

RAIL-REVUE

nu met KLEURENFOTO'S!



Driemaandelijks tijdschrift voor de tram- en treinhobby

Vijfde jaargang - Nr. 20 - april 1990

Prijs per nummer 165 F - fl 9

DE GEHEIMZINNIGE 651.01 - GENTSE TRAMWEGEN - LOK 5001 - HISTORISCHE FOTO'S - NMBS-SEINEN - NURNBERG 1990 - B-DIESELMOTORWAGENS IN HO - RAIL-AKTUEEL - LEZERSFORUM - ZAPPEN MET HET OPENBAAR VERVOER - EVENEMENTEN

ISSN 0773-0713

Afgiftekantoor 2600 Berchem (Antw.) 1

RAIL- REVUE

Redactie en publiciteit : Monopress, Voststraat 43, B-2200 Antwerpen-Borgerhout
Telefoon 03/321.28.36 (kantooruren) -
Handelsregister Antwerpen 149.553 -
BTW 511.126.751

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

Prijs per nummer : België 165 F, Nederland f 9, Luxemburg 195 F, andere landen 205 F

Abonnementen : België 600 F, Nederland f 33, Luxemburg 720 F, andere landen 750 F per 4 nummers

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

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

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

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

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

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

Correspondenten Nederland : A. Hermans, J. Oskam

Coördinatie : G. Cuyt

Photosetting :

Fotozetterij Jorissen, Schoten

Selektie kleurendruk :

Fotogravure DBL, St.-Denijs-Westrem

Druk en verspreiding :

Monopress, Borgerhout

De verantwoordelijke 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 publicatierechten, met hem contact te willen opnemen op hoger-vermeld adres.

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

Vijf maal vier is twintig : (niet zo) vanzelfsprekend ?

Het is stilletjesaan vijf jaar geleden dat de Belgische spoorwegen honderdvijftig en de Buurtspoorwegen honderd jaar bestaan vierden (wie had toen durven voorspellen dat de NMVB in 1990 zou „ophouden te bestaan” ?).

Mede onder invloed van het grote buitenlands aanbod op dit gebied hoorde men einde jaren zeventig, begin jaren tachtig in spoor- en tramliedhebberskringen van langsom meer de vraag naar een algemeen Belgisch spoorhobbytijdschrift opduiken.

In het jubileumjaar 1985 verschenen dan - met een tussenpoos van nauwelijks enkele weken - meteen liefst twee gloednieuwe magazines : het eerste specialiseerde zich van in den beginne in de spoorse fotografie, het tweede - uw Rail-Revue - zocht en zoekt het nog steeds in de meer diepgaande informatie (in woord én beeld) van zowel de grootbedrijf- als de modelliefhebber.

Ons eerste nummer werd in 1985 allesbehalve onverdeeld gunstig onthaald, door sommige beter-kunners en beter-weters zelfs onmiddellijk in de grond geboord (herinner u de „kraakrecencies” uit het vorige editoriaal !).

Toegegeven : in vergelijking met wat Rail-Revue op de huidige dag is geworden, was onze eersteling wellicht een „onvoldragen” kind, wat niet mag beletten dat, ditmaal in vergelijking met de eerste nummers (in het meervoud !) van het tegenwoordig grootste Europese spoorhobbytijdschrift, Rail-Revue nummer 1 kwalitatief met kop en schouders boven deze vroegste buitenlandse koeriers uitstak.

Onze Vlaamse spoorhobby-liefhebbers vergeten wellicht al te vaak dat zij, in Europese samenhang gezien, slechts een uiterst kleine groep vormen, groep die bovendien van een „klein” hobbytijdschrift, uitgegeven door een „kleine” liefhebber-drukker, de grootste prestaties op gebied van kwaliteit en inhoud verwacht en als vanzelfsprekend beschouwt.

Enige nederigheid is hier op zijn plaats : in vergelijking met het buitenland zijn wij met té weinigen om van een Nederlandstalig Belgisch spoorhobbytijdschrift grootse verwezenlijkingen op het stuk van kleurendruk, periodiciteit en opmaak te mogen verwachten.

Tenzij... tenzij de verkoopprijs van het blad meteen zou kunnen worden verdubbeld, met alle vernietigende gevolgen vandien !

Men mag van me aannemen dat Rail-Revue beslist méér biedt dan alleen maar „waar” voor zijn geld : de aandachtige lezer/ernstige liefhebber heeft reeds geruime tijd in de gaten dat medewerkers en drukker-uitgever van het blad bewezen en bewijzen dat zij zich van de hun gestelde taak niet gemakkelijk afmaken.

Het heeft welhaast vijf maal vier of twintig nummers moeten duren vooraleer men duidelijk kon merken dat ons aller werk naar waarde wordt geschat : het aantal verkochte exemplaren blijft langzaam maar zeker stijgen, waardoor verschillende vroeger verschenen nummers nu geheel zijn uitverkocht.

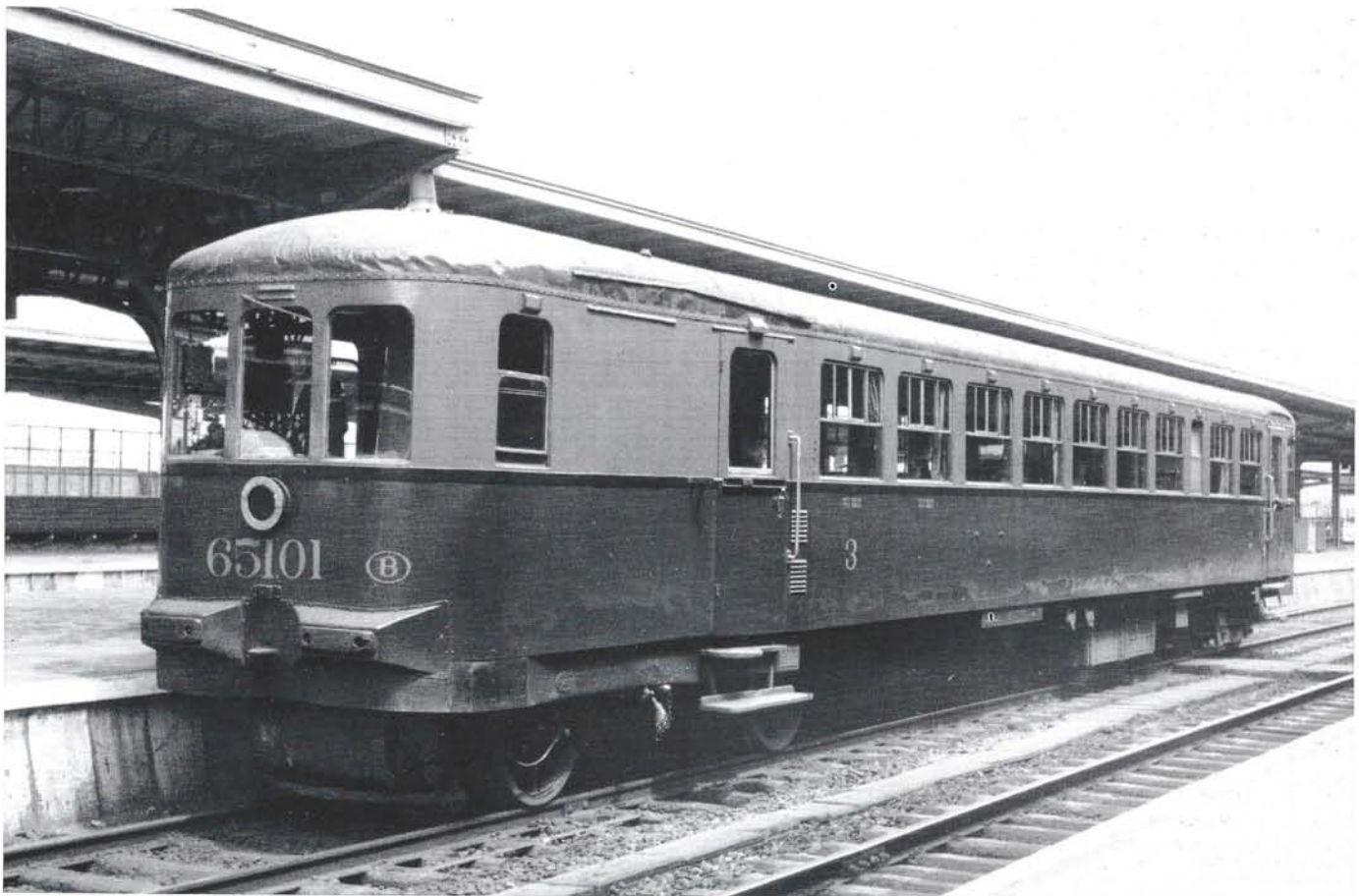
Zoveel is zeker : Rail-Revue is een vaste waarde geworden in de uitgebreide verzameling hobbytijdschriften. Nu ook de (zo noodzakelijke) publiciteit voorzichtig haar weg in ons tijdschrift begint te vinden worden de overlevingskansen voor Rail-Revue op langere termijn alsnog groter.

Alhoewel in het verleden reeds meermaals op de tanden diende gebeten om door te zetten, begint onze ploeg met het volgende nummer vastbesloten aan de zesde jaargang : wij zijn met z'n allen zinnens nog lang op de ingeslagen weg voort te blijven sporen !

Staf Cuyt

INHOUD VAN DIT NUMMER

5 x 4 = 20	blz. 122
De geheimzinnige 651.01 !	123
Geschiedenis van de Gentse tramwegen (VI)	124
De diesellokomotief 5001	127
Historische foto's uit privé-verzamelingen	132
Industriële spoorwegen	133
Werkwagens van toen (IV)	134
NMBS-seinen in realiteit en op de modelbaan (III)	136
Einde van de spoor-kanaalverbinding te Hasselt	139
Projekt : Mechelen - Keerdok	140
Nürnberg 1990 : Belgische modellen in HO	142
De Belgische dieselmotorwagens in HO (I)	144
Het bekijken of het lezen waard	146
Rail-Aktueel	147
Opsporing gevraagd !	156
Lezersforum	156
Zappen met het openbaar vervoer	158
Evenementen op en om het spoor	158



Het pad van de geschiedschrijver gaat niet over rozen : De geheimzinnige 651.01 !

In het editoriaal van RR 19 schreef medewerker Walter Temmerman - zonder voorkennis te hebben van het in het nu volgende artikeltje behandelde probleem - enige profetische woorden : „Gegevens die in de loop der tijden verloren zijn gegaan, historische bronnen die elkaar tegenspreken, de wijze waarop sommigen niet-uitdrukkelijke gegevens interpreteren : het zijn allemaal factoren die het de steller van een (geschiedkundige) bijdrage moeilijk maken.”

Dat interpretatie-verschillen bovendien al te gemakkelijk tot volkomen overbodige en tevens onvruchtbare geschillen kunnen aanleiding geven, is sommige van onze lezers en/of losse medewerkers intussen reeds voldoende bekend.

Zo bieden historische foto's ook lang niet altijd uitsluitend omtrent bepaalde vraagstukken. Ze kunnen integendeel voor bijkomende problemen zorgen, zoals Jan Mahieu en ondergetekende op een aanvankelijk vrij pijnlijke wijze mochten ervaren.

Op het ogenblik dat reeds drie van de vier afleveringen over het reizigersdieselmaterieel bij de NMBS waren gepubliceerd - de vierde aflevering was toen reeds gezet en de erbij horende foto's „gerasterd”, m.a.w. alles was klaar voor publicatie - ontdekte Jan Mahieu in het archief van de NMBS een ons tot dan toe onbekende foto van de

„unieke” dieselmotorwagen 651.01 uit 1934. Nu werden van spoorauto 651.01 in onze artikelenreeks twee foto's opgenomen. De eerste vindt de lezer terug op blz. 133 in RR 16, waarop het voertuig staat afgebeeld in oorspronkelijke toestand en schildering, doch voorzien van het „foutieve” (1) nummer 652.01. De tweede foto kan worden aangetroffen op blz. 103 in RR 19 : die toont 651.01 in zijn naoorlogse, tweekleurige livree. Opvallende verschillen met de eerste foto worden gevormd door de intussen van „bovenraampjes” voorziene vensters en de links in het beeld verdwenen (= dicht gemaakte) deur. Voor het overige beelden de twee foto's zonder enige twijfel hetzelfde voertuig af.

Groot was dus onze verbazing (lees - gezien de pijnlijke zorg die aan de samenstelling van deze artikelenreeks werd besteed - „verbijstering”) toen ons de hierbij afgedrukte foto van „de” 651.01 in handen viel : dit voertuig had weliswaar dezelfde zijflank(en) als „onze” 651.01, doch pronkt zeer duidelijk met drie frontramen. Wat de zaak nog ingewikkelder maakte was de omstandigheid, dat deze foto genomen blijkt na die in RR 16 maar vroeger dan deze in RR 19 (let op de nummering van de spoorauto, met duidelijk grotere cijfers, nummering zoals die ook op de stoomlokomotieven voorkwam).

Volgens alle ons ter beschikking staande gegevens had de NMBS slechts één motorwagen 651.01 in dienst gehad, terwijl er nu klaarblijkelijk twee (?) exemplaren 651.01 opdoken !

Er doen zich bij dit probleem inderdaad vier verschillende mogelijkheden voor :

1. motorwagen 651.01 heeft een tussentijdse verbouwing aan de fronten ondergaan;

2. er zijn wel degelijk twee verschillende spoorauto's 651.01 geweest;

3. dieselmotorwagen 651.01 had één front met twee en één front met drie ramen;

4. aan de hierbij gepubliceerde foto werd „geretoucheerd”.

Welke is nu de juiste interpretatie ?

Jan Mahieu en ik zijn de ware toedracht a.h.w. toevallig op het spoor gekomen.

Lezers die deze toedracht niet kennen (eerlijk spel spelen a.u.b. !) doch menen ons een oplossing aan de hand te kunnen doen, vragen wij een briefje te schrijven.

Voor de origineelst omschreven (en tevens juiste) verklaring van dit geschiedkundig probleempje houden wij een mooi prijsje achter de hand.

Rail-Revue medewerkers zijn vanzelfsprekend van deelname aan deze „prijsvraag” uitgesloten.

Oplossing in ons volgend nummer !

Staf Cuyt

(1) Deze nummering kan inderdaad als foutief worden beschouwd : het nummer 652.01 hoorde toe aan een tweeledig motorstel, eveneens uit 1934, dat op zijn beurt gedurende enkele weken het nummer 651.01 ten onrechte heeft gedragen.

Geschiedenis van de Gentse tramwegen (VI)

DE GENTSE DRIEASSERS

I. Van tweeasser tot drieasser

Tussen 1913 en 1923 bleef het Gents tramnet min of meer ongewijzigd. Intussen kenden vooral de randgemeenten een grote uitbreiding, zodat lijnverlengingen hoogst noodzakelijk werden. In 1923 kwam een lijn-uitbreidingsplan gereed, dat het net van 39 op ongeveer 57 km lengte zou brengen. Dit alles had tot gevolg dat de vervoerscapaciteit drastisch diende te worden verhoogd, wat alleen mogelijk was door ofwel het aantal kleine rijtuigen te verhogen (reden waarom men begon de open rijtuigen te sluiten om ze heel het jaar door te kunnen gebruiken) ofwel door over grotere rijtuigen te beschikken.

Verscheidene mogelijkheden werden bestudeerd. Een eerste bestond uit het vergroten van het bijwagencarroussel, opdat aan elke tweeasser een bijwagen kon worden gekoppeld. Een dergelijke exploitatievorm kende men reeds in Brussel en Antwerpen. Een tweede mogelijkheid was, de verouderde tweeassers te vervangen door nieuwe, grote trams op draaistellen. In dit geval moest men echter rekening houden met het Gentse stratenpatroon: op vele plaatsen was het zeer moeilijk de boogstraal van het spoor beëindigend te verhogen zonder tot ont-eigeningen te moeten overgaan.

Deze twee mogelijkheden zouden gepaard gaan met grote uitgaven voor de ETG, toen nog een privé-onderneming. Kocht men nieuwe bijwagens, dan bleef men desondanks zitten met rijtuigen van bescheiden afmetingen, waarvan de kleine platformen het vlot in- en uitstappen zouden bemoeilijken. Daarnaast diende men per trein een personeelslid méér te voorzien: een ontvanger voor de bijwagen. De ideale oplossing lag dus in grotere rijtuigen, doch dan was compleet nieuw en prijzig materieel nodig, samen met belangrijke aanpassingswerken aan het spoor.

Er werd in 1923 dan ook naar een compromis gezocht. Door de bestaande rijtuigen te voorzien van grotere platformen bevorderde men enerzijds het vlot in- en uitstappen, anderzijds zou men zodoende heel wat meer staande reizigers kunnen vervoeren. De personeelsbezetting vergde evenmin bijkomende uitgaven.

Tenslotte konden de verbouwingen in eigen werkhuis gebeuren, waarbij heel wat onderdelen (middenkast, motoren enz.) van het oude materieel opnieuw konden worden gebruikt, wat dus kostenbesparend werkte.

Zoals reeds hoger gezegd besloot men, de weinig renderende open tramrijtuigen het eerst aan te pakken. In 1924 werden ze gewoon tot gesloten rijtuigen omgebouwd.

In 1923 koos men open rijtuig 226 om tot verlengd prototype 301 te worden omgebouwd. Een nieuw, lang chassis werd gekocht, waarop de middenkast van de

226 werd gemonteerd samen met twee nieuwe koppen aan beide uiteinden. De elektrische uitrusting was eveneens van de 226 afkomstig. De lengte van dit nieuwe rijtuig bedroeg ongeveer 11 m: te lang om als tweeasser met vaste assen te worden uitgerust, te kort om op draaistellen te worden gemonteerd. Besloten werd, het rijtuig te voorzien van twee mobiele assen, „bissels” genaamd. Dit zijn in feite éénassige draaistellen, die in de bochten meedraaien, waardoor schokken en slijtage aan de rails vermeden worden.

Zodoende kwam de 301 als een nieuwe tweeasser in dienst. Wel diende men hier en daar de minimum-boogstraal van enkele scherpe bochten op 25 m te brengen en moesten andere bochten verlegd worden, gezien de grote platformen soms tot een halve meter over het voetpad uitstaken.

Na de eerste proeven bleek reeds vlug dat het rijtuig geen voldoening gaf. In bochten ging alles prima, doch op rechte stukken begon de wagen te slingeren bij de minste snelheidstoename.

Na heel wat zoeken en proberen besloot men, de 301 van een middenas te voorzien. Zodoende had men in 1925 een veel stabielere drieasser op punt gesteld. In 1926 werd begonnen, de overgebleven open trams op dezelfde wijze als de 301 om te bouwen, waarbij wel werd gekozen voor een ander chassis en voor een andere vorm en grootte van de platformen. De vervoerscapaciteit van deze wagens bedroeg ongeveer 80 reizigers. Deze omgebouwde open trams werden met hun 11,89 m de langste drieassers (nrs. 302-315) van de maatschappij.

Na enkele jaren exploitatie was men in Gent voor dit type rijtuig gewonnen en vanaf 1929 wordt een groot deel van het overblijvend tweeassig materieel eveneens tot drieasser verbouwd. Voor deze rijtuigen wordt echter nogmaals een ander chassis-type gekozen.

In 1934 komt de laatste drieasser uit de werkhuisen. Het rijtuigenpark bestaat op dat ogenblik uit 105 drieassers (301-405), 28 tweeassige motorrijtuigen en 21 bijwagens. Deze trams zullen in de loop der jaren heel wat verbouwingen en verbeteringen ondergaan. Tussen 1932 en 1937 wordt vooral werk gemaakt van een betere beremming. Controllers en motoren worden verbouwd, zodat de snelheid van een kleine 40 km/u stijgt tot 55 km/u.

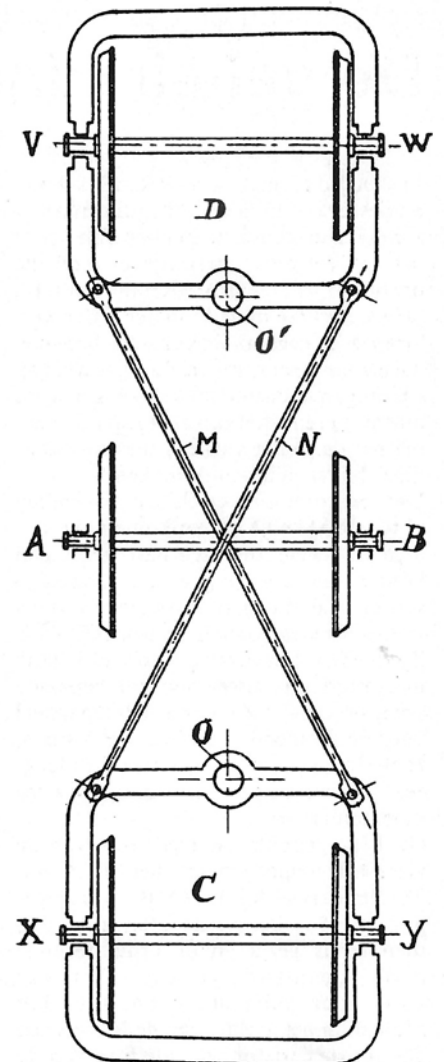
Nog voor het uitbreken van de tweede wereldoorlog overweegt men, de kasten en het interieur te moderniseren d.m.v. een meer uniform uitzicht van de middenkast, vier brede ramen, zetels in similileder, betere verlichting enz.

In 1938 wordt bij de reeks 302-315 met de modernisering begonnen. Door de oorlog zal men deze werkzaamheden moeten stilleggen. Twee rijtuigen uit deze reeks en het overschot aan drieassers zullen op betere tijden moeten wachten.

Alvorens in 1950 te beslissen de overblijvende drieassers verder te moderniseren, was men wel voortgegaan aan een deel van de rijtuigen verbeteringen aan te brengen: lijnwijzers, witte zoldering aan de platformen, nieuwe en sterkere koplichten, elektrische bellen enz. Tussen 1948 en 1950 worden ook heel wat trams van een elektromagnetische rem voorzien.

Bij de eigenlijke verbouwingen van 1950 worden volgende wijzigingen voorzien: afschaffing van het tussenschot (de eerste en de tweede klasse-afdelingen werden tijdens de oorlog opgeheven), vier zijramen, witte zoldering binnen en aan de platformen, bekleding van de binneninrichting met „mazonite” en van de vloeren met „gamaflor”, nieuwe zetels overtrokken met blauw similileder, neon-verlichting en, waar nog niet aangebracht, lijnwijzers, nieuwe koplichten, elektrische bellen enz. Aan het automatisch openen en sluiten der deuren, zoals in de meeste andere grote steden, wordt nog niet gedacht.

De verbouwing begon in 1950 en het laatste rijtuig, de 314, zal het werkhuis verlaten op 24 februari 1954. Op enkele kleine verbeteringen na zullen de drieassers hun verdere loopbaan ongewijzigd voortzetten en beëindigen.



BREVET D'INVENTION

DELIVRE DANS GARANTIE DU GOUVERNEMENT

Sous le N° 595.469

LE MINISTRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Par la loi du 5 Juillet 1892, modifiée par la loi du 31 Mars 1896 et 7 Avril 1902, par l'article 53 de la loi de finances du 26 Décembre 1908, et par l'article 51 de la loi de finances du 31 Décembre 1921.
Par le décret verbal dressé le 11 Mars 1925 et affiché et ministériel à l'Office national de la Propriété Industrielle.

ARRÊTÉ:

Art. 1^{er}. — Il est décerné à *M. Robert Haebrens* représenté par *M. Maubault*, Paris un brevet d'invention de quinze années qui ont commencé à courir le jour du présent verbal, au sujet de l'application d'un troisième essieu aux voitures de chemins de fer ou de tramways à biseaux.

Art. 2. — Le présent brevet, conformément à l'article 12 de la loi du 5 Juillet 1892, modifiée par la loi du 31 Mars 1896 et 7 Avril 1902, portant que le brevet doit être déposé dans un exemplaire imprimé de la description et des dessins déposés l'appui de la demande de brevet.

Une ampliation du présent arrêté sera déléguée au demandeur.
Paris le 18 Juillet 1925
CH. DROUETS
Secrétaire général

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.

DIRECTION DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE

BREVET D'INVENTION



III. — Chemins de fer et tramways.

4. — VOITURES ET ACCESSOIRES.

N° 595.469

Application d'un troisième essieu aux voitures de chemins de fer ou de tramways à biseaux.

M. ROBERT HAEBRENS résidant en Belgique.

Demandé le 18 mars 1925, à 15^h 00^m, à Paris.

Delivré le 18 juillet 1925. — Publié le 3 octobre 1925.

(Demande de brevet déposée en Belgique le 17 juillet 1925. — Déclaration du déposant.)

Dans les voitures à biseaux, l'orientation des essieux se produit sous l'action de la force centrifuge; il s'ensuit que ces essieux ne prennent une orientation radiale que pour une vitesse bien déterminée de la voiture dans les courbes.

Au contraire, à marche lente la déviation est tout à fait insuffisante.

Pour éviter à cet inconvénient, on dispose en plus des deux biseaux un troisième essieu, qui a pour objet de forcer les biseaux à prendre la position radiale cherchée.

Cet essieu central peut être fixe dans le sens transversal de la voiture ou au contraire on peut lui permettre un déplacement latéral en prenant la précaution de régler le rappel de cet essieu par rapport à celui des biseaux, de manière que les efforts produisant la radialité cherchée.

L'invention sera décrite à titre d'exemple avec référence à la figure schématique du dessin annexé qui représente un plan du dispositif.

Les biseaux C et D sont du type ordinaire et ont leur point d'orientation en O, O'. Le troisième essieu auxiliaire AB est solidaire du chassis de voiture et peut être fixe par rapport à celui-ci dans le sens transversal ou être monté de manière élastique de façon à lui permettre un déplacement latéral, tout dis-

positif de rappel pouvant être prévu dans ce dernier cas. On voit immédiatement que sous l'effet des réactions des rails sur les boudes des roues les essieux extérieurs se dirigent vers le centre de la courbe, pour que cette direction soit radiale, il suffit, dans le cas où l'essieu central ne présente pas de jeu latéral, de placer les axes O et O' exactement à égale distance entre les essieux. Les biseaux sont raccordés à l'aide de triangles ou boîtes diagonales M, N, de manière à rendre leurs mouvements symétriques par rapport à l'essieu central.

Dans ces triangles on peut intercaler un ressort permettant un léger déplacement asymétrique à l'entrée dans les courbes.

niveau.

L'invention s'applique, dans les voitures de chemin de fer ou de tramways, d'un troisième essieu intermédiaire en vue d'assurer l'orientation radiale des essieux de biseaux; cet essieu pouvant être fixe ou non et pouvant être combiné avec des triangles diagonaux aux biseaux conjugués ainsi le mouvement de ces biseaux.

Prix du fascicule : 2 francs.

Pour le texte des brevets, s'adresser à l'Établissement National des Brevets, 17, rue de la Condamine, Paris (5^e).

R. HAEBRENS
Par son avocat
Monsieur...

termorgen, 5 dezer, liep op de lijn nr. 4 het eerste tramrijtuig van het nieuw model welke in voege zal gebracht worden. Het eigenaardige ervan is dat dit tramrijtuig drie platforms heeft : langs den achterkant één voor 14 personen, dan 8 zitplaatsen in eerste klas, in 't midden een platform voor 14 personen, dan 8 zitplaatsen tweede klas en tenslotte een voorplatform voor 14 personen. In het geheel kunnen dus 58 personen plaatsnemen in een tramrijtuig. De verschillende ruiten zijn beweegbaar en kunnen geopend worden. Langs den voor- en achterkant is een prachtige phare (lamp) aangebracht, het nummer aanduidend van het tramrijtuig. De platen voor de nummeraanduiding zijn geplaatst langs de zijkant en aangebracht op het dak van het tramrijtuig. Deze nummeraanduiding is geplaatst op een draaibaren vierkanten balk de nummers bevattende der tramrijtuigen der verschillende lijnen. Het nieuw model ziet er zeer praktisch uit en heeft dit voordeel dat 58 personen kunnen plaatsnemen terwijl in de tramrijtuigen thans in dienst slechts 46 personen kunnen."

Uitvindersbrevet voor het toepassen van een derde as op bessel-spoorrijtuigen (verzameling Pierre de Meyer).

In 1963 wordt de ETG van privé-maatschappij omgevormd tot MIV (Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer).

Reeds voor en ook nog na het jaar 1963 bestond lange tijd onzekerheid omtrent het voortbestaan van het Gentse tramnet. De beslissing tot „verbussing” met behoud van enkele tramlijnen, zal ervoor zorgen dat onze trouwe drieassers veel langer in dienst zullen blijven dan iemand ooit had kunnen vermoeden.

In 1962 worden de eerste lijnen verbust en reeds in 1963 worden de eerste drieassers verschroot. Op 31 maart 1974 komt het officiële einde van de exploitatie met drieassers : zij worden vervangen door de PCC-rijtuigen. Toch zullen tijdens de voorafgaande overgangperiode nog enkele drieassers worden voorzien van PCC-stroomafnemers en worden bij sommige de buffers aangepast om de nieuwe motorwagens te kunnen slepen. Drieassers 332 en 339 blijven aanvankelijk behouden voor de spoordienst, terwijl 354, 328 en 378 worden overgedragen voor museumdoeleinden. 332 vertrekt nadien om dezelfde reden en alléén 339 valt de eer te beurt als historisch rijtuig bij de MIVG te blijven. Bij feestelijkheden komt hij enkele malen buiten. Gezien het stijgend succes van deze veteraan bij het publiek, krijgt hij een grote onderhoudsbeurt en wordt geheel opgeknapt. Drieasser 339 raakt op 20 juli 1989 echter betrokken in een zwaar verkeersongeval en het is op dit ogenblik nog niet geheel zeker dat hij zal worden hersteld.

De gerenoveerde, in privé-bezit zijnde 354 werd in 1987 korte tijd ingezet op een stuk van het Henegouwse Buurtspoorwegnet. Sinds begin augustus van datzelfde jaar werd hij opgenomen in het rollend materieelpark aan de Belgische kust, waar hij heden onder

grote belangstelling dienst doet als toeristische tram (1030 reizigers op de eerste exploitatiedag !).

De drieassers zullen wij, volgens het chassistype, in drie reeksen onderverdelen : het prototype, de reeks 302-315 en tenslotte de reeks 316-405, reeks die op haar beurt in verschillende onderreeksen zal ingedeeld worden.

De eerste „reeks” : het prototype nr. 301
Zoals in de inleidende tekst vermeld, wordt het prototype 301 in 1923 als tweeasser gebouwd uit onderdelen van de 226 en in 1925 voorzien van een middenas. Over de proefperiode als tweeasser met „bissel à rappel par pendules type Kamp” willen wij nog enkele punten aanstippen.

In „Het Volk” van 6 december 1923 lezen wij deze merkwaardige tekst: „Gis-

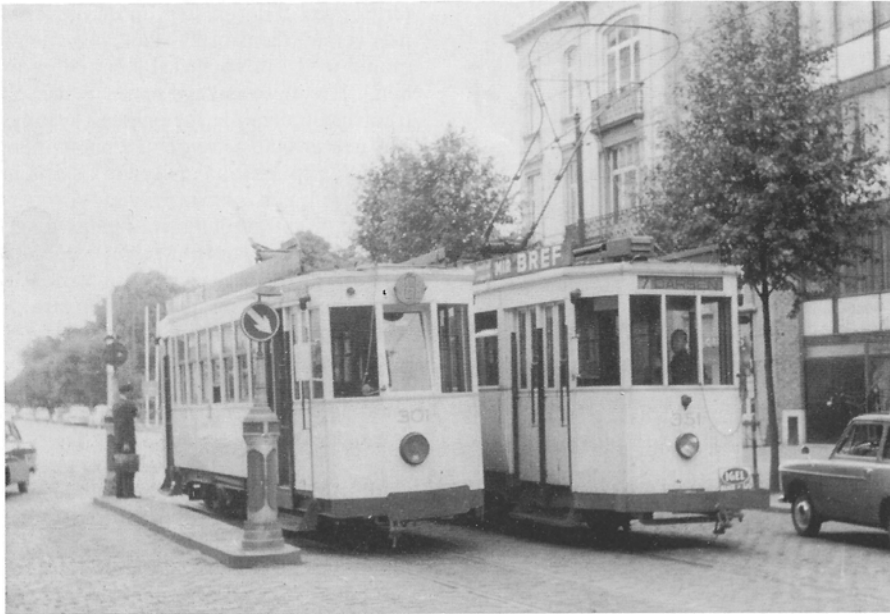
In „Het Volk” van 16 december 1923 staat vervolgens :

„Het nieuw model van tram is sinds eenige dagen op de lijn Sint-Pietersstation-Koornmarkt-Muide aan 't lopen. We hebben tevens onze meening uitgedrukt dat het nieuw modelrijtuig beter geschikt zal zijn dan de tegenwoordig in dienst zijnde trams, omdat het meer reizigers kan vervoeren (58 i.p.v. 46) en omdat er drie ingangen en drie uitgangen zijn in plaats van twee zoals het nu het geval is. Er is dus een dubbel voordeel : meer personenvervoer en gemakkelijker verkeer op het rijtuig. Vooraan, achteraan en middenin dus drie platforms met 14 staanplaatsen, met in- en uitgang. In totaal 42 rechtstaande plaatsen en 16 zitplaatsen.”

Zeer opvallend is, dat in het lang en in het breed informatie wordt gegeven over een tram met drie platformen, drie in-en



Motorrijtuig 301 aan de Sterre op 10 mei 1955. Foto Maurits van Witsen.



De nooit omgebouwde 301 naast de verbouwde drieasser 351 aan de Clementinalaan op 31 juli 1962. Foto Robert Temmerman.

uitgangen. Wij hebben ir. Lombard, die in 1926 bij de ETG in dienst kwam, hierover ondervraagd. De heer Lombard is formeel en zegt dat de 301 nooit drie platformen heeft gehad of kan gehad hebben, gezien niet de minste sporen hiervan waren terug te vinden, noch aan het chassis, noch aan de kast. Ofwel gaat het hier om puur verzinsel ofwel moet tijdelijk één van een ander net afkomstige tram in Gent hebben proefgereden. Een mogelijke oplossing voor dit probleem komt, naar wij hopen, van een oudere lezer die zich de gebeurtenissen in december 1923 nog kan herinneren.

De 301 wordt in 1925 met een middenas uitgerust. Het systeem, dat in België werd gebrevetteerd op 14.08.1924 (in Frankrijk op 18.07.1925), voldeed aan de verwachtingen en op 26.12.25 komt de 301 in normale dienst.

Reeds kort nadien volgen de rijtuigen van de reeks 302-315. Hun gewicht bedraagt ongeveer 11,5 ton en zij bieden plaats aan 70 à 80 reizigers.

Toen de heer Lombard in 1926 bij de ETG kwam bestond zijn eerste taak uit het verder op punt stellen van de 301. Vooral de beremming leverde problemen op. Verscheidene ongevallen waren daarvan het gevolg en de gemeenteraad zal het nieuwe rijtuig op 11.02.26 goedkeuren op uitdrukkelijke voorwaarde, dat het wordt uitgerust met een beter remsysteem. Het probleem wordt opgelost door de tram te voorzien van een Ackley-beremming (op vier wielen telkens twee remblokken). In 1934 zal het remsysteem nog worden verbeterd door het aanbrengen van nieuwe zandstrooiers. Op 15.05.34 wordt voor deze bij de ETG uitgevoerde oppuntstelling, op naam van Emile De Keukeleire, eveneens brevet genomen.

De werking van deze zandstrooiers, die bij regenweer nogal eens verstopten, zal door ir. Lombard verder worden vervolmaakt.

In 1937 ondergaat de 301 een grondige revisie : de motoren worden krachtiger (motortype T III d wordt T III dtr; tr =

transformé), het rijtuig krijgt nieuwe wielstellen, een nieuwe elektrische uitrusting en nieuwe weerstanden.

Tijdens de oorlog 1940-1945 wordt het rijtuig aan het Sint-Pietersstation beschoten : de kogelgaten in het chassis zullen nooit gedicht worden ! Uit rekeningen blijkt, dat de 301 de door oorlogshandelingen zwaarst getroffen Gentse tram was : de totale herstellingskosten bedragen 13.886 F. Dit zal er ook toe bijdragen dat hij als eerste drieasser buiten dienst zal worden gesteld.

In 1950 worden de oude controllers T10tr vervangen door het type T46. Rijtuig 301 is de enige drieasser die geen gemoderniseerde kast kreeg. Hij zal blijven rondtoeren met kleine zijramen en met spitse platformen. Wel kreeg hij in 1949 een elektrische bel en witte zolderingen. In 1953 overweegt men rolfilmen aan te brengen, doch de vorm van de kop liet niet toe het type standaardfilmen van de drieassers te gebruiken. Wel wordt nog voor een betere verlichting en verwarming gezorgd.

Vermits het rijtuig in zijn geheel slechts minimaal werd gemoderniseerd had het méér onderhoudsbeurten nodig dan de andere drieassers, waardoor het bij verzorgingswerkzaamheden steeds voorrang kreeg.

Op 19.08.62 wordt het rijtuig buiten dienst gesteld en reeds op 22.08 ontmanteld. In 1963 wordt de eerste Gentse drieasser van de hand gedaan en dat is, jammer genoeg, de 301. Kast en chassis worden verkocht aan de scheepswerven van Langerbrugge tegen 13.500 F. Samen met enkele tweassers zullen die restanten daar nog jaren blijven staan. Enige jaren geleden zag ik de kast terug, ergens op een speelpleintje langs de Moervaart, doch ik kon - spijtig genoeg - de juiste plaats nadien niet meer terugvinden. Inlichtingen omtrent de huidige verblijfplaats van deze kast worden met veel belangstelling verwacht en genoteerd : verschillende mensen zijn immers bereid, het rijtuig statisch te restaureren voor het verkeersmuseum !

(Wordt voortgezet)
Pierre de Meyer

PH. DELLICOUR

Naamsestraat, 49 A. B-1000 Brussel. Tel. (02) 511 61 20.

Open van 7 tot 18 u (op zaterdag van 10.30 tot 17 u).

DE SPECIALIST VAN SPOORTIJDSCRIFTEN EN -PRENTKAARTEN

A
SCHIENENVERKEHR AKTUELL

B
MUPDOFER NEWS
RAIL ET TRACTION
RAILFOTO/RAILPHOTO
RAIL-REVUE
SPOORWEGJOURNAAL/
JOURNAL DU CHEMIN DE FER
TRAM 2000
TRAM MAGAZINE
+ PUBLIKATIES VAN GTF (Trans-Fer, enz)

CH
BUS OLDTIMER INFO
CFF MAGAZIN
EISENBAHN AMATEUR

EISENBAHN ZEITSCHRIFT
SCHWEIZER EISENBAHN REVUE
TRAM

D
BAHN UND MODELL
BLICKPUNKT STRASSENBAHN
DER MASSSTAB
DER NAHVERKEHR
DER STADTVERKEHR
EISENBAHN ILLUSTRIERTE
EISENBAHN JOURNAL
EISENBAHN KURIER
EISENBAHN MAGAZIN
LOK MAGAZIN
LOK REPORT
MIBA
MODELL AUTO
OMNIBUSSPIEGEL

STRASSENBAHN MAGAZIN

F
CHEMINS DE FER
CHEMINS DE FER RÉGIONAUX
ET URBAINS
CONNAISSANCE DU RAIL
ENTRE LES LIGNES
LA VIE DU RAIL
LE RAIL
L'ESCARBILLE
LE TRAIN
LOCO REVUE
MAGAZINE DES TRAMWAYS A
VAPEUR ET DES SECONDAIRES
RAIL MINIATURE FLASH
TRANSPORTS URBAINS
VOIE ÉTROITE
VOIES FERRÉES

+ ÉDITIONS DU CABRI (boeken & postkaarten)

GB
MODERN TRAMWAY
TROLLEYBUS MAGAZINE

I
MONDO FERROVIARI
TUTTO TRENO

NL
OP DE RAILS
RAIL HOBBY
RAILKRONIEK

USA
ELECTRIC LINES
TRAINS



200.001 prijkt op 13 december 1961 in volle glorie in Ronet. Deze machine werd uitverkoren om te worden verbouwd tot de super-krachtige diesellok 5001. Foto NMBS.

De diesellokomotief 5001

NMBS 5001 was een enig exemplaar en tevens de sterkste diesellokomotief die de Maatschappij ooit in haar bestand heeft gehad. In 1976 ging deze machine definitief buiten dienst. Wij blikken even terug op de geboorte, de levensloop en de verdwijning van deze krachtpatser...

ONTWERP VOOR EEN DIESELLOK VAN 4.000 PK !

Het verdieselen van ons spoorwegnet verliep in twee fasen. De eerste fase begon in 1955, waarbij 95 lokomotieven werden afgeleverd met een vermogen van 1750 pk (= 1035 kW), verdeeld over twee grote groepen.

De tweede fase liep ononderbroken van einde 1961 tot einde 1966. Er werden toen niet minder dan 389 baandiesel-lokomotieven afgeleverd, met een vermogen gaande van 1400 pk (840 kW) tot 1950 pk (1435 kW).

Wat het vermogen van de lokomotieven aangaat werden er nochtans steeds hogere eisen gesteld. In het buitenland werd dit aanleiding tot het bouwen van machines met twee motoren terwijl, eveneens buiten onze grenzen, er reeds lokomotieven bestonden met slechts één motor die evenwel een vermogen van ruim 4000 pk opleverde.

Bij de NMBS waren dergelijke „mastodonten” nog niet in gebruik.

België kon echter niet achterblijven, gezien op de „zware” assen Brussel - Tournai, Brussel - Kortrijk en Brussel - Dendermonde de sterkste diesels tijdens de spitsuren reeds reizigerstreinen van tien tot twaalf rijtuigen aan de haak kregen. Teneinde de dienstregeling te respecteren was het voorhanden zijnde vermogen van 1950 pk slechts op het randje af voldoende groot.

Een bijkomend probleem leverde de steeds maar stijgende snelheid in de goederdienst : voor de zware treinen was ook in dit geval een vermogensstijging meer dan gewenst.

Nog tijdens de aflevering van de diesels van het type 200 en het type 205 (de latere reeksen 51 en 55) ontstond, geconfronteerd met de dagelijkse praktijk en met de daaruit opgedane ervaringen, het idee voor de bouw van nog krachtiger lokomotieven met nog sterkere en een groter vermogen opleverende motoren.

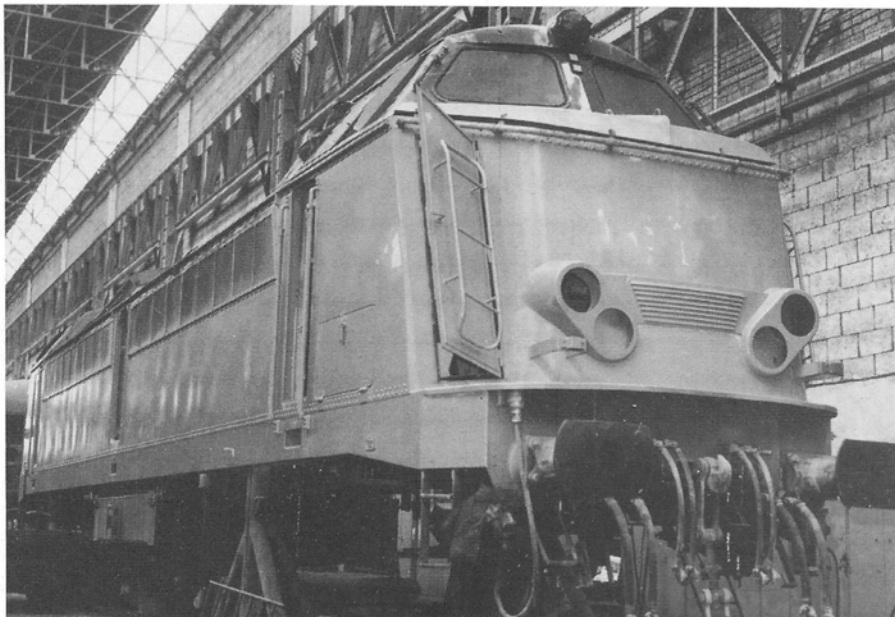
Zodoende werd gekozen voor een ontwerp van een diesellok met een vermogen van 4000 pk (2940 kW). Men kon toen kiezen voor twee mogelijke oplossingen : een dergelijke machine in het buitenland aankopen ofwel zulke lok

bestellen bij onze nationale industrie. Daar op dat ogenblik bij de firma Cockerill een dieselmotor van het type V16 uit de reeks CO240, met een vermogen van 250 pk per cilinder, op de proefbank stond werd de tweede mogelijkheid weerhouden. Van bedoelde motor bestonden reeds versies met zes, acht en twaalf cilinders.

Einde 1967 begonnen de onderhandelingen met de konstruktors en op 25 april 1968 werd bij Cockerill een motor type V16TR 240CO besteld. Het vermogen van deze krachtbron bedroeg 4000 pk. Aan Accc werd de bestelling van de elektrische uitrusting toegewezen. Accc diende te zorgen voor een hoofdgenerator met een vermogen van 2800 kW, de gelijkrichters voor de stuurstroom naar de traktiemotoren en tenslotte voor zes traktiemotoren van het type LD 614 N met een vermogen van 425 kW per motor.

DE OMBOUW

Diesellokomotief 200.001 werd weerhouden om te worden omgebouwd als proefekemplaar. Alle oorspronkelijke inwendige apparatuur werd verwijderd, teneinde de nieuwe motor, de nieuwe generatoren en de traktiemotoren te kunnen inbouwen. Bij deze ombouw werd vanzelfsprekend gebruik gemaakt van alle daarvoor in aanmerking komende onderdelen van de ex-200.001.



Tijdens de ombouw-werkzaamheden in de CW Salzannes, tussen 1969 en 1972: de lokomotiefkast is „gelicht” en de draaistellen zijn verwijderd. Foto NMBS.

De Centrale Werkplaats Salzannes, nabij Namur, kreeg de opdracht om de verbouwing te verwezenlijken. De werkzaamheden vingen aan op 12 juni 1969 en duurden tot 14 juli 1972.

Het eindprodukt had in normale omstandigheden heelwat vroeger afgevoerd kunnen zijn, doch tijdens het proefdraaien op de testbank liep de motor vast, waardoor terugzending naar konstrukteur Cockerill noodzakelijk werd.

Nadat de motor in Salzannes was teruggekeerd konden de ombouwwerken opnieuw worden gestart en het geplande programma verder afgewerkt.

EEN PLAN WERD WERKELIJKHEID...

De gloednieuwe 5001 (1) sleepte op 14 juli 1972 een speciale proeftrein van Charleroi naar Liège Guillemins en vormde al meteen een opmerkelijke verschijning: hij was, zoals de meerstroomlokomotieven, in het staalblauw geschilderd en versierd met witte zichtbaarheidsbanden.

Om te kunnen zorgen voor de elektrische treinverwarming was de machine uitgerust met een 3000 Volts generator, daar voor de klassieke Vapor-Clarkson stoomverwarmingssketel in de overvolle machinekamer geen plaats meer overbleef.

De door Acec ontworpen elektrische transmissie was van bijzondere aard: in dezelfde apparatuur verenigd trof men een hoofdgenerator voor het starten van de dieselmotor aan, naast een driefasige alternator voor de voeding van de hulptoestellen, terwijl een tweede - eveneens driefasige - alternator werd gevolgd door een diodengelijkrichter voor de voeding van de zes traktiemotoren.

Voor de 5001 werd de maximaal toegelaten snelheid van 120 km/h verhoogd tot 140 km/h, wat de machine geschikt maakte voor het slepen van zware goederentreinen evenals voor het slepen van

zwaardere reizigerstreinen tegen een hoge snelheid.

De draaistellen bleven praktisch ongewijzigd t.o.v. deze van de lokomotieven reeks 51; enige afwijkingen waren wel noodzakelijk, teneinde de inbouw van de volumineuze traktiemotoren mogelijk te maken. De totale rijklaare massa van de machine steeg hierbij van 114 naar 126 ton, bij een volledige bevoorrading met zand en dieselolie.

IN DIENST

Onze blauwe krachtpatser werd toegewezen aan het depot Kinkempois, nabij Liège Guillemins.

De keuze van lijnwerkplaats Kinkempois vloeide voort uit het feit dat deze traktiewerkplaats diende te voorzien in de nodige sleeplokomotieven voor zowel zware reiziger- als goederentreinen.

Bovendien zijn de konstrukteurs Cockerill en Acec in de onmiddellijke nabijheid gevestigd, waardoor snel en gepast kan worden ingegrepen bij storingen en averijen. Het spreekt vanzelf dat beide firma's hun „telg” van nabij wilden volgen.

Van juli 1972 tot in het najaar werden hoofdzakelijk proeftreinen, bestaande uit ledig reizigersmaterieel, gereden tussen Liège Guillemins en Leuven v.v., met het doel om tijdens en na deze „rodage”-ritten de nodige afstellingen aan de apparatuur te kunnen verrichten.

Vanaf 13 november 1972 ging de 5001 meelopen in de normale dienst. „Normale” dienst betekende voor deze lokomotief een speciaal ontworpen aparte reeks met welbepaalde diensten, onder de benaming „série C”. Verdeeld over twee dagen reeds de 5001 de volgende treinen:

dag A

- losse rit van Kinkempois WDT naar Liège Guillemins
- trein 708 van Liège Guillemins naar Verviers (0932/0958 u)
- trein 811 van Verviers naar Oostende

(1115/1413 u)

- trein 716 van Oostende naar Liège Guillemins (1451/1725 u)

- losse rit van Liège Guillemins naar Kinkempois WDT

dag B

- losse rit van Kinkempois WDT naar Kinkempois Vorming

- trein 34202 van Kinkempois naar Antwerpen DS (Stocatra)

- trein 32410 van Antwerpen DS (Stocatra) naar Kinkempois

- losse rit van Kinkempois Vorming naar Kinkempois WDT

Deze inzet diende als een echte proefbank voor de 5001, teneinde haar kwaliteiten te openbaren. Wanneer de machine tijdens deze ritten volledige voldoening zou geven, kon de 5001 later worden gepland voor een zeer gevarieerde taak.

Jammer genoeg redeneerde men in dit geval waarschijnlijk iets te optimistisch...

Reeds na twee dagen - op 15 november - liep één der traktiemotoren een grote averij op. De lokomotief diende noodgedwongen buiten dienst te worden gesteld en de defekte motor verhuisde voor herstelling naar Acec.

DIE 5001...

TOCH EEN PROBLEMENKIND ?

Te Salzannes profiteerde men van deze onverwachte immobilisatie om de ophanging grondig bij te regelen. Acec verleende absolute voorrang aan de herstelling van de traktiemotor, zodat de machine reeds op 19 december opnieuw in dienst kon: na de „valse” start een tweede mogelijkheid om een actief inloopprogramma te beginnen. Tevergeefs echter... Enkele dagen later deed zich opnieuw een defect aan de traktiemotoren voor en de 5001 ging weer buiten dienst.

Ditmaal kwam de lokomotief pas midden februari 1973 terug in dienst en sleepte voornamelijk reizigerstreinen tussen Liège Guillemins en Oostende v.v., met fakultatieve en/of extra-goederentreinen in het Waalse landsdeel. In de goederendienst was de machine meestal aan te treffen op de verbindingen Kinkempois - Gouvy en Kinkempois - Ronet, waarbij nu en dan ook een rit Kinkempois - Montzen op het programma stond. Zeer sporadisch sleepte de 5001 een eerstrein naar de Antwerpse haven.

Tot in augustus van het jaar 1973 verliep alles naar wens, doch toen was het opnieuw raak! Met nieuwe traktieproblemen werd de 5001 voor de derde maal in z'n nog jonge carrière „technisch werkloos”.

Tengevolge van deze veelvuldige averij-onderbrekingen kende het inloopprogramma een extra lang verloop, wat het verzamelen van testresultaten sterk vertraagde.

Wel was intussen gebleken dat de traktiemotoren vooral bij hoge snelheden problemen opleverden: telkens wanneer onder die omstandigheden werd gereden en een traktiemotor „flashte” (2), diende men de lokomotief voor een kortere

of langere periode buiten dienst te stellen.

Dientengevolge werd, op verzoek van Acec, de 5001 - die op 8 maart 1974 terug in dienst kwam - nog praktisch alléén ingezet voor het slepen van goederentreinen. Dit betekende echter niet dat de reizigersdiensten voor deze machine „verboden terrein” werden : op 20 november stond zij immers opnieuw aan kop van trein 811 (Verviers Central - Oostende). Weer zou deze rit falikant aflopen : even voorbij Gent Sint-Pieters kreeg men (het wordt een eentonig verhaal) af te rekenen met een defekte traktiemotor.

Deze maal ging 5001 voor een lange periode uit de dienst : pas in juli 1975 was zij hersteld.

Vanaf dit ogenblik begon de lokomotief een heel scala van opmerkelijke diensten te rijden. Zij kreeg alle mogelijke soorten goederentreinen aan de haak, werd gebruikt als sleepelement voor de internationale trein 296 - waarmee ze vanuit Liège tot in Maastricht kwam - en was eveneens te vinden aan kop van de autoslaaptreinen uit Bressoux naar Gouvy.

Er was toen van een vast omljnde dienst al geen sprake meer : was 5001 beschikbaar, dan kreeg zij een opdracht toegewezen. Was er hier of daar een „speciaaltje” te slepen en was onze blauwe kolos ritvaardig ? Rijden maar !

DEFINITIEF BUITEN DIENST ?

Einde 1975 besliste de Directie M. de 5001 opnieuw regelmatig in te zetten voor reizigersdiensten tussen Verviers en Oostende v.v. : vanaf 15 januari 1976 begon zij deze dienst te rijden. In februari deed zich echter alweer een incident met één der traktiemotoren voor, wat meteen de genadestoot voor onze 5001 betekende. Er werd immers beslist aan deze machine niet langer herstellingen te laten uitvoeren.

De lokomotief werd terzijde gezet in de Werkplaats Kinkempois.

De officiële buitendienststelling volgde reeds op 9 maart 1976. Voorlopig bleef de lokomotief als „net-reserve” te Kinkempois.



De 5001, na verbouwing in normale lijndienst : deze foto werd genomen nà 14 juli 1972. Foto NMBS.

Verdere proefnemingen hebben dus nooit meer plaats gevonden; door de steeds voortschrijdende elektrificatie van het net bestond er overigens geen behoefte meer aan diesellokomotieven met een dergelijk vermogen.

HET BILAN

Het plotselinge afbreken van de experimenten mag niet leiden tot de gedachte dat deze lokomotief in haar geheel niet zou hebben beantwoord aan de gestelde verwachtingen.

Spijts veelvuldig en voornamelijk bij de traktiemotoren voorkomende problemen dient opgemerkt, dat de dieselmotor, de hoofdgenerator evenals de gelijkrichters en de treinverwarming steeds geheel hebben voldaan. De 5001 bleef de sterkste lokomotief, zelfs toen in 1975 de elektrische loks van de reeks 20 op het toneel verschenen.

Bij de ingebruikname van deze machine had men zich het verloop van de proefperiode wellicht enigszins anders voorgesteld, doch dat belet niet dat de 5001

een opmerkelijke lokomotief was, die tot dan toe ongekende prestaties leverde.

Het bestek van 1968 bepaalde, dat de NMBS de 5001 definitief zou aanvaarden op voorwaarde dat de lok een in optimale omstandigheden afgelegd parcours van 200.000 km zou realiseren. Rekening houdend met de nodige bijstellingen en met de eventueel aan te brengen verbeteringen en wijzigingen mocht men verwachten deze kaap van 200.000 km te ronden in de loop van 1974.

In 1976 stonden, bij de buitendienststelling van de lokomotief, net iets minder dan 100.000 km op de Teloc !

DOOD EN VERGETEN ?

Sinds de buitendienststelling bleef de lokomotief afgesteld te Kinkempois. Op 23 augustus 1977 werden de administratieve maatregelen getroffen om de 5001 over te brengen naar de Werkplaats Latour. Op 27 augustus werd de lokomotief verzonden : zij zou in Latour blijven tot januari 1979. Toen werd de 5001 overgebracht naar de Centrale Werk-

proV (pro openbaar Vervoer), **Rail-Revue** en **Vebov** (Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer) nodigen u uit tot deelname aan een ééndagsuitstap op **zaterdag 9 juni 1990**. Reisdoel is de op de hele wereld unieke en in openbaar vervoermiddelen overbekende

ZWEEFBAAN TE WUPPERTAL

Deze uitstap omvat een **bezoek aan de werkplaats** van de „Schwebbahn”, de vertoning van een **film over haar geschiedenis** en een **speciale rit** van Vohwinkel naar Oberbarmen en terug, aan boord van de beroemde „Kaiserwagen”, een zweefbaan-„oldtimer” uit 1900 !

's Namiddags blijft ruim voldoende tijd over voor zweefbaan-fotografie (of voor een merkwaardige trolleybusrit naar Solingen, met vrijblijvend bezoek aan het „Klingenmuseum”, gewijd aan de befaamde Solinger messen of voor een bezoek aan de „Bergische Museumsbahnen”, een museum-trambedrijf in Wuppertal).

Deelnamprijs 800 F per persoon, transport met toerwagen Antwerpen - Vohwinkel v.v., bezoek aan de werkplaats en extra-rit evenals fooi chauffeur inbegrepen.

Reserveren uitsluitend per telefoon op nummer 03 / 321 28 36. **Slechts 50 plaatsen beschikbaar** : lang aarzelen is dus uit den boze !



5101 (ex-5001) verricht heden „con brio” de aan reeks 51 opgedragen taken ! Hier gezien met een sleep M2-rijtuigen te Lot op 9 juli 1982. Foto Ronald Mardaga.

plaats Salzannes teneinde de dieselmotor met de daarbij horende 4000 pk traktie-onderdelen uit te bouwen. De machine werd vervolgens „gereconstrueerd” als een normale reeks 51-lok.

Op 19 oktober 1978 kreeg lok 5176, met trein Z47120 aan de haak, een ongeval op het grondgebied van Kermt-Spalbeek, waarbij de kast van deze machine vrijwel geheel verloren ging. Motor, besturingsorganen en traktiemotoren bleven echter gevrijwaard. Deze onderdelen werden gebruikt bij de heropbouw van de 5001 als 5101. Deze herbouwde machine verliet op 27 november 1980 de Centrale Werkplaats Salzannes en werd, na de traditionele testrit naar Givet (Frankrijk), overgedragen aan de traktiewerkplaats Kortrijk.

Sinds 1 juni 1987 wordt lokomotief 5101 beheerd door de traktiewerkplaats Schaarbeek en voert daar nog steeds de haar toevertrouwde taken uit.

BESLUIT

Lokomotief 5001 was beslist een opmerkelijke machine, niet alleen omwille van haar blauwe uiterlijk. Ook als technische verwezenlijking heeft zij een apart stukje spoorweggeschiedenis geschreven.

Wellicht werd de 5001 als een tē krachtige machine ontworpen en gebouwd... een reus op lemen voeten ?

Daar er van 5001 niet zo bijzonder veel beelden bestaan, wou ons blad de lezer bij dit artikel ook enige - daarom niet allen exclusieve - foto's van deze uit-

zonderlijke diesellokomotief aanbieden. Lokomotief 5001 is dood, leve lokomotief 5101 !

Jan Mahieu

Tekstbewerking : Staf Cuyt

Bronnen :

B-diesel, Max Delie/Julien Casier
La Vie du Rail, rubrieken „Nouvelles de Belgique”, G. Finet - verscheidene nummers

Dokumentatie NMBS : bulletins van de
Direktie E en omzendbrieven
Archief NMBS

Tijdschrift Het Spoor, „150 jaar spoorwegen”

Benelux Rail 1, Frank Stenvalls Forlag
Dokumentatie van de auteur

(1) Naar aanleiding van de hernummering, in 1971, van het traktiematerieel, werd lok 200.001 rechtstreeks hernummerd volgens de nieuwe richtlijnen en kreeg zodoende het nummer 5001.

Het voordien voorziene nummer 200.101 heeft de lok dus nooit gedragen.

(2) „Flash” is een term uit het spoorwegjargon, die gebruikt wordt wanneer een elektrische (traktie-)motor beschadigd wordt door overbelasting, waarbij de maximum toegelaten stroomsterkte wordt overschreden met als gevolg dat de isolatie doorslaat en er kortsluiting ontstaat.

BVS-SHOP

Station Baasrode-Noord

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

Ruime keuze aan spoorwegliteratuur

BOEKEN, TIJDSCHRIFTEN,
PRENTKAARTEN

ADRESWIJZIGINGEN EN ABONNEMENTSVERNIEUWINGEN

Wij verzoeken lezers die verhuizen ons tijdig hun adreswijziging te willen mededelen, opdat het voor hen bestemde exemplaar van Rail-Revue niet als „onbestelbaar” naar ons zou terugkeren. Lezers die Rail-Revue via een vereniging ontvangen, dienen **adreswijzigingen rechtstreeks aan deze vereniging mede te delen.**

Via de uitgever lopende abonnementen worden automatisch verlengd : in het laatst betaalde nummer vindt de abonnee een overschrijvingsformulier m.b.t. deze verlenging.

Abonnementen dienen **schriftelijk** opgezegd ten laatste één maand voor het verschijnen van het laatst betaalde nummer. Deze regel geldt eveneens voor via verenigingen lopende overeenkomsten. Te laat opgezegde abonnementen lopen automatisch verder en het abonnementsgeld blijft (ook wettelijk gezien) verschuldigd. **Vermijd wederzijdse**

ergernis en totaal nutteloze administratie- en portkosten. Wij wensen in geen geval moeilijk te doen en nemen bij opzeg genoeg met een **tijdig** verstuurd kaartje of briefje. Aangetekend verzenden is **niet** noodzakelijk, doch een minimum aan „fair-play” mogen wij wellicht wel verwachten ?

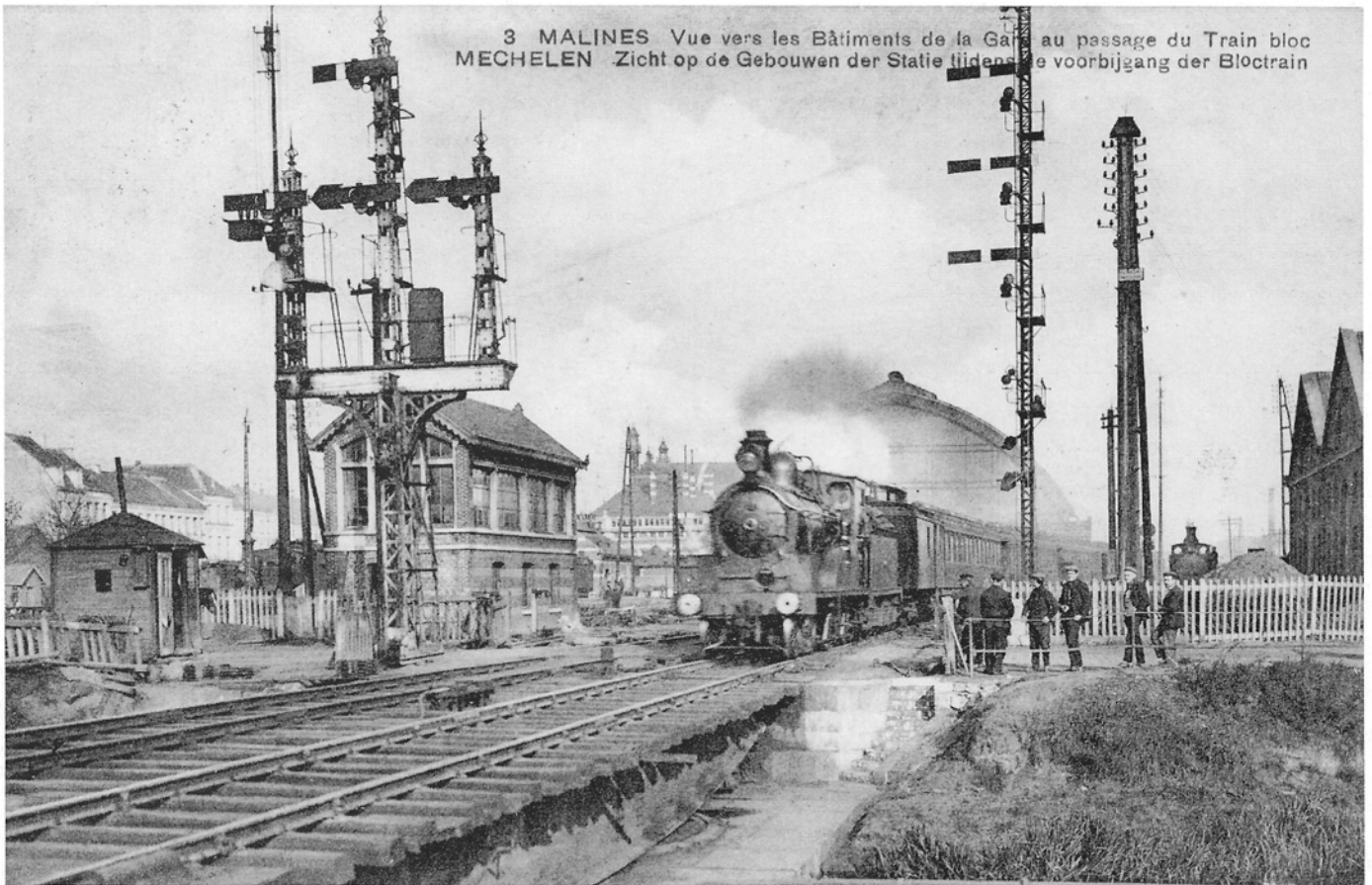
De intussen uit de dienst genomen lijndiesellok 6048, tijdens het lossen van een voor de elektriciteitscentrale te Ruien bestemde kolentrein, bestaande uit wagens van het type Fals. 24 februari 1988, dia Ronald Mardaga.

Er bestaan niet zoveel kleurenprenten van diesel-kolos 5001. De machine werd, nà haar buitendienststelling, op 26 augustus 1978 gefotografeerd in het depot Latour. Hier wachtte ze haar overbrenging naar de Centrale Werkplaats Salzannes af, waar ze werd „heropgebouwd” als lokomotief 5101. Zij is nu in de normale diensten van de 51'ers aan te treffen. Dia Jan Mahieu.



Beelden van vroeger :

Historische foto's uit privé-verzamelingen



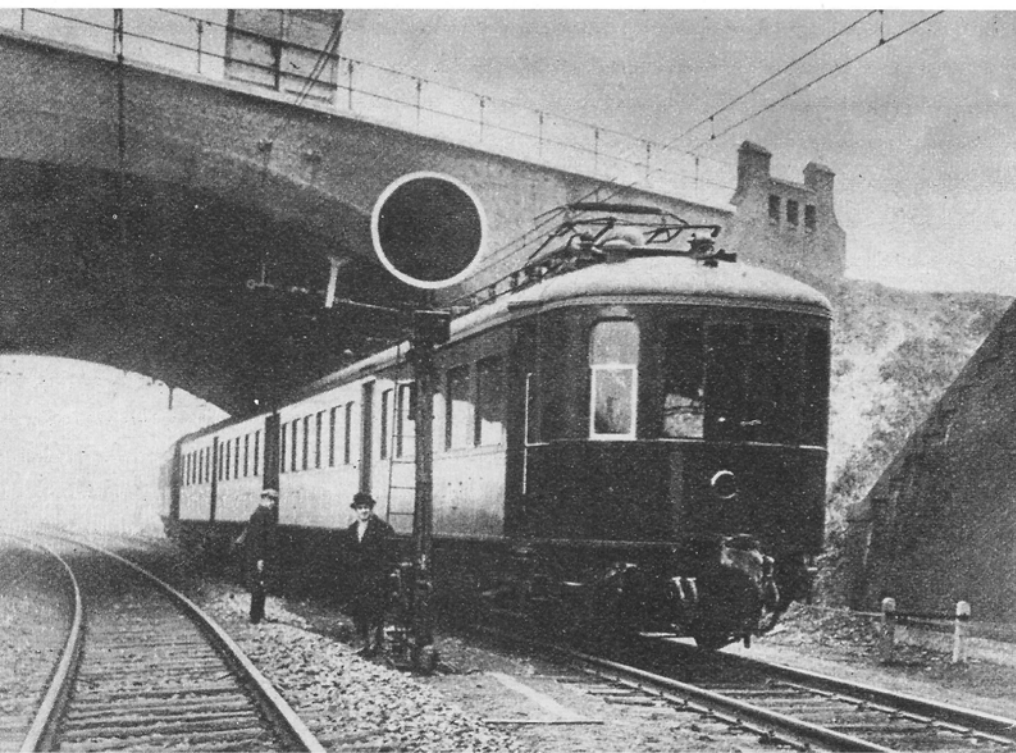
3 MALINES Vue vers les Bâtiments de la Gare au passage du Train bloc
MECHELEN Zicht op de Gebouwen der Statie tijdens de voorbijgang der Bloctrain

De eerste foto (prentbriefkaart uit de verzameling van Staf Cuyt) is vermoedelijk genomen kort voor de eerste wereldoorlog en toont een bloctrain Antwerpen - Brussel bij het verlaten van het station Mechelen. De trein is samen-

gesteld uit de typische bloctrainrijtuigen met bijhorende pakwagens. De locomotief behoort tot het type 18 en is voorzien van een Pieper-Lhoest-installatie voor de elektrische verlichting van de trein (die gemonteerd is op de ketel,

achter de stoomdom). Voor de schoorsteen bevindt zich trouwens ook een grote elektrische lantaarn.

Op de voorgrond bevindt zich de draaibrug over het kanaal naar Leuven. Merk ook de rolbareel, de schuilplaats voor de overwegwachter, het seinhuis, het moderne kandelaarsein (met op de rechtse seinarm enkel een waarschuwingssein), het richtingssein met onder elkaar geplaatste seinarmen... Op de achtergrond ziet men de grote spoorhall van het station Mechelen en merkt men nog twee stoomlocomotieven die moeilijk te identificeren zijn. De linkse loc is waarschijnlijk een rangerlocomotief van het type 51.

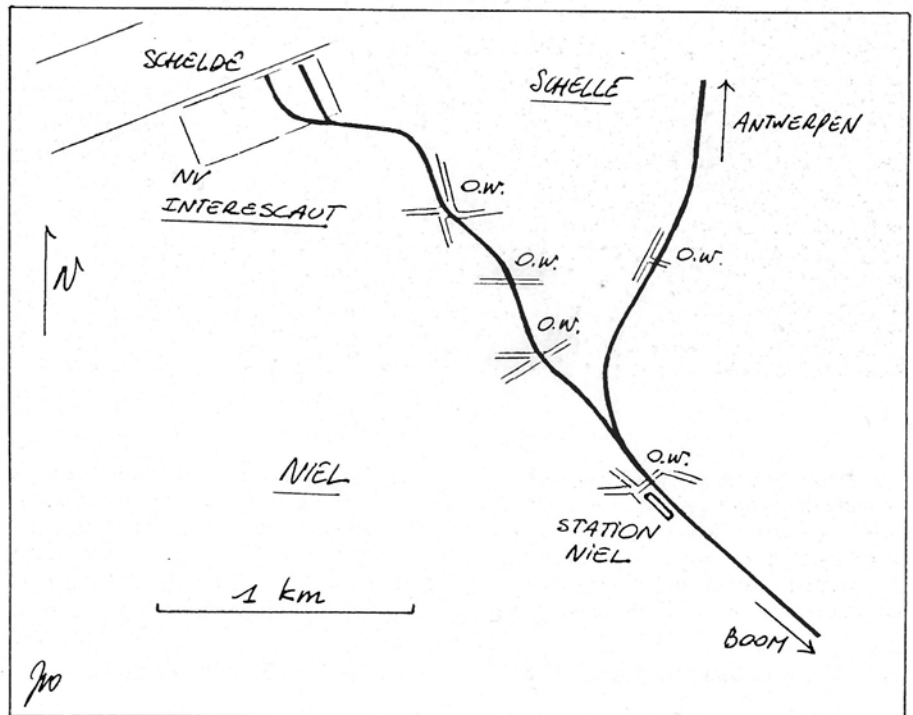


De tweede foto (verzameling Jef Van Olmen - auteur onbekend) toont een vierdelig elektrisch treinstel (materieel 1935) te Haren, tijdens een proefrit voor de indienstname van de elektrische lijn Brussel - Antwerpen (april 1935).

Het treinstel bevindt zich op het verbindingsspoor naar de werkplaats elektrische tractie te Schaarbeek.

Bemerk de hulpkoppeling en de eenvoudige koplamp vooraan op het treinstel. Naast de trein ziet men een stopsein met rode schijf (oud seinstelsel).

Jef Van Olmen



Industriële spoorwegen

N.V. „INTERESCAUT” te Schelle

Van lezer A. Janmart ontvingen wij twee foto's (datum : 22 oktober 1977) van een Cockerill-diesellrangeerloc van de elektrische centrale N.V. „Interescaut” te Schelle. De foto's werden genomen op het verbindingsspoor tussen het station Niel (NMBS-lijn Antwerpen - Boom) en de centrale.

Bemerk de twee-assige stortwagen van het type 1000 G-1. Alle wagens van dit type zijn ondertussen uit de dienst genomen.

De locomotief is identiek met de NMBS-locs van de reeks 91.

Het thema „industriële spoorwegen” wordt nogal verwaarloosd in de spoorwegliteratuur. Wij hopen met deze nieuwe rubriek wat meer aandacht te kunnen besteden aan dit interessante onderwerp. Wij doen een beroep op onze lezers om ons foto's van industriële locomotieven en informatie over industriële spooransluitingen te bezorgen. Alvast bedankt voor uw medewerking!

Jef Van Olmen



Werkwagens van toen (IV)

Tekst en foto's : Jacques Cohn

Het is algemeen bekend dat de NMVB drie van het overige net geïsoleerde, normaalsporige lijnen (1435 mm) had aangelegd, namelijk Groenendaal - Overijse, Dolhain - Goé - Eupen en Poulseur - Sprimont - Trooz, evenals talrijke (meestal korte) industriële aansluitingen in dezelfde spoorwijdte (bij de NMVB „spoorwijdte C” genaamd). Deze aansluitingen waren vaak van drie of zelfs van vier spoorstaven voorzien, wat gemengd verkeer met metersporig materieel mogelijk maakte. Ik hoop hierover binnenkort nog iets méér te kunnen schrijven.



Foto 1 : Er bestond een normaalsporige aansluiting tussen het Zuidstation in Brussel en enerzijds een chocoladefabriek in de Barastraat, anderzijds de NMVB-werkplaatsen in de Eloystraat. De goederenwagens werden op deze sporen getrokken of opgeduwd door de normaalsporige traktor 10293, die van spoorwegbuffers en -trekwerk was voorzien. De foto werd in april 1959 gemaakt op het terrein van de werkplaats Eloystraat (Kuregem), die de 10293 in 1935 had gebouwd.

Foto 2 : Begin van de jaren '60 kreeg de 10293 nog een modern koetswerk. Wij zien hier het omgebouwde rijtuig, eveneens te Kuregem, naast een metersporige „standaard”-mw, in december 1964. De 10293 werd in 1970 gesloopt.

Foto's 3, 4, 5 : De werkplaats Kuregem beschikte ook nog over een kleine, ongenummerde traktor voor normaalspoor, bouwjaar 1914, die slechts aan één kant over stoot- en trekwerk beschikte. Hij werd in verhouding tot de 10293 slechts weinig gebruikt, behalve tijdens de ombouw van zijn grote broer. De traktor kreeg op het einde van zijn loopbaan het in het nieuwe schema passende nummer 44308. Foto's gemaakt te Kuregem in maart en april 1959.

Foto 6 : Het traktiepark van de drie voornoemde lijnen in spoorwijdte „C” bestond tot bij hun opheffing uit stoomlokomotieven, met als enige uitzondering de diesel-traktor ART.500, die op Groenendaal - Overijse dienst deed en die wij hier in de stelplaats Overijse ontmoeten in juni 1956. De ART.500 werd in de NMVB-werkplaats Kuregem gebouwd in 1950 en verdween uit het materieelpark rond 1964.



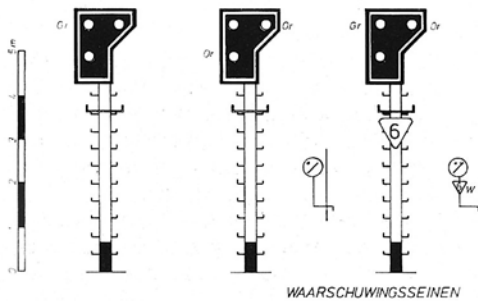
Rechtzettingen :

De heer Paul De Backer uit Brussel merkt terecht op, dat er nog een zesde motorwagen bij de NMVB heeft gereden, die niet in het oude nummeringschema vanaf 9001 was opgenomen, namelijk mw 234 ex-Aachen, die zoals zijn broertje 2912 nog enkele tijd na W.O. II met zijn oorspronkelijk nummer op het Eupense net als werkwagen heeft dienst gedaan.

Lezer Jacques Ganton uit Gent wijst erop, dat met het fotobijchrift van de Gentse mw 324 (RR 19, blz. 111) iets is misgelopen. Deze fotolegende dient gelezen a.v. : motorwagen 324 in de Vlaanderenstraat, komende van het Wilsonplein (in Gent beter gekend als „De Zuid”, naar het voormalige spoorwegstation Gent Zuid) en vermoedelijk vertrokken uit de stelplaats voor het verzekeren van een piekurdienst op lijn 4 doorstreep (Koormarkt - St.-Pietersstation). Dank voor deze toelichting !



NMBS-seinen in realiteit en op de modelbaan (III)



WAARSCHUWINGSSEINEN

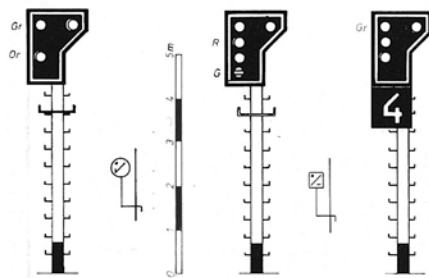
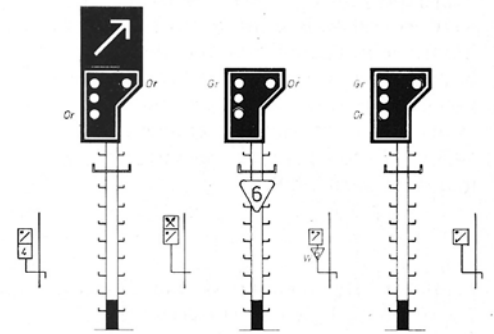


FIG 26



GEKOMBINEERDE SEINEN

FIG 27

c) Waarschuwssein (fig. 26)

Het waarschuwssein wordt gebruikt wanneer de toegelaten snelheid hoger is dan 70 km/u. Het sein voert één groen en twee oranje lichten, die vier seinbeelden mogelijk maken :

- 1°. groen : het volgend stopsein staat veilig.
- 2°. groen + oranje vertikaal : het volgend sein staat veilig maar wordt op korte afstand gevolgd door een stopsein dat onveilig staat.
- 3°. groen + oranje horizontaal : het volgend sein staat veilig doch legt een snelheidsbeperking op.

De waarschuwsseinen die deze combinatie kunnen voeren hebben op de mast een wit driehoekig bord, punt naar onder wijzend, waarop in het zwart de laagste snelheid in tientallen km/u voorkomt die het volgend stopsein kan opleggen. Bedraagt deze snelheid slechts 40 km/u of minder, dan wordt het bord niet geplaatst.

- 4°. tweemaal oranje : het volgend sein is gesloten.

d) Gekombineerd sein (fig. 27)

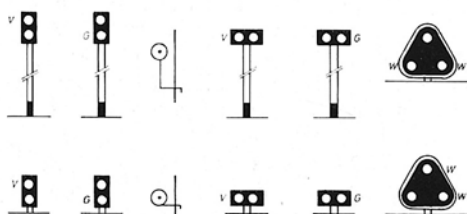
Dit sein verenigt de functies van het stop- en het waarschuwssein. De vijf mogelijke seinbeelden zijn :

- 1°. rood
- 2°. groen
- 3°. groen + oranje vertikaal
- 4°. groen + oranje horizontaal
- 5°. tweemaal oranje

De betekenis is dezelfde als voor de afzonderlijke seinen en dit soort sein kan dus ook voorzien zijn van een rangeerlicht en van lichtbakken onder of boven het scherm.

e) Rangeerseinen (fig. 28)

Naast het rangeerlicht onder in het scherm van een stop- of gekombineerd sein komen ook specifieke rangeerseinen.

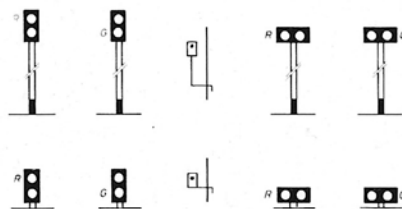


RANGEERSEINEN

FIG 28

nen voor. Ze kunnen op een paal of gelijkgronds opgesteld zijn. Daar losse rangeerseinen meestal in het tussenspoor staan is de laatste vorm de meest voorkomende. Er bestaan drie verschillende schermen :

- 1°. vertikaal rechthoekig scherm, zwart met witte achterkant, met boven een violet en onder een geel licht. Het violet licht beveelt stilhouden en het geel laat de rangering toe.
- 2°. horizontaal rechthoekig scherm, zwart met witte achterkant, met links violet (stop) en rechts geel (rangeren) licht. Dit is de oudere vorm van het voorgaand sein.
- 3°. driehoekig scherm, zwart met witte boord, met drie witte lichten, waarvan het licht rechts onder steeds brandt. Als links onder mee oplicht mag er niet gerangeerd worden. De beweging is toegelaten als het bovenste licht brandt en het onderste links gedoofd is.



VEREENVOUDIGDE STOPSEINEN

FIG 29

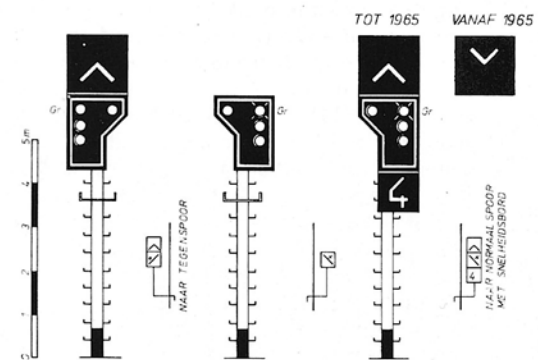
f) Vereenvoudigd stopsein (fig. 29)

Het vereenvoudigd stopsein heeft een scherm zoals een rechthoekig rangeersein en kan hoog of laag staan. Het voert een rood (stoppen) of een geel licht (doorrijden of rangeren toegelaten). Het kan op dezelfde plaatsen gebruikt worden als het gelijknamig sein van de stelsels met armseinen.

g) Seinen voor verkeer op tegenspoor (fig. 30)

Er zijn stop-, waarschuws- en gekombineerde seinen. Ze zijn het spiegelbeeld van de gelijknamige lichtseinen voor normaal spoor maar de gevoerde lichten knipperen constant. De betekenis is dezelfde als voor de gewone seinen.

Het sein dat toegang verleent van normaal naar tegenspoor en omgekeerd



SEINEN VOOR TEGENSPOOR

FIG 30

heeft bovenaan een lichtbak met een keper die oplicht wanneer de wissels in de vereiste stand liggen. In de oudere versie (tot 1965) heeft de keper de punt naar boven, recentere uitvoeringen hebben de punt onderaan.

F. BAKENS (fig. 31)

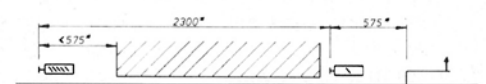
Een baken is een rechthoekig bord met witte voorzijde, waarop één tot vijf zwarte strepen (of kepers) zijn aangebracht. De achterzijde is zwart met een witte streep ter breedte van de voet. Bakens worden opgesteld per reeks van vijf, voor een waarschuwssein, op afstanden van telkens 50 m. Op perrons worden geen bakens geplaatst. Modelrijders dienen hier weer een compromis te zoeken, want $5 \times 50 : 87 = 2,87$ m op schaal HO ! In de recentste toepassingen



BAKENS MET STREPEN



BAKENS MET KEPERS



* HO-MAAT IN mm

BAKENS

FIG 31

worden nog slechts bakens met vijf en met twee strepen gebruikt
 Normaal staan de bakens vertikaal, het bord onder een hoek van 70° met het spoor. Het midden van een baken bevindt zich op HO minstens 17 mm boven het spoor (NMBS : 1,5 m). Bij onvoldoende ruimte in het tussenspoor kunnen de bakens schuin neergelegd of wegelaten worden.

Voor W.O. II bestonden de bakens uit 5 m lange balken die op twee paaltjes schuin naast het spoor lagen.

Volledigheidshalve dienen nog de bakens met kepers vermeld, die gebruikt worden op lijnen zonder waarschuwingsseinen of voor een vereenvoudigd stopsein dat een overweg beveiligd. Ze worden om de 200 m (HO = 2,3 m !) geplaatst, het laatste op 50 m voor het sein.

G. KROKODILLEN

Alhoewel geen visueel sein, herhaalt de krokodil toch het sein waarbij ze geplaatst is, door het geven van een bepaald signaal in de stuurstand van de lokomotief. In HO is de krokodil zeker te plaatsen : ze is zelfs in de handel verkrijgbaar.

H. SNELHEIDSSEINEN

Dit type sein bestaat uit een driehoekig of een rechthoekig bord met grijze achterzijde. Het midden bevindt zich op 1,7 à 2 m (HO : 19 tot 23 mm) boven het spoor, zoniet is een bijkomende verlichting nodig. In 1929 stonden deze seinen op een paal van 4,5 m hoogte (HO : 52 mm).

De NMBS-praktijk heeft, buiten de standaardborden, nog een aantal varianten met bijkomende teksten voor speciale gevallen. Daar ze voor de meerderheid van de modelbouwers/rijders van geen belang zijn, beperk ik me in de bespreking tot de gewone uitvoeringen en tot die toepassingen welke naar mijn mening voor de modelwereld het meest van belang zijn.

a) Bestendige seinen

1. Refertesnelheidssein (fig. 32a)

De referetesnelheid is de snelheid waarop voor een lijn de seininrichting werd voorzien. Voor gewone treinen is het tevens de hoogst toegelaten snelheid (het sein heette vroeger trouwens „maximum snelheidssein“). Het is een groen driehoekig bord waarop in het wit de snelheid in tientallen km/u is aangegeven. In de regeling van 1953 stond het cijfer in een witte driehoek. Nog vroeger gaf een getal in een witte driehoek de werkelijke snelheid aan.

Het sein wordt opgesteld aan de uitrit van een station of na een vertakking in de baan, echter nooit aan particuliere aansluitingen of op lokale lijnen.

2. Naderingssein (fig. 32b)

Een baangedeelte waarop de snelheid beperkt is, wordt aangekondigd d.m.v. een naderingssein. Dit is een geel drie-

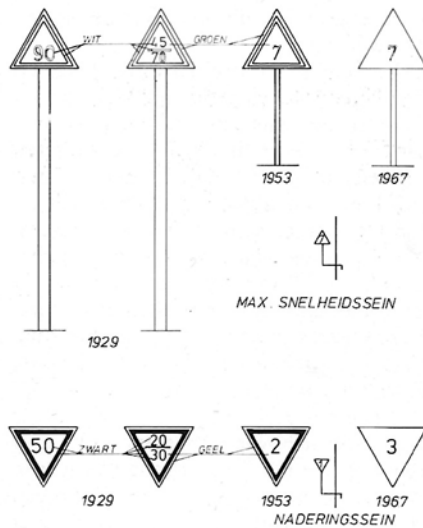


FIG 32

hoekig bord, waarop een zwart cijfer de beperkte maximum snelheid in tientallen km/u aangeeft. De regeling van 1953 plaatste het cijfer in een zwarte driehoek. Dit was eveneens het geval in 1929, maar de snelheid stond aangeduid in km/u en kon een breukvorm hebben. De teller was bestemd voor goederentreinen en de noemer voor reizigers treinen. Het bord stond opgesteld op 300 m (HO : 3,45 m !) voor de plaats waar de beperking van kracht werd.

Het bord kan ook aangebracht zijn :
 - op een paaltje van een kandelaar, waar het de maximum snelheid geeft, van toepassing op het overeenstemmend spoor. Bij een vertakking met gelijke verminderde snelheid voor alle takken, wordt het bord aangebracht op de gemeenschappelijke stam van de kandelaar;
 - op een lichtsein, wanneer de snelheid voor alle wisselstraten gelijk is en maximum 40 km/u;
 - op ten hoogste 3 meter (HO : 34 mm) voor een richtingssein met twee armen, wanneer voor het doorgaand spoor geen beperking wordt opgelegd. Het naderingssein wordt naast, doch lager dan een referete-snelheidssein geplaatst (fig. 33).

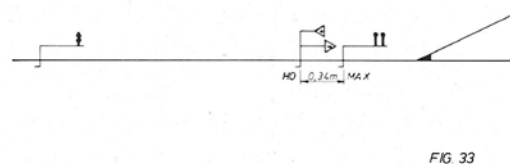


FIG 33

3. Oorsprongsein (fig. 32c)

In de huidige reglementering is de snelheidsbeperking van kracht vanaf het oorsprongsein. Dit is een wit rechthoekig bord, waarop in een zwarte cirkel een zwart cijfer de beperkte snelheid aangeeft in tientallen km/u. De afstand tot het naderingssein is afhankelijk van de toe te passen vertraging. Er wordt géén oorsprongsein geplaatst wanneer

de beperking werd aangekondigd door een verlicht cijfer of door een driehoek of een richtingssein.

De beperking gaat dan in vanaf de vertakking of vanaf de gevaarlijke plaats.

4. Einde zonesein

Dit sein geeft het einde aan van het traject dat met verlaagde snelheid moet worden bereiden. De snelheid mag pas worden opgevoerd wanneer de hele trein de vertragingzone heeft verlaten.

Er zijn twee mogelijkheden :

1) de toegelaten snelheid is dezelfde als deze, van toepassing voor de beperking en wordt aangegeven met eenzelfde bord.

2) de toegelaten snelheid is lager dan deze voor de beperking. Er wordt een driehoekig bord gebruikt zoals bij het naderingssein, maar voorzien van een

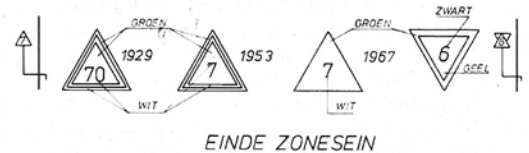


FIG 34

brede groene boord (fig. 34). Dit sein kwam niet voor in de regeling van 1929.

b) Tijdelijke snelheidsseinen (fig. 35)

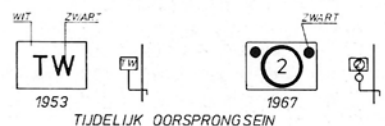


FIG 35

Daar tijdelijke seinen bijna altijd in verband kunnen worden gebracht met werken, hebben ze meer belang voor de bouwers van diorama's of scènes op een baan dan voor de modelrijder, daar er een onverenigbaarheid is tussen „werken" en „rijden" op een modelbaan. Ook hier kent de NMBS-praktijk vele speciale gevallen en worden alléén de hoofdzaken vermeld.

Tijdelijke snelheidsseinen staan nooit op de mast van een stop- of richtingssein doch minstens 10 m daarvoor (HO : 115 mm).

Er worden dezelfde borden gebruikt als

voor de bestendige seinen, aangevuld met bijkomende aanduidingen die het tijdelijke karakter van de borden benadrukken.

1. Tijdelijk naderingssein

Waar men in 1929 rechte onder de driehoek twee lichten plaatste, die 's nachts geel brandden, werden deze lichten in 1953 symmetrisch van de draagpaal geplaatst. In de huidige voorschriften voert het bord twee zwarte schijven en 's nachts twee gele knipperlichten. Bij het sein wordt een krokodil geplaatst.

2. Tijdelijk oorsprongsein

De oorsprong van de tijdelijke beperking wordt volgens het reglement van 1953 aangeduid met een wit rechthoekig bord, waarop in het zwart de letters TW (Travaux/Werken). Dit bord is in 1967 vervangen door het gewone oorsprongsein, aangevuld met twee zwarte schijven.

3. Tijdelijk einde zonesein

Ook hier voorzag de regeling van 1929 het bestendig sein, aangevuld met twee groene lichten rechts onder het bord. In 1953 staan de lichten symmetrisch onderaan en in 1967 zijn de gewone borden aangevuld met de witte, resp. zwarte schijven.

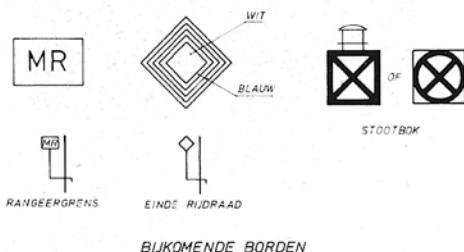


FIG 36

I. ENKELE BIJKOMENDE BORDEN (fig. 36)

Naast de reeds besproken seinen bestaan er nog een aantal borden, waarvan

de hierna volgende ook voor de modelbouwer van belang zijn.

1. het rangeergrenssein is in 1953 een wit bord met de zwarte letters MR, dat bij rangeringen niet voorbij mag worden gereden. Ook dit bord werd intussen vervangen door een pictogram (wit bord met de afbeelding van een driehoekig rangeersein in gesloten stand). Het in 1929 gebruikte bord met het opschrift „Rangeergrens - Limite de manoeuvres” lijkt me in de meest gangbare schalen meer iets voor specialisten. Wie het toch wil proberen raad ik de fotografische methode aan.

2. het einde-rijdraadsein geeft de plaats aan waar de bovenleiding ophoudt, punt dat dus niet door elektrische voertuigen mag worden voorbij gereden. Het is een blauw-witte ruit die op een paaltje of tegen een bovenleidingmast kan geplaatst zijn.

3. het stootboksein is, naargelang de plaats 's nachts wel of niet voldoende wordt verlicht, aangebracht op een witte schijf of op het glas van een lantaarn, geplaatst op de dwarsbalk van de bok.

J. HANDSEINEN

Alhoewel niet spektakulair van uitzicht, kan men een goed geplaatst handsein beschouwen als de afwerking van een bepaalde situatie : er zijn de gele vlag (rijden op zicht), de groene vlag (doorrijden) en de rode vlag (stoppen), opgehangen aan een seinhuis, in of naast het spoor geplaatst of getoond door een bevoegd agent.

Voor het beveiligen of afsluiten van een zijspoor is er nog het rechthoekig bord, rood met witte rand, tussen de sporen op een staak geplaatst. Vergeet niet om twee dwarsliggers kruiselings dwars over de sporen te leggen !

NAWOORD

Daar het huidige „Algemeen Reglement van de Seinrichting” omvangrijk genoeg is om enkele jaargangen van Rail-Revue te vullen, maakt deze bijdrage geen aanspraak op volledigheid.

Van de verschillende seinen werden deze soorten weerhouden, die algemeen verspreid en voor iedereen zichtbaar langs de baan en in de stations staan of stonden. De seinen, eigen aan grote rangeerstations, werden bewust achterwege gelaten : ik ken géén modelbouwer die bv. het emplacement Antwerpen-Noord heeft nagebouwd, zelfs niet op schaal HZ (1/400, spoorwijdte 3,6 mm). Voor het modelgebruik van de behandelde seinen werd de bespreking bovendien beperkt tot wat m.i. voor de hobbyist van belang is of zou kunnen zijn, met weglating van al het overbodige.

Desondanks is deze bijdrage nog vrij lang uitgevallen maar ze is, naar ik hoop, voldoende duidelijk om de bezitter van een Belgisch geïnspireerde modelbaan toe te laten, op een verantwoorde wijze seinen op een logische plaats op te stellen.

Een of ander kompromis zal er af en toe wel aan te pas komen. Als „start-hulp” worden hierna nog enkele voorbeelden gegeven, vergezeld van een korte geleidende verklaring.

(Wordt voortgezet)
Walter Temmerman

Rail-Revue is het eerste en het enige algemene nederlandstalige spoorhobby-tijdschrift in België

Rail-Revue is onafhankelijk en ongebonden, doch werkt samen met diverse spoor- en tramhobbyverenigingen

Rail-Revue staat nu behoorlijk stevig op poten, doch heeft, om z'n toekomst geheel veilig te stellen, nog behoefte aan een paar honderd nieuwe lezers/abonné's - Indien

Rail-Revue U werkelijk interesseert, help dan mede om die laatste hindernis te overwinnen door uw vrienden en kennissen als lezer/abonné op te geven en/of door daadwerkelijk aan

Rail-Revue mede te werken door het bezorgen van lezenswaardige bijdragen voor

Rail-Revue - het tijdschrift dat iets voor uw hobby doet !

DOE OOK EENS IETS VOOR RAIL-REVUE !

Einde van de spoor-kanaalverbinding te Hasselt

In de voorbije jaren zijn talloze met het net van de NMBS verbonden „industrie-aansluitingen” verdwenen, mede als gevolg van de grote uitbreiding van het goederenvervoer langs de weg maar ook omwille van het teloorgaan van vele, soms grote nijverheidstakken: denken we maar even aan de beruchte mijn-sluitingen in de provincies Henegouwen, Limburg en Luik.

Lezer Leo Schruers uit Hasselt zond ons het hierna volgende, interessante artikelje m.b.t. het verdwijnen van de uitgebreide en belangrijke spoor-aansluitingen tussen het station en de kanaalkom van „zijn” stad. De bijdrage spreekt voor zichzelf en behoeft geen verdere kommentaar.

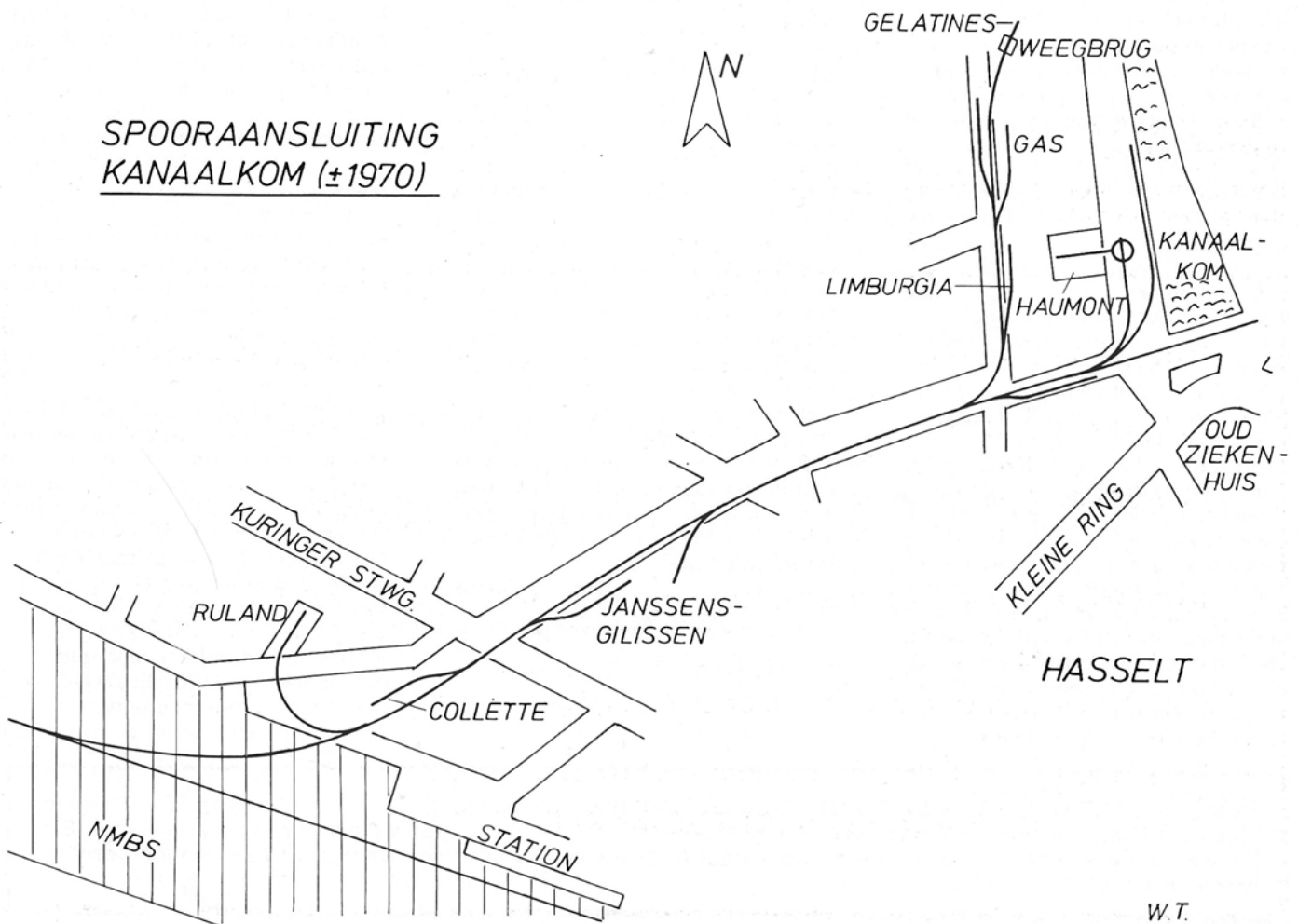
Aan de hand van een door de heer Schruers meegezonden situatieschets tekende medewerker Walter Temmerman een kaartje van deze „goederen-aansluiting”, kaartje dat voor menig modelbouwer als inspiratiebron zou kunnen dienen. Zodoende zou een in de werkelijkheid nu vrijwel geheel verdwenen toestand kunnen voortleven in de wereld van het model... S.C.

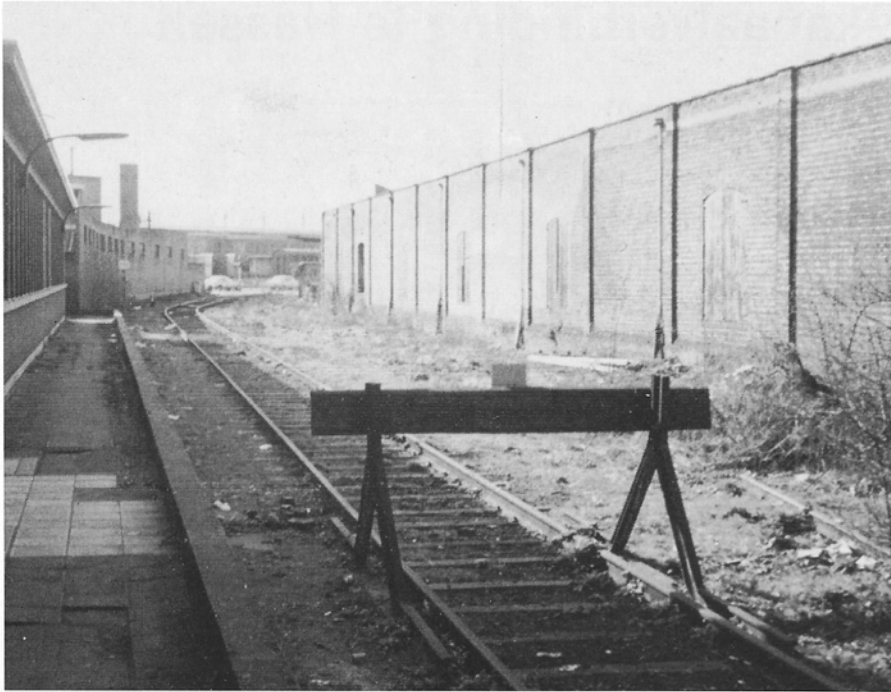
De Limburgse hoofdplaats Hasselt heeft een lange spoorweg- en scheepvaart-traditie. Gedurende vele jaren hebben beide vervoermiddelen ook hun raakpunten gehad, maar hieraan is nu definitief een einde gekomen. De verbinding tussen het industriepark nabij de grote kanaalbrug en het Hasseltse



De brug over de kanaalkom-monding, thans geïsoleerd van het spoor. Voorheen liep hier de lijn naar het industriepark. Foto Leo Schruers.

SPOORAANSLUITING KANAALKOM (±1970)





Het huidige einde van de vroegere spoorlijn naar de kanaalkom. Foto Leo Schruers.

station werd immers ontmanteld. Enige tijd geleden reeds onderging de andere lijn, die het station verbond met de Kanaalkom, hetzelfde lot.

Maar laten we even teruggaan in de geschiedenis.

Eerst was er het Kempisch Kanaal, dat Hasselt met het Antwerpse verbond en dat er ook eindigde (of begon, 't is maar hoe je het bekijkt!). Dit kanaal vormde, vlakbij het stadscentrum ter hoogte van het oude Ziekenhuis, een grote kom met ruime los- en laadmogelijkheden. Al snel kwamen er zich heel wat bedrijven en bedrijfsjes vestigen.

Ook de spoorwegen lieten zich niet onbetuigd en zo werd de Kanaalkom met het station verbonden. Diverse bedrijven hadden een spoor aansluiting en de oostzijde van de kom werd eveneens van transporen voorzien. Spoordrukke alom dus rond de eeuwwisseling!

Door deze lijn werden onder meer bediend: de N.V. Gelatines (het „lijmfabriek” in de volksmond), het Stedelijk Slachthuis, het Gasbedrijf, Limburgia S.V. (groothandel in voeding), Haumont (meststoffen), Janssens-Gilissen (groothandel in voeding), N.V. Ruland (brandstoffen) en nog enkele andere die in de mist der tijden verdwenen zijn. Onlangs werden de sporen opgebroken vanaf de Kuringersteenweg richting Kanaalkom, zodat enkel de zeer korte verbinding station-Ruland behouden bleef. De laatste overblijfselen nabij de Kanaalkom zijn de sporen achter Limburgia en naar en in de Gelatines, dat tussen haakjes al lang zijn oorspronke-

lijke bestemming verloren heeft en nu enkele kleinere bedrijven op zijn omvangrijke terreinen huisvest.

Over dit lijntje nog dit: er lagen hierop zelfs enkele kleine draaischijven, voor zover ik weet één op de Slachthuis-kaai (voor Haumont) en één in de Gelatines.

De tweede spoor-kanaalverbinding was een veel korter leven beschoren als de eerste. Zij kwam pas tot stand in de 50-er jaren en verbond het nieuwe Hasseltse Industriepark aan het Albertkanaal met het station. Dit kanaal, dat in 1939 volledig gereed kwam, verbindt Antwerpen via Hasselt met Luik en is in feite de vervollediging van het Kempisch Kanaal.

Deze spoorwegverbinding is nooit echt rendabel geweest en had ook maar één industrie-aansluiting (Metaalhandel N.V. Sternotte). De laatste jaren lagen de sporen er steeds verlaten bij zodat het onvermijdelijke wel moest gebeuren. Dat is nu een feit geworden: de laatste verbinding tussen spoor en water in het Hasseltse is niet meer.

Stille getuigen zijn thans nog de brug over de monding van de Kanaalkom en de voor iedere trein onbereikbaar geworden sporen her en der aan de kanaal-oeveren. Sic transit...

Leo Schruers

PROJEKT :

Mechelen-Keerdok

Deze maal een project voor de liefhebbers van rangeerwerk. Inspiratiebron is het intussen verdwenen station „Mechelen-Keerdok”, het eindpunt van een lokaal lijntje vanuit Mechelen-Nekkerspoel (goederen). Het keerdok in kwestie is een kleine binnenhaven op de echte Dijle. De geschiedenis van het in 1927 in dienst genomen lijntje werd beschreven in nr. 10/82 van „Het Spoor” (pikant detail: de kommentaar bij de foto's is niet voor 100% juist!)

De trein reed tweemaal daags heen en weer onder politiebegeleiding, want het spoor sneed vier drukke straten. De eerste twee wissels van het emplacement lagen aan weerszijden van de rijksweg nr. 1 en daar de twee ritten gebeurden bij het begin en het einde van de dagtaak van de doorsnee burger is het duidelijk, dat de bewegingen onder grote publieke belangstelling doorgingen (in de vijftiger jaren hadden trein en voet-, resp. autovolk andere uren, zodat ze mekaar minder voor de wielen reden).

Het karwei werd geklaard met rangeerlokken van Nekkerspoel/Muizen. Ik herinner mij een type 51 en een type 53, toentertijd geleverd door het depot van Muizen. Na de stomers kwam er een 260 of gelijkaardig en er werd afgesloten met een reeks 84 van Antwerpen-Dam. Het is niet uitgesloten dat er nog andere types of reeksen geweest zijn, doch dat is mij niet bekend.

Het keerdok heeft de vorm van een rechthoekige driehoek: de haakse zijden waren van sporen voorzien. Aanpalend bevonden zich:

- een stapelplaats met douanekantoor en loskade; in de jaren '70 werd nog een tweede pakhuis met loskade bijgebouwd;

- een houthandel;

- de installatie van een betonfabriek. Deze werd ook bevoorrad per schip, dat gelost werd met een stalen portaalkraan, intussen vervangen door een eksemplaar in beton;

- het slachthuis, later een auto-assemblage-bedrijf.

De aanwezigheid van het douanekantoor bracht de aan- en afvoer met zich van wagonladingen voor in- en uitklaring. Na het afwikkelen van de formaliteiten werden de wagens teruggebracht naar het goederenstation van Nekkerspoel of de aanpalende vorming van Muizen. Thans is de douane gehuisvest in een nieuw gebouw op Nekkerspoel. De eerste vestiging voldeed indertijd waarschijnlijk ook niet aan de normen van de Mechelaars, die gewend zijn de zaken groots te zien: om toch een gebouw van aanvaardbare

Bezoek het ANTWERPS TRAM- EN AUTOBUSMUSEUM, Rekreatiedomein FORT V, Fort V-straat, 2520 Edegem. Open van Pasen tot het laatste weekeinde van oktober, elke zaterdag, zondag en wettelijke feestdag van 14 tot 18 u. Te kijk: de boeiende geschiedenis van tram en bus in de provincie Antwerpen, door middel van woord, beeld en rollend materieel!

afmetingen te kunnen plaatsen heeft men er dan maar ineens de Stedelijke Badinrichting bij aangebouwd.

De miniatuur-weergave

Het spoorwegorigineel is reeds meerdere jaren buiten gebruik en grotendeels opgebroken (wissels en sporen waren reeds verdwenen toen nog altijd een goederenwagen ter plaatse was, die geruime tijd later met behulp van een vrachtwagen werd weggehaald !).

Het in figuur 2 voorgestelde sporenplan werd opgesteld met behulp van enkele roestige resten, een enkele foto in „Het Spoor” en het collectieve geheugen van mijn familie. Het geheel kan dienen als uitbreiding van een bestaande modelbaan of als onafhankelijk - vast of vervoerbaar - geheel.

Modelverkeer

De verschillende industriële aansluitingen en het douanekantoor laten een grote variatie aan in te zetten materieel toe. Denk er wel aan dat, met uitzondering van de portaalkraan voor privé-gebruik, er géén mechanische hulpmiddelen voor overslag aanwezig waren.

Het onderwerp is uitstekend geschikt voor een regen-namiddag familiaal rangeerplezier, zeker wanneer de wissels, conform de realiteit, handbediend zijn. Doe er nog een schepje bovenop en vervang de industriële fabriekskoppeling van uw wagens door een functionele modelkoppeling. In dit geval moeten de wagons voldoende zwaar zijn en de boogstralen niet kleiner dan 600 mm.

Zorg in ieder geval voor een voeding die zeer langzaam rijden zonder schokken toelaat.

Met het risico banbliksems en andere proteststormen te ontketenen, volgend onortodoks voorstel als variatie op het thema voeding :

Men neme een rangeerlok naar keuze doch géén supermodel. Verwijder hieruit de motor en/of de overbrenging. Op slag zijn alle elektrische problemen verdwenen en kan op de millimeter nauwkeurig worden gerangeerd !

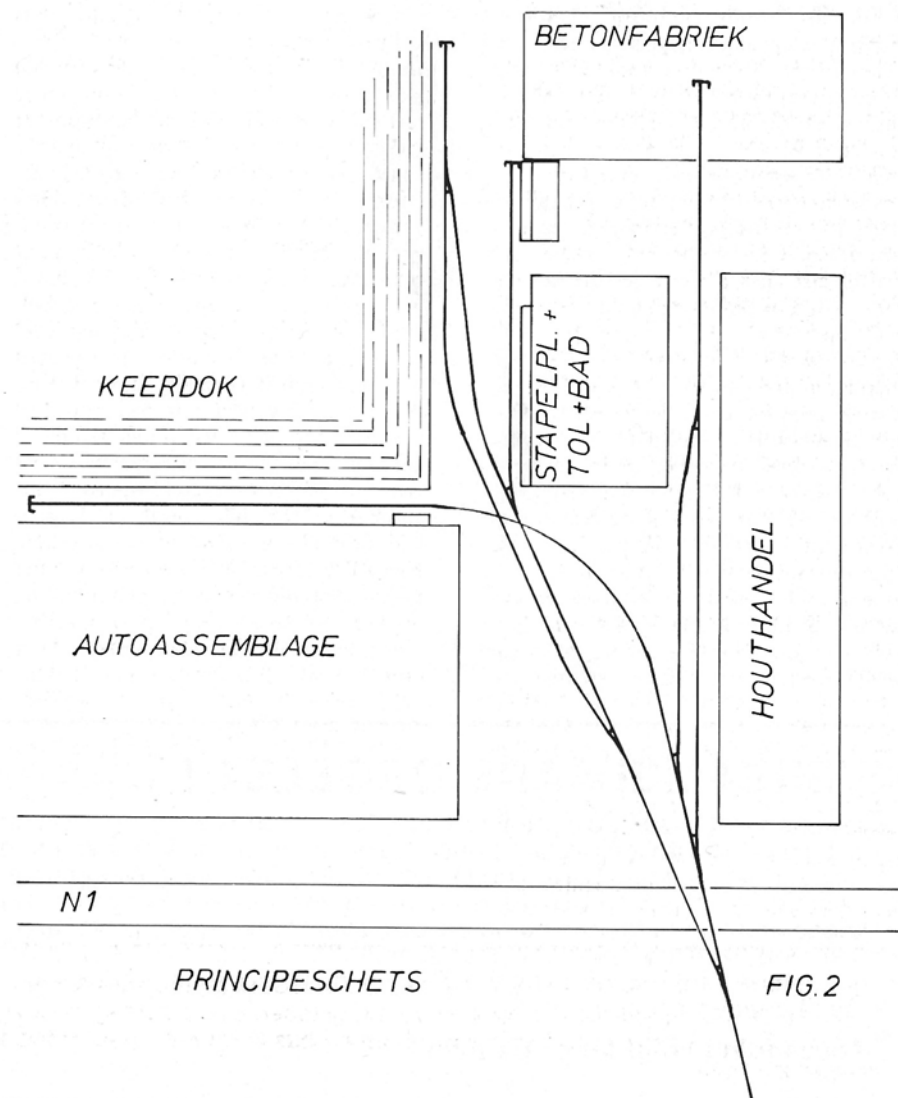
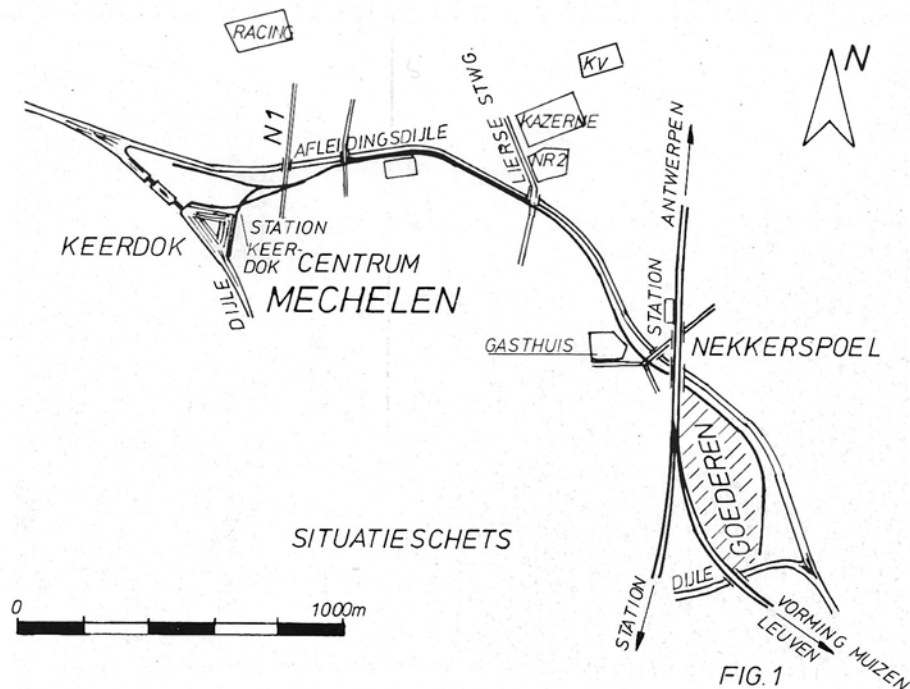
Haal niet te vlug uw neus op voor dit voorstel, zeker niet wanneer bij de exploitatie jeugdige „helpers” aanwezig zijn. Een elektrische motor in een stoom- of diesel-hydraulische lok is trouwens eveneens géén model ! Waarom dan eens geen SHA (Simpel Hand Aandrijving) toegepast ? Er is trouwens niets wat u belet de SHA te gebruiken voor speelse sessies en inplaats daarvan een super-gesofistikeerde voeding aan te wenden bij de ernstige (?) rangeerstanden.

M.b.t. de exploitatie nog het volgende :

- heen- en terugrit gebeurden altijd met de lok op kop;
- de treinlengte kon, tot in de vroege jaren zestig, aanzienlijk de lengte van het kortste omloopspoor overtreffen.

Rangeerplezier gewaarborgd !

Walter Temmerman



Nürnberg 1990 : Belgische modellen in HO



Reeks 55 volgend jaar in HO op uw modelbaan? Even uitkijken naar de Roco-catalogus 1991... Hasselt, juli 1978, foto Ronald Mardaga.

De Nürnberger Messe is voor de modelspoorders een jaarlijks evenement waar met spanning wordt naar uitgekeken. Op deze belangrijke speelgoedbeurs stellen de meeste fabrikanten immers hun nieuwigheden tentoon of kondigen hun plannen voor de nabije toekomst aan. Ook dit jaar wordt de trend naar meer authentieke Belgische modellen voortgezet zodat we nu reeds kunnen stellen dat 1990 een goed jaar wordt. De aanslag op ons spaarvarken nemen we er graag bij. Hierna vindt u een overzicht van de belangrijkste Belgische nieuwigheden, aangevuld met enkele nieuwtjes die her en der werden bijeengesprokkeld.

Roco

Inspelend op de vraag naar zeer werkelijkheidsgetrouwe modellen brengt Roco een beperkte reeks vervuilde en verweerde lokomotieven en goederenwagens op de markt onder de benaming „Authentic Models”. Hopelijk wordt door dit initiatief het weatheren van het rollend materieel eindelijk uit de marginaliteit gehaald en zullen de echte modelspoorders ook zelf hun andere lokomotieven en wagens een aangepast vuil tint-

je geven. Naast drie verweerde diesels van de reeks 62, namelijk de nummers 6297, 6274 en 6299, zijn er ook een vervuilde coilwagen en twee gewetherde tds wagens. Alle modellen zijn reeds volop verkrijgbaar.

In het voorjaar zal de reeds verleden jaar aangekondigde rangeerdiesel van de reeks 80 leverbaar zijn met het nummer 8033. In het najaar volgen dan de 8062 en de 8001, in beperkte reeksen exclusief voor België. De reeks wordt tenslotte aangevuld met de 8033 in wisselstroomversie. De Belgische 80 is niet zomaar een omgeschilderde DB reeks 260, maar werd grondig aangepast aan het Belgische prototype. Zo werd mij medegedeeld dat de front- en sluitlichten niet werkend zullen zijn, maar wel op de correcte plaatsen zullen gemonteerd worden. M.i. heeft Roco hier een juiste keuze gemaakt en de natuurgetrouwheid laten primeren op iets bijkomstigs als verlichting, teneinde zodoende de prijs van de Belgische versie iets te drukken. Naast deze reeks 80 brengt Roco in het najaar 1990 ook een welkome aanvulling op het moderne rijtuigenpark met het ligrijtuig I6 Bc in blauw-rose. Dit omgebouwde Eurofima-rijtuig is naar

goede gewoonte exact op 1/87ste vervaardigd. Een verkorte versie op schaal 1/100 wordt niet uitgebracht.

Tenslotte kondigde Roco voor 1991 maar liefst twee nieuwe Belgische lokomotieven aan: de diesellokomotief reeks 55 en de elektrische lok reeks 20!

Märklin

De vorig jaar aangekondigde kleurvariant van de elektrische lok reeks 16 in blauw-gele schildering én met nieuwe stroomafnemers en 5 sterren motor is als nummer 1606 in de winkels aangekomen.

Op de Messe kondigde Märklin ook drie nieuwe rijtuigen aan: de oranje Eurofima rijtuigen in 1ste en 2de klasse, thans uitgerust met kortkoppeling, en een blauw-roos I6 Bc slaaprijtuig, alle in verkorte versie (schaal 1/100).

JOCADIS P.V.B.A.

BRUSSELSESTRAAT 53
1390 EDINGEN
Tel. (02) 395 71 05

GROTE KEUS N.M.B.S.
ROLLEND MATERIEEL -
SIGNALISATIE -
VRACHTWAGENS

BESTE PRIJZEN!

ALLE MERKEN VAN ROLLEND
MATERIEEL EN TOEBEHOREN
OKKASIES - BOEKEN - FOTO'S

Fleischmann

Na jaren eerder stiefmoederlijk te zijn behandeld, wordt de modelspoorder naar Belgisch voorbeeld in 1990 eindelijk door Fleischmann verwend met een nieuwe Belgische lokomotief en bijhorende rijtuigen. Op initiatief van de Belgische invoerder zal rond oktober 1990 een model van de stoomlokomotief 25.018 worden uitgebracht, exclusief voor België, in een beperkte oplage van 1250 stuks met genummerd certificaat. Deze lok zal zowel in gelijkstroom- als in wisselstroomversie worden uitgebracht.

In wezen gaat het hier om een afgeleide versie van de Duitse BR 50, doch voorzien van typische Belgische kenmerken, zodat het model volledig overeenstemt

VERZAMELAARS OPGELET !

Jammer maar waar: de nummers 1, 2, 3, 4, 12, 13 en 14 zijn nu geheel uitverkocht en het heeft geen zin meer ze bij ons te bestellen (wellicht vindt de verzamelaar nog iets in sommige hobbyshops of in „antiquariaat”). De overige nummers blijven nog verkrijgbaar: stort 135 F (vanaf nr. 9: 150 F, vanaf nr. 17: 165 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, vanaf nr. 17: f 9) 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 !

met de echte 25.018. De drie bijhorende rijtuigen zijn eveneens Belgische versies van de Pruisische coupérijtuigen die reeds een tijdje in de Fleischmann catalogus aanwezig zijn.

Laat ons hopen dat dit initiatief de nodige bijval kent, zodat we in de toekomst nog meer Belgisch van Fleischmann mogen verwachten.

Lima

De Nederlanders hebben nu ook M2 rijtuigen op hun net en zie : men heeft bij Lima de M2 herontdekt !

De reeds lang gekende M2's AB en BD komen in een verbeterde versie op de markt, zowel in groene als in bordeaux schildering. Opvallend is dat de rijtuigen eindelijk werden voorzien van ingezette ruiten.

De belangrijkste nieuwigheid van de Messe is evenwel de **volledig 2de klasse M2**, het rijtuig dat bij de NMBS alomtegenwoordig is, maar tot op heden slechts door handige knutselaars uit de AB en DB versies kon worden samengebouwd. Verder kondigt Lima ook een Belgische versie aan van de Duitse rangeerdiesel V36, namelijk de **231.001**, de enige lokomotief van dit type die na de tweede wereldoorlog door de NMBS van de Duitse Wehrmacht werd overgenomen en die tot in 1967 in gebruik bleef te Schaarbeek.

Ook het Belgisch goederenwagengedrag wordt bij Lima uitgebreid met een Fals, een tweecassige Talbot-wagen en een Shis, een schuifdakwagen voor het vervoer van rollen plaatstaal.

Jocadis

De firma Jocadis uit Edingen zet de productie van zijn Belgische bouwkits gestadig verder. Bij het verschijnen van dit nummer zou de diesellokomotief van de **reeks 51** leverbaar moeten zijn. In juni volgt dan een witmetalen bouwkit van het motorrijtuig van de **reeks 43** en rond oktober 1990 verwachten we een bouwdoos van de stoomlokomotief van het **type 36**. Tegen de jaarwisseling, tenslotte, is een nieuwe oplage beloofd van het motorrijtuig van de **reeks 46** en van de GCI-rijtuigen.

Zeta

De Belgische invoerder van Liliput kondigde voor 1990 twee nieuwe **eigen** producties aan :



Er bestaat een kleine kans dat de goede Sint of het Kerstmannetje, in samenwerking met Klein Modellbahn, u nog dit jaar een fraai model van een diesellok reeks 60 kan bezorgen ! Manage, juli 1978, foto Ronald Mardaga.

- een model van de dieselelectrische spoorwegkraan van de NMBS, geheel in messing en rijklaar afgewerkt;

- een model van een motorrijtuig van de reeks 45, de 4509, in de nieuwste blauw-wit-gele schildering. Het gaat hier eveneens om een model in messing, voorzien van een Liliput aandrijving.

De richtprijs voor het geheel rijklaar model is 6.500 F in gelijkstroomversie en 7.500 F voor de wisselstroomvariant.

Rivarossi

De enige Belgische nieuwigheid bij dit Italiaans merk is de groene open bakwagen Eaos met een nieuwe nummering.

Klein Modellbahn

De reeds vorig jaar aangekondigde diesellokomotief van de **reeks 60** zal vermoedelijk pas tegen het jaareinde geleverd worden.

Verder wordt het Belgische gamma van deze dynamische Oostenrijkse producent nog aangevuld met een hernummerde versie van de Elo open bakwagen voor glasvervoer en met een gloednieuwe T-wagen, een schuifdakwagen.

Preiser

In 1990 brengt Preiser een serie van zes figuren in HO, naar het voorbeeld van de uniformen van de NMBS in tijdperk IV. Op uw Belgische treinbaan mogen voortaan dan ook geen treinwachter en -wachteres, onderstationschef, hostess, rangeerder en machinist ontbreken !

Tot slot ook een woordje van dank aan allen die mij informatie en documentatie voor dit artikel hebben verstrekt.

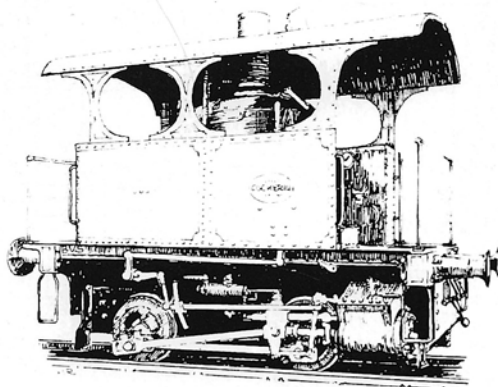
Guy Van Meroye

Naast onze vertegenwoordiging van **Schimmer** Automodelle (voornamelijk vrachtwagens) vertegenwoordigen wij sinds februari 1990 ook :

Miber : voornamelijk personenwagens en rallye wagens in schaal 1:87;

Gollwitzer : voornamelijk brandweeren ziekenwagens, postwagens, diverse andere wagens, kermisattracties en toebehoren.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met importeur : „Flevoospoor“, Schermer 32, NL-8244 AN Lelystad, tel. 03200-60219, Nederland.



BVS-SHOP

Spoorwegboekhandel van BVS

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

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

Correspondentieadres :

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

De Belgische dieselmotorwagens in HO (I)

Bij de voorbereiding van de artikelenreeks over de Belgische dieselmotorrijtuigen en -stellen opperde ik aan onze uitgever, die steeds om een originele modelbouwbijdrage verlegen zit, het lumineuze idee een aanvullende bijdrage te schrijven over de dieselmotorwagens op schaal halfnul. Dit voorstel werd in dank aanvaard... en toen begonnen voor mij de problemen. Een bezoekje aan enkele gespecialiseerde modelbouwzaken wees alras uit dat de grootserie-fabrikanten blijkbaar nog nooit van een Belgisch motorrijtuig hadden gehoord. Wel vond ik enkele artisaan- vervaardigde modellen op schaal HO, maar die boden te weinig stof voor een artikel. Gelukkig kwam Jan Mahieu mij ter hulp die, in het raam van zijn artikelen over het grootbedrijf, een maatschets had gemaakt van de verscheidene schilderingen van de bekendste dieselmotorwagens.

1. Motorrijtuig reeks 46 (ex-type 554)

In 1987 werd door de immer bedrijvige firma Jocadis uit Edingen een bouwkit uitgebracht van het motorrijtuig reeks 46. De onderdelen zijn deels uit witmetaal, deels uit messing vervaardigd, en passen vrij goed in elkaar. Mede door de deels voorgeplooid en samengesoldeerde onderdelen en een goede handleiding kan deze kit, mits een normale dosis handigheid en geduld, tot een goed einde worden gebracht. Bovendien is dit model voorzien van een Roco aandrijving, zodat het niet alleen fraai oogt maar ook goed rijdt.

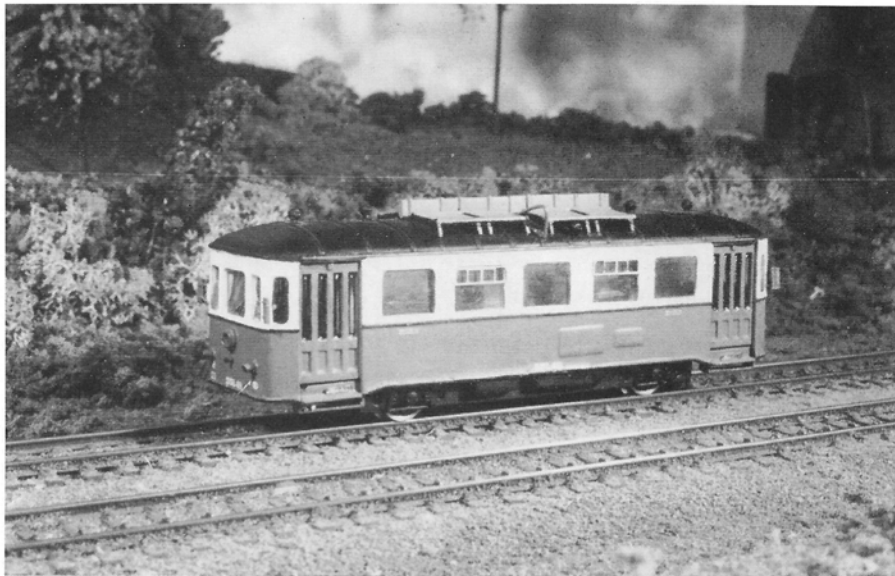
Interessant is, dat het aan de bouwer wordt overgelaten welke van de vier kleurvarianten hij wenst te bouwen: tweekleurig groen met centrale koplamp en al dan niet gele zichtbaarheidsstrepen, éénkleurig groen met enkele koplampen of rood-geel met dubbele koplampen. Voor ieder der versies zijn de nodige onderdelen en waterdecals bijgesloten. Deze bouwdoos kan zulk succes dat de eerste productieoplage inmiddels volledig uitverkocht is. De heer Witmeur, zaakvoerder van de firma Jocadis, verzekerde mij evenwel dat een nieuwe productie voorzien is voor december 1990. Bij deze tweede oplage zou tevens een nieuwe aandrijving worden ingebouwd en zal de kast geheel uit witmetaal worden vervaardigd. Deze bouwdoos is uitsluitend verkrijgbaar bij Jocadis; op bestelling wordt ze ook gemonteerd en geschilderd geleverd.

Tekening 1 geeft de schildering van de oorspronkelijke versie met centrale koplamp en in tweekleurig groen zonder gele zichtbaarheidsstrepen in trapeziumvorm.

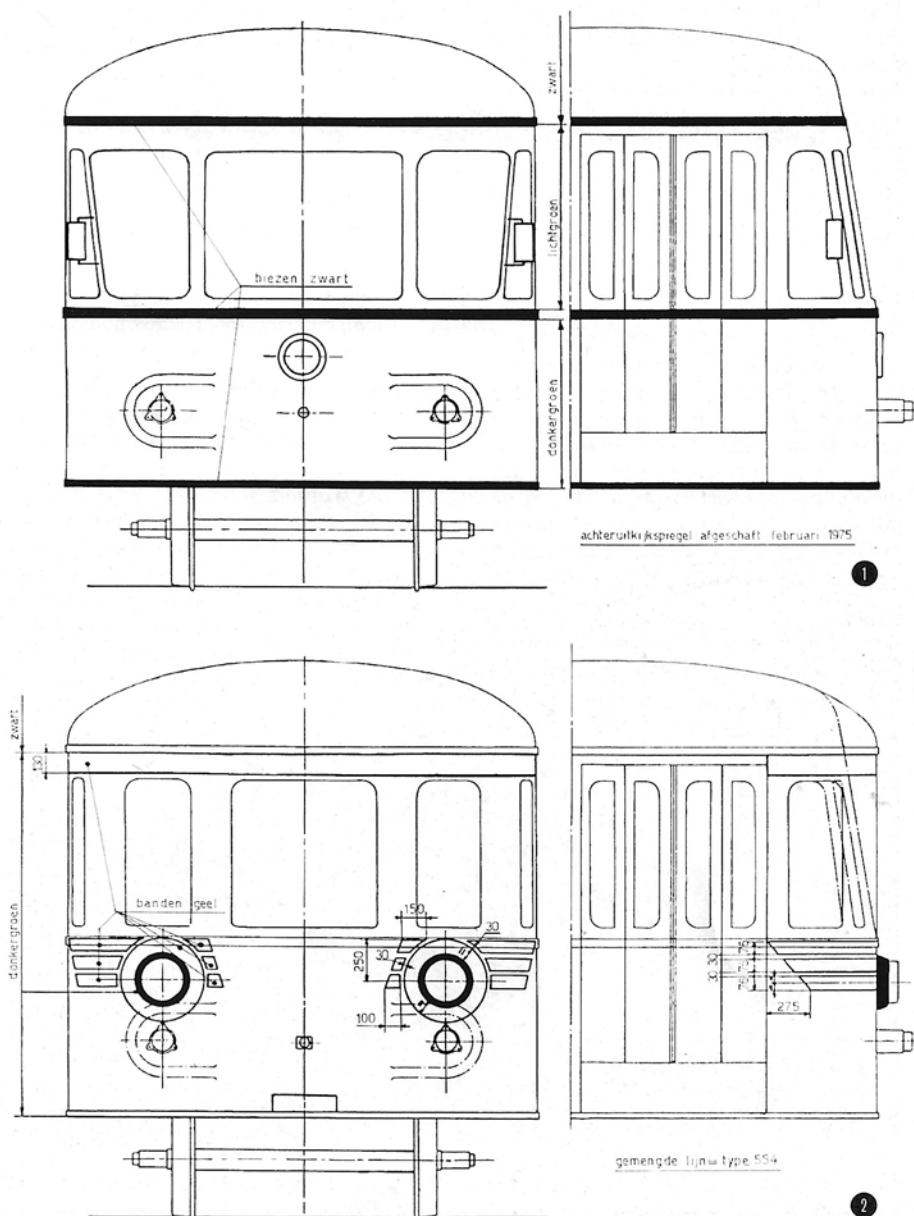
Tekening 2, die zowel bruikbaar is voor de reeks 46 als voor de types 551 en 554, toont de éénkleurig groene schildering. Tekening 3 illustreert de modernere geel-rode schildering.

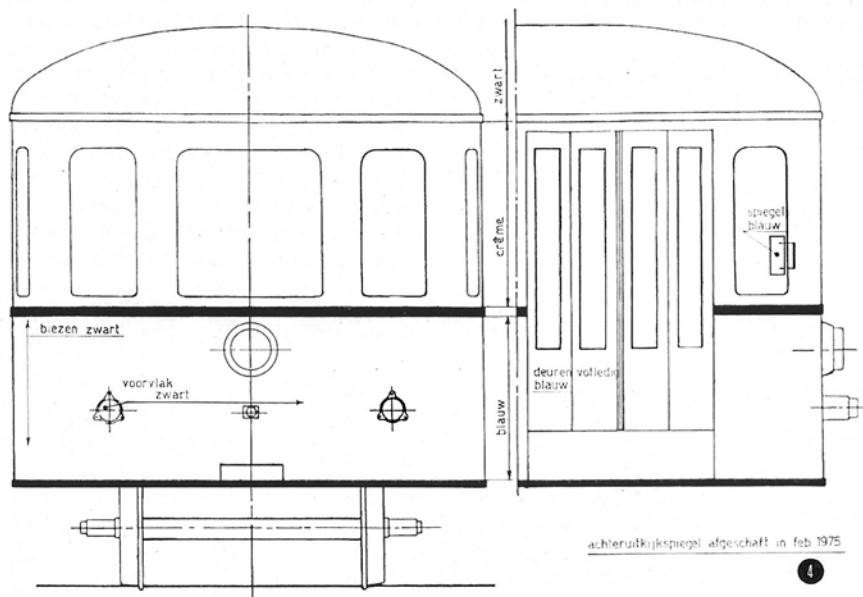
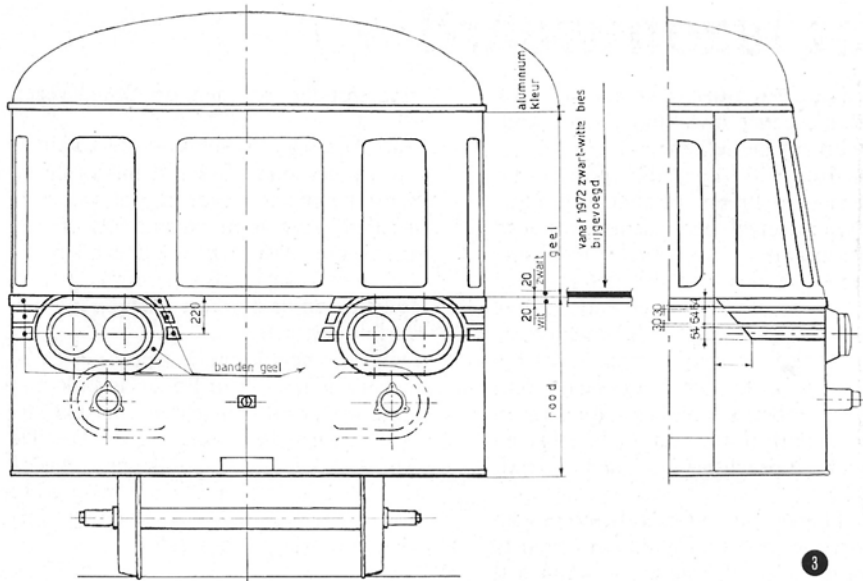
2. Motorrijtuig type 551 (ex-622)

Jaren geleden werd door de inmiddels ter ziele gegane Britse firma Keyser een



Museum-motorrijtuig 551.48, door Eddy Serneels uit een Keyser kit gebouwd op een Roco onderstel, is hier onderweg op de Mobov modulebaan. Foto Guy Van Meroye.





Een Jocadis model van een spoorauto reeks 46 in rood-gele schildering op de modelbaan van Jef Engels. Foto Guy Van Meroye.

bouwkit uitgebracht van dit sympathiek „klein” Brosseltje. De onderdelen waren geheel uit witmetaal vervaardigd en mits heel wat pas- en vijlwerk kon een vrij correct model worden samengebouwd. Erger was het gesteld met de aandrijving van het wormwieltype, die garant stond voor een lamentabel rijgedrag.

Deze bouwdoos is reeds jaren uit de handel, maar met wat geluk kan je er misschien nog eentje op de kop tikken op een ruilbeurs. De gelukkige „vinder” van zo'n bouwdoos wordt meteen aangeraden de Britse aandrijving volledig te vervangen door een Roco chassis van het Franse dieseltje Y 800, dat qua afmetingen en radstand redelijk overeenstemt met de kleine Brossel en wél uitstekende rijeigenschappen vertoont.

Een aantal gespecialiseerde modelbouw-winkels, waarvan u de adressen aan het einde van dit artikel vindt, heeft door het wegvallen van de Keyser-kit een gat in de markt gevonden en biedt u een kant en klaar rijvaardig model aan. De kast is vervaardigd uit epoxy en gemonteerd op een Roco onderstel. Op bestelling zijn alle kleurvarianten verkrijgbaar. De prijs van dit Brosseltje ligt rond de 5.000 F wat, gelet op de kleinschalige productie, niet overdreven is.

Voor de echte knutselaar biedt de heer Willy Bonge, Zavelberg 17, 3000 Leuven, een motorrijtuigkast in epoxy; onderstel en afwerking dienen door de bouwer zelf te worden verzorgd.

Op tekening 4 vindt u een schets van de vooroorlogse crème-blauwe schildering. Ook tekeningen 1 en 2 zijn van toepassing op deze motorwagen.

3. Motorrijtuig reeks 49 (ex-type 553/554)

Van de reeks 49 is voorlopig geen bouwkit voorhanden; voor een Jocadis bouwdoos van deze „grote” Brossel moet u nog wachten tot 1991. Naast het type 551 bieden de hogergenoemde winkels ook een model van de reeks 49, met eveneens een epoxy kast doch ditmaal geplaatst op een Bachman chassis. Het geheel gemonteerde en geschilderde model is eveneens verkrijgbaar in alle schilderingen. Ook de heer Willy Bonge vervaardigt van de reeks 49 een kap in kunststof. Deze kap, met ingegoten vrij doorzichtige ruiten, is goed gedetailleerd en past uitstekend op een aangepast chassis van een Roco-tram. Tekeningen 1 en 2 geven u de juiste schildering.

Tot zover deel I van dit artikel. In deel II zal aandacht worden besteed aan de motorrijtuigen van de reeksen 42, 43, 44, 45, de stellen van de reeks 40 en het type 620-654.

Adressen van winkels waar rijvaardige modellen en bouwkits van motorwagens verkrijgbaar zijn :

- Hobby Verborgh, Kortrijksepoortstraat 250, 9000 Gent;
- Hobby 2000, quai de Gaulle 9, 4020 Liège;
- Modeltreincenter Baillien, Turnhoutsebaan 219, 2200 Antwerpen;
- Jocadis, Brusselstraat 53, 1390 Edingen.

Guy Van Meroye

Het bekijken of het lezen waard



DE NADAGEN VAN NEERLANDS STOOM- EN MOTORTRAMS door Jan Voerman

Het „secundaire” spoorvervoer, t.t.z. het vervoer op meter- en andere smalsporige (tram)lijnen ontwikkelde zich in Nederland - in de laatste tientallen jaren van de vorige eeuw en tot in het begin van de jaren dertig van deze eeuw - op even spektakulaire wijze als in België. Toch bestond er tussen beide landen een belangrijk verschil : vanaf 1885 drukte de NMVB bij ons a.h.w. haar stempel op het gehele Belgische „interstedelijk” vervoer, terwijl in Nederland vele verschillende maatschappijen met dit doel werden opgericht, die in mindere of meerdere mate onafhankelijk van mekaar opereerden. Dit resulteerde, naast de aanwending van verschillende spoorwijdtes, o.a. in een nooit geziene variëteit aan lokomotief- en wagenmaterieel.

De ontwikkeling van de stoomtramlijnen verliep in Nederland overigens min of meer op dezelfde wijze als bij ons : later werd er geëlektrificeerd en - waar elektrificatie minder of helemaal niet lonend was - verschenen diesel- en benzinemotorwagens op het toneel. Tot aan de tweede wereldoorlog betekenden ook daar de jongere autobusdiensten een ernstige bedreiging voor het voortbestaan van vele tramlijnen.

Vanaf 1940 komt in deze toestand een ingrijpende wijziging : het nijpend gebrek aan vloeibare brandstof zorgt voor een onverwachte heropleving van de stoomtram die nadien, mits veel vallen en (soms niet meer) opstaan, in Nederland op één lijn nog tot begin 1966 (!) zal overleven.

„De nadagen van Neerlands stoom- en motortrams” beschrijft hoofdzakelijk deze sedert 1940 in gang gezette (stoom)tram-„revival” en volgt in woord en beeld de diverse lijnen tot aan hun opheffing op de voet. In een tweede gedeelte schenkt het boek uitgebreid aandacht aan de huidige museum-exploita-

ties en aan één intussen verdwenen dito, zodoende een a.h.w. onmisbare handleiding voor de liefhebber vormend.

Voor ruim 450 (!) gepubliceerde foto's, die vanaf 1940 een periode van bijna 50 jaar omsluiten, past slechts één woord kommentaar : „subliem”. Rekening houdend met de mogelijkheden van toen wordt de amateur hier een verzameling historische kwaliteitsfoto's aangeboden zoals ik voordien nog nooit mocht bewonderen. Ik kan de Belgische (stoom) tramliefhebber slechts aanraden, even zijn chauvinistische trekjes te vergeten om zich dit prachtige boek aan te schaffen !

De nadagen van Neerlands stoom- en motortrams is een uitgave van Elmar te Rijswijk. Voor België : Standaard Uitgeverij te Antwerpen. 22 x 30 cm, omvang 272 blz., gebonden onder gekartonneerd kleurenomslag. Prijs 1185 F.



SPOORWEGEN 90 door Gerrit Nieuwenhuis

De editie 1990 van dit overbekende, jaarlijks terugkerende handboekje bereikte me net iets te laat om nog in het vorig nummer te worden besproken.

Een ietsje achterdochtig geworden door de eveneens jaarlijks met de regelmaat van een klok terugkerende Belgische „missers” in de vroegere uitgaven van de „Trams...”-evenknie van dit werkje, besloot ik het hoofdstuk „België” eventjes door de fijne zeef te halen, waarbij Rail-Revue-medewerker Jan Mahieu de in Spoorwegen 90 verzamelde gegevens nauwkeurig met de werkelijkheid konfronteerde. En zie : buiten een op pagina 38 gemaakte zware slippartij m.b.t. het door de NMBS in 1988 gerealiseerde aantal reizigerskilometer, bleek het overschot aan gepubliceerde cijfers en letters over het algemeen netjes met de werkelijkheid overeen te stemmen. (Spoorwegen 90 heeft het over 6335 km : in werkelijkheid werden er 78,1 miljoen reizigerskilometer méér gereden dan in 1987.)

Een hele geruststelling voor Belgische lezers die voor hun informatie uitslui-

tend zouden rekenen op Spoorwegen 90...

Aan de als gebruikelijk goede kwaliteit van de getoonde foto's dient alléén de kanttekening toegevoegd, dat sommige beelden naar mijn smaak iets té nadrukkelijk zwart zijn uitgevallen en dat andere iets méér contrast tussen de lichte en de donkere partijen hadden mogen vertonen.

Doch wie ben ik om dit Spoorwegen 90 te verwijten : Rail-Revue is ook niet altijd onder alle opzichten „perfekt” !

Spoorwegen 90 is een uitgave van De Alk te Alkmaar. Voor België : Agora te St.-Niklaas. 13 x 18 cm, omvang 112 blz., genaaid onder kartonnen vierkleurenomslag. Prijs 295 F.

De bij trein- en tramliefhebbers bijzonder goed gekende en hoog gewaardeerde Brusselse spoorhobbyboek- en -tijdschriftenhandel Dellicour publiceerde, in nauwe samenwerking met de gecommeerde uitgeverij „Les Editions du Cabri”, een opmerkelijke reeks zwart/wit en kleurenprentkaarten m.b.t. Belgische tram- en busonderwerpen.

Deze nieuwe verzameling, waarvoor in hoofdzaak een keuze werd gemaakt uit het werk van fotograaf Robert Temmerman (kijkgenot gewaarborgd !), toont nostalgische plaatjes van de MIVB en de NMVB in de jaren vijftig en zestig.



De kaarten, die de klassieke en zeer goede „Cabri”-kwaliteit meekregen, zijn verkrijgbaar bij Ph. Dellicour, Naamsestraat 49A in Brussel.

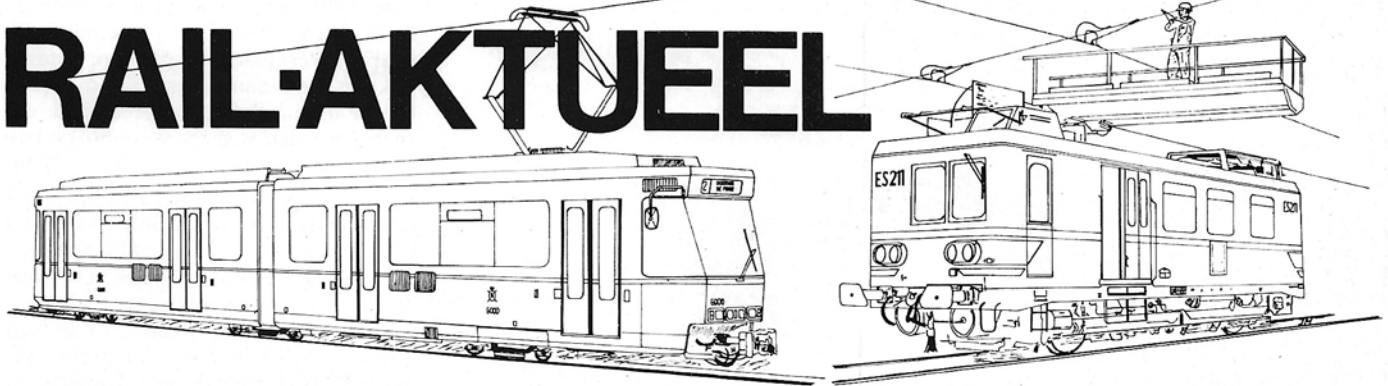
Alle voorgaande besprekingen : Staf Cuyt

Op 2 september ll. organiseerde de Koning Boudewijnstichting i.s.m. de Brussels Raad voor het Leefmilieu en Inter-Environnement het evenement „Brussel op het Spoor”. Ter gelegenheid van deze animatiedag rond de aanwezigheid van het spoor in de Brusselse agglomeratie, gaven de organisatoren een ca. 60 blz. tellende, zeer interessante brochure uit over het verleden, het heden en de toekomst van het tram- en treinspoor in en rond Brussel.

Deze brochure is nog te bestellen bij de BTTB door storting van 130 F per exemplaar (port inbegrepen) op rekening 068-2075810-37 van BTTB-Reisfonds te 3000 Leuven, onder vermelding „Brussel op het spoor” en het aantal gewenste exemplaren.

B.V.C.

RAIL-AKTUEEL



NMBS

• Postmotorstellen 001 en 003-008

De SNCF blijkt deze motorstellen uiteindelijk niet voor eigen exploitatie te kunnen gebruiken. De ombouw naar Franse rijspanning en de veelvuldige aanpassingen maakten dit project op de lange duur haast onbetaalbaar.

De „rode duiveltjes” werden op 1 februari 1990 naar een schroothandelaar in Reims afgevoerd.

Stel 002 blijft, zoals bekend, bewaard voor het spoorwegmuseum.

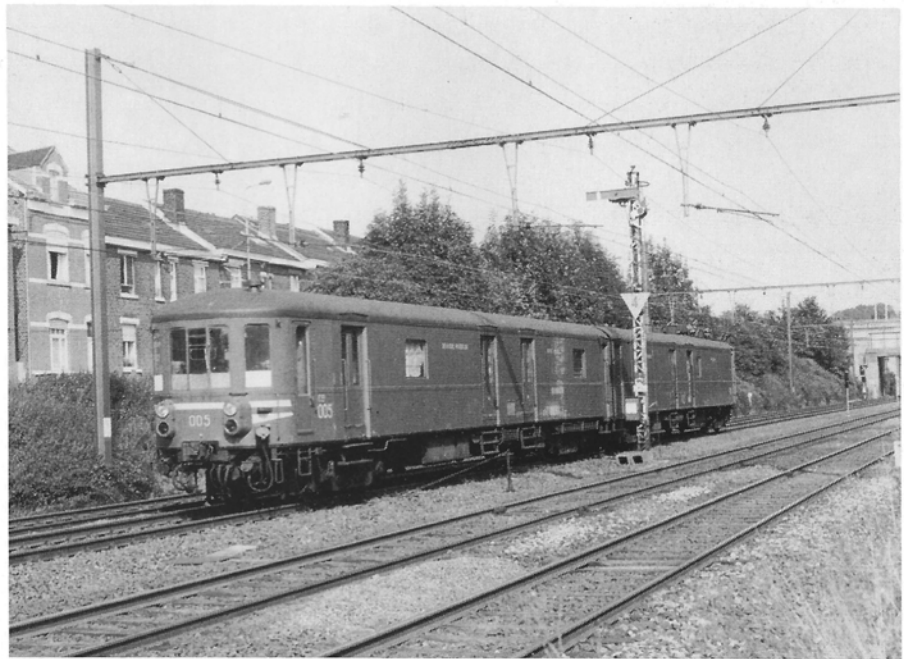
• Voor de „hulpactie Roemenië” stelde de NMBS begin dit jaar gratis 100 goederenwagens ter beschikking en zorgde op Belgisch grondgebied ook voor kosteloos transport van de treinen, waarvan de eerste, samengesteld uit 40 wagens en geslept door lok 2727, Turn & Taxis te Brussel verliet op 3 januari 1990.

• Op 19 januari 1990 verliet het eerste dieselmotorwagen-aanhangrijtuig 734.05 de Centrale Werkplaats te Mechelen in de nieuwe geel/blauwe kleuren. Het rijtuig hoort thuis in de Onderhoudswerkplaats Kortrijk.

• Het spoorweg-wereldsnelheidsrekord werd op 5 december 1989 opnieuw door de SNCF binnengehaald. Het vroegere TGV-rekord van 380,4 km/u uit 1981 werd door de Bundesbahn ICE op 1 mei 1988 met 406,9 km/u aan stukken gereden, doch het - ingekorte - TGV-stel 325 trok deze kilometerdansen meteen op tot 482,4 km/u ! Tijdens deze „vlucht” werden verschillende proeven genomen m.b.t. de aerodynamica (gedrag van het stel tijdens kruisingen met uit tegen-gestelde richting komende treinen), het gedrag van spoor en draaistellen, het contact tussen wiel en spoor en tenslotte het gedrag van de stroomafnemers (contact pantograaf/rijdraad).

Wordt het niet stilaan tijd de letterwoordjes TGV en SST te vervangen door LVT (Laag Vliegende Trein) ?

• In treinstellen en rijtuigen wordt steeds méér plaats ingeruimd voor niet-rokers : de verhouding wordt nu op 70/30 (niet-rokers/rokers) gebracht. Deze voor het binnenlands verkeer geldende cijfers houden eveneens een „smeulverbod” op de balkons in. De aanpassing van rijtuigen en stellen, waarmede in augustus 1989 werd aangevangen, werd einde februari 1990 beëindigd.



Postmotorstellen 001 en 003-008 werden op 1 februari 1990 naar een Franse schroothoop verbannen : wij zullen ze missen ! Ten afscheid nog een mooie opname van 005 in Ans, op 21 augustus 1986. Foto Ronald Mardaga.

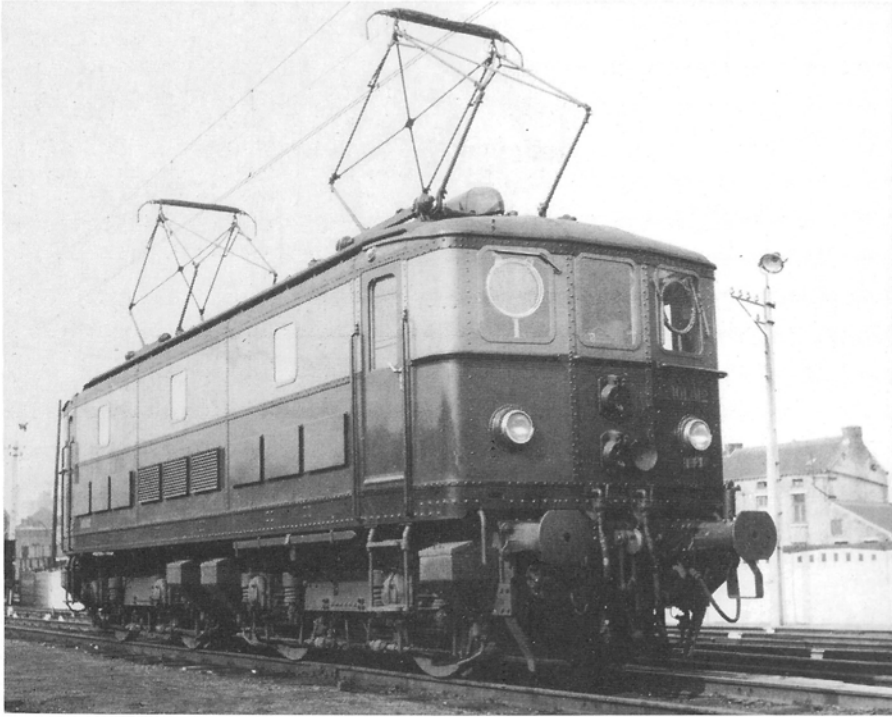
• Voor het onderhoud van het materieel worden in 1990 twee speciale „schoonmaak-platformen” gebouwd in de onderhoudsplaatsen Liers en Oostende. Het reinigen van de rijtuigen-interieurs wordt zodoende heel wat eenvoudiger en efficiënter. Naast het platform komen twee sporen, waarop de rijtuigen worden voorgereden. Op het werkvlak zijn verschillende zuigslangen en elektrische contacten voorzien, naast toevoer van water en schoonmaakprodukten. De buitenzijde van de rijtuigen wordt zoals vanouds door de „carwash” onder handen genomen.

• De gekombineerde spoor/weg vervoersformule gaat in stijgende lijn : in 1988 viel een toename te noteren van 13 %, terwijl in 1989 de stijging reeds opliep tot 26 % ! Tegen het jaar 2000 verwacht men een verdubbeling en wanneer alles naar verwachtingen verloopt, zal tegen 2010 het aantal vervoerde vrachten reeds verdrievoudigd zijn.

• In hartje Brussel werd op 1 februari in het Congressenpaleis het forum „Euromodal” gehouden, gewijd aan dit

gekombineerd vervoer. De openingsceremonie werd verricht door een heuse... olifant ! Deze dikhuid leverde, door middel van zijn slurf, een met een container beladen modelspoorwagen af. Het wagentje zat beeldig verpakt in een kartonnen koker. Deze „opening” werd bedacht door de Oostenrijkse spoorwegen, die hiermede hun „Hannibal”-project wilden voorstellen : volgens deze formule rijden sinds december 1989 reeds 29 nieuwe goederentreinen op de spoorweg door Tirol, waarmede méér dan 1.000 vrachtwagenladingen kunnen verwerkt worden.

• **De Operatrein** : na het overweldigende succes, op 7 januari ll., van deze speciale rit werd op zondag 11 februari een tweede Operatrein ingelegd tussen Oostende en Antwerpen Centraal, met haltes te Brugge, Gent St.-Pieters en Gent Dampoort. Bij aankoop van een toegangskaartje voor de Vlaamse Opera in Antwerpen werd de liefhebbers een gratis spoorkaartje aangeboden. Tijdens de rit werd aan de deelnemers deskundige uitleg verstrekt over het operabeuren.



Dit beeld toont lokomotief 101.012 na aflevering door Baume et Marpent in 1949. Gefotografeerd in maart 1950. Foto NMBS.

- Een op zondag 18 februari voor genodigden ingerichte rondrit op het toekomstige TGV/SST-traject tussen Vorst Zuid en Diegem, oorspronkelijk gepland met dieselmotorwagons 4903 van Antwerpen Dam, werd op het laatste ogenblik uitgevoerd door Sprintermotorstel 935.
- Na een paar maanden onderbreking werden op woensdag 28 februari 1990 opnieuw 10 stuks M2-rijtuigen van Cuesmes naar Roosendaal overgebracht, teneinde bij de Nederlandse Spoorwegen te worden ingezet. Diesel-

lokomotief 6244 (212.144) van de werkplaats St.-Ghislain sleepte de trein, die bestond uit volgende rijtuigen : 42320, 42360, 42362, 42389, 42482, 42636 (B), 49261 (BD), 43247, 43272 en 43299 (AB).

In totaal verblijven nu reeds 47 M2-rijtuigen bij de NS.

- Tijdens de opendeurdagen te Kortrijk, op 23 en 24 september 1989, werd voor het eerst de gerestaureerde elektrische lokomotief 101.012 (ex-2912) tentoongesteld. De buitenzijde van de kast was toen grondig onder handen geno-



De opnieuw in oorspronkelijke livree gestoken 101.012 (ex-2912) overschrijdt de Samberbrug te Hourpes tijdens een GTF-excursie op 3 maart 1990. Foto Ronald Mardaga.

men en herschilderd in de oorspronkelijke licht- en donkergroene kleuren. Na de festiviteiten ging de machine terug naar de Werkplaats Ronet voor verdere opknopwerkzaamheden. Op dit ogenblik is deze lok terug geheel rijvaardig en zal worden ingezet voor bijzondere historische ritten. J.M.

- Op 8 februari 1990 werd in het Brussels Zuidstation een „Sold and lease back“-kontraat ondertekend tussen een Zweedse firma en de NMBS. De overdracht omvat een aantal goederenwagons van de types „Hbis“, „Fals“ en „Shiss“. Een demonstratietrein, gesleept door de elektrische lokomotieven 2132 en 2134, werd op spoor 6 geplaatst. Het kontraat zelf werd ondertekend in de koninklijke rijtuigen van Leopold II en Albert I, voor de gelegenheid opgesteld op spoor 5.

- Op zaterdag 10 en zondag 11 februari werd te Mechelen Nekkerspoel het spoor van lijn 25, richting Brussel, op de nieuwe sporen aangesloten. Naar verwachting zal begin april 1990 ook het andere spoor zijn aangesloten. P.J.

- Op 17 en 18 maart doorkruiste de VTM-„Levenslijn“-trein het Vlaamse land, samengesteld uit vijf rijtuigen : een ES generatorwagen voor het leveren van stroom op lage spanning; een exporijtuig met tentoonstelling; een rijtuig gebruikt als opslagruimte en kleedkamer; een M4 AD-rijtuig voor de animatie, in de parkwagenafdeling aan beide zijden voorzien van een uitschuifbaar podium; een M4 BDK-rijtuig voor de restauratie.

Op 17 maart was de trein ingesloten door twee lokomotieven reeks 21, teneinde „kop maken“ te kunnen vermijden. Op 18 maart werd de trein gesleept door één elok van de reeks 21, daar slechts in één richting diende gereden. Er werd vertrokken in Brussel Zuid en op 17 maart werden volgende steden bezocht : Aalst, Zottegem, Kortrijk, Roeselare, Gent, Lokeren, St.-Niklaas, Antwerpen. Na een overnachting in Antwerpen ging het de volgende dag naar Lier, Leuven, Hasselt, Diest, Aarschot, Mechelen. De rit eindigde in Brussel Zuid.

- Tijdens de maanden januari en februari werd ons land door talloze stormen geteisterd, waarbij over het gehele grondgebied enorme schade ontstond. De NMBS bleef niet gespaard : op vele plaatsen moest de bovenleiding het ontgelden, raakten overwegen onklaar en kwamen allerlei brokstukken op de sporen terecht. Onnodig te zeggen dat een en ander enorme vertragingen met zich bracht.

- Het TGV-„probleem“ lijkt in ons land zo goed als opgelost en de gewesten maken zich stilaan klaar om de nodige bouwvergunningen op te stellen. De „Financieel Economische Tijd“ maakte op 5 januari gewag van een „typisch Belgisch compromis“, daar de TGV in Vlaanderen op bestaande, zij het verbeterde beddingen dient te boemelen terwijl hij in Wallonië over nieuwe lijnen mag razen. M.D.S.



Mastenlandschap te Mechelen Nekkerspoel: het nieuwe (rechtse) spoor van de lijn 25 is in gebruik genomen, het linkse spoor is overduidelijk nog niet in dienst! 17 februari 1990, foto Mark De Schutter.

NMVB Groep Antwerpen

• Alhoewel - om begrijpelijke redenen - in Rail-Revue niet kan worden uitgebreid over mutaties, buitendienststellingen en herschilderingen van NMVB-autobussen, kunnen wij onze lezers volgende nieuwtjes niet onthouden:

- AB 3845 en AB 3849, de laatste rijvaardige Fiat-autobussen uit de reeks 3800-3949, werden verkocht aan het scheepsherstellingsbedrijf „Mercantile” in Antwerpen en vertrokken op 15 februari 1990 naar de nieuwe eigenaar.

- In de nacht van 7 op 8 december 1989 werd AB 5627 te Merksem gestolen door een 17-jarige, die op een stukje „joy-riding” uit was. De bus werd tijdens de helse rit zwaar beschadigd en wordt op dit ogenblik hersteld.

- Momenteel worden de bussen uit de Groep Antwerpen - evenals de bus-terminal aan de Franklin Rooseveltplaats - uitgerust met infrarood zenders/ontvangers, teneinde de aankomende en vertrekkende bussen aldaar te kunnen registreren. Is „Big Brother” op komst? J.D.

MIVA

• Distrikt Berchem, spoor- en wegeniswerken Grote Steenweg: tijdens de nacht van donderdag 11 januari 1990 werd het nieuwe spoor voor het tramverkeer richting Mortsel aangesloten en bij aanvang dienst in gebruik genomen. De trams rijden nu in beide richtingen over de nieuwe trambaan.

De wegeniswerken zullen, behoudens onvoorziene omstandigheden, voor de bouwvakantie kunnen beëindigd zijn.

• Op 24 januari 1990 kwam de Vlaamse Gemeenschapsminister Johan Sauwens, bevoegd voor Openbare Werken en Verkeer, het sneltramproject Mortsel -

Linkeroever te Mortsel voorstellen tijdens een hoorzitting, georganiseerd door de VU-afdeling.

Dit pilootproject voorziet de verlenging van tramlijnen 7 en 15 tot aan het Gemeentehuis van Mortsel.

Uit de hoorzitting bleek duidelijk de tegenkanting van de winkeliers van de Statielei. Anderzijds vroegen inwoners van de Savelkoulbuurt de doortrekking van de tram tot in hun wijk.

Ondertussen heeft het Gemeentebestuur van Mortsel een motie gestemd... tegen de aanleg van de verlenging!

• Tijdens de weekeinden van 3 en 4 februari en van 17 en 18 februari 1990

werd, vanaf aanvang dienst, de tram-exploitatie van de lijnen 2 en 15 - tussen de Harmonie en de Groenplaats (via premetro) - onderbroken en bovengronds, vanaf de Harmonie over de lijnen 7 en 8, naar de Groenplaats afgeleid. Deze omlegging was noodzakelijk in het raam van aanpassingswerken van het Station Groenplaats, met het oog op de doortrekking van de lijnen 2 en 15 naar Linkeroever.

• Ingevolge restauratiewerken aan het Bischoppelijk Paleis en de herprofilering van de Geefsstraat werd vanaf 21 februari 1990, aanvang dienst, het eindpunt van de buslijnen 18, 25 en 26 verlegd naar de Kammenstraat.

De bussen blijven nu langs een eigen busbaan de Nationalestraat volgen, nemen vervolgens de Groenkerkhofstraat en draaien dan de Kammenstraat is, waar op een voorbehouden busstrook de terminussen werden aangelegd.

• Op vrijdag 2 maart 1990 stelde de firma De Polder haar twee nieuwe busaanwinsten voor aan pers en genodigden. De bussen dragen de nummers 339 en 340 en werden geleverd door Mercedes in Duitsland. Zij zijn van het type 0405. Opmerkelijk aan deze bussen zijn de duidelijk leesbare bestemming en lijnummer, wat ongetwijfeld zal gewaardeerd worden door de reizigers. Ook het interieur is klantvriendelijk.

Verder werden de twee bussen, bij wijze van proef, uitgerust met een anti-roetfilter dat de schadelijke uitlaatgassen van een dieselbus een heel stuk zuiverder zou moeten maken. De firma De Polder en MIVA gaan de resultaten van deze proef nauwkeurig volgen en onderzoeken. E.K.

• Tijdens de laatste weken van 1989 waren praktisch alle trams langs de niet-deurzijde voorzien van publiciteit voor de firma Delhaize, die ook het gratis tramvervoer tijdens de nieuwjaarsnacht



Een van de twee gloednieuwe Mercedes type 0405-bussen van de firma De Polder. De bussen dragen de nummers 339 en 340. Foto Mercedes.



sponsorde. Het aanbrengen van deze publiciteit noodzaakte het verder uit elkaar plaatsen van de wagennummers. Er werd gebruik gemaakt van een lichtjes gewijzigd cijfertype. Na nieuwjaar is de Delhaize-publiciteit veelal vervangen door reclame voor de Gouden Gids.

- Op 3 januari 1990 was er bomalarm in het station Diamant. Van 16 tot 18 uur reden de trams van de lijnen 2 en 15 via lijn 7 bovengronds naar de Groenplaats.

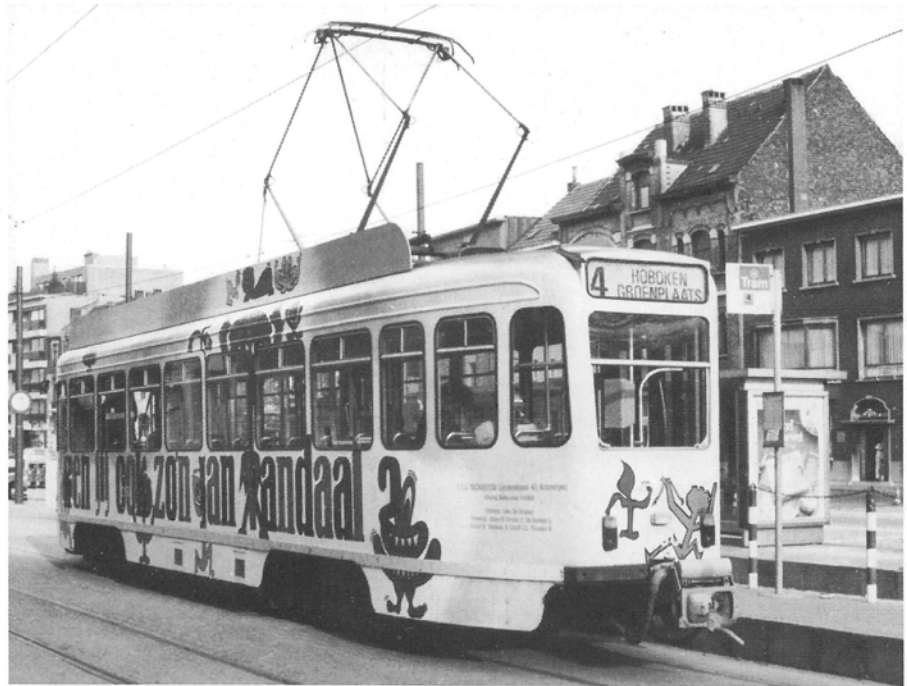
- Op Linkeroever zijn nu alle rails geplaatst en verbonden met deze van het tunneltraject. Het toekomstig busstation (eindpunt ?) Frederik van Eeden is praktisch klaar maar nog niet in gebruik.

- Een nieuwe Mercedes 709D lichte vrachtwagen kwam in dienst ter vervanging van de Bedford 8029. De taak van deze nieuwe dienstwagen bestaat uit het onderhoud van de haltes en het vervangen van de dienstregelingsborden.

- Het - (voorlopig ?) door de gemeenteraad „weggestemde” - prioritaair project voor de verlenging van tramlijnen 7 en 15 voorziet een uitbreiding tot aan het gemeentehuis van Mortsel over een afstand van ongeveer 350 meter. In de richting Lier zou de tram met het autoverkeer meerijden, in de richting Antwerpen daarentegen zou voorzien worden in een eigen bedding, ook bruikbaar voor autobussen. In de Antwerpsestraat (grens Berchem tot de huidige terminus) zou de trambedding eveneens worden aangepast voor busverkeer in beide richtingen. Verder zou worden voorzien in verkeerslichten-beïnvloeding over het (hele) traject van de lijnen 7 en 15. Buslijn 16 blijft behouden. Tijdens de voorstelling van het project noemde de minister terloops ook de verlenging van MIVG-tramlijn 1 naar Flanders Expo „prioritair” L.C.

- **Van het MIVA-publiciteitsfront : veel nieuws !**

Geheel in tegenspraak met de in RR 16 geopperde veronderstelling, dat het in de lucht komen van Vlaanderen's eerste commerciële TV-zender een domper zou zetten op de PCC-publiciteitsrage in Antwerpen, hebben wij de voorbije weken en maanden vastgesteld, dat de reclame op de trams in de Metropool weerom welig tiert ! Welke (terechte) bezwaren men ook omtrent deze soms (wan)smakelijke schilderijen kan inroepen, feit blijft dat ze voor de amateur-tramfotograaf een dankbaar onderwerp vormen. Vermits het intussen alweer van juni 1986 (in RR 5) geleden is dat wij aandacht aan dit fenomeen schonken, volgt hierna de bijgewerkte opsomming van alle sinds 1986 ver-



Antwerpen, District Hoboken, Lelieplaats : PCC 2150 als anti-vandalisme tram. 17 november 1988, foto Eric Keutgens.

schenen (en/of verdwenen) publiciteits-schilderingen. Wij doen dit zo beknopt mogelijk : het rijtuignummer wordt gevolgd door het gevoerde thema en de zo nauwkeurig mogelijke datum-opgave van komst en/of verdwijning van de speciale schilderijen.

2029 Hou je stad rein : 24.6.87-16.8.89

2029 Mister Copy : 21.12.89-heden

2032 Douwe Egberts : 17.9.87-ong. 10.88

2035 L&M sigaretten : 25.4.88-18.6.89

2035 Antwerpen vroeg of laat : 15.10.89-heden

2051 Lila Pause Milka : 2.5.89-heden

2063 Gourmet-poezentram : 7.3.88-3.89

2063 Diamanttram : 8.6.89-heden

2065 Mr. Proper-tram : 18.4.88-6.89

2065 Kunstacademie : 6.7.89-heden

2071 Emancipatietram : 19.12.89-heden

2087 Zoo-tram : 18.6.86-eind 2.90

2090 Kredietbank : 22.12.86-22.1.89

2121 Striptram : tot 18.5.87 (zie RR 5)

2121 Krisprolls : 30.6.87-6 of 7.89

2121 Succes Kleding Meyers : 24.8.89-heden

2123 Spaanse citrusvruchten : 17.1.90-heden

2124 Lu-tram : tot 31.12.86 (zie RR 5)

2124 Van de Ven wooninrichting : 6.89-11.89

2125 Rofa-meubelen : 3.89-10.89

2125 Renault Boekenberglei : 1.12.89-heden

2126 Gispens-kantoormeubelen : 20.4.88-23.4.89

2126 Verlinden huishoudlinnen : 6.7.89-heden

2127 Union des Drapiers : ong. 18.10.89-ong. 26.1.90

2127 Amev verzekeringen : 5.2.90-heden

2150 Jantje Vandaal : 21.6.88-heden

2163 Flandria : 13.5.86-heden

2165 Captain Iglo : 24.8.86 (of 3.9.86)-9.88

In een volgende bijdrage worden nog enkele speciale acties vermeld, die buiten het „grote reclamegebeuren” vallen. E.M., 27.2.90

MIVG

RR 19 was nauwelijks verschenen of tramlijn 1 werd onderbroken tussen het Sint-Pietersstation en het Justitiepaleis (Koophandelsplein). De start van de werken in de Nederkouter, voorzien voor 10 april 1990, werd inderdaad met bijna 3 maand vervroegd tot maandag 15 januari. Het tramverkeer op het bewuste baanvak werd onderbroken vanaf maandag 22 januari. De trams van lijnen 1, 10, 11 en 12 (!) keren aan de wissel op het Koophandelsplein.

Een vraag van de MIVG, om voor een vervangende busdienst tussen het Sint-Pietersstation en de Korenmarkt een zoveel mogelijk verkeersvrij tracé

„Dieselmotorstel 4003 op lijn 65” : dit fraaie HO-model, gebouwd door Guido Franckx, werd gefotografeerd op de modelbaan van Roland Delafontaine+. Dia Guy Van Meroye.

Ex-MIVB 9000'en zijn bij buitenlandse bedrijven zeer in trek : op 12 februari 1988 vertrok 9069 naar Argentinië en is nu eigendom van de plaatselijke tramvereniging in Buenos Aires, die ook twee „old timers” uit eigen stad bezit. Er wordt met deze wagens een toeristische dienst uitgebaat op een lijn tussen de mestrostopplaats en de eigenlijke metro. Pikante details : 9069, hier in gezelschap van een Buenos Aires-motorrijtuig, rijdt nog steeds onder een Brusselse film; de Brusselaar neemt stroom via een pantograaf, de Argentijn doet het met een oude vertrouwde trolley ! Dia Paul Justens, 3 december 1989.



Vanaf maandag 22 januari 1990 werd de dienst op MIVG-lijnen 1 en 10 tussen het St.-Pietersstation en het Justitiepaleis in Gent voor verscheidene maanden onderbroken. Het zal nog wel even duren vooraleer men bovenstaand plaatje opnieuw zal kunnen schieten ! 25 maart 1989, foto Ronald Mardaga.

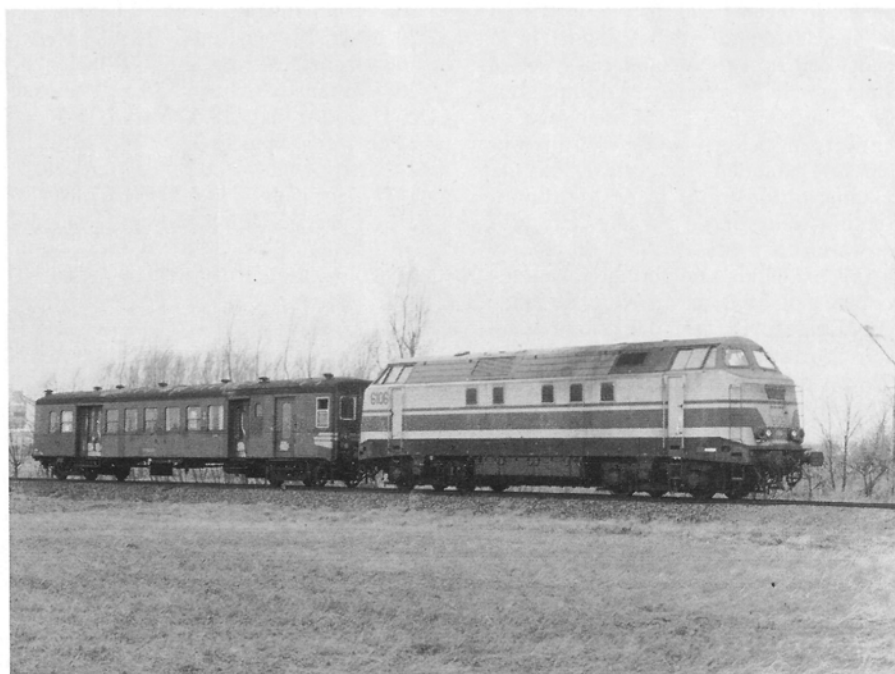
te verkrijgen, werd afgewezen door de politie. Ter vervanging van dit drukste trambaanvak van het net werd dan een „halve” oplossing uitgedacht, waarvan de reizigers eens te meer het slachtoffer zijn. Tussen het Sint-Pietersstation en de halte „Verlorenkost” (Plateaustraat) rijdt een pendelbus; tramlijn 21/22 wordt tussen het station en de Veldstraat/Kouter versterkt door extra ritten (hiertoe moest in allerijl eerst een nieuwe wissel aangelegd worden in de Zonnestraat), terwijl tramlijn 40 eveneens versterkt wordt tussen het Sint-Pietersstation en het Rabot.

Tenzij men tramlijn 40 via de Muidebrug neemt (rijtijd ca. 25 minuten !), is de Korenmarkt vanaf het Sint-Pietersstation bijgevolg slechts bereikbaar mits een overstap en - vooral in de avonduren - een dikwijls lange overstaptijd. Positief alvast is het duidelijke (en 's avonds goed verlichte) informatiebord aan het Sint-Pietersstation, waarop de aanbevolen reisroute wordt aangegeven.

De laatste planning van de werken (uiteraard onder alle voorbehoud !) omvat drie fasen : Nederkouter (fase 1 vanaf 15 januari, ca. 22 weken), Kortrijksepoortstraat (fase 2, ca. 16 weken) en Koophandelsplein (fase 3, ca. 13 weken). Bij de herinrichting van het Koophandelsplein wordt ook de aanleg voorzien van een enkelsporige verbinding tussen lijnen 1 en 21/22, in het verlengde van de bestaande wissel ter hoogte van de Recolettenbrug. Gezien tramlijn 1 in fase 3 zal beperkt worden tot de Korenmarkt, zal terzelfdertijd ook een eigen trambedding gecreëerd worden in de Sint-Niklaasstraat.

In het derde kwartaal (na de bouwvakantie) zouden de werken aanvangen in de Lange Steenstraat en Grauwpoort

(lijn 40) en in een latere fase ook in de aan het Gravensteen grenzende Geldmunt. Ook in die straten krijgt de tram een eigen bedding staduitwaarts. De start van de heraanleg van het Griendeplein (Rabot), de Begijnhof- en Opgēistenlaan en het noordelijke deel van de Rabotstraat (waarin tramlijn 1 zal worden aangelegd ter vervanging van het bochtige tracé langs de Bassevelde- en de H. Van Wittenberghestraat) volgt in het najaar. Het aansluitende zuidelijke deel van de Rabotstraat, het Sint-Elisabethplein en de Burgstraat en even-



Lok 6106 met stuurstandrijtuig M1, op lijn 52 onderweg van Dendermonde naar Baasrode Noord SDP. 16 december 1989, foto Ronald Mardaga.

tuel ook de Gebroeders De Smetstraat komen aan bod in 1991.

Eveneens op het programma maar nog niet gedateerd, is de heraanleg, op het tracé van lijn 21/22, van de Gebroeders Vandeveldestraat, de Annonciaden- en Papageaistraat.

Fotografen die de huidige situatie nog op de gevoelige plaat willen vastleggen, moeten hun voornemen alvast niet te lang meer uitstellen ! B.V.C.

MUSEUMBEDRIJVEN

• Lok 6106 : Stoomspoorlijn Dendermonde - Puurs haalde op 16 december 1989 een tweede grote lijndiesellokomotief binnen, samen met een stuurstandrijtuig M1. Beide „stukken” werden door een BVS-lid aangekocht (tevens eigenaar van motorrijtuig 4602, diesellok 5927 en een reeds vroeger aangekomen M1-rijtuig). Zodoende ontstaat voor SDP de interessante mogelijkheid om, naast de stoom- en de spoorauto-exploitatie, een heuse trekduwdienst te gaan rijden tussen St.-Gillis Dendermonde en Puurs : een vrij onverwachte en gelukkige spoorse ontwikkeling op een museumlijn, tegelijk een primeur in Vlaanderen !

BVS gaat, in samenwerking met de rederij „Reko”, in 1990 ook gekombineerde boot-(SDP)treintochten organiseren.

• Provinciaal Domein Bokrijk - Aanleg van een tramlijn

Sinds 1972 bestonden er reeds ideeën om in het domein van Bokrijk een tramlijn aan te leggen teneinde de verschillende attractiepolen met elkaar te verbinden. In 1988 werd een studie gemaakt over de beheersproblematiek van het domein. Eén van de besluiten was ondermeer dat er met prioriteit vervoer moest aangeboden worden binnen het domein

om de kwaliteit en de attractiviteit ervan te verhogen.

Een eerste overlegvergadering had plaats tussen de NMVB en de Directie van Bokrijk op 27 september 1989 en vormde een verkennend gesprek over de mogelijkheden.

Hieruit bleek dat Bokrijk opteerde voor een exploitatie met stoom- en dieseltractie, waardoor alléén materieel van het Buurtspoorwegmuseum in aanmerking zou komen. Ook de eventuele overheveling van gebouwen uit Schepdaal werd toen in overweging genomen. De NMVB-directie verklaarde zich principieel akkoord om mee te werken aan dit project.

In december 1989-januari 1990 werden een studie en een kosten-baten-analyse van het project gemaakt, die een omloop voorzagen van 4,6 km met wisselplaats en stelplaats.

Na een bezoek van NMVB-techniekers ter plaatse werd het hele tracé onderzocht en de aanlegkosten geraamd. Deze raming lag aanzienlijk hoger dan de oorspronkelijk gemaakte.

Ingevolge deze onverwachte stijging van de investeringskosten besloot de Raad van Bestuur van de vzw Domein Bokrijk op 27 februari 1990 dan ook definitief af te zien van de aanleg van een tramlijn in het domein. E.K.

• Dieselmotorwagen 4333 (ex-4233, ex-602.03) wordt opnieuw ritvaardig gemaakt teneinde paraat te zijn voor de openingsritten van de onlangs opge-



Motorwagen 4333 (ex-4233, ex-602.03) te Wevelgem op 15 mei 1979. Deze spoorauto wordt opgeknapt voor de openingsritten van nieuwkomer TTMM. Foto Ronald Mardaga.

richte TTMM (Train Touristique de la Meuse et de la Moline). De rood/gele schildering zal (voorlopig ?) behouden blijven. Indien alles naar wens verloopt, zal de exploitatie van het baanvak Florennes - Falaën in april 1990 beginnen. Spoorwerken zullen echter wel noodzakelijk zijn teneinde in een later stadium Warnant en Anhée te kunnen bereiken. J.M.

40 normaalspoor- en 32 smalspoor-museumlijnen actief. In totaal exploiteren deze privé-spoorbedrijven 483 km spoorlijn. Bij dit indrukwekkend aantal museumbedrijven dienen nog 46 spoorwegmusea geteld te worden die enkel statisch materieel tentoonstellen. Het historisch voertuigenpark bestond uit 966 stoomlocomotieven (!), 613 dieselveertuigen en 1.487 reizigersrijtuigen.

Men mag bovendien niet vergeten dat in Groot-Brittannië ook tientallen stationsgebouwen, seinhuizen, locomotiefdepos en onderhoudswerkplaatsen gerestaureerd werden, hetgeen inhoudt dat bij de meeste Engelse museumbedrijven een unieke sfeer heerst (tweegebracht door een soort van „historisch totaalbeeld”), die bij de continentale museumbedrijven nog erg ver te zoeken is.

In Nederland, Duitsland, Frankrijk, België... moet men zich bij gebrek aan personeel (lees : geëngageerde spoorwegvrienden) en geldmiddelen meestal noodgedwongen beperken tot de restauratie en de exploitatie van het rollend materieel, zonder al te veel aandacht te kunnen besteden aan de entourage : echte „museum”-spoorlijnen vind je eigenlijk - op slechts enkele kleine uitzonderingen na - enkel in Groot-Brittannië. J.V.O.



Association of Railway Preservation Societies Ltd

• De A.R.P.S. en de Europese Museumspoorlijnen

In juli 1989 werd te Utrecht, naar aanleiding van 150 jaar Nederlandse spoorwegen, een eerste internationale conferentie over museumspoorlijnen ingericht door de Engelse federatie van museumlijnen A.R.P.S. (Association of Railway Preservation Societies). Aan deze conferentie werd deelgenomen door vertegenwoordigers uit Groot-Brittannië, Nederland, Duitsland, de D.D.R., Zweden, Polen, Frankrijk, Zwitserland en België. België was vertegenwoordigd door de overkoepelende federatie Febrail en door het Stoomcentrum Maldegem. De andere Belgische museumlijnen lieten verstek gaan, hoewel ze alle uitgenodigd waren... Stoomcentrum Maldegem is officieel als lid toetreden tot de A.R.P.S.

De grensoverschrijdende contacten die tijdens de A.R.P.S.-bijeenkomst werden gelegd bleken zo interessant, dat in de toekomst vermoedelijk nog meer van dergelijke conferenties zullen ingericht worden. Op juridisch, technisch, commercieel en organisatorisch vlak zijn

heel wat verschillen merkbaar tussen de museumlijnenbedrijven in de diverse landen en het is ongetwijfeld zeer leerrijk informatie over elkaars ervaringen uit te wisselen.

Tijdens de conferentie werd opnieuw duidelijk dat de museumlijnen op het Europese continent, in vergelijking met wat in Groot-Brittannië reeds gereïseerd werd, nog in de ontwikkelingsfase verkeren. In 1990 viert de A.R.P.S. reeds het 40-jarig bestaan van de eerste smalspoor-museumlijn ter wereld, de beroemde Talylyn Railway in Wales en het 30-jarig bestaan van de eerste normaalspoor-museumlijnen : de Middleton Railway en de bekende Bluebell Railway... De beweging is in Engeland, Schotland en Wales ondertussen uitgegroeid tot een volwaardige bedrijfstak die een belangrijke rol vervult in de toeristische sector van Groot-Brittannië. Ter illustratie : de grotere museumlijnen zoals de Severn Valley Railway en de North Yorkshire Moors Railway registreren jaarlijks meer dan 200.000 reizigers !

Midden 1989 waren in Groot-Brittannië

Museumstoomtrein der Twee Bruggen vzw Vilvoorde

MÉÉR DAN EEN GEWONE MUSEUMSPOORLIJN

- Gastronomische stoomtreinritten
- Toeristische stoomtreinritten
- Koffietafelritten
- Uitstappen per motorwagen

Voor informatie :
BEL 02 / 252 03 19



Goederentrein Zwolle - Kampen, getrokken door NS lok 6419, met lege wagens die in Kampen zullen worden geladen met voor export bestemde pootaardappelen. Kampen, oktober 1989, foto Antoon Hermans.

NEDERLAND

• Nieuwe diesellocomotieven voor NS

De Nederlandse Spoorwegen hebben in november 1985, op basis van het MaK model 1002, een order geplaatst bij MaK en ABB voor zestig diesellocomotieven. Deze locomotieven, die uitsluitend voor de goederendienst zijn bestemd, worden gebouwd bij MaK in Kiel. De elektrische uitrusting is afkomstig van ABB uit Mannheim. Het betreft vierassige dieselelektrische machines, waarin vier asynchrone draaistroommotoren voor de tractie zorgen. Vanaf april 1988 leveren MaK en ABB de nieuwe locomotieven van de NS-reeks 6400 af. Het in dienst stellen van deze locomotieven heeft vertraging opgelopen als gevolg van problemen met de computersystemen aan boord. Deze problemen noopten de NS ertoe de levering van de 6405 en volgende machines zelfs enige maanden op te schorten. Vanaf 24 september 1989 zijn de eerste machines in normale goederendienst te zien. De locomotieven zijn in onderhoud in de lijnwerkplaats van Zwolle.

De Directie van de Nederlandse Spoorwegen heeft recentelijk besloten de serie locomotieven uit te breiden met een tweede reeks van zestig stuks. Deze zestig locomotieven zullen dezelfde karakteristieken hebben als de eerste serie machines. Aanvankelijk was het de bedoeling dat, naast het type van de 6400, een serie locomotieven met een lager vermogen zou worden besteld. Om reden van uniformiteit is van een afwijkende serie afgezien. Ook de zestig locomotieven van de tweede reeks zullen een vermogen hebben van 1180 kW en worden gebouwd bij MaK in Kiel. MTU uit Friedrichshafen levert zowel bij de eerste als bij de tweede serie de dieselmotor.

• Tunnelbouw in Rotterdam

De Benelux-trein van Brussel naar

Amsterdam passeert, alvorens in Rotterdam het Centraal Station binnen te lopen, in deze stad twee grote bruggen. Het zijn achtereenvolgens de Koningshavenbrug en de Willemsbrug die de sprong over de Koningshaven en de Nieuwe Maas mogelijk maken. Tussen de beide bruggen ligt het Noordereiland. De bruggen vormen een belangrijk knelpunt in het spoorwegnet van de Nederlandse Spoorwegen. Naast het feit dat deze bruggen slechts twee sporen dragen, dient de Koningshavenbrug eens per twee uur **onafgebroken** twintig minuten „open” te kunnen voor het scheepvaartverkeer. Deze eis vormt een belangrijk probleem bij het opstellen van de klokvastе dienstregeling en met

name als deze dienstregeling méér dan 300 treinen per dag voorziet! Bovendien bleef de brug niet verschoond van aanvaringen, hetgeen tot tweemaal toe een buitendienststelling tot gevolg had. Nadat in 1983 definitief het besluit viel de bruggen te vervangen door een spoortunnel die vier sporen kan bevatten, is op 28 april 1987 de bouw ervan officieel begonnen. De eerste sporen zullen in 1993 in gebruik genomen worden. In 1995 moet het gehele kunstwerk gereed zijn. De tunnel krijgt een lengte van ruim drie kilometer en kent een hoogteverschil van bijna achttien meter. Binnenin komen hellingen tot 28 pro mille voor. Bovendien komt in de tunnel, ter vervanging van het huidige station Blaak, een station met dezelfde naam. Teneinde ruimte te scheppen voor de bouw diende het huidige spoor op enkele plaatsen te wijken. De oorspronkelijke zuidelijke oprit van de bruggen is vervangen door een hulpbaan, die enkele tientallen meters in westelijke richting naast de oude baan ligt. Op de plaats van de oude baan dient de tunnel te komen. Het gedeelte van de noordelijke oprit, ten noorden van het huidige station Blaak, is circa tien meter in westelijke richting geschoven. Overigens heeft men op de noordelijke oever enkele Koopmanshuizen ten behoeve van de tunnelbouw moeten afbreken. Nadat het werk is voltooid, worden deze huizen, die een cultuurhistorische waarde hebben, herbouwd. Wie thans met de trein door Rotterdam reist, ziet aan de oostelijke zijde van de lijn de bouwputten. Zolang de bruggen nog in dienst zijn, heeft de treinreiziger een riant zicht op de Rotterdamse haven.

• NS bestellen nieuw dubbeldeksmaterieel

De Nederlandse spoorwegen hadden in 1988 opnieuw te maken met een toename van het reizigersvervoer per trein.



Dubbeldeksrein uit Den Haag, richting Dordrecht. Toekomstige DD-treinen zullen korter zijn. Rotterdam Lombardijen, 17 april 1986, foto Antoon Hermans.

Het aantal reizigerskilometers steeg met vier procent tot 9,7 miljard. Ook de omvang van het goederenvervoer steeg met drie procent.

De komende jaren staan de Nederlandse Spoorwegen geplaatst voor een aanzienlijke toename van het reizigersvervoer per trein. Er zullen maatregelen getroffen moeten worden ter ontlasting van de (auto-)wegen en ter bescherming van het kwetsbare milieu. Naast nieuw materieel voor de vervanging van het bestaande, bestaat behoefte aan extra materieel.

De toename van het reizigersvervoer valt voornamelijk in de spitsuren te verwachten en omdat op veel plaatsen de baanvak- en stationscapaciteit nauwelijks extra treinen toelaat, willen de NS de zitplaatscapaciteit per trein verhogen. De directie van de NS heeft besloten 116 nieuwe dubbeldeksrijtuigen te bestellen en 38 elektrische locomotieven. In tegenstelling tot de huidige situatie met de DD-treinen, waarbij composities van zes of zeven rijtuigen in trek-duw bedrijf rijden, willen de NS met het nieuwe materieel minder lange garnituren vormen, die uit vier rijtuigen zullen bestaan (dit met het oog op snellere acceleratie van de dubbeldeksstreinen). De locomotieven zullen van hetzelfde concept zijn als de NS 1600 en Alsthom in Belfort zal ze wederom bouwen. Levering zal in 1991 plaats vinden. Vooruitlopend op de ontwikkelingen in het reizigersvervoer hebben de NS een optie genomen op nog eens 63 DD-rijtuigen en 21 locomotieven. Afhankelijk van de toename van het vervoer zal de optie omgezet worden in een order.

A.H.

• Treintaxi in Nederland

Sinds 1 februari 1990 hebben de NS een nieuw wapen in de strijd om de gunst van de reizigers ingezet. Vanaf die datum treft men voor een dertigtal stations in grotere steden een speciale „treintaxi standplaats” aan, gekenmerkt door een groot bord, met hierbij één of meer taxis met het opschrift „treintaxi” en het NS-vignet. De treintaxi gaat meewerken om het grootste be-



Treintaxi voor het station Tilburg op de openingsdag van deze nieuwe dienst, 1 februari 1990. Foto Jacob H.S.M. Veen.

zwaar van het railvervoer, het voor- en natransport, zoveel mogelijk op te heffen. Tegen overhandiging van een speciaal biljet, dat op vertoon van een geldig treinkaartje of abonnement voor vijf gulden per persoon bij het stationsloket gekocht moet worden (voorverkoop is mogelijk) kan men de treintaxi gebruiken vanaf het station naar elk punt binnen de bebouwde kom van de deelnemende steden (of omgekeerd). In plaatsen, waar een busvervoerbewijs ook in de trein geldig is, geldt dit vervoerbewijs ook als treinkaartje. Wel kan de treintaxi personen met verschillende bestemmingen vervoeren en de meest gunstige route kiezen, die niet steeds de directe route voor elke inzittende is. In de vroege morgen van 1 februari ont-hulde mevrouw May - Weggen, de minister van Verkeer en Waterstaat wier ministerie het projekt financieel steunt, de speciale treintaxi standplaats bij het

Eindhovense hoofdstation. Dit voorbeeld werd in de meeste andere deelnemende steden in de loop van de dag gevolgd door een lid van het gemeentebestuur. Bij deze gelegenheid viel vaak de uitspraak, dat het voor- en natransport van het railvervoer verbeterd moest worden ter bestrijding van het al te grote autogebruik.

De NS hebben overigens voor de nabije toekomst meer plannen op dit punt. Daarnaast willen zij, zodra dit mogelijk is, de treintaxi ook invoeren in de vier grote steden Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht.

Voor de organisatie van de treintaxi hebben de NS, samen met de samenwerkende Nederlandse taxibedrijven, de „VOF Treintaxi” opgericht. De taxiritten zelf worden uitgevoerd door de al dan niet plaatselijk samenwerkende lokale taxibedrijven.

Jacob H.S.M. Veen

PH. DELLICOUR

Naamsestraat, 49 A. B-1000 Brussel. Tel. (02) 511 61 20.

Open van 7 tot 18 u (op zaterdag van 10.30 tot 17 u).

DE SPECIALIST VAN SPOORTIJDSCRIFTEN EN -PRENTKAARTEN

A
SCHIENENVERKEHR AKTUELL

B
MUPDOFER NEWS
RAIL ET TRACTION
RAILFOTO/RAILPHOTO
RAIL-REVUE
SPOORWEGJOURNAAL/
JOURNAL DU CHEMIN DE FER
TRAM 2000
TRAM MAGAZINE
+ PUBLIKATIES VAN GTF (Trans-
Fer, enz)

CH
BUS OLDTIMER INFO
CFF MAGAZIN
EISENBAHN AMATEUR

EISENBAHN ZEITSCHRIFT
SCHWEIZER EISENBAHN REVUE
TRAM

D
BAHN UND MODELL
BLICKPUNKT STRASSENBAHN
DER MASSSTAB
DER NAHVERKEHR
DER STADTVERKEHR
EISENBAHN ILLUSTRIERTE
EISENBAHN JOURNAL
EISENBAHN KURIER
EISENBAHN MAGAZIN
LOK MAGAZIN
LOK REPORT
MIBA
MODELL AUTO
OMNIBUSSPIEGEL

STRASSENBAHN MAGAZIN

F
CHEMINS DE FER
CHEMINS DE FER RÉGIONAUX
ET URBAINS
CONNAISSANCE DU RAIL
ENTRE LES LIGNES
LA VIE DU RAIL
LE RAIL
L'ESCARBILLE
LE TRAIN
LOCO REVUE
MAGAZINE DES TRAMWAYS A
VAPEUR ET DES SECONDAIRES
RAIL MINIATURE FLASH
TRANSPORTS URBAINS
VOIE ÉTROITE
VOIES FERRÉES

+ ÉDITIONS DU CABRI (boeken &
postkaarten)

GB
MODERN TRAMWAY
TROLLEYBUS MAGAZINE

I
MONDO FERROVIARI
TUTTO TRENO

NL
OP DE RAILS
RAIL HOBBY
RAILKRONIEK

USA
ELECTRIC LINES
TRAINS

Opsporing gevraagd !

De redactie dient er nogmaals **nadrukkelijk** op te wijzen, dat antwoorden op de in deze rubriek gestelde vragen best **rechtstreeks** aan de vragenstellers kunnen worden gestuurd. Dat is ook de reden waarom de adressen en eventuele telefoonnummers van lezers die met hobby-vragen zitten voluit worden vermeld. Indien er antwoorden komen die ook voor andere liefhebbers van belang blijken, zullen de vragenstellers wel zo sportief zijn deze interessante antwoorden aan de redactie door te zenden. Vermits desondanks regelmatig antwoorden aan Rail-Revue worden toegezonden ware het wenselijk, dat vragenstellers bij hun briefwisseling een aan zichzelf geadresseerd en gefrankeerd omslag zouden voegen, opdat wij ten onrechte aan ons gerichte antwoorden zonder verwijl zouden kunnen doorzenden !

- Op de vraag van lezer Lamberts uit Malonne (RR 19) naar de merkwaardige NMVB-bijwagennummering **R.L. 7** werd gereageerd door de heren Beerts uit Brasschaat, Cohn uit Lerinnes en De Volder uit Brugge, tramliefhebbers die klaarblijkelijk over dezelfde documentatiebronnen beschikken, gezien hun eensluidende verklaringen die wij hierbij (in de samenvattende versie van de heer De Volder) afdrucken : „R.L. is de afkorting van „Remorque Légère”. De R.L. 4 tot en met R.L. 7 waren de vroegere spoorauto's AR 38, 39, 73 en 74. Later werden de aanhangrijtuigen R.L. 4 tot en met R.L. 7 bij de NMVB hernummerd als 19529 tot en met 19532.

Het is misschien ook interessant te melden, dat de spoorauto's AR 38, 39, 73 en 74 afkomstig waren van omgebouwde reizigersrijtuigen A721, A584, A884 en A1372 van de stoomdienst.”

Tot zover de heer De Volder. Remorque légère staat overigens voor licht aanhangrijtuig.

Over het voorgaande en nog vele andere belangwekkende tram- en spoorwegonderwerpen kan vanzelfsprekend heel wat uitgebreider geschreven worden. Dat zullen we, ingevolge zo stilaan schrijnend plaatsgebrek, noodgedwongen dienen uit te stellen tot bij een andere gelegenheid !

- Op mijn oproep in RR 19 (omtrent de NMVB in Henegouwen tijdens de jaren 1978-1988) reageerden tot op heden bijna twintig lezers. Alvast mijn hartelijkste dank ! Ik ben nu bezig met het basis-manuscript van bedoelde brochure. Daaruit zal moeten blijken welke gegevens mij nog ontbreken en welke documenten dienstig kunnen zijn om een korrekt geheel samen te stellen. Ik zou fantastisch geholpen zijn met een zo volledig mogelijke chronologische lijst van alle lijninkrimpingen en -afschaffingen gedurende hoger vermelde periode (ik ken verscheidene data doch lang niet alle). Ook een samenvattende

chronologie omtrent de activiteiten van de ASVI zou meer dan welkom zijn. De taak die ik me heb opgelegd kan ik niet alléén af, maar alles laat voorzien dat ik gewaardeerde en uitstekende hulp mag verwachten van vele tramvrienden. Het gekozen onderwerp is het méér dan waard !

Staf Cuyt

- Ik bezit een repro-foto, vrijwel zeker uit een catalogus van Les Ateliers Métallurgiques te Nijvel, met het zij-aanzicht van een elektrisch motorrijtuig uit de jaren voor 1910, in NMVB-beschrijving met onder het NMVB-wapen het nummer 169 (zonder toegevoegde letter) duidelijk leesbaar.

Dit nummer nu stelt mij voor een raadsel.

De elektrische NMVB-trams waren oorspronkelijk genummerd in een reeks „M” (later ook A), genummerd vanaf 1; pas plm. 1904 werden ze genummerd in de bekende reeks 9000 door de oude nummers met 9000 te verhogen.

Het probleem is nu dat de 9169, wat logisch na 1904 het nummer zou worden van een NMVB motorrijtuig 169, behoorde tot de reeks 9169-9182, welke de vroegere rijtuigen 1-14 van de Compagnie „North” (TEOL) waren, en dus niet met NMVB-nummers werden gebouwd en er bovendien geheel anders uitzagen.

Volgens mij bekende inlichtingen was bovendien de 122 (= 9122) het laatste rijtuig met een „laag” nummer. Ook bezit ik een dergelijke foto (zeer waarschijnlijk zelfde bron : zelfde typografie van de bijschriften) van de A.9162, wat suggereert dat deze met een nummer in de reeks 9000 werd afgeleverd.

Vonden er mij onbekende vernummeringen plaats? Werden de „oude” nummers niet zonder meer met 9000 verhoogd? Wie helpt mij verder ?

D.W. Eveleens Maarse, Groningsingel 1057, NL-6835 HW Arnhem.

- Wie kent of bezit nog de tekst van het oude volksliedje, handelend over pachter Kobe Paneels, die in Brussel was gaan eten en tijdens de terugrit met de trein naar het toilet moest : een faciliteit die in de toenmalige rijtuigen nog niet was voorzien ?

Antwoord graag aan Leon N.M. Swinnen, Leuvensesteenweg 614, 2960 Mechelen.

- Bezit iemand een NMVB-sporenplan (of kan iemand dit tekenen) van de tram-situatie rond Expo 58 ? Ik slaag er nl. niet in, mij die toestand aan de hand van foto's voor te stellen. Bij voorbaat hartelijk dank !

Stefan Justens, Laar 20, 2630 Aartse-laar.

Lezersforum

Een „fijne” verrassing ! : recht op antwoord

Geachte Heer Cuyt,

Als lezer van uw gewaardeerd blad heb ik met ontsteltenis kennis genomen van het feit als zou de Miniatuurspoorwegclub Mechelen „De Pijl” zich niet gehouden hebben aan de afspraak om bij de ingang van haar tentoonstelling een verrassing aan te bieden aan diegenen die de aankondiging voor deze manifestatie konden voorleggen.

Aan de kassa bij de ingang hebben steeds dezelfde personen plaats genomen en die waren perfect op de hoogte van deze aktie. Er werden dan ook ettelijke tientallen gratis tassen koffie uitgedeeld aan deze bezoekers. Nu is het mogelijk dat gedurende een zeer korte periode (een twintigtal minuten op een totaal van zes dagen tentoonstelling !) iemand anders aan de ingang heeft gezeten en die zou dan niet op de hoogte geweest zijn. Als dan toevallig die „enkele” lezers die naar de redactie telefoneerden zich aanboden dan is het mogelijk dat onze interim-kassier uit de lucht viel.

Een dergelijk probleem kan dan toch wel op een andere manier worden opgelost dan op deze die we nu toepassen.

1. De kassier kon telefoneren naar het secretariaat, wat hij (of zij) zeker zou gedaan hebben indien het geval zich werkelijk zou voorgedaan hebben...

2. De „gedupeerde” kon tijdens zijn bezoek gelijk wie van onze vereniging aanspreken om meer uitleg te krijgen over het belofde... Hij zou zeker niet van een kale reis zijn thuisgekomen.

3. De uitgever van Rail Revue kon alvorens de naam van onze vereniging door het slijk te halen eens een telefoontje geven aan de secretaris die hij persoonlijk goed genoeg kent.

Aldus zou een en ander misschien kunnen gerelativeerd worden want dit is vooralsnog de bedoeling van onze reactie : het kan inderdaad voorvallen dat een hobby-club die hard werkt aan de promotie van de spoorwegliefhebberij en waar met 10 tot 25 aktieven gedurende zes dagen een niet kleine tentoonstelling wordt georganiseerd er om een of andere reden toch een organisatorisch foutje wordt gemaakt. Om dergelijke problemen op te lossen zijn er voorzitters en secretarissen en die waren er... zes dagen op zes... van 's morgens tot 's avonds.

Tot slot : als de uitgever nog weet wie die enkele lezers waren, dan zou ik hem willen vragen deze mensen met ons in verbinding te stellen zodat we ze toch nog kunnen verrassen op één van onze rij-avonden en zodat we samen het glas van de vriendschap kunnen heffen. Het moet toch een hobby blijven, of niet soms ? Met vriendelijk groeten,

Wilfried Buyle,

Secretaris MSCM De Pijl

Geachte Heer Buyle,

Ik heb me reeds persoonlijk tegenover u verontschuldigd. Ik wens dit bij deze gelegenheid eveneens tegenover uw

vereniging „De Pijl” te doen : ik had inderdaad beter eerst even met u contact genomen alvorens het omstreden berichtje in RR 19 te publiceren. Of ik in Rail-Revue de naam van uw vereniging „door het slijk” haalde laat ik, teneinde een bagatel niet tot buitengewone proporties op te blazen, liever aan het oordeel van de lezers over. Mijnerzijds beschouw ik het „incident” hiermede als gesloten en bied u eveneens

mijn oprecht vriendelijke groeten,
Staf Cuyt

Benelux-treinen

In vervolg op de artikelenreeks over de Benelux-treinen en de inlichtingen over het NS materieel die ik vermeldde in de door U afgedrukte brief, zal het de lezers wellicht interesseren de volgende ontwikkelingen te vernemen die zich in 1989 hebben voorgedaan.

De nummer-gegevens ontleen ik aan het Nederlandse tijdschrift „Het Openbaar Vervoer”.

Door het grote succes van de vernieuwde Benelux-treinen is besloten om de treinstamstellingen in de loop van de tweede helft van 1989 uit te breiden tot 7 rijtuigen door toevoegen van een extra B-rijtuig.

Hiertoe werden de 5 B-rijtuigen ICR-4 welke reeds waren voorzien van Benelux-stuurstroomkabels vernummerd en te Haarlem overgeschilderd in de Benelux kleuren. De oude nummers 50 84 20-70 581-585 werden nu 50 84 20-70 423-427.

Daarnaast werden 3 van de 4 A-rijtuigen ICR-4 met Benelux stuurstroomkabels verbouwd tot B's. Hierbij werd de indeling van de rijtuigen niet gewijzigd en alleen in de open afdeling werden tweede klasse-banken geplaatst.

Deze verbouwing werd uitgevoerd door de fabriek Talbot te Aken (D).

Zo werden de 50 84 10-70 561-563 vernummerd als 50 84 20-70 431-433.

Pas enige tijd later werden ze te Haarlem in de Benelux kleuren geverfd.

Tenslotte zullen opnieuw een aantal rijtuigen worden ingericht als reserve voor de Beneluxdienst : in NS kleuren ingezet op de binnenlandse diensten, maar voorzien van stuurstroomkabels. Deze aanpassing zal worden uitgevoerd bij de volgende rijtuigen ICR-4 :

A : 50 84 10-70 648, 688, 691 worden 50 84 10-70 565-567,

B : 50 84 20-70 875-878, 881 worden 50 84 20-70 571-575.

Tot besluit nog iets geheel anders. Hoewel de NMBS niet een onderwerp is waarover ik diepgaande kennis heb, heb ik toch wel de artikelenreeks over de dieseltreinstellen van de NMBS gelezen. Toevallig vond ik onlangs een afbeelding van een Direktietrein van de NMBS die in feite een speciale dieselmotorwagen is. Tenzij ik te vluchtig heb gelezen, miste ik dit rijtuig in de artikelen in Rail-Revue. Ik sluit een fotokopie bij, afkomstig uit het Nederlandse tijdschrift „Op de Rails”, 18e jaargang, juni 1950.

Misschien is er over dit rijtuig alsnog iets naders te schrijven in Rail-Revue ?

D.W. Eveleens Maarse, Arnhem

Onze artikelenreeks handelde over „Het reizigers-dieselmaterieel bij de NMBS”. In RR 19/90, blz. 104, wordt onder de titel „Dienstvoertuigen” ten andere nogmaals ondubbelzinnig naar dit gegeven verwezen. De „Direktie-treinen” die de NMBS bezat en bezit, evenals voor andere doeleinden speciaal gebouwde dieselmotorwagens vormen inderdaad een zeer interessant onderwerp, dat t.z.t. in Rail-Revue dan ook apart kan worden behandeld. Uw opmerking bewijst echter duidelijk, dat u de artikelen zeer aandachtig hebt gelezen : dat betekent voor ons een verheugende vaststelling !

J.M. en S.C.

Rijtuigen van de vroegere schooltrein van de seininrichting

Waarde Redactie,

Bij het herlezen van het uiterst boeiend artikel over de „Radio- en excursietreinen bij de NMBS” - bijkomende nota's in Rail-Revue 17/89 pag. 21 - werd mijn aandacht getrokken door de opgegeven dienstnummering toegekend aan de houten draaistelrijtuigen (ex-B.S.), thans tentoengesteld bij de „Mijlpaal” in het Arsenal te Mechelen : 947/221 (nr. 16253), 947/222 (nr. 16259).

Welnu, toen de volledige „Schooltrein van de Seininrichting” pas in de CW/FM was afgesteld nam ik er foto's van en noteerde als opschriften : 947/221 : laboratorium; 947/222 : auditorium (ex-Duitse B4 u Pr 13); 947/223 : elektrische seinposten; 947/224 : electro-mechanische seinposten (ex-houten B.S.).

Het zijn deze laatste 2 HV die thans in combinatie met HLE 2913 zijn tentoengesteld bij de Mijlpaal.

Ik hoop dat deze kleine rectificatie u van nut zal zijn.

Deze dienst aanduiding roept bij mij een

Service de la Voie

Bureau 32-4

N° 930/127

AR/JM.

Bruxelles, le 13 août 1938.

Monsieur Warts,

Ingénieur en chef,

Comme suite à votre n° 1120 - 23-2 du 5 août dernier.

Je vous propose de mettre à notre disposition à

Etterbeek les voitures 16253 et 16259/ actuellement en dépôt à Austruwel et qui doivent servir à l'établissement de wagons - théorie.

Je vous saurais gré de bien vouloir nous faire parvenir si possible les plans de ces voitures en vue d'adapter nos projets à la disposition intérieure de ces voitures.

L'Ingénieur en chef,

[Signature]

Dienstnota van de Dienst Baan (waaronder het seinwezen vroeger ressorteerde) i.v.m. het ter beschikking stellen van de te Austruwel uitgerangeerde rijtuigen 16.253 en 16.259 voor de ombouw tot theorie rijtuigen. Dokument : archief „De Mijlpaal”.

hout werden hierdoor in twee delen opgesplitst.

Eind juli 1940 moest ik de tram naar St. Antonius nemen. De pendelwagen vanuit Zurenborg, Seneffe tweeasser 9714, bracht mij tot bij de Turnhoutse Poort. Daar werd overgestapt op een „40” die uit het centrum kwam: die dag LVA vierasser 9645 met bws 545 en 593. In Wijnegem-dorp werden de twee bws achtergelaten en de 9645 reed los tot bij de brughelling. Hier werd, voorzichtig, over een wissel rechtsaf gereden langs een soort havenspoor, dat reeds voor de oorlog over enkele honderden meter op de kanaaloever was aangelegd maar dat slechts zelden voor een mager goederenvervoer werd gebruikt. Men had dit spoor toen in allerijl van een stukje bovenleiding voorzien. Eindpunt was de sluis, op korte afstand van de vernielde brug. Iedereen moest afstappen en te voet over een klein houten noodbruggetje lopen dat op de sluis steunde. Het sas bleef noodgedwongen dicht: de binnenscheepvaart was toen immers lamgelegd.

Aan de andere kant had men vanaf de stamlijn een enkelsporig zijlijntje van ca. 300 m lengte (langs een zijstraatje van de steenweg) aangelegd, voorzien van een dubbelsporig eindpunt met omloopwissel voor het omzetten van de AR. Hier stond het stel AR.40 + 678 + 673 + 88 ons op te wachten. Er was dus géén elektrische dienst tussen Wijnegem en Schilde.

's Avonds reed ik met hetzelfde stel terug naar Wijnegem, verder met de 9638 + 541 en vervolgens met de onvermijdelijke 9714 tot Zurenborg.

Er kwam weldra een van een tramspoor voorziene houten noodbrug over het kanaal te Wijnegem. Het zijspoor naar de sluis, richting Schilde, is nog een tijd lang blijven liggen: het werd pas in 1950/51 opgebroken.

De pendelwagens Zurenborg - Turnhoutse Poort hadden hetzelfde houten kopbord als de normale „40” vanuit het centrum. Geen enkele aanduiding wees erop dat de wagen een heel andere route reed!

Daar werd blijkbaar in die tijden niet zo erg zwaar aan getild.

Het principe kreeg ik enkele jaren later in Charleroi eens zeer duidelijk te horen. Daar reden de laatste avonddiensten van lijn 42 (Charleroi - Trazegnies - Pont à Celles) slechts tot Trazegnies-stelplaats.

Voor deze dienst bestond dan ook een lijnnummer 41 (Charleroi - Trazegnies). Op een mooie avond stond ik bij een tram 42 te Charleroi-Eden, waarvan ik wist dat hij niet verder dan Trazegnies zou rijden.

Ik vroeg de bestuurder waarom hij de film niet even naar lijn 41 doordraaide en kreeg het verbazende (en in zekere zin toch ook logische) antwoord: „M'fi, les habitués savent bien où je vais, et les autres n'ont pas besoin de le savoir!” of: „Manneke, de stamgasten weten heel goed waar ik naartoe rij en de anderen hoeven het niet te weten!”

J. Cohn, Lerinnes

Zappen* met het openbaar vervoer

Enkele interessante reisformules voor de trein-, tram- en busfanaat in België en omstreken.

De vermelde reisformules hebben het grote voordeel dat zij slechts éénmaal dienen aangekocht en er, mits inachtneming van de gebruiksvoorwaarden, naar hartelust kan „getreintrambust” worden. Hij die met taalmoelijkheden kampt is, door de aanschaf van het biljet in eigen land, alvast van deze hinder verlost. Een bijkomend voordeel betekent de betaling in eigen munt, waardoor heel wat minder vreemde deviezen dienen te worden aangeschaft.

De opgegeven prijzen zijn, behoudens andere vermelding, deze van de brochures voor 1990. Sommige van deze bronnen duiden de prijzen in eigen muntsoort aan: in dit geval werd omgerekend naar Belgische franken, waarbij wel rekening dient gehouden met schommelingen van de wisselkoersen.

De verstandige gebruiker doet er goed aan, bij de spoorwegen te informeren naar de prijs van een retourbiljet vanaf zijn vertrekstation tot aan de betrokken landsgrens, in combinatie met een op zijn bestemming te gebruiken „pass”. Het verdient aanbeveling biljetten, „cards” en „passes” een drietal weken op voorhand te bestellen.

Voor méér inlichtingen kan men zich wenden tot één van de volgende adressen:

België: Belgische Spoorwegen, gespecialiseerd bureau voor inlichtingen per telefoon: 02 / 219 28 80 (open van 6 tot 23 u). Verder de inlichtingenbureau's in de belangrijkste stations (zie spoorboekje buitenland, blz. 45).

Nederland: Nederlandse Spoorwegen, Keizerinlaan 66 - bus 1, 1000 Brussel, tel. 02 / 512 83 45.

Duitse Bondsrepubliek: Deutsche Bundesbahn, Luxemburgstraat 23, 1040 Brussel, tel. 02 / 512 53 39 en 514 58 48.

Zwitserland: SBB/CFF, Koningsstraat 75, 1000 Brussel, tel. 02 / 218 02 05.

Groot-Brittannië: British Rail International, Bergstraat 52, 1000 Brussel, tel. 02 / 511 66 85.

EURO DOMINO

- biljet vanuit elk Belgisch station voor de heen- en terugreis naar de gekozen landen;

- men dient zich minstens twee Euro Dominokaarten aan te schaffen, te kiezen uit 17 deelnemende landen;

- vijf dagen sporen binnen een periode van één maand in de gekozen landen;

- 25 % korting in de tussenliggende landen;

- kinderen van minder dan twaalf jaar betalen 50 % voor een Euro Dominokaart;

- geen toeslag voor Eurocity, D-treinen, Talgo of TGV, met uitzondering van de toeslag voor reservatie of voor slaappleaatsen.

Prijzen heen en terug vanuit elk Belgisch station naar de volgende grensstations: Roosendaal 480 F, Wezet (Visé) 320 F, Sterpenich 1.000 F, Gouvy 600 F, Quévy 500 F, Blandain 340 F en Aachen 780 F. Euro Domino is te koop van 1 mei 1990 tot 30 april 1991, met een „hoogseizoen tarief” tussen 15 juni en 31 augustus 1990.

Afhankelijk van gekozen landen, klasse en seizoen variëren de prijzen van 570 F (Luxemburg tweede klasse laagseizoen) tot 9.270 F (Zweden, eerste klasse hoogseizoen).

Een voorbeeld ter illustratie: vanuit België met een Euro Dominokaart voor Duitsland en Oostenrijk: 780 + 3.720 + 2.820 = 7.320 F in tweede klasse, laagseizoen; 780 + 4.550 + 3.470 = 8.800 F in tweede klasse, hoogseizoen.

In het juli-nummer geven wij een overzicht van alle mogelijke reductiekaarten, Tourrail-, toeristen- en andere kaarten, vakantie-, jeugd-, toeristen- en andere „passes”, geldig in verscheidene Europese landen.

Luc Couscheir

* „Zappen” is een uit de Verenigde Staten afkomstige TV-term: met behulp van de afstandsbediening van het ene naar het andere TV-kanaal „wippen”.

Evenementen op en om het spoor

MILKA-PAUSE: RENDEZ-VOUS!

Met de welwillende medewerking van de Firma **Jacobs-Suchard** nodigen **Rail-Revue** en **Tram 2000** alle tram- en busfanaten uit op een rendez-vous van de MILKA-bussen STIL 236 en MIVB/STIB 8136 en MILKA-tram MIVA 2051, treffen dat doorgaat in Antwerpen op **zaterdag 14 april 1990**. Bijeenkomst te Zurenborg, Draakplaats, omstreeks 11 uur. Mogelijkheid tot fotograferen op diverse plaatsen in de stad. Middagpauze in het stadscentrum,

einde omstreeks 14.30 u. Indien de omstandigheden het toelaten, worden eventueel met de beide autobussen nog enkele bijkomende fotohaltes voorzien.

Deelname in de kosten: 50 F per persoon.

Gezien de fotohaltes in het stadscentrum, verzoeken wij de deelnemers de aanwijzingen van de inrichters strikt na te leven!

125 JAAR STATION TE ST.-KATELIJNE-WAVER

Op 1 juni e.k. zal het 125 jaar geleden zijn dat te St.-Katelijnne-Waver voor de eerste maal een trein stopte. Deze verjaardag wordt door de heemkundige

kring „Erf en Heem” passend gevierd. Van 1 april tot 6 mei zal in het heemkundig ontmoetingscentrum „Midzeelhoeve” (in de omgeving van het station) een tentoonstelling rond dit thema doorgaan. Deze tentoonstelling is gratis toegankelijk op elke zon- en feestdag tijdens de vermelde periode. Openingsdagen van 13 tot 20 uur. De NMBS verleent 40 of 60 % reductie op de treintickets om zich naar deze tentoonstelling te begeven. Een geleide rondleiding is voorzien om 15 uur. Speciale, gecommuniceerde rondleidingen kunnen op het nr. 015 / 31 57 47 aangevraagd worden. Ter gelegenheid van deze historische verjaardag wordt een boek uitgebracht, waarin de geschiedenis van de spoorwegen te St.-Katelijne-Waver en omgeving sinds 1836 tot heden op meer dan 100 blz. en met 80 foto's en illustraties beschreven wordt.

Vele van deze foto's en illustraties zijn historisch zeer interessant en meestal tot op heden nooit gepubliceerd.

GOEDERENSTOOMTREIN OP DE ATHUS-MAASLIJN

Op 28 april organiseert TSP (Toeristisch Spoorpatrimonium) een speciale fortorit met de legendarische 29.013. Ditmaal sleept de ons welbekende stoomloc geen reizigerstrein maar een heuse goederentrein, zoals die in de 50-er jaren dagelijks te zien waren op de Belgische sporen. Vanaf Dinant wordt de goederentrein met een fotobus gevolgd. De deelnemers worden met een speciale trein, gesleept door de enige groene 51-er, naar Dinant gebracht. De terugrit vertrekt vanuit Bertrix. Inschrijvingen en inlichtingen op volgend adres: Toeristisch Spoorpatrimonium, Eglantinenlaan 15, 1150 Brussel.

MEMORIAL DIESELLOC TYPE 204 (REEKS 54) NAAR KEULEN

Op 26 mei a.s. organiseert TSP (Toeristisch Spoorpatrimonium) een herinneringsrit van Brussel Zuid naar Köln. Deze rit wordt ingelegd in de stijl van de 50- en 60-er jaren (tegelijkertijd wordt te Köln de S-bahn geopend). Verschillende fotostops zijn voorzien, zowel op Belgisch als op Duits grondgebied. Een hoogtepunt in dit programma worden ongetwijfeld de Belgische diesellocs op de Hohenzollernbrücke te Köln, met in de achtergrond de Kölner Dom. Te Köln zijn eveneens een grote materieelshow en wellicht rondritten op de S-bahn voorzien.

Inlichtingen en inschrijvingen: Toeristisch Spoorpatrimonium, Eglantinenlaan 15, 1150 Brussel.

De **BOND VAN TREIN-, TRAM- EN BUSGEBRUIKERS (BTTB)** richt excursies in die ook openstaan voor niet-leden. De eerstkomende excursies zijn: - maandag 16 april 1990 (Paasmaandag): bezoek aan het tramnet van Charleroi en La Louvière met bijzondere aandacht voor de oostelijke premetrotakken naar Gilly en Châtelet; - zaterdag 28 april 1990: bezoek aan Rijsel met bezichtiging van de auto-

matische metro (VAL) en zijn centrale stuurpost, de tramlijnen van en naar Roubaix en Tourcoing (inclusief het tramdepôt) en het Rijkselsetrammuseum; - maandag 4 juni 1990 (Pinkstermaandag): rondrit op het panoramisch stadsnet van Verviers (STIV) en doorheen de Oostkantons;

- zaterdag 7 juli 1990: naar Noord-Frankrijk met de trein De Panne-Duinkerke; dit jaar bezoeken we, naargelang de mogelijkheden, St.-Omer of Calais. Inlichtingen bij de BTTB, Diestsevest 82, 3000 Leuven, tel. 016 / 23 94 65.

STOOMSPOORLIJN DENDERMONDE - PUURS rijdt in 1990 op zaterdagen 7 juli en 15 september en op zondagen 8, 15, 22, 29 juli en 5, 12, 19 en 26 augustus. Versterkte dienstregelingen op 7 en 8 juli (Weekeinde van de Trein in Puurs) en op 15 september (Puurse Kermismarkt).

Dienstregeling 1990:

Baasrode-Noord - Sint Gillis: 13.15 u
Sint Gillis - Puurs: 13.35 en 17.10 u
(Baasrode-Noord - Puurs: 13.55 en 17.30 u)

Puurs - Sint Gillis: 15.40 en 18.05 u
Sint Gillis - Baasrode-Noord: 19.05 u.
Bovendien richt BVS, samenwerkend met rederij Reko, op verzoek gekombineerde boot/treintochten in voor groepen van 50 tot 90 personen. Deze excursies zijn mogelijk tussen Dendermonde, Baasrode, Bornem, Temse, Hingene en Rupelmonde, samen met een rit op de SDP. In 1990 is deze combinatie mogelijk op de zaterdagen en de zondagen in mei, in juni (2 juni uitgezonderd) en in september (behalve op 8,9 en 22 september), evenals op de weekdagen in juli en augustus.

Info: vzw BVS, Ten Berg 101, B-9300 Aalst, tel. 053 / 70 38 37 (18-21 u) en op de hiervoor vermelde normale exploitatiedagen in station Baasrode-Noord, tel. 052 / 33 02 23.

• Ter gelegenheid van het tweede „Weekend van de Trein” organiseert de vzw BVS, uitbaatster van Stoomspoorlijn Dendermonde - Puurs, op zaterdag 7 juli 1990 een eerste **grote modeltreinruilbeurs**.

Dit gebeuren gaat door in de lokalen van het St.-Jan Berchmansinstituut, Schuttershofstraat 17, Puurs en zal doorlopend toegankelijk zijn van 10.30 tot 17 u. Tafels worden verhuurd tegen 300 F (65 x 160 cm) en reserveren is noodzakelijk tegen 15 juni.

Alles wat met de modeltreinhobby te maken heeft is welkom. Per tafel zijn twee gratis consumpties voorzien.

Reservaties en/of info: vzw BVS, station Baasrode-Noord, Fabrieksstraat 118, 9130 Baasrode. Tel. 052 / 33 02 23 (zaterdag) of 053 / 70 38 37 ('s avonds).

MODELSPORSHOW ZEELAND

Dit jaar houdt de Modelspoorvereniging Zeeland weer een show. Er zijn drie banen te zien welke uit module's zijn opgebouwd: twee banen in schaal HO waarvan één een Märklinbaan; derde baan is in schaal N. Op alle banen werkt

een automatisch blokstelsel dat door de leden zelf is ontwikkeld. Tevens zal er een computer-gestuurde Märklin-Digitaal showbaan zijn, zowel volautomatisch als handbediend. Er is ook Live-steam in schaal 1. Verder worden diverse video's getoond.

De show wordt gehouden in Hotel Walcheren te Koudekerke en is per bus bereikbaar:

- vanaf Middelburg, met lijn 58 (station NS) of lijn 53 (busstation nabij NS)
- vanaf Vlissingen (boot NS lijn 56, dan overstappen op lijn 58).

Openingstijden: zaterdag 12 en zondag 13 mei 1990, van 10 tot 17 uur.

Toegangsprijs: volwassenen f 2,50; kinderen van 4 t.e.m. 12 jaar f 1,00.

Foto voorpagina: *Ir. Pierre de Meyer vervolgt zijn verhaal over de Gentse tramwegen en begint in dit nummer het belangrijke hoofdstuk over de drieassers. Onze historische kleurenprent toont het sindsdien afgevoerde drieassige MIVG-motorrijtuig 333 naast een opvolger, PCC-car nr. 16. Het beeld ontstond aan de Muide, tijdens de afscheidsrit van de drieassers op 30 maart 1974. Dia Charles Smits, verzameling Alain Janmart.*

Foto achterpagina: *Turnhout, De Merodelei, augustus 1960.*

Metalen standaardmotorrijtuig 10091 met houten koersbord lijn 41 (Antwerpen - Turnhout) rijdt richting Turnhout Markt. De De Merodelei is intussen heraangelegd en het fabrieksgebouw rechts heeft plaats gemaakt voor nieuwbouw en winkels. Het motorrijtuig 10091 werd op 21 februari 1935 in dienst gesteld en behoorde tot de reeks 10078-10092, gebouwd bij Baume et Mercier. Het rijtuig werd in 1962 gesloopt. Foto Eric Keutgens.

Dit nummer van Rail-Revue kwam tot stand dankzij de medewerking van de NMBS, De Mijlpaal, J. Cohn, L. Couscheir, P. de Meyer, M. De Schutter, J. Dingemans, A. Hermans, P. Jacobs, A. Janmart, P. Justens, E. Keutgens, J. Mahieu, R. Mardaga, E. Morbè, L. Schruers, C. Smits, W. Temmerman, B. Vancreaynest, G. Van Meroye, J. van Olmen, J. Veen



ANTWERPEN DEURNE 41 OOST-ALLE TURN OUT

OMNIBUS

SPEDA CHAUDONET

10091