

RAIL-REVUE

met gratis LOSSE kleurenposter



Driemaandelijks tijdschrift voor de tram- en treinhobby

Vierde jaargang - Nr. 13 - juli 1988 - ISSN 0773-0713

Prijs per nummer 150 F

DE RODE TRAM - HET BENELUXMATERIEEL - AFSCHIED VAN DE GELE TRAM - SPOOR-
TOERISME IN DE JAREN DERTIG - REEKS 62 IN HO - BENELUXMATERIEEL IN HO -
EERSTE DAG/NACHT LICHTSEINEN - BRAND ! - RAIL-AKTUEEL - SPOORAGENDA

Afgiftekantoor 2600 Berchem (Antw.) 1

RAIL- REVUE

Redaktie 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

Prijs 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 abonnee schriftelijk wordt opgezegd ten laatste een maand voor het verstrijken van zijn abonnement.

De redaktie 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 redaktie of van de verantwoordelijke uitgever van het tijdschrift.

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

Correspondenten Nederland : A. Hermans, J. Oskam

Coördinatie : G. Cuyt

Photosetting :
Fotozetterij Jorissen, Schoten
Selectie kleurendruk :
Fotogravure Vergouts, Wommelgem
Druk en verspreiding :
Monopress, Borgerhout

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

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

Groeien ondanks alles !

Het eerste nummer van onze vierde jaargang verschijnt vrij kort nadat bij de spoorwegen de nieuwe dienstregeling in voege kwam. Die wijziging in het dienstenrooster heeft, jammer genoeg, zowel in dit als in de voorbije jaren telkens vrij ingrijpende en meestal negatieve veranderingen in het spoorwegland- schap tot gevolg gehad. Hier en daar zijn echter - gelukkig - ook enige positieve ontwikkelingen te noteren : zo werden o.a. sommige kleinere stations en halte- plaatsen opnieuw voor de reizigersdienst geopend en nam de NMBS nieuwe elektrische reizigers-motorstellen in dienst.

Een nieuwe dienstregeling gaat - en dit is intussen de laatste jaren „traditie” ge- worden - gepaard met het sluiten van lijnen en met de buitendienststelling van bepaalde lokomotievenreeksen. Op zijn beurt werkt dit, in de weken vooraf- gaand aan de te verwachten of zekere verdwijningen, een koortsachtige akti- viteit van de spoorwegfotografen in de hand, teneinde nog ultieme plaatjes te kunnen schieten op bepaalde lijnen en/of van sommige lokomotieven(reeksen). Enig resultaat hiervan vinden onze lezers in een deze maal uitgebreid „Rail-aktueel”.

Met Rail-Revue gaat het langzaam maar zeker meer en meer de goede weg op : tijdens het voorbije halfjaar hebben wij reeds vele nieuwe abonnee's mogen note- ren en is het tijdschrift ook in omvang blijven groeien. Onlangs werd gestart met een uitgebreide folder-campagne die nieuwe lezers ter kennismaking enige klei- ne voordelen biedt. De eerste reacties op deze campagne - die nog tot het einde van dit jaar zal lopen - geven goede hoop op een verdere uitbreiding van het lezersbestand. Tenslotte is bij deze positieve ontwikkelingen de wel zeer belang- rijke beslissing van één der grotere Belgische verenigingen te vermelden, die met de publikatie van haar tijdschrift ophield en haar leden als compensatie Rail- Revue aanbiedt. Ook deze ontwikkeling - voorlopig nog voor een proeftijd van één jaar - kan ons blad slechts ten goede komen. Wel dient hierbij duidelijk te worden gesteld, dat zowel deze vereniging als ons tijdschrift hun absolute onaf- hankelijkheid ten opzichte van elkaar behouden.

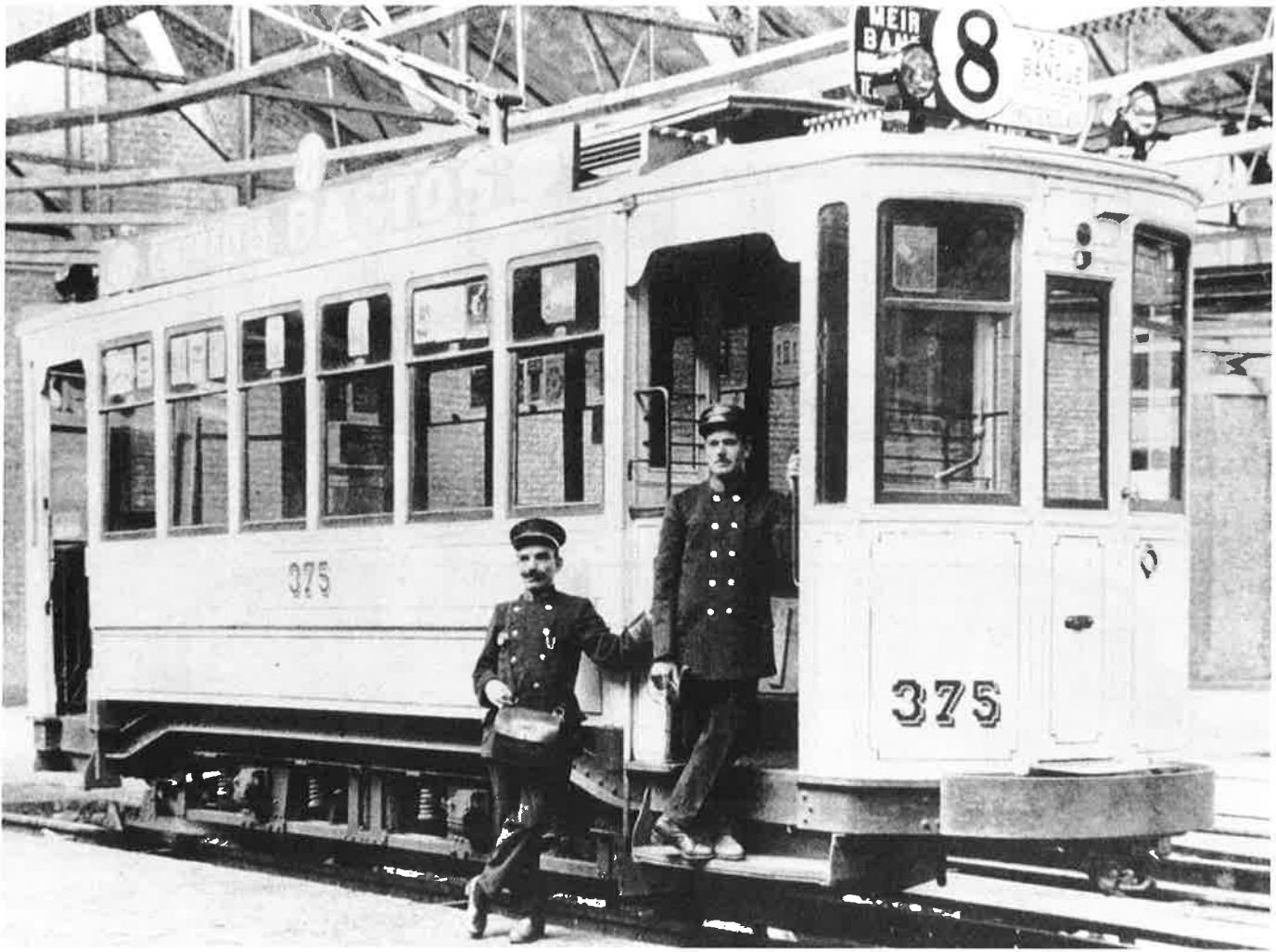
Rail-Revue zit dus duidelijk „in de lift”. Dit moet voor mezelf en voor allen die hun belangloze medewerking aan dit blad verlenen een stimulans bete- kenen om in de toekomst en in de mate van het mogelijke nog beter te doen. Wellicht is de tijd niet meer zo ver af, dat wij een bescheiden begin kunnen ma- ken met het publiceren van kleurenreproducties IN het tijdschrift. Om dit doel te bereiken hebben wij echter nog heel wat méér nieuwe lezers nodig en zou ook de vakhandel ons enige publiciteit kunnen toevertrouwen.

Het gezegde indachtig dat men niet verder mag springen dan z'n stok lang is wachten wij, wat de voorgaande zin betreft, rustig de gebeurtenissen af !

Staf Cuyt

INHOUD VAN DIT NUMMER

Groeien ondanks alles !	blz. 2
De rode tram (V)	3
Het Beneluxmaterieel (IV)	7
Antwerpen: Afscheid van de gele trams	14
Spoortoerisme in de jaren dertig	16
De opvolger: De NMBS-diesellokomotieven reeks 62 van Roco in HO	20
HO-nieuwtjes	21
Het Beneluxmaterieel in HO - deel I	22
Historische foto's uit privé-verzamelingen	24
Het bekijken of het lezen waard	26
De eerste dag/nacht lichtseinen op een Belgische stoomlijn	27
Brand !	28
Rail-Aktueel	29
Spooragenda	38
Lezersforum	39



Berchem, loods Groenenhoek. Rijtuig 375, nog in de uitvoering van de periode 1921-1928, met koersbord van lijn 8 (Meir - Te Boelaerpark). Deze opname werd gemaakt tussen 1921 en 1 oktober 1926.

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

De rode tram (V)

HET ROLLEND MATERIEEL VAN LES VICINAUX ANVERSOIS

De motorrijtuigen-reeks 21 tot 25

Vanaf mei 1911 tot en met februari 1912 bouwde de Compagnie Générale des Tramways d'Anvers (CGTA) voor Les Vicinaux anversoïes nog vijf twee-assige motorrijtuigen in haar Centrale Werkplaats, Grotehondstraat. De CGTA bleef echter eigenares van de motorrijtuigen. Bij Les Vicinaux anversoïes droegen zij de nummers 21 tot en met 25.

Deze twee-assers waren, evenals de draaistelmotorrijtuigen, in het karmijnrood geschilderd en hadden eveneens twee reisafdelingen: een eerste klasse-kompartiment met zes zitplaatsen en een tweede klasse-afdeling met 12 zitplaatsen. Bij levering hadden de rijtuigen de volgende kenmerken:

Spoorwijdte: 1,067 m
Totale lengte over de buffers: 8,812 m
Lengte koetswerk zonder platformen: 5,000 m
Grootste uitwendige breedte: 2,200 m
Hoogte rail-dak: 3,520 m
Aswijdte: 2,100 m
Leeggewicht: 11.800 kg
Op elke as een motor Accc 50 T - VI - 35 PK
Handrem

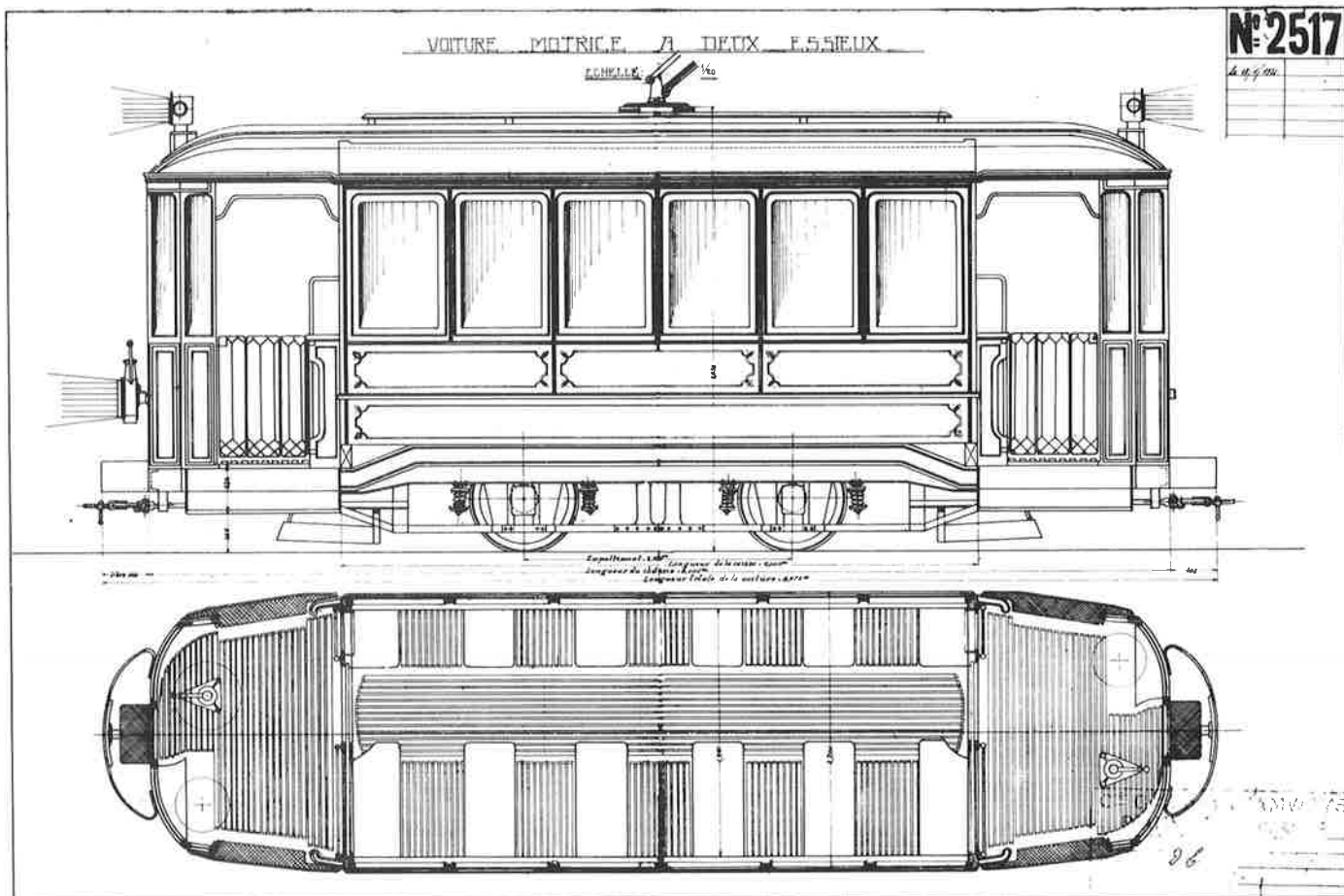
Over de inzet van deze rijtuigen op de Vicinaux lijnen is weinig of niets meer bekend. Wij mogen echter wel aannemen dat zij meestal in dienst werden gesteld als versterkingsrijtuigen op dagen van grote toeloop tijdens de zomermaanden. Wij mogen daarbij niet vergeten dat de trams naar Schoten en Brasschaat bij mooi weer druk bezet waren: de Antwerpenaar ging immers in deze gemeenten zijn zondagse wandeling

maken (o.a. in de omgeving van het Grand Hotel de Schootenhof, nu Iepenburg).

Na de overname van de Vicinaux anversoïes-lijnen door de NMVB, in januari 1921, kwamen de rijtuigen terug naar de CGTA. Vooral de rijtuigen in dienst werden gesteld op het Antwerpse stadstramnet ondergingen zij de nodige aanpassingen. Zij kregen koersborden en lantaarns boven op het dak. De ronde koplamp, één langs elke kant boven het front van het rijtuig, verdween. Ook werd het eerste klasse-kompartiment afgeschaft.

Verder kregen zij de crème-kleur van de andere stadstramrijtuigen en werden de wielen aangepast voor meterspoor. Zij werden genummerd van 374 tot en met 378.

In de periode 1928-1929 werd een aanvang gemaakt met de verbouwing van de platformen van deze rijtuigen (in dezelfde hoekige vorm als de overige tramrijtuigen van de maatschappij), gesloten door middel van houten plooidertjes. Het chas-



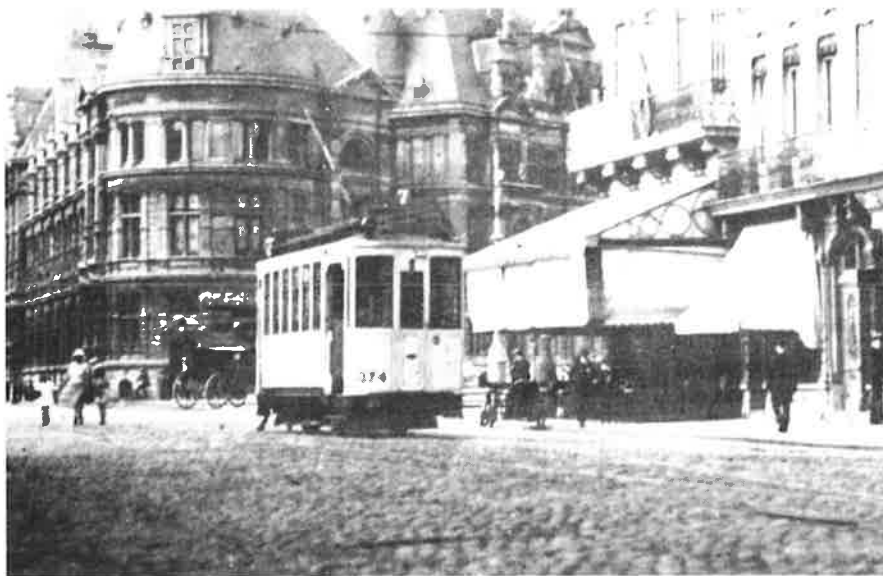
Overzichtstekening van de motorrijtuigen 374-378 (periode 1921-1928). De koersborden ontbreken op de tekening.

sis werd aangepast en verlengd, ten einde een grotere aswijdte te bekomen (van 2,100 m naar 2,500 m). Zeer eigenaardig is de vaststelling dat de aswijdte van de 374 slechts tot op 2,400 m werd gebracht. In juni-juli 1934 kregen al deze trams de luchtrem van het type Knorr, behalve de 374. Deze kreeg ze eerst

op 9 juni 1936. Nadien ondergingen de rijtuigen geen belangrijke wijzigingen meer. Op 31 december 1946 ziet de toestand van de trams er als volgt uit :
 - gewoon wagentype (27 staanplaatsen en 16 zitplaatsen);
 - 374, 375 en 376 : 2 motoren van 35 PK elk (ACEC 50 T - VI);

- 377 en 378 : 2 motoren van 20 PK elk (ACEC T - II). Vier rijtuigen (375 tot en met 378) werden afgevoerd op 1 november 1955, gevolgd op 27 maart 1959 door de 374, die nog geruime tijd na de Tweede Wereldoorlog dienst heeft gedaan als lesrijtuig voor het personeel.

(wordt voortgezet)
 E. Keutgens
 januari 1988



Antwerpen, Nationale Bank/Mechelsesteenweg. De 374, als bijdienst op lijn 7, rijdt richting Berchem. Het rijtuig verkeert hier nog in de toestand van voor de grote verbouwing van 1928-1929, zodat de foto genomen werd in de jaren twintig.

De motorrijtuigen-reeks 1 tot 20

Naar aanleiding van de eerste vier bijdragen over deze motorrijtuigen ontvingen wij enkele reacties van lezers. De auteur dankt hen langs deze weg voor hun gewaardeerde medewerking.

Een eerste mededeling kwam van Mgr. F. Cammaert, intussen overleden :

„Alhoewel ik de hypothese betreffende de 9688 als mogelijk blijf beschouwen, is er een nog veel eenvoudiger uitleg mogelijk : 9688 zou eind 1936 te Eupen zijn verschroot (vermits ik deze wagen in 1937 en 1938 te Eupen niet terugzag) en het nummer werd aan de in aanbouw zijnde wagen te Merksem gegeven.”

De heer J. Van Dyck uit Ekeren schreef ons :

„In de jaren 1947-1948 woonde ik op de Turnhousebaan in Deurne en zag alle dagen 9638, op lijn 40, voorbij mijn deur rijden. Voor zover ik weet heeft hij altijd koersborden gedragen en nooit een filmkast. De 9640, die ook alle dagen passeerde, was voorzien van vier ijzeren bevestigingspinnen voor koersborden, maar heeft, voor zover ik mij herinner nooit koersborden gedragen. Dit rijtuig was steeds voorzien van een klein bordje op het voorbalkon : 41 Oostmalle - Turnhout (ook als het richting Antwerpen reed !).”

Nota van de auteur : intussen zijn we in het bezit gekomen van een foto van de 9638 met koersborden.

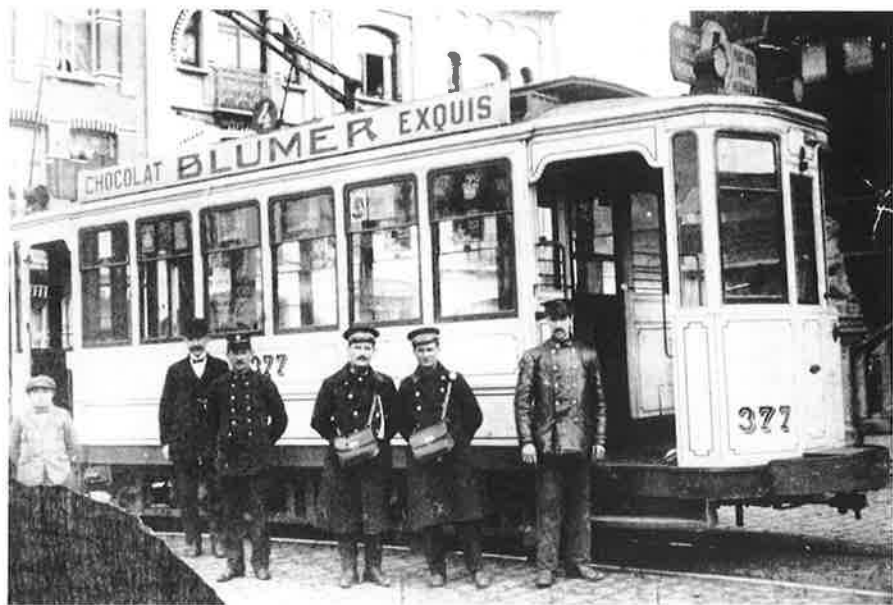
De heer Theo Beerts uit Brasschaat zond ons eveneens een uitgebreide bijdrage over de VA-rijtuigen en de Odessa's :

„Na het lezen van de prachtige uiteenzetting over de Rode tram door onze vriend Eric, is het mij wellicht toegestaan als gepensioneerd NMVB-agent enkele bijkomende inlichtingen neer te schrijven.

Vooreerst : wij als NMVB-ers noemden de ex-Rode trams kortweg de TA's, terwijl deze rijtuigen door het TA-personeel V.A.'s werden genoemd. Zo bestonden er tot in de laatste wereldoorlog twee soorten trammannen : deze van de „Rooie tram” of de NMVB-personeelsleden en deze van de „Gele tram” of het TA-personeel. Beide benamingen (alle trams waren intussen al lang in het geel geschilderd) zijn - bij de aanwerving van jonge agenten tijdens de oorlog en het op rust gaan van de ouderen die nog met of aan de „Rooie” enerzijds en de „Gele” anderzijds gereden of gewerkt hadden - verdwenen. De ouderen spraken nog van de „Compagnie”, terwijl wij reeds spraken van de „Maatschappij”.

Omstreeks 1935 - Wereldtentoonstelling te Brussel - is men bij de NMVB de filmkast gaan invoeren. Deze werd voor het eerst toegepast bij de omvorming van de drie-assige Odessa's, die werden voorzien van een rechte kop. Daar de filmkast een algemene tendens zou worden, werd zij ook toegepast op de TA's en op de Seneffe's.

Enkel de TA's 9637, 9641 en 9644, evenals ons „buitenbeentje” 9688 - die reeds voorzien was van rechte koppen en een „moderne” kast - kregen een filmkast. De plaatsing van filmkasten op TA's en Seneffe's werd omstreeks 1936-1937 stopgezet, toen de maatschappij begon met de modernisering van de 3-assige Odessa's tot 4-assige



Hoboken, Kioskplaats, tussen 1921 en 1928. De 377 in dienst op lijn 4 (Groenplaats - Kiel - Hoboken).

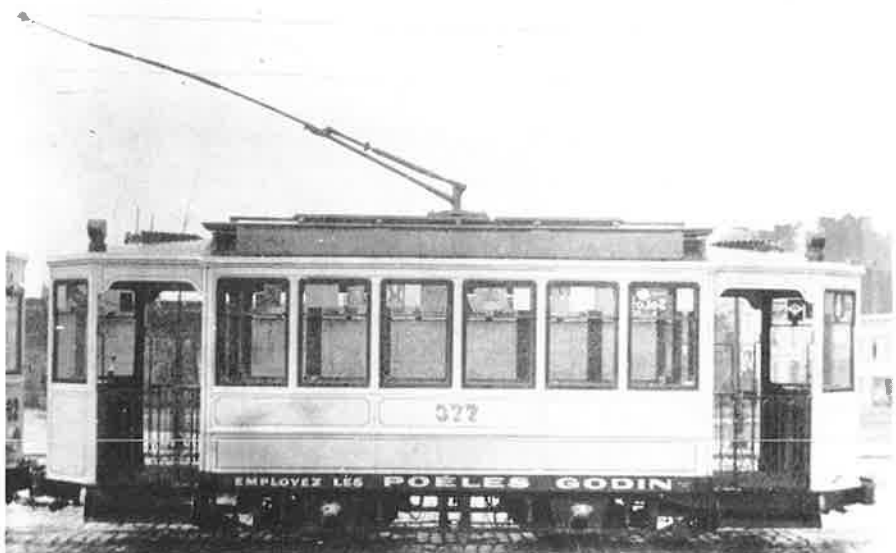
standaardrijtuigen. Een werk dat voorrang kreeg op al het andere.

Inmiddels was de metalen reeks 10148-10159 te Merksem in dienst gekomen - reeks die later werd vervangen door 10188-10199 - en vernieuwde men zes Odessa's naar het model van de nieuwe metalen rijtuigen, nl. de nummers 9656 en 9660 tot 9664. Intussen waren vijf „rondkoppige” Odessa's niet gewijzigd geworden : zij werden afgesteld in de stelplaats te Lier. Zes Odessa's waren afgestaan aan de Groep Leuven (Haacht). Zodoende bleven er 19 koetswerken over die dienden te worden aangepast als standaardrijtuig. De originele Odessa-rijtuigkast werd op een lang recht chassis geplaatst en de rechte koppen vooruit gebracht, waarna

een breed tussenstuk op het platform werd geplaatst, tussen de rijtuigkast en de rechte Odessakop. Men had echter slechts 18 nummers in de Odessa-reeks beschikbaar en 19 koetswerken. Zo werd dan aan het 19e het nummer 9688 gegeven en hernummerde men de eerdere 9688 omstreeks 1939. De Odessa's 9654-9657 en 9688 waren voorzien van een grote filmkast : die hadden ze voordien als 3-asser niet gehad.

Keren wij nu even terug naar onze TA's.

In 1941 kwam TA 9638 op de baan, uitgerust met nieuwe draaistellen, vier motoren en een luchtrem. Deze verbouwing zou in Brussel gebeurd zijn, wat verklaart waarom de luchtremslang voor de verbinding met de bijwagens rechts op het front stond,



Antwerpen, J. Van Rijswijcklaan, 1930. De 377 na de verbouwing van 1928-1929, echter nog met metalen hekken voor het afsluiten van de balkons.



Rijtuig 374, na de Tweede Wereldoorlog, als leswagen voor het personeel. Origineel archief MIVA. Alle documenten behoren tot het archief Keutgens.

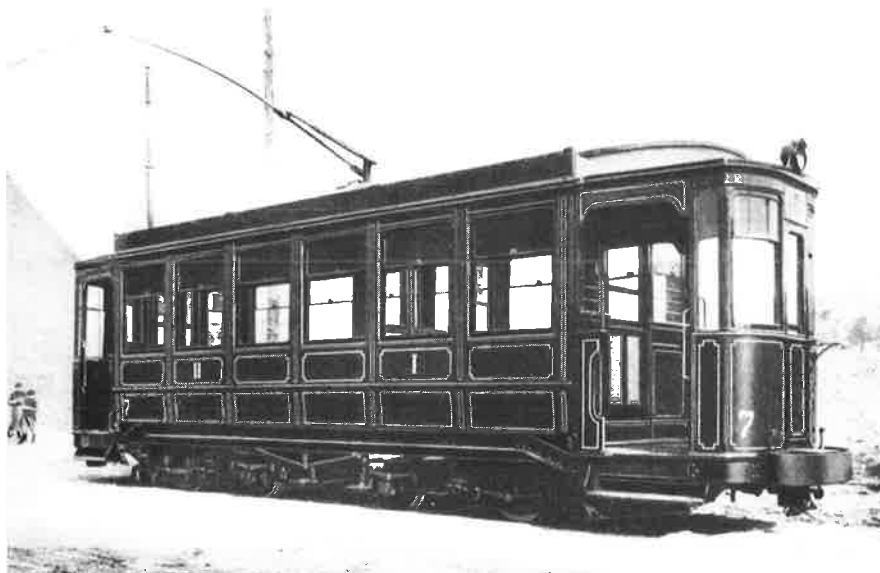
waar deze in de Groep Antwerpen links stond.

De 9636 is in 1942 als 4-motorige in dienst gekomen, doch hier werden lange zijplaten aan de kast bevestigd. Dit bleek geen succes te zijn: het rijtuig werd immers omwille van de nieuwe draaistellen ontdaan van zijn chassisspanten, daar de grotere draaistellen in bochten tegen deze spanten kwamen en ze verwrongen.

Het chassis van een TA was opgebouwd uit U-ijzer van slechts 160 x 80 mm, terwijl dit bij Seneffe's, Odessa's en Standaarden 200 x 80 mm was. De spilafstand tussen de draaistellen bedroeg 4 m met een overbouw van 3 m. Dit resulteerde in een doorbuiging van het chassis.

Omstreeks 1950 werd de 9635 ontdaan van zijn bissels en voorzien van draaistellen, vier motoren, klaxon en luchtrem. Wat andere rijtuigen niet hadden kreeg 9635 wel: een stoel voor de wattman! Het rijtuig werd ondergebracht in de stelplaats Heist-op-den-Berg en deed daar 's morgens een rit - voorzien van twee grote en twee kleine bijwagens - naar Mechelen en verder naar Antwerpen, met inrit aan de Groenendaallaan. 's Avonds gebeurde dit in omgekeerde richting.

Waarom men de 9635 niet gemoderniseerd heeft zoals de andere Odessa's volgt naar mijn mening uit het feit dat: 1. de kast zes ramen had; 2. de kast smaller was dan deze van een Odessa; 3. de binnenschikking geheel verschillend was. Kortom:



Een mooie opname van motorrijtuig 7 van Les Vicinaux anversois in zijn originele uitvoering. Het dokument is afkomstig uit het foto-archief van ACEC-Charleroi. Verzameling E. Keutgens.

een vreemde eend in het hoenderhok.

Bij de afbouw van de TA's, in de late jaren vijftig, is nog een onbegrijpelijke vernummering gebeurd. Zo werd de 9641 met filmkast en brede waterlijst onder de ramen, nog hernummerd in 9638. Zodoende kreeg men 9638 nog met een filmkast te zien. Waarom nog hernummeren wanneer het einde toch nabij was?

Hoe is men nu aan draaistellen en motoren voor de viermotorige TA's gekomen?

Voor twee rijtuigen (9636 en 9638) werden de bogies en de motoren geleverd door Brussel (Eloystraat). Voor de andere negen wagens zijn de chassissplaten geleverd door Brussel aan het Werkhuis te Merksem, dat ook de draaistellen monteerte. De motoren verkreeg men als volgt: 18 motoren van de overblijvende 9 TA's (waaronder 9635); 8 motoren van de 4 Seneffe's die in Duitsland waren opgebrand tijdens de oorlog en waarvan enkel chassis, motoren en wielen zijn weergekeerd (9700, 9703, 9707 en 9708); 10 motoren van de 5 Odessa's die niet waren omgevormd en die in de stelplaats van Lier stonden afgesteld (nummers onbekend, doch er was wel een 9653 bij, door ondergetekende mede gesloopt).

Dit leverde een totaal van 36 motoren en 36 wielstellen op, te gebruiken voor de viermotorige TA's.

Zoals gezegd werd de eerste viermotorige TA (9638) in dienst gesteld in 1941, de 9636 eind 1942. Men moest echter wachten tot 1945 vóór de 9639, aldus uitgerust, in dienst kwam. Dit rijtuig kreeg als eerste de dubbele leiding met automatische rem: hier werden de luchterslangen voor de bijwagens geplaatst volgens de Antwerpse normen, nl. dunne darm (dienstrem) links, dikke darm (automatische rem) rechts.

Volgens oudere gepensioneerden zou de originele 9688 (ex-20) in deze toestand nooit op de lijn geweest zijn en werd hij enkel aangewend als manoeuvre rijtuig. Destijds zou het gezegde geweest zijn: „Pakt den 1 maar” analoog aan de rijtuigen op lijn 1 van de stadstram.”

Theo Beerts

Tot slot wijzen wij de lezer op een kleine verbetering die dient aangebracht te worden in RR 11/88 - blz. 79: Er staat: Hoelang de bouw van de ex-LVA 9688 heeft geduurd... Moet zijn: Hoelang de bouw van de 9688 heeft geduurd...

E. Keutgens

HET BENELUXMATERIEEL (IV)



HLE 1181 met Benelux-trein 157 (Amsterdam - Antwerpen Centraal - Brussel Zuid) in het station Berchem op 8 oktober 1986. 1181 was mede van de eerste machines van haar soort die werd ingezet op de toen precies vijf dagen bestaande dienst met het nieuwe materieel. Foto Jan Mahieu.

In deze laatste bijdrage besteden wij aandacht aan het huidige Benelux-materieel (lokomotieven reeks 11 en treinsamenstelling) evenals aan de samenstelling van de intussen verdwenen „klassieke” Benelux-trek/duwstellen.

Reeds in Rail-Revue nr. 4 (maart 1986) publiceerden wij een uitgebreid overzicht van de technische karakteristieken m.b.t. de loks van de reeks 11, reden waarom wij ons in deze slotbijdrage zullen beperken tot een eerder summier overzicht van de karakteristieken van deze lokreeks. Ten behoeve van de modelbouwer publiceren wij daarentegen wel een gedetailleerd schilder- en opschriftenschema van de reeks 11, evenals de officiële NMBS technische steekkaart.

Ook bij de treinsamenstellingen worden, aan de hand van originele NS- en NMBS-dokumenten, tekeningen opgenomen van de klassieke evenals van de huidige Benelux-rijtuigen.

ELEKTRISCHE LOKOMOTIEVEN REEKS 11

EEN MOOI BELGISCH PRODUKT

De lokomotieven van de nieuwe Beneluxstellen werden geleverd door de NMBS, gezien de grote ervaring die onze nationale maatschappij tijdens de voorbije kwarteeuw met meerstroomlokomotieven had opgedaan. Het concept van de reeks 11 lag voor de hand: men beschikte immers sinds kort over de nieuwe lokomotieven van de reeksen 27 en 21, waaruit met slechts een minimum aan aanpassingen een raszuivere tweestromer kon verwekt worden. Zodoende kwam in november 1985 de eerste door BN te Nivelles en Acec in Charleroi gebouwde lok van de reeks 11 op het spoor.

De reeks 11 vormt de eerste en tot op heden enige lokomotievenreeks die zowel het geel van de NS als het nieuwe wijnrood van de NMBS voert, een symbool voor de hechte

samenwerking tussen beide maatschappijen bij het tot stand komen van de nieuwste generatie Benelux-materieel. Deze mooie kleurstelling werd trouwens ook konsekwent op de nieuwe rijtuigen aangebracht.

Teneinde verwarring met de bestaande lokomotievenreeks 11 van de NS te voorkomen kregen onze nieuwelingen de eerder ongebruikelijke nummering 1181-1192 toegevoegd.

Aanvankelijk werd de reeks 11 tijdens de inrijperiode ingezet op de relatie Antwerpen - Moeskroen, waarbij M4 rijtuigen werden gesleept.

Bij de opendeurdagen op 26 april en 4 mei 1986, ter gelegenheid van honderdvijftig jaar spoorwegen te Antwerpen, zorgde de NMBS in Antwerpen Centraal voor een primeur door zowel een stuurstand en een eerste klasserijtuig van de NS als een lokomotief reeks 11 van de nieuwe generatie Benelux-materieel tentoon te stellen. Een gebeurtenis die onze maatschappij alleszins in dank werd afgenomen! De officiële inhuldiging van het

materieel vond plaats op 2 oktober 1986. Bij deze gelegenheid kwamen twee gedeeltelijke rijtuigstammen naar Antwerpen Centraal, één uit Roosendaal en één uit Brussel. Ieder van deze stellen had een verkeersminister aan boord, wat, gezien het feit dat in Nederland een dame de plak zwaait bij Verkeer en Waterstaat, aanleiding gaf tot één van de meest warme omhelzingen die ooit op de historische perons van Antwerpen Centraal waren te bewonderen.

Daags nadien, 3 oktober 1986, volgden de eerste ritten in de normale reizigersdienst, waarbij het nieuwe materieel in den beginne de treinenparen 157/186 en 167/193 voor zijn rekening nam. Op 30 november 1986 kwamen twee stellen het eerste vervoegen, gevolgd door twee andere op 1 februari 1987. Op 5 april 1987 kwamen de laatste drie stellen in dienst, zodat het totale effectief nu acht stuks bedraagt.

De vier resterende lokomotieven reeks 11 worden voor andere sleptaken gebruikt ofwel, indien de nood aan de man moest komen, als reserve-machines achter de hand gehouden.

ENKELE TECHNISCHE KARAKTERISTIEKEN

De twaalf lokomotieven (1181-1192)



„Beneluxtrein” bestaande uit een NMBS Eurofima pakwagen en vijf DB rijtuigen getrokken door nieuweling 2701...

van de reeks 11 zijn Bo-Bo machines met een thyristor-gestuurde regeling van de motorstroom, geschikt voor 3000 en 1500 V gelijkstroom. De laagspanningsenergie, o.a. voor de compressoren, wordt geleverd door twee statische omvormers van elk 55 kW, die telkens worden uitgeschakeld en weer worden gestart als de compressor of de ventilatoren

moeten aanlopen. De lokomotieven zijn voorzien van een luchtdroger en van flenssmering. Lengte over de buffers : 18.650 mm Massa : 85 ton Wioldiameter : 1250 mm Continu vermogen : 3130 kW Max. aanzettrekkracht : 234 kN Max. snelh. met trein : 160 km/h Max. snelh. als losse lok : 120 km/h

Lokomotief reeks 11

ALGEMEENHEIDEN		MECHANISCH GEDeelTE		ELEKTRISCH GEDeelTE	
Effectief :	12	Bouwer :	Spoor- en Metaalconstruct. (B & N) te Nivelles.	Tractieuitrusting :	Huiprestellen :
Type :	BoBo	Jaartal van de bouw :	1985/1986	Bouwer :	ACEC Charleroi
Volledige massa :	ton 85	Bemering :	Autom. rem bij dienst en rechtstr. rem bij rangering, noodrem werkt op de automatische leiding. Elektrische rhéostatische hulprem. De automatische rem bevat het regime "doelersen - reizigers" en het regime "lage druk" (2 druktrappen).	Type :	Aanzetuitrusting met thyristoren, elektronisch gestuurd.
Nummering :	1181 tot 1192	De machinistenkraan van de automatische rem is van het type Wabco Westinghouse (PEL2) met elektrische bediening.	Traktiemotoren :	Type IE 622 S met serie-bekrachtiging.	2 statische omvormers 3 kV/1,5 kV - 2 x 55 kW met uitgangen 440 V - en 110 V
Doorlopend vermogen :	kW 3130	De lokomotief is voorzien van een anti-sliprem, 2 compressoren "Wabco" type 242 VD 79, die 4 reservoirs voeden met totale inhoud van 1 000 l.	Aantal :	4	2 x (2 ventilatoren op 1 motor) voor de traktiemotoren 440 V - 11,6 kW - type ACEC 2 600 tr/min., debiet 125 m ³ /min. *
Nietstapspanningen :	kV 1,5	In elke stuurcabine is een schroefrem voorzien, die aangrijpt op de vier remschijven van een draaistiel.	Eénuurvermogen :	824 kW *	2 x motor-ventilator voor sporen, 440 V - 4,5 kW - type ACEC - 1 600 tr/min. debiet 120 m ³ /min. *
Maximumsnelheid :	km/h 160/120	Draaistiel :	Doorlopend vermogen :	782 kW	12 K motor-ventilator voor hakkers, Asynchroonmotoren 110 V in de ventilatoren ingewerkt
Maximale massa per as :	ton 21	De lokomotief is uitgerust met BN-ACEC draaistellen met } primair : Winterthur ophanging } secundair : Flexiconil ophanging.	Ophanging :	Elastisch op 3 punten.	2 x motor-compressor : - motor 440 V - 11 kW - type ACEC 1 050 tr/min.
Maximum kracht bij het starten :	kN 234	Verwarming der stuurcabines is met elektrische verwarmingsbatterij met luchtblazer.	Elektrische remuitrusting :	Bouwer : ACEC Charleroi	- compressor Wabco-Westinghouse type 242 VD 79 met 2 druktrappen en 4 cilinders.
Minimumstraal voor bocht :	m 100		Type :	Rhéostatisch, met beperkt vermogen.	1 batterij permanent geladen door de 2 statische omvormers in //
Doormeter der wielen :	mm 1250		Opmerking :	Voorzien van ATD om op NS-net te rijden.	batterijen NIFE type PNB 75 Ah met 75 elementen 100 V - laadspanning 115 V.
Beantwoordt aan omgrenzingsprofiel UIC					* berekende waarde.



...en met „staartlok” 2552 achteraan, op doortocht te Weerde op 25 maart 1986.
Foto's Ronald Mardaga.

Idem op lijnen 161 en 162
(Brussel - Luxemburg) : 100 km/h
Minimum boogstraal : 100 m
De remuitrusting is van het type
O-GPR met twee triplekleppen type
LST.

BENELUXSTELLEN MET LOKOMOTIEVEN REEKS 25.5

De eerste generatie Benelux trek- en
duwtreinen was samengesteld uit :
een tweespanningslok 1500/3000 V
gelijkstroom van de reeks 25.5, één

eerste klasserijtuig NMBS I4 A
(1966), één eerste/tweede klasse-
rijtuig NMBS I4 AB (1966), drie
tweede klasserijtuigen NS plan W
(1966) en één restauratie/bagage-
rijtuig met stuurstand NS WRD
(1950). Aan sommige Beneluxtrei-
nen werd tot ongeveer het einde van
de jaren zeventig een postrijtuig
toegevoegd.

Oorspronkelijke rangschikking :
lok 25.5 - NS B - NS B - NS B -
NMBS AB - NMBS A - NS stuur-
stand.

Gezien de veelvuldig opduikende

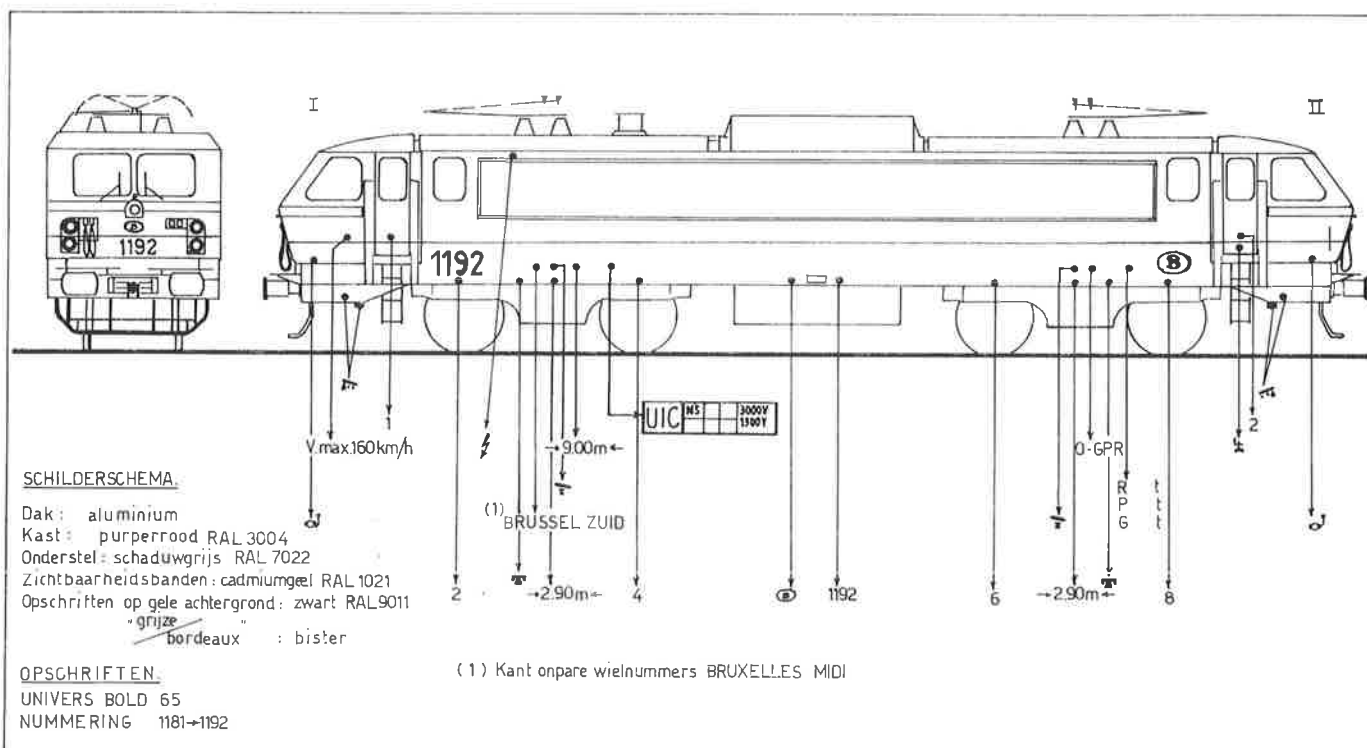
moeilijkheden bij het doorsturen
van de commando's tussen stuur-
standrijtuig en lokomotief, werd
de rangschikking reeds kort na de
indienststelling als volgt ge-
wijzigd : hle 25.5 - NMBS A -
NMBS AB - NS B - NS B - NS B -
NS stuurstand.

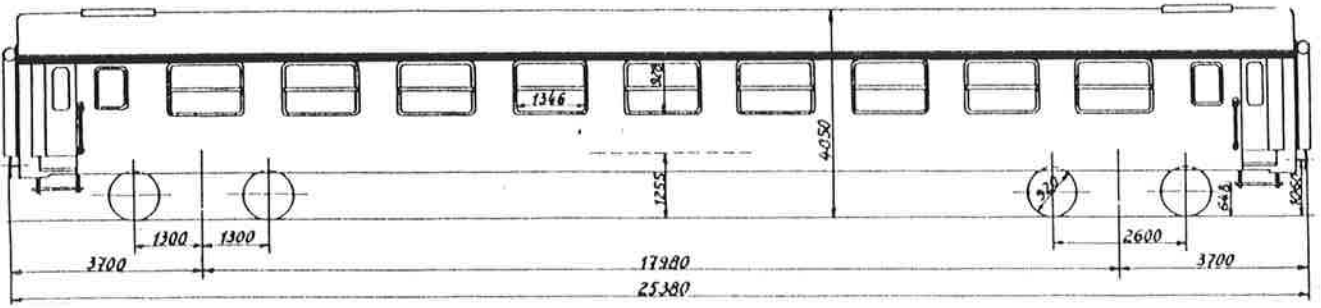
Deze rangschikking bleef behouden
tot bij de buitendienststelling.
Op het einde van het diensttijd-
perk van de oude Beneluxcombi-
naties staken veelvuldig storingen de
kop op, meestal voorkomend bij de
stuurstandrijtuigen. Vervangings-
Beneluxtreinen uit de meest bonte
samenstellingen werden diensten-
gevolge ingelegd, waarbij de norma-
le rijtuigen werden ingesloten door
twee lokomotieven, willekeurig ge-
kozen uit op dat ogenblik voorhan-
den zijnde machines van de reeksen
15, 22, 23, 25, 25.5, 27 en 21. Het
spreekt daarbij vanzelf dat alleen
de reeksen 15 en 25.5 op eigen kracht
verder dan Roosendaal in Neder-
land binnendrongen.

Wat de rijtuigen zelf aangaat kon
men tijdens de laatste maanden
combinaties aantreffen van gehuur-
de DB-rijtuigen met een NMBS
Eurofima pakwagens, al dan niet
in het gezelschap van normale Be-
neluxrijtuigen.

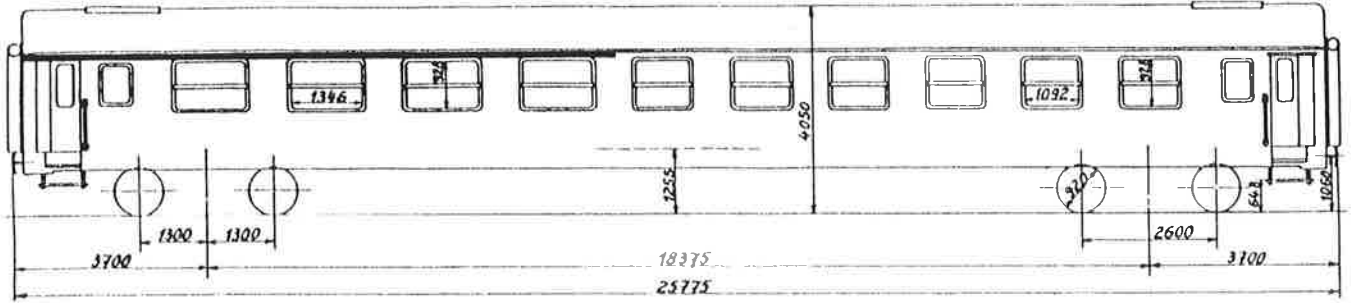
NS RIJTUIGEN

B plan W (fabrikant Werkspoor)
De NS leverden 23 B-rijtuigen uit het
materieel plan W van 1966, die in de
periode 1973-74 werden verbouwd
en aangepast aan het trek/duw-



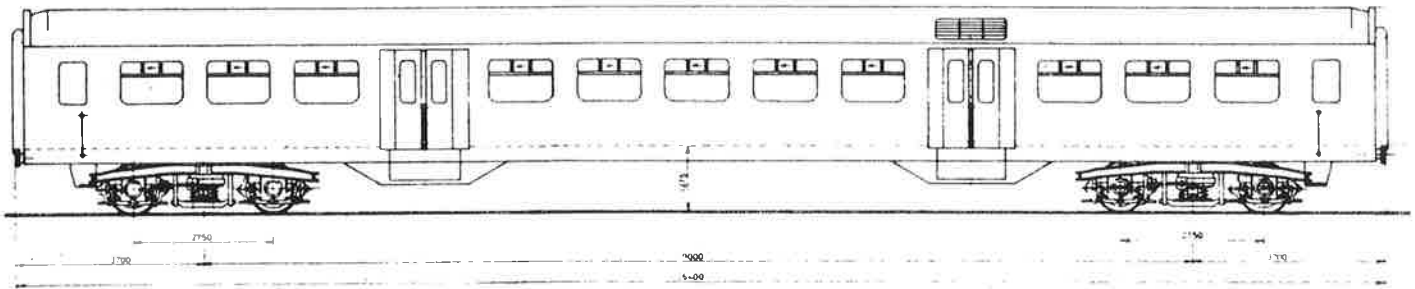


NMBS 14 A

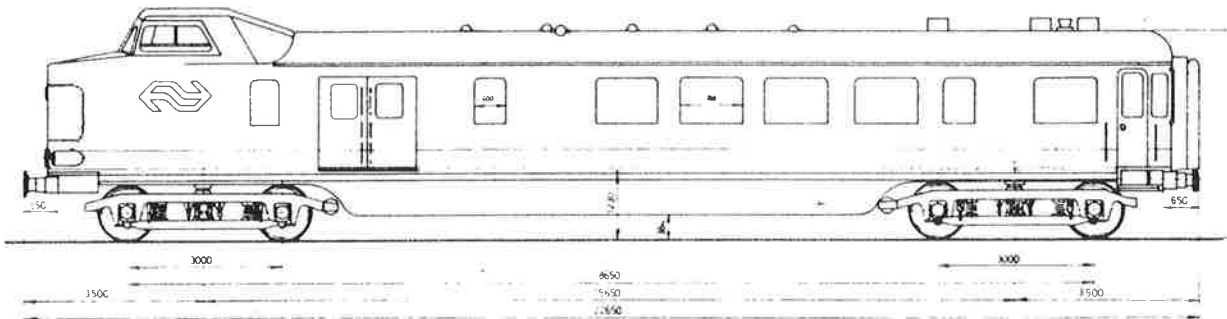


NMBS 14 AB

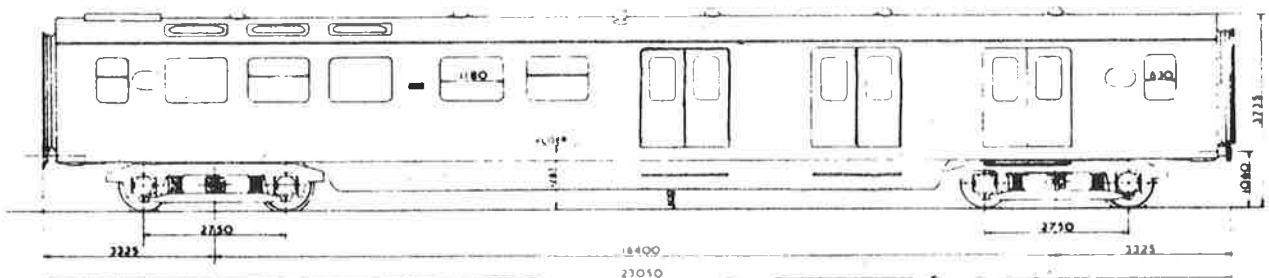
Dokument NMBS



NS B



NS WRD



NS P

Dokument NS

bedrijf door de hoofdwerkplaats Haarlem.

B stuurstand/bagage/restaurant

De acht stuurstandrijtuigen vond men bij de uit 1950 geboortige WRD-rijtuigen van de NS. Oorspronkelijk dacht men erover, deze rijtuigen buiten dienst te stellen in de tweede helft van 1970. De hoofdwerkplaats Tilburg onderwierp ze daarentegen aan een verregaande verbouwing, waarbij de kopwand aan de bagageafdeling volledig werd dichtgemaakt en bovenaan voorzien van een stuurstand. De „koepel” waarin de stuurstand was ondergebracht betekende een noodzakelijke veiligheidseis voor het rijden als geduwd stel. Teneinde een optimale zichtbaarheid te bekomen werd het kopvlak van deze rijtuigen in het geel geschilderd. De oorspronkelijk donkerblauw geschilderde koepel werd in 1981 bovenaan van een witte verlaag voorzien, opdat de temperatuur in de stuurstand niet al te hoog zou oplopen tijdens de zomer.

Postrijtuigen

Twee plan L-rijtuigen werden door de hoofdwerkplaats Tilburg geschikt gemaakt voor trek- en duwdienst.

NMBS RIJTUIGEN

De NMBS paste in totaal 16 rijtuigen van het type I4 aan voor het trek- en duwsysteem, waarvan 8 eerste en 8 eerste/tweede klassers. Deze comfortabele rijtuigen zijn in compartimenten opgedeeld en voorzien van een zijgang.

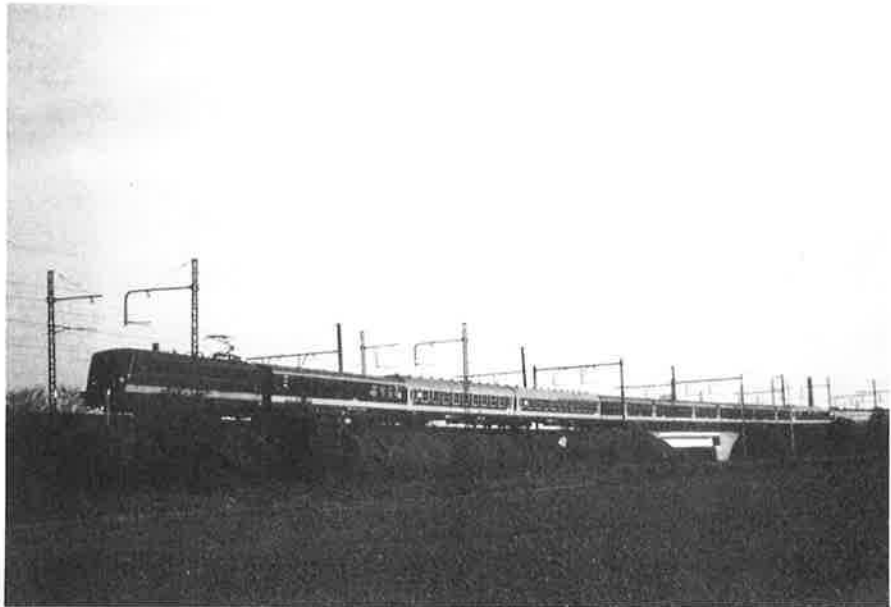
I4 A (I4 A9)

Deze rijtuigen hebben 9 compartimenten eerste klasse. De oorspronkelijke stoomverwarming werd verwijderd. De reeks van acht rijtuigen werd gevormd door de nummers 11301/11308, UIC nummering 51 88 19 70 402/409.

I4 AB (I4 A4 B6)

Hier zijn 4 compartimenten eerste en 6 compartimenten tweede klasse beschikbaar. De stoomverwarming werd eveneens verwijderd. Deze reeks bestond uit de nummers 13201/13208, UIC nummering 51 88 30 70 402/409.

De aanpassingswerken aan deze rijtuigen werden uitgevoerd door de CW te Mechelen in de periode 1973/1974. De schildering werd conform de NS-normen uitgevoerd: donkerblauwe kast met een overlappende gele band. De toegangsdeuren voor de reizigers werden binnen en buiten eveneens geel. Na het verdwijnen van de klassieke Beneluxstellen werden de NMBS-



Een eerder zeldzame opname van een Beneluxstel met postrijtuig, stel getrokken door lok 2558. Opnameplaats en -datum hebben wij niet kunnen achterhalen. Foto D. Thielemans.

rijtuigen terug opgenomen in het bestand van de internationale rijtuigen RIC. Zij worden ingezet op de lijn Oostende - Köln. Bij doortocht in de CW Mechelen worden ze herschilderd.

De tweede klasse NS-rijtuigen worden waarschijnlijk terug opgenomen in het buurtverkeersplan.

De stuurstandrijtuigen zouden daarentegen verschroot worden (?).

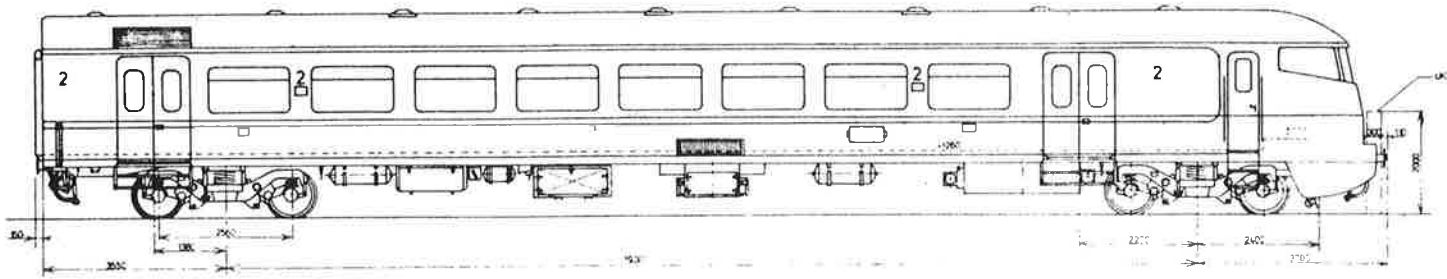
BENELUXSTELLEN MET LOKOMOTIEVEN REEKS 11

NS RIJTUIGEN

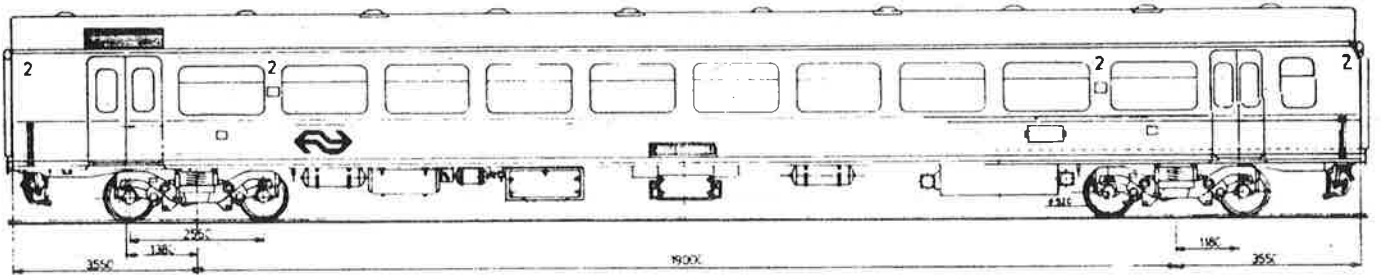
De NS lieten bij Talbot in Aachen 59 nieuwe Beneluxrijtuigen bouwen volgens het ICR-ontwerp. Oorspronkelijk had de NMBS aangevraagd op het Eurofima-model, doch aan dit type zouden zoveel wijzigingen dienen te gebeuren - teneinde te kunnen voldoen aan de gemeenschappelijke eisen gesteld door beide maatschappijen - dat het eindproduct te duur zou worden.



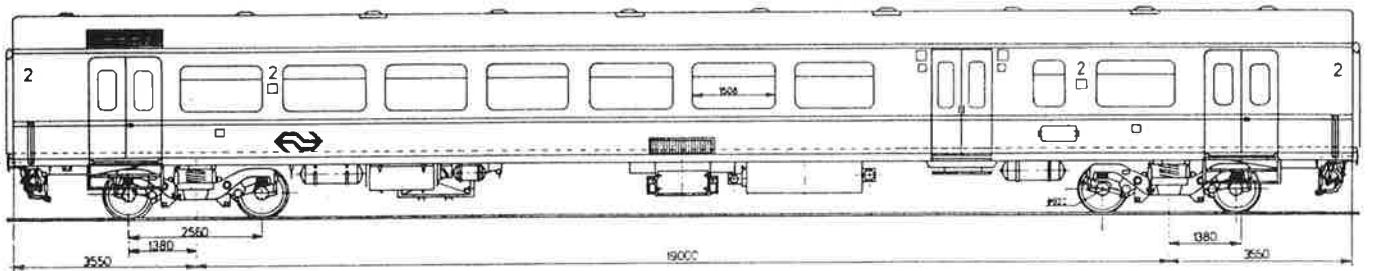
Een ex-Benelux stuurstandrijtuig, omgebouwd tot Mw meetrijuig, vermoedelijk gefotografeerd te Utrecht. De fotograaf is ons onbekend. Wie van onze (Nederlandse) lezers kan ons iets meer vertellen omtrent de fotograaf, het rijtuig en de foto? Verzameling Guy Van Meroye.



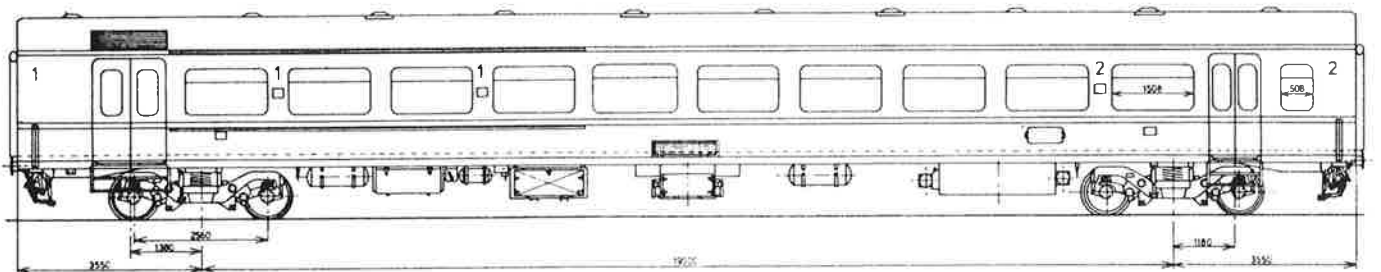
NS Bs



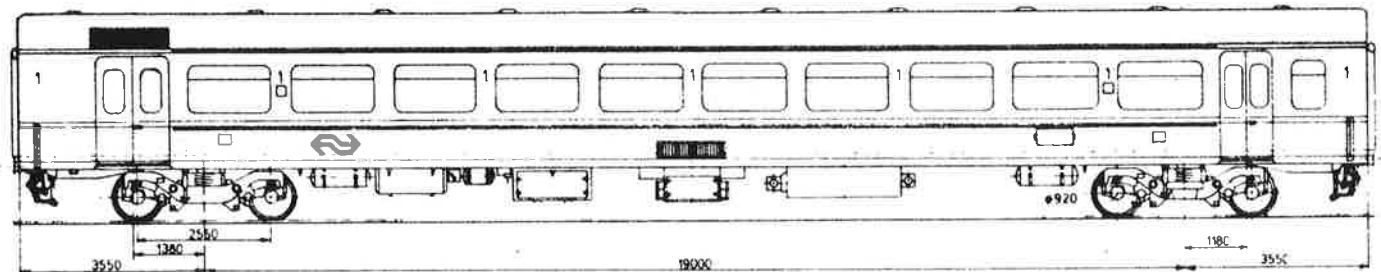
NS B



NS BKD



NS AB



NS A

De ervaringen door de NS opgedaan met hun ICR-rijtuigen voor binnenlandse dienst waren uitstekend. Mits een minimum aan aanpassingen konden deze rijtuigen geschikt worden gemaakt voor de Benelux trek- en duwdienst, zodat uiteindelijk voor het NS ICR-rijtuig werd gekozen.

Het volledige bouwprogramma omvat volgende rijtuigen :

10 stuks A-rijtuigen (nrs. 50 84 10 70 481/492)

10 stuks AB-rijtuigen (nrs. 50 84 30 70 061/072)

11 stuks Bs-rijtuigen (nrs. 50 84 28 70 101/113)

10 stuks BKD-rijtuigen (nrs. 50 84 82 70 971/982)

18 stuks B-rijtuigen (nrs. 50 84 20 70 401/422)

Hier dient te worden opgemerkt, dat voor ieder van de eerste vier rijtuigtypes twee nummers méér werden voorzien dan de reeks omvat en dat voor het type B vier extra nummers werden voorbehouden, waarschijnlijk met het oog op eventuele nabestellingen.

De firma Talbot leverde de rijtuigbakken; De Dietrich in Reichshofen (Frankrijk) construeerde de draaistellen en Oerlikon-Bührle in Zürich zorgde voor de pneumatische remapparatuur en de elektronische anti-blokkeerinrichtingen. Wabco-Westinghouse in Brussel en Parijs ontfermde zich over de remkraaninstallaties van lok en stuurstandrijtuig; Holec Machines en Apparaten in Slikkerveer leverde de elektrische apparaten, inclusief de statische omvormers en verzorgde de montage; Tebel Pneumatiek in Leeuwarden bouwde de deurbedieningssystemen. Voorwaar een schoolvoorbeeld van internationale samenwerking !

In de eerste klasse-rijtuigen werd naderhand telefoon geïnstalleerd, waardoor de reiziger tijdens de rit met de buitenwereld in contact kan treden.

Alle rijtuigen hebben een lengte over de buffers van 26,40 m, inbegrepen de stuurstandrijtuigen. De massa in dienstvaardige toestand varieert volgens het type van 40 tot 42 ton. De maximumsnelheid ligt op 160 km/h, de minimum boogstraal bedraagt 120 m bij gekoppelde en 90 m bij afzonderlijke of ontkoppelde rijtuigen.

De zitplaatsverdeling ziet eruit als volgt :

A-rijtuig : 59 zetels - waarvan 24 in coupé's - en 10 klapstoelen

AB-rijtuig : 23 zetels en 3 klapstoelen in eerste klasse, 48 zetels

en 5 klapstoelen in tweede klasse
Bs-rijtuig : 64 zetels en 11 klapstoelen

BKD-rijtuig : 45 zetels - waarvan 3 opklapbaar voor plaatsing van een rolstoel - en 9 klapstoelen

B-rijtuig : 80 zetels en 12 klapstoelen

Een volledig Beneluxstel heeft een totale lengte over de buffers van 177,05 m en is als volgt samengesteld : Bs - B - B - BKD - AB - A - Hle 11.

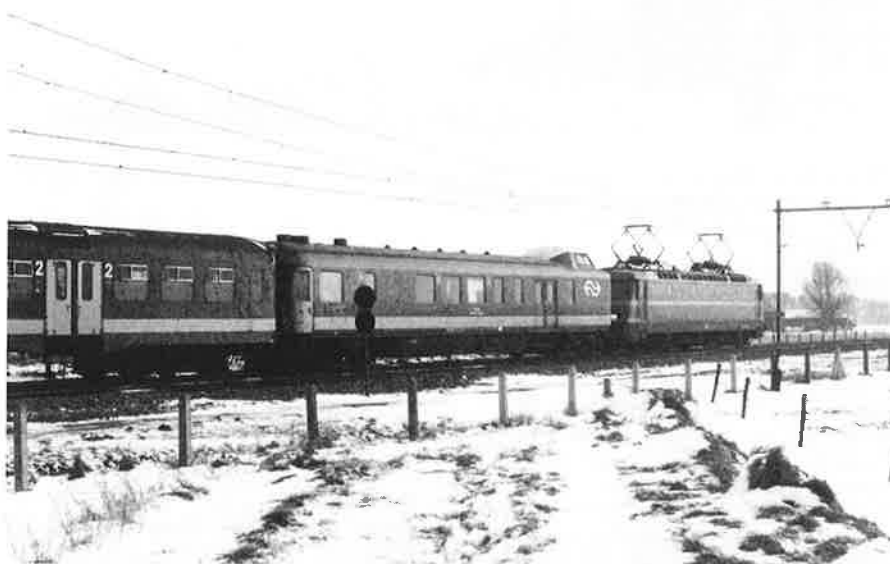
Zodoende kunnen maximum 461 zittende reizigers worden vervoerd. Tijdens de maanden april en mei 1988 liepen twee Beneluxstellen

schade op (o.a. tengevolge van het beruchte voetbal-, „hooliganisme”). Daar niet voldoende reserve-rijtuigen voorhanden waren om in de gelijktijdige vervanging te voorzien, diende men noodgedwongen gewone, blauw/geel geschilderde NS ICR-rijtuigen in te voegen, wat vanzelfsprekend een op z'n minst eigenaardige kleurstelling voor gevolg had !

Wij wensen u alvast een prettige reis in dit mooie materieel !

Jan Mahieu en Staf Cuyt

Bronnen : documenten NMBS, NMBS-tijdschrift „Het Spoor”, documenten NS.



2235 zet voorbij Roosendaal beide pantografen bij tijdens het slepen van een defect Beneluxstel (vastgevroren stroomafnemer) richting Antwerpen. 13 januari 1985. Foto Ronald Mardaga.



2554 met Beneluxstel te Mechelen op 4 mei 1986. Daar het stuurstandrijtuig het had opgegeven, diende een andere 25'er aangehaakt : een „trek-trek"-stel ? Foto Ronald Mardaga.

ANTWERPEN :

Afscheid van de gele trams



Antwerpen, Ernest Van Dyckkaai. Motorrijtuig 249 „Raabken" in dienst op lijn 6. Foto Technische Dienst Havenbedrijf.

Zaterdag 28 mei 1988 namen een honderdtal tramfans afscheid van de laatste twee gele trams.

De Vereniging voor het Trammuseum (AMUTRA) organiseerde, samen met Rail-Revue en MIVA, een afscheidsuitstap op het Antwerpse tramnet met de laatste twee nog crème geschilderde PCC-rijtuigen.

Stipt om 10u15 kwamen PCC 2154 en 2152 toe op het Koningin Astridplein en kon de excursie beginnen die ons in de voormiddag liet kennismaken met de tramlijnen 12 en 3. De middagpauze was aan de Groenplaats.

Om 14u werd opnieuw gestart, doch bij het ontkoppelen van de twee rijtuigen teneinde PCC 2152 op kop te kunnen laten rijden, bleek het opnieuw koppelen niet van een leien dakje te verlopen. Met een half uurtje vertraging kon dan toch vertrokken worden.

In de namiddag bereiden wij lijn 8-pendel, de lijnen 4 (tot Hoboken, 2 (tot Harmonie) en 7 (tot Mortsel). De groepsfoto werd genomen in de keerlus aan de Koninklijke laan. Vervolgens ging het via lijn 15 door de premetro, om langs de omgeleide lijn 8 het Eksterlaar te bereiken.

Na aldaar de laatste foto's te hebben genomen werd via lijn 11 teruggekeerd naar het Koningin Astridplein.

De Antwerpse pers heeft aan deze gebeurtenis ruime aandacht geschonken. Alle deelnemers ontvingen voor deze gelegenheid een speciaal gedrukt oud trambiljet.

Naar aanleiding van deze uitstap werden op tramlijn 4 de normale PCC-rijtuigen vervangen door publiciteitstrams, zodat de tramfans op de Groenplaats en elders de gelegenheid kregen deze te fotograferen.

De heer E. Van De Weyer was trambestuurder van het eerste rijtuig (2154) en de heer F. Lauwers verzekerde de dienst op het tweede rijtuig (2152).

Langs deze weg willen de organisatoren MIVA welgemeend danken voor de zeer op prijs gestelde medewerking.

De „GELE" periode is hiermede definitief afgesloten. Wellicht het ogenblik om even de kleurenevolutie op het Antwerps trammaterieel en deze van de Buurtspoorwegen in de Groep Antwerpen in herinnering te brengen : Tijdens de paardetramperiode van 1873 tot 1903, toen op zeker ogenblik negen verschillende trammaat-

schappijen het paardetramnet exploiteerden, had elke maatschappij haar eigen kleur. Groen, bruin, rood en blauw waren wel overheersend.

Zo waren de rijtuigen van de Tramways Nationaux (lijn Wilrijkse Poort - Suikerui, later lijn 2) in het groen geschilderd. Andere maatschappijen combineerden kleuren, bijv. bruin-wit (Zuidertram), blauw-geel (Tramways Omnibus).

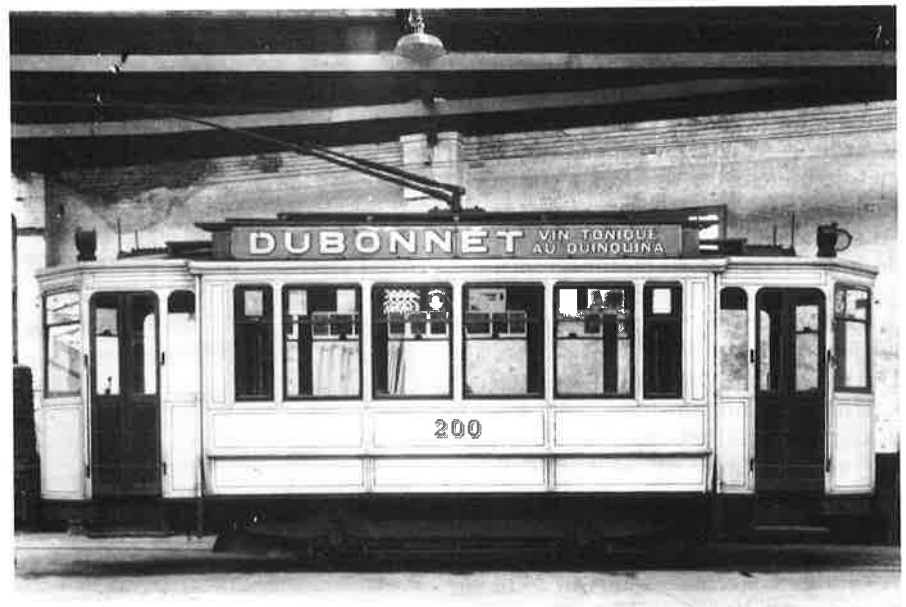
Het stoomtrammaterieel voor reizigers van de in 1884 opgerichte Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (NMVB) kreeg een groene kleur, ook genaamd „Buurtspoorweggroen" of „Vert vicinal". De goederenwagens werden daarentegen in het grijs geschilderd.

Het nieuwe electrisch trammaterieel dat door de Compagnie Générale des Tramways d'Anvers bij de industrie werd besteld en dat vanaf 15 augustus 1902 werd geleverd, was in het geel geschilderd. Men sprak van „Antwerps" geel, een kleur liggende tussen het geel en het crème.

Een uitzondering hierop vormden twintig motorrijtuigen die in Hongarije waren besteld, de zogenaamde „Raabkens". Zij waren driekleurig : frontschermen zwart, zijwanden bovenaan donkerbruin en onderaan oranje. Na enkele jaren werden ook zij in het geel geschilderd.

In de volksmond sprak men van de gele tram, om een onderscheid te maken met de groene tram van de Buurtspoorwegen.

In 1908 doet de rode tram zijn intrede in het Antwerps stadsbeeld. Inderdaad, de Vicinaux anversois, die voor rekening van de NMVB de elektrificatie doorvoerden van de tramlijnen naar Scho-



Een gele tram, de 200 die thans in het Antwerps Tram- en Autobusmuseum staat, gefotografeerd omstreeks 1930-1931.

ten, Brasschaat en St.-Mariaburg (Hoogboom) stelden op deze lijnen karmijnrood geschilderde rijtuigen in dienst. De bevolking sprak van de **rode tram**. In 1921 verdween deze kleur en kregen de rijtuigen eveneens het Antwerps geel.

De Antwerpse trammaatschappij bouwde in 1913 haar eerste werkwagen voor de Dienst Spoor en Wegen (Kipwaggen 1, later 8821). Deze werd in het bruin geschilderd. Alle voertuigen die later bij deze dienst in gebruik kwamen schilderde men bruin. Zij kregen bij het personeel de bijnaam „**duvels**”, omdat zij duivel-doet-al werkwagens waren. De vijf werktrams die nu nog rijden zijn in het kanariegeel met rood-witte „schrikstrepen”, teneinde de goede zichtbaarheid te bevorderen tijdens de uitvoering van werken of transporten. Het nieuwe trammaterieel voor reizigers, dat bij de elektrifikatie van de buurspoorweglijnen (vanaf 1926) in dienst kwam, was in het crème. Omstreeks 1930-1933 schilderde de NMVB-Groep-Antwerpen haar elektrische motorrijtuigen in het groen-crème, doch na een korte periode keerde men terug naar de crème-kleur.

Gelcidelijk aan werd ook het groene stoomtrammaterieel in het crème geschilderd. Enkel de lokomotieven behielden hun groene kleur.

Vanaf 1939 bouwde de NMVB-werkplaats Merksem Oude Barel vijf elektrische traktoren en schilderde ze in het blauw-crème. De elektrische traktor 10298 staat in deze kleuren in het Antwerps Tram- en Autobusmuseum. Bij de Antwerpse stadstrammaatschappij bleef men voor de tramrijtuigen trouw aan het Antwerps geel.

Toen in 1938 de FN-trolleybussen geleverd werden, hadden deze een bordeaux-crème livree. Deze kleuren zullen na de



Een Rode tram - motorrijtuig 10 - aan „Café du Cycle” te St.-Mariaburg, kort na de Eerste Wereldoorlog.

Alle documenten behoren tot het archief Keutgens.

Tweede Wereldoorlog ook toegepast worden op de autobussen die tot in 1977 aan de maatschappij worden geleverd.

Op 3 oktober 1960 wordt het eerste PCC-rijtuig 2000 geleverd. Het is niet meer in het Antwerps geel maar in het crème geschilderd. Ook de daaropvolgende 165 geleverde PCC-trams kregen deze kleur.

Het blijft nu rustig op het kleurenfront, maar vanaf 14 augustus tot en met 2 oktober 1979 worden bij wijze van proef op PCC 2072 verschillende kleurencombinaties aangebracht om naar nieuwe huisstijlkleuren te zoeken. De hoofdkleur is lichtgroen. PCC 2072 kreeg al vlug de bijnaam „groene boomkikker”. Ook autobus 551 kreeg dezelfde kleuren

als PCC 2072. Voor deze bus werd als bijnaam „den Hulk” uitgevonden, naar een TV-programma waarin een getergde krachtpatser telkens groen verkleurt wanneer hij van woede opzwelt, uit zijn hemd barst en vervolgens tot daden overgaat.

Op maandag 24 maart 1980 verraste de MIVA het Antwerpse publiek met het in dienst stellen van de rood-witte PCC 2086 op tramlijn 2.

Een PCC in de Antwerpse stadskleuren !

Bij de plechtige opening van het premetrovlak Belgiëlei - Station Diamant op 15 april 1980 vervoerden PCC's 2086 en 2087 (eveneens in de nieuwe kleuren) een deel van de genodigden.

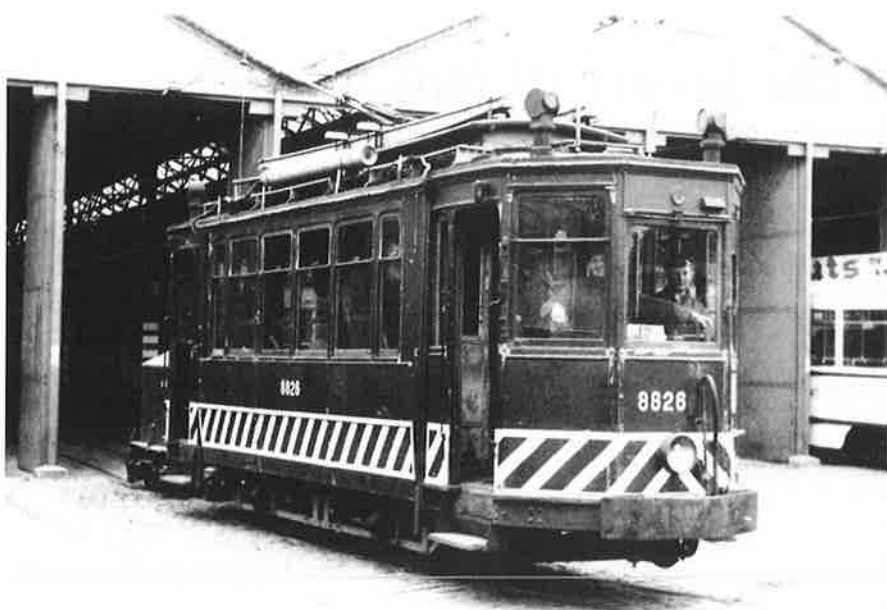
Het nieuwe kleurenpatroon werd zeer positief onthaald door de genodigden en door de Minister !

De beslissing viel : **rood-wit** zouden de nieuwe MIVA-kleuren worden !

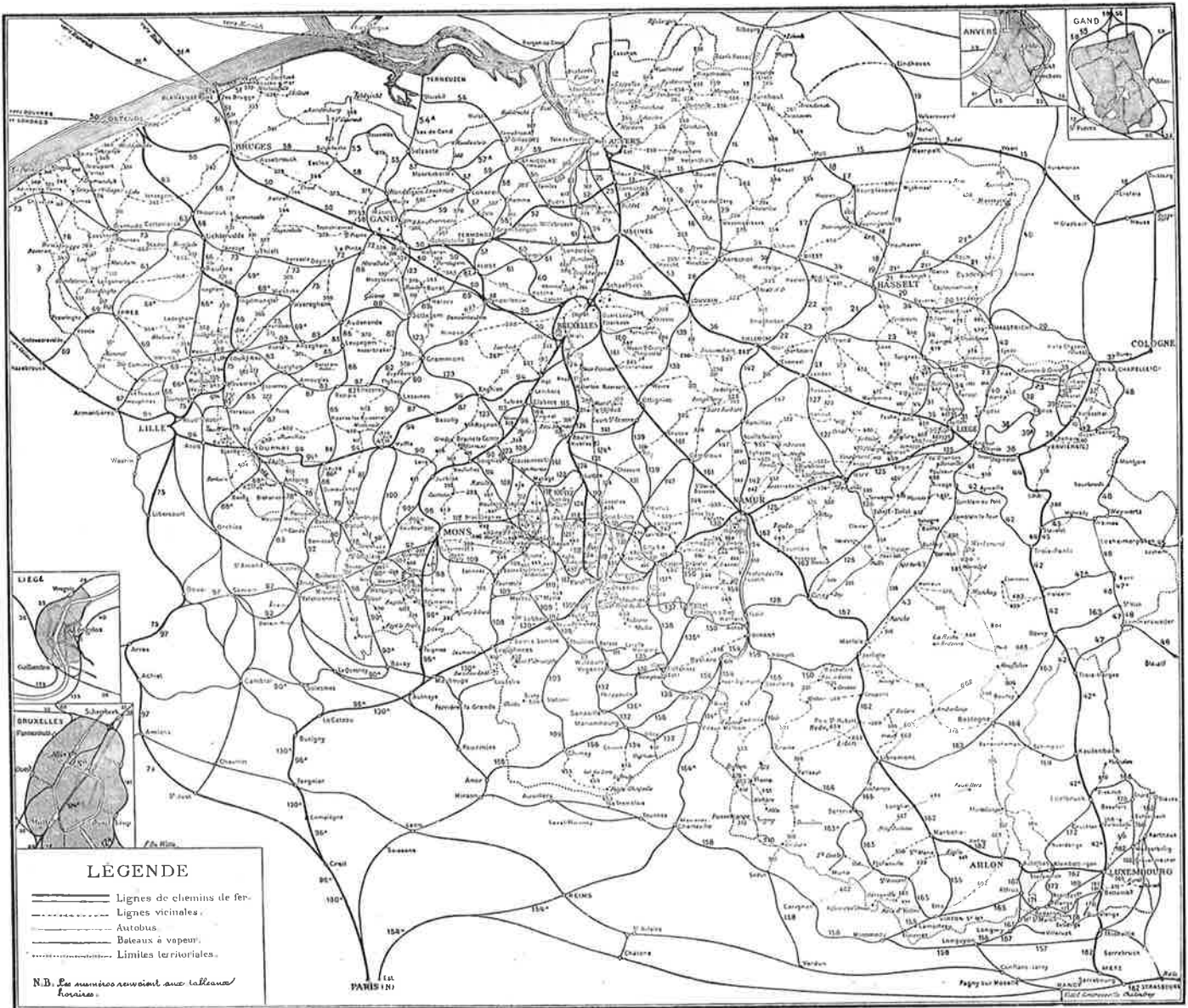
De herschildering van de 166 PCC's zal nu verwezenlijkt zijn in iets meer dan acht jaar.

Ook de 80 nieuwe MIVA-bussen (reeks 1001 - 1080) van Jonckheere - Mercedes, geleverd in 1986, zijn in het rood-wit geschilderd.

E. Keutgens
1 juni 1988



Hoboken, Jan Van De Wouwerstraat, tramloods, 22 april 1966. Werkwagen 8826 (ex-6). Oorspronkelijk de gele tram 466. In 1941 omgebouwd tot het type 101, kreeg toen het nummer 186. Bij de Dienst Weg en Werken werd hij in het bruin geschilderd, kreeg het nummer 6 en vanaf 1963 het nummer 8826. Foto E. Keutgens.



Het Belgisch spoor- en buurtspoorwegnet in 1934 : ideaal voor het organiseren van rondritten en „verrassingsreizen”...
Kaart : verzameling J. Van Olmen.

Spoortoerisme in de jaren dertig

Enkele wetenswaardigheden over radio- en andere excursietreinen

Tijdens de jaren dertig ontstonden in België de eerste bescheiden vormen van massatoerisme en waren ook gewone burgers voor het eerst in staat een vakantiereis(je) te maken... De meesten beperkten zich tot een kort verblijf aan de Belgische kust of in de Ardennen, of stelden zich tevreden met enkele daguitstapen in eigen land. De nieuwe markt van het dagtoerisme werd zeer snel ontdekt door de grote Belgische reisagentschappen en door de NMBS, die vanaf het begin van de jaren '30 elk jaar tientallen excursietreinen gingen inleggen vanuit de grote centra naar allerlei toeristische oorden in België en het naburige buitenland.

Enkele voorbeelden van bestemmingen : de Belgische kust, Veurne, Ieper, Rochefort/Grotten van Han, Lobbes, Maredsous, Spa, Anseremme, Malmedy, Coe, Bouillon, Luxemburg, Monschau (D), Valkenburg (NL), enz. Deze treinen werden meestal ingelegd op zondagen

tijdens het zomerseizoen en hadden een enorm succes, mede door de vrij lage prijs van de speciale treinkaartjes en het ontbreken van alternatieve vervoermiddelen : het autocartoerisme stond nog in de kinderschoenen en de particuliere auto zou maar eerst na W.O. II gemeengoed worden.

Er werden tevens bijzondere treinen ingelegd naar allerlei bedevaartsoorden (zoals bijv. Beauraing), naar grote tentoonstellingen (zoals deze te Luik in 1939), naar grote toeristische evenementen (zoals de Karnavalsfeesten te Binche), naar grote sportmanifestaties (zoals bijv. belangrijke voetbalmatches) en diverse andere bestemmingen (zo reden er bijv. vanuit diverse uithoeken van het land geregeld „theatertreinen” naar Brussel, waar de reizigers dan een bekend toneelstuk of een belangrijk concert konden bijwonen...).

Het Belgisch spoorwegnet was in de jaren '30 bovendien nog zo uitgebreid, dat

men een ruime keuze had aan interessante bestemmingen en aan trajekten om deze te bereiken. Het dichte spoorwegnet liet ook gemakkelijk toe meerdere bestemmingen tijdens één uitstap te combineren, zodat echte rondritten doorheen toeristische streken konden aangeboden worden.

Vermoedelijk kwam het er bij de meeste deelnemers aan toeristische excursies trouwens slechts op aan „onderweg te zijn”, want de duur van de verplaatsingen overschreed in vele gevallen de verblijfsduur in het (de) bestemmings-oord(en). Dikwijls diende een deel van het traject afgelegd te worden per buurtspoorwegtram (bijv. Rochefort - Han, Paliseul - Bouillon), maar dat verhoogde vermoedelijk voor velen nog de intrinsieke waarde van de reis (of waren alle toenmalige toeristen trein- en tramamateurs ?).

Dat de eindbestemming van de toeristische excursietreinen voor vele dagtoe-

risten uiteindelijk zelfs niet zoveel belang had, bewees het Antwerpse reisagentschap Wirtz, door vanaf het begin van de jaren '30 met succes „verrassingsreizen” te organiseren naar onbekende bestemmingen. Alleen het vertrekuur 's morgens en het aankomstuur 's avonds werden vooraf meegedeeld.

De reisroute en de eindbestemming van de trein waren in principe enkel gekend door de treinwachter en de reizigers ondergingen met veel plezier het onzekere verloop van de reis.

Aan de begeleiding van de reizigers werd in de regel heel wat aandacht besteed door het inzetten van bijkomend treinpersoneel en het aanbrengen van geluidsinstallaties in de rijtuigen. Hierdoor werd het mogelijk toeristische informatie en allerlei praktische inlichtingen omtrent het verloop van de rit mee te delen aan de treinreizigers en hen tijdens het rijden te vergasten op muziek... Zo ontstond het begrip „radiotrein”, dat bij sommige oudere lezers wellicht herinneringen oproept aan een lang voorbij zomerse treinstap met familieleden of schoolkameraden (want ook vele onderwijsinstellingen charterden een radiotrein voor de jaarlijkse schoolreis).

Reeds in het begin van de jaren '30 verbouwde de NMBS bovendien een reeks oudere bloktreinstrijtuigen en rijtuigen voor internationaal verkeer tot speciale rijtuigen voor radiotreinen (met een nieuwe binneninrichting en meerdere luidsprekers per rijtuig), en voorzag men enkele oudere pakwagens van een heuse geluidsstudio (met geluiddichte cabine, micro's, draaitafel enz.). Deze rijtuigen werden in meerdere Belgische steden voorgesteld aan het publiek: zo kan men bijv. in de Antwerpse kranten een zeer lovende beschrijving vinden van twee radiotreinen die op 11 mei 1934 tentoongesteld waren in het station Antwerpen Zuid.

Zeer interessant zijn in dit verband ook diverse krantenberichten waarin verslagen voorkomen van een verrassingsreis met een nieuwe radiotrein, door de NMBS (mogelijk in samenwerking met de maatschappij Nord-Belge) op donderdag 27 april 1933 ingericht ten behoeve van zo'n 150 à 200 vertegenwoordigers van de pers en van de grootste Belgische reisagentschappen en onderwijsinstellingen.

Hier volgt een korte beschrijving van deze persrit, die als representatief kan worden beschouwd voor de honderden verrassingsreizen en rondritten per trein die toentertijd met groot succes werden ingericht (... waarbij dient opgemerkt te worden dat gewone stervelingen natuurlijk niet zo in de watten werden gelegd als de persmensen en de overige genodigden tijdens deze promotierit, terwijl de gewone excursietreinen 's morgens steevast vertrokken tussen 6 en 7 uur en 's avonds eerst terugkeerden tussen 22 en 23 uur, zodat de deelnemers toch enkele uren konden verblijven in het bestemmingsoord...).

Het vertrek van de persstrein vindt plaats om 8.50 uur, in het kopstation Brussel Noord. De trein rijdt eerst naar het



Radiotrein te Dinant. Duidelijk te herkennen: een GCI-radiotreinpakwagen (nr. 99...) en een stel ex-bloktreinstrijtuigen; het eerste rijtuig is vermoedelijk een verbouwd bloktreinstrijtuig derde klasse (nr. 803...). Prentkaart, verzameling Staf Cuyt.

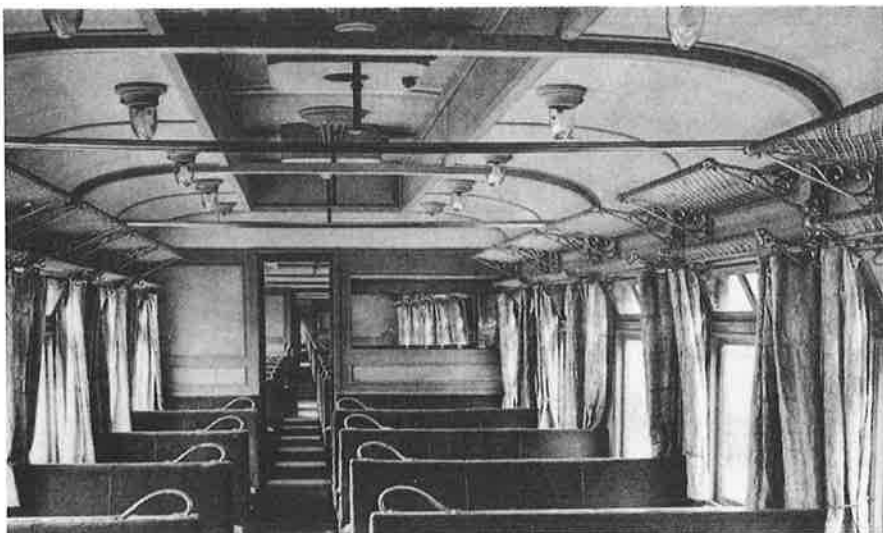
Noorden, richting Mechelen, en bereikt omstreeks 9.30 uur het station van Lier. Te Lier worden de deelnemers op het stadhuis ontvangen door de burgemeester en er worden enige toespraken gehouden. De genodigden brengen vervolgens in zeer snel tempo een bezoek aan de voornaamste toeristische bezienswaardigheden van het stadje en spoeden zich daarna naar het station, waar om 10.35 uur vertrokken wordt in de richting Aarschot. Via Leuven en Ottignies bereikt men uiteindelijk Namen. Dit is nog helemaal niet het eindpunt van de reis. Via de spoorlijn van de maatschappij Nord-Belge vervolgt de trein zijn route doorheen de Maasvallei tot Yvoir, waar een korte halte wordt ingelast. Tijdens de rit hebben de deelnemers intussen de radiotrein en het studiorijtuig kunnen inspecteren, en werd hen een lunch aangeboden in een Wagons-Lits-restauratierijtuig dat voor de gelegenheid aan de trein is gekoppeld. Er wordt aan de hand van een kaart van het spoorweginet reeds druk

gespeculeerd over de eindbestemming van de trein; de reizigers verkeren evenwel in uiterste verwarring wanneer blijkt dat het konvooi bij vertrek uit Yvoir spoorlijn 150 oprijdt, richting Anhée, Maredsous en de vallei van de Molignée. Uiteindelijk gaat het via Taminés en Charleroi (waar men - ter afwisseling - vanuit de trein de industrie en de vele steenkoolmijnen kan bewonderen...) naar het bekende stadje Thuin in de Sambervallei, het eindpunt van de verrassingsreis. Aankomst: iets voor 15 uur. De deelnemers kunnen eindelijk eens de benen strekken en worden daartoe ook aangemoedigd door de gemeentesecretaris, die de lange sliert genodigden naar het stadhuis gidst waar de burgemeester hen opwacht en opnieuw de obligate toespraken aanhoord worden.

Een snel bezoek aan enkele bezienswaardigheden besluit het bezoek aan Thuin en om 16 uur zitten de reizigers opnieuw in de trein, die via Lobbes, Binche en La Louvière tenslotte aan-



Metalen radiopakwagen nr. 44027 (hernummerd in 77107 in 1957). Foto NMBS.



Interieur van een rijtuig, ingezet voor radio-schooltreinen.

komt te Brussel Zuid om 17.30 uur. Gedurende de ganse rit weerklinkt muziek in de trein (dikwijls erg toepasselijke muziek, zoals een beiaardconcert bij het voorbijrijden van Mechelen, de mars „Entre Sambre et Meuse” op lijn 150, „Pays de Charleroi” bij het voorbijrijden van de gelijknamige stad enz...) en de speaker verstrekt geregeld inlichtingen van aardrijkskundige, geschiedkundige en folkloristische aard over de doorkruiste streken en de steden, dorpen, klokketorens, kastelen, molens enz. die aan het treinraam voorbijgliden.

Met de NMBS „reist men om te leren”.

Dat het publiek massaal inschrijft voor dergelijke excursies blijkt nog uit een mededeling door de heer Lamalle, directeur van de dienst exploitatie, tijdens de persrit : 85 excursietreinen zijn reeds vastgelegd voor het seizoen 1933 en er worden onderhandelingen gevoerd met enkele grote reisagentschappen voor nog meer speciale ritten, nu de promotiecampagne voor de nieuwe radiotreinen maar pas gestart is. Een markt waarvan de NMBS in 1988 nog slechts kan dromen...

J. Van Olmen

Bron : diverse krantenartikels uit de jaren '30.



Interieur van de „studiowagen”, bestemd voor radiotreinen.

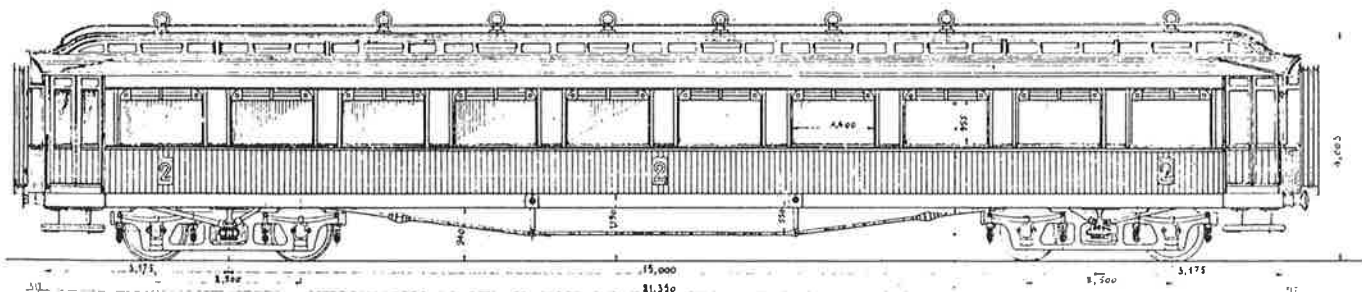
OVERZICHT VAN HET RADIOTREINMATERIEEL

Het rijtuigenpark voor de radiotreinen bereikte in de jaren '30 een hele omvang. Zoals reeds vermeld, werden zowel oudere Belgische rijtuigen als ex-Duitse rijtuigen aanvankelijk omgebouwd tot radiotreinrijtuigen; later kwam ook nieuw metalen materieel van de NMBS in aanmerking voor de inzet in deze treinen.

Volgt nu een kort overzicht van dit park, waarbij dient opgemerkt dat geen zekerheid bestaat m.b.t. de volledigheid van de opgenomen gegevens. Niet-tegenstaande de laatste jaren heel wat naslagwerken zijn verschenen over de rijtuigen van de Belgische spoorwegen, blijft het toch erg moeilijk om de loopbaan te reconstrueren van heel wat rijtuigreeksen (vooral van de rijtuigen van de Belgische Staatsspoorwegen en van de ex-Duitse rijtuigen die na WO I in ons land werden ingezet).

Lijst van de radiotreinrijtuigen en -pakwagens tijdens de jaren '30

1. 21 salonrijtuigen „Belgische Staat” met draaistellen
nummers : 1510/11/15/16/17/19/20/22/23/25/26/28/29/33/34/37/38/40/41/43/45
2. 17 bloktreinrijtuigen 1ste klasse (3 ex.), 2de klasse (5 ex.) en 3de klasse (9 ex.) „Belgische Staat” met draaistellen
oude nummers : 16001-16003, 16501, 16503-16506, 17301-17309
nummers vanaf december 1932 : 80101-80103, 80201-80205, 80301-80309
3. 1 salonrijtuig „Belgische Staat” met draaistellen, vermoedelijk voordien omgebouwd tot bloktreinrijtuig 2de klasse
oud nummer : 1530
nummer vanaf december 1932 : 80206
4. 12 gewezen Duitse rijtuigen 3de klasse met draaistellen
nummers : 58101-58108, 58110-58113
5. 2 RIC-pakwagens „Belgische Staat” met draaistellen
nummers : 17916/17931
6. 4 drie-assige pakwagens „Belgische Staat” voor bloktreinen
oude nummers : 15902/15903/15905/15906
nummers vanaf december 1932 : 99501/99502/99504/99505 (waarvan 99501/99502 „keukenpakwagens”)
7. 3 drie-assige GCI-pakwagens „Belgische Staat”
oude nummers : 15014/15093/15379
nummers vanaf december 1932 : 99608/99643/99751
8. (vermoedelijk) 1 draaistelpakwagen „Belgische Staat” met compartimenten A.B.C.
nummer : (vermoedelijk) 17900
9. 3 gewezen Duitse pakwagens met draaistellen
nummers : 60808/60809/60851 (alle „keukenpakwagens”)



10. 1 gewezen Duitse drie-assige pakwagen
nummer : 60654

Alle bovengenoemde rijtuigen en pakwagens werden gebouwd in de periode 1899-1913. De meeste werden uit de dienst genomen (en vermoedelijk gesloopt ?) op het einde van de jaren '30 en het begin van de jaren '40 of werden vermist na de tweede wereldoorlog. Toch duiken in de vijftiger jaren nog enkele exemplaren op als rijtuigen in hulp treinen of werktreinen van de dienst Baan (bijv. de rijtuigen 80102, 58101, 58107, 58111) of als pakwagens „colis postaux” en later „grande vitesse”, bijv. rijtuig 60851. Vermoedelijk zijn ze op dit ogenblik alle verdwenen. Intrigerend is wel, dat het ex-bloktreinrijtuig 80102 pas met P.V. nr. 133 van 18/2/1981 buiten dienst werd gesteld (als slaaprijtuig in werktrein 2 van de dienst Baan te Schaarbeek, met het UIC nr. 30 88 9432542-9); het zou zelfs bestemd zijn geweest voor het spoorwegmuseum ! De NMBS kon ons tot op heden niets meedelen omtrent de huidige standplaats van het rijtuig...

11. 5 metalen 3de klas - rijtuigen type K1 (vanaf april 1935)
oude nummers : 23002-23005 en 23010 (waarvan 23003 „radio-bar”)
nummers vanaf juli 1957 : 22033/22034/22037
12. 8 metalen pakwagens van 14,30 m lengte (vanaf 1937)
oude nummers : 44001/004/009/012/015/021/027/030
nummers vanaf juli 1957 : 77101-77108

Van bovenstaand metalen materieel is op dit ogenblik ook niets meer bij de NMBS in dienst. Twee van de K1-rijtuigen werden na de oorlog vermist (23003/23004), één werd gesloopt in 1982 (22033) en de twee overige werden verkocht aan Marokko (22034/22037). De metalen pakwagens zijn alle uit de dienst genomen in 1984 (77101/106/108) en in 1987 (77102/103/104/105/107). Wellicht zijn ze heden nog niet alle gesloopt. De radio-uitrusting werd echter reeds in 1964 verwijderd en het opschrift „RADIO” verdween toen ook van de zijwanden van dit materieel. Radiotreinen hebben inderdaad ook nog na de tweede wereldoorlog gereden, maar dat is uiteraard een ander verhaal, waarop wij later in Rail-Revue eventueel nog eens kunnen terugkomen.

F. Florquin
J. Van Olmen

Bloktreinrijtuig tweede klasse, later verbouwd en ingezet als radiotreinrijtuig (nr. 802..). Kenmerken : houten bekleding van de zijwanden, bovenlichtdak, vouwbalgen. Tekening overgenomen uit „Verzameling van het reizigersmaterieel met drie assen en dat met draaistellen van de Belgische Staatsspoorwegen”, met toestemming van de auteur, Ir. J. Vandenberghen.

Geraadpleegde bronnen :

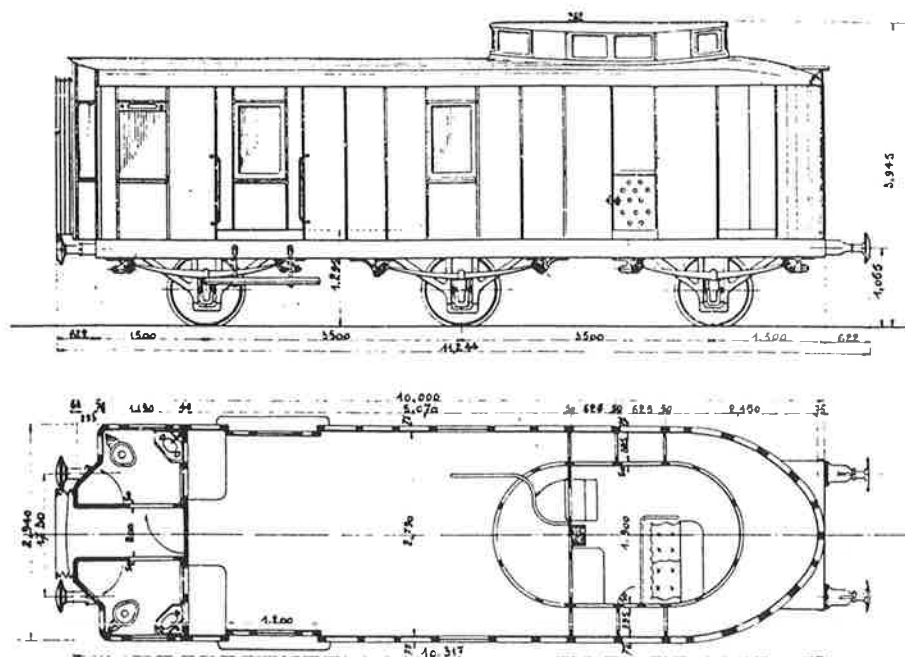
- Eigen documentatie en archiefmateriaal van de heer J. Vandenberghen (NMBS) en van de Mechelse Vereniging voor Spoorweghistoriek „De Mijlpaal”
- W. Pypen, „Vijftig jaar reizigersvervoer - de metalen rijtuigen van de NMBS”, Deel I, Brussel, 1987 (uitgave KBVVS).
- J. Vandenberghen, „Verzameling van het reizigersmaterieel met drie assen en dat met draaistellen van de Belgische Staatsspoorwegen - 1835-1926”, Brussel, 1984 (uitgave NMBS).

Opmerkingen i.v.m. hernummeringen van NMBS-rijtuigen :

- In december 1932 werd een groot aantal houten rijtuigen hernummerd, waaronder alle bloktreinrijtuigen en alle GCI-rijtuigen.
- Als gevolg van de overgang van drie naar twee rijtuigklassen in 1956, werden in juli 1957 alle metalen rijtuigen hernummerd.

Nota :

De heer Van Olmen wenst een meer diepgaande studie te maken over het spoortoerisme in België voor W.O. II. Lezers die hem hierbij behulpzaam willen zijn (door het uitlenen van foto's en het meedelen van informatie, vooral i.v.m. het onderwerp excursietreinen) kunnen met hem contact opnemen via het redactie-adres van Rail-Revue. Indien op deze wijze interessante gegevens of foto's aan het licht komen, zal Rail-Revue daar uiteraard aandacht aan besteden.



Drie-assige pakwagen voor bloktreinen, later ingezet als radiotreinpakwagen (nr. 995..). Bemerkt de merkwaardige vorm van de wagenkast ! Tekening overgenomen uit „Verzameling van het reizigersmaterieel met drie assen en dat met draaistellen van de Belgische Staatsspoorwegen” met toestemming van de auteur, Ir. J. Vandenberghen.

DE OPVOLGER :

De NMBS-diesellokomotieven reeks 62 van Roco in Ho

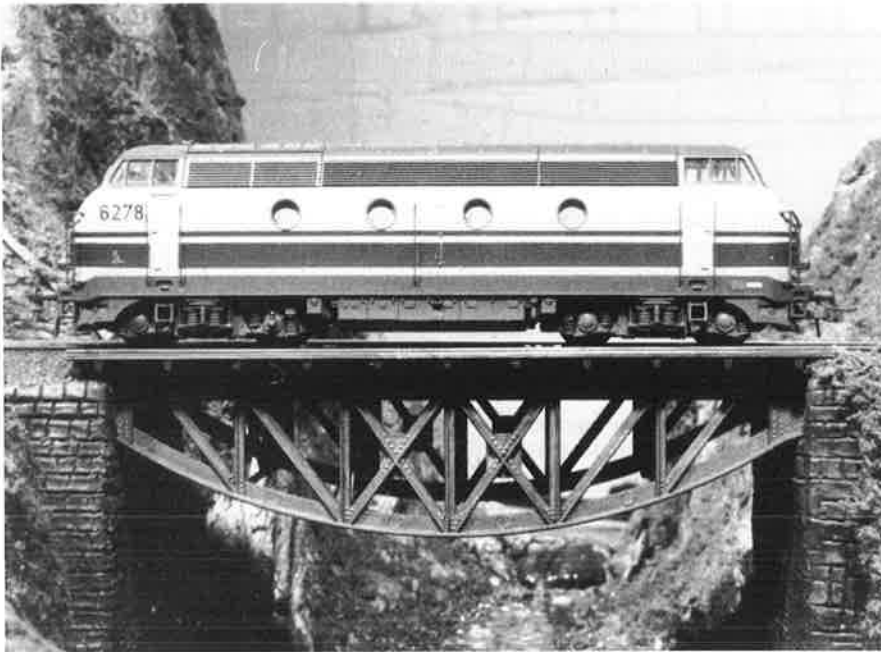


Foto Guy Van Meroye.

De reeks 59 is niet meer. Lang leve de reeks 62. Inderdaad, samen met de productiestop van de populaire reeks 59 van Roco, de eerste echt Belgische diesellocomotief in HO, heeft deze Oostenrijkse fabrikant voor een waardige opvolger gezorgd: de diesellocomotief reeks 62. Dat er een markt voor een Belgische lijndiesel was en IS heeft de vlotte verkoop van de reeks 59 overduidelijk bevestigd. Onder impuls van enkele leden van de Antwerpse modelbouwvereniging MOBOV - die hiermee overigens niet aan hun proefstuk zijn: herinner u de Roco stomer type 96 - en met de volle steun en inzet van de heer De Prest, Belgische Roco invoerder, heeft men Roco Salzburg kunnen overtuigen dat geld verdienen én een schare modelspoorers plezier in deze tijd van bikkelharde commercie nog steeds mogelijk is.

Om een model voor een zo kleine markt als de onze evenwel betaalbaar te houden, was het noodzakelijk dat Roco gebruik kon maken van een reeds bestaand onderstel. Na veel wikken, wegen, passen en meten is dan uiteindelijk de reeks 62 uit de bus gekomen, waarbij het vernieuwde onderstel van de Duitse BR 215 kon worden gebruikt. Denk evenwel niet dat het hier om een bastaard gaat! De 62 van Roco is een raspaardje.

Persoonlijk vind ik de reeks 62 een zeer gelukkige keuze. Het is niet enkel een goedogende loc die op de modelbaan werkelijkheidsgetrouw zowel in de reizigers- als goederdienst kan worden ingezet, doch ook, mits aangepaste schildering, in vele versies kan worden uitgebracht. Voorlopig heeft Roco de reeks 62 enkel vervaardigd in de actuele NMBS huisstijl, nl. overwegend geel

met groene banden. De hiernavolgende versies zijn reeds verschenen:

6246, catalogusnr. 43544, seriemodel 6300, catalogusnr. 43545, seriemodel 6278, catalogusnr. 43546, beperkte reeks (reeds uitverkocht)

6204, catalogusnr. 43547, beperkte reeks
De loc 6215, de enige uit de reeks in geelblauwe uitmontering, in het grootbedrijf voorzien van elektrische treinverwarming, verschijnt later onder het catalogusnummer 43548. In het najaar zouden de 6299 en 6317 worden uitgebracht in een groene schildering met smalle gele band. In een verdere toekomst verwachten wij ook een groengele versie - huisstijl 1970 - en tenslotte een loc met de pré-1970 nummering als type 212 in groene schildering met smalle gele band en omgekeerde V op de fronten.

De constructie van de reeks 62 is typisch Roco. Een metalen frame huisvest een grote gesloten motor met daarboven een printplaat met de aansluitingen van de motor en de lampjes voor de wisselende front- en sluitverlichting. Via 2 kardanassen, waarvan één met klein vliegwiel, wordt de kracht overgebracht naar de tandwielen van de beide aangedreven en aan het chassis opgehangen draaistellen. Alle wielen zijn voorzien van stroomafnemers en ter verhoging van de trekkracht is één wiel per draaistel van een anti-slipbandje voorzien. Deze klassieke Roco-techniek staat garant voor een vrij soepel rijgedrag, een goede stroomafname en een redelijk lage aanloopspanning (2V). Zoals sommige andere Roco-locomotieven vertoont ons testexemplaar wel een lichte neiging tot schommelen, een euvel waaraan ook de oude reeks 59 sterk onderhevig was. Alhoewel geen echte krachtpatser is de trekkracht meer dan voldoende en overeenkomstig het grote voorbeeld.

De topsnelheid bij 12 V is eveneens natuurgetrouw.

Alhoewel voor de reeks 62 werd uitgegaan van het chassis van de Duitse BR 215 zijn de afmetingen, zoals blijkt uit bijgaande tabel (metingen verricht door Roger Vissers en F. Maes), zeer strikt op schaal. De draaistellen zijn een getrouwe weergave van de BN-draaistellen. Enkel het op het draaistel bevestigde trapje dient geel te zijn i.p.v. zwart. De lokomotiefkast is ronduit schitterend. De vorm is correct, de zijdelingse verluchttingsroosters, de fijne handgrepen en laddertjes, de los bijgeleverde handgrepen voor de deuren, de haarscherpe beschrifting, dit alles maakt van de Roco 62 bijna een superloc. Bijna, want de reeks 62 vertoont ook wel enige schoonheidsfoutjes.

Meest opvallend is het helgele interieur van de machinistenhuizen, kleur die werkelijk storend werkt en de indruk wekt dat de locomotiefkast uit twee delen bestaat. Mits voorzichtige uitname van de dubbele lichtgeleiders en wegsnijden van enkele plastic bevestigingsklemmetjes kan het machinistenhuis uit de kap worden genomen, lichtgrijs geveerd en terug worden gemonteerd. Het resultaat is verbluffend en deze kleine ingreep heft meteen de grootste kritiek op dit model op. Bij de schildering van het machinistenhuis zet je meteen ook de treinbestuurder op zijn plaats, nl. rechts in de cabine en niet links zoals in Oostenrijk! Volgens de invoerder zouden de machinistenhuizen van de groene versies evenwel van fabriekswege grijs worden gekleurd.

Een ander zwak punt is de verlichting. De Roco reeks 62 is voorzien van wisselende front- en sluitseinen, doch deze zijn slechts goed zichtbaar bij hoge rijspanning. Op dat ogenblik schijnen de lampjes door in de achterste cabine en lijkt het achteraan of zowel de rode als de witte lichten branden. Dit kan beter. Beter zou ook de schildering kunnen: bij sommige exemplaren is de groene verf op de verluchttingsroosters nogal dunnetjes aangebracht, zodat het onderliggende geel doorschijnt.

Zoals gezegd is de beschrifting zeer zuiver. Toch is er iets misgelopen met de stelplaatsaanduidingen van de verschillende versies. Volgens Roco behoren alle versies tot het depot Hasselt, doch dit is enkel juist voor de 6246. De 6300 behoort immers tot de stelplaats Kortrijk, de 6278 is thuis in St.-Ghislain en de 6204 in Merelbeke.

Een laatste opmerking betreft de koppeling. Roco laat de koper de keuze uit een universele Roco-koppeling, een Fleischmann vervangkoppeling of een Roco kortkoppeling. Indien aan één zijde geen koppeling wordt gemonteerd kunnen imitatie luchtslangen en koppeling worden geplaatst, die wel veel mooier ogen doch slechts éénrichtingsverkeer toelaten. Bij montage van de

gewone universele koppeling blijkt dat deze enige millimeter hoger komt dan de normale standaardhoogte ! Dit maakt dat koppelen en rangeren met andere (Roco)wagons niet zonder horten en stoten verlopen, wat jammer is en het „spel” van de treinbewegingen verstoort. Bovendien is de beugel van de vernieuwde Roco universeelkoppeling van een terugslagveertje voorzien, dat weliswaar de beugel strak naar beneden houdt en ongewenst ontkoppelen belet, doch dat door moderne, verdekt tussen de sporen opgestelde ontkoppelaars van het type Bemo of Repa niet voldoende omhoog kan worden gedrukt. Dit laatste vormt uiteraard een algemene kritiek op de Roco koppeling en is niet specifiek voor het model van de reeks 62. Naar goede Roco-traditie is de loc zeer onderhoudsvriendelijk. De kap klikt in verborgen uitsparingen op het chassis en kan eenvoudig worden verwijderd door het lichtjes uittrekken van de zijanten. De handleiding geeft op een summere wijze aan hoe bepaalde onderdelen moeten onderhouden of vervangen worden, weliswaar enkel in het Duits-Frans-Engels. Tenslotte geeft Roco zes maanden waarborg.

Besluit

Roco heeft met de reeks 62 nogmaals bewezen tegen een schappelijke prijs voor een beperkt publiek een prachtig model te kunnen bouwen, de naam schaalmodel waardig, met goede rij-eigenschappen en een uitstekende detaillering. De kleine minpunten kunnen door een modelbouwer makkelijk zelf worden verholpen.

Zullen de heren uit Göppingen of Nürnberg dit voorbeeld volgen ?

Wij wachten immers reeds lang op een reeks 55, 51....

Guy Van Meroye

Roco reeks 62/63 : vergelijkende cijfers

(maten in mm)

	1/1	1/87	Roco
Lengte over de buffers	16790	192,9	192,0
Afstand draaipunten der draaistellen	9300	106,9	108,0
Asafstand draaistel	2800	32,2	32,5
Doormeter wielen	1010	11,6	11,6
Hoogte t.o.v. spoor	4250	48,9	49,1

Maatvoering : zeer goed !

Snelheidsproeven

Onbelast

16,5 V : 161 km/u

12 V : 116 km/u

9 V : 80 km/u

6 V : 48 km/u

3 V : 13 km/u

2 V : stopt zonder schokken

Belast

16,5 V : 161 km/u

12 V : 116 km/u

9 V : 78 km/u

6 V : 43 km/u

Bij 3,5 V spanning komt de trein zonder schokken tot stilstand. Waarschijnlijk kan de snelheid na de inlooperperiode

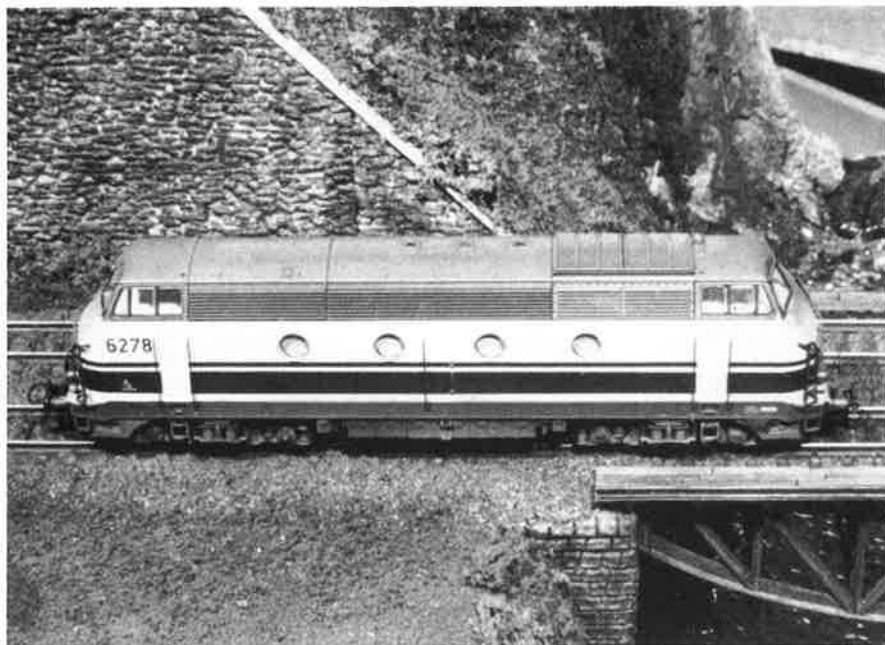


Foto Guy Van Meroye.

nog iets dalen. Afgezien van de snelheid bij maximum toegevoerde spanning zijn de diverse snelheden zeer realistisch.

Nog enkele opmerkingen m.b.t. schildering en beschrifting

De „rubberen” dichtingsringen rond de vensters van de machinekamer heb ik zwart geschilderd : het resultaat is prima ! De lantaarnhouders van de koplampen dienen groen te zijn. Het rooster over de bufferbalk kan in zwart of zilver. Sluitingshendels en vulopeningen zijn rood. Verdere - overigens kleine - tekortkomingen i.v.m. de schildering werden reeds door Guy Van Meroye geciteerd. Onze lezers vinden in de kleurenfoto van machine 6300 (RR 12/88) een goede leidraad voor de exacte schildering.

De aanduiding van de asafstand der draaistellen werd op beide zijden van

waarvan de details uitstekend zijn weergegeven en dat in een gunstige prijs/kwaliteit verhouding terecht kwam, ken ik graag **** vier sterren toe : zeer goed !

Roger Visser

HO-nieuwtjes

ROCO

Hfd reeks 59

De productie van de diesellocomotief reeks 59 werd eind vorig jaar stopgezet en het model was dan ook zo goed als uitverkocht. Geheel onverwacht heeft de Belgische invoerder evenwel de hand kunnen leggen op een 500-tal locomotieven uit een buitenlandse voorraad. De geel-groene 5916 is dus terug volop verkrijgbaar. Een laatste(?) kans dus om uw locomotievenpark vooralsnog uit te breiden met deze loc.

H1 type 90 (catalogusnummer 43228)

Een ander wederoptreden is dit van de stoomlocomotief type 90, doch in periode II uitmonstering en als locomotief 9.089 (oude nummering).

GECOMODEL

De in ons land iets minder gekende Franse firma Gecomodel heeft, buiten de normale catalogus, onlangs een bouwdoos uitgebracht die de Belgische tramliedhebber zeker zal interesseren. Het gaat hier om een konstruktiepakket in messing, schaal HOM, van de De Dion-Bouton spoorauto(bus) uit de reeks AR5 tot en met 10 van de NMVB. Het geheel is voorzien van een Maxxon motor. Het vrij prijzige model, dat echter een juweeltje kan vormen op een in de prille jaren dertig gesitueerde trambaan, is met goed gevolg te bouwen door de gevorderde modelbouwer. Verkrijgbaar in de gespecialiseerde modelbouwhandel.

de lok slechts éénmaal aangebracht. Deze maataanduiding hoort in feite boven iedere draaistelzijde voor te komen. Tenslotte ontbreken de opschriften op de accukasten.

Ondanks deze minieme „schoonheidsfoutjes” dienen welgemeende gelukwensen uitgesproken tot hen die er voor zorgden dit model op de markt te brengen : hopelijk zijn de verkoopscijfers zo gunstig dat Roco ervan kan worden overtuigd nogmaals een Belgisch miniatuurmodel te creëren !

Eindbeoordeling

Dit buitengewoon goed ogend model,

Het Beneluxmaterieel in HO - deel I



Alle foto's in deze bijdrage : Guy Van Meroye.

In het eerste deel van dit artikel gaat onze aandacht naar een model van de tweeledige elektrische Benelux motorstellen, de zg. „Hondekoppen”. In een volgend deel volgt dan een beschrijving van de cloe reeks 25.5 en een uitvoerige test van het nieuwe Beneluxmaterieel.

Het Beneluxstel is helaas niet kant en klaar te koop. Wil men op de modelbaan toch zulk stelletje laten rijden, dan dient men dit zelf te bouwen. Uitgangspunt voor de bouw zijn de koprijtuigen van het Lima model van het vierledige NS materieel 54. U dient evenwel geen volledig stel te kopen : de koprijtuigen zijn in de handel afzonderlijk verkrijgbaar onder de catalogusnummers 20.0000 en 20.1021, waarvan het eerste voorzien is van een aandrijving. Het aldus samengestelde Lima-tweetje is wel een Hondekop, doch de indeling van ramen en deuren stemt helemaal niet overeen met het Beneluxstel. U kan uiteraard zelf een nieuwe zijwand maken, doch makkelijker is het gebruik te maken van een ombouwsetje zijwanden en inzetdeuren van de firma Mastica, die tevens ook mooie inzetraampjes levert voor de nieuwe zijwanden. Beide setjes zijn in de betere vakhandel verkrijgbaar en kosten samen zo'n 600 F. Mede door een bij de setjes ingesloten uitvoerige handleiding voor de juiste indeling van de wanden, deuren en vulstukken is de verbouwing van de Lima wagenbakken niet zo moeilijk als het lijkt.

De volledige ombouw kan in enkele stappen worden ingedeeld.

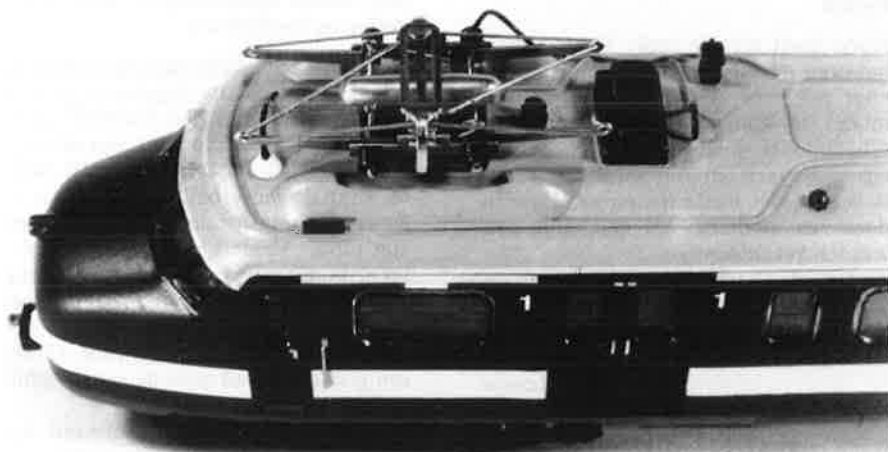
1. voorbereiding van het dak

Vooraleer de nieuwe zijwanden worden gemonteerd is het aanbevolen eerst het dak te bewerken. Omwille van de stijfheid van het model wordt de kap voorlopig niet van het chassis verwijderd. Aan-

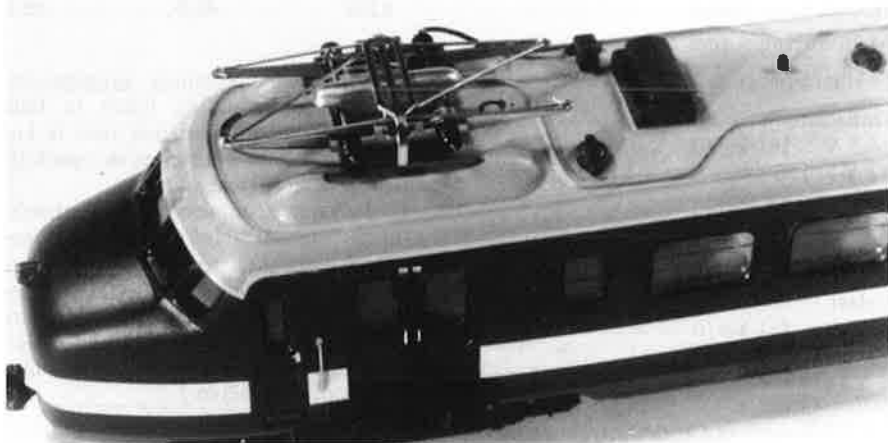
gezien het Beneluxstel slechts één voorste panto per rijtuig heeft, dient eerst de achterste stroomafnemer te worden verwijderd en alle verluchttingsroosters evenals de elektrische leidingen weggesneden, waarna het dak volledig glad wordt geschuurd, met uitzondering van de dakgoot en de opstanden voor de voorste stroomafnemers.

2. plaatsen van de nieuwe zijwanden

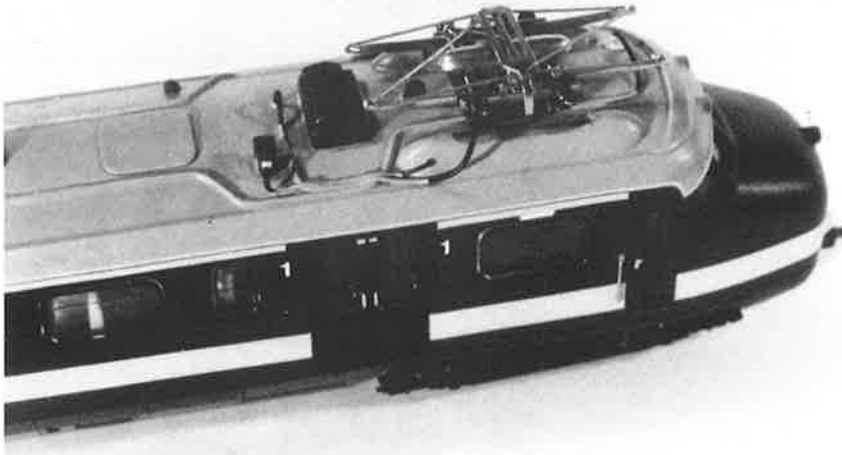
Na de kap van het onderstel te hebben geschroefd, moeten de Lima zijwanden worden uitgezaagd. Vertrekkende achter de deuren in de stuurcabine en tot op enkele millimeter voor de achterwand, wordt de bestaande zijwand met een scherp X-acto mesje naast een stalen lat langs de dakrand doorgesneden. De beste manier is om eerst de ene zijwand weg te snijden en te vervangen door een nieuwe Mastica-wand, en pas daarna de andere zijwand onder handen te nemen. De nieuwe zijwanden en deuren worden volgens de bij het Mastica setje inge-



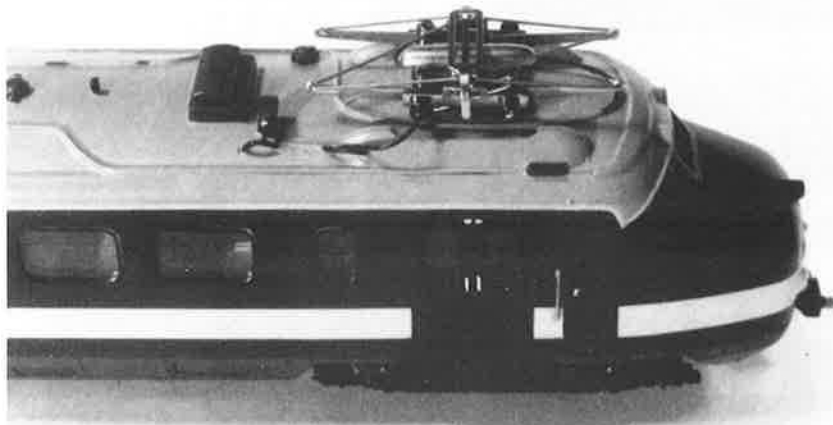
Eerste klasse, rechts gezien.



Tweede klasse, rechts gezien.



Eerste klasse, links gezien.



Tweede klasse, links gezien.

sloten bouwtekening op een vlakke plaat aan elkaar gelijk en in de Lima kap ingepast. Na montage van de bijgeleverde vulstukken dienen de naden te worden geplamuurd en glad geschuurd, zodat de wagenbakken klaar zijn om te worden geschilderd.

De oorspronkelijke binneninrichting kan thans aan de nieuwe stand der ramen en deuren worden aangepast.

Behoudens het verwijderen van een trapje ter hoogte van de oude zijdeuren dient aan het chassis niets te worden gewijzigd.

3. nieuwe dakopbouw

Alle details van de dakopbouw van de Beneluxstellen zijn op de meeste foto's uit het grootbedrijf slecht te zien, doch

op onze modellen, die meestal uit de hoogte worden bekeken, vallen zij des te meer op. Op bijgaande foto's ziet u in detail hoe de dakopbouw op het model werkelijkheidsgetrouw werd aangebracht.

De bliksemafleiders komen uit een setje van Jocadis, doch zijn ook makkelijk zelf te bouwen. Ook de vermogensversterker, geplaatst achter de panto, werd uit plastic vervaardigd. De nieuwe ventilationsroosters op het dak zijn zelfgemaakte gietstukjes, die in bepaalde vakwinkels samen met de Mastica ombouwsetjes worden meegeleverd. De vierkante plaatjes in het dak werden gemaakt uit dun aluminium (1,2 x 1,2 cm). De nieuwe dakleidingen, waarvan de

loop op de foto's goed te volgen is, werden gemaakt uit 1mm dikke éénaderige telefoondraad. De pantografen zijn van Sommerfeldt. In werkelijkheid zijn de sleepstukken van de twee panto's verschillend, doch dit valt bij het model minder op.

4. afwerking

De schildering werd reeds uitvoerig besproken in de artikelen over het grote voorbeeld. De rijtuigbakken werden Beneluxblauw gespoten (uit het vroegere Dacker assortiment), met gele zichtbaarheidsstrepen (Humbrol RAL 1021 cadmiumgeel). Het dak is lichtgrijs (Humbrol RAL 7073). Het chassis dient niet te worden herspoten. Aangezien het cadmiumgeel een eerder slecht dekkende verf is, is het raadzaam de gele partijen eerst met gewoon Humbrol geel te schilderen, waarna slechts 1 laagje cadmiumgeel dient te worden aangebracht.

Na het schilderwerk worden de Mastica ramen ingelijmd en de beschrifting aangebracht (gele bies boven eerste klasse afdeling, klasse-aanduiding met Decadry cijfertjes - enkel 1ste -, kleine opschriften voor rokers en niet-rokers). Een volledige beschrifting met bak en stelnummers werd niet aangebracht, doch deze zou in Nederland verkrijgbaar zijn (Sporcuriosa, Haarlem).

Het Beneluxstel wordt tenslotte voorzien van een miniatuur Scharfenberg koppeling, die op het beschreven model evenwel niet-werkend werd gemonteerd (Nederlands fabrikaat).

Besluit

Tegen de som van ongeveer 4.000 F, alles inbegrepen, is het mits enige vaardigheid mogelijk een zeer natuurgetrouw schaalmodel te bouwen met redelijk goede rijeigenschappen. Het hier voorgestelde model werd gebouwd door Frans Van Visschel, die ook het nodige opzoekingswerk heeft verricht voor de exacte nabouw van de dakopbouw.

Guy Van Meroye



Beelden van vroeger :

Historische foto's uit privé-verzamelingen



Onze oproep in Rail-Revue nr. 12 heeft reeds enkele zeer interessante reacties van lezers opgeleverd, o.a. van de heer Jacques Cohn uit Lerinnes. De heer Cohn, die nog net voor de tweede wereldoorlog begon te fotograferen, heeft in de loop der jaren een indrukwekkend fotoarchief opgebouwd, archief waaruit in dit en in de volgende nummers van Rail-Revue telkens een drietal foto's worden gepubliceerd rond een bepaald thema. Deze maal worden enkele minder bekende aspecten van de NMVB getoond.



NMVB-traktor 10329 met bietenpulp-trein te Crisnée, komende van Oreye en rijdend richting Luik (lijn St.-Truiden - Luik). Deze lijn volgde grotendeels de rijksweg 3. In die tijd beschikte de stelpplaats Oreye over twee elektrische traktoren : de 10329 en de (meestal afgestelde) 9900. Ze waren in een donker groengrijs geschilderd en met witte cijfers genummerd. Ze werden voornamelijk tijdens de bietencampagnes gebruikt. Als derde elektrische trekkracht fungeerde ook het permanent gekoppelde stel van de twee-assige motorwagens 9870 + 9871. Foto : december 1957.

Wanneer twee ploegen tegelijkertijd aan een driesporig baanvak bouwen en één ervan zijn plannen verkeerd-om heeft bekeken, kan het gebeuren dat bij het verbinden van de twee vakken een onverwacht probleempje opduikt ! Hoe een en ander werd opgelost toont de foto, gemaakt in december 1957 op het Baraplein te Brussel, tijdens de omvangrijke en langdurige spoorwerken rond het Zuidstation gedurende de winter 1957-1958.



Tweemaal heeft de NMVB met trolleybussen geëxperimenteerd. In de jaren twintig werden reeds twee (of drie ?) drie-assige trolleybussen gebouwd : E.B. (electro-bus) 701 en 702 (en 703 ?). Ze waren bestemd voor een aan te leggen trolleybuslijn Etterbeek - Overijse, die er nooit kwam.

Minder gekend is een tweede poging om een prototype te beproeven. Dit gebeurde in 1959, toen men bij de NMVB al volop bezig was de tramlijnen door bussen te vervangen. Zonder veel rumoer werd bus AB. 2255 tot trolleybus omgebouwd en lichtgrijs met een zwarte band geschilderd. Zonder maatschappij-embleem noch nummer werd het voertuig voor korte tijd op trolleybuslijn 12 (St.-Lambert - Loncin) in de normale reizigersdienst ingezet. Ook dit experiment gaf blijkbaar geen voldoening en het voertuig verdween even geruisloos als het was opgedoken. Foto : ex-AB. 2255 op STIL-lijn 12, Place St.-Lambert, Luik, maart 1959.

Ditmaal tonen wij drie foto's van de bekende tenderlocomotieven types 14/15/16. Deze machines met asindeling 2-2-1 (Atlantic) en binnenliggend drijfwerk stammen onmiskenbaar uit de Engelse periode van de Belgische locomotiefbouw. Vanaf 1900 werden er in totaal 201 exemplaren gebouwd : 49 stuks van het type 14, 73 stuks van het type 15 en 79 van het type 16. De familie stierf uit in 1964, toen de laatste locs (van het type 16) uit de dienst werden genomen.

De machines van het type 14 waren locs met een diepe vuurhaard, zonder oververhitting; de locs van het type 15 hadden een halfdiepe vuurhaard en werkten eveneens met verzadigde stoom; de machines van het type 16 tenslotte hadden een halfdiepe vuurhaard en bezaten wél een oververhitter.

De eerste foto toont locomotief 1422 (St.-Léonard, nr. 1265). De opname is gemaakt door K.J. Harder tijdens de tweede wereldoorlog. Plaats : vermoedelijk Tienen (FTL).

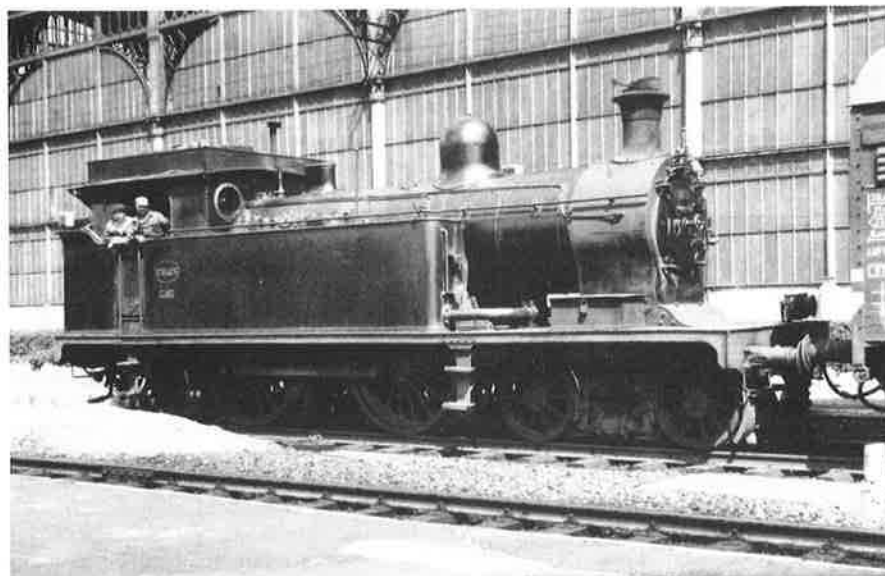
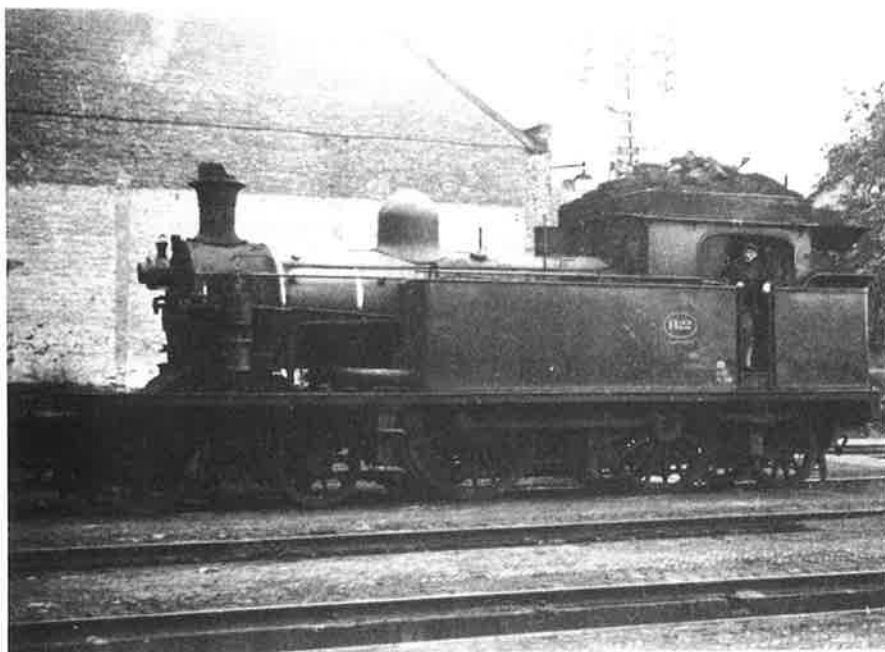
De tweede foto toont locomotief 15.026 (La Croyère, nr. 1360) te Charleroi Sud op 19 mei 1956. Fotograaf : N. Glover. Thuisdepot van de machine : Mariembourg (LMG).

De derde opname toont machine 16.055 (Carels, nr. 493) te 's-Gravenbrakel op 27 maart 1955. Fotograaf : D. Trevor Rowe. Stelplaats van de loc : Haine-St.-Pierre (GT).

Typisch voor deze locomotieven en ook erg goed te merken op de foto's : de bijkomende briketten- en kolenvoorraad op het dak van het machinistenhuis, die deze tenderlocs uiteraard een veel grotere autonomie verschafte.

J. Van Olmen

Alle foto's : verzameling J. Van Olmen
Bron historische gegevens : A. Dagant, „Les locomotives à vapeur de l'Etat Belge à la SNCB”, Tielt, 1982 en locomotieflijsten gepubliceerd door de vereniging T.T.Z.



Beschikt u over oudere foto's, die in deze rubriek thuishoren ? Neem dan contact op met de redactie van Rail-Revue ! Wij betalen uiteraard alle onkosten voor het toezenden en het terugbezorgen van de opnamen !

Wij zouden het anderzijds erg op prijs stellen, indien deskundige lezers ons hun eventuele opmerkingen omtrent de gepubliceerde foto's ter kennis zouden brengen. Zo hebben wij reeds enige reacties ontvangen m.b.t. de foto van loc 97.045 die in vorig nummer van Rail-Revue werd afgedrukt : blijkbaar gaat het om een machine die allerlei afwijkingen vertoont t.o.v. de overige Belgische T14-locs waarover fotomateriaal bekend is. Op het ogenblik is hierover een briefwisseling aan de gang, waarvan wij u de resultaten in een volgend nummer zullen meedelen. Het is reeds zeker dat de loc (op het tijdstip waarop de foto genomen werd) behoorde tot het depot Tamines (FTM)...

De eerste dag/nacht lichtseinen op een Belgische stoomlijn

De oudste dag/nacht lichtseinen bij de NMBS stammen uit de jaren 1932-1933. Ze werden beproefd op de bochtige lijn Namur - Charleroi, waar het waarnemen van de armseinen onder bepaalde weersomstandigheden bijzonder moeilijk was. De dag/nacht lichtseinen toonden in principe, zowel bij dag als bij nacht, de lichten die de armseinen van het driestandenstelsel 's nachts toonden. Er was echter één uitzondering: geen enkel lichtsein in volle baan kon, of het nu een stop-, waarschuwings- of gekombineerd sein betrof, nog een alleenstaand geel licht tonen.

Het verschil tussen geel en rood licht is niet altijd even duidelijk en de seinarm, die soms ondanks de duisternis toch nog kon helpen bij de interpretatie, was er niet meer.

In de plaats van één enkel geel licht kwamen er nu twee, horizontaal naast elkaar.

Als seinbeelden konden getoond worden : rood - geel/geel - geel/groen - groen.

Wanneer er twee lichten samen getoond werden (geel/geel of geel/groen), stonden ze altijd naast elkaar.

De seinborden konden, afhankelijk van hun aantal lichtpunten, in vorm verschillen.

De stop-, waarschuwings- of gekombineerde seinplaten waren altijd breder dan hoog.

Er werden nooit twee lichten onder elkaar getoond.

De rangeerlichten werden op een afzonderlijke kleinere plaat gemonteerd. Deze was hoger dan breed en kwam op de seinmast onder de hoofdseinplaat te staan, echter niet altijd in dezelfde aslijn.

Er konden zowel twee als drie lampen onder elkaar staan, waarvan er telkens slechts één afzonderlijk kon branden. De getoonde kleuren waren violet of geel of groen.

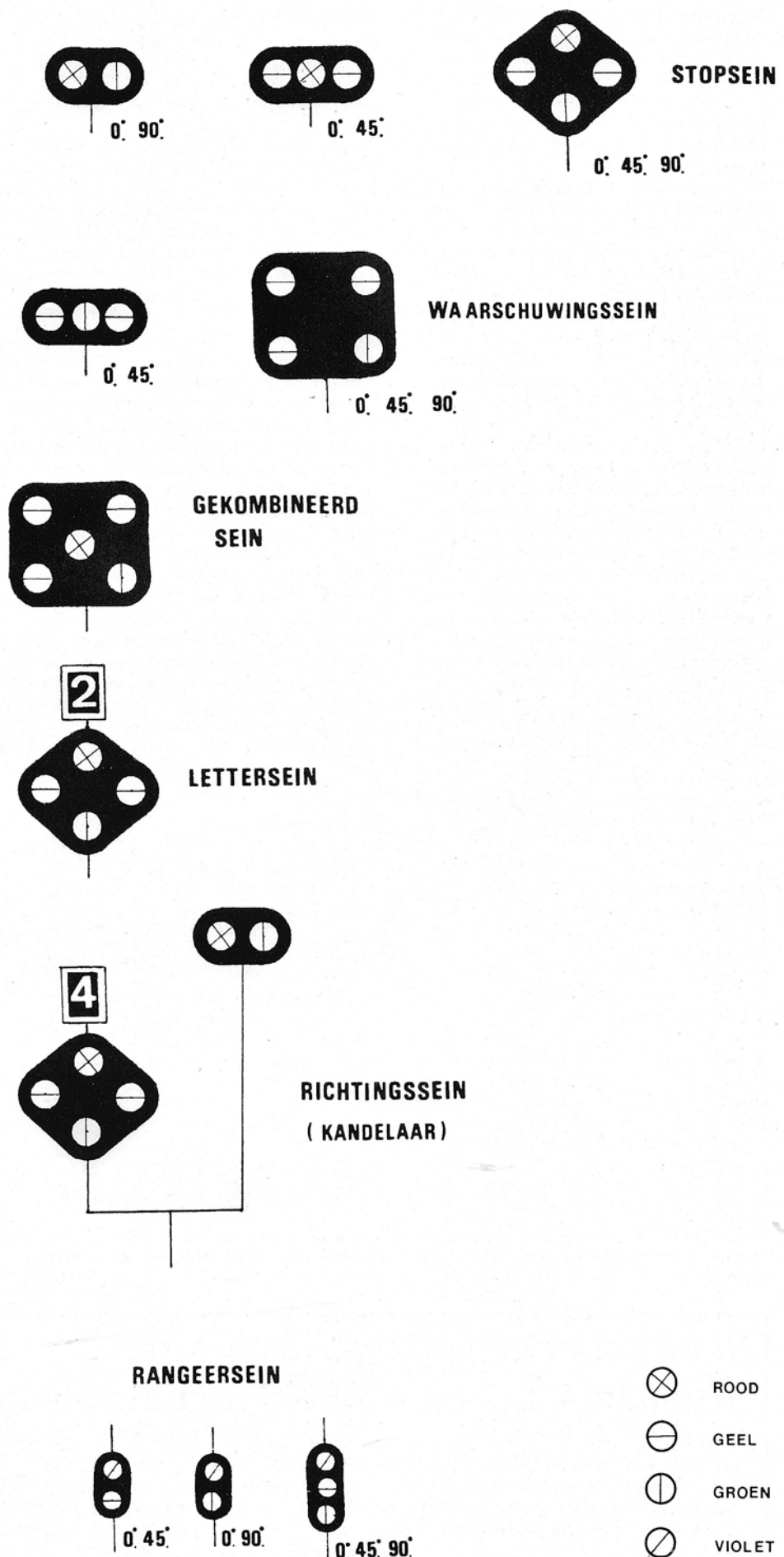
Boven de hoofdseinplaat kon een verlicht cijfer- of letterteken worden getoond dat overeen kwam met het tonen van een dergelijk plaatje op een letter (arm)sein.

Het was eveneens mogelijk, met de verschillende hoofdseinplaten kandelaars op te bouwen op gelijke of op ongelijke mastjes.

De overeenkomstige snelheden voor elk spoor werden dan, zoals bij de armseinen het geval was, aangegeven door 's nachts aangestraalde gele driehoeken. Een lang leven hebben deze seinen bij de NMBS niet gekend.

De Zwitserse SBB heeft het systeem, in de buurt van Zürich, nog tot in 1986 in dienst gehad.

F. Willemen



BRAND !

Brand : het magische en tegelijkertijd huiveringwekkende woord dat bij vele pompiers de harten sneller doet kloppen en menig mens met afschuw vervult.

Brand : een ongevraagd en verre van gewenst fenomeen waarmede, als het zo uitkomt, ook een spoorwegexploitatie kan worden gekonfronteerd, getuige wat volgt.

Op vrijdag 22 april 1988 geraakte diesel-lokomotief 6330 in brand aan de Drabstraat te Mortsel. Gezien die gebeurtenis (waarbij gelukkig geen slachtoffers te betreuen vielen) een hele reeks wetenswaardige evenementen en procedures op gang bracht, laten wij hier een beknopt chronologisch verslag van dit ongeval volgen, verslag dat de lezer enig inzicht kan bieden in wat er bij spoorweganexploitatie zoal kan komen kijken.

Lokomotief 6330 vertrekt met reizigers-trein Z4317 uit Antwerpen Centraal met bestemming Leopoldsburg. De trek- en duwcombinatie wordt op dat ogenblik door de lok geduwd. Na een opgelegde snelheidsbeperking ter hoogte van kilometerpaal 40500 stelt in het stuurstandrijtuig de treinbestuurder omstreeks 17u25 vast dat geen traktiestroom meer verkregen wordt, waarna hij de trein tot stilstand brengt en bemerkt dat zich in de lokomotief, die nog half onder de brug van de Krijgsbaan staat, een enorme rookontwikkeling voordoet. Na een vruchteloze blusspo-

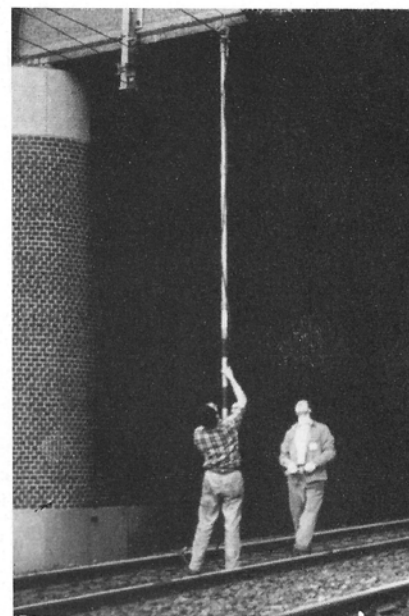
ging met de aan boord van de lok voorhanden zijnde blusapparaten, vraagt de bestuurder via de lijntelefoon aan blok 10 te Mortsel de brandweer op te roepen en verklaart zich „in nood”. Tijdens dit gesprek vraagt hij om onderbreking van de bovenleidingsspanning, om aarding van de bovenleiding en tenslotte om buitendienststelling van het naastliggend spoor.

Intussen hebben omwonenden de brand eveneens opgemerkt en de brandweer opgeroepen.

Als gevolg van het telefoongesprek van de bestuurder wordt trein Z4317 afgeschaft tussen Mortsel en Leopoldsburg en wordt het overige treinverkeer tussen Lier en Antwerpen v.v. omgeleid.

De spoorwegpolitie uit Antwerpen Centraal begeeft zich naar de plaats van het ongeval, terwijl het nodige materiaal om de bovenleiding te aarden in allerijl wordt aangevoerd. Onmiddellijk nadat de bovenleidingsspanning is onderbroken en de rijdraad is geaard, wordt met het blussen begonnen.

De ongeveer honderd reizigers die zich aan boord van de trein bevonden, gaan, begeleid door de treinwachter, langs de naast het spoor liggende dienstweg te voet naar het station Mortsel Deurnestraat, van waaruit ze met een andere trein hun bestemming kunnen bereiken. Om 18u35 is de brand geblust en rukt de brandweer in. De bovenleiding wordt weer onder spanning gezet en het naastliggend spoor voor verkeer vrijgegeven. Om 19u04 vertrekt vanuit Berchem



Teneinde elk mogelijk electrocutiegevaar te vermijden wordt, nadat de rijspanning is onderbroken, de bovenleiding geaard : de aldus verwezenlijkte verbinding tussen rijdraad en spoorstaaf zou onmiddellijk een kortsluiting veroorzaken bij toevallig of ongewild inschakelen van de stroom. Foto Staf Cuyt.

hulplok 5919 op normaalspoor (dit betekent hier : normaal links rijdend) naar het in nood verklaarde treinstel. Om 19u10 is deze hulpmachine ter plaatse en om 19u41 vertrekt het stel op tegenspoor om in het bundel Berchem te worden uitgeweken.

Om 19u55 wordt ook het spoor waarop het ongeluk gebeurde voor het normale treinverkeer vrijgegeven.

Om 20u11 wordt de beschadigde lokomotief 6330 weggesleept naar de WDT Antwerpen Dam.

Tenslotte zal een onderzoek worden ingesteld naar de mogelijke oorzaak van de brand en zal worden beslist of de machine, afhankelijk van de omvang van de opgelopen schade, al dan niet wordt hersteld.

Uit het voorgaande droge verslag van de gebeurtenissen moge blijken dat, dankzij de prestaties van een als een goed geoliede machine werkend team, de veiligheid van de reiziger in het bijzonder en van de mens in het algemeen bij de NMBS voorop staat en dat, welke onverwachte kink er ook in de kabel moge komen, „the show must go on” : de treinen moeten rijden ! Staf Cuyt



De gedeeltelijk met blusschuim bedekte 6330 na de brand op 22 april 1988. Door de ontwikkelde hitte vervormde een stuk van het verluchttingsrooster. Foto Staf Cuyt.

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

Toezending volgt langs de post !

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



De van de SNCF afgehuurde sproeitrein, hier te Binche, werd o.a. gesleept door lokomotief 6067. De lokreeks 60 is intussen praktisch geheel uit het gezicht verdwenen. 23 april 1988, foto Ronald Mardaga.

• De voor de spoorliefhebber belangrijkste gebeurtenis van 1988 was ongetwijfeld de viering van 150 jaar spoorwegen in de provincie Luik, viering die plaats vond van 17 tot en met 27 juni, m.a.w. na de redaktiesluiting van dit nummer. In het oktobernummer van Rail-Revue komen wij uitgebreid en met vele foto's op deze gedenkwaardige manifestatie terug.

NMBS

• Ex-Benelux lokomotief 2553 onderging in de CW te Mechelen een grote revisie. Er werden geen wijzigingen uitgevoerd aan de elektrische installatie noch aan de schildering, doch de radiostekker werd gemonteerd onder de linker voorruit van de stuurpost. Uiteraard is ook de lijnradio ingebouwd.

• Met ingang van de nieuwe dienstregeling op 29 mei zullen, op de relatie Amsterdam - Parijs (treinen 282/285), de door de NS gehuurde DB-rijtuigen worden vervangen door NMBS Eurofima-rijtuigen (16/I10).

• **Terug geopende stations of stopplaatsen** (sinds 29 mei) :

Lijn 42/43 : Mery

Lijn 52 : Hoboken Polder, Hoboken, Hemiksem, Niel

Lijn 58 : Waarschoot, Sleidinge, Wondelgem

Lijn 96 : Genly

Lijn 125 : Aigremont

Lijn 166 : Pin

• **Sinds 29 mei gesloten stations of stopplaatsen** (reizigersverkeer)

Lijn 42 : Bovigny, Grand-Halleux

Lijn 86bis : Anvaing, Frasnes-lez-Anvaing

Lijn 90 : Overboelare

Lijn 123 : Rognon

Lijn 144 : Vichenet-Bossière

Lijn 154 : Waulsort, Hastière, Heer-Agimont, Givet-Frontière

Lijn 162 : Weyler, Autelbas, Barnich, Sterpenich

Lijn 167 : Athus

• De lokomotieven van reeks 25.5 blijven, ook in de nieuwe dienstregeling vanaf 29 mei, ingezet als sleepelementen voor de internationale treinen op de verbinding Brussel Zuid - Amsterdam v.v. Dienst 1 ziet eruit als volgt : trein 282 (asd-fbmz), 281 (fbmz-asd), 286 (asd-fbmz) en 87 (fbmz-asd) ; niet op zondag - reserve te asd) ; dienst 2 : 82 (asd-fbmz) :



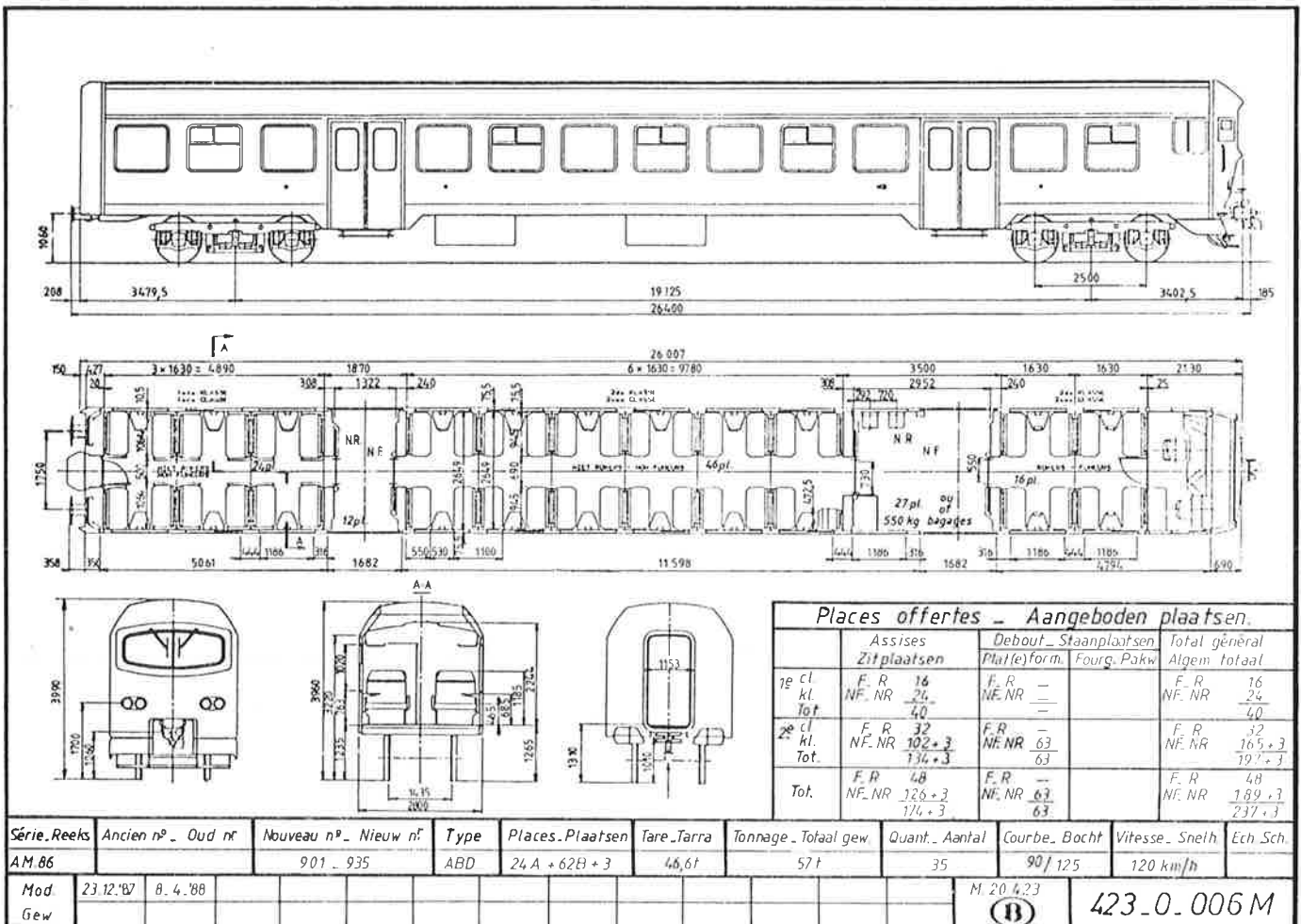
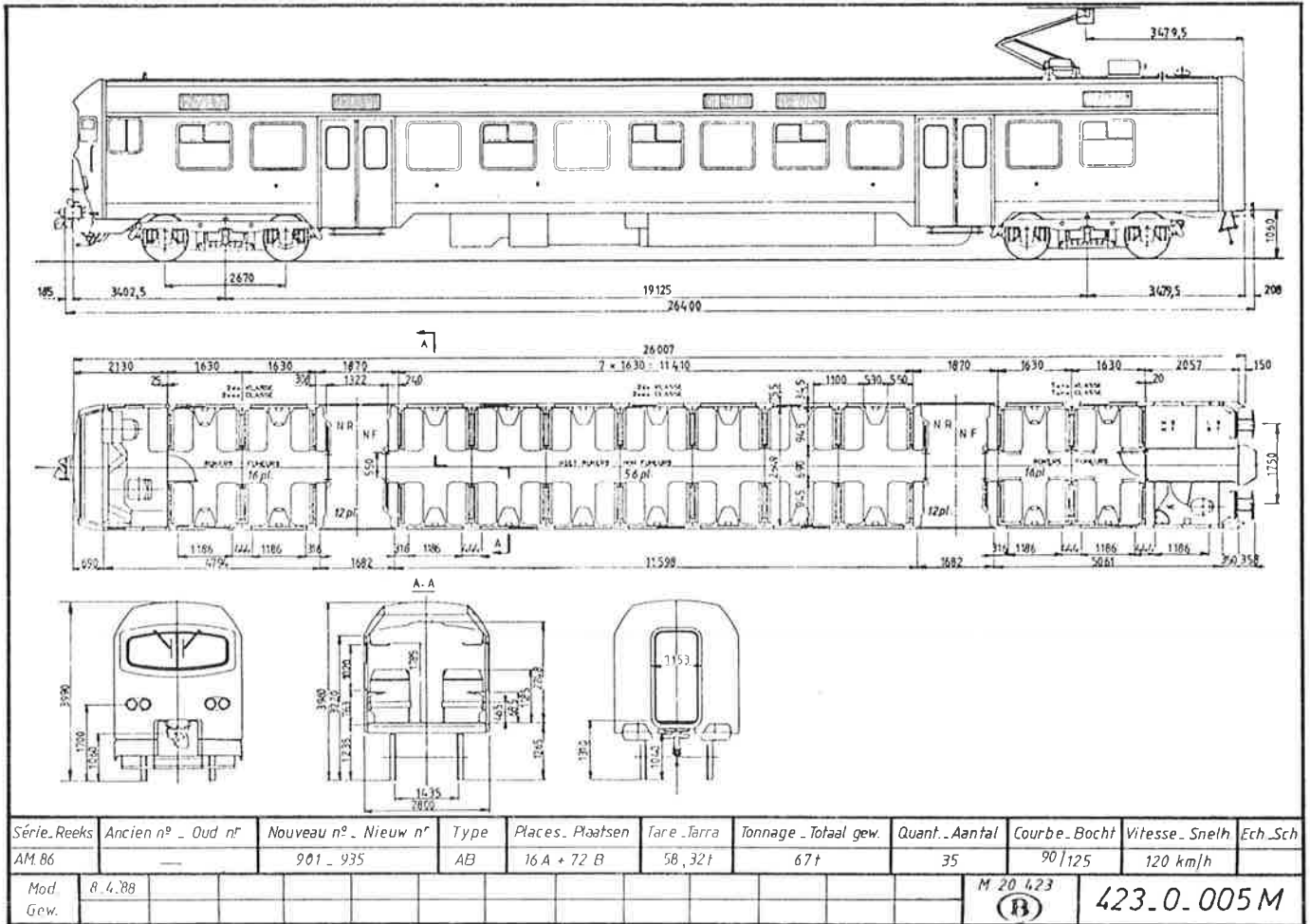
Op 16 april 1988 werd door lezer Ph. Dejonckere een afscheidsrit van en met de reeks 59 georganiseerd. Deze mooie foto toont machine 5930 met twee M1-rijtuigen te Zingem, tussen De Pinte en Oudenaarde. Het armsein is nog steeds functioneel, terwijl de elektrische opvolger op indienststelling wacht. Foto Thierry Heylen.

niet op zondag - reserve te fbmz), 287 (fbmz-asd) ; dienst 3 : 1181 (fbmz-asd) en 1186 (asd-fbmz) ; waarbij asd staat voor Amsterdam en fbmz voor Brussel Zuid. Treinen 1181 en 1186 zijn toeristische seizoentreinen die op bepaalde dagen worden ingezet in de periode van 29 mei tot en met 2 november 1988. Zij kunnen worden gesleept door machines van de reeks 25.5 of van de reeks 11.

• Onkruidverdelgingstrein

Naar jaarlijkse gewoonte werd ook dit jaar de onkruidverdelgingstrein weer ingezet. In de periode april/mei wordt dan het volledige net op de hoofdsporen bereiden. Na de oude groep Hasselt kwamen de trajekten op de lijnen van de oude groep Antwerpen (heden district Noord-Oost) aan de beurt. Hier werden van 17 tot 20 mei gedurende vier opeenvolgende dagen speciale ritten voorzien. Voor het tweede achtereenvolgende jaar diende de NMBS beroep te doen op de Franse SNCF-onkruidverdelgingstrein. Als trek- en/of duwlokomotief werd voor de groep Antwerpen beroep gedaan op twee locomotieven uit de reeks 59 (5945 en 5950) van de WDT Antwerpen Dam. J.M.

• De overigens bijzonder geslaagde afscheidsrit van de baandiesellokomotieven reeks 59, op 16 april ingericht door spoorwegenthousiast en lezer Ph. Dejonckere uit Kortrijk is wellicht een ietsje voorbarig geweest : alhoewel reeds meerdere van deze loks intussen uit de dienst verdwenen, is van de overblijvers heden een vrij groot aantal geconcentreerd in de stelplaats Antwerpen Dam, van waaruit zij heel wat taken in de goederendienst (o.a. ertstreinen vanuit de haven) blijven rijden. De WDT



(werkplaats dieseltraktie) Antwerpen Dam neemt die machines trouwens nog tot nader order in tussenrevisie en alles laat voorzien dat deze simpatische loks nog minstens tot aan de zomerdienstregeling 1989 hun karakteristieke gebrom zullen laten horen.

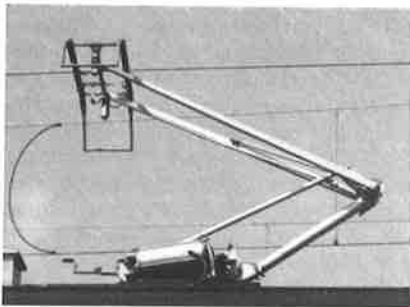
• Half maart werden de eerste twee nieuwe elektrische motorstellen van de reeks 09 (901, 902) door BN/Acec afgeleverd.

Onmiddellijk na de overdracht in het station te Brugge werden de motorstellen overgebracht naar het Groothertogdom Luxemburg. De CFL (Luxemburgse spoorwegen) betonen belangstelling voor deze stellen en het zou best eens kunnen dat BN hier een order in de wacht kan slepen.

Nadat de stellen begin april te Brugge terugkeerden voor de laatste afregelingen van de elektrische apparatuur en voor de proefritten (Brugge - Oostende/Kortrijk), werden 901 en 902 op vrijdag 6 mei 1988 naar hun eigenaars-werkplaats Schaarbeek OTW/E overgebracht.

De officiële voorstelling van de stellen vond plaats op 16 mei 1988 te Brussel Zuid.

De stellen zijn in de nieuwe huisstijl geschilderd: bordeauxrood met lichtgrijze sierstrepen langs zij. Over de deuren is deze strip in de vorm van blokjes uitgevoerd. Op de kopvlakken werd de zeer nieuwe vormgeving van de voorruit nog geaccentueerd door een grijze omlijnning. Over de koplampen loopt een gele zichtbaarheidsband.



De nieuwe Faively-pantograaf van het „lichte type”. Let op de onderlinge verbinding aan de uiteinden van de twee sleepstukken, bedoeld om meer stevigheid aan het geheel te verlenen. Foto Jan Mahieu.

Naast de nieuwe „neus” (door de typische voorruit kregen deze stellen al dadelijk de bijnaam „stel met de duikbril”) en de modulebouw van de kasten, waarbij de eerste klasse-afdeling in het midden van de nieuwe tweetjes is ondergebracht, valt vooral de nieuwe indeling van de afdelingen op. Voor de eerste maal werd ook in de tweede klasse de zetelverdeling 2 + 2 toegepast. De bagagerekken zijn in de langsrichting aangebracht. Er is overwegend gebruik gemaakt van onderhous-arme materialen. Zo werd o.a. voor de beplating van de wagenbakken voor het eerst gebruik gemaakt van polyesterplaten. De draaistellen zijn identiek aan deze

van de vierledige motorstellen 800 en de ingebouwde traktiemotoren zijn (voorlopig nog) de klassieke 3000V gelijkstroommotoren. De nieuwe Faively-pantograaf van het „lichte type” vond hier voor het eerst toepassing.

Merkwaardig is, dat geen aparte afdeling voor de treinchef werd voorzien.

De treinbestuurder kan vanuit de stuurpost de deuren sluiten. Te dien einde werd een eenvoudige drukknop op de stuurtafel aangebracht. Om de zichtbaarheid over de volledige treinlengte te bevorderen werden op de vier uithoeken van het stel, bovenaan naast de voorruit, uitklapbare spiegels gemonteerd, die automatisch uitklappen bij het lossen van de deurenvergrendeling. Bij het sluiten van de deuren klappen de spiegels terug dicht.



Detailopname van de uitklappende spiegels aan de stuurstanden van de nieuwe stellen reeks 09. Foto Jan Mahieu.

Nog dit jaar zouden 23 van deze stellen worden geleverd. De overige 22 komen in de loop van 1989 op het spoor. Vanaf september 1988 worden zij als L-treinen en eventueel als P-treinen inge-

zet op lijn 25 Antwerpen - Mechelen, op lijn 26 Mechelen - Etterbeek of Halle - Brussel Schumann, op lijn 52 Antwerpen - Boom en op lijn 59 Antwerpen - St.-Niklaas, terwijl een latere uitbreiding van het inzetgebied wordt verwacht naar Brussel op lijn 25 en naar Nijvel op lijn 124.

Daar deze nieuwe treinstellen voor specifieke stopdiensten werden ontworpen (dikwijls stoppen, snel optrekken), werd de maximum snelheid beperkt tot 120 km/u.

De integraal automatische „+GF+”-koppelingen van Secheron werden op deze stellen gemonteerd. Alhoewel identiek aan deze van de „Breaks” is onderling koppelen met deze laatste niet toegelaten, wegens te grote technische afwijkingen van beide reeksen onderling.

• Op zaterdag 21 mei werd dieselmotorwagen 4602 van Ath naar Dendermonde overgebracht, waarna het vervolgens naar Baasrode Noord ging. Deze door een lid van de vereniging aangekochte spoorauto betekent alweer een belangrijke aanwinst voor het traktievoertuigen-park van de BVS, die de stoomspoorlijn Dendermonde - Puurs uitbaten.

• Met ingang van de zomerdienstregeling 1988 (vanaf 29 mei) zijn de baandiesels van de reeksen 54 en 60 praktisch van het spoor verdwenen. Op 14 mei werd met twee loks van de reeks 54 een afscheidsrit gereden van Brussel naar Bertrix, terwijl het op 28 mei de beurt was aan twee machines van de reeks 60. Ditmaal werd voor de laatste maal gereden op de lijnen Edingen - Braine-Le-Compte en Ronse - Leuze, lijnen die op hun beurt vanaf 29 mei voor de reizigersdienst werden gesloten. Voor



Dieselmotorwagen 4602 heeft zopas het NMBS-spoor verlaten en rijdt z'n eerste meters op Stoomspoorlijn Dendermonde - Puurs. Op de foto is duidelijk de „ripering” (voorlopige spooraansluiting) tussen NMBS-lijn 53 en SDP-lijn 52 te zien. Telkens de SDP spoomaterieel wil aan- of afvoeren van of naar het officiële net, dient deze ingewikkelde en kostbare procedure te worden toegepast! St.-Gilles-Dendermonde, 21 mei 1988. Foto Thierry Heylen.



Afscheid van de lokreeks 60 : op 28 mei 1988 (laatste exploitatiedag) omsluiten machines 6034 en 6048 drie M1 rijkuiten...



...tot in Frasnes-lez-Anvaing 6034 plotseling haar oude nummer 210034 blijkt te dragen, een hoogstandje dat in normale dienst vanzelfsprekend onmogelijk is ! Foto's Ronald Mardaga.

de dienst Baan blijven, zoals reeds in ons vorig nummer medegedeeld, een zestal machines van de reeks 60 in dienst.
J.M. en S.C.

• **Nieuwe toeristische verbinding De Panne - Dunkerque** op iedere zondag in juli en augustus. Uurregeling : **heenreis** : De Panne 10.06, Bray-Dunes 10.20, Leffrinckoucke 10.30, Dunkerque 10.43; **terugreis** : Dunkerque 17.56, Leffrinckoucke 18.10, Bray-Dunes 18.26, De Panne 18.36.
Materieel : SNCF BB 66000 trek-duwstel.

In De Panne is er telkens aansluiting met de trein van en naar Gent. Na dertig jaar rijdt dus opnieuw een regelmatige reizigerstrein tussen De Panne en Dunkerque. Deze toeristische trein, komende van Tourcoing, was nog vorig jaar beperkt tot Bray-Dunes. Dit jaar

is zijn eindpunt voor het eerst De Panne, waar hij aankomt om 10 uur. 's Avonds vertrekt hij terug uit De Panne om 19.05 u en rijdt via Dunkerque naar Tourcoing met aankomst om 21.16 u. Het grenspunt De Panne - Bray-Dunes is normaal nog alleen open voor goederentreinen. Er is slechts zeer sporadisch verkeer, want alle goederenverkeer richting Dunkerque gaat via Moeskroen.

• **Grenspunt Le Touquet - Houplines** (Armentières)

Dit grenspunt werd voor alle verkeer gesloten op 29 mei 1988. De laatste trein reed op zaterdag 28 mei als Z 49363 Armentières - Gent-Zeehaven met loc 6307 en 45 lege graanwagens. De lengte van de trein bedroeg 758 m en het gewicht was 900 ton. In de maand mei werden vijf beladen en drie lege treinen genoteerd via dit grenspunt. P.D.

• De nieuwe zomerdienstregeling bracht trouwens nog diverse andere sluitingen van lijnen of lijngedeelten met zich : zo ging o.a. het landschappelijk uiterst fraaie lijntje tussen Dinant en Givet voor de reizigersdienst ter ziele. Nog tot begin 1987 werd hier tussen België en Frankrijk gereden met de bezienswaardige SNCF Picasso-spoorauto's, die intussen ook alweer tot de Franse spoorweggeschiedenis zijn gaan behoren. Het baanvak Libramont - Bastogne op lijn 163 daarentegen kreeg een jaar uitstel van executie en wordt nog sporadisch bereden met sporaauto's van de reeksen 44 en 45: een ultieme kans voor de fotografen ! Op de lijn 52 Antwerpen - Boom werden de stations Hoboken Polder, Hoboken, Hemiksem en Niel echter terug voor reizigers heropend. Onze slotfoto toont een beeld uit de goede(?) „oude” tijd : machine 6214 met L-rijtuigen te Hemiksem-Werkplaatsen. Dit gedeeltelijk eerherstel van lijn 52 ging bij de heropening gepaard met drie dagen gratis sporen. Op 27 mei werd de heropening voorafgegaan door een „inhuldigingsrit” met de spiksplinternieuwe stellen 901 en 902.

S.C.

DIVERSEN

• CFV3V op het goede spoor

Sinds de late jaren '70 organiseert de CFV3V een jaarlijks Stoomfestival waarop de spoorwegliefhebbers volledig aan hun trekken kunnen komen. Ieder jaar trachten de organisatoren ook een blikvanger op de festivalaffiche te plaatsen : zo was er reeds een reconstructie van een geallieerde militaire trein uit 1944 en in 1987 kwam locomotief 140 C 231 van de Franse vereniging Ajecta met een trein uit Parijs, waarbij eveneens een ontmoeting met onze 29.013 te Chimay en te Mariembourg was voorzien. Door een aantal omstandigheden diende het programma toen lichtjes gewijzigd, maar toch kon de CFV3V het festival 1987 als zeer geslaagd beschouwen.

Sinds lange tijd had de CFV3V de wens uitgedrukt om ook lijn 156 (Mariembourg - Chimay - Momignies) te kunnen exploiteren. In 1985, '86 en '87 kon een gedeeltelijke exploitatie van deze lijn worden gerealiseerd. Met de definitieve buitendienststelling, op 29 september 1987, kon de lijn overgenomen worden, waardoor het net van de CFV3V een totale lengte van nagenoeg 45 km kreeg : in België ligt nu één van de langste museumlijnen van Europa ! Interessant voor de spoorwegliefhebber is de komst, in de loop van dit jaar, van de BR 52 van de Luxemburgse vereniging GAR. Deze machine zou dan permanent op het net van de CFV3V blijven. Verder voert de CFV3V nog onderhandelingen in verschillende Oostbloklanden teneinde nog rijvaardige locs te kunnen aankopen. Het festival 1988 zal gedurende twee dagen weer een topper van formaat worden. Op zaterdag 24 september is er de komst van een Franse sporaauto via Givet, Dinant, Namur en Charleroi.



Een SNCF motorrijtuig rijdt doorheen het domein van het kasteel te Waulsort, enkele dagen voor de opheffing van de reizigersdienst op de lijn Dinant-Givet. 24 mei 1988, foto Ronald Mardaga.

Deze motorwagen blijft in Mariembourg tot zondagavond. De zondag is traditioneel de hoogdag van het festival. Er komen dan maar liefst twee buitenlandse stoomtreinen naar Mariembourg. Eerst is er de 140 C 231 die opnieuw via Anor en Chimay naar Mariembourg komt; verder is de komst voorzien van een 141 R die 's zaterdags uit Metz zal vertrekken en die via Luxembourg (waar wordt overnacht), Namur en Charleroi naar Mariembourg rijdt.

Tenslotte worden onderhandelingen gevoerd om op zondag 25 september een Duitse motorwagen VT 601 naar Mariembourg te halen.

Ook vanuit het binnenland worden hoogstwaarschijnlijk speciale stoomtreinen naar Mariembourg ingelegd. De CFV3V hoopt op één van beide dagen de machtige 1.002 naar Mariembourg te kunnen laten rijden. Of dit laatste tot de mogelijkheden behoort dient echter nog te worden afgewacht.

P.J.

NMVB

• Gelede bussen Jonckheere - Volvo. Het prototype van de dertig bij Jonckheere in Roeselare te bouwen „harmonikabussen” op Volvo-chassis werd op 8 april aan de pers voorgesteld.

Opmerkelijk hierbij is de vervanging van de vertrouwde oranje buskleur door een attractief en dynamisch design.

Het interieur van deze nieuwe gelede bus wordt gekenmerkt door de tinten van de bekleding (rustgevend); de signaalfunctie van de steunkolommen (veiligheid bij plots remmen); de zetelbekleding (anti-vandalisme); de vloerbekleding (decoratief en slijtvast) en de dem-

pende, zachte zijwandbekleding.

Voor de bestuurders van dit nieuwe voertuig is er ook heel wat nieuws met spitstechnologische verbeteringen: de ergonomie voor de bediening, de ergonomische situering van de instrumenten en de perceptiepost.

De eerste 17 gelede bussen zullen omstreeks half augustus worden geleverd en ingezet in de Antwerpse regio, o.m. op Ekeren.

• De Mechelbus. Door de Buurtspoorwegen werd een bijzondere actie op touw gezet om wat ze vanaf 29 mei in Meche-

len aan diensten minder gaan doen (herstructurering stadsnet en kleiner aanbod) beter te verzorgen in een optiek van kleinschaligheid, integratie in het lokale Mechelse gebeuren en in een gezellige atmosfeer voor de klant.

De twaalf Mechelse stadsbussen Van Hool-Cummings (nrs. 4492, 4494 tot en met 4499 en 5079 tot en met 5083) kregen een nieuw buitendesign en binnenafwerking. De nieuwe basiskleuren zijn oranje-wit met schuine blauwe strepen. Door middel van klevers werd op de zijflanken van de bussen een stadszicht aangebracht, met ondermeer een silhouet van de St.-Romboutstoren. De bussen dragen voortaan op het koetswerk de benaming „Mechelbus”.

Ook het interieur van de bussen kreeg een grondige opknapbeurt. De oude zetelbekleding werd vervangen door een bruin-beige bekleding die aangenaam oogt en hopelijk vandalenstreken achterwege zal houden.

Men heeft de bussen eveneens uitgerust met een mobilfoon die rechtstreeks in verbinding staat met de stelplaats en met de vertrekoverste van het station te Mechelen: op die manier kunnen o.a. verkeersopstoppingen gemeld worden.

Met deze actie hoopt men middels kwaliteit en gezelligheid een rendabele stadsdienst uit te bouwen.

• Honderd jaar NMVB in Limburg. Tijdens het weekeinde van 28 mei en 29 mei 1988 vierden de Buurtspoorwegen hun honderdjarig bestaan in deze provincie. Samen met de gemeenten Leopoldsburg, Hechtel, Peer en Bree werd er feest gevierd, ter herinnering aan de opening van de eerste stoomtramlijn in Limburg, op 9 januari 1888, tussen Leopoldsburg en Bree. En er werd goed gefeest! In de verschillende gemeenten waren er allerlei festiviteiten en attracties met o.m. aperitiefconcert, zoektocht, volkse animatie, Wild West Show, tentoonstel-



Prototype van de „harmonikabus” van Jonckheere-Volvo, voor de NMVB. Dertig van deze gelede bussen zijn in bestelling. De eerste ervan zullen we omstreeks half augustus in het Antwerpse kunnen ontmoeten. Foto Jonckheere.



Leopoldsburg, 29 mei 1988. AB 5081 liep als „Mechelbus” mee in de historische optocht naar aanleiding van 100 jaar NMVB-aanwezigheid in Limburg. Foto E. Keutgens.

lingen, Hexelse zand- en duinenfeesten enz. : te veel om op te noemen.

Bijzonder veel bekijks had de historische optocht van NMVB-voertuigen, die om 12u in Leopoldsburg startte en via Hechtel reed naar Peer-Wijchmaal, Peer en Bree en die de kijklustigen de evolutie van het rollend materieel toonde.

De stoet bestond uit : paardetramrijtuig (op luchtbanden) met reizigers (!), stoomlok 979 op een legerdieplader, stoomtrambijwagen A 2026, AR 193 en Standaard 10284. Deze laatste drie voertuigen werden getoond op vrachtwagens van een privé-firma. Dan volgden de autobussen AB 955, AB 1842, AB 5081, AB 5982, Van Hool Midibus A 508, een bus LAG-Atlantic, AB 3615, de har-

monikabussen van Van Hool (AB 2185) en het prototype Jonckheere-Volvo. De stoet werd geopend door de NMVB-Infobus 5840.

Te Hechtel-Eksel werd op de plaats genaamd „De Wissel” een gedenksteen onthuld, dat symbolisch de wisselplaats voorstelt die er ten tijde van de tram gelegen was.

Ook Peer-Wijchmaal bleef niet ten achter en op de plaats van het vroegere tramstation werd eveneens een monumentje onthuld : een naar de hemel gericht spoor met vier dwarsliggers, voorstellende de vier gemeenten die ooit door het tramspoor waren verbonden.

Het ganse gebeuren verliep in een zeer gezellige, familiale en aangename sfeer.

• De kusttram. Een zee van attracties :

ook tijdens het seizoen 1988 wordt de campagne die de NMVB in 1987 startte met de slogan „De kusttram. De Zonnelijn” verdergezet, echter nu onder het motto „De kusttram. Een zee van attracties”. Deze actie begint reeds half juni en loopt tot midden september. Opnieuw zullen er thema-trams rijden waarvan sommige worden gekombineerd met busritten, zoals bijvoorbeeld de „Boudewijnparktram” (traject tram + bus onder begeleiding van een hostess naar het Boudewijnpark te Brugge), de „Uylenspiegeltram” (tram + bus naar Damme), „Lissewege Boottram” (tram + boot naar Lissewege) enz. De bedoeling hiervan is ook het achterland te betrekken in de campagne.

Dit jaar hopen de Buurtspoorwegen 60.000 extra deelnemers te verwelkomen op de tram !

E.K.

• **Het is afgelopen met het type S !** Aldus kondigen onze zeer goed geïnformeerde vrienden van „Tram 2000” in hun mei-nummer het nu wel definitieve doodvonnis van dit simpatieke trammaterieel aan. De sinds lange tijd gevreesde doch te verwachten laatste ademstoot werd in de reizigersdienst Charleroi - Trazegnies uitgeblazen op Paasmaandag 4 april 1988 door de rijtuigen 9170 (zie RR 12/88, blz. 130/ foto bovenaan), 9173, 9174 en 9178.

De lezer die bij het bekijken van deze wagennummers in opperste verbazing de wenkbrauwen optrekt wist dus niet - evenmin als wijzelf trouwens - dat ook het tijdens de voorbije jaren verbouwde en geheel vernieuwde type S-Jumet voor de bijl gaat. Sterker nog : op hetzelfde ogenblik waarop met dit materieel de reizigersdienst werd gestaakt, stond nog een rijtuig in een reeds ver gevorderde staat van verbouwing in het werkhuis te Jumet !

Wij leven nu eenmaal in België...

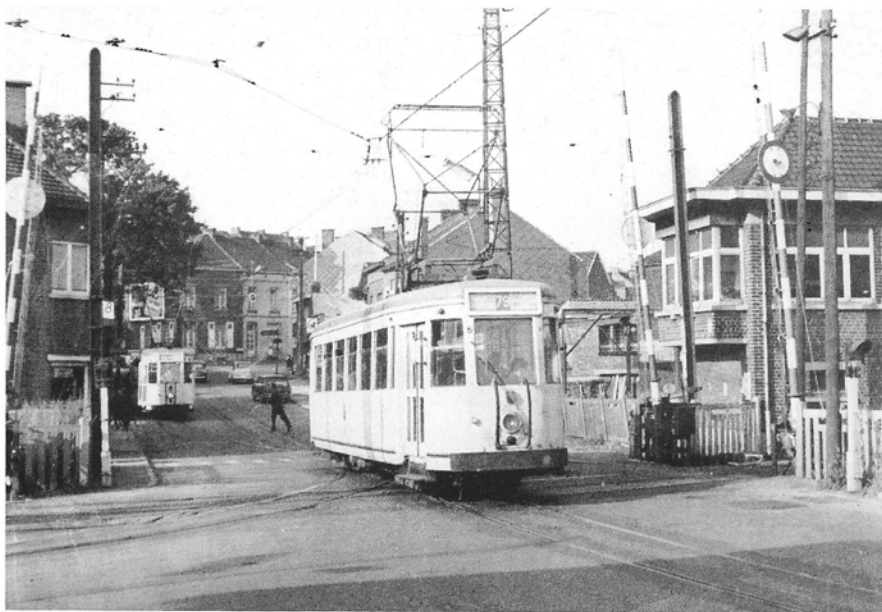
De beslissing tot uitroeiing van de types S, S-premetro en S-Jumet werd door de Groep Henegouwen in alle stilte genomen in de loop van de maand maart, doch deze jobstijding werd den volke slechts kond gedaan in april, tijdens een zoveelste „verbussing” - bij gelegenheid van de paasvakantie - van de lijn Charleroi - Trazegnies.

Dat het de NMVB menens is moge blijken uit het feit dat reeds heel wat reserve-onderdelen en een aantal rijtuigen werden verkocht aan liefhebbers en schroothandelaars. In de nabije toekomst wordt praktisch het gehele S-materieelpark afgebroken, waarbij misschien enkele rijtuigen - omgebouwd of om te bouwen tot dienstwagens - de dodendans zouden ontspringen. Bij een latere gelegenheid komen wij uitgebreid op dit merkwaardige trammaterieel terug. Het schreef immers Buurtspoorweggeschiedenis in alle min of meer belangrijke steden en streken van ons land.

Tram 2000/S.C.



Leopoldsburg, 29 mei 1988. De stoomtramllok 979 op een vrachtwagen van het Belgisch leger staat klaar om mee te rijden in de historische optocht. Foto E. Keutgens.



Type S-rijtuigen in de „golden sixties“: vooraan rijtuig 10251 op de sinds lang verdwenen lijn 79 te Roux Plomcot, augustus 1965. Foto Robert Temmerman, verzameling Staf Cuyt.

MIVA

• Dinsdag 1 maart 1988 stelde de maatschappij het nieuwe Diagnose en Analysestoel DIANA voor aan de Antwerpse pers. Zoals de naam het zelf zegt is DIANA een apparaat dat op elk ogenblik en in een korte tijdspanne een autobus kan „doorlichten“.

Via druk- en elektrische meetpunten op de bus wordt de controle naar eventuele gebreken computer-gestuurd en afgelezen op een printer die zorgt voor het proces-verbaal van het nazicht. Zodoende kan men vroegtijdig ingrijpen, waardoor het aantal busdefecten gevoelig zal dalen, met als gevolg een betere inzet van de voertuigen.

• Kruispunt Zwaantjes. Op maandag 15 maart begon de heraanleg van de St.-Bernardsesteenweg, ter hoogte van het kruispunt Zwaantjes (lijnen 2, 4 en 12). Deze herprofilering laat toe een definitieve sporentoestand te verwezenlijken, in afwachting van de volledige heraanleg van de St.-Bernardsesteenweg tussen de Zwaantjes en het Schoonselhof. De thans aan gang zijnde werken zullen tot aan de bouwvakantie duren.

Door de vernieuwing van de sporen op het kruispunt worden de tramlijnen 4 en 12 (richting stad) omgeleid langs de De Bruynlaan (halte lijn 2) en de Voetbalstraat. Richting Hoboken rijden de trams de normale reisweg. De rijtuigen van lijn 2 rijden - richting Hoboken - via de Voetbalstraat en de St.-Bernardsesteenweg naar de Antwerpsesteenweg.

• Berchem, Grote Steenweg. De afbraak van de onteigende woningen en winkelpanden gaat onverminderd verder. Het oude gemeentehuis van Berchem was op dinsdag 31 mei volledig afgebroken. De resten van de woningen en winkels, gelegen tussen het voormalig gemeentehuis en de Vredestraat, zullen begin juni eveneens uit het stadsbeeld verdwenen zijn. Er dienen

dan nog enkel een groot winkelpand en een grote woning naast de Kapel en de Kredietbank (hoek Grote Steenweg/Hoge Weg) te worden afgebroken.

Vermoedelijk nog voor het bouwverlof zal de volledige afbraak een feit zijn. Hopelijk wordt dan niet lang meer gewacht met de eigenlijke herprofileringwerken en met de aanleg van de eigen trambaan.

• Tramtunnels onder de Schelde. Op Goede Vrijdag 1 april (geen aprilvis) bereikte in de namiddag het boorschild Sus Antigoon het station Groenplaats en werden de laatste segmenten geplaatst van de tweede tramkoker onder de Schelde. De tweede tunnel werd in een rekordtijd gegraven: 100 werk-

dagen voor 983 meter. Een technisch hoogstandje van formaat!

• Schijnpoort. Wegens de afwerking van de spoorwegbrug aan het Schijnpoort werden vanaf vrijdag 15 april (20u) tot maandagmorgen 18 april (aanvang dienst) de tramlijnen 3 en 12 onderbroken. Tijdens dat weekeinde werden ook de laatste aanpassingen doorgevoerd aan de bovenleiding en de tramsporen.

De nu aangelegde toestand is definitief.

• Toeristenkaart. Sinds 15 april zijn nieuwe Toeristenkaarten in gebruik. Deze hebben nu dezelfde vormgeving als het Algemeen Abonnement en de schoolabonnementen.

• Maneuverboog K. Astridplein - Carnotstraat. De aanlegwerken van deze boog begonnen op dinsdag 19 april. Het idee voor de aanleg van deze boog is reeds zeer oud en komt in de evolutie en de groei van het tramnet regelmatig ter sprake, voornamelijk tussen de twee wereldoorlogen. De nieuw aangelegde boog werd op donderdag 5 mei voor het eerst ingereiden door de Krisp-rollstram.

Als gevolg van deze werken diende op 19 en 20 april lijn 12 langs lijn 3 richting Deurne te rijden. Tussen het Centraal station en Schijnpoort reed op die dagen een buspendel 12, waarvan de voertuigen leeg terugkeerden via tramlijn 3.

• Lange Leemstraat. Ingevolg rioleeringswerken in en de heraanleg van de Lange Leemstraat tussen de Cuperusstraat en de Belgiëlei werd vanaf dinsdag 5 april het normale traject van tramlijn 8 onderbroken tussen de Borsbeekbrug en de Groenplaats.

Tram 8 wordt vanaf de Borsbeekbrug langs lijn 11 en de pre-metro afgeleid naar de Groenplaats (heen en terug). Een trampendel rijdt tussen de Groenplaats en de Lambermontplaats. De tramrijtuigen in dienst op de omgelei-



Antwerpen, kruispunt Zwaantjes, zicht richting Hoboken. 5 mei 1988. Aanleg van de nieuwe spoorbaan met vooraan het afbuigend spoor richting De Bruynlaan (keerlus Voetbalstraat). Foto E. Keutgens.



Distrikt Berchem, 20 mei 1988, Grote Steenweg. De reeds ver gevorderde afbraak van het voormalig Berchems gemeentehuis. Foto E. Keutgens.

de 8 dragen voor en achter een voor deze gelegenheid ontworpen richtingsfilm „Eksterlaar - via Premetro - Groenplaats”. De tekst „VIA PREMETRO” staat in een wit kadertje. De pendelrijtuigen Groenplaats - Lambermontplaats dragen de film „Zuid - Groenplaats” met onderaan het cijfer 8 de tekst „PENDEL”.



Naar aanleiding van deze werken heeft de maatschappij een bijzondere informatiecampagne gevoerd. De schoolabonnees met een lijnabonnement op lijn 8 werden geïnformeerd dat hun abonnement gedurende heel de periode van de werken mag beschouwd worden als een NET-abonnement.

• Kipwagen 8821. Vrijdag 21 april werd door de heer Marc Wellens, voorzitter van MIVA, de kipwagen 8821 (ex-1) van de Dienst Spoor en Wegenis officieel overgedragen aan het Antwerps Tram- en Autobusmuseum, in bijzijn van talrijke genodigden, waaronder de burgemeester van Edegem en de Antwerpse pers.

Mogen we hier even vermelden dat dit reeds het 14de rijtuig is dat MIVA aan AMUTRA schenkt en dat al deze voertuigen prachtig werden gerestaureerd.

• Arbeidersolympiade. Naar aanleiding van deze manifestatie die plaats vond op zondag 15 mei in het Beerschotstadion op het Kiel, werd de normale tramdienst van lijn 2 versterkt met 12 gekoppelde stellen (film Extra Dienst). Ook de normale rijtuigen van de lijn

reden gekoppeld. Alle leden van de vele sportgroeperingen die deelnamen kregen een bijzonder voor de gelegenheid gedrukt vervoersbewijs, waarop het wapenschild van de Stad Antwerpen voorkwam. E.K.

• De tramateur-fotograaf kan heden op het net van de MIVA zijn hartje ophalen : niet minder dan elf van publiciteit voorziene PCC-rijtuigen zijn nu in dienst. Wij zetten ze hier voor u figuurlijk op 'n rijtje, waarbij we het onderwerp van ieder rijtuig laten volgen door het wagennummer : Flandria (2163), Zoo (2087), Hou je stad rein (2029), Iglo (2165 : hoogste rijtuignummer), Kredietbank (2090), Krisprolls (2121), Mr. Proper (2065), Douwe Egberts (2032), Gourmet (2063), Gispén (2126), L & M (2035).



Het Krisprolls rendez-vous op de Antwerpse Draakplaats : STIL 236, MIVA 2121 en MIVB 8108. 26 maart 1988. Foto Eddy Cassiers.

Het aantal van publiciteit voorziene rijtuigen is de voorbije maanden in zulke mate toegenomen, dat reeds - bij wijze van grap - werd voorgesteld in 1989 een afscheidsrit te organiseren met de rijtuigen in de nieuwe rood-witte huisstijlkleuren.

Ook de MIVB (Brussel) en de STIL (Luik) zijn intussen voor (de tram en) de autobus als publiciteitsmedium gewonnen, getuige de niet toevallige ontmoeting tussen de MIVA Krisprolls-tram, de MIVB Krisprolls-bus nr. 8108 en de STIL Krisprolls-bus nr. 236, rendez-vous dat plaats vond op de Antwerpse Draakplaats op 26 maart 1988.

In Gent heeft de publiciteitstram nu eveneens zijn opwachting gemaakt : sedert begin mei rijdt daar PCC 37 in dezelfde reclamelivree als de Antwerpse 2035 (L & M), terwijl de Brusselse bus nr. 8171 van hetzelfde laken een pak kreeg.

Alhoewel, vanuit de esthetische hoek bekeken, de ene publiciteit wel beter oogt dan de andere, zijn alle liefhebbers het erover eens dat de Gourmetreklame (op z'n Antwerps : de „poezen-tram”) een prachtige realisatie is die in geen enkele tramdia- of kleurenfoto-verzameling zou mogen ontbreken.

Op te merken valt nog, dat de meeste publiciteitsrijtuigen zijn ondergebracht in de loods Groenenhoek, dat ze vrij willekeurig worden ingezet op de verschillende lijnen en dat, tenslotte, meerdere reklametrans per onderwerp afwijkende kop-, staart- en zijwanden laten bewonderen !

• Op 22 april nam een vrachtwagen de bovenleiding mee onder de „ezelsbrug” ter hoogte van het Rooseveltplein, met als gevolg dat heelwat tramverkeer diende te pendelen of moest worden omgeleid. Zo kon men rijtuigen op lijn 3, komende uit de Carnotstraat, zien „lussen” langs het Koningin Astrid-



MIVA PCC-rijtuig 2063, de „poezetram van Gourmet”, klaar om na vervulde dagtaak binnen te rijden in stelplaats Groenenhoek. April 1988, foto Staf Cuyt.

plein, waarna ze via de Van Schoonhovenstraat naar Schijnpoort konden over lijn 12. S.C.

MIVB

• In onze vorige uitgave konden wij nog net het zware ongeval melden, op 31 maart 1988 overkomen aan het proefmetrostel 207-208 van de MIVB. Omtrent de mogelijke oorzaak tast men nog steeds in het duister : bij het grondige onderzoek van het verongelukte rijtuig 207 heeft men geen enkel technisch defect kunnen ontdekken... Het rijtuig, dat letterlijk te pletter sloeg tegen de trambelling in de nabijheid van het station Simonis, werd zo grondig vernield dat het ter plaatse zal worden verschroot. Alleen de draaistellen zouden eventueel kunnen worden gerecupereerd. De geschatte vervangingswaarde van het nauwelijks zeven jaar oude rijtuig bedraagt zo'n zestig miljoen frank. Op dit ogenblik weet men nog niet, of een ander proefstel ter plaatse zal worden gebracht. S.C.

• Nadat begin dit jaar PCC motorrijtuig 7001 werd gedeklasseerd, werden nogmaals 34 rijtuigen van de reeks 7000 officieel buiten dienst gesteld, terwijl 47 andere in niet-actieve reserve werden geplaatst. Van de oorspronkelijke 172 rijtuigen van dit type bleven er zodoende nog 90 in actieve dienst. De deklassering van de reeks 7000 is nu duidelijk in een stroomversnelling geraakt : op 30 april ging 7034 in reserve en op 4 mei volgden nog 7023 en 7075 deze weg, waardoor het aantal actieve 7000'ers inmiddels tot 87 is geslonken.

Tram 2000

• Op 2 april l.l. was het ook in Brussel weer zover : de bovenleiding aan de Teichmannbrug werd afgerukt door een op een aanhanger geladen kraan. Na ruim een uur werken kon de tramdienst worden hervat, doch de pantograaf van het eerste passerende rijtuig haak-

te in de bovenleiding vast, met als gevolg dat de hele klus nogmaals dunnetjes kon worden overgedaan, waarbij het tramverkeer opnieuw voor ruim twee uur diende te worden omgelegd...

Tram 2000

MIVG

• Bouw trolleyloods gestart !

Op maandag 29 februari startten de grondwerken voor de bouw van de lang verwachte loods voor de - inmiddels voltooide reeks van - 20 gelede trolleybussen voor rekening van de Bevordering van het Stedelijk Vervoer van het Ministerie van Verkeerswezen; bouwheer : de MIVG.

Het werk werd reeds op 30 juli 1987 aanbesteed door middel van een algemene

offerte-aanvraag en toegewezen aan de N.V. Antwerpse Bouwwerken Verbeeck uit Borgerhout.

Het complex zal bestaan uit een overdekte stelplaats, uit burelen en uit een was- en werkplaats. Alles samen gaat het om een investering van 76 miljoen en de uitvoering zal zowat 200 werkdagen in beslag nemen. Volgens de planning zou de remise rond de Gentse feesten haar voltooiing moeten nabij zijn, terwijl het geheel - burelen, was- en werkplaats inbegrepen - nog voor Kerstmis 1988 zou moeten zijn afgewerkt.

MIVG Krant.

GLT

• Donderdag 26 mei 1988 werden de twee lange dubbelgelede „luchtbandentrans” tussen Jemelle en Rochefort ingereden. Het traject tussen vermelde gemeenten wordt „geleid” gereden, t.t.z. met bovenleiding en geleide-rail.

Het stuk tussen Rochefort, Han-sur-Lesse en Lessive berijdt men met een 260kW sterke dieselmotor.

Vanaf 1 juni tot en met 15 september wordt er alle dagen gereden. De dienstregeling van de GLT vindt u op de BN-GLT-publiciteit in het NMBS-spoorboekje tussen blz. 232 en 233.

E.K.



Het door de ASVI uit Belgrado gerepatrieerde en door de MIVB schitterend gerestaureerde ex-NMVB PCC-rijtuig 10409 reed op 4 juni 1988 een pendeldienst tussen Lobbes Ecole en Lobbes Pont du Nord, op het mooiste gedeelte van de ASVI-museumlijn. Foto Ronald Mardaga.

Spooragenda

NMBS

Met de stoomtrein van de NMBS (29013 + LB) naar de Stoomdagen te Wildert op 13 en 14 augustus 1988. Leuven 9u14, Aarschot 9u31, Heist-o/d-Berg 9u46, Lier 10u08, Berchem 10u24, Wildert 10u51 - Antwerpen Centraal 12u57, Antwerpen Oost 13u02, Kapellen 13u16, Wildert 13u30 - Wildert 17u10, Kapellen 17u28, Antwerpen Oost 17u44, Antwerpen Centraal 17u50 - Wildert 19u50, Berchem 20u19, Lier 20u34, Heist-o/d-Berg 20u59, Aarchot 21u16, Leuven 21u33. Biljetten enkel in voorverkoop tegen 250 F (inkom inbegrepen) voor volwassenen en 140 F (inkom inbegrepen) voor kinderen van 6 tot 12 jaar. Kinderen -6 jaar gratis, in bovenvermelde stations vanaf 15 juli 1988. Voor de treinreis naar de opstapplaatsen kan het weekendbiljet gevraagd worden. Info : De Bakkersmolen, St.-Jansstraat 184, 2190 Essen, tel. 03/667.20.26.

Op 3 of 4 september richt de Nederlandse Vereniging voor Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen een rit in met 12.004 + 4 LB van Antwerpen Centraal naar Gent St.-Pieters. Info : NVBS Excursies, de Heer Storm van Leeuwen, Libelleweide 8, NL-3437 VJ Nieuwegein.

NMBS Spoorwegmuseum Brussel Noord is het hele jaar toegankelijk van maandag tot vrijdag, telkens van 9 tot 16u30; ook op elke eerste zaterdag van de maand, behalve wanneer deze zaterdag een feestdag is.

Alle door de NMBS uitgegeven publikaties worden er te koop aangeboden.

Open huis bij de Spoorwegen te Leuven van maandag 12 tot en met zondag 18 september 1988.

Naar jaarlijkse traditie organiseert de NMBS in de maand september open-deurdagen te Leuven. Het station en de Museumbewaarplaats openen hun deuren van 9 tot 16 uur op de wekdagen 12, 13, 14, 15 en 16 september en van 9 tot 18 uur tijdens het weekeinde van zaterdag 17 en zondag 18 september.

Sedert jaren heeft de NMBS waardevolle getuigen van het spoorwegverleden bewaard en meestal te Leuven samengebracht. Heel wat stoomlocomotieven, rijtuigen en wagens werden hersteld. Sommige werden zelfs rijklaar gemaakt.

Naast de vermaarde PACIFIC type 10 van 1912 en de prachtige ATLANTIC locomotief type I2 van 1939, zijn er nog talrijke baan-, tender- en rangeerlocomotieven. Niet enkel treinen uit het stoomtijdperk, maar ook de oudere diesel- en elektrische locomotieven, treinstellen, rijtuigen en goederenwagens zijn er te bewonderen. Tevens bleef de volledige werktuigenuitrusting van de tractiewerkplaats behouden zoals ze was tijdens het stoomtijdperk. Leuven bezit bovendien een zeldzaam wordende draaibrug voor het keren van locomotieven en een waterzuil voor de waterbevoorrading van de stomers.

Dagelijks zal een stoomlocomotief ritjes uitvoeren in de installaties van de bewaarplaats. Tussen het station Leuven en de Museumbewaarplaats worden er speciale ritten met een historische dieselmotorwagen ingelegd. In het station Leuven worden moderne treinen tentoongesteld. Met de nieuwste internationale zitrijtuigen I10 en een internationaal lig- en slaaprijtuig komt het internationaal reizen extra in het daglicht te staan. Het comfort voor binnenlandse reizen komt aan bod met het nieuwe stoptreintweetje (elektrisch motorstel AM 86), dat als stoptrein wordt ingezet op kortere afstanden, zoals de verbinding Antwerpen - Brussel, en met het M4-rijtuig, dat grotere afstanden bedient, zoals de verbinding Oostende - Eupen.

Uit alle stations van het Belgisch spoorwegnet zijn er verminderde tarieven voor de bezoekers die zich naar de opendeur te Leuven begeven (evenemententarieff).

Antwerps Tram- en Autobusmuseum, Fort V, 2520 Edegem

Op zaterdag 17 en zondag 18 september verkoop van oude voorwerpen, tekeningen, prentkaarten enz. m.b.t. trein, tram en bus.

CFV3V - Stoomspoorweg van de drie Valleien, Mariembourg

Groot spoorwegfestival op zaterdag 24 en zondag 25 september 1988, met als hoogtepunten :

- op zaterdag en zondag : Franse dieselmotorwagen uit Dijon, via Dinant;
- op zondag twee Franse stoomtreinen : één uit Luxembourg via Namur (lok 141R), één uit Reims via Mognies/Chimay (lok 140C);
- grote kans op de aanwezigheid van een Duitse autorail VT 601 (ex-TEE) uit Aachen via Liège naar Mariembourg;
- wellicht op beide dagen uit Brussel of elders in het land de traditionele stoomtrein, getrokken door 29013.

Info : M. America, Graethempoort 32, 3840 Borgloon.

Chemin de Fer de Sprimont, Rue Bawepuce 7, 4060 Sprimont

1000m lange smalspoorlijn op enkele meter van de steengroeven, in een groene omgeving te Sprimont/Damré (autonnelweg E9, uitrit 45). Open op de eerste en de derde zondag van de maand van mei tot september, van 14 tot 19u. Zeven lokomotieven, open rijtuigjes. In 1988 verbinding per oude autobus (Renault 1933 !) met het Musée de la Pierre te Sprimont.

De Mijlpaal, Mechelse Vereniging voor Spoorweghistoriek, Leuvensesteenweg 30, 2800 Mechelen, tel. 015/41.59.11 (binnenpost 2168)

Het regionaal spoorwegmuseum „De Mijlpaal” is vrij toegankelijk iedere laatste zaterdag van de maand, telkens van 10 tot 17u (uitzonderlijk gesloten op zaterdag 31 december 1988). Groepsbezoeken één maand vooraf aanvragen,

mogelijk elke eerste en derde donderdag van de maand, telkens tussen 13u30 en 16u.

Hoeseltse Treinclub, D. Smets, Lindekapelstraat 7, 3730 Hoeselt, tel. 011/41.53.72

Internationale expo van modeltreinen en modelbouw in de cultuur- en sportaccommodatie te Hoeselt, op zaterdag 17 en zondag 18 september 1988. Modelbanen in diverse schalen, live steam locomotieven, boten, stoomboten, afstandsbestuurde automodellen; schaalvliegtuigen, ruilbeurs, enz.

MOBOV - Modelbouw Openbaar Vervoer. De Oude Landen 94, 2070 Antwerpen.

Er wordt momenteel gebouwd aan drie grote modulebanen in de schalen HO, HOe en N. Deze banen worden, samen met een tiental diorama's, andere werkende modeltreintafels, standen van invoerders en een tweedehandsmarkt, tentoongesteld op de grote Mobov-expo, die doorgaat op 11 november van 14 tot 17u en op 12 en 13 november van 10 tot 17u in het Kulturcentrum De Kern, Kern 18 te Antwerpen-Wilrijk.

Modelbouwmuseumstichting van Antwerpen, Van Diepenbeekstraat 17, 2018 Antwerpen, tel. 03/239.44.04

Tentoonstelling van modeltreinen en -trams. Open op woensdag van 14 tot 18u. Voor groepen speciale dagen na afspraak.

Tweede tentoonstelling van treinmodellen in schalen O, I en II, ook stoom, op 10 september van 13 tot 17 en op 11 september van 10 tot 18u in Centrum Zurenborg, Dageraadplaats 4, 2018 Antwerpen. Op deze dagen eveneens ruilbeurs van treinen.

Modelspoorvrienden Brugge - Jasmijnstraat 32, 8020 Oostkamp, tel. 050/82.42.54

Van 29 oktober tot en met 1 november : tweede modelspoor tentoonstelling in het raam van 150 jaar spoorlijn Gent - Brugge - Oostende, telkens van 10 tot 18u in de zalen van het parochiaal centrum „De Koepel”, Geeraard Davidstraat 10, Brugge. Bereikbaar met stadsbus lijn 9, vanaf het station Brugge. Modulebanen, tentoonstelling 150 jaar Brugge - Oostende enz. Mogelijkheid tot bezoek aan de drie clubbanen van de vereniging.

Rail Rebecq - Rognon, Guy Tyteca, Rue des Prés 6, 7491 Steenkerque, tel. 02/268.49.12 - 067/63.69.95

Elfde exploitatieeizoen van deze 60 cm smalspoorlijn. Uitsluitend stoomtraktie met alternatieve inzet van twee Orenstein & Koppel locomotieven 020T. Ritdagen : alle zon- en feestdagen van 14u30 tot 18u30 in de periode mei-september.

Stoomgroep Turnhout, Rubensstraat 18, 2300 Turnhout, tel. 014/42.67.55 Stoomevenementen (live steam) in het stadspark te Turnhout op 13, 14 en 15 augustus en op 24 en 25 september 1988.

TTA - Tramway Touristique de l'Aisne.

Info : L. Opdebeek, Nerviersstraat 21, 2018 Antwerpen, tel. 03/239.67.10

In het vooruitzicht van de verlenging van deze lijn werden méér dan 150 dwarsliggers vernieuwd/geplaatst, werden bermen en sloten gereinigd en werd begonnen met het herleggen van de rails. Tussen de rivier Lue en Dochamps dienen nog meer dan vijftig dwarsliggers te worden vervangen. Wanneer dit karwei geklaard is, kan terug worden gereden tot Dochamps : dat is geleden van 1968. Er wordt gereden tijdens weekends en feestdagen tot 9 oktober en alle dagen van 1 juli tot 28 augustus.

DIVERSEN

• De vzw Febrail, Federatie van Belgische verenigingen van spoorwegbelangstellenden, organiseert - in samenwerking met de Mechelse modelbouwclub „De Pijl” - haar **Derde Forum voor de Belgische Spoorwegliefhebbers**. Deze manifestatie vindt plaats op zaterdag 8 oktober 1988 van 10 tot 18u in de lokalen van „De Pijl”, Leuvensesteenweg 443 te Muizen.

Alle Belgische modelbouwers en spoorwegliefhebbers (al dan niet aangesloten bij een club) zijn van harte welkom !
Verdere informatie : Febrail vzw, postbus 44, 1040 Brussel 42.

• **Eerste Modeltrein- en Hobbyfestival** in de bovenzaal van het Gildehuis te Melle Vogelhoek (Merelbeke station) op 20, 21, 27 en 28 augustus 1988, telkens van 10 tot 18u.

Modelbaan in werking, baan in aanbouw, diorama's, Belgische modellen, koop-, verkoop- en ruilstands.

Met medewerking van de Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateur Club (AMSAC - Gent), de firma's Jocardis en Hobby Verborgh en het Belgisch trein-, tram- en bushobbytijdschrift Rail-Revue.

• Op 3 september 1988 : **havenronddrit te Zeebrugge en te Oostende** met een motorwagen. Vertrek te Brugge om 9u. Middaghalte te Blankenberge. Deelnemeprijs 470 F, te storten op postrekening 000-1479847-15 van Ph. Dejonckere, Weggevoerdelaan 2, 8500 Kortrijk, tel. 056/22.16.01.

• **Veilingen van oude speelgoedtreinen** in Hotel Serwir te St.-Niklaas op 3 september om 15u (O-I-II-Varia), op 4 september om 10u (OO-HO-Varia) en op 18 december om 10u (OO-HO-Varia). Info : A. Vercauteren, Kanunnik De Meyerlaan 8, 9160 Hamme, tel. 052/47.84.02.

Dit nummer van Rail-Revue kwam tot stand dankzij de medewerking van T. Beerts, E. Cassiers, J. Cohn, P. Dejonckere, M. De Schutter, F. Florquin, T. Heylen, P. Jacobs, E. Keutgens, J. Mahieu, R. Mardaga, E. Morbé, W. Temmerman, G. Van Meroye, J. Van Olmen, R. Vissers, F. Willemen.

Lezersforum

Lezer, trein- en tramiefhebber Paul Aerts uit Riemst is op zoek naar foto's die de vroegere NMVB-lijn Genk - Bilzen - Riemst (met de nadruk op de twee laatstgenoemde gemeenten) in de provincie Limburg tot onderwerp hebben. Fotografen-verzamelaars die hem bij deze speurtocht kunnen helpen wordt gevraagd contact te willen opnemen : Paul Aerts, Bolderstraat 52, 3770 Riemst, tel. 012/45.29.40.

Een ezels stoot zich geen tweemaal aan dezelfde steen, doch vermits zowel ondergetekende enerzijds als Rail-Revue „huisfotograaf” Ronald Mardaga anderzijds slechts mensen zijn, is ons deze onaangename gewaarwording een tweede maal te beurt gevallen : in de legende bij de foto onderaan blz. 116 (RR 12/88) is er sprake van de Zoetermeerlijn, waar de Schiphollijn werd bedoeld. Beide „schuldigen” danken de lezers die hen op deze flater attent maakten en beloven hierbij plechtig „het” nooit meer te zullen doen. Alhoewel : driemaal is scheepsrecht...

Staf Cuyt

In ons vorige Lezersforum uitte de Heer J. Ganton uit Gent zijn twijfels omtrent het voortbestaan van de door zijn vader en door hemzelf gebouwde (grote) modelbaan. Lezer-medewerker Walter Temmerman, begaan met de eerder pessimistische toon van de Heer Ganton's brief, wil zijn modelbouw-vriend met volgende overwegingen een hart onder de riem steken :

Aan modelbouw-collega J. Ganton, Gent

Betreft : uw noodkreet in Lezersforum-RR 12

Daar concrete gegevens m.b.t. uw baan ontbreken kan ik slechts met enkele algemene bedenkingen reageren :

- *U lijkt me volgens uw brief meer modelrijder dan -bouwer. Concentreer u daarom eerder op het rijklaar maken van uw baan dan op het verder uitbouwen van het decor. De onmiddellijke nabijheid van het spoor aankleden en daarachter een lichtblauwe achtergrond kan al volstaan;*
- *een functionele bovenleiding hoeft niet, de rijstroom overdragen via de sporen is voldoende, tenzij u aan uw lavabo ook twee koudwaterkranen nodig acht. Trouwens, de remmen, deuren, ruitenwissers en weet ik wat voor details aan uw loks en wagens zijn evenmin functioneel;*
- *wanneer u graag veel treinen tegelijk ziet rijden, werk dan een eenvoudig programma uit voor een aantal treinen, volgens een vast parcours, zodanig dat er een konstante beweging is. Terwijl dit programma loopt kunt u rangeren, laden, lossen enz.;*
- *als het alléén beoefenen van uw hobby het probleem is, sluit dan aan bij een club. De injecties met enthousiasme die u daar kunt opdoen zullen u stimuleren om thuis voort te doen;*

- *indien noch al het voorgaande, noch de raadgevingen van Staf Cuyt in RR 12 u van mening doen veranderen en u blijft het gevoel hebben dat uw baan u de baas is, breek ze dan af : een hobby staat voor plezier en niet voor dwangarbeid;*

- *wanneer u moest herbeginnen, doe het dan niet hals over kop. Overweeg wat u het meest interesseert. Zoek desgevallend na te bouwen voorbeelden en dokumenteer u hierover. Maak een planning op van wat u nodig heeft (= geen verloren aankopen). Werk uw nieuwe baan eerst uit op papier : een voorbereidende studie kan evenzeer boeiend zijn, zeker als ze zich niet beperkt tot de zuivere bouw-faze maar als van in het begin rekening gehouden wordt met sturingen, beveiliging, treinsamenstellingen, exploitatie enz.*

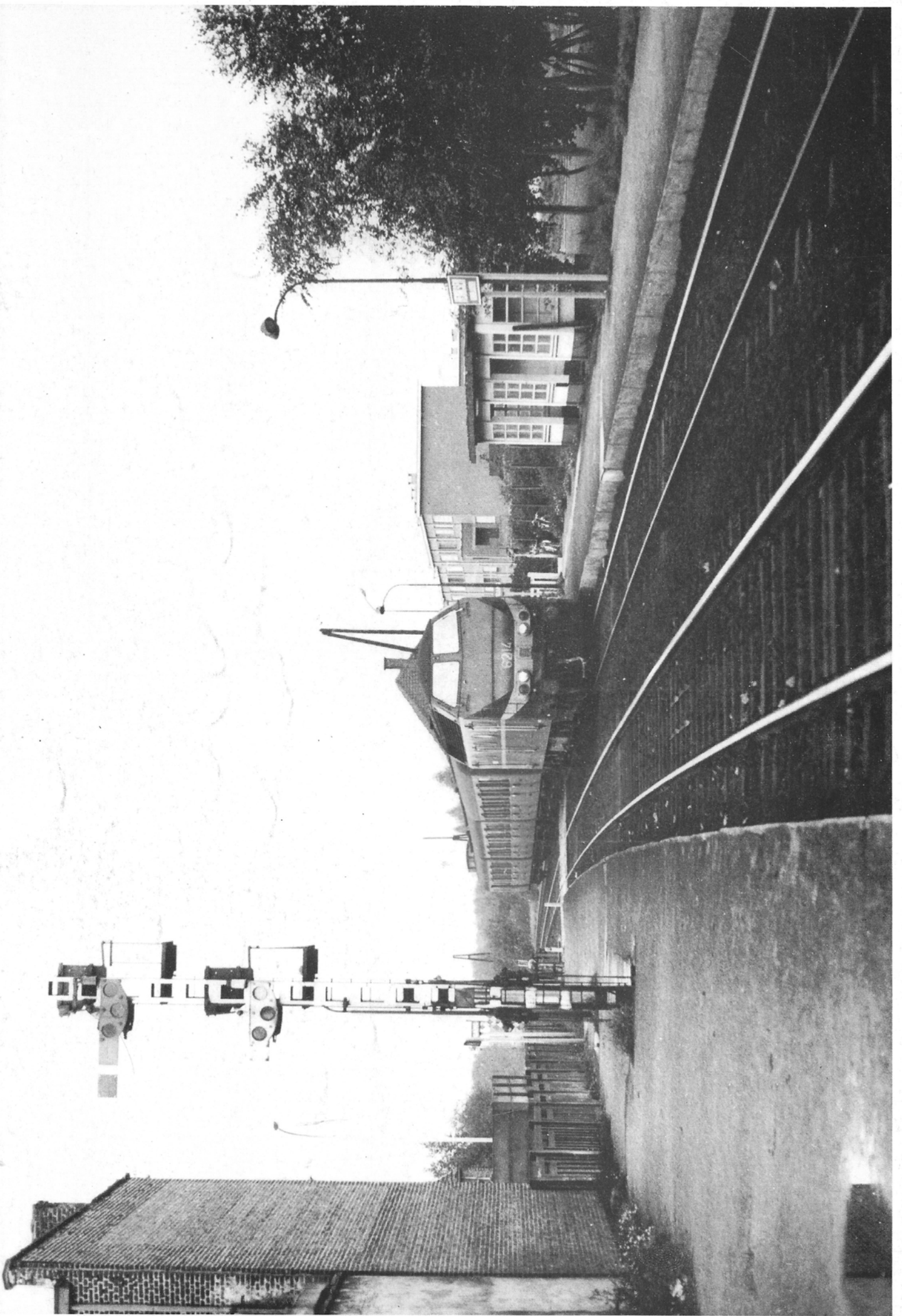
Succes !

W. Temmerman

Foto voorpagina : Vele, vele tramvrienden namen op 28 mei 1988 afscheid van de laatste Antwerpse „gele” trams. Na bijna 86 jaar zullen in de Metropool nog slechts rood-witte en speciale (publiciteits)schilderingen de PCC-rijtuigen tooien. MIVA-motorwagens 2152 en 2154, de laatsten van de crème-keurige generatie, reden gekoppeld gedurende meerdere uren kris-kras over het Antwerpse tramnet, om tijdens de rit en bij de verschillende fotohaltes door de fotografen onder vuur te worden genomen. Hier het stel op lijn 8 aan de Leopold De Waelplaats. Dia Eric Morbé.

Onze kleurenposter : Het nieuwe tweeledige NMBS-stel 902 te Schaarbeek op 12 mei 1988. Het blijft even wennen aan het eerder vreemdsoortige front „met de duikbril”. Tussen voor- en zijruit van de stuurstand zichtbaar : het vierkant, gevormd door de bij gesloten deuren ingeklapte achteruitkijkspiegel. Meer over deze nieuwelingen bij de NMBS in dit nummer. Foto Jan Mahieu.

Foto achterpagina : 17 oktober 1978 : Diesellokomotief 6214 met een sleep L-rijtuigen op de toen nog niet geëlektrificeerde lijn 52 te Hemiksem Werkplaatsen. Sinds de nieuwe dienstregeling werden, vanaf 29 mei 1988, op deze lijn vier stations en halteplaatsen tussen Antwerpen en Boom opnieuw voor het reizigersverkeer geopend. Foto Thierry Heylen.



Rail-Revue - Inhoudsopgave derde jaargang - Nrs. 9 - 12

Register van de artikelen verschenen in de 3de jaargang 1987 - 1988, nummers 9 tot en met 12.

Het cijfer voor het streepje verwijst naar het nummer, het cijfer achteraan naar de bladzijde.

Auteurs

Archambeau M. (vertaling L. De Neuter)	
- Modulebanen in HO	10-62
Cuyt G. - Dit kleine land	9-2
- NMBS elektrische lokomotieven reeks 23	9-15
- Stoomspoorlijn Dendermonde - Puurs ingehuldigd	9-26
- Op de goede weg ?	10-38
- Het Beneluxmaterieel (II) (III)	11-85/12-111
- 25 mei 1968 : Vaarwel NMVB-tram in de provincie Antwerpen	12-129
- De MIVB in Paraguay	12-134
Dagant A. (vertaling J. van Olmen)	
- De lokomotiefbouwindustrie in de streek van Luik	10-50/11-105
De Neuter L. - Pleidooi pro module	11-98
Hermans A. - Automatische treinbeïnvloeding bij de Nederlandse Spoorwegen	12-123
Jacops P. - Het Beneluxmaterieel (I)	10-39
- Afscheid van de baandiesellokomotieven type 204 (reeks 54)	12-136
Keutgens E. - De Rode Tram. Het rollend materieel van Les Vicinaux Anversois	9-9/10-52/11-75/12-119
- Buurtspoorwegtrams in de Antwerpse premetro !	9-23
Klauwers Th. - Spoorwegen in Zeeuws Vlaanderen	9-12
Mahieu J. - NMBS elektrische lokomotieven reeks 23	9-15/11-105
- Het Beneluxmaterieel (II) - AM Benelux	11-85
- Het Beneluxmaterieel (III) - Elektrische lokomotieven reeks 25.5	12-111
Temmerman W. - HO-bovenleiding naar NMBS voorbeeld	(I)9-29/(II)10-59
- Een modelbaan automatiseren : niet zo moeilijk !	12-137
Vancraeynest B. - De historische ontwikkeling van het openbaar vervoer in het Gentse stads- gewest	(I)9-3/(II)10-43/(III)11-80
-Afscheid van de tram in Wuppertal	10-64
Van Meroye G. - Model-bouw	11-74
- Liefde op het eerste gezicht	11-100
- HO-Nieuwtjes	12-139
Van Olmen J. - Spoorlijn 150 (her)ontdekt	11-96
- Steunkaarten	12-110
- Historische foto's uit privé-verzamelingen	12-132
Boekbespreking	
Diesel B - Max Delie	9-28
Benelux Locomotives and Multiple Units - Brian Garvin, Peter Fox en Gordon Lacy	9-28
Trans-Fer (G.T.F.)	10-58
Uitgaven NMBS - prijslijst	10-58
NMBS - Nieuwe uitgaven	11-95
50 jaar reizigersvervoer. De metalen rijtuigen van de NMBS	11-95
NVBS - Kalender 1988	11-95

De eerste elektrische treinen in België - J.P. Schenkel	11-95
Belgische Stoom - Deel II - Max Delie	12-128
Trams 88 - Stoer	12-128

Geschiedkundige bijdragen

Historische ontwikkeling van het openbaar vervoer in het Gentse stadsgewest	(I)9-3/(II)10-43/(III)11-80
Spoorwegen in Zeeuws Vlaanderen	9-12
Het Beneluxmaterieel	10-39/11-85/12-111
De lokomotiefbouwindustrie in de streek van Luik	10-50/11-105
De Rode Tram. Het rollend materieel van Les Vicinaux Anversois	9-9/10-52/11-75/12-119
25 mei 1968 : Vaarwel NMVB-tram in de provincie Antwerpen	12-129
De MIVB in Paraguay	12-134

Inleidende bijdragen

Dit kleine land	9-2
Op de goede weg ?	10-38
Model-bouw	11-74
Steunkaarten	12-110

Lezersforum

	9-35/10-71/11-106/12-146
--	--------------------------

Modelbaan en Modelbouw

HO-bovenleiding naar NMBS voorbeeld	9-29/10-59
Modulebanen in HO	10-62
In kort bestek: Belgische Modelspoornieuwigheden	10-63
Model-bouw	11-74
Pleidooi pro module	11-98
Liefde op het eerste gezicht	11-100
Een modelbaan automatiseren: niet zo moeilijk !	12-137
HO-Nieuwtjes	12-139

Rail-Aktueel

Binnenland :	
NMBS	9-33/10-67/11-102/12-140
NMVB	9-33/10-67/11-102/12-141
MIVA	9-33/10-68/11-103/12-142
MIVB	10-69/12-142
MIVG	9-34/10-69/11-104/12-143
GLT	12-144

Buitenland :

Oostenrijk	10-69
Frankrijk	11-104/11-105/12-144
Roemenië	11-104
Groot-Brittannië	12-144
Zwitserland	12-144

Spooragenda

	9-34/10-70/11-106/12-145
--	--------------------------

Technische bijdragen

NMBS elektrische lokomotieven reeks 23	9-15
Het Beneluxmaterieel	10-39/11-85/12-111
Automatische treinbeïnvloeding bij de Nederlandse Spoorwegen	12-123

Trambedrijven

Afscheid van de tram in Wuppertal	10-64
-----------------------------------	-------

Verenigingen

Stoomspoorlijn Dendermonde - Puurs ingehuldigd	9-26
Bij de MSTB worden dromen werkelijkheid	10-57

