog werden de buurtspoorwegen opnieuw geconfronteerd met een nu nog scherpere concurrentie van het wegvervoer. Enerzijds waren er de autobussen, die een veel goedkopere, snellere en meer flexibele dienst konden



Fraaie opname van standaard motorrijtuig 9759 op lijn O doorstreept (Lourdes - Oostakker) aan het St.-Pietersstation op 31 mei 1953. Foto J. Bazin, verzameling Staf Cuyt.

Lillo, kruispunt Blauwhoef, 4 mei 1960. Een verbouwde Odessa met metalen aanhanger (lijn 77) komt van Zandvliet en rijdt richting Antwerpen. Het rijtuig rechts komt uit de stelplaats Blauwhoef en zet zijn reis verder richting Lillo. Het baanvak Blauwhoef - Zandvliet werd opgeheven op 5 november 1960 en het vak Blauwhoef - Lillo op 27 mei 1961. Het uitzicht van deze omgeving is geheel verdwenen: het moest wijken voor de havenuitbreiding (Kanaaldok). Foto Technische Dienst Havenbedrijf, archief Keutgens.

Ook in het zuiden van het land reden nog in het begin van de jaren zestig NMVB standaard-motorrijtuigen in normale dienst. Let bij deze foto even op het piepkleine rode sluitlantaartje van het uit Antwerpen afkomstige éénrichtingsrijtuig. Anderlues, 26 juni 1963. Foto Robert Temmerman.



Motorrijtuig type N 41002 op lijn L (ochristi), in deze gemeente gefotografeerd door J. Bazin op 20 december 1956. Verzameling Staf Cuyt.

verzekeren. Anderzijds was er eveneens de opkomst van het particulier autovervoer, dat een groot gedeelte van het cliënteel van het openbaar vervoer wegviel. Ter rationalisatie van het net werd op dezelfde wijze gehandeld als bij het stadsvervoer, nl. door het vervangen van de buurttrams door bussen (cfr. fig. 5 in ons vorig nummer). Zo werden achtereenvolgens de activiteiten gestaakt op de buurtspoorweglijnen naar Merelbeke (met vertrek aan het Sint-Pietersstation) in mei 1954, op de tweede lijn naar Merelbeke (met vertrek aan Gent-Zuid) in april 1955 en op de lijnen naar Oostakker-Zaffelare en Lochristi eind september 1957. Precies één jaar later onderging de Wetteren-lijn hetzelfde lot, terwijl tenslotte alle lijnen van de westgroep (naar Nevele, Evergem en Zomergem) gezamenlijk werden afgeschaft op 30 mei 1959. Op die wijze werd de 73 jaar oude buurttram voor Gent een historisch feit (27).

De invoering van de autobus heeft er toe geleid dat in de omgeving van Gent heel wat nieuwe wijken, fabrieken, scholen, openbare instellingen enz. konden worden bereikt met het openbaar vervoer. M.a.w. : de lengte van het geëxploiteerde net nam enorm toe.

Twee getallen illustreren dit voor de provincie Oost-Vlaanderen (28) : in 1935 bereikte het buurttramnet een maximale lengte van 483,6 km, terwijl in 1982 de autobussen een net van 2288 km bedienden. Daarnaast bestaan er, in hetzelfde gebied, nog eens 18.980 km speciale

autobusdiensten, ten behoeve van bepaalde categorieën reizigers. Een laatste exploitatieaanpassing deed zich voor op 1 september 1977, toen de vervangingsautobuslijnen van de spoorwegen werden overgeheveld naar de NMVB. Daardoor beheert in ons studiegebied de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen tegenwoordig het gehele streekvervoer per autobus.

BESLUIT

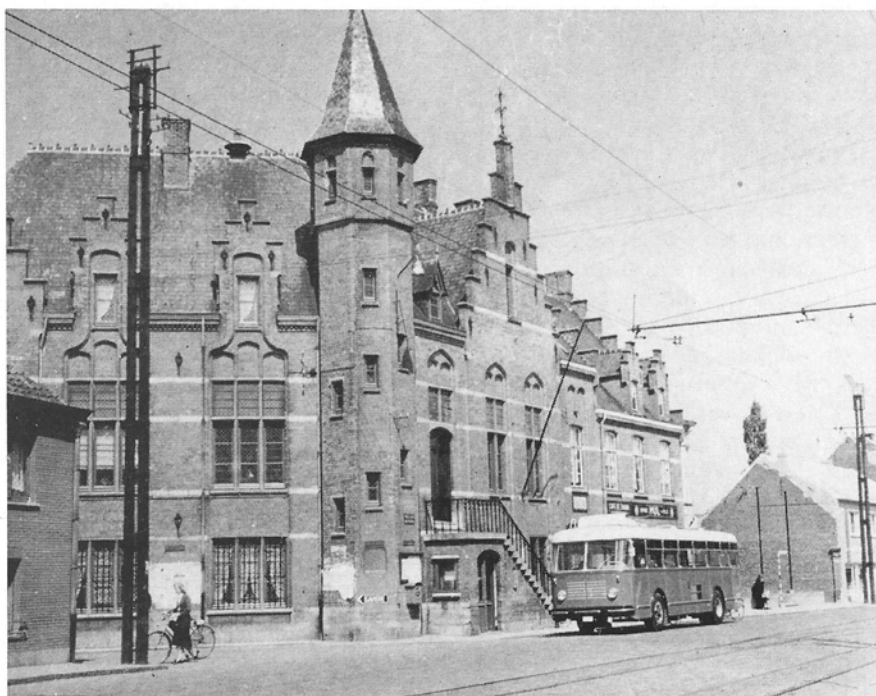
We kunnen stellen dat gedurende de nagenoeg 150 jaar waarin het

openbaar vervoer in het Gentse stadsgewest aanwezig is, alles enorm is geëvolueerd en veranderd. Steeds hebben de maatschappijen getracht - en dit niet altijd onder dezelfde gunstige economische omstandigheden - de dienstverlening te verbeteren. Getuigen daarvan zijn de voortdurende netuitbreidingen en het streven naar het in gebruik nemen van nieuwe, snellere, comfortabelere en aan de tijd aangepaste rijtuigen, verschijnselen die nog het duidelijkst tot uiting komen in het recente tijdperk van 1950 tot 1970.

Dat men daarbij soms al te voortvarend en/of te ondoordacht heeft gehandeld, ligt als het ware voor de hand.

B. Vancraeynest

- (22) NEYENS J., (1978), De buurtspoorwegen in de provincie Oost-Vlaanderen 1885-1968, Lier, p. 22
- (23) NEYENS J., op.cit., p. 23-56
- (24) NEYENS J., op.cit., p. 78, 79, 92-94
- (25) Uitgezonderd de lijn Gent-Geraardsbergen
- (26) MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN, (z.d.), Het openbaar vervoer in de Gentse agglomeratie, Brussel, p. 14-16
- (27) NEYENS J., op.cit., p. 106-107
- (28) NMVB, (1983), Verslagen maatschappelijk dienstjaar 1982, Brussel, p. 19 en 21 (tabellen)



Een apart stukje Buurtspoorweggeschiedenis werd in Gent geschreven door de girobus, hier aan het gemeentehuis te Merelbeke in 1956. Informatie hieromtrent is steeds welkom ! Foto Roels, verzameling Eric Keutgens.

HET BENELUXMATERIEEL (II)



De gekoppelde Belgische Beneluxstellen 902 en 904 in een winters Nederlands landschap even voorbij Roosendaal. 13 januari 1985. Foto Ronald Mardaga.

Vanaf dit nummer starten wij, zoals beloofd, met de technische bijdrage omtrent het vroegere en het huidige Beneluxmaterieel. Gezien de uitgebreidheid van de materie zullen wij deze artikelen serie opdelen in drie hoofdstukken, nl.

1. AM Benelux (tweeledige elektrische motorstellen, de zg. „Hondekoppen”);
2. HLE reeks 25.5 (deze lokomotiefserie wordt besproken in samenhang met het klassiek getrokken materieel, de NS-stuurstandrijtuigen en de latere, soms zeer wisselvallige treinsamenstellingen evenals de recentere goederendienst-opdrachten voor deze loks);
3. HLE reeks 11 (in logisch verband met de huidige NS-stuurstandrijtuigen en NS-rijtuigen). Afhankelijk van de uiteindelijke lengte van hoofdstuk 3, zullen wij de grootbedrijf-treinsamenstellingen en de bespreking van het nieuwe Lima-Beneluxstel en zijn mogelijke verbeteringen/verbouwingen ofwel onmiddellijk bij het derde hoofdstuk laten aansluiten, dan wel als een apart artikel

publiceren. Het toevallige feit, dat zowel de „Hondekoppen” als de HLE reek 25.5 eveneens uit bestaande Lima-produkten zijn te vervaardigen, zou voor onze met die modellen vertrouwde lezers aanleiding kunnen zijn ons hun ervaringen, ombouwmethodes, bevindingen en resultaten terzake mede te delen. Wij ontvingen omtrent verbouwing en aanpassing van de nieuwe Lima's trouwens reeds een interessante bijdrage van de Heer Ossevoort uit Leidschendam, bijdrage die we t.z.t. beslist zullen publiceren.

De Heer Jan Mahieu, die met zijn knap uitgewerkt artikel over de HLE reeks 23 (RR nr. 9) ruimschoots heeft bewezen wat hij in zijn mars heeft, werd bereid gevonden de niet geringe technische Benelux-taak op zich te nemen.

Alhoewel voor de illustratie van deze bijdragenreeks a.h.w. vanzelfsprekend gebruik werd gemaakt van technische steekkaarten van de NS, van de NMBS en van „Het Spoor”, heeft Mahieu niet nagelaten de modelbouwer in enkele bijkomende fraaie tekenin-

gen een schat aan gegevens aan de hand te doen.

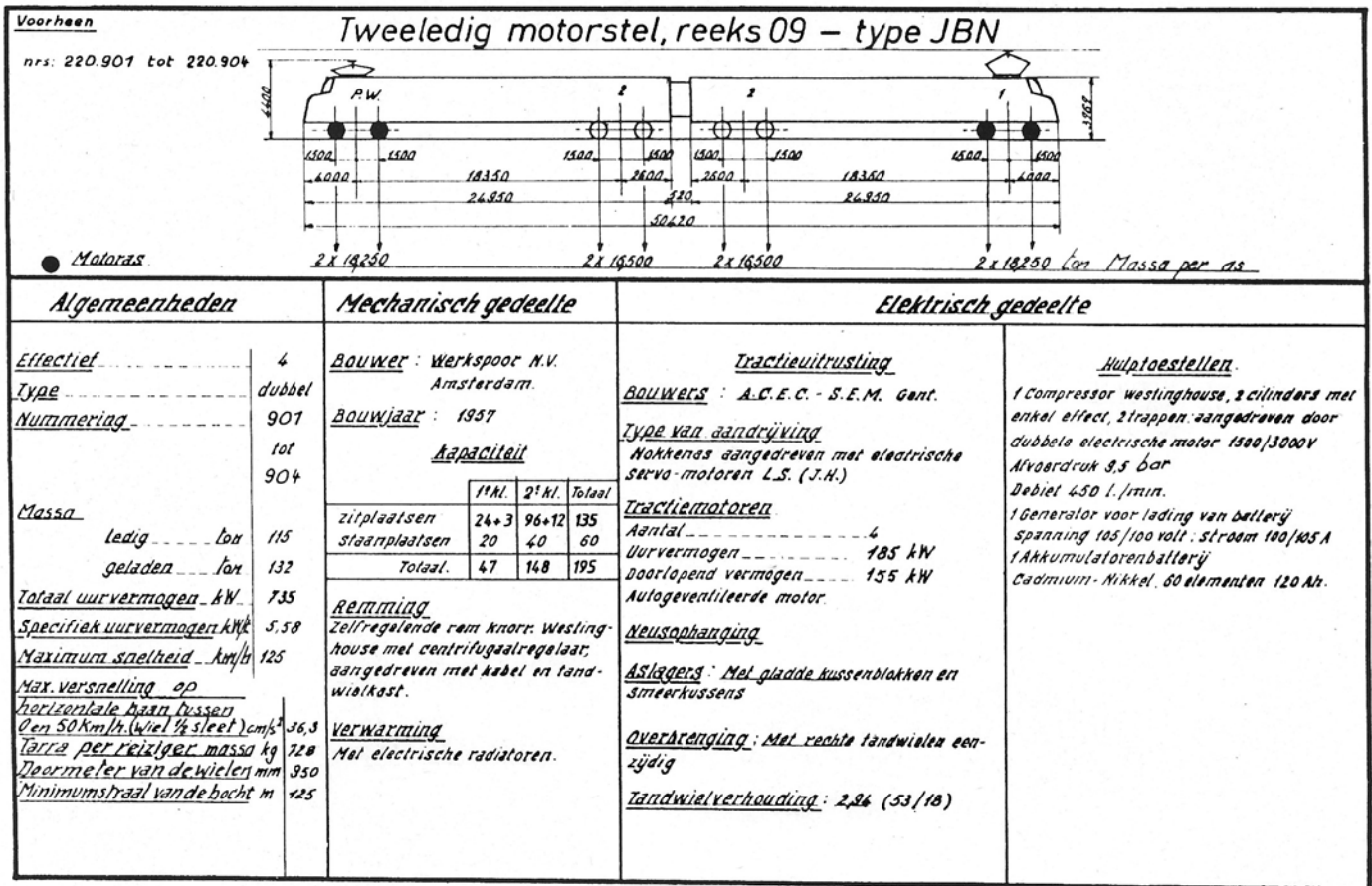
Wij wensen onze lezers veel onderhoudend en leerzaam leesgenot!

Staf Cuyt

AM BENELUX

Wanneer in 1957 de elektrificatie tussen Antwerpen en Essen (Roosendaal) - het eerste grensbaanvak dat werd geëlektrificeerd - voltooid is, kan men elektrisch van Brussel naar Amsterdam sporen. Voor deze tijd reed men elektrisch tussen A'dam en Roosendaal en dienden de reizigers over te stappen in een dieselmotorwagen voor het voortzetten van hun reis naar Antwerpen. Van hieruit was het dan weer mogelijk om elektrisch naar Brussel te reizen.

Nu het laatste „gat” in het net was gedicht groeide de „Benelux”-gedachte. Oorspronkelijk werd zelfs een optie genomen om door te rijden naar Luxemburg via Namen en Aarlen. Deze verlenging is er echter nooit gekomen, deels door de drukte op de lijnen 161/162, deels door de van de UIC-



normen afwijkende specificaties en karakteristieken van de Benelux-motorstellen. Ze werden nochtans van in den beginne aangeduid als „Benelux” en bleven deze benaming tot op het einde behouden.

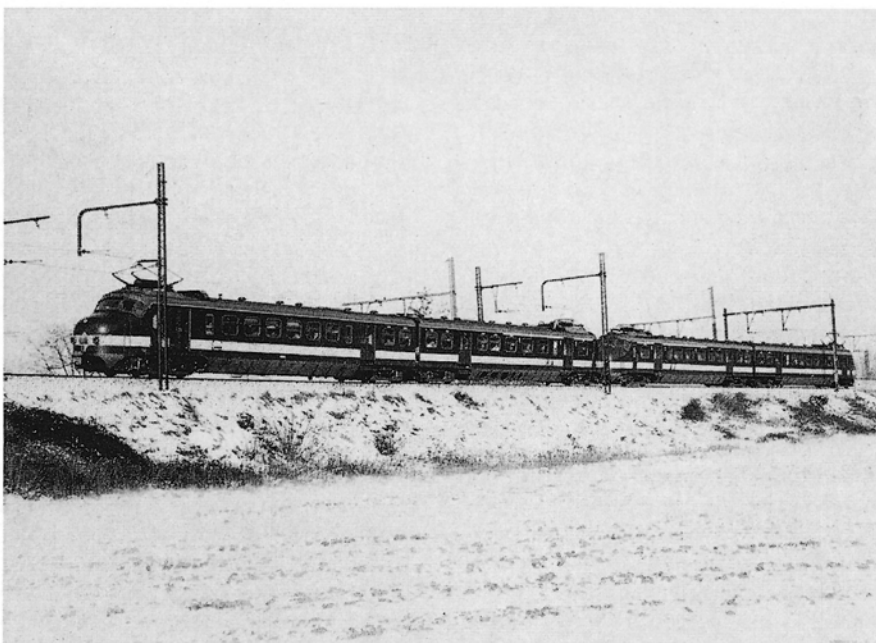
Met ingang van de winterdienst, op 29 september 1957, reden de eerste Benelux-treinen rechtstreeks

tussen Brussel en Amsterdam. Men koos voor elektrische motorstellen teneinde het veelvuldige „kop”-maken te vermijden. Een overeenkomst tussen de NMBS en de NS was verder noodzakelijk omdat de stellen zowel onder 3000 V als onder 1500 V op volle kracht moesten kunnen rijden. Zodoende ontstonden de

eerste „tweestromenstellen”. Hierbij werd rekening gehouden met de diverse gebruikelijkheden bij de twee spoorwegnetten. Men koos voor het modernste toen in dienst zijnde materieel en dat waren de stellen „materieel 54” van de NS. Omdat het met de in die tijd voorhanden zijnde technologie veel eenvoudiger was een 3000 V installatie aan te passen aan 1500V, werd in deze nieuwe stellen de tractieuitrusting van de NMBS overgenomen. In Nederland kregen ze de aanduiding mat. 57, bij ons werd het Benelux type 57.

Met de voldoening gevende techniek van deze stellen werd reeds vroeger ervaring opgedaan tijdens uitvoerige proefnemingen met lokomotieven type 122 (reeks 22) op het lijngedeelte Essen - Roosendaal.

De elektrische scheiding tussen de twee spanningen wordt verwezenlijkt d.m.v. een „luchtsas” even buiten Roosendaal. Enkele meter van de spoorlijn zijn niet voorzien van bovenleiding, waardoor a.h.w een „sluis” wordt gevormd. De motorstellen werden in 1957 gebouwd door de N.V. Werkspoor te Utrecht voor wat de wagenkasten aangaat terwijl de samenwerkende vennootschap ACEC Charleroi/SEM Gent zorgde voor de tractie-uitrusting.



De Nederlandse stellen 1203 en 1206 in de buurt van Mechelen. Opnieuw een combinatie die we niet meer kunnen fotograferen ! 10 februari 1985. Foto Ronald Mardaga.

Er werden, in hierna vermelde volgorde, twaalf stellen afgeleverd :

NS 1201-1204

NMBS 220.901-220.904

NS 1205-1208

De onderverdeling in acht stellen NS en vier stellen NMBS wordt verklaard door het feit, dat op het NS-net 2/3 van de afstand Amsterdam-Brussel wordt gereden.

Door hun aan het NS-materieel '54 analoge uitzicht verwierven de nieuwe tweetjes reeds vlug de bijnaam „Hondekop” alhoewel ze, vooral op technisch vlak, nogal wat verschillen vertoonden met de NS stellen.

Ze werden donkerblauw (gentiaanblauw NS) geschilderd met langszij een brede gele zichtbaarheidsband, dit tot aan de koplampen doorliep. Tussen de koplamp en het laddertje opzij van de „neus” kregen zij de aanduiding „B” en „NS”. Deze letters verdwenen echter nog voor de officiële indienststelling en de gele band werd over de breedte van de neus doorgetrokken. Karakteristiek is hierbij de „ster” op de neus. Eind jaren '70, begin jaren '80 werd deze ster niet meer aangebracht en werd een doorlopende band geschilderd. Al vrij vlug verscheen de ster echter opnieuw, daar zij een werkelijk typisch uitzicht aan de AM Benelux verleende.

De stellen bestonden uit twee middels een NS-koppeling kortgekoppelde rijtuigen. In het eerste klasse rijtuig bevonden zich de afdelingen voor douane en rijkswacht of marechaussee. De zitplaatsen in de Beneluxstellen waren wel comfortabeler dan deze van het mat '54 en de tweetjes hadden, eigen aan het door Werkspoor gebouwde materieel, rustige en geruisloze rijeigenschappen.

Daar het materieel in uitwisseling diende te rijden, vertoonde het ook veel Belgische kenmerken : tweetalige opschriften binnen en buiten, gewijzigde opstelling van de bedieningsknoppen op het Faivelyblok in de stuurcabine, aanwezigheid van de typische „Teloc” NMBS, aanzetinrichting van het type JH (Jeumont-Heidmann), neusophanging van de traktiemotoren.

Het materieel '57 moest in Nederland gekoppeld met andere stellen kunnen rijden, zodat het werd uitgerust met de bij de NS gestandaardiseerde Scharfenberg-koppeling. Deze laat volledig automatisch koppelen en ontkoppelen toe. Wan-



NS stel 1201 met opschrift BNS, op 11 juli 1957 tijdens proefritten gefotografeerd. De vermelding BNS werd nog voor de officiële indienststelling verwijderd. Foto NMBS.

neer ze niet in gebruik is, wordt ze met kappen afgeschermd om stofindringing te vermijden.

De Benelux motorstellen hebben twee stroomafnemers : een NMBS pantograaf bevindt zich op het tweede klasse rijtuig, een NS dito prijkt op de eerste klasse. Het neerhalen van deze panto's gaat enigszins verschillend in zijn werk : het NMBS exemplaar wordt, door middel van veren, automatisch neergehaald bij onvoldoende druk in de luchtleiding; bij het NS type dient een knop te wor-

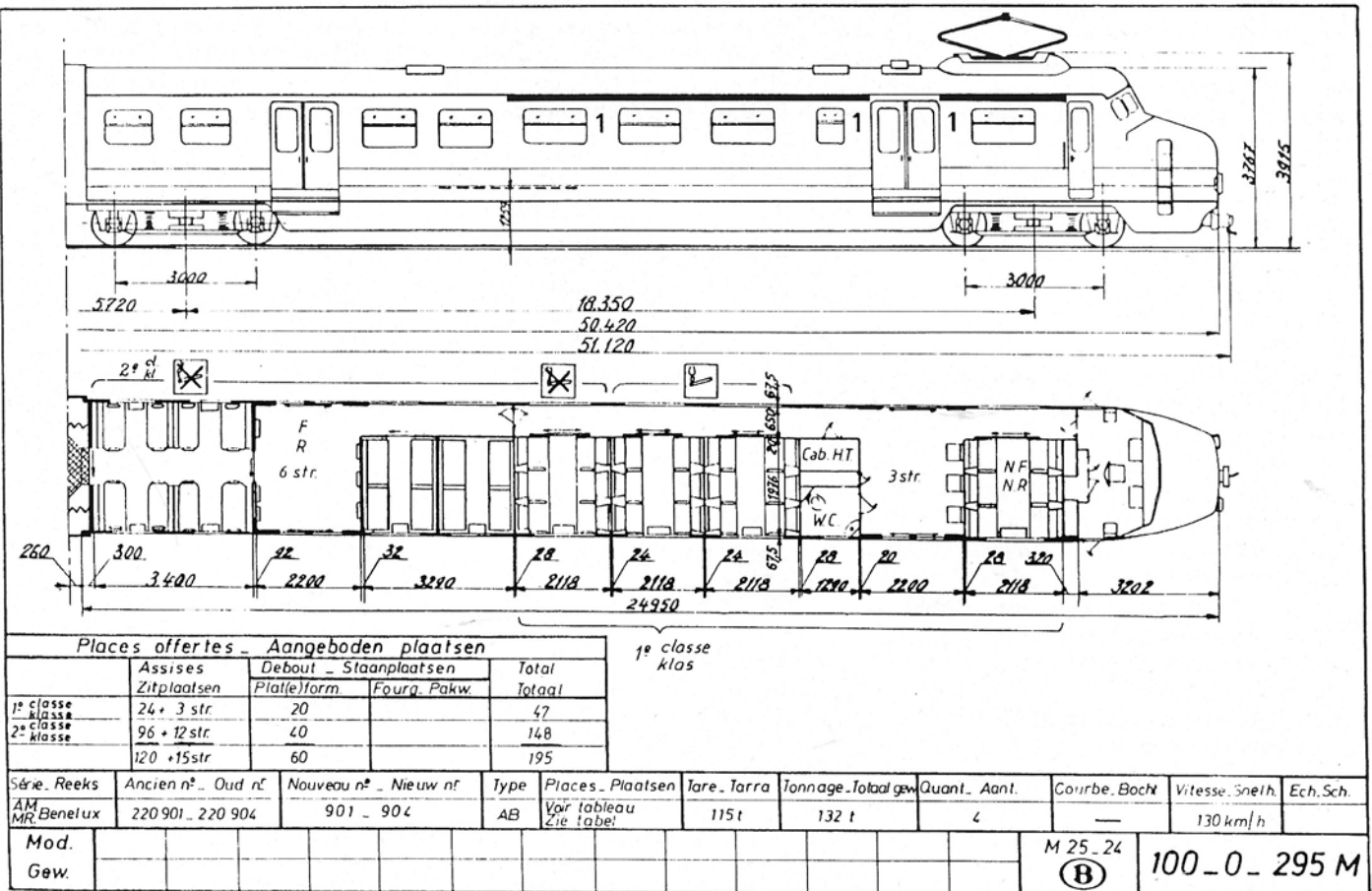
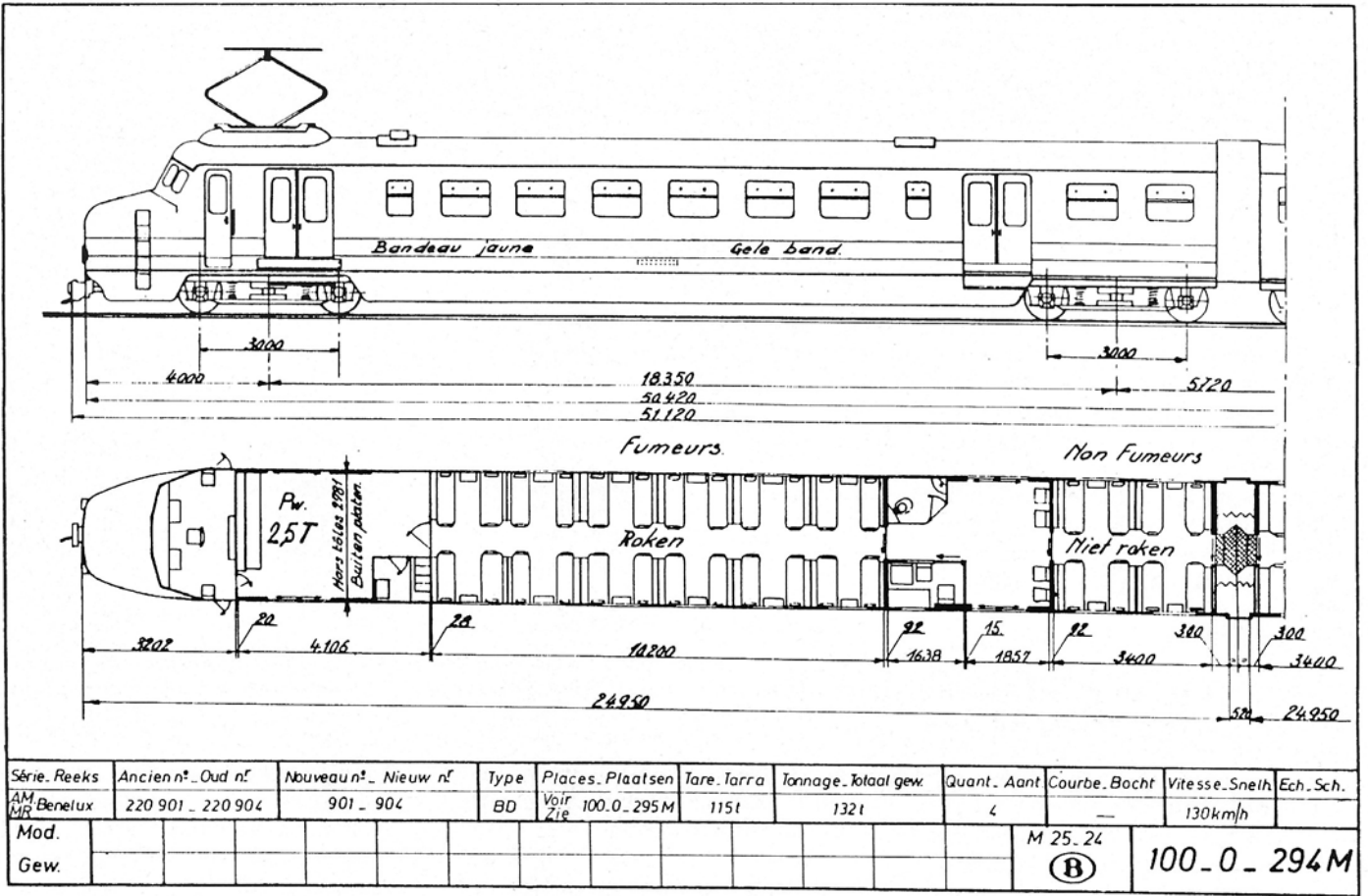
den ingedrukt die op zijn beurt een klep activeert die lucht toelaat tot een stangenstelsel dat inwerkt op een hefboom die de stroomafnemer laat dalen.

Het chassis van de stellen bestaat uit gelast constructiestaal A37. De beplating van kast en dak is aangebracht d.m.v. ononderbroken, gewone lassing van de plaat op het raamwerk.

Bij de ophanging is de steun van de rijtuigbak niet elastisch, niet elastisch, met droge wrijving en regelbaar door een spie. De eigenlijke op-



NS stel 1202 met op de kop onderbroken gele zichtbaarheidsband in de OTW/E te Schaarbeek op 1 augustus 1957. Op dit ogenblik waren de Beneluxstellen officieel nog niet in dienst. 1202 bevond zich hier waarschijnlijk met het oog op de opleiding van NMBS bestuurders. Foto R. Pletinckx, verzameling Jan Mahieu.



hanging wordt verwezenlijkt door middel van een wiegbalk op schroef- en bladveren met een buigzaamheid van 3,77mm/ton.

Het vermogen van de traktiemo-toren bedraagt 1.000 pk. De draai-stellen worden gevormd door een ge-last freem, verbeterd Pennsylva-nia-systeem. De draagpotten be-staan uit rollagers met twee rijen tonvormige rollen (GKF I, 116.933/C3R).

Het wijzigen van de traktiemo-toren-koppeling, bij de overgang van 1500 V naar 3000 V, gebeurt door middel van een spanningsom-schakelaar die elektro-pneumatisch wordt bediend. Bij eventuele stor-ingen kan worden ingegrepen met behulp van een handscha-kelaar.

De stuurcabine-buitendeuren zijn handbediend en draaien naar buiten, terwijl de opstap-schui-fdeuren in België elektro-pneu-matisch, in Nederland handbediend worden.

De ramen in de rijtuigen kunnen naar boven toe voor de helft wor-den geopend en de rijtuigverluch-ting gebeurt d.m.v. op het dak geplaatste aanzuigtoestellen.

Bij de aflevering bedroeg het plaatsaanbod in de eerste klasse 18 zit- en 20 staanplaatsen, in de tweede klasse 80 zit- en 40 staan-plaatsen, wat een totaal van 158 plaatsen per stel opleverde.

De maximum-snelheid bedroeg 125 km/u, doch die werd sedert juni 1962 in België voor alle motorstel-len, dus ook voor de Benelux'en, opgevoerd tot 130 km/u. Proeven hadden aangetoond dat dit zonder vermindering van de veiligheids-eisen en zonder ombouw van de uitrusting mogelijk was.

Op het NMBS-net werden de Bene-luxstellen alleen toegelaten op de lijnen 12, 25 en 27. Op de laatste twee lijnen mochten geen omni-bustreinen (stopdiensten) worden gereden.

VERBOUWINGEN

In feite zijn er gedurende hun der-tigjarige dienst niet veel wijzi-gingen aan het materieel aange-bracht.

Na het afschaffen van de grensbe-waking tussen Nederland en België werd het douanecompartiment ver-bouwd tot reizigersafdeling eerste klasse met 6 zitplaatsen.

De keukenafdeling werd in feite nooit echt optimaal benut. In de jaren '70 werd daar nog praktisch uitsluitend de „minibar” gepar-keerd. In 1980 werd begonnen met



NS 1204 in het bundel van Antwerpen Centraal in 1957. De gele band werd intus-sen over de neus doorgetrokken, waarbij tussen de koplampen de karakteristie-ke „ster” verscheen. Foto NMBS.

de verbouwing van de keukenafde-ling tot twee compartimenten twee-de klasse, waardoor er 16 plaatsen in deze klasse bijkwamen.

Het eerste stel dat deze ingreep onderging was NS 1206. Ingevolge deze verbouwing werd ook de oor-spronkelijke rijtuigcode ABKk gewijzigd in ABk. Het andere rij-tuig behield uiteraard de code BDK. Tijdens deze verbouwing werden ook de twee kleine ramen in de zij-wand vergroot.

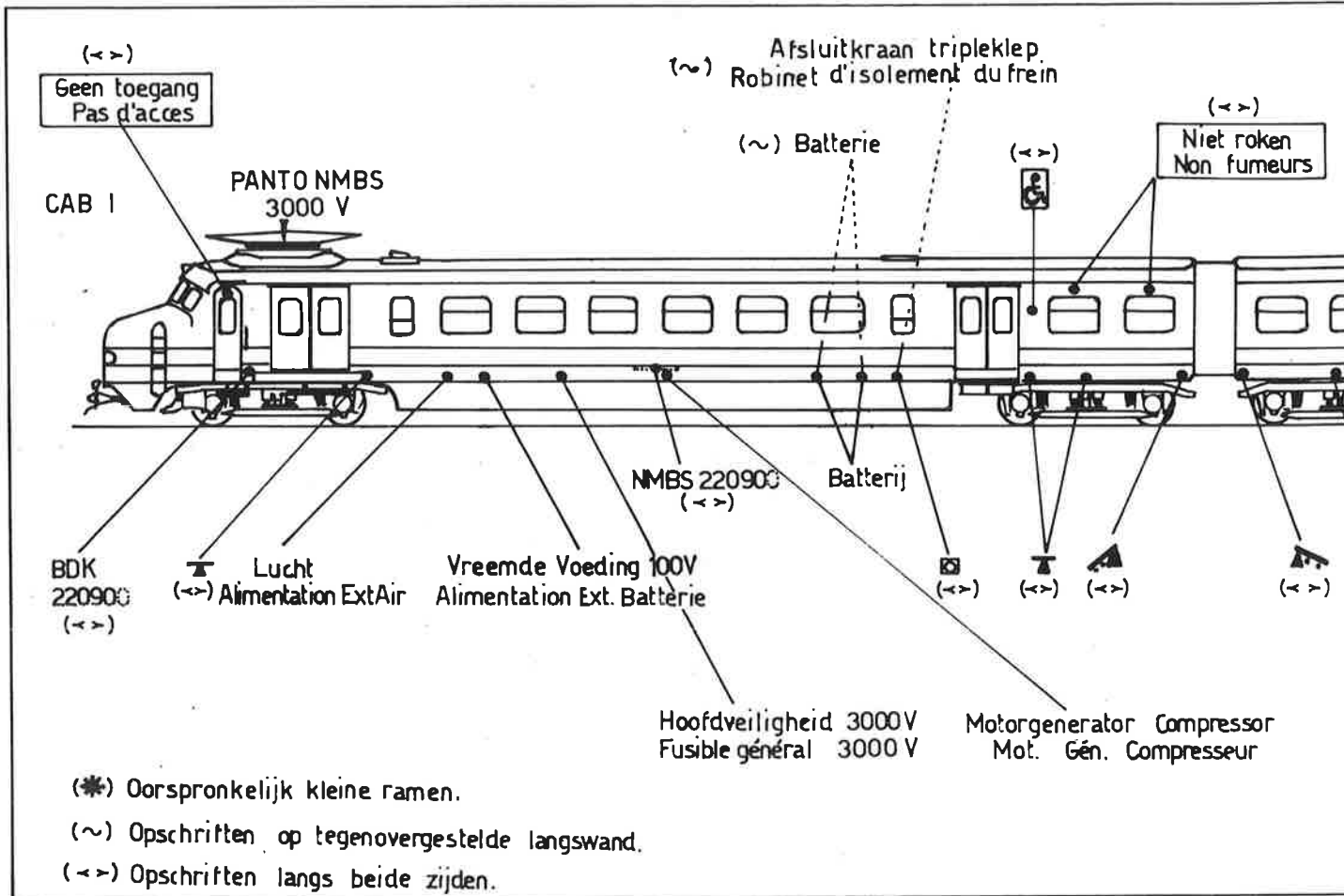
De stuurstandinrichting is vrijwel nooit gewijzigd geworden.

INZET

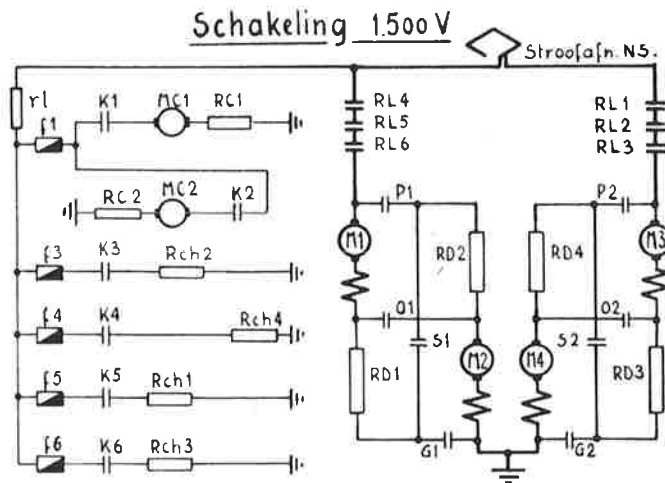
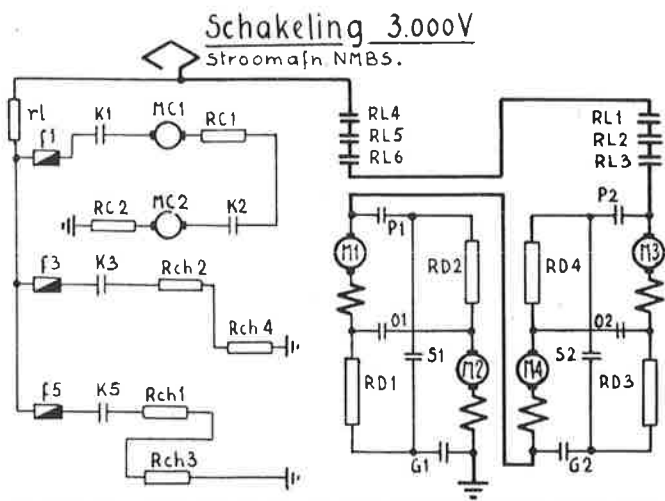
Gedurende de eerste periode van de Beneluxdienst werden zeven stellen ingezet. Tevens stonden plantonstellen afgesteld te Amster-dam (1), Roosendaal (1) en Antwer-pen Centraal (1). Die stonden ter beschikking van de dispatching in geval van averij of zij werden gebruikt als versterking tijdens drukke periodes. De twee overige stellen bleven beschikbaar voor onderhoud. Hierbij dient te wor-den opgemerkt dat de vier NMBS-stellen eveneens door de lijnwerk-

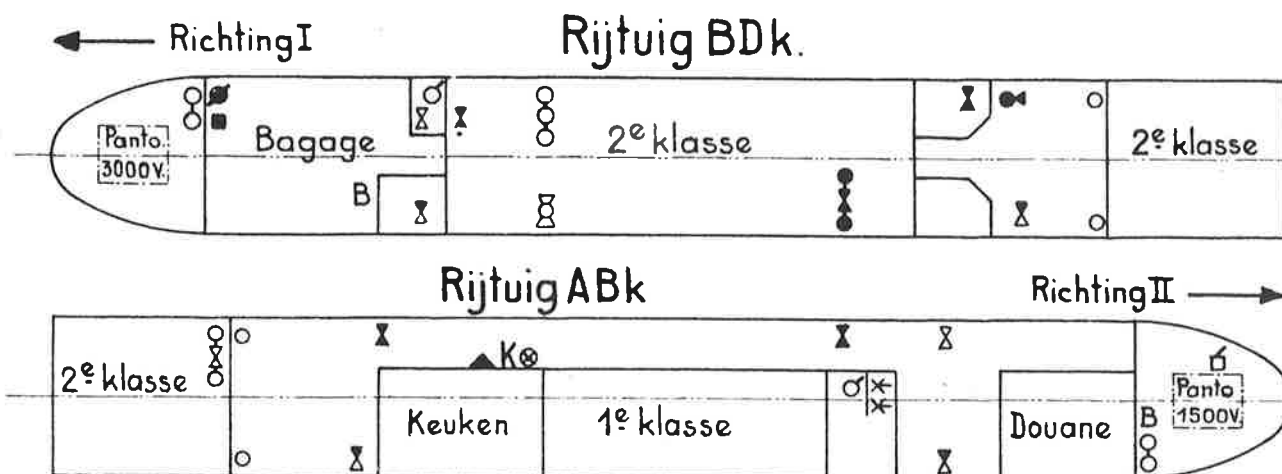
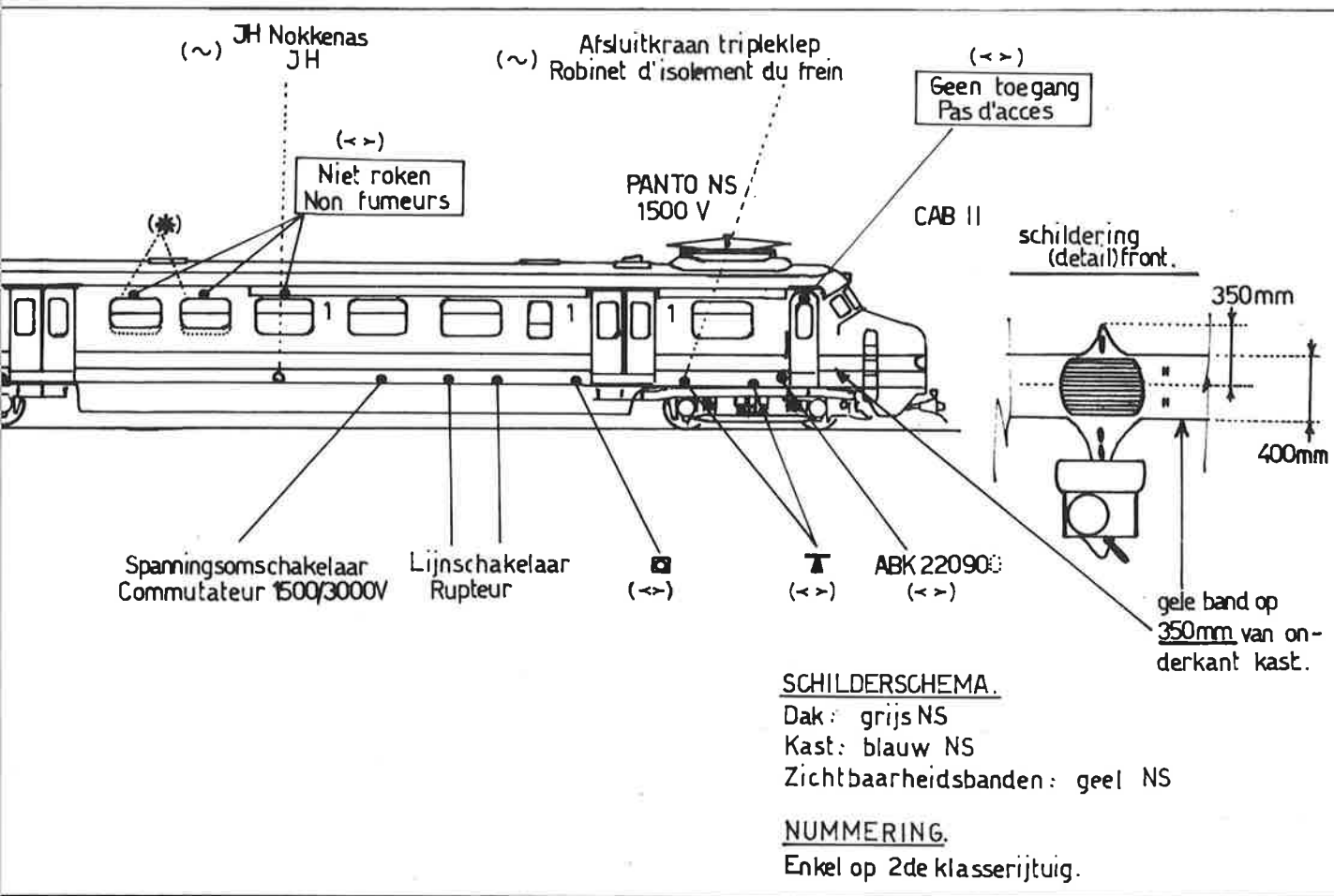


Nogmaals NS 1204, ditmaal onder de koepel van Antwerpen Centraal (1957), tij-dens de eerste dienstenperiode. Let op de koersborden „Essen-Antwerpen” die verwijzen naar de plantondiensten als pendeltrein. Langs deze zijde van het stel zijn de oorspronkelijk kleinere ramen van het keukencompartiment zichtbaar, tussen de tweede en eerste klasse afdelingen. Foto NMBS.

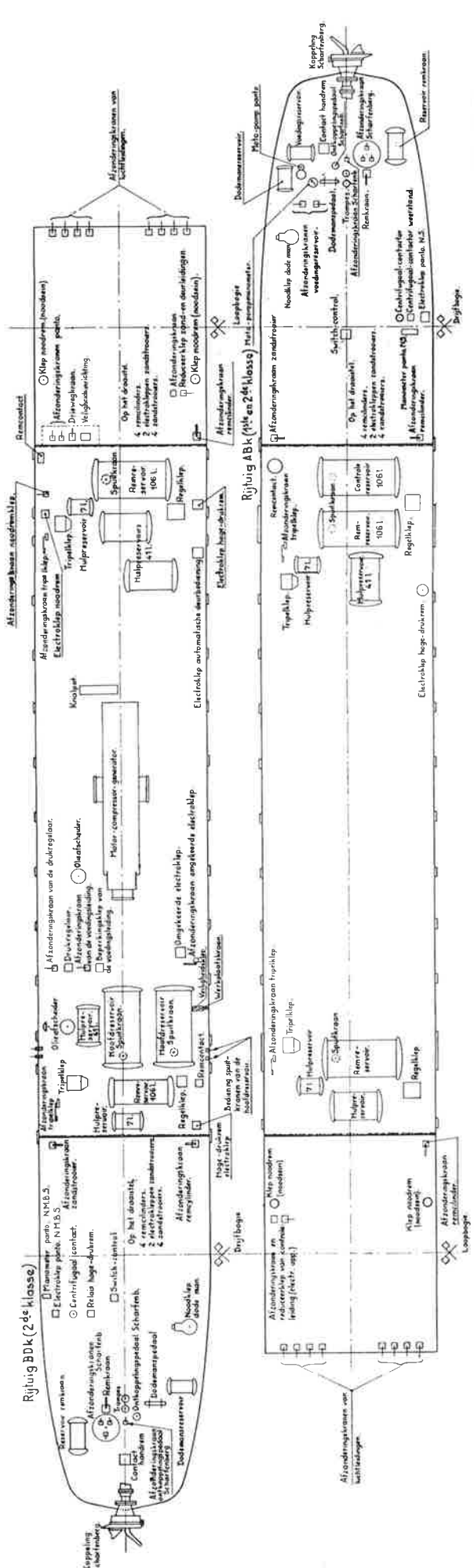


(*) Oorspronkelijk kleine ramen.
 (~) Opschriften op tegenovergestelde langswand.
 (<->) Opschriften langs beide zijden.

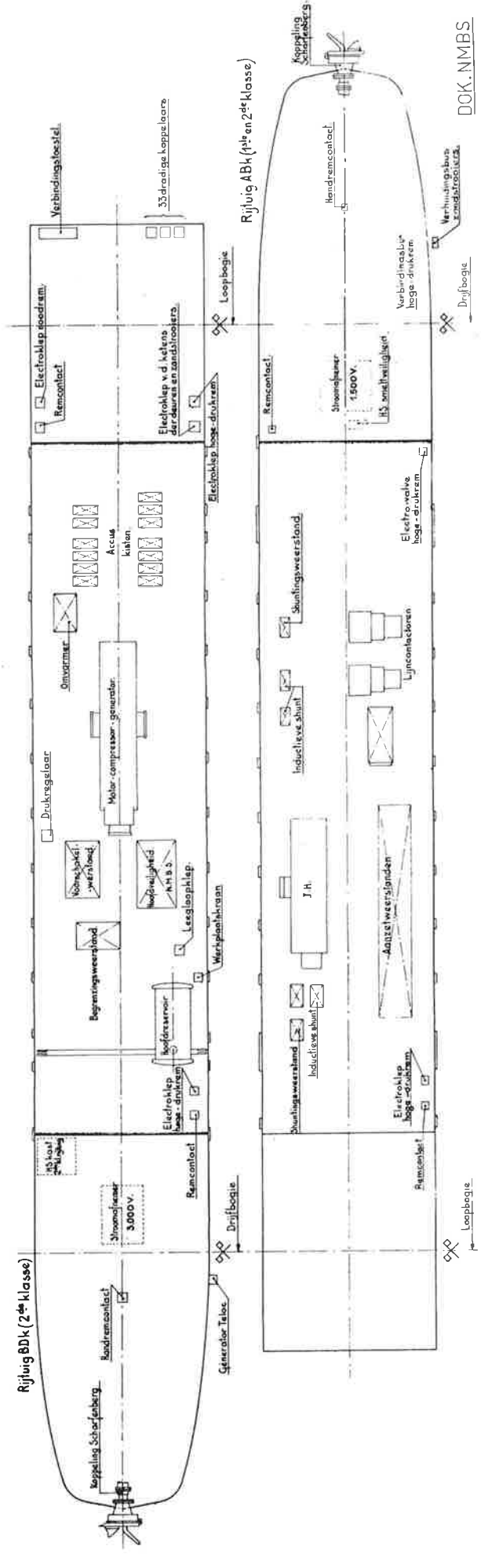




- | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ⊗ Afsluitkraan voor zandstrooier. ⊗ Afsluitkraan voor remcylinder. ⊗ Afsluitkraan voor tripleklep ⊗ Afsluitkraan voor leegloopklep. ⊗ Afsluitkraan voor apparatenleiding ● Afsluitkraan voor deurmechan.en zandstrooier ○ Hoofdreduceerstation. ○ Stroomafnemerklep. ○ Noodremklep | <ul style="list-style-type: none"> ● Snelremklep met afsluitkraan. ○ Stroomafnemerschakelaar. ♠ Motorpomp. B Brandblusapparaat. ♣ Schakelaar verlichting ■ Schakelaar verwarming. ▲ Keukenuitschakelaar. K⊗ Meldlamp keukeninstallatie. ✕ Afsluitkraan stroomafnemer. |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|



DOK.NMBS



DOK.NMBS

plaats Amsterdam in onderhoud en revisie werden genomen. Dat bleef zo gedurende hun volledige levensloop.

Met deze zeven stellen was het mogelijk een uurdienst te verwezenlijken tussen Amsterdam en Antwerpen. Om de twee uur werd echter doorgereden tot Brussel Zuid. De vier internationale treinen A'dam - Parijs werden in deze dienst meegetrokken, de TEE-treinen uiteraard niet. De plantonstellen van Roosendaal en Antwerpen kwamen veelal gekoppeld tot inzet, samen met de treinen van het drukke spitsuur. Ook reden ze gedurende de dag enkele lokale stopdiensten tussen Roosendaal en Antwerpen. In den beginne werden echter geen reizigers opgenomen in het binnenverkeer tussen Antwerpen en Brussel v.v.

Vanaf 1962 werd steeds vaker met gekoppelde stellen gereden, daar het reizigersaanbod in die tijd reeds met ruim 30 % was toegenomen. Met de plantonstellen hield men zodoende nog voldoende materieel achter de hand. Enkele jaren later (1969) bedroeg de stijging van het aantal reizigers echter reeds 50 % ten opzichte van 1958. Met de zomerdienst 1969 dienden dan ook drie getrokken treinen tussen Amsterdam en Brussel te worden voorzien. Deze treinen waren samengesteld uit NMBS materieel en werden gesleept door een NMBS lokomotief tot Roosendaal, waar de NS de trein overnamen. In Antwerpen Centraal betekende dit ook weer steeds een lokwissel, waardoor de rittijd fors toenam.

Dit fenomeen zou de aanzet worden tot de Benelux trek- en duwtreinen, gesleept door NMBS lokomotieven van de reeks 25.5.

In 1971 werd alle traktiematerieel in België hernummerd, waardoor de NMBS stellen officieel de nieuwe nummers 901 tot en met 904 kregen toegewezen. Op de zijwanden van de rijtuigen bleef echter onverkort de aanduiding „NMBS 220.90-“ bestaan.

HONDEKOPPEN-VANDALISME

Beschadiging of averij aan een elektrisch motorstel vormen beslist geen wereldnieuws; ze zijn bij intensief gebruik zelfs vrij normaal te noemen. Eén van de meest opgemerkte gevallen van beschadiging deed zich echter voor toen al te uitbundige Ajax-„supporters“ het stel NS 1207 praktisch vol-



De (twee NMBS en één NS) Hondekopstellen tijdens de afscheidsrit van 30 april 1987 op doortocht te Booschoot. Foto Ronald Mardaga.

ledig sloopten. Op dinsdag 4 maart 1980 verplaatsten zowat zeventig Ajax-aanhangers zich per trein E183 naar Brussel. Bij het binnenrijden van het Antwerpse Centraal Station werden de eerste ongeregelheden vastgesteld. Bij nader toezien bleek al vlug dat het stel onderweg grondig was vernield. Meerdere bladzijden dienden beschreven teneinde alle beschadigingen te noteren. 's Anderdaagsmiddags keerde NS 1207 naar Nederland terug voor herstelling...

HET EINDE

Daar de NS niet zinnens bleken de Hondekoppen feestelijk uit te wuiven, werd bij de laatste officiële rit (4 april 1987) in Antwerpen Centraal de reizigers een kleine attentie aangeboden. De Nederlandse Spoorwegen verklaarden geen bijzondere aandacht te zullen schenken aan de laatste ritten, daar bij de introductie van de nieuwe Beneluxtreinen uitdrukkelijk was gesteld, het oude materieel zo vlug mogelijk uit te rangeren. Volgens de NS zou het absoluut niet meer aan de kwaliteitseisen van deze tijd voldoen. Zij achtten het echter niet uitgesloten dat er vanuit de hobbywereld wellicht iets ging worden ondernomen. Die informatie bleek betrouwbaar, want op 30 april 1987 reden drie gekoppelde Beneluxstellen een speciale rondrit ten afscheid. Stel- len NMBS 220.903, 220.902 en NS 1208 reden van Amsterdam naar Amsterdam via Visé, Tongeren, Hasselt, Leuven, Aarschot,

Lier, Antwerpen Centraal, Essen en Roosendaal. Op de vertrouwde lijn 12 waren uitzonderlijke haltes voorzien te Antwerpen Dam, Kapellen en Kalmthout.

Alhoewel op 4 april 1987 de laatste officiële ritten met treinen 164/190 plaats vonden, kwamen nadien met onregelmatige tussenpozen toch af en toe nog van de oude getrouwe Beneluxstellen tot inzet, wanneer om een of andere reden er een tekort aan nieuw materieel was ontstaan. De NMBS heeft de NS uitdrukkelijk gevraagd de vier Belgische Benelux-tweetjes niet te gebruiken als „plukstellen“ teneinde de overige rijdend te kunnen houden. In Nederland werden ze nog alle twaalf benut voor binnendiensten, o.a. voor het postvervoer.

Op 22 september 1987 kwamen de stellen 220.901 en 220.902 vanuit Nederland terug richting België, met als eindbestemming de Centrale Werkplaats te Mechelen. Later zullen ook de twee andere-eigendom van de NMBS - terugkeren, vermoedelijk rond april/mei 1988. Ze zullen dan worden verschroot mits het recupereren van eventueel nog bruikbare onderdelen (volgens de bij de NMBS geldende reglementering is alleen een Centrale Werkplaats gemachtigd om traktiematerieel af te breken).

Het stel 902 zal bewaard worden voor het spoorwegmuseum.

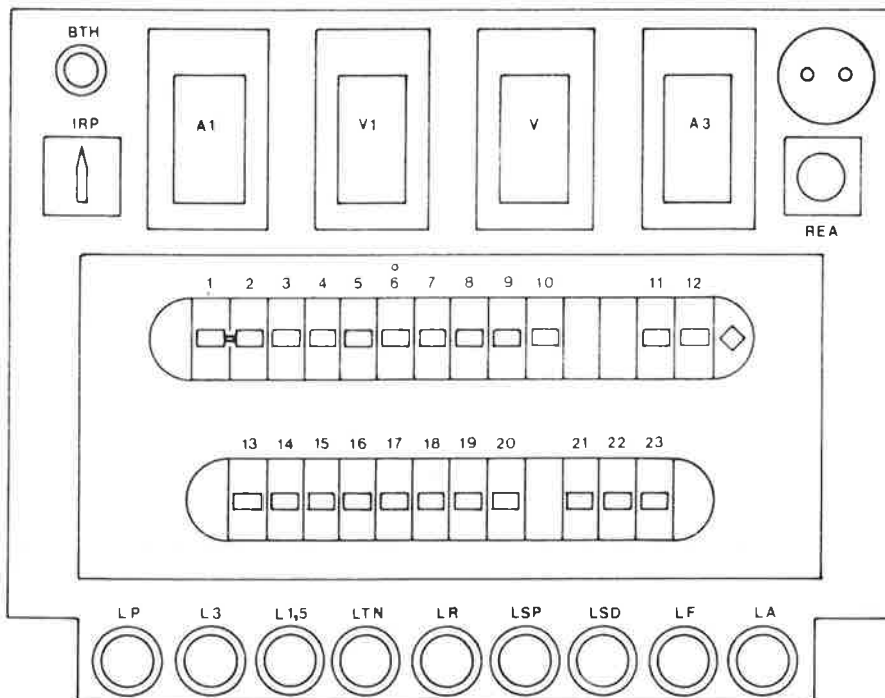
Bij hun buitendienststelling als Beneluxtreinen hadden de Hondekoppen stuk voor stuk méér dan vijf miljoen kilometer in de wielen !

(Wordt voortgezet)

Jan Mahieu



Stuurstand van een AM Benelux. 8 juli 1963. Foto NMBS.



Meterpaneel BDK-cabine

DOKUMENT NS

METERPANEEL BDK-cabine

- A1 Ampèremeter tractiestroom
- A3 Ampèremeter batterijstroom (alleen in BDK-cabine)
- V LS-voltmeter
- V1 HS-voltmeter
- BTH Drukknop verlichting dienstregeling
- IRP Dimschakelaar frontseinen
- REA Regelknop dimmen meterverlichting contactdoos middenruitverwarming
- L1,5 Meldlamp spanningsomschakelwals stand 1500 V
- L3 Meldlamp spanningsomschakelwals stand 3000 V
- LA Meldlamp HD-rem
- LF Meldlamp remcontact
- LP Meldlamp deuren gesloten (wit)
- LR Meldlamp lijnschakelaars uit
- LSD Meldlamp snelschakelaar uit in NS-treinstel
- LSP Meldlamp slippen in NS-treinstel
- LTN Meldlamp hoogspanning (alleen bij 1500 V-bedrijf)

Vergendelde drukknoptschakelaars in Faivelyblok

- 1 Stroomafnemer 3000 V „op/neeer”
- 2 Idem (gecombineerd met 1)
- 3 Stroomafnemer 1500 V „op” (terugverend)
- 4 Stroomafnemer 1500V „neeer” (terugverend)
- 5 Compressor
- 6 Compressor „hand”
- 7 Motorgenerator NS/verwarming NMBS
- 8 Ontgrendelen (terugverend)
- 9 Ruit- en tyfoonverwarming
- 10 Voetverwarming
- 11 Spanningsomschakelwals 3000 V (terugverend)
- 12 Spanningsomschakelwals 1500 V (terugverend)

Niet-vergendelde drukknoptschakelaars in Faivelyblok

- 13 Ontgrendelen deuren links (terugverend)
- 14 Frontsein links
- 15 Tunnelverlichting
- 16 Cabine- en neusverlichting
- 17 Meterverlichting
- 18 Frontsein midden
- 19 Reserve
- 20 Beproeven HD-rem (terugverend)
- 21 Droogschakelen (terugverend)
- 22 Frontsein rechts
- 23 Ontgrendelen deuren rechts (terugverend)

Opmerking

In de ABK-cabine is op de plaats van de Ampèremeter batterijstroom A3 de controle-drukknop JH-wals BPJH aangebracht.

IS UW RAIL-REVUE VERZAMELING ONVOLLEDIG ?

Nummers 1, 2 en 4 zijn bijna uitverkocht !

Stort 135 F (vanaf nr. 9 : 150 F) per gewenst exemplaar op KB 402-6008751-83 (Monopress, Borgerhout) en geef naam, adres en het ontbrekende of de ontbrekende nummers op. Voor Nederland : f 8 (vanaf nr. 9 : f 8,50) op bankrekening 51.89.84.524 (voor postrekeninghouders giro 7112 t.n.v. ABN te 's-Gravenhage ten gunste van genoemde bankrekening) t.n.v. J. Oskam, postbus 91604, 2509 EE 's-Gravenhage. Betaling uitsluitend per toe te zenden acceptgiro

Toezening volgt langs de post !

Het bekijken of het lezen waard

NMBS - NIEUWE UITGAVEN

- Het goederenmaterieel, 300 blz., ft A4, 600 F
- Verzameling schema's van de motorrijtuigen van de NMBS 1935-1986, 250 F
- Het metalen reizigersmaterieel van de NMBS, deel I, 1835-1950, 420 blz., ft A4, 800 F
- Stijl en vormgeving, 250 F
- Grand Central Belge 1848-1897, nederlandsstalige editie, 200 F
- La Période Stephenson 1835-1853, franstalige editie, 300 F

Verder nog een reeks kleurenprentkaarten met als onderwerpen : elok reeks 11, stoomlok type 7, idem type 53, idem type 12 van 1939, idem type 29, idem type 51, idem type 18, dubbeldektrein. Prijs per stuk 20 F.

Afname tegen betaling in speciën aan het loket van Directie A (Inlichtingenbureau betreffende aanbestedingen, gelijkvloers, Frankrijkstraat 89, 1070 Brussel) of betaling per postrekening 000-0249600-19 of met bankcheque in Belgische franken aan Directie A, bureau 81-51, Frankrijkstraat 89, 1070 Brussel. Eveneens verkrijgbaar in het Spoorwegmuseum, station Brussel Noord, van maandag tot vrijdag tussen 9 en 16.30 u.

50 JAAR REIZIGERSVERVOER - De metalen rijtuigen van de NMBS

Voor de realisatie van dit indrukwekkende, tweedelige boekwerk hebben twee grote Belgische spoorliefhebbersverenigingen de handen in mekaar geslagen. Waar dit enerzijds leidde tot de wel merkwaardige toestand dat deel II reeds geruime tijd beschikbaar en bovendien tweetalig is, terwijl deel I pas vrij onlangs in een nederlandsstalige en in een franstalige versie het licht zag, dient anderzijds te worden erkend dat hier een waarachtig titanenwerk werd gepresteerd.

Deel I, geschreven door W. Pypen en uitgegeven door de KBVVS (ARBAC), behandelt de ontwikkeling van het metalen reizigersmaterieel van de NMBS vanaf 1926 tot op heden (de titel van het werk - 50 jaar ! - is dus wel enigszins misleidend). Het boek gaat in detail in op nummering en vormgeving van de moderne rijtuigen, wijdt een hoofdstuk aan de constructiebedrijven, bestudeert iedere grote rijtuigfamilie, beschrijft de trek- en duwstellen als een apart onderwerp en besluit met een blik op het rijtuig van de nabije toekomst.

Deel II, geschreven door G. Close en M. Thiry, is uitgegeven door de GTF. Het bestaat in hoofdzaak uit een overzicht en een beschrijving van het geheel der NMBS metalen rijtuigen op draaistellen. Dit boek biedt typische rijtuigenmerken en belicht verscheidene versies en rijtuiggroepen, voorafgegaan door een overzicht dat toelaat elk materieeltype onmiddellijk te herkennen. Ieder model wordt nadien

apart en in vele details onder de loep genomen. De verscheidene types van draaistellen worden afzonderlijk beschreven.

Het meer dan 800 bladzijden (!) tellende werk, dat overigens uitstekend werd gedrukt, is verlucht met vele honderden foto's, tekeningen en plans, waarvan meerdere nooit eerder werden gepubliceerd. De kwaliteit van het illustratiemateriaal is eerder aan de wisselvallige kant doch biedt een helder zicht op de zeer omvangrijke behandelde materie.

50 jaar reizigersvervoer, formaat 21 x 29,7 cm. Prijs voor de twee - steeds samen verkochte - delen : 2.750 F, te vermeerderen met de verzendingskosten (België : gewone zending 210 F, aangetekende zending 360 F; buitenland : aangetekende zending 510 F).

Bestelling geschiedt door voorafgaandelijke storting van het overeenkomstig bedrag op rekening 240-0380489-59 van GTF vzw, 4000 Liège 1. Vanuit het buitenland door storting op postrekening „Brussel 000-0896641-70 van GTF vzw, B-4000 Liège 1, België” (bankkosten ten laste van de uitgever). Het gebruik van een internationale postwissel aan order van GTF vzw, PB 191, B-4000 Liège 1, België, is toegelaten.

Titel en gekozen taal dienen duidelijk te worden vermeld.

Het werk is eveneens verkrijgbaar in de gespecialiseerde spoorwegboekhandel.

NVBS KALENDER 1988

Deze uiterst fraai uitgegeven kalender van 30 op 31 cm bevat, naast een schutvel in kleurendruk, vijf kleuren- en zeven zwart/wit reproducties. Afwisselend komen de NS en diverse Nederlandse trambedrijven aan bod in zowel historische als hedendaagse opnamen. De NS zijn vertegenwoordigd door : een diesellok van de serie 2400, stoomlok 3723, het dieseltreinsetel 143, een oud Benelux trek-duwstel, lok 1217 met internationale trein, een stoomlok van de reeks 7111-7125 en de gekoppelde treinstellen 322 en 331 (schitterende foto, prachtig gedrukt). Het schutvel toont materieel van de RET, het GVBA en de HTM, waarna het ex-Groningse bedrijf, Rotterdam, Den Haag, de NZH (Hollandser kan het op deze foto niet) en tenslotte een winters GVBA als tramexploitanten worden getoond.

De handige spiraalbinding maakt het gebruik van deze kalender mogelijk zonder uitscheuren van de maandvellen, zodat hij altijd als een geheel kan worden bewaard, iets wat dit mooie produkt tenzeerste verdient !

De NVBS kalender 1988 is te bestellen door f 17.50 (inclusief verzendkosten) over te maken op postgirorekening 9080 t.n.v. Documentatiebureau NVBS te Leiden. Verzending geschiedt in stevige koker. De kalen-

der is ook verkrijgbaar in enige spoorwegmodelbouwzaken en gespecialiseerde boekhandels.

DE EERSTE ELEKTRISCHE TREINEN IN BELGIË

Bij het gewaardeerde boek „De eerste elektrische treinen in België” (2 delen) van auteur J.P. Schenkel is onlangs een lijst met verbeteringen en aanvullingen verschenen. Deze opsomming kwam tot stand dankzij de medewerking van de heren R. Huysman, C. Thys en F. Vervaeck, allen gepensioneerde spoormannen. Behandeld worden de accu-motorrijtuigen; de stoomlokomotieven; de vaste installaties van de elektrische lijn Brussel - Antwerpen; het materieel 1935, w.o. de posttreinstellen, het dienstmaterieel en het museumstel. Het geheel van de opsomming dient vanzelfsprekend gezien in samenhang met het oorspronkelijke boekwerk, waarvan wij de lectuur ten zeerste kunnen aanbevelen.

Reacties op deze studie over de invoering van de elektrische traktie in België worden door de auteur steeds met dank aanvaard.

Beide delen van de studie zijn verkrijgbaar in het spoorwegmuseum en in de betere modelbouwzaken. U kan ze ook bestellen door overschrijving op rekening 061-6614270-14 ten name van de auteur, Park Terlinden 12/4 te 9300 Aalst. Deel I omvat 232 blz. en kost 550 frank, deel II telt 247 blz. en kost 650 fr. (inclusief verzendkosten).

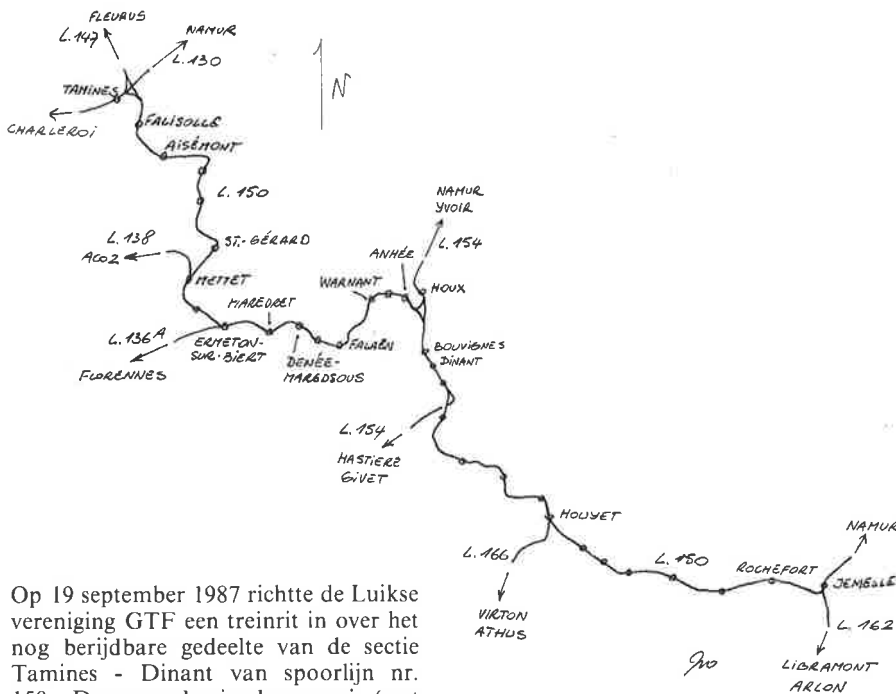
Een spotprijs voor een gedegen en rijk geïllustreerd boek ! Wacht niet langer, want van deel I zijn nog maar enkele exemplaren beschikbaar...

TTO Noordzee brengt een reeks van vijf kleurenprentkaarten met als onderwerpen : 1. toeristisch Standaardtramstel te De Haan, 2. idem (in originele toestand) te Oostduinkerke, 3. stoomtram met drie bijwagens te De Haan, 4. open bijwagen nr. 8947 in dienst als paardetram bij de Gentse feesten in juli 1986, 5. idem.

Deze prentkaarten worden uitgegeven met het doel fondsen te verwerven voor de restauratie van rollend materieel. Zij kosten 10 F per stuk, doch aan verenigingen wordt een korting van 20 % toegekend bij afname van 100 stuks, vrij te kiezen uit ieder der genoemde onderwerpen. Er dienen in dit geval geen verzendingskosten te worden betaald. Bestellingen te richten aan R. Vancraeynest, Blauw Kasteelstraat 103, B-8400 Oostende. Postrekening 000-0516276-42 (binnen- en buitenland), bankrekening 475-8040421-10 (alleen binnenland).

Alle recensies : Staf Cuyt

Spoorlijn 150 (her)ontdekt...



Op 19 september 1987 richtte de Luikse vereniging GTF een treinrit in over het nog berijdbare gedeelte van de sectie Tamines - Dinant van spoorlijn nr. 150. Deze zeer boeiende excursie (met dieselmotorstel 4006) vormde voor heel wat spoorvrienden een unieke kennismaking met dit vrij onbekend lijntje tussen Samber en Maas, dat ooit een eersterangsrol vervulde in het zware goederenverkeer tussen het industriebekken van Frans Lotharingen en Zuid-Luxemburg enerzijds en de streek van Charleroi, resp. Antwerpen en het Noorden van België anderzijds. Lijn 150 Tamines - Anhée - Dinant - Houyet - Jemelle werd geleidelijk opgesteld voor het verkeer tussen 1879 en 1898 (een laatste verbindingsboog Anhée - Houyet werd in gebruik geno-

men in 1907). De enkelsporige lijn speelde aanvankelijk bijna uitsluitend een rol voor het lokale reizigers- en goederenvervoer. Dit veranderde evenwel in de periode tussen de twee wereldoorlogen, toen de goederentrafiek naar/van Luxemburg/Lotharingen merklijk toenam en de spoorlijnen Athus - Maas en Dinant - Tamines dubbelsporig werden uitgebouwd. Goederentreinen van/naar Virton/Athus werden over lijn 150 gestuurd uit besparingsoverwegingen: men kon de treinen weliswaar via Dinant-Namen laten



Dieseltreinsetel 4006 met stuurstandrijtuig vooraan op het reeds vrij verwilderde spoor te Fosse. 19 september 1987. Foto Ronald Mardaga.

rijden, maar dan dienden hoge vergoedingen betaald te worden aan de privé-spoorwegmaatschappij Nord-Belge die dit baanvak exploiteerde. Nadat de Franse spoorwegen aan de vooravond van de tweede wereldoorlog beslisten de ganse ijzerertstrafiek via Ecouvieuz/Lamorteau - Virton te laten afwikkelen (om locomotief-km op eigen grondgebied uit te sparen) steeg het goederenverkeer op de lijn Athus - Maas en de aansluitende lijn Dinant - Tamines in enorme mate. Stoomlocomotieven type 36 en type 81 reden soms in dubbeltractie om de treinen over de zware hellingen te slepen; lichterdiensten met locs type 81 kwamen eveneens voor.

Vanaf 1948 daalde de doorgaande goederentrafiek zienderogen; de NMBS (die ondertussen de lijnen van de Nord-Belge had overgenomen) wikkelde het verkeer voortaan af via de directe lijn Dinant - Namen, die een veel gunstiger profiel had dan de verbinding Dinant - Tamines. Het lokale goederenverkeer hield nog enkele jaren stand, waarna een periode van voortdurende daling intrad.

Op dit ogenblik worden nog slechts de gedeelten Tamines - Aisémont en Houyet - Anhée van lijn 150 gebruikt voor het lokale goederenvervoer (Houyet - Anhée zal vermoedelijk binnenkort buiten dienst gaan). Ook het reizigersverkeer evolueerde na de tweede wereldoorlog in dalende lijn, hoewel toch nog een behoorlijk aantal treinritten in de uurregeling was voorzien (er liep zelfs een toeristische trein op de zondagen tijdens de zomerperiode: Charleroi Sud - Tamines - Dinant - Houyet - Jemelle, 's morgens heen en 's avonds terug...).

Tussen Houyet en Jemelle werd de reizigerstreindienst gestaakt in 1959 en op het Noordelijk deel van de spoorlijn namen autobussen definitief de fakkel over in 1962. Het slepen van reizigerstreinen werd tijdens de laatste jaren verzekerd met stoomlocomotieven type 29, 64 en 97 van de stelplaatsen Jemelle en Tamines. Er verkeerden eveneens enkele dieselmotorwagens van de stelplaatsen Florennes en Bertrix.

Het baanvak Jemelle - Houyet is ondertussen volledig opgebroken, doch de buiten dienst gestelde sectie tussen Aisémont en Anhée van het Noordelijk gedeelte van lijn 150 werd tot nu toe niet ontmanteld, om militair-strategische redenen. Dit deel van de spoorlijn blijft dus voorlopig over zijn ganse lengte behouden, hoewel alle overbodige uitrusting ondertussen weggenomen is (signalisatie, tweede spoor, aansluitsporen enz.). Het best merkt men dit te Warnant, waar een groot braakliggend terrein verraadt dat hier vroeger een belangrijke spoorwegactiviteit ontplooid werd. Hier wisselden de goederentreinen van locomotief en werden treinen samengesteld en opgesplitst. Het station Warnant telde in zijn hoogdagen 2 hoofdsporen,

13 zijsporen, 1 omloopspoor, 1 goederen-
renkoer, 1 draaischijf, 1 watertoren, 4
waterkranen en 2 seinhuizen...

Merkwaardig is wel, dat tussen Ta-
mines en Anhée vele stationsgebou-
wen, baanwachtershuisjes en zelfs en-
kele goederenloodsen bewaard geble-
ven zijn, waarvan sommige in een vrij
goede staat verkeren en in gebruik
zijn als woonhuis, winkel e.d. Als
kunstwerken moeten we vermelden :
de hoge brug over de Samber tussen
Tamines en Falisolle, de tunnels van
Denée en Falaën en enkele mooie brug-
gen over het schilderachtige rivier-
tje Mollignée. Ook het vermelden waard
zijn de vroegere spoorverbinding
naar Acoz (lijn 137 - overstapstation
Mettet - de luifel op het perron is nog
intact !), de verbinding naar Floren-
nes (lijn 136A - overstapstation Erme-
ton-sur-Biert) en de aansluiting met
twee buurtspoorweglijnen naar Na-
men, nl. te St.-Gérard en te Warnant
(waar trouwens nog relictten uit de
stoomtramtijd te vinden zijn).

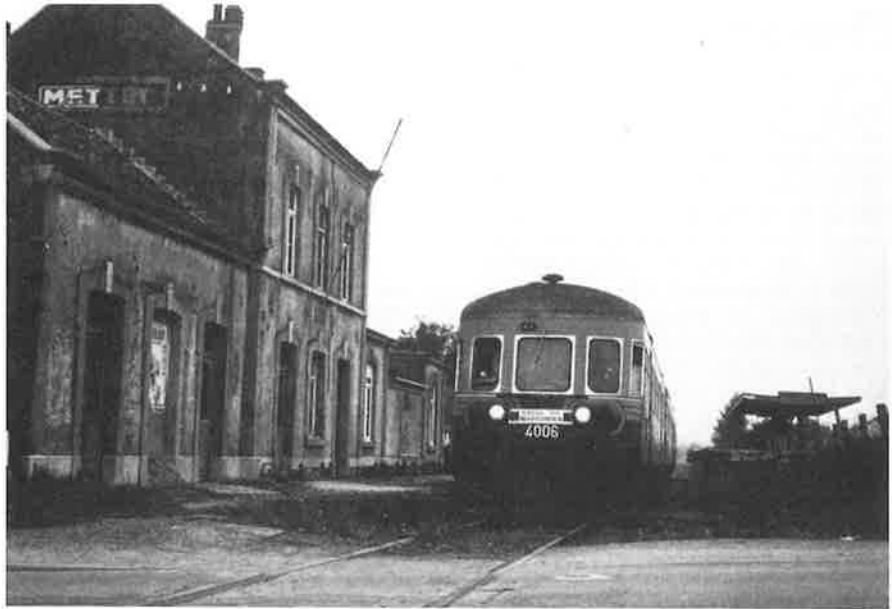
Recent werden plannen bekendge-
maakt om de oude spoorbedding van
lijn 150 tussen Jemelle en Rochefort
te benutten, teneinde er een hyper-
moderne G.L.T.-lijn op aan te leggen,
die ook de grotten van Han zou bedie-
nen en het bekende tramligtje aldaar
vervangen (G.L.T. : Guided Light
Transit - gelede voertuigen op lucht-
banden die diverse kenmerken van
tram, bus en trolleybus in zich vere-
nigen).

De toekomst zal uitwijzen of deze am-
bitieuze plannen ooit zullen worden
uitgevoerd...

Dit laatste geldt ook het projekt van
enkele lokale verenigingen om op het
mooiste baanvak van het nog intacte
gedeelte van de lijn, nl. tussen Er-
meton-sur-Biert en Anhée, een mu-
seumtreindienst te exploiteren. De
streek zou hierdoor een toeristische
trekpleister rijker worden, naast De-
née-Maredsous (de bestemming van de
hiervoor vermelde GTF-trein) en
Annevoie, dat op slechts enkele kilo-
meter daar vandaan gelegen is.

J. Van Olmen

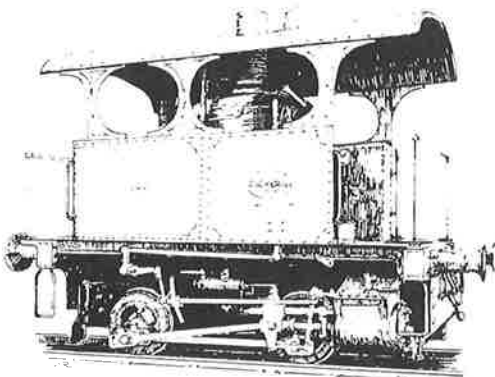
Bron : „Notes historiques sur la ligne
SNCB 150”, nummer buiten reeks van
het tijdschrift „Trans-Fer” van de
vereniging G.T.F. (contactadres :
G.T.F., Postbus 191, 4000 Luik-1).



*Het stationsgebouwtje te Mettet biedt een troosteloze aanblik; de perron-
luifel is evenwel nog intact. 19 september 1987. Foto Jef Van Olmen.*



*Stel 4006, hier met motorrijtuig vooraan, tijdens de doortocht te Maredret.
19 september 1987. Foto Ronald Mardaga.*



BVS-SHOP

Spoorwegboekhandel van BVS

Méér dan 1.000 titels in voorraad : **Boeken - Tijdschriften -
Posters - Dia's - Postkaarten - Grammofoonplaten...**

WINKEL : Station Baasrode Noord, open op de eerste en de derde zaterdag
van de maand, van 14 tot 18 uur. Andere zaterdagen na afspraak. Tel. 052/
33.02.23 (alleen op zaterdag).

Correspondentieadres :

J. Serckx, Van Gramberenstraat 24, 3071 Erps-Kwerps

Pleidooi pro module

In verscheidene buurlanden is het idee van de modulebaan zich reeds enkele jaren geleden gaan ontwikkelen. In Nederland (op schaal HO) en in Frankrijk (vooral op schaal N) mag ze zelfs een succes worden genoemd. In ons land staat de zaak evenwel nog in haar kinderschoenen. Toch is reeds een veelbelovende prototypebaan ontwikkeld en is ook meteen de discussie hieromtrent losgebrand. Een start die bewijst dat men niet onverschillig blijft bij wat een zeer interessante ontwikkeling in onze hobby mag worden genoemd.

Het opstellen van Belgische normen terzake ging gepaard met een vergelijking van de reeds bestaande systemen; met uitgebreide gesprekken waar ieder zijn wensen en ideeën kon voorleggen en met het ontwikkelen van een besturings- en beveiligingssysteem dat naar behoren werkt.

Tijdens het Febelrail-forum te Schepdaal, op 21 oktober ll., heeft eenieder kunnen zien hoe een en ander in de praktijk is uitgewerkt.

De reacties zijn van tweërlei aard. Enerzijds zijn er de bedenkingen van de treinliefhebber over wat hem als een nieuwe spelmogelijkheid wordt voorgesteld. Anderzijds worden opmerkingen geformuleerd met een technisch karakter. Die gaan o.a. over materiaalkeuze bij de bouw van modulebakken, scenery, bovenleiding enz.

Het mag wellicht overdreven klinken - toch meen ik dat onze hobby nu een tweede omwenteling doormaakt, wanneer men stelt dat de éérste werd gevormd door de overgang van speelgoedtreinen naar meer modelgetrouwe loks en rijtuigen.

Alles goed en wel, doch op een diorama na zat iedereen thuis hetzij bij zijn vereniging aan een (klub)baan vastgeketend. Met andere woorden: wil men het sociaal aspekt van onze vrijetijdsbesteding tot zijn recht laten komen, dan is dit enkel mogelijk in klubverband en/of door het inrichten van tentoonstellingen en dergelijke.

Natuurlijk hoeft niet iedereen het hiermee eens te zijn. Doch dan komt ook de meer persoonlijke zijde van de hobby boven water, d.w.z. de individualisten zijn tevreden met de wijze waarop zij hun hobby beleven.

Waarom zou het dan anders moeten?

Indien je ooit wenst op een grotere baan te rijden, wanneer je eenvoudig geen plaats hebt voor een baan en toch je treinen op je eigen sporen wil zien rijden, als je ooit gaat verhuizen...

Het is niet mijn bedoeling hier enige aanleiding te geven tot eindeloze palavers over welk standpunt dan ook.

Tracht alleen maar te bedenken welke nieuwe hobbybelevissen je te wachten staan indien je jezelf verzoent met modulebouw.

Het is nog te vroeg om te stellen dat, technisch gezien, alles gesmeerd loopt. Wel kan worden gezegd dat het hier om details gaat die het systeem niet in opspraak brengen.

Iedereen begrijpt wel dat een intensief gebruikte modulebak de nodige robuustheid moet bezitten om „alle” behandelingen te doorstaan. Deze eigenschap staat dan meteen borg voor de bestendigheid van het opgebouwde landschap. En het zou al helemaal mooi zijn wanneer men het eens wordt over

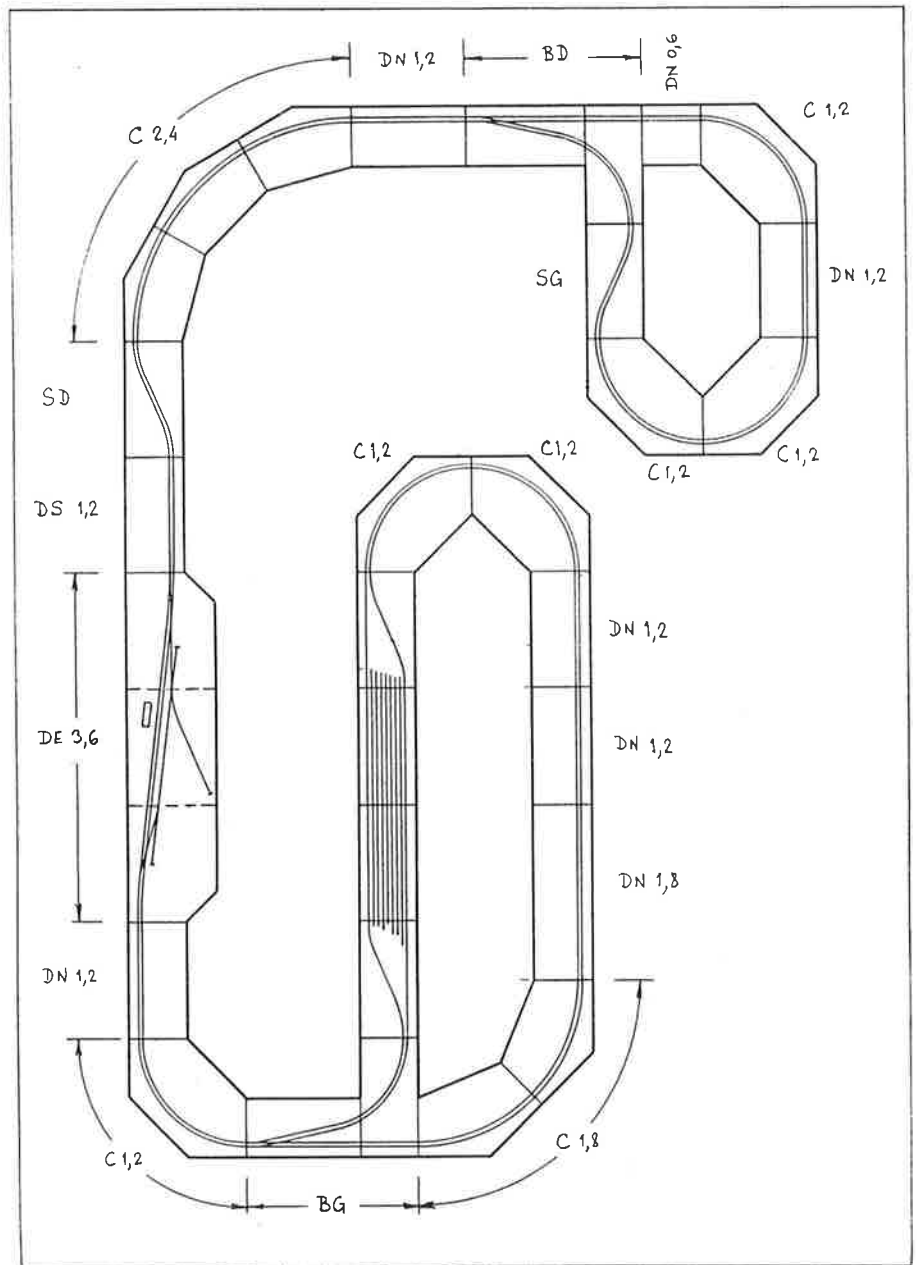
een welbepaald thema, uitgewerkt met voordien terdege afgesproken materialen en werkwijzen.

Persoonlijk betreur ik dat de asafstand, gekozen voor de nieuwe Belgische bovenleiding, niet klopt met de 50 mm-norm, vastgesteld voor de B-module. De bovenleidingmasten van de firma Sommerfeldt zijn door solderen echter gemakkelijk aanpasbaar.

De hierbij afgedrukte tekening geeft een idee over wat zoal tot de mogelijkheden behoort. Komt het ooit zover?

Wie de handschoen opraapt neme met mij kontakt. Graag geef ik alle nodige praktische informatie.

Luc De Neuter
Mechelbaan 519
2870 Putte



Fotografen zijn doorgaans niet erg gelukkig wanneer een stoomlok „tender vooruit” rijdt, wat Ronald Mardaga niet belette, dit sfeervolle beeld te realiseren tijdens een rit van „onze” 29 met een sleep L-rijtuigen te Balgerhoeke op 1 augustus 1987.

2803 met Acec pantografen en 2801 met Faively dito zijn in normale omstandigheden nooit in Antwerpen Centraal te zien. Hier voeren zij gezamenlijk een sleep K-rijtuigen aan, die later door 29.013 als een speciale trein naar Blankenberge zal worden gebracht. Antwerpen, 30 augustus 1987. Foto Ronald Mardaga.





Overzicht van de trambaan, of hoe op een beperkte oppervlakte toch een natuurgetrouw model kan worden gebouwd. Foto Len Weal (Continental Modeller).

Liefde op het eerste gezicht

Wie ooit op een of andere tentoonstelling de trambaan van Don Sibley uit Barking, Engeland, heeft kunnen bewonderen, zal het ongetwijfeld met mij eens zijn: dit is een prachtig stukje miniatuurwereld. Om onmiddellijk verliefd op te worden!

Donald Sibley is, samen met echtgenote Valérie, reeds een twintigtal jaren een trouwe bezoeker van ons land en, in het vooruitzicht van het eeuwfeest van de NMVB in 1985, besloot hij een trambaan te bouwen die de sfeer van de buurtspoorwegen uit de late jaren 50 zou wederoproepen. Om aan tentoonstellingen te kunnen deelnemen, moest de baan makkelijk te vervoeren zijn, en werden de afmetingen bepaald door de binnenuimte van zijn Peugeot stationwagen. Aldus werd gekozen voor een oppervlakte van 60 bij 120 cm. Om op die beperkte ruimte toch enkele typische kenmerken van de buurtspoorwegen te kunnen weergeven, zoals straatspoor, eigen bedding langs de weg en door het platteland, een tramstatie en een stelplaats, besloot Don te werken op schaal 1/100, met een spoorwijdte van 9 mm.

De modelbaan is gebouwd als een grote koffer met opklapbare poten en een afneembaar deksel. Het spoor bestaat uit code 80 nieuwzilver rail, gesoldeerd op dwarsliggers van printplaat. Voor het straatspoor werd een dunne metalen contrarail op de dwarsliggers gesoldeerd. Het wegdek werd van gips gemaakt, waarin nadien de kasseien werden ingekrast. De zelfgebouwde wissels hebben slechts één korte beweegbare tong, die middels trekkabels wordt bediend vanaf de achterzijde van de baan. De bovenleiding is functioneel, zodat keerschakelingen zonder problemen kunnen worden bereden. Uiteraard werd ook deze bovenleiding zelf gebouwd uit ronde metalen staafjes of uit railprofielen. De rijdraad is vervaardigd uit koperdraad en vormt een ononderbroken ringleiding, net als bij het grootbedrijf. Het spoor zelf is verdeeld in secties, om zo bepaalde trajecten stroomloos te kunnen schakelen.

Het landschap werd opgebouwd uit balsahout en krantenpapier bedekt met een laagje gips, gekleurd met latexverf en bestrooid met Woodland stroomateriaal. De gebouwen zijn alle gebaseerd

op bestaande huizen, waarvan Don tijdens zijn vele vakanties in België foto's heeft genomen. Enkele huizen zijn uit Edingen, er is een papierhandel uit Anderlues en een café waarvan het grote voorbeeld te vinden is tegenover het oude station van Rebecq. Deze gebouwen werden geheel zelf gebouwd uit Plasticard en geschilderd met latexverf, gekleurd met plakkaatverf. Voor de dakpartijen werd gebruik gemaakt van de bouwplaten van Kibri en Vollmer. Don Sibley heeft ook enorm veel aandacht besteed aan de detaillering: winkelschrijven, uithangborden, reclamepanelen, wegwijzers... alles is tot in de puntjes correct weergegeven.

Een voordeel van de gekozen spoorwijdte van 9 mm, als model voor het echte meterspoor, is dat bij de bouw van de tramrijtuigen gebruik kon worden gemaakt van bestaande onderstellen van „N“-schaal lokomotieven, waarop, na eventuele kleine aanpassingen, de zelfgebouwde rijtuigbakken worden gemonteerd. Ook deze trams werden gebouwd uit Plasticard, eveneens naar foto's van het grootbedrijf. Om een goede stroomafname te verzekeren en pro-

bleemloos rijden te waarborgen, werden geen echte tramtrolley's gebruikt doch wel Berliner Bahn TT panto's of omgebouwde „N"-schaal pantografen. Inmiddels is Don gestart met een uitbreiding van deze modelbaan, die samen met zijn ruime verzameling trammodellen zal worden getoond op de MOBOV-tentoonstelling in november 1988.

Guy Van Meroye



Boven : Tramstatie en stelplaats. Rijtuig 9511, waarvan zuster 9515 nog te zien is in Schepdaal, wacht op reizigers. In de achtergrond rijtuig 9485, omgebouwd tot bovenleidingswagen zoals deze heeft gereden op de lijn Spa-Verviers en in Limburg. Foto Len Weal (Continental Modeller).



Midden : Rijtuig 9482, afkomstig uit de Oostendse tramdienst, aan sfeervolle Henegouwse halteplaats. Bemerk ook de typische uithangborden en reclamepanelen. Foto Len Weal (Continental Modeller).

Onder : Rijtuig 10112 nadert tramhalte. Het grote voorbeeld van dit rijtuig staat in het museum van Natallis, Luik, en werd gebouwd in 1935. Foto : Len Weal (Continental Modeller).



PUNTSTUKJE

Te koop : 12.000 kleurfoto's NMBS - in privé foto-archief - van locs, rijtuigen en wagons, met documentatie en technische fiches; privéverzameling plans NMBS locs en rijtuigen. Tel. 02/251.42.08.

Rail-Aktueel - Rail-Aktueel - Rail-Aktueel - Rail-Aktueel

BELGIE

NMBS

• Nadat de onderhoudsmotorwagen bovenleidingen ES 402 (Mons) werd afgewerkt en in wijnrode kleur gespoten, kwam nu ook de ES 207 als eerste in deze serie in de nieuwe kleur buiten. De zichtbaarheidsbanden zijn ook hier cadmiumgeel. De nummering gebeurde in het wit.

• Waarschijnlijk wordt in de CW te Mechelen nog dit jaar begonnen met de ombouw van een 15-tal elektrische motorstellen van de reeks 54, ten behoeve van de postdiensten. Nummering, kleuren (rood ?) enz. zijn echter op dit ogenblik nog ter studie. Wel zullen de stellingen worden aangepast voor het postvervoer per **container**.

• Nadat de elektrische lokomotief HLE 2803 terug was voorzien van de oude ACEC-pantografen is nu ook 2802 opnieuw getooid met die oude „hoorns”. 2801 zal deze wijziging t.z.t. eveneens ondergaan bij een doortocht in de CW. Reden voor deze „ombouw” is de noodzaak, Faively-stroomafnemers te recupereren. (Zie fotobladzijde spoorwegen.)

• **Voornaamste aanpassingen van de IC/IR dienst, met ingang van de nieuwe dienstregeling, mei 1988 :**

- lijn 52 Antwerpen - Boom : de stations Hoboken Polder, Hoboken, Hemiksem en Niel worden heropend;
- lijn 58 Gent - Eeklo : Waarschoot, Sleidinge en Wondelgem worden terug bereikbaar per trein;
- lijn 125 Charleroi - Namur - Liège : het station Aigremont gaat terug open voor reizigersverkeer;
- lijn 43 Liège - Rivage - Jemelle, resp. Gouvy : Mery komt terug in dienst, terwijl Coe nu heel het jaar open

blijft;

- lijn 43, baanvak Trois-Ponts - Gouvy : Grand-Halleux en Bovigny worden gesloten;
- lijn 167 Arlon - Athus : op deze lijn verdwijnen de forenzentreinen en worden diensgevolge de overblijvende stations Autelbas, Barnich, Weyler en Sterpenich gesloten;
- lijn 144 Gembloux - Tamines : Vichenet-Bossière gaat dicht;
- lijn 91 Ath - Geraardsbergen : Overboelare wordt gesloten;
- lijn 163 Libramont - Gouvy : baanvak Libramont - Bastogne wordt gesloten;
- lijn 154 Namur - Dinant - Givet : op het baanvak Dinant - Givet worden de treinen vervangen door een autobusdienst;
- lijn 123 Enghien - Braine-le-Compte - Geraardsbergen : het baanvak Enghien - Braine-le-Compte gaat dicht;
- lijn 36 Brussel - Liège - Welkenraedt : de stoptreinen tussen Welkenraedt en Aachen Hbf worden afgeschaft;
- lijn 34 Liège - Hasselt : op het baanvak Hasselt - Liers worden de reizigerstreinen tussen Tongeren en Liers afgeschaft, het lijngedeelte blijft wel in dienst voor goederenverkeer;
- lijn 86bis Blaton - Leuze - Ronse : het baanvak Leuze - Ronse wordt gesloten voor reizigersverkeer en vervangen door een autobusdienst.

De lijnen Virton - Bertrix, Mol - Hasselt en Mechelen - Etterbeek - Halle - Brussel Schumann blijven open.

- IC Antwerpen - Hasselt wordt afgeschaft en vervangen door IR Antwerpen - Tongeren;

- IR Antwerpen - Landen wordt een stoptreindienst Antwerpen - Leuven;
- L-treinen Antwerpen - Lokeren worden beperkt tot St.-Niklaas;
- IR-treinen Poperinge - Turnhout zullen voortaan ook stoppen in Mechelen Nekkerspoel;
- IR Antwerpen - Neerpelt zal worden gereden met één treineenheid minder, waardoor weliswaar de lange wachttijd in Neerpelt vervalt doch de aansluiting kust/kempen problematisch wordt, zelfs bij de minste vertraging.

J.M.

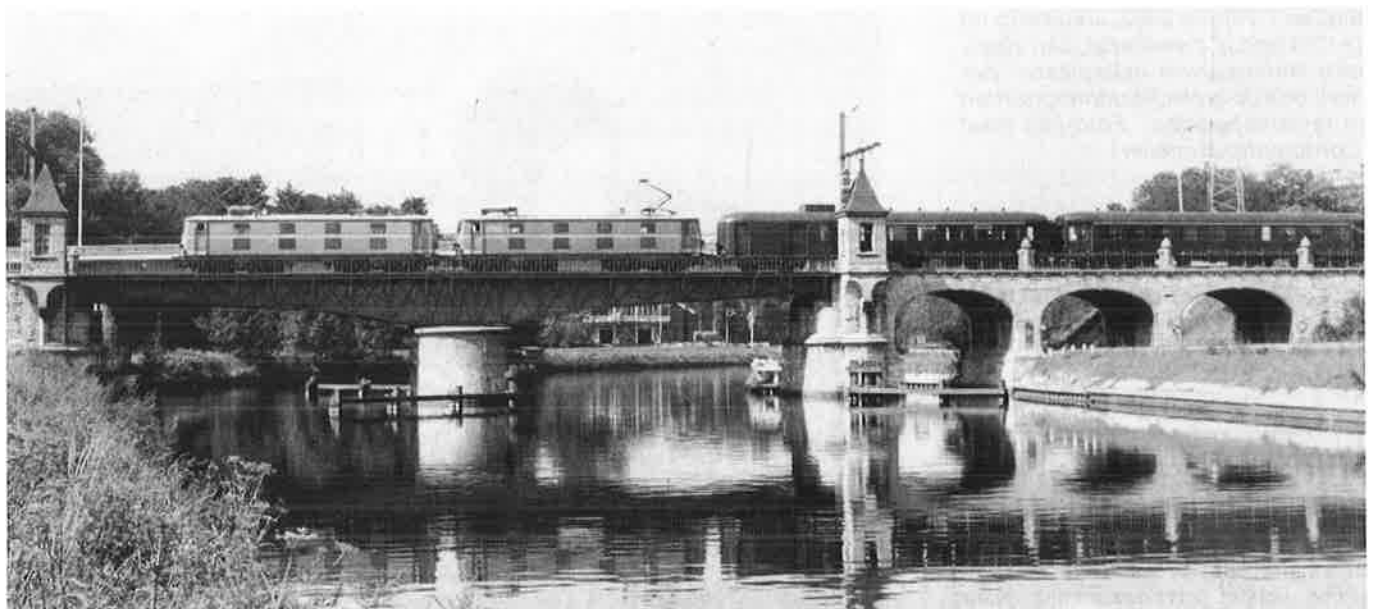
Bovenstaande in het vooruitzicht gestelde wijzigingen aan de IC-IR diensten werden begin november 1987 aan de pers medegedeeld. Eventueel nog op handen zijnde veranderingen blijven dus altijd mogelijk.

NMVB

• De Kustram. De Zonnlijn. Resultaten.

De actie „De Kustram. De Zonnlijn” zal ook in 1988 opnieuw doorgaan. Na evaluatie van het project bleek de formule van de thematrams bij het publiek aan te slaan. Het aantal reizigers dat van een thematram gebruik maakte bedroeg bijna 17.000. Opmerkelijk is wel dat men tijdens het project duidelijk een „build-up”-effect kon vaststellen : in augustus steeg het aantal deelnemers met 33 %, een maand waarin het aantal reizigers normaal 15 % minder bedraagt dan in juli.

In vergelijking met dezelfde periode in 1986 vertonen de ontvangsten uit de trams huisjes, die ongeveer 80 % van de totale opbrengsten van de kustram vertegenwoordigen, voor de maanden juli en augustus een daling van 5 %.



Nogmaals het duo 2803 en 2801, ditmaal echter te St.-Kruis-Brugge. 30 augustus 1987. Foto Ronald Mardaga.

Wanneer men echter bedenkt dat de globale toeristische aktiviteit aan de kust in 1987 fel verminderde - voorlopige cijfers wijzen op een daling van het potentieel voor de kusttram met ongeveer 10 % - is dat een positief resultaat.

E.K.

• Het bij een ongeval op 1 oktober 1986 zwaar beschadigde NMVB standaardmotorrijtuig 10284 (zie RR 7/86, blz. 96) zal wegens de hoge kosten niet meer worden hersteld. Het werd afgevoerd naar Schepdaal, waar het aan het museumbestand werd toegevoegd.

Overigens blijven nu nog slechts twee standaardrijtuigen over die voor passagiersvervoer geschikt zijn. Aan de Belgische kust bevindt zich het verbouwde ex-Kortrijkse rijtuig 9985, dat door de vzw TTO Noordzee regelmatig voor toeristische ritten wordt ingezet. De ASVI beschikt nog over rijtuig 10308, terwijl in de reserves van deze vereniging het nog rijklare doch in slechte toestand verkerende Kortrijkse zusterrijtuig van de „TTO” voorkomt en een niet rijklare ex-Antwerpse standaardmotorwagen. Deze laatste staat onder dak in de voormalige en van het net afgezonderde tramloods te Thuillies.

Het ware te hopen, dat de Antwerpenaar nog ooit terug op de rails kon worden gezet !

• Ondanks het al of niet over de type S-motorrijtuigen uitgesproken doodvonnis zijn er de voorbije maanden toch weer verscheidene in de normale dienst op het Henegouwse net verschenen. Bij die gelegenheid schijnt men daar tevens het gebruik van spons en zeemvel te hebben (her)ontdekt, vermits de rijtuigen er nu behoorlijk netjes afgeborsteld blijken rond te toeren... S.C.

MIVA

• In tegenstelling met wat werd gemeld in RR 10/87, blz. 69 betreffende de nieuwe lijnfilm van buslijn 18 draagt deze de aanduiding Groenplaats - Wilrijk - Centraal station.

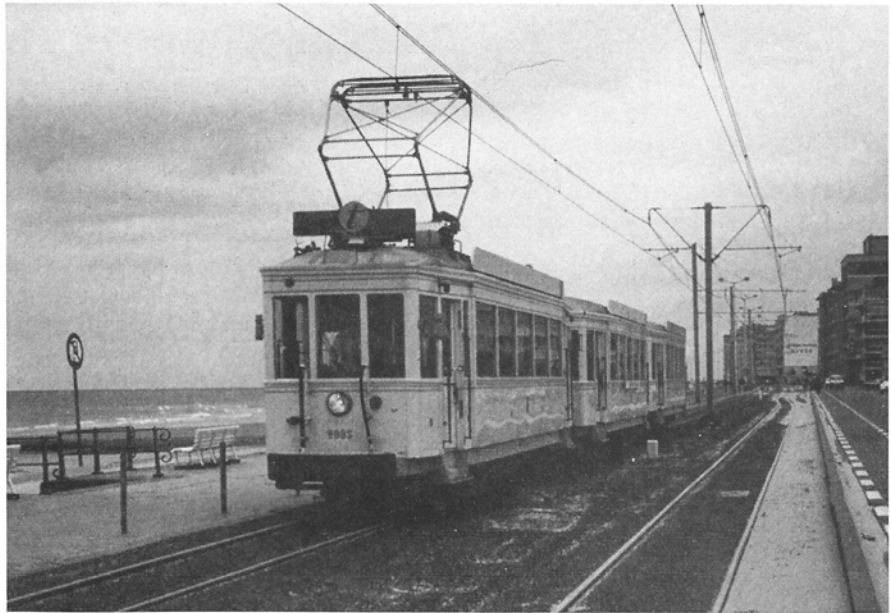
De oude richtingsfilm is op een aantal bussen nog in gebruik. Deze bussen dragen dan voor het windscherm de bordjes „via Wilrijk naar Groenplaats” en „via Berchem naar Centraal Station”.

• Op donderdag 3 september 1987 wandelde de Heer Herman De Croo, Minister van Verkeerswezen en van Buitenlandse Handel, samen met talrijke genodigden de eerste enkelsporige tramtunnel onder de Schelde in, van Linkeroever naar de Groenplaats.

De dag nadien, 4 september, werd het tweede boorschild in de werfput van het station Frederik Van Eeden neergelaten voor de bouw van de tweede tramtunnel.

Tijdens een korte plechtigheid op maandag 19 oktober 1987, in aanwezigheid van MIVA-voorzitter Mark Wellens en van de MIVA-top, startte het tweede boorschild met de tunnelgraafwerken richting Rechtereover.

Het schild kreeg de naam van de Antwerpse watergeest „Sus Antigoon”.



Rijtuig 9985, één van de twee overblijvende, nog voor passagiersvervoer geschikte standaardmotorrijtuigen. Foto Staf Cuyt.

De aannemer ROLO hoopt voor de bouwvakantie 1988 de Groenplaats te bereiken.

• In het voorbije 9de Car- en Bussalon (17-21 oktober 1987) in de Hallen van Kortrijk stond MIVA-bus 1051 tentoongesteld, gekoppeld aan een DIANA-toestel. Het apparaat is een extern DIAGnose-en aNALysetoestel, dat toelaat een snel, betrouwbaar en volledig onderzoek uit te voeren naar de bedrijfs-toestand van de autobus.

• Hoboken, Antwerpsesteenweg. De nieuwe eigen trambaan tussen de Zwaantjes en de Draaiboorn werd op maandag 26 oktober 1987 bij aanvang dienst in beide richtingen in gebruik genomen.

Tijdens het weekeinde, t.t.z. vanaf vrijdag 23 oktober omstreeks 19 u tot en met zondag 25 oktober, werd het tramverkeer onderbroken tussen de Zwaantjes en het eindpunt Lelieplaats (lijnen 2 en 4). In de nacht van vrijdag op zaterdag werden een 40-tal PCC-rijtuigen opgesteld op het oude spoor richting stad tussen de Draaiboorn en de Zwaantjes, zodat zij 's zaterdagsmorgens van daaruit hun dienst konden aanvangen.

Dit was nodig om het wissel- en kruisingenkompleks te kunnen vervangen op de hoek Antwerpsesteenweg/J. Van de Wouwerstraat. Zaterdagavond konden de binnenrijdende trams reeds het nieuwe spoor gebruiken tussen de



Hoboken, Antwerpsesteenweg, zaterdag 24 oktober 1987. Kruispunt Antwerpsesteenweg - Jan Van de Wouwerstraat - Windmolenstraat. Links staan nog vijf PCC's opgesteld in afwachting van aanvang dienst. In de voorgrond zijn de oude spoor kruisingen uitgebroken en werd reeds een aanvang gemaakt met de plaatsing van de nieuwe spoorinstallatie. Foto E. Keutgens.

Zwaantjes en de loods in de Jan Van de Wouwerstraat. Het eerste rijtuig dat over het nieuwe spoor binnenreed was de 2021 op lijn 12.

Zondagmorgen konden alle rijtuigen uitrijden over het nieuwe spoor richting stad.

Vanaf vrijdagavond en tijdens het week-einde werden de lijnen 2 en 4 opgehouden aan de Zwaantjes (keerlus Voetbalstraat) en hadden hun tijdelijk eindpunt aan de nieuw aangelegde halteplaats op de De Bruynlaan.

Een autobuspendel werd ingericht vanaf de De Bruynlaan naar het eindpunt Lelieplaats.

Tramlijn 2 (Groenplaats - Hoboken) ligt nu voor 100 % in eigen bedding.

Vanaf maandag 26 oktober begon men met de opbraak van de oude tramsporen tussen de Zwaantjes en de Windmolenstraat, om te kunnen starten met de rioleringswerken.

De aanpassing van het kruispunt Zwaantjes zal na de winter worden aangevat. E.K.

- Bij de voorgenomen herprofilering van het Koningin Astridplein te Antwerpen zullen de wissels en de laatste nog aanwezige rails richting Pelikaanstraat en de Keyserlei verdwijnen.

Voorts wordt wel een bijkomende naar rechts afbuigende wissel voorzien aan de hoek van het Astridplein en de Carnotstraat, zodat in de toekomst de lus om het plein ook in de richting van laatstgenoemde straat kan worden uitgereden (wat o.a. de mogelijkheid zou kunnen bieden de uit de richting van het stadscentrum komende rijtuigen op de lijnen 3, 10, 11 en 24 aan het Centraal station zelf te laten stoppen). Binnenkort vijf tramlijnen aan het station (lijn 12 is op dit ogenblik de enig overblijvende)... Wie weet? S.C.

MIVG

• Tramloods wordt verder vernieuwd

Op 7 september ving de tweede fase van de werken aan voor de verdere verbouwing van de tramremise. In een voorbereidende fase werden door onze eigen diensten palen geplaatst om de bovenleiding in de loods gedurende de werken te ondersteunen. De zijmuren worden immers gesloopt en vervangen door nieuw metselwerk en het dak wordt naar analogie van de eerste fase verder vernieuwd. De lengte van de bouwwerken zal in deze fase ongeveer de helft van de totale lengte van de remise bedragen.

• Spoorwerken in de Cataloniëstraat

In het vooruitzicht van de komst van de trolleybus werden in de Cataloniëstraat op 31 augustus de werken aangevangen om de sporen te verleggen. Tram en trolleybus krijgen als dusdanig een eigen autovrije bedding wat een belangrijke stap voorwaarts is in de doorstroming van het Openbaar Vervoer in de Kernstad. Minder goed nieuws is het verdwijnen van de tramlus in Klein Turkije. Om de minder fraaie kruisingen van tramlijn met

trolleybovenleiding te vermijden, moest de MIVG noodgedwongen tot deze toegeving overgaan. Niet vergeten dat de plaatsing van de ganse trolleybovenleiding in het centrum door de Stad Gent (te) lang in vraag werd gesteld.

(MIVG Krant)

FEBELRAIL

- Op 10 oktober 1987 vond het Forum plaats van de overkoepelende organisatie van spoorvriendenclubs FEBELRAIL. De jaarlijkse ontmoetingsdag ging ditmaal door in het Tram-museum van Schepdaal.

Hoewel bescheiden van opzet, kan het voorbij Forum toch een succes genoemd worden (het aantal bezoekers wordt geschat op ong. 500). Vooral tijdens de namiddag heerste in het museum een gezellige drukte en betoonden heel wat spoorvrienden hun interesse voor de stands van de vertegenwoordigde verenigingen.

De modulespoorbaan van de Mechelse club „De Pijl” oogstte veel succes; deze modulebaan is overigens opgebouwd volgens normen die door de modelbouwcommissie van Felberail zijn uitgewerkt.

De vereniging Amutra/Vetramu bracht d.m.v. een diamontage een overzicht van haar vele activiteiten en verwezenlijkingen (de vereniging vierde zopas haar 25-jarig bestaan!) en was zo attent gedurende de hele dag een pendeldienst in te leggen met een historisch tramrijtuig tussen de ingang van het museum en de loods waar het Forum doorging.

De Brusselse afdeling van de club C.F.C. bracht een uitvoerige demonstratie van modelbaan-scenerybouw en Febelrail zelf richtte op het eind van de namiddag nog een debat in over de Belgische spoorhobbyers (...waarbij wij met plezier hebben vastgesteld dat Rail-Revue heel wat goede

punten scoorde!).

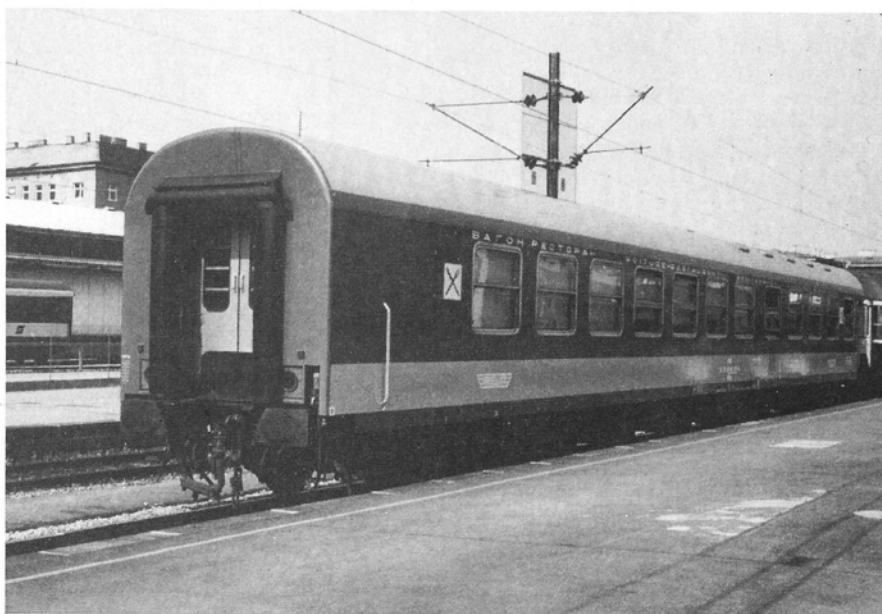
Het eerstvolgende Febelrail-Forum zal plaatsvinden op zaterdag 8 oktober 1988 (wellicht in het Antwerps Tram- en Autobusmuseum te Edegem). Hopelijk zullen er dan wat meer verenigingen vertegenwoordigd zijn van de 26 die op dit ogenblik lid zijn van de overkoepelende federatie. Te Schepdaal schitterden er in ieder geval vele door hun afwezigheid...

J.V.O.



FRANKRIJK - ROEMENIE

- Niet alle spoorwegromantiek is dood: tien jaar na het verdwijnen van de „echte” Orient Express (Parijs-Istanbul en Parijs-Athene), trein die nog materieel van de CIWL meenam, rijdt vanuit Paris-Est nog steeds een „Orient Express(z)” volgens een vaste dienstregeling. De huidige treinverbinding Parijs-Boekarest volgt nog tot op de dag van vandaag de stamlijn van haar beroemd/beruchte voorgangers, zoals die reeds in 1888 werd gereden: Parijs-Straatsburg-Kehl - Stuttgart - München - Salzburg - Linz - Wenen - Hegyeshalom - Budapest - Boekarest. Dit betekent een afstand van zo'n slordige 2.000 km en vormt meteen één van de langste rechtstreekse ritten vanuit een West-Europese stad (samen met bv. de dienst Oostende-Moskou). Naast de SNCF- en de DB-reizigersrijtuigen (deze laatste worden in Stuttgart aan de trein toegevoegd) bestaat de sleep uit Hongaarse MAV-restauratierijtuigen en Roemeense CFR-slaaprijtuigen („Vagon de Dormit” op z'n Roemeens). Bij het slepen van de trein is nog een vijfde maatschappij betrokken: op Oostenrijks grondgebied verzorgt vanzelfsprekend de OeBB de



Een MAV-restauratierijtuig (Hongarije), deel uitmakend van de Orient Express, in het Westbahnhof te Wenen op 17 juli 1987. Foto Staf Cuyt.

traktie. Waarschijnlijk legt alleen het Roemeense materieel de hele afstand Parijs-Boekarest af. S.C.



FRANKRIJK

•Voor de tweede maal heeft, op enkele jaren tijds, een Franse stad een geheel nieuw trambedrijf in gebruik genomen.

Op 5 september 1987 was het de beurt aan de stad Grenoble om met de exploitatie van start te gaan. De eerste uitbatingsdag werd gevierd met een volksbal en met een prachtig vuurwerk, afgestoken vanop de grootste boulevard van de stad.

Het nieuwe net, waarvan lijn A nu in gebruik is, wordt geëxploiteerd met dubbelgelede rytuigen met een opvallend lage, comfortabele vloerhoogte. Het hypermoderne materieel is voorzien van vier brede instapdeuren. Het bedrijf werd op sobere doch uiterst functionele wijze in het stadsbeeld ingepast. Zeer ingrijpende en bijge-

volg peperdure infrastructuurwerken konden bij de aanleg grotendeels worden vermeden.

De studie en het voorbereidende werk met het oog op aanleg en exploitatie van lijn B zijn volop aan de gang.

De uiterst gunstige bedrijfsresultaten van het bedrijf te Nantes (zie Rail-Revue nrs. 7 en 8) leggen ook voor Grenoble de weg naar mooie tramtoekomst-perspektieven open.

Het blijkt dus toch niet absoluut noodzakelijk te zijn, met een trambedrijf onder de grond te kruipen of het gewoon af te schaffen !

S.C.

TOEMAATJES :

NMBS elektrische lokomotieven reeks 23

In het onder deze titel in Rail-Revue nr. 9 verschenen en door onze lezers fel op prijs gestelde artikel beloofden wij, in de eerste alinea op blz. 17, de dienstnota af te drukken m.b.t. de inbouw van lijn-radio's in deze lokomotievenreeks.

Plaatsgebrek en... vergetelheid zorgden ervoor, dat de lezer wat deze nota betreft op z'n honger bleef zitten. Met onze oprechte verontschuldigen en onze dank voor de opletende lezers die ons op dit „hlaat" opmerkzaam maakten, drukken wij hierbij alsnog de bewuste nota af.

DIRECTION M.A.
Bureau 22-33
Section 3
TF 3632
N° 223.4.2
PB/PVE
+ annexe

Bruxelles, le 17 juillet 1967.

Atelier de Traction
cc Répartiteur M.A.

LOCOMOTIVES ELECTRIQUES 123.062 A 071. EQUIPEMENT RADIO.

Les hle 123.062 à 071 sont équipées d'un poste émetteur récepteur permettant de communiquer avec le dispatching d'Anvers et avec le répartiteur M.A. Ils sont utilisables sur la ligne Anvers-Nord - Schaerbeek et son antenne Nekkerspoel - Muizen - Louvain.

Ci-joint le mode d'emploi provisoire.

Les instructeurs et conducteurs profiteront de chaque occasion favorable pour procéder à un essai (en dehors des heures de pointe), tant pour essayer le dispositif que pour s'entraîner à appliquer strictement le code des communications radio-phoniques.

L'INGENIEUR PRINCIPAL,
Guillaume.

A placer dans le
livre d'orders n° 3

(B) 2233/46-7-67 (70) S.

De lokomotiefbouwindustrie in de streek van Luik

Op de vooravond van de 150ste verjaardag van de aankomst van de eerste trein in de streek van Luik (baanvak Tienen-Ans, opengesteld in 1838), komen we nog even terug op het artikel dat verscheen in het voorgaand nummer van R.R. over de stoomlocomotiefbouw in het Luikse.

De tekst was in feite een vertaling van een voordracht - in het Frans - die de bekende locomotiefhistoricus A. Dagant onlangs hield voor de „werkgroep spoorweggeschiedenis" te Brussel. De heer Dagant laat opmerken dat de tekst van het artikel op twee plaatsen dient aangepast, nl. :

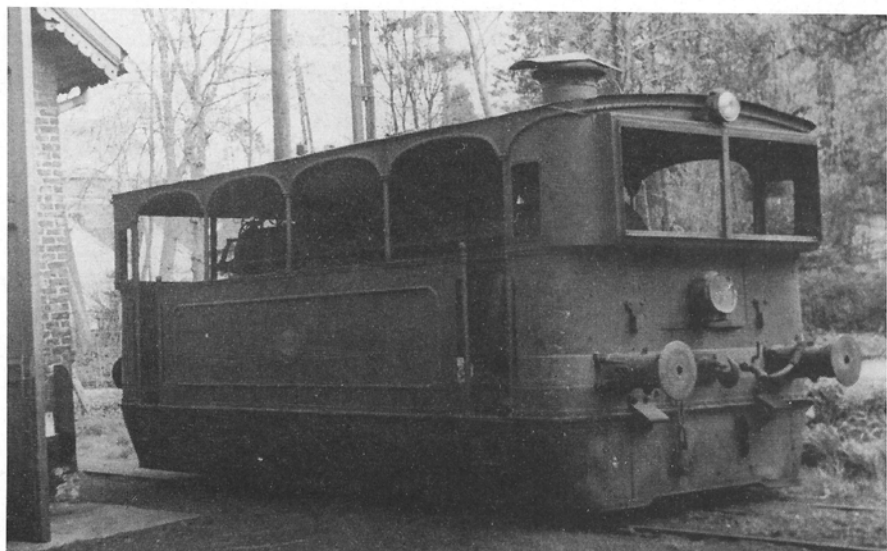
- op blz. 50 (3de kolom, i.v.m. de spoorweg naar St.-Germain) moet er staan : „de stationaire pneumatische machines" en niet „locomotieven";
- op blz. 51 (2de kolom, i.v.m. de Garratt-machines) moet er staan : „Chemins de Fer du Bas-Congo et du Mayombe" en niet de spoorwegmaatschappij „du Bas-Congo et du Katanga".

De heer Dagant is bereid, in de toekomst nog bijdragen in te zenden voor opname in R.R.; wij hopen dat de geschiedkundigen onder onze lezers dit zullen op prijs stellen !

Overigens heeft u nog een foto tegoed van een bewaard gebleven stoomlocomotief gebouwd door de „Société du St.-Léonard"; wegens plaatsgebrek kon de

foto nl. niet worden afgedrukt in het voorgaand nummer.

J.V.O.



De door de Société de Saint-Léonard in 1892 gebouwde NMVB tramlok 808 van het type 10, hier nog in dienst op de normaalsporige lijn Groenendaal-Overijse. Heden vindt men deze machine als Amutra-museumlok terug te Mariembourg. Foto door Robert Temmerman genomen te Overijse op 13 april 1957.

Spooragenda

Tijdens deze winterperiode is elke vereniging druk doende om haar nieuw programma „1988” voor te bereiden. Wij verzoeken de verantwoordelijken voor deze programma's met aandacht, ons de gegevens m.b.t. het nieuwe jaar te willen verstrekken tegen uiterst 20 februari 1988. Zodoende kunnen wij in het aprilnummer een degelijk gedocumenteerde Spooragenda publiceren, wat zowel voor de lezers als voor de verenigingen zelf van het grootste belang is!

In afwachting volgt hier in beknopte vorm een overzicht van enkele markante feiten en activiteiten over het voorbije seizoen en blikken wij - voorzichtig en met het nodige voorbehoud! - vooruit op wat ons in 1988 aan moois te wachten staat.

NMBS

Voor 1988 werden reeds verschillende ritten met historische (stoom)-treinen aangevraagd, doch nog niet definitief bevestigd. Er zal op zulke ritten eventueel worden gereden met **type 1**. In het raam van 150 jaar spoorwegen te Luik worden twee ritten aangekondigd; de eerste zou van Liège naar Waremme voeren en doorgaan op 17/18 juni 1988, de tweede heeft als reisweg Liège - Verviers - Welkenraedt - (Eupen?). Voor beide ritten wordt lok 29.013 als traktiemiddel voorzien. Tweede rit op 24/25 juni 1988.

NMBS-spoorwegmuseum Brussel Noord is voor het publiek toegankelijk van maandag tot vrijdag gedurende het ganse jaar, van 9 tot 16.30 u. Eveneens geopend op iedere eerste zaterdag van de maand, uitgezonderd op feestdagen.

BVS (Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief)

Bij deze vereniging heeft zich in de loop van het jaar 1987 een hele ontwikkeling voorgedaan. Voornaamste hoogtepunten waren hier de inhuldiging van Stoomspoorlijn Dendermonde-Puurs, de verwerving van twee dieselrangeerlokomotieven waarvan de tweede nu eveneens rijklaar kon worden gemaakt, de aankoop van een rijvaardige motorwagen uit de reeks 43 NMBS, de aankomst te Baasrode van drie niet-rijvaardige en te restaureren stoomlokomotieven, de inrichting van een permanent buffetrijtuig dat nu regelmatig met de stoomtrein wordt meegevoerd. Tenslotte is er een verheugende toename van het aantal werkende leden vast te stellen die trouw op de werk(zater)dagen en op de exploitatie(zon)dagen aanwezig zijn.

De Mijlpaal - Mechelse Vereniging voor Spoorweghistoriek

Het regionaal spoorwegmuseum van deze vereniging, gevestigd in de Centrale Spoorwegwerkplaatsen NMBS te Mechelen, is iedere laatste zaterdag van de maand vrij toegankelijk van 10

tot 17 u. Groepsbezoeken zijn mogelijk op iedere eerste en derde donderdag van de maand, tussen 13.30 en 16.30 u., doch worden best een maand op voorhand aangevraagd.

GTF (Groupement belge pour la Promotion et l'Exploitation Touristique du Transport Ferroviaire)

In onze rubriek „Het bekijken of het lezen waard” kunnen onze lezers kennismaken met het volumineuze en nu volledige werk „50 jaar reizigersvervoer”, uitgegeven door GTF in samenwerking met de Brusselse Koninklijke Belgische Vereniging van de Vrienden van het Spoor (KBVVS). Het nu verschenen eerste deel (!) is verkrijgbaar in het nederlands en in het frans.

GTF plant in de Hemelvaartsperiode 1988 een rondreis door Zwitserland, met ritten over diverse lokaalspoorwegen. Inlichtingen verstrekt de Heer J. Laterre, rue de Marchienne 68, 6110 Montigny-le-Tilleul.

MOBOV (Modelbouw Openbaar Vervoer)

Elke eerste vrijdagavond van de maand richt Mobov bijeenkomsten in die doorgaan in het Cultureel Centrum, Driekoningenstraat 126 te Antwerpen-Berchem. Modelspoordemonstraties, dia- en filmvoorstellingen over modelbouw en grootbedrijf evenals gespreksavonden zijn dan aan de orde.

Er worden op dit ogenblik drie grote modulebanen gebouwd in de schaalgroottes HO, HOe en N die de kern zullen uitmaken van de in november 1988 door Mobov te organiseren tentoonstelling te Antwerpen-Wilrijk.

Stoomcentrum Maldegem

Het winterprogramma van deze vereniging voorziet o.a. restauratiewerken aan een Poolse Chrzanow smalspoorstomer en aan een tweede Vandekerckhove machine, terwijl ook de voorbereidende werkzaamheden tot restauratie van een 3-assige normaalsporige Haine St.-Pierre stoomlok worden aangevat. Voorts wordt een 600 mm wisselcomplex aangelegd in het station van Maldegem.

Alle leden van de bij Febelrail aangesloten verenigingen worden uitgenodigd om gedurende het winterseizoen een (gratis) bezoek te brengen aan het Stoomcentrum. Vooraf telefonisch aanvragen is wel noodzakelijk (050/71.68.52).

TTA (Toeristische Tramlijn van het Aisnedal)

Na een zomerseizoen waarin wij erin gelukt zijn onze 80-jarige stoomlok elk weekend te laten rijden, gaan wij het komend winterseizoen verder met de werken voor de verlenging van onze lijn naar Dochamps.

Het nieuwe seizoen begint met Pasen 1988 en loopt tot 9 oktober.

Speciale reis voor trein-enthousiasten naar India

van donderdag 18 februari 1988 tot dinsdag 1 maart 1988. Inlichtingen

verstrekt de Heer Freddy Laheye, tel. 02/569.13.39.

Gegevens voor deze Spooragenda werden verstrekt door Febelrail en door de betrokken verenigingen/organisatoren. Noch Febelrail noch Rail-Revue kunnen als aansprakelijk worden beschouwd in geval van wijzigingen, veranderingen of weglatingen.

Lezersforum

Waarde Redactie,

Sta mij toe enkele vragen te stellen over de letter- en cijfercodes van het rollend materieel der Belgische spoorwegen waarvoor ik geen afdoende verklaring kan vinden.

- Wat betekent de hoofdletter op de zijkant der elektrische motorstellen voor reizigersvervoer?

- Valt de UIC-nummering der slaap- en leefwagens der werktreinen dienst Baan (80 Δ 88 B 9820...) onder het stelsel der goederenwagens?

- Wat is de juiste betekenis der vroegere coderingen 10/20/30 in het UIC-nummer van de dienst- en werkwagens bij de NMBS; wanneer veranderde deze code in 40 en 80?

- Welk is de betekenis der nummering „948/...” op de ex-reizigersvoertuigen, omgevormd tot dienstwagens?

- Idem voor de nummering „A 621/...” op de stoomloc's omgevormd tot vaste stoomketels?

- Bestaat er een overzicht van de evolutie van de nummering en technische aanduidingen bij reizigers- en goederenwagens alvorens het UIC-systeem in voege kwam?

- In het septembernummer van „Eisenbahn Kurier” staat een foto van een Antwerpse bekolingsinstallatie - dit in het kader van een artikelenreeks over de geschiedenis van dergelijke installaties in Duitsland. Zou iets dergelijks ook niet kunnen over de eigen spoorwegen; een beschrijving van een doorsnee Belgisch stoomlocdepot - is hierover fotomateriaal voorhanden? Ik vermoed dat dit heel wat modelbouwers zal interesseren.

- Bestaat de mogelijkheid enkele artikels te wijden aan de typische werktreinen van de dienst Baan (b.v. de samenstelling van de onkruidverdelginstrein)? Tot slot wil ik nog de redactie van Rail-Revue gelukwensen met haar doorzettingsvermogen: doe zo voort!

Axel Vermeulen, Mechelen

Met betrekking tot de eerste zes vragen sturen wij u zo spoedig mogelijk een persoonlijk antwoord. Vragen 7 en 8 zullen wij graag in het raam van één of meerdere bijdragen in Rail-Revue behandelen, doch wij verzoeken onze lezers, die over documentatie en/of foto's over deze onderwerpen zouden beschikken, met aandacht ons deze voor publicatie beschikbaar te willen stellen. Reacties graag aan redactie Rail-Revue, Vosstraat 43, (B)-2200 Antwerpen.

Geachte Heer,

Met grote interesse heb ik in Rail-Revue nr. 10 het artikel over de tram in Wuppertal gelezen. Doch, daar waar het gaat om het rollend materieel slaat de auteur de bal even mis.

Inderdaad bestond het wagenpark nog uit 8 enkelrichting en 7 dubbelrichtingwagens. Hierbij dient opgemerkt te worden dat alle éénrichtingwagens originele trams uit Wuppertal zijn, waarvan 4 rijtuigen ontstonden uit vierassige „Grossraumwagen”. Uiterlijk waren deze wagens herkenbaar aan hun smalle, rechte front. De 4 overige éénrichtingrijtuigen hadden het typische Düwag-front met de schuine ruit.

De 7 tweerichtingrijtuigen, alle afkomstig uit Dortmund (met smalle fronten) werden gebouwd door de firma Hansa Waggonbau G.m.b.H. uit Bremen, uitgezonderd de 3825 (op 30 mei 11. als partytram uitgedost) die wél door Düwag werd gebouwd. Slechts één tram (3831) kwam uit Karlsruhe, welke stad het voertuig op zijn beurt dan reeds had overgenomen uit... Dortmund. Een derde-handsje dus!

De originele Wuppertalse trams (éénrichtingrijtuigen) werden verkocht aan het trambedrijf van Graz.

Voor de overige wagens (tweerichtingwagens uit Dortmund) had enkel de sloper nog interesse.

De slijpwagen 3241 werd op 21 mei 1987 verkocht aan een Deens tram-museum, in Roskilde, alwaar de wagen zal ingezet worden als slijpwagen voor het museumtraject!

Terloops wou ik nog vermelden dat er nog steeds wagens van de vroegere Wuppertalse trambedrijven min of meer dienstvaardig verkeren bij andere bedrijven:

- bij de Rheinbahn Düsseldorf: werk-wagen 5201 (elektrische locomotief) (ex-Wuppertal 601, ex-Barmer Bergbahn V).

- bij de EVAG, Essen: museumwagen 105 (ex-Wuppertal 105, ex-Bergische Kleinbahnen). Deze wagen is eigendom van de BMB.

Ook uit Remscheid en Solingen zijn nog her en der trams te vinden.

Tot zover deze kleine aanvulling op uw artikel.

Met vriendelijke groeten,

E. Cassiers, Hoboken

Tot zover de meer dan alleen maar interessante aanvulling van de Heer Cassiers, waarvoor wij hem van harte danken. Wij laten hem, in een schrijven dat ons nu het verschijnen van Rail-Revue nr. 9 bereikte, nog even aan het woord omtrent iets heel anders:

Geachte Heer,

Hobby beleven, inderdaad!

Over dit thema wou ik nog graag het volgende kwijt.

Oorspronkelijk dacht ik dat trein/tram/bushobbyisten normaliter toch geïnteresseerd waren in het gebeuren hieromtrent.

Als jeugdige hobbyist heb ik reeds

meermaals kunnen ondervinden welk een „prettige” samenwerkingsgeest er soms heerst tussen de verschillende mede-hobby-beoefenaars onderling. Ik heb dan ook al vlug mijn eerste veronderstelling herzien; thans geloof ik er nog nauwelijks in.

Verscheidene personen voelen zich pas interessant wanneer zij uit hun hobby munt kunnen slaan. Tevens wordt er veel over en weer en naast mekaar heen gepraat over hoe het dan wel of niet zou moeten en daar blijft het dan meestal ook bij, tenzij er wat aan verdiend kan worden.

Zelf een initiatief nemen stuit al gauw op (negatieve) kritiek nog vooraleer er enig resultaat te zien is.

En dan zou men nog wensen dat we ons voor het Belgisch spoor (zowel grootbedrijf als modelbouw) interesseerden. Dit is gewoon absurd met een mentaliteit waarbij de een niet voor de ander wil onderdoen en waarmee men zodoende zijn eigen ruiten inslaat.

Deze houding vind ik zeer jammer, temeer daar het er in onze buurlanden wel héél anders aan toe gaat.

Hoogachtend,

E. Cassiers, Hoboken

Ook voor dit schrijven zijn wij dank verschuldigd. Wij achten nu het ogenblik gekomen om de „discussie” over hobby-beleving af te sluiten en te starten met de „dialog”: de wisselwerking tussen lezers en redactie kan de inhoud van Rail-Revue slechts ten goede komen en interessanter maken. De Heer Cassiers heeft hier zelf het goede voorbeeld gegeven. Wie volgt?

• Geachte Heer,

Mag ik zo vrij zijn naar aanleiding van Rail-Revue nr. 9 jullie team proficiat te wensen met dit nummer. Ik was vooral tevreden over de beschrijving van elektrische lok reeks 23 en eveneens over de HO-bovenleiding naar NMBS-voorbeeld. De beschrijving tussen werkelijkheid en model was zeer grondig en gedetailleerd.

P. Depoorter, Oostkamp

Uw schrijven zal de Heren Mahieu en Temmerman (evenals mezelf) ongetwijfeld veel genoegen doen! Door zulke spontane reacties kan de lezer zijn waardering uitdrukken voor de inspanningen die schrijvers, fotografen en tekenaars tijdens hun vrije tijd leveren, teneinde hun kennis en ervaring aan anderen mede te delen. Nog van harte bedankt voor uw kaartje!

Rail-Revue wenst zijn lezers, zijn medewerkers en alle trein-, tram- en busvrienden een voorspoedig hobbyjaar 1988!

Foto voorpagina: Fragment van de magnifieke trammodelbaan op schaal 1/100 van de Brit Don Sibley, die met dit werkstuk reeds meermaals zowel de Britse als de internationale hobbyers haalde. Alles is zelfbouw, ook het model van het in 1930 door de Ateliers de Seneffe gebouwde NMVB motorrijtuig 9834. De verregaande liefde voor het kleinste detail moge blijken uit de „inhoud” van het uitstalraam van het winkeltje. In dit nummer een bijdrage over deze modelbaan door Guy Van Meroye, die ook de dia voor onze kleurenprent fotografeerde.

Onze kleurenposter: Foto genomen tijdens een excursie, ingericht door de GTF. De trein was samengesteld uit dieselmotorwagens 4407 en 4507 van stelplaats Latour en een tussenrijtuig type 734. Sinds de invoering van het IC/IR-plan rijden op het baanvak Virton-Athus geen reizigerstreinen meer in normale dienst. Ook het kandelaarsein dat de inrit regelde van het station Virton St.-Mard is intussen reeds verdwenen... Dia Jef Van Olmen, 5 april 1986.

Foto achterpagina: Op 27 september 1987 - uniek in de annalen van de Belgische spoorweggeschiedenis - kwam de privé-stoomlok 140-C-231 van de Franse vereniging Ajecta met een volle reizigerstrein uit Paris Nord op bezoek te Mariembourg. De trein passeert hier het stemmige kerkje van het Belgische Villers-la-Tour. Merk op dat de kerktoeren geen uurwerken heeft, doch van zonnepijlers is voorzien! Foto Ronald Mardaga.





4407

4