

RAIL-REVUE

met gratis LOSSE kleurenposter



Driemaandelijks tijdschrift voor de tram- en treinhobby

Tweede jaargang - Nr. 5 - juni 1986 - ISSN 0773-0713

Prijs per nummer 135 F

150 JAAR SPOORWEGEN IN ANTWERPEN - DE DUBBELDEKRIJTUIGEN M5 - HET VOORMALIG NMVB-WERKHUIS TE TURNHOUT - DE RHEINGOLD - PCC-TRAMWAGENS BIJ DE NMVB - MIVA : SPECIALE RIJTUIGSCHILDERINGEN

RAIL-REVUE

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

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

Prijs per nummer : België 135 F, Nederland f 8, Luxemburg 165 F, andere landen 175 F

Abonnementen : België 500 F, Nederland f 30, Luxemburg 620 F, andere landen 650 F per 4 nummers

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

Nederland : bankrekening 17.99.68.815 (voor postrekeninghouders giro 45544 t.n.v. Rabo-Bank 's Gravenhage, ten gunste van genoemde bankrekening) t.n.v. J. Oskam, postbus 91604, 2509 EE 's Gravenhage

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 één 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 : M. Delie, P. Jacops, J. Van Olmen (spoorwegen), E. Keutgens (tram), J. Engels (modelbouw), C. Smits (autobus)

Medewerkers : H. De Bleser, M. Delie, C. Happaers, K. Hoggett, E. Keutgens, J. Mahieu, E. Morbé, M. Peeters, E. Serneels, C. Smits, G. Van Meroye, J. Van Olmen, A. Veys, R. Vissers

Fotografen : G. Cuyt, M. Delie, J. Engels, A. Hermans, T. Heylen, E. Keutgens, R. Mardaga, G. Van Meroye

Coördinatie : G. Cuyt

Photosetting :

Fotozetterij Jorissen, Schoten

Selektie kleurendruk :

Fotogravure Vergouts, Wommelgem

Druk en verspreiding :

Monopress, Borgerhout

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

Lering trekken

Wanneer wij op de zonnige 1 mei-dag 1986 deze bijdrage aan het papier toevertrouwen, hebben bijna 30% van onze lezers de antwoordkaart m.b.t. onze opiniepeiling teruggestuurd. Dit verbazend hoog aantal reacties bewijst de interesse, die door de spoor- en tramvrienden voor Rail-Revue wordt opgebracht, zeker indien men rekening houdt met de omstandigheid, dat de lezer gevraagd werd, zelf de antwoordkaart te frankeren.

Wat valt er uit de resultaten van deze enquête te leren ?

Als 13 lezers op 100 onze zwart-wit fotografie matig vinden en 58 van oordeel zijn dat ze goed is, dan moet er op dit vlak dringend iets veranderen. Wijzelf zijn niet altijd zo gelukkig geweest met de kwaliteit van sommige recente foto's - dit dient verbeterd. Voor historische opnamen en voor modelbaan-prints vragen wij om uw begrip : bij historisch werk zijn de originelen niet steeds zo goed als wij het zouden wensen, voor modelbaan-fotografie beschikt nog niemand van ons over de noodzakelijke en dure apparatuur om tot betere resultaten te komen.

De kleurenposter blijft behouden, zoals dat door méér dan drie op vier lezers wordt verlangd. Wat meer is: ook de kleurenfoto vooraan op het omslag wordt een vaste waarde, ondanks de omvangrijke extra-kosten hieraan verbonden.

Het zou ons, in het bestek van deze bijdrage, te ver voeren iedere vraag en de daarop mogelijke antwoorden te ontleden. Wij kennen uw mening en we zullen er rekening mede houden !

Toch nog dit : de rubriek „Rail-aktueel” is er, op omzeggens algemeen verzoek, vanaf dit nummer terug.

Zeven op tien lezers blijken geen bezwaar te hebben tegen één bijdrage omtrent het buitenland.

De sportiviteit ten opzichte van de andere hobby-vrienden zegevierde over het eigenbelang : de meerderheid besliste dat één enkele bijdrage over autobussen kan behouden blijven.

Waar er, door bijna de helft van de lezers, méér bijdragen omtrent modelbouw en modelbanen worden gevraagd, plaatsen wij volgende kanttekening : het aantal van deze bijdragen kan nog bezwaarlijk worden verhoogd, doch wij gaan in de toekomst nog méér aandacht besteden aan de specifiek Belgische trein- en trambaan. Technische lektuur omtrent modelbouw zal daarentegen strikt beperkt blijven.

Onze opiniepeiling heeft ook een aanzienlijke hoeveelheid lezerspost opgeleverd. Voor zover dit voor ons tijdschrift van belang is, komen wij hierop in dit en in het volgende nummer van Rail-Revue terug.

Tenslotte danken wij alle deelnemende lezers die ervoor zorgden, dat deze enquête een groot succes werd !

Rail-Revue

INHOUD

Lering trekken	blz. 2
150 jaar spoorwegen in Antwerpen	3
De dubbeldekrijtuigen M5	6
Het bekijken of het lezen waard...	10
Het voormalig NMVB-werkhuis te Turnhout	11
De Rheingold	15
De PCC-tramwagens bij de NMVB	18
Autobus „Central”	21
Verenigingen in de kijker : de MSTB	22
Speciale rijtuigschilderingen bij de MIVA	23
Modelbaan-electronica : de rijstroomkonverter	24
Na de M2, de super M2	25
Spooragenda	27
Rail-aktueel	28



Het vroegere station Antwerpen-Oost omstreeks 1898. Rechts bemerkt men de reeds opgerichte koepel, die later deel zal uitmaken van het gebouw Antwerpen Centraal. Eveneens rechts, iets lager, is nog net een paardetramwagen van de „S.A. des Tramways Nationaux” te zien, omwille van de gevoerde publiciteit „Odoltrams” genaamd. Het gebouwtje achter de fraaie lantaarnpartij is een „Chalet de Nécessité”, iets wat wij nu een toiletgebouw noemen. Het houten stationsgebouw verhuisde enkele jaren later naar Dendermonde. Verzameling L. Huet-Corthals.

150 jaar spoorwegen in Antwerpen

ANTWERPEN-CENTRAAL

Geschiedenis

De eerste trein in ons land reed in 1835 tussen Brussel en Mechelen.

De verbinding Mechelen-Antwerpen kwam tot stand op 3 mei 1836. Het Antwerpse station van toen kreeg de naam Borgerhout-bij-Antwerpen.

In 1838 werd de lijn Antwerpen-Ans in gebruik genomen en in 1843 de volledige verbinding Antwerpen-Keulen. Men noemde deze de „IJzeren Rijn”, omdat ze de Schelde met de Rijn verbond. Op de huidige Ankerrui te Antwerpen werd daarvoor een goederenstation gebouwd, dat „Gare Principale” heette. Dit station werd met „Borgerhout” verbonden langs het stadscentrum.

„Borgerhout” werd echter vlug te klein en daarom werd in 1854 op dezelfde plaats een nieuw station opgericht met de naam „Antwerpen-Oost”.

Bijna 20 jaar later werd het spoor

tussen het goederenstation „Gare Principale” en „Antwerpen-Oost” opgebroken omdat het de snel uitbreidende stad teveel was gaan hinderen. In plaats daarvan kwam er een nieuw spoor, dat in een grote boog rond de stad werd aangelegd, waardoor Antwerpen-Oost een eindstation werd.

Daar Antwerpen bleef uitbreiden moesten de spoorwegen vervolgens op verhoogd niveau worden aangelegd. Op 15 juli 1898 was dat een feit geworden en gelijktijdig werd ook de monumentale koepel boven de sporen in gebruik genomen. Op dezelfde plaats als beide voorgaande stations kwam Antwerpen-Centraal in dienst op 11 augustus 1905. De plannen voor dit gebouw werden getekend door de Bruggeling, architect Louis J.J. De la Censerie (geboren in 1835). Van de metalen koepel over de perrons mag worden aangenomen dat de plannen opgemaakt werden door ingenieur Van Bogaert. De grote hal van het stationsgebouw is

75 m hoog, de koepel boven de sporen 38 m (of 43 m boven het straatpeil). Het gebouw is samen met de metalen koepel geklasseerd als monument.

Na de strenge winter 1978-1979 werd ernstige scheurvorming vastgesteld in de vinalmontsteen waarmee de buitengevels bekleed zijn. Uit een onderzoek is gebleken dat het vervangen van deze steen de enige technische oplossing is voor dit probleem. Ook de koepel boven de sporen is aan grote herstellingen toe.

Voor de bescherming van de reizigers werden beveiligingsmaatregelen getroffen onder de vorm van afsluitingen en een steigerconstructie. De conserveringswerken zijn ondertussen gestart en zullen in de loop van de volgende jaren worden verdergezet.

Uitrusting

De zone beheerd door het huidige station Antwerpen-Centraal strekt zich uit over een lengte van 17 km en



De spoorwegkathedraal van de Scheldestad, Antwerpen Centraal, omstreeks 1930. Toen nog met ongeschonden voorgevel, zonder steigers en zonder beschermingsmaatregelen voor reizigers en ander volk. De tram- en autobussituatie op de voorgrond is interessant. Tramlijn 15 (motorwagen 323 met bijwagen 860) verdween intussen ondergronds en rijdt nu naar de Groenplaats. Tramlijn 17 (motorwagen 286 -?-) werd vervangen door een autobuslijn. Achter het tram-materieel bevindt zich een wagen van „Autobus Lux”. Archief E. Keutgens.

omvat kleinere stations en stopplaatsen zoals Antwerpen-Noorderdokken, Luchtbal, Antwerpen-Dam, Antwerpen-Oost, Berchem, Antwerpen-Zuid (reizigers), Mortsel, Mortsel-Oude-God en Mortsel-Deurnesteenweg.

Om er het zeer intens verkeer te verwerken zijn er in deze zone 286 wissels en 113 seinen, die van op 5 seinhuizen worden bediend.

Het station Antwerpen-Centraal zelf telt 10 perronsporen voor de aankomst en het vertrek van de reizigerstreinen. Om de treinstellen uit te wijken beschikt het station over 4 bundels met in totaal 42 sporen. Het is in deze bundels dat de rijtuigen een dagelijkse schoonmaakbeurt ondergaan en nauwkeurig worden nagezien onder oogpunt van veilig rijden. Antwerpen-Centraal is „thuishaven” van 186 rijtuigen.

Reizigers en verkeer

Op een gewone werkdag bedraagt het totaal van de aankomende, vertrekkende en overstappende reizigers in de zone ongeveer 50 000. Te Berchem zijn er dat al meer dan 22 000. Ze maken gebruik van 582 treinen.

Per dag worden te Antwerpen-Centraal aan de loketten meer dan 5 000 biljetten verkocht, worden de bagagekluizen 316 maal gebruikt en stalt men 340 fietsen.

Er vertrekken of er komen dagelijks meer dan 1 000 colli toe.

ANTWERPEN-DOKKEN EN STAPELPLAATS

Geschiedenis

Tot omstreeks 1840 bestond er voor de goedertransporten van enige omvang en over grotere afstanden geen andere mogelijkheid dan de waterweg. De opkomst van de spoorwegen heeft hieraan een grondige wijziging gebracht.

In 1843 werd door de lijn Antwerpen - Duitse grens, met aansluiting tot Keulen, de verbinding tussen

de Antwerpse haven en het Roer- en Saargebied verwezenlijkt.

In 1871 werd een conventie afgesloten tussen de Belgische Staat en de Stad Antwerpen, waarin werd beslist tot de oprichting van het station Antwerpen-Centraal, de Stuyvenbergstation, de Rijnstation en de Houtstation.

Sedertdien heeft de haven een enorme uitbreiding genomen waar de spoorwegen zich telkens hebben bij aangepast door de aanleg van sporen.

Uitrusting

Het station Antwerpen-D.S. telt ongeveer 900 km spoor. Hiermee worden 320 bedieningspunten bereikt, waarvan ruim 250 kaaien en 60 verbindingssporen.

Het havengebied is wat de spoorwegen betreft ingedeeld in 20 zones, secties genaamd. Deze omvatten elk een aantal kaaien, meestal deze van één havendok of tussen twee havendokken. Elk van die secties heeft een zogenaamde „achterkaaubundel”, waarin de wagens worden gerangeerd.

Interessant is te weten dat al deze secties een naam hebben, die ontleend werd aan stationsnamen uit het verleden, aan verre landen, aan scheepvaartlijnen en aan verdwenen dorpen, bvb. Alaska, Congo, Oordenen, Wilmarsdonk, enz.

Elk van die secties heeft één of meer rangerlocomotieven met bijbehorend personeel.

Het station heeft aan de Noorderplaats een belangrijk centrum voor de behandeling van stukgoedverkeer.



Oud en nieuw in Antwerpen Centraal. Motorstel 1935 naast een M5 stuurstandrijtuig. Stel 1935 reed ter gelegenheid van 150 jaar spoorwegen in Antwerpen, 4 mei 1986. Foto Max Delie.

Trafiek

In 1985 kwamen in de haven 360.000 beladen wagens toe en werden er 480.000 geladen. Als daarbij de aan- en afvoer van de ledige wagens wordt gerekend, dan komt dit neer op een totale jaarbeweging van circa 1.400.000 wagens.

Het ertsvervoer neemt hiervan bijna een derde voor zijn rekening.

Een groot aantal wagens wordt aan-gevoerd van of vertrekt per reeks naar het vormingsstation Antwerpen-Noord, maar een belangrijk aantal treinen wordt in de haveninstellingen zelf gevormd of komt daar rechtstreeks toe. Dat is ondermeer het geval voor het vervoer van ijzererts, petroleumprodukten, granen, containers, steenkolen, e.a. In de stukgoedinstallaties worden dagelijks ongeveer 8.000 zendingen, gewicht 300 ton, behandeld. Talrijke vrachtwagens zorgen voor het eindvervoer, namelijk de afhaling en de bestelling aan huis.

ANTWERPEN-NOORD

Geschiedenis

In 1924, toen het duidelijk werd dat de haven van Antwerpen bleef uitbreiden en dat de industrialisatie een grote vlucht zou nemen, werd besloten een vormingsstation aan te leggen.

Dit station zou als taak hebben de wagens naar en van de haven te triëren om er treinen of reeksen mee te vormen. Kortom, het zou een onontbeerlijk aantal bewerkingen aan de overbelaste haveninstallaties onttrekken.

Het werd opgericht in de Muysbroekpolder tussen de landelijke gemeenten Oorderen, Stabroek, Hoevenen en Ekeren. Het eerste gedeelte werd afgewerkt in 1929, het tweede in 1939.

Uitrusting

Het station Antwerpen-Noord bestaat uit twee bundelreeksen.

De treinen voor Antwerpen komen toe in bundel C1. Ze worden dan over een rangeerheuvel getrieerd naar de sporen van bundel C2. In deze bundel heeft elke havensectie een aangewezen spoor vanwaar de in reeksen gegroepede wagens naar de haven vertrekken.

De reeksen van de haven komen toe in bundel B1. Ze worden over een rangeerheuvel getrieerd naar de sporen van bundel B2. In deze bundel hebben de meest voorkomende bestemmingen van het hinterland een aangewezen spoor.



Tenslotte, onder de overweldigende koepel van Antwerpen Centraal, het fraaie nieuwe stuurstandrijtuig NS, bestemd voor de Beneluxdienst. Achter dit rijtuig een eerste klasse-wagen NS en een lok van de reeks 11. 4 mei 1986. Foto Max Delie.

De treinen voor binnen- en buitenland vertrekken vandaar of worden, in afwachting van hun vertrek, overgebracht naar wachtbundel B3. In 1985 werd bundel D, achterkaaibundel, in dienst genomen.

Het station is 5 km lang. Er liggen 200 km sporen en elk bundelspoor is ongeveer 600 m lang.

Negen seinposten komen tussen in de regeling van het verkeer.

Er is ook een werkplaats voor het herstellen van beschadigde wagens en voor het nazicht van hun veiligheidsuitrusting.

Trafiek

Gewoonlijk worden er op een weekdag 2.600 tot 3.000 wagens behandeld. Pieken van 4.000 wagens zijn geen zeldzaamheid.

Er zijn dagelijks ongeveer 50 treinen bij aankomst en evenveel bij vertrek. Verder zijn er 60 havenreeksen in de twee richtingen.

De rangeerlocomotieven zijn alle uitgerust met radioverbindingen. Hierdoor kan de verkeersregelaar zijn werk efficiënter leiden en zijn beslissingen vlugger doen uitvoeren.

Modernisering

De uitrusting van het vormingsstation beantwoordt niet langer meer aan het huidige wagenpark, aan de vereisten van het cliënteel qua vervoertermijn van de goederen en aan de hedendaagse verwachtingen inzake werkomstandigheden.

De NMBS voorziet dan ook een

modernisering en uitbreiding van de beide triërbundels. Een geïntegreerd rem- en triërsysteem zal de huidige manier van afremming van de wagens vervangen. Na de werken zullen nog 5 seinhuizen voor het verkeer in het vormingsstation en de triëring instaan. De werken zijn sedert enkele maanden in uitvoering.

De indienstname van het nieuwe systeem is gepland in 1988 voor wat de triëring van de trafiek naar de haven betreft en einde 1989 voor de trafiek richting binnenland.

Mechanisatie

In het kader van de uitbouw van een volledig gemechaniseerd beheer van het goederenverkeer heeft de NMBS computerinstallaties voorzien.

In de verschillende werkposten zijn verreschrijvers opgesteld die met de computer kunnen dialogeren en via dewelke de gegevens ingevoerd worden.

Aan de hand van door de verreschrijvers overgemaakte gegevens, volgt de computer alle bewegingen van de wagens, levert treinbulletins en -borderellen op en controleert de naleving van de belangrijkste voorschriften in verband met de veiligheid. Door die informatie wordt het mogelijk op ieder ogenblik vast te stellen in welk station of in welke trein een wagen zich bevindt.

(Publikatie van de NMBS naar aanleiding van de havenrondritten, gehouden op 3 en 10 mei 1986.)



Het nieuwe M5 dubbeldeksmaterieel, met vooraan een stuurstandrijtuig BDx. Foto Max Delie.

Nieuwigheid bij de NMBS :

De dubbeldekrijtuigen M5

Reeds meerdere jaren heeft de NMBS af te rekenen met het nijpend probleem van het pendelverkeer naar en van Brussel, voornamelijk in de Noord-Zuid-Verbinding, dat tijdens de piekuren het verzadigingspeil bereikt.

Hierdoor is het onmogelijk het aantal treinen op te voeren. De samenstelling der treinen kan niet vergroot worden wegens de beperkte perronlengten. Bovendien veroorzaken technische storingen bij verzadiging van de Noord-Zuid-verbinding vertragingen die zich op meerdere spoorlijnen laten voelen.

Vandaar dat de NMBS heeft uitgekeken naar een oplossing, die op buitenlandse netten reeds voldoende heeft geschonken. Het gaat hier om de inzet van dubbeldekrijtuigen, die bij gelijke treinlengte een gevoelige capaciteitsverhoging bieden.

De NMBS heeft de intentie om dit materieel „DUORIJTUIGEN” te noemen. De „DUOTREINEN”

zullen dus voortaan hun intrede doen in het Belgisch spoorwegland-schap.

Aangepast aan het Belgisch net

De Belgische constructeurs hebben zich geïnspireerd op de dubbeldektreinen die in Frankrijk worden gebruikt, voornamelijk op de naar het centrum convergerende lijnen van de Parijse voorstadsbediening. Ze hebben rijtuigen gebouwd, die beantwoorden aan bepaalde specifieke eisen van de NMBS, ondermeer in verband met het vrije ruimteprofiel. Omwille van hun grote capaciteit - 142 zitplaatsen in eerste klas en 146 in tweede klas, met in beide gevallen tot 160 staanplaatsen - zijn deze rijtuigen voorzien van brede toegangsdeuren en ruime platformen, waardoor het in- en uitstappen der reizigers vlot kan gebeuren en te lange stilstanden in de stations kunnen worden vermeden.

De binneninrichting

Alhoewel twee niveaus moesten worden aangebracht binnen de grenzen van het vrije ruimteprofiel en ondanks enkele technische noodwendigheden, konden deze rijtuigen comfortabel worden ingericht. Het was nochtans niet mogelijk de volledige uitrusting aan te brengen die men in klassieke rijtuigen aantreft. Zo bijvoorbeeld was het door de beperkte hoogte van de beschikbare ruimte praktisch uitgesloten bagagerekken te voorzien. De verlaging van de rijtuigvloer ten opzichte van het spoor, die nodig was om de twee niveaus te kunnen realiseren, heeft bovendien tot gevolg gehad dat alle leidingen voor de verwarming en de ventilatie in het rijtuig dienden ondergebracht. Vandaar de aanwezigheid langsheen de wanden op het onderste niveau van de hiervoor vereiste kokers.

Teneinde het in- en uitstappen van de reizigers op een vlotte wijze te laten geschieden werd geopteerd voor twee trappen, de ene stijgend en de andere dalend. Om dezelfde reden werden er geen deuren voorzien tus-

sen de platformen en de reizigers-afdelingen.

De zoldering van beide niveaus komt lager dan in andere rijtuigen, maar door het gebruik van glanzende verf wordt een indruk van grotere ruimte bekomen. Op de bovenverdieping doet het interieur wat vreemd aan door de schuine plaatsing van de vensters. Deze specifieke kenmerken van de rijtuigen M5 voldoen aan het NMBS-ruimteprofiel, en zo kunnen deze rijtuigen op alle lijnen van het net rijden.

Door een identieke constructie van de rijtuigkasten van eerste en tweede klas, was een vereenvoudiging van de studies mogelijk, met een vermindering van de aankoopkosten als gevolg. In beide klassen is hierdoor de afstand tussen de zetels gelijk en het onderscheid tussen beide komt daarom slechts tot uiting in de zetelbekleding. In eerste klas is hiervoor geopteerd voor stof, waarbij de zetels ook van armsteunen zijn voorzien, terwijl in de tweede klas hetzelfde kunstleder is gebruikt, dat reeds in de M4-rijtuigen zijn deugdelijkheid heeft bewezen. Het feit dat er in tweede klas slechts 4 zitplaatsen (2 + 2) in de breedte zijn i.p.v. 5 (2 + 3), zoals in het andere materieel dat in de binnenlandse dienst wordt gebruikt, zal door de reizigers zeker gewaardeerd worden.

In het stuurstandrijtuig is er een afdeling toegankelijk voor een mindervalide in een rolstoel. Hier zijn de gewone zetels vervangen door klapstoeltjes. Dit is een nieuwigheid voor het Belgisch net.

Teneinde het afvoeren van de rook uit een rokersafdeling te vergemakkelijken zonder hinder voor de niet-rokers, zijn deze afdelingen steeds op het hoogste niveau voorzien. Op dit niveau zijn er echter steeds twee afdelingen, zodat er ook voor niet-rokers plaatsen konden voorbehouden worden.

De verdeling der plaatsen is daarvoor als volgt :

Iste klas rijtuig :

142 zitplaatsen, waarvan 33 voor rokers en 109 voor niet-rokers, 160 staanplaatsen;

2de klas rijtuig :

146 zitplaatsen, waarvan 33 voor rokers en 113 voor niet-rokers, 160 staanplaatsen;

Stuurstandrijtuig (2de klas) :

121 zitplaatsen, waarvan 33 voor rokers en 88 voor niet-rokers, 143 staanplaatsen.

De uitrusting

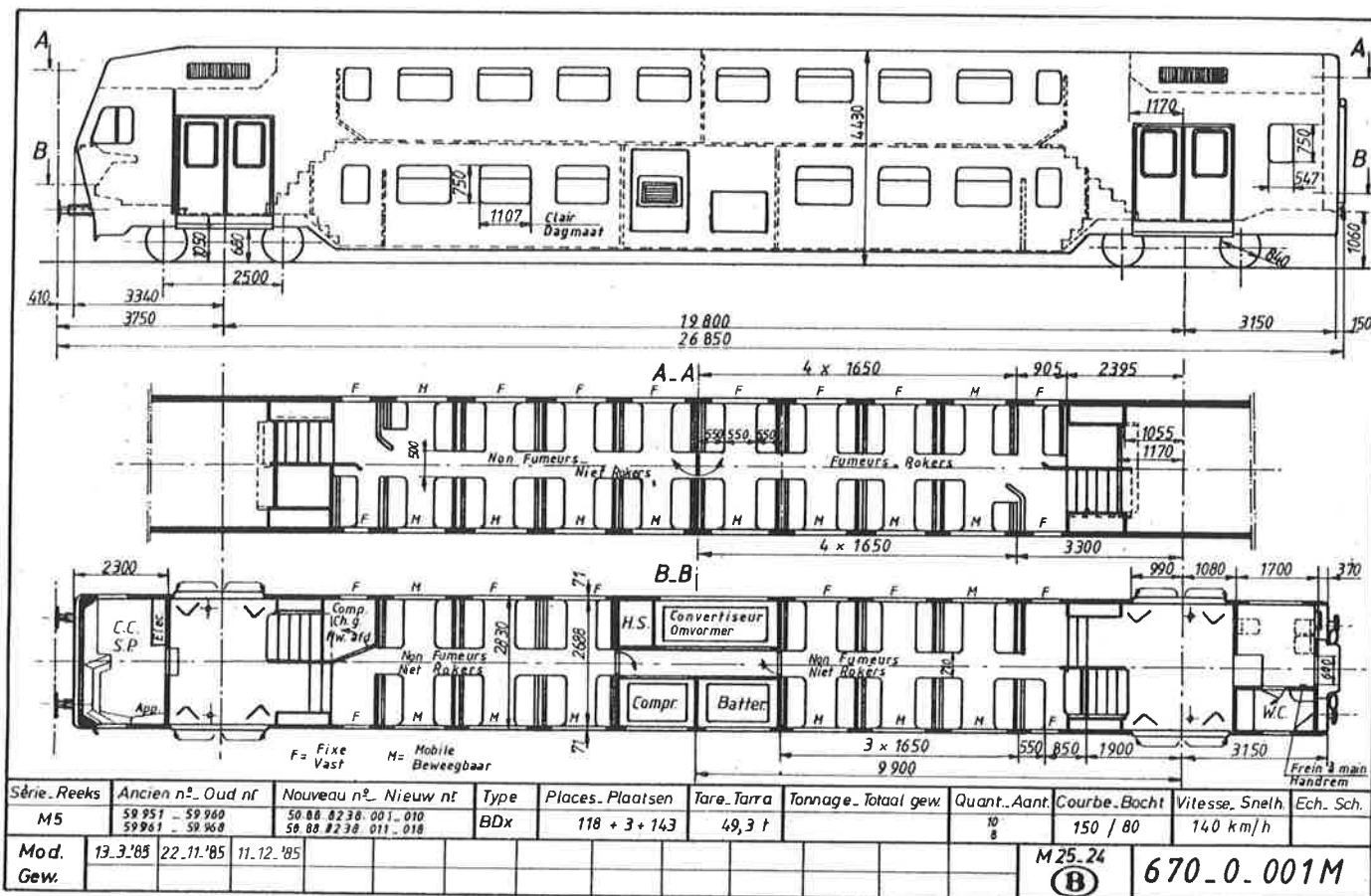
Alhoewel luxe in deze rijtuigen is geweest, is er toch naar gestreefd om ze zo aangenaam mogelijk aan te kleden.

De verlichtingsarmaturen zijn aangebracht boven de vensters, langs beide zijden en over de volledige lengte van het rijtuig, waardoor een verlichtingssterkte van 550 lux op normale leeshoogte wordt bekomen. Dit is één derde meer dan in de eerste klasse rijtuigen M4.

Vermits de aangewende room- en topaaskleuren in deze laatste rijtuigen in de smaak van het publiek vielen, zijn ze ook in de nieuwe rijtuigen voor de decoratie gebruikt. Door het aanwenden van een rode kleur voor o.m. de deurklinken, trapleuningen en verlichtingsarmaturen en van een oranje-rode kleur voor de gordijnen wordt het geheel nog opgevrolijkt. Aan weerszijden van de gordijnroede is er een kleerhanger voorzien, die inzake vorm speciaal werd bestudeerd.

De ramen, waarvan het merendeel gedeeltelijk kan geopend worden door het draaien aan een krukje, zijn voorzien van dubbel en thermisch isolerend glas.

Voor de verwarming en de verluchting wordt gebruik gemaakt van pulserende lucht, die wordt aangevoerd via luchtmondingen op vloerhoogte. De regeling ervan kan op de beide niveaus gebeuren op basis van de binnen- en buitentemperaturen. In de tweede reeks M5-rijtuigen zal deze regeling gebeuren door middel





Lok 2113 met een sleep dubbeldekrijtuigen, even voor het binnenrijden van Aarschot, 19 april 1986. Foto R. Mardaga.

van micro-processoren, waarbij een eventuele storing, zelfs van voorbijgaande aard, in geheugen kan geregistreerd worden om het onderhoud sneller en accurater te kunnen uitvoeren.

Een bijzondere zorg is tevens besteed aan de akoestische en termische isolatie van de rijtuigen.

Een geluidsinstallatie behoort eveneens tot de uitrusting, waardoor het mogelijk is om mededelingen te doen aan de reizigers, om de verbinding te realiseren tussen de bestuurder en de treinchef, alsook om in een iets verdere toekomst, wanneer de radio-verbindingen tussen de treinen en de verkeersleidingscentra operationeel zullen geworden zijn, het contact tussen het treinpersoneel en de verkeersleiding te verwezenlijken.

De draaistellen

Gelet op de grote capaciteit van deze rijtuigen moest er inzake ophanging rekening gehouden worden met belangrijke belastingsverschillen tussen ledige en beladen toestand. Een pneumatische ophanging was daarvoor aangewezen. De perslucht die voor dergelijke ophanging vereist is wordt geleverd door de lokomotief, maar in het stuurstandrijtuig is eveneens een compressor geïnstalleerd, die voor deze opdracht kan ingeschakeld worden. De schijfremmen die op deze bogies werden geïnstalleerd, laten snelheden toe tot 140 km/u. Omwille van de verlaagde vloer van de rijtuigkast hebben de wielen, waarmee het onderstel is uitgerust een kleinere diameter dan normaal. De kwaliteit van de onder-

stellen is een voorname factor voor het reizigerscomfort.

De bestelling van de bogies waarmee de rijtuigen M5 zijn uitgerust werd geplaatst bij de tijdelijke vereniging BREC - ABT (Belgian Railway Equipment Company & Ateliers de Braine-le-Comte et Thiriau Réunis).

Het stuurstandrijtuig

Om rangeringen voor frontverwisseling van de lokomotieven in de eindstations te vermijden, vanwege het ermee gepaard gaande tijdverlies, laat men de dubbeldekrijtuigen

als trek- en duwstellen rijden. Dit houdt in dat men een lokomotief heeft aan het ene eind van het stel en een stuurstandrijtuig aan het andere eind.

Als gevolg van de verlaging van de rijtuigvloer, die nodig was om de twee niveaus te kunnen inbouwen, werd de apparatuur, die normaal onder de vloer is bevestigd, in het stuurstandrijtuig geconcentreerd. Er werd hiervoor een rijtuiggedeelte speciaal uitgerust met toegangsmogelijkheden zowel langs de buitenkant als langs de binnenkant van het rijtuig. Binnen deze ruimte werden ondergebracht: de batterijen voor de laagspanning, de compressor en de statische convertor. Deze laatste wordt gevoed met 3000 Volt gelijkspanning en levert de nodige energie op 380/220 Volt wisselspanning die nodig is voor de verlichting en de verwarming van het stel. Deze convertor heeft een vermogen van 65 kW, waardoor samenstellingen van 10 rijtuigen per treinstel mogelijk zijn.

De stuurpost is afgekeken van de meest moderne lokomotieven. Het is van hieruit dat de stuurbevelen via elektrische leidingen naar de lokomotief aan het andere eind van de trein worden verstuurd.

Tenslotte is er in het stuurstandrijtuig eveneens een ruimte voor de bagage alsook een dienstlokaaltje voor de treinchef.

Inzet in de P-treinen

Omwille van hun vervoerscapaciteit zijn deze rijtuigen zo goed als voor-



Een dubbeldektrein tijdens de havenrondritten ter gelegenheid van 150 jaar spoorwegen in Antwerpen. Antwerpen-Noord, 3 mei 1986. Foto Max Delie.

bestemd voor het pendelverkeer (P-treinen) en niet voor het Intercity-verkeer.

Zo zullen meerdere P-treinen van de huidige treindienst worden samengesmolten tot een kleiner aantal dubbeldektreinen, dit om de regelmaat tijdens de piekuren in het Brusselsse te verhogen. Een belangrijke vertragingsoorzaak is immers gelegen in het groot aantal treinen tijdens de piekperiodes.

Bovendien zal de dubbeldekker ingezet worden voor enkele overbelaste pendeltreinen, omdat hij een grote vervoerscapaciteit bezit, zelfs met een kleinere treinlengte.

Vermits de pendeltreinen slechts op het eerste deel van hun traject, bij vertrek uit Brussel tijdens de avondpiek - of op het laatste deel van hun traject naar Brussel tijdens de morgenpiek - volledig bezet zijn, is het mogelijk ook de dubbeldektreinen die hen zullen vervangen met voldoende zitcomfort door te laten rijden tot bestemmingen op grotere afstand. Zo wordt ook vermeden dat bij de inzet van deze nieuwe treinen het aantal overstappende reizigers groter zou worden.

Op welke lijnen ?

In een eerste periode, van juni 1986 tot juni 1987, zullen met het beschikbare materieel alleen gewone rijtuigstellen worden vervangen, zonder wijziging van de dienstregeling tijdens de piekuren. Vanaf juni 1987 zal met de inzet van 6 à 7 treinstellen, die dan beschikbaar zullen zijn, de dienstregeling van een tweetal lijnen aangepast worden. De keuze hiervan zal mede bepaald worden door de eerste gebruikservaringen die met het nieuwe materieel worden opgedaan. De inzet van de dubbeldektreinen zal slechts een definitief karakter bekomen na levering van de totale bestelling van de twee series van 65 eenheden, d.w.z. tegen half 1988.

Het gebruik van deze nieuwe rijtuigen is in principe te verwachten tijdens de punturen en wel op volgende axiale lijnen naar Brussel :

- Brussel - Leuven -
 - [Aarschot - Hasselt
 - [Landen [Hasselt - Genk
 - [Borgworm
- Brussel - Ottignies - Namen
- Brussel - Charleroi
- Brussel - Halle - Bergen

- Brussel - Halle - Edingen -
 - [Geraardsbergen
 - [Aat [Lessen
 - [Doornik
- Brussel - Denderleeuw -
 - [Aalst - Gent
 - [Zottegem - Kortrijk

Technische karakteristieken van de dubbeldekrijtuigen M5

	1ste kl.	2de kl.	2de kl. stuurrijt.
Constructeur	Spoorweg- en Metaalconstructies (B.N.)		
Aantal	Twee series van 65 rijtuigen		
Totale lengte	26,4 m	26,4 m	26,85 m
Gewicht	44 t	44 t	49 t
Aantal zitplaatsen : totaal	142	146	121
rokers	66	33	33
niet-rokers	76	113	85 (+ 3 klapstoelen)
Aantal staanplaatsen	160	160	143
Bogie :			
type	y 36 P	y 36 P	y 36 P + y 36 Px (S.P)
gewicht	5,8 t	5,8 t	5,8 t + 5,9 t
wieldiameter	840 mm	840 mm	840 mm
secondaire ophanging			pneumatisch
Maximum snelheid			140 km/u
Schijfrem			Oerlikon E St 3f
Energievoorziening (BDX-rijtuig)			statische omvormer ACEC
vermogen			65 kW
ingangsspanning			3000 V DC
uitgangsspanning			24 V. DC (13,5 kW)
Batterij (BDX-rijtuig)			380 V AC, 50 Hz (51,5 kW)
Verwarming			3 fasen + neutrale
type			320 Ah - 24 V
vermogen			cadmium - nikkel
luchtdebiet			elektrisch
regeling			luchtinblazing onder de zetels (van Manta-Friedmann)
			2 x 26,4 kW op 3000 V DC
			2 x 1000 m ³ /u in normale dienst
			2 x 2000 m ³ /u tijdens de zomer
			BBC

Vergelijking met klassieke rijtuigen en motorstellen

	M5 1 ^e en 2 ^e kl.	M4 1 ^e kl.	2 ^e kl.	AM 80 1 ^e kl.	2 ^e kl.
Rijtuigbreedte	2 830	2 928	2 928	2 900	2 900
Zetelafstand (rug tot rug)	1 650	2 000	1 700	1 877	1 740
Afstand tussen de zitoppervl.	550	510	600	497	500
Diepte van het zitoppervlak	420	470	420	470	420
Breedte van de zetel (armsteunen niet inbegrepen)	472,5	480	433,5	480	457,5
Totale diepte van de zetel	550	720	550	690	620
Hoogte van de zoldering	1 949,5 (boven)	2 352	2 207	2 280	2 280
	1 954,5 (onder)				

(alle maten zijn opgegeven in mm)
(Persmededeling van de NMBS)

Spoorwegfilms op video

Stuur 1 internat. antwoord-coupon voor catalogus (NL : f 0,70 aan postzegels)

O. Schouwstra
P. Campersingel 83
9713 AE Groningen
Nederland

Het bekijken of het lezen waard...



Verzameling S. Cuyt.

De tram maakte de kust

„Geschiedenis van honderd jaar Kust-tramlijnen” door R. Vancraeynest

Eindelijk een standaardwerk over de kusttramlijnen...

Niet zomaar een geschiedenis van de tram die uiteraard de vele geïnteresseerden in binnen- en buitenland zal aanspreken...

Voor een groot deel ook de geschiedenis van onze talrijke kustplaatsen die door de tram van nietige dorpen tot mooie en aantrekkelijke badplaatsen zijn kunnen uitgroeien...

Daarom ook een onmisbaar werk niet alleen voor de kustbewoners, maar ook voor de talrijke vakantiegangers die, soms meer dan de kustbewoners zelf, voor de tram een boontje over hebben. De schrijver is geboren en getogen aan de kust en heeft van kindsbeen af persoonlijk kennis gemaakt met praktisch alle types rijtuigen die aan de kust hebben gereden. Zijn vader was bovendien in dienst geweest bij de maatschappij „Oostende-Littoral” en op de lijn Oostende-Diksmuide.

Inhoud : groei, bloei en aftakeling

In juli 1885 reed de eerste buurttram in België van Oostende naar Middelkerke. Wat er aan voorafging en wat er op volgde kunt U stap voor stap meemaken tot aan de eerste wereldoorlog. Verder : de rol van de tram tijdens de eerste wereldoorlog langs beide kanten

van het front; de stormachtige ontwikkeling en de electricaties rond 1930 tot in Adinkerke en bijna... tot in Duinkerke enerzijds, en tot in Sluis en Retranchement in Nederland anderzijds; het buiten dienst vallen van sommige lijnen zoals Veurne-Koksijde en Knokke-Retranchement, tijdens de tweede wereldoorlog. Tenslotte de na-oorlogse campagne van de gemeentebesturen tegen de tram met de afschaffing van alle lijnen behalve de ruggesgraat van het net : De Panne - Oostende - Knokke.

Rollend materieel

Mensen uit binnen- en buitenland, misschien meer dan de kustbewoners zelf, maakten tijdens hun vakantie kennis met de vele types motorrijtuigen en bijrijtuigen die hier in de loop der jaren hebben gereden : stoomlocomotieven, elektrische motorrijtuigen behorend tot een waaier van verschillende types; bijrijtuigen : open, half-open, gesloten; goederenwagens : open, gesloten, platte; wagens voor vervoer van renpaarden; ladderwagens; ketelwagens; enz...

Zonder in technische details te treden, werden vooral enkele kenmerkende uiterlijke verschijningsvormen beschreven. Een poging werd gedaan om in een bijvoegsel een volledige opsomming te geven van het rollend materieel.

Illustraties

Ter ondersteuning van de tekst werden zoveel mogelijk plattegronden van lij-

nen, stelplaatsen, loskaaien, enz. bijgevoegd. Waar het mogelijk was oude foto's of prentkaarten te vinden om de ligging van de tramlijnen - zo mogelijk met rijtuigen er op - aan te tonen, werd daarvan dankbaar gebruik gemaakt.

Een keuze van meer dan 100 zichten - waarvan vele nog nooit eerder werden gepubliceerd - uit alle kustplaatsen, van Veurne over Oostende naar Knokke en Brugge, zonder Sluis en Diksmuide te vergeten, maakt van het boek tevens een document van onschatbare waarde.

Technische gegevens

Geplastificeerde kaft 240 g/m² invertecoat.

208 blz. geïllustreerd met ong. 160 foto's en ong. 80 tekeningen, gedrukt op maco mat 100 g/m².

Formaat van het boek 21 x 29,7 cm.

Bindingswijze : garenloos.

Prijs : 1200 F + eventuele portkosten.

Verkrijgbaar door overschrijving op rekening 000-0516276-42 van de heer R. Vancraeynest, Blauw Kasteelstraat 103, B-8400 Oostende.

Het boek kan worden afgehaald bij de auteur na telefonische afspraak op nr. 059/70 62 56.

Portkosten : binnenland : 65 F/ex. gewone zending, 140 F/ex. aangetekende zending; buitenland : 190 F/ex. gewone zending, 270 F/ex. aangetekende zending.

Aan onze Nederlandse lezers

De buitensporige verhoging van de portkosten, door de Belgische postdienst toegepast vanaf 1 maart 1986, maakt het onmogelijk Rail-Revue nog langer rechtstreeks naar Nederlandse lezers te zenden. Dientengevolge wordt de verspreiding van Rail-Revue in Nederland, te beginnen met het nummer 5, integraal toevertrouwd aan „PS rail”, de Heer J. Oskam, postbus 91604, 2509 EE 's-Gravenhage. Onze Nederlandse vrienden vinden op blz. 2 van dit nummer de informatie die hun toelaat, losse exemplaren evenals abonnementen zonder enige onderbreking te verkrijgen en, wat belangrijk is, tegen een prijs die nauwelijks verschilt van de in België toegepaste. De Heer Oskam zal hen ook graag inlichten over de mogelijkheden, zich het tijdschrift aan te schaffen via de Nederlandse vakhandel.

Greep U er naast ?

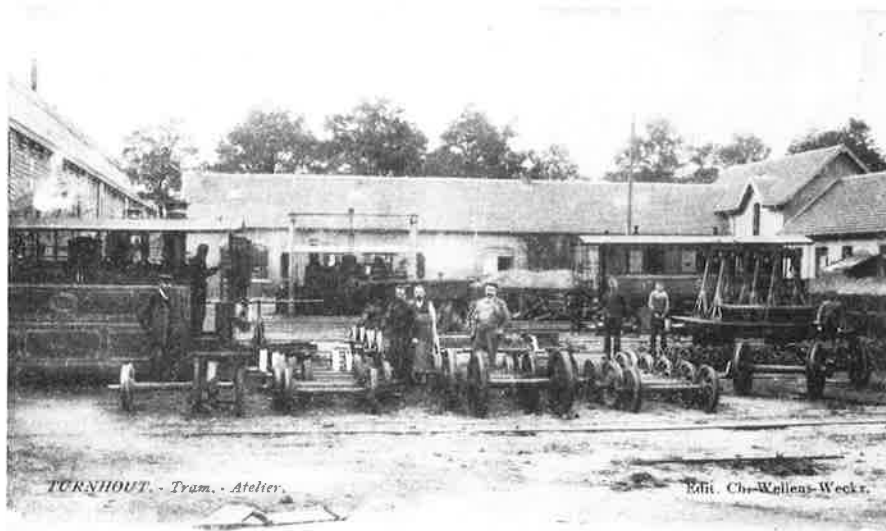
Vroegere nummers van Rail-Revue zijn nu nog verkrijgbaar !

Stort 135 F per gewenst exemplaar op KB 402-6008751-83 (Monopress, Borgerhout) en geef naam en adres op.

Toezending volgt langs de post !

Bijdragen tot de geschiedenis van de Buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen
Lijn Antwerpen-Hoogstraten-Turnhout

Het voormalig NMVB-werkhuis te Turnhout



Turnhout-Werkhuis, Binnenkoer. Zicht richting Antwerpsesteenweg. Opname gemaakt na 1901, gezien rechts op het dokument de nieuwe magazijnen staan afgebeeld.

De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (NMVB) legde de tramlijnen aan en liet het rollend materieel bij de Belgische nijverheid bouwen en stelde dan het nodige materieel ter beschikking van de exploitant.

Deze laatste stond dan ook in voor het onderhoud ervan.

De Antwerpsche Maatschappij voor den dienst van Buurtspoorwegen (ABS) exploiteerde sinds 1885 de buurtlijn Antwerpen - Hoogstraten-Turnhout en moest aldus ook instaan voor het onderhoud, zowel van de trambaan, als van het rollend materieel. Zij was aldus genoodzaakt een degelijk werkhuis voor onderhoud en herstelling op te richten en uit te bouwen.

Dat de maatschappij haar keuze voor de ligging ervan liet vallen op Turnhout lag voor de hand, want zij voorzag dat de hoofdstad van de Kempen het knooppunt zou worden van het tramnet.

Alzo kocht de ABS op 6 november 1886 van het echtpaar Joannes Baptista Geerts en Maria Vermeulen, landbouwers en herbergiers te Turnhout, een terrein van 1 ha 7 a 80 ca, gelegen ten noorden aan de steenweg naar Antwerpen, ten westen aan het eigendom Jaspers-Haeckx, ten oosten aan de baan naar het gehucht Lokeren en ten zuiden aan de oude baan (1).

Een tweede perceel vage grond, groot 11 a 89 ca, en gelegen naast het reeds verworven terrein, werd op 11

februari 1887 aangekocht van de heer Egidius Jaspers-Haeckx, rentenier te Turnhout (2).

In de maand mei 1887 is men volop bezig met de oprichting van de „kolossale” werkhuisen (3) en in januari 1888 liet de ABS in een rondschrijven aan een aantal industriëlen in de Stad Turnhout en omstreken weten dat zij de werkhuisen van de trammaatschappij ook ten dienste stelde van het publiek voor alle mechaniek-, smeders-, timmer-, metsel-, kasseiings-, schilder- en herstellingswerken.

Zij verklaarde goedkoop te kunnen werken gezien het werkhuis zeer goed ingericht was (4).

Een storm van protest ging op onder de ambachtslieden in het Turnhoutse want zij voelden zich bedreigd in hun bestaan.

De voorzitter van de ABS liet, om de gemoederen te bedaren, een brief publiceren waarin gemeld werd dat de omzendbrief alleen het doel had



Voetstuk van de hoge schoorsteen, oprichtingsdatum 1887, tijdens de afbraak in 1954. Foto Fr. Keutgens.

aan een bepaald aantal personen ter kennis te brengen dat de maatschappij zich ter hunner beschikking stelde „voor de uitvoering van zekere werken die bij andere nijveraars uwer stad niet zouden kunnen uitgevoerd worden” (5).

De ABS gaf de gebouwen van de werkhuisen te Turnhout in onderpand voor een bedrag van 80.000 F ten voordele van de NMVB om als exploitatiwaarborg te dienen (6).

Een overzichttekening van het werkhuisencomplex in 1897 geeft ons een duidelijk beeld van de inrichtingen (zie illustratie).

De ABS kreeg op 24 november 1899 van de Bestendige Deputatie van de Provincie de toelating om een installatie voor het produceren van elektriciteit te plaatsen.

Op 25 juli 1900 werd een schikking getroffen tussen de ABS en de NMVB, waarin bepaald stond dat de Nationale Maatschappij bij afloop van het verpachtingskontraakt de werkplaatsen te Turnhout, na expertise, zou kopen om ze eveneens te gebruiken als herstellingswerkhuis (7).

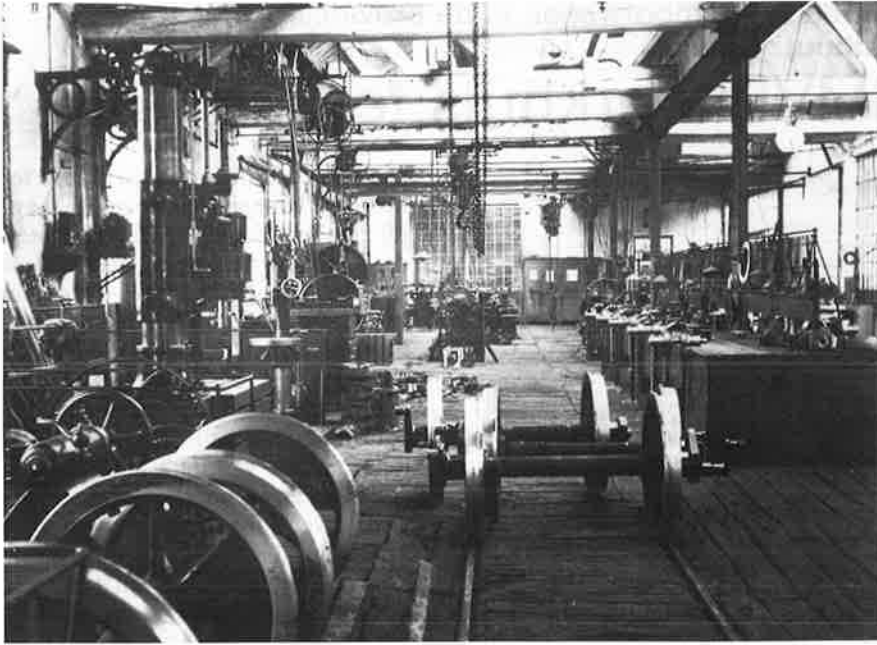
Tevens werd overeengekomen dat de NMVB voor het gedeeltelijk gebruikmaken van de installaties te Turnhout, voor het stallen van het rollend materieel van de groep, een jaarlijkse intrest van 3,5 % zou betalen aan de ABS op de som die de Nationale Maatschappij hierdoor had kunnen uitsparen door het niet bouwen van loodsen, kleine werkplaatsen en verbindingssporen.

Deze som werd in gemeenschappelijk overleg bepaald op 64.000 F.

De geplande vergroting van de installaties te Turnhout die de ABS, na goedkeuring van de Nationale Maatschappij, zou uitvoeren, mocht betaald worden tot een maximum bedrag van 64.000 F door middel van een afrekening op de door de ABS gestorte waarborgsommen in de kas van de Nationale Maatschappij om haar exploitatie te waarborgen.

De NMVB kon eisen dat de hypothecaire inschrijving ten haren voordele op genoemde Turnhoutse installaties zou verhoogd worden tot het beloop van bovenvermelde afnemings.

Indien de Nationale Maatschappij later zou overgaan tot het bouwen van nieuwe installaties, die op dit



Binnenzicht werkhuis, omstreeks 1912. Werkplaats van de paswerkers met draaibanken.

ogenblik niet gepland waren en die het mogelijk zouden maken het gebruik van de werkplaatsen voor het stallen van het materieel te verminderen of af te schaffen, zou de bovenvermelde jaarlijkse vergoeding vanzelfsprekend dienovereenkomstig verminderd worden. Voor de uitbreiding van de werkplaatsen kocht de ABS op 28 januari 1901 een bijkomend driehoekig terrein, gelegen langsheen de Oude

Gierleschebaan en palend aan haar terrein, groot 300 m², van de echtgenoten Aloysius Van de Reydt - Anna Maria Hendrickx, koopman te Turnhout (8).

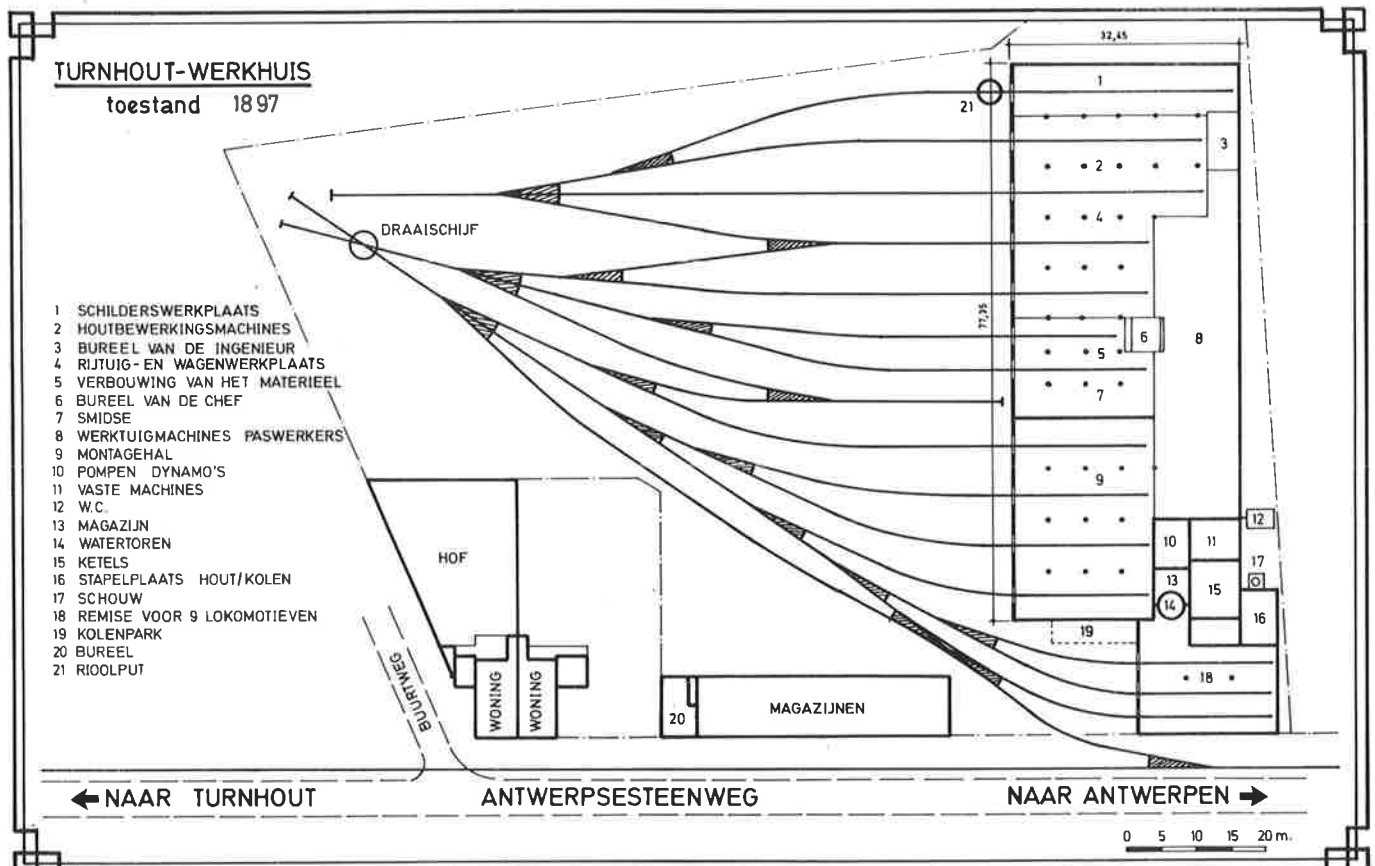
De Stad Turnhout verleende op 18 oktober 1901 de bouwtoelating voor het optrekken van gebouwen, alsook voor de vervanging van de houten afsluiting langsheen de Antwerpsesteenweg door een afrastering in „getrokken ijzer” (9).

Als we de situatieschets van 1897 vergelijken met deze van 19 december 1906 (10), dan stellen wij vast dat de volgende wijzigingen werden aangebracht :

- omvorming en vergroting van het bureau - 20 - tot magazijn
- toevoeging naast de magazijnen van twee lokaaltjes - kant Antwerpsesteenweg
- aanpassing van de montagehal
- toevoeging van een loods ter hoogte van de smidse - 7
- op het aangekochte terrein, oprichting van een schrijnwerkerij door vergroting van de schilderwerkplaats - 1.

Op 12 april 1910 diende de ABS een verzoekschrift in om de bouwtoelating te bekomen voor het oprichten van een huis met inrijpoort en het verhogen met een verdieping van een gebouw langs de Antwerpsesteenweg. Zij verkreeg de machtiging op 24 april 1910 (11).

Nog in hetzelfde jaar ging men over tot de bouw van deze woning naast de reeds bestaande, gelegen tussen de hoekwoning en de magazijnen. Het was in feite een vergroting van de directeurswoning door toevoeging van leefruimte en slaapkamers. In de herdenkingsbrochure van de ABS van 1911 krijgen we een bondige beschrijving van het werkhuisenkompleks : „Voor dat men de stad bereikt ontmoet men, rechts van den steenweg de werkhuisen van



de Buurtspoorwegmaatschappij waar een honderdtal werklieden van verschillend ambacht zich bezig houden.

Alles is er volgens de laatste verbetering en uitvindingen ingericht.

De drijfkracht wordt geleverd door een hoofddynamo van 120 volt en 275 amp. welke in werking wordt gebracht door een stoomtuig van 45 paardekracht. Een machien van 20 en een ander dynamo zijn als noodhulp aanwezig. Twee ketels waarvan een altijd gestookt, leveren den noodigen stoom. Men ziet er verschillende draaibanken, waaronder een om wielbanden uit te hollen, een om te slijpen en meerdere voor schaaft en boorbewerkingen.

In de smis vier vuren, een grooten pneumatischen ijzerstamper en een oven om de veeren te verhitten.

Naast de smederij, de ketelmakerij, waar ketels gemaakt en hersteld worden.

In de zaal voor den bouw der lokomotieven zijn meerdere draaihefboomen en 2 Wort-pompen voor het reinigen der ketels.

De afdeeling voor het oplichten der rijtuigen en der wagens is eveneens voorzien van 8 vaste draaihefboomen, alsook van een toestel losse hefboomen. Deze zijn tamelijk licht, gemakkelijk te hanteeren en van groot nut bij voorkomende ongelukken.

De schrijnwerkerij, onlangs vergroot en zeer ruim, is verrijkt met een „universeel machien” ter bewerking van het hout, een „toupie” en een lintzaag.

Daar werden er reeds meerdere rijtuigen van 1^e en 2^e klas vervaardigd.

Tusschen de verschillende werktuigen van allen aard dient bijzonder vermeld het machien voor het rechten en uitbooren van de cylindere der lokomotieven, zonder dezelve los te doen.

Dit werktuig wordt door elektrische kracht in werking gebracht.”

Na het verbreken van het verpachtingskontraakt in 1920 begonnen de onderhandelingen tusschen de ABS en de Nationale Maatschappij welke in oktober 1922 leidden tot de regeling van de overname van de installaties te Turnhout en op 1 maart 1923 verleed men de akte, waardoor de NMVB eigenares werd voor een bedrag van 588.000 F van het terrein met de daarop staande gebouwen, te weten (12) :

- „deux maisons avec dépendances et jardins;
- un bâtiment servant de bureaux,

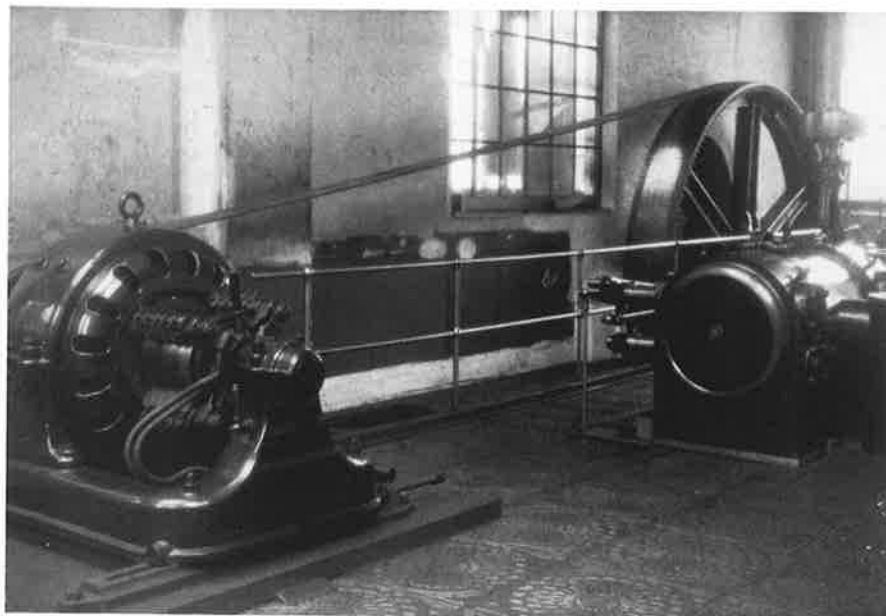
magasin général pour les objets d'entretien du matériel et de la voie et de garage pour voiture automobile;

- divers bâtiments comprenant une remise aux locomotives, une chambre de machine et chaudières, une salle d'accumulateurs, un château d'eau avec cuve en fer, une salle de lavage pour locomotives, une forge et chaudronnière, une salle d'ajustage et de machines outils, une salle de lavage pour wagons et voitures, un atelier de peinture, un petit atelier pour électricien, un atelier de menuiserie avec machines à bois et deux petits bureaux :
- une grande cheminée;
- un bassin réfrigérant;
- terrains, cours et dépendances”



Konstruktieplaat „Atelier Vicinal Turnhout”, voor rollend materieel gebouwd in vermeld werkhuis.

Om de technische diensten beter aan te passen aan de noodwendigheden van de tijd werd in de periode 1927-1930 het werkhuis binnenin verbouwd en heringericht om bepaalde herstellingswerken te groepeeren en te bespoedigen. Zo werd ondermeer ook een rollend platform gebouwd om de lokomotieven en wagens gemakkelijker van de ene werkruimte naar de andere te kunnen verplaatsen.



Turnhout-Werkhuis. Stoommachine voor het opwekken van elektrische stroom voor het werkhuis en voor de verlichting van de woningen.

Het werkhuis was volledig uitgerust voor de uitvoering van alle herstellingen, vernieuwingen en verbouwingen aan het rollend materieel, zowel aan de lokomotieven, als aan de reizigersrijtuigen en goederenwagens.

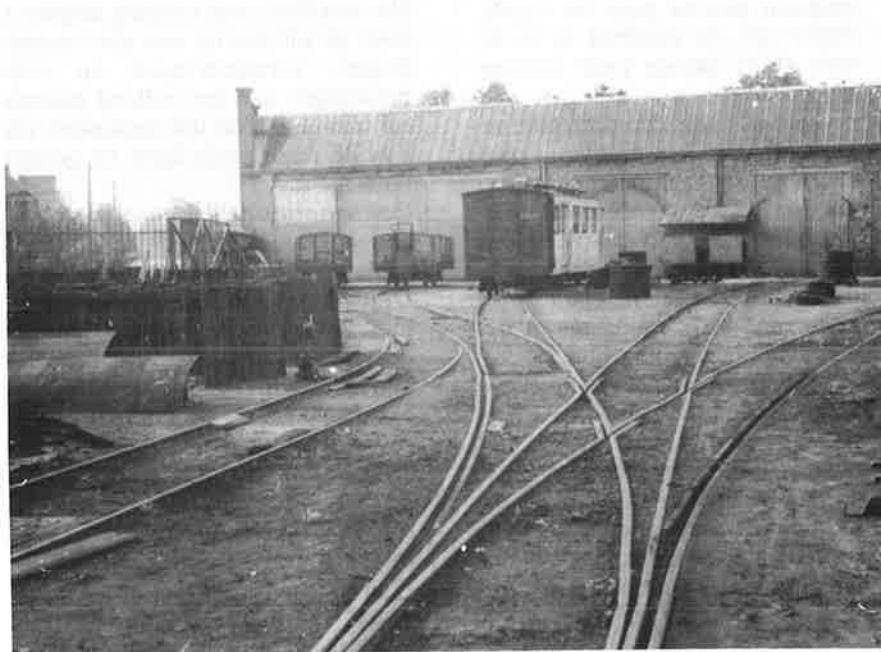
Ook spoortoestellen, zoals wissels en andere benodigdheden, kwamen vaak in het werkhuis tot stand. Door hun degelijke uitrusting en hun bekwaame vakmensen hadden de werkplaatsen te Turnhout een benijdenswaardige faam verworven.

Na de tweede Wereldoorlog begon de bedrijvigheid in het werkhuis gestadig te verminderen wegens de bestendige inkrimping van de stoom- en spoorautodiensten, zodat het personeel en de inrichtingen in 1953 voor het overgrote deel overgeheveld werden naar de Centrale Werkplaats te Merksem - Oude Baarel.

Door deze maatregel kon de tewerkstelling van de betrokken agenten verzekerd blijven en voorzag de maatschappij dat deze centralisatie een zeer gunstige invloed zou uitoefenen op de kostprijs van de herstelling en het onderhoud van het rollend materieel.

Op 28 oktober 1953, 20 januari en 14 oktober 1954 vroeg de NMVB de ministeriële machtigingen om de terreinen waarop zich het werkhuiscomplex bevond te mogen verkopen. Zij werden bekomen op 19 november 1953, 10 januari en 10 november 1954 (13).

Een verkoopskontraakt tusschen de NMVB en de kopers Mej. Anna-Maria Van Sas, Mevrouw Stroobants, geboren Joanna Augusta Van



De zuidkant van het werkhuisemplacement enkele maanden voor de afbraak in 1954. Foto Fr. Keutgens.

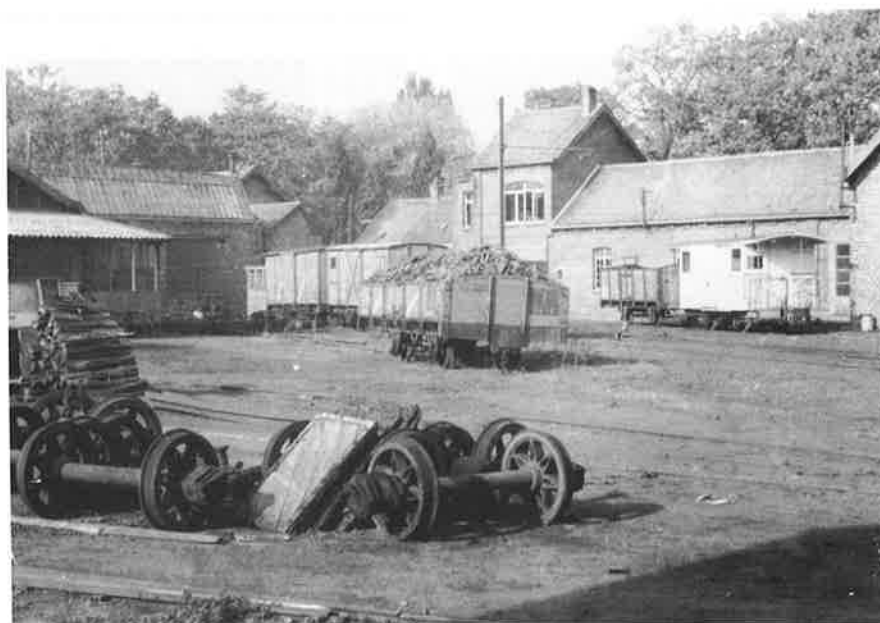
Sas en de heer Stroobants Lodewijk, echtgenoot van Mevrouw Joanna Van Sas, wonende te Turnhout, werd op 11 december 1953 afgesloten.

De verkoop begreep de grond en de op 1 juni 1954 nog erop staande volledige gebouwen en konstrukties. Deze die op vermelde datum niet geheel en grondig gesloopt waren moesten gaaf en volledig blijven. In de verkoop was echter niet de grond en het erop staande gebouw begrepen van het traktiestation/hoogspanningskabine hetwelk volledig diende behouden te blijven.

De sloping van het werkhuisencomplex werd in het tweede trimester van 1954 aangevangen en enkel de twee woonhuizen op de hoek Antwerpsesteenweg/Lokerenstraat bleven bestaan, alsook nog tijdelijk het gebouw van het traktiestation.

De elektrische uitrusting van dit traktiestation werd in eigen beheer verwijderd tijdens de maand september 1954.

Op 25 maart 1954 werd de authentieke verkoopakte verleden voor Meester J Michoel, notaris te Hoogstraten (14).



De noordkant van het werkhuisemplacement enkele maanden voor de afbraak in 1954. Foto Fr. Keutgens.

Alle afbeeldingen behoren tot het Archief Keutgens.

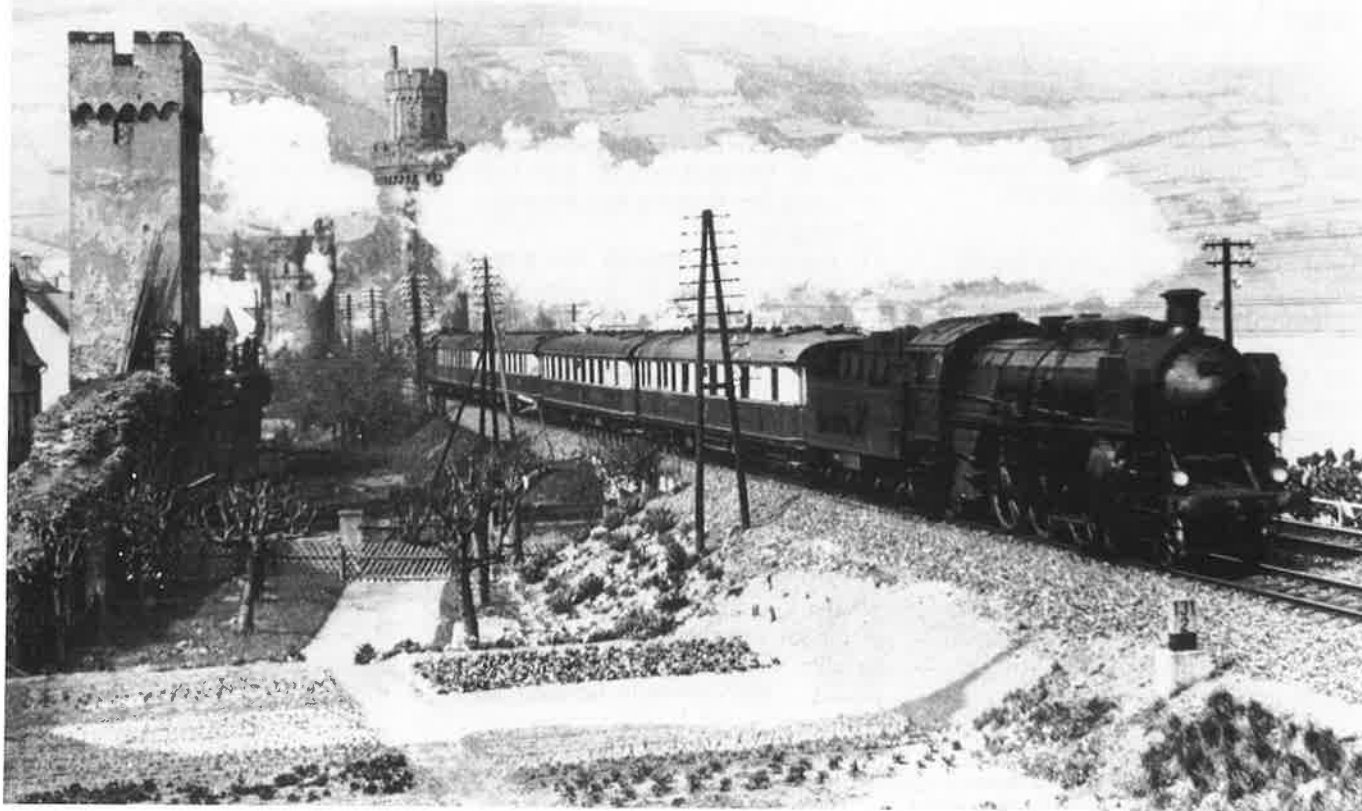
De grond van het traktiestation werd bij akte, verleden op 22 december 1954, eveneens aangekocht door de koper van de overige terreinen (15).

Als relieken van een eens zo vermaard werkhuis bleven tot op heden slechts de twee woonhuizen bestaan. In het hoekhuis verlieten tussen 1919 en 1931 de jeugdijaren van vader, ooms en tantes van de schrijver. Grootvader was er toen werkhuis-overste. In de directeurswoning verbleef tijdens diezelfde periode de heer L. Vermeire, Ingenieur-Directeur en zijn familie.

E. Keutgens
April 1986

- (1) Kadaster : Wijk „Nieuwe Erven”. Sektie O. Nummers 127a, 128a, 129 b/2, 129 f, 129 g, 129 h, 129 i en 129 k. Bij aankoop bestond het eigendom uit „huizing en aanhorige gebouwen, hof, erf en bouwland”. Akte verleden door Meester Boone, notaris te Turnhout.
- (2) Kadaster : Wijk „Nieuwe Erven”. Sektie O. Nummers 126a en 126 bis. Akte verleden door Meester Boone, notaris te Turnhout.
- (3) De Kempenaar nr. 18, Zaterdag 7 mei 1887.
- (4) De Kempenaar nr. 2, Zaterdag 14 januari 1888.
- (5) De Kempenaar nr. 4, Zaterdag 28 januari 1888.
- (6) Beslissing Raad van Bestuur van de NMVB van 31 augustus 1889.
- (7) Beslissing Raad van Bestuur van de NMVB van 26 juli 1900.
- (8) Kadaster : Wijk „Nieuwe Erven”. Sektie O. Nummer 130a. Aangekocht voor 500 F. Akte nr. 3269, verleden door Meester Boone, notaris te Turnhout.
- (9) Stad Turnhout. Bouwtoelating nr. 3510.
- (10) Situatieschets getekend door R. Keutgens, grootvader van de schrijver. „Atelier de réparation Ch. de f. vicinaux - Turnhout. Echelle 1:500”.
- (11) Stad Turnhout. Bouwtoelating nr. 4638.
- (12) Akte nr. 20.821. Verleden voor Meester A. Cols, notaris te Antwerpen. Turnhout. Grondinnemingen 53 tot en met 56.
- (13) Ministerieel Besluit nr. 22915/61 V/11 van 19 november 1953. Ministerieel Besluit nr. 23397/61 V/11 van 10 februari 1954. Ministerieel Besluit nr. 879/61 V/11 van 10 november 1954.
- (14) Verkoop van grondinnemingen 53 deel en geheelheid van de innemingen 54, 55 en 56 voor de som van 2.750.000 F. Oppervlakte : 1 hectare 21 are 10 ca.
- (15) Verkoop van grondinneming 53 deel voor de som van 450.000 F. Oppervlakte : 1 a 14 ca.

De Rheingold



De Rheingold in de buurt van Oberwesel, 1938, getrokken door een fraaie BR 18 DRG (Beierse S 3/6), rijdend richting Basel. Drie van deze lokomotieven hebben enkele jaren deel uitgemaakt van het park der Belgische Staatsspoorwegen. Foto Archiv Eduard Bündgen, Köln.

Op 20 juni e.k. zal de historische Rheingoldtrein, gesleept door stoomlokomotief 29.013, in België rijden, meer bepaald op het traject Antwerpen Oost - Mechelen Nekkerspoel - Aarschot - Lier - Antwerpen Oost. Bij deze gelegenheid is het wellicht interessant dit materieel en zijn historische levensloop te beschrijven.

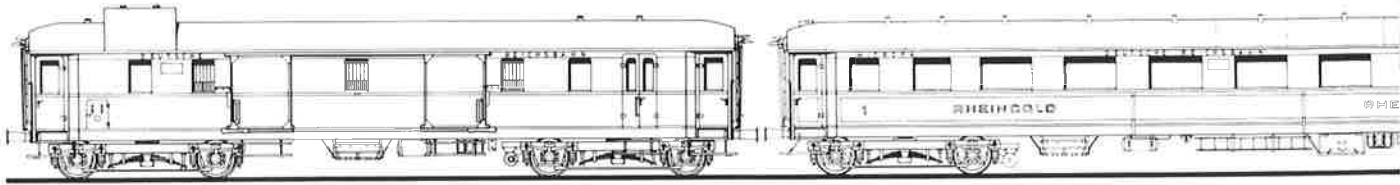
VOORGESCHIEDENIS

In 1880 reed de eerste slaapwagen van de Pruisische Staatsspoorwegen tussen Thorn en Kreuz. Vanaf 1882 werden er verschillende Duitse restauratiemaatschappijen opgericht, teneinde de activiteiten van de Compagnie Internationale des Wagons Lits et des Grands Express Européens in Duitsland te beperken. Hierop richtte de CIWL in 1898 de DSG op (Deutsche Eisenbahn Speisewagen Gesellschaft). Deze maatschappij is niet te verwarren met de huidige DSG, die later werd opgericht. Bij het begin

van Wereldoorlog I werd al de CIWL-rijtuigen die zich op Duits grondgebied bevonden verbod opgelegd om nog in een trein mee te rijden. De Mitteleuropäische Schlafwagensgesellschaft werd pas in november 1916 opgericht met het doel de verbindingen in Duitsland, Oostenrijk en Hongarije te verzekeren. Ondertussen was ook de beroemde militaire trein „Balkanzug” tussen Berlijn en Constantinopel ingezet. De afkorting van „Mitteleuropäische” - „MITROPA” werd de naam van de nieuwe maatschappij. Verschillende verbindingen werden door de Mitropa uitgewerkt, geen enkele echter kwam in dienst vóór de ondertekening van de Wapenstilstand. In het Verdrag van Versailles werd bepaald, dat Duitsland onvoorwaardelijk de rit van een CIWL-express diende toe te laten van Parijs naar Warschau via Wenen. Deze trein was samengesteld uit 6 slaapwagens en 1 restauratierij-

tuig, voorbehouden aan de militaire staf. De Duitse Spoorwegen weigerden echter dit laatste rijtuig in de trein in te schakelen en vervingen het door een Mitroparijtuig. Het doel van deze bepaling in het Verdrag van Versailles was in de eerste plaats de fusie van de CIWL en de MITROPA, een fusie die echter nooit plaatsvond.

In 1923 werden door de Mitropa 23 nieuwe ligrijtuigen in dienst genomen. Ook werd de keizerlijke trein overgenomen en diens rijtuigen werden omgebouwd in salonrijtuigen om in de eerste luxetrein van de Mitropa ingeschakeld te worden. De „Berlin-London Express”, zoals deze trein heette, reed driemaal in de week tussen Berlijn en Hoek van Holland, waar de aansluiting met de pakketboot van de LNER verzekerd was. In 1927 werd de Mitropa eigenares van de beroemde Rijnwijnkelders van Franz Klein te Traben Trarbach. Hierdoor konden



90201

20508

de lig- en restauratierijtuigen van de Mitropa diensten van hogere klasse aanbieden dan de CIWL.

DE RHEINGOLD

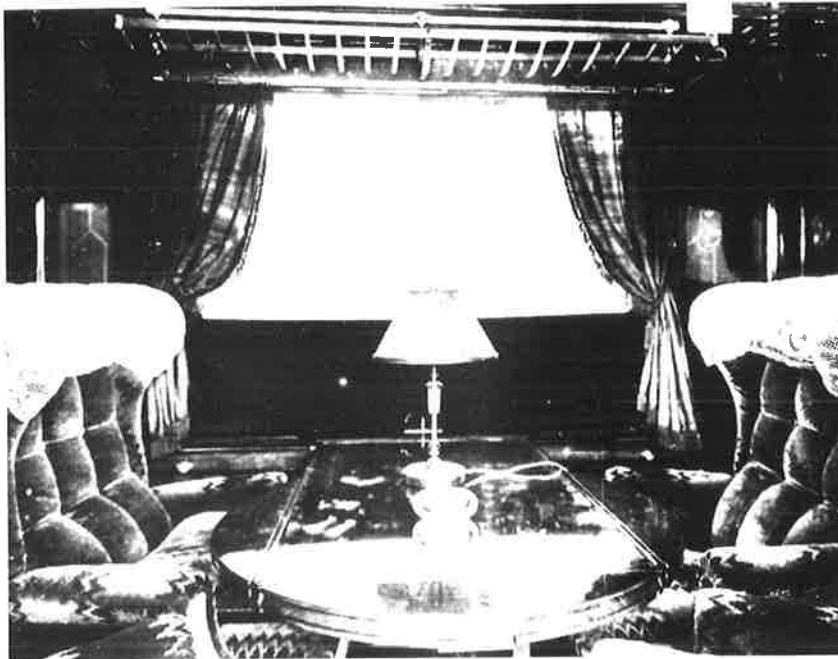
Toen in 1926, ter gelegenheid van de 50^e verjaardag van de CIWL, de „Flèche d'Or” op de sporen gezet werd, lag in de aangeboden luxe een weerspiegeling van de Amerikaanse Pullmans. Mitropa kon niet achterblijven. Doktor Kieschke, toenmalig directeur van Mitropa, legde een luxe-dagtrein in naar Zwitserland en een met aansluiting op de nachtboot. De Mitropa-reizigers zouden bij de maaltijd natuurlijk de heerlijke Rijnwijn kunnen proeven die gerijpt was in de wijnkelders of in het centrale depot van de Mitropa te Berlin Görlitzer. Voor een dergelijke

„gouden” restauratiedienst langs de boorden van de Rijn kon men geen betere naam bedenken dan „Rheingold”.

De trein kende dadelijk een groot succes, vooral bij de Engelse toeristen. Bij aankomst van de nachtboot in Hoek van Holland wachtte de trein op zijn reizigers op de aanlegkade, zoals dat ook het geval was met de „Flèche d'Or” te Calais. De douaneformaliteiten werden tijdens de rit afgewikkeld. De trein was samengesteld uit een pakwagen, een restauratierijtuig 1^e klasse met keuken en een restauratierijtuig 2^e klasse zonder keuken. De reizigers 2^e klasse dienden slechts 2 mark toeslag te betalen, in plaats van 3 mark in 1^e klasse. Het interieur bestond uit



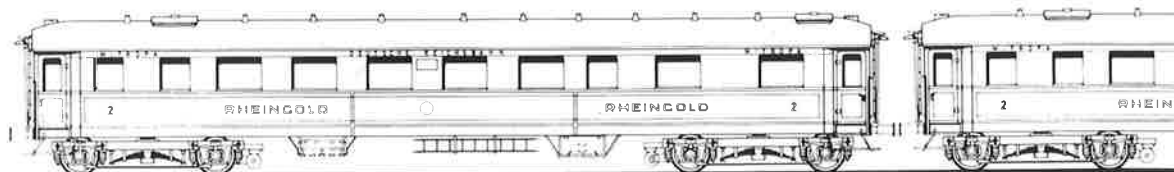
Omslag van een treingids uit 1928. Archiv Eduard Bündgen, Köln.



Eerste klasse-coupé van de door Linke-Hofmann gebouwde salonwagen 20501. Archiv Eduard Bündgen, Köln.

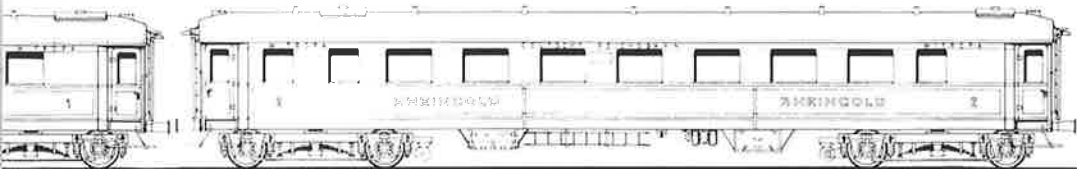
met blauwe stof overtrokken zetels, tafeltjes waarop een mooie kandelaar en Engelse marmeladepotjes. In tegenstelling tot het personeel van de CIWL, dat bijna uitsluitend franstalig was en slechts enkele woordjes gebroken Engels sprak, werden de reizigers van de Rheingold aangesproken in perfect Engels. Gedurende het eerste exploitatiejaar werd er in de zomer slechts tot Luzern, in de winter tot Basel gereden, zoals dit ook bij zijn rechtstreekse concurrent, de Edelweiss, het geval was.

In Utrecht werden een salonrijtuig 2^e klasse met keuken, een 1^e klasse zonder en een met keuken, en een 2^e klasse zonder keuken toegevoegd. Deze rijtuigen kwamen van Amsterdam. Te Zevenaar werd de Reichsbahnlok voor de trein gezet.



24506

24508



24503

Meestal was dit een Beierse Pacific S3/6, de latere bouwreeks 18, waarvan ook enkele exemplaren korte tijd in België hebben gereden.

Te Mannheim, toentertijd een depot van 1^e categorie, kwam een andere S3/6 voor de trein om deze tot Basel te brengen. De reisweg liep hier over de gemeenschappelijke Frans-Duitse lijn langs de Rijn. In Basel SBB werden de Duitse stoomloks aan het einde van het lange perron 1 gestationeerd. Langs de andere zijde gaf het spoor aansluiting op het Franse net.

Na de 2^e wereldoorlog reed de Rheingold eerst een tijd als gewone trein tussen Hoek van Holland en Basel. Later werd hij opgenomen in de selecte familie van de TEE-treinen. Gedurende verschillende jaren reed er in deze trein een panoramarijtuig mee.

HET HISTORISCH BEWAARDE MATERIEEL

De historische Rheingoldtrein, die door de „Freundeskreis Eisenbahn Köln” (FEK) werd gerestaureerd en die op 20 juni naar Antwerpen komt, is samengesteld uit zes wagens.

Er is eerst de volledig blauwe pakwagen die in 1928 bij Görlitz werd gebouwd onder het nummer 90201. In 1968 werd dit rijtuig, in een groene livrei, buiten dienst gesteld. Door de FEK werd het rijtuig terug in zijn oorspronkelijke livrei geschilderd en ingericht als salonrijtuig.

Het salonrijtuig 1^e klasse (zonder keuken) nr. 20508 bood 28 zitplaatsen. Bij het einde van de 2^e wereldoorlog werd het rijtuig, waarschijnlijk in het Bayrischer Wald (Zwiesel), leeggeplunderd. In 1951 werd het als restauratierijtuig omgebouwd en kreeg het nummer 10232.

De uitrangering gebeurde in 1970.

Het rijtuig 24503 was oorspronkelijk een salonrijtuig 2^e klasse met keuken en bood 29 zitplaatsen. In 1931 werd het hernoemd in 10703, om in 1950 te worden omgebouwd tot „Gesellschaftswagen” 10801 in een rode schildering. In 1977 werd het buiten dienst gesteld. De FEK restaureerde het rijtuig in dezelfde stijl als het rijtuig 20508.

Het salonrijtuig 2^e klasse nr. 24506 bood, bij zijn indienststelling in 1928, 40 zitplaatsen. In 1931 werd het hernoemd in 10706. Door de DB werd het in 1950 tot F-wagen 1^e klasse met 51 zitplaatsen omgebouwd en eerst groen, daarna blauw geverfd. Na in 1972 buiten dienst te zijn gesteld, werd het in 1973 gerestaureerd.

De laatste twee rijtuigen die door de FEK werden gerestaureerd behoren eigenlijk nog tot de DB. Het betreft een salonrijtuig 2^e klasse met 43 zitplaatsen dat in 1950, zoals het rijtuig 24506, door de DB in F-rijtuig werd omgebouwd. In 1970 werd het te Würzburg in netreserve geplaatst en begon de restaurering.

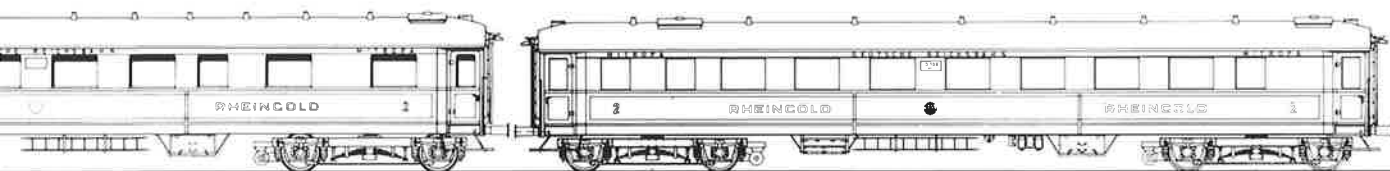
Het andere DB-rijtuig, 24512, werd in 1928 als salonrijtuig gebouwd. Ook dit rijtuig werd in 1950 omgebouwd en in 1970 in de netreserve gezet terwijl de restauratie in 1971 aanving.

De FEK restaureerde de rijtuigen in hun toestand van omstreeks 1930 : een violet buitenaanzicht, gouden sierlijsten en dito beschriften.

Paul Jacops



Nog een mooie opname van de Rheingold. De trein rijdt links, evenals de auto naast de spoorbaan. De foto werd waarschijnlijk ooit verkeerd afgedrukt ! Archiv Eduard Bündgen, Köln.



24512

Tekeningen J. Böhme, FEK

De PCC-tramwagens bij de NMVB

Het Presidents Conference Committee

Reeds vrij kort na de eerste wereldoorlog werd in de Verenigde Staten de snel stijgende populariteit van auto en autobus door de Transit Authorities - stadsvervoerbedrijven - als een ernstige concurrentie voor de tram ervaren. Verscheidene factoren lagen aan de basis van deze mededinging : gemotoriseerd vervoer was mobieler en over het algemeen genomen sneller dan de klassieke tram. De autobus was, in grote aantallen gebouwd, bovendien goedkoper doch ook sneller aan vervanging toe. Dit laatste element kon echter als een voordeel worden beschouwd, vermits men zodoende regelmatig kon inhaken op de nieuwste technische ontwikkelingen. Daar de stadstrambedrijven ingevolge deze gang van zaken een steeds groter wordend verlies aan reizigers dienden te noteren, werd door een aantal van hun directeuren in 1927 een vergadering belegd teneinde de gezamenlijke problemen i.v.m. de tram-exploitatie te bespreken. Als resultaat van deze bijeenkomst werd een comité opgericht (Presidents Conference Committee, afgekort

PCC) dat zich diende te buigen over het ontwerpen van een soort standaard-tramtype voor de Amerikaanse stadstrambedrijven.

In 1929 werd men het eens omtrent een bepaalde voorstudie. De PCC-car was geboren, althans op papier, want het zou nog tot 1935 duren alvorens het eerste PCC-rijtuig op de sporen kwam. Alhoewel de PCC-cars nadien in vele Amerikaanse steden op het toneel verschenen, hebben lang niet alle trambedrijven op dit type ingehaakt. Sommigen onder hen bleven, tot aan hun opheffing toe, trouw aan het traditionele wagenpark.

De eerste PCC-car in Europa

De Europese trambedrijven werden met dezelfde problemen geconfronteerd als de Amerikaanse, doch ingevolge het uitbreken van de tweede Wereldoorlog werd een oplossing noodgedwongen op de lange baan geschoven.

De Brusselse Tramwegen hebben in Europa als eersten de doorbraak van de PCC-wagens geforceerd. In 1947 kochten zij in de Verenigde Staten een door de St. Louis Car Company en Westinghouse gebouwd rijtuig,



De nog „maagdelijke” - geen nummering, zonder opschriften - Amerikaanse PCC-car in BT-stelplaats Woluwe (1947-1948). Er stond haar nog een bewogen carrière te wachten... Foto J. Voerman, Den Haag, archief E. Keutgens.

dat op 30 november in de stelplaats Woluwe arriveerde en vanaf 25 januari 1948 tot half april nachtelijke proefritten liep tussen deze stelplaats en Tervuren. Het was, zoals toen gebruikelijk bij het Brussels materiele, van een trolleytang voorzien. De ongebruikelijk grote breedte van de wagenbak (2,5 m) liet echter geen diensten op de stadslijnen toe en de BT verkochten dit rijtuig reeds vrij vlug (30 april 1948) aan de NMVB, die het overbracht naar Oostende. Aanvankelijk kreeg de PCC-wagen daar het foutieve nummer 100419. Nadat hij op 15 juni was uitgerust met metersporige draaistellen (Clark B-6) vond op 28 augustus, nog steeds onder het foute nummer 100419 en in groen-crème



schildering, de voorstelling aan de personaliteiten en de indienstname plaats. PCC 10419 reed tussen Knokke station en „Moeder Siska”, later ook tussen Oostende en Westende, doch werd nooit ingezet op de „grote” kustlijn Knokke-De Panne. 10419 is in bepaalde opzichten steeds een unicum gebleven : er werd bij deze wagen een pantograaf van het type „kust” met dubbel sleepstuk gemonteerd op het achterste dakgedeelte, waar dit bij de overige NMVB-PCC's steeds vooraan gebeurde. Tenslotte had de 10419 géén publiciteitsborden.

Het rijtuig heeft niet zeer lang aan kusttoerisme mogen doen. Reeds op 25 oktober 1949 werd het in dienst gesteld op de lijn Brussel-Leuven, waar het versterkingsdiensten zou hebben gereden. De buitendienststelling door de NMVB Groep Leuven kwam in 1952. Desondanks kreeg de wagen, ingevolge vele klachten van reizigers, nog een nieuwe ophanging. Na een sporadische verschijning op de lijn Luik-Herstal-

Riemst (1953) voerde een laatste „transfer” de 10419 naar Charleroi, waar hij, na in juli 1956 te Jumet buiten dienst te zijn gesteld, in september 1959 ten prooi viel aan de slopershamer. Zo verdween, na een eerder kortstondige doch bewogen carrière, de enige echte Amerikaan van het Belgische tramtoneel.

De PCC-reeks 10395-10418

De NMVB zag blijkbaar toch iets in het Amerikaanse prototype, vermits zij in 1949 opdracht gaf tot de bouw van 24 motorwagens naar Uncle Sam's model, weliswaar met de iets bescheidener breedte van 2,30 meter. Het grote onderscheid tussen deze wagens en de trams naar klassiek Europees voorbeeld lag hem, bij de bouw van de PCC's, in het gebruik van lichte staalprofielen en in het geheel ontbreken van pneumatische of hydraulische inrichtingen, wat deze rijtuigen hun benaming van „all-electric-trams” bezorgde. Zij hadden buitengewoon gunstige optrek- en remeigenschappen en werden bestuurd door middel van pedalen.

Intussen hadden BN, Nicaise en Delcuve te Brugge en Acec te Charleroi de licentie voor de bouw van PCC-wagens in West Europa van de St. Louis Car Company verworven (in het Oostblok ging deze licentie naar Tatra in Tsjechoslowakije). Met uit de Verenigde Staten ingevoerde onderdelen werden de eerste PCC's te Brugge gebouwd in opdracht van het Haagse trambedrijf, ook heden nog steeds een goede en trouwe klant van BN.

De aflevering van de NMVB PCC's gebeurde, met korte tussenpozen, tussen augustus en december 1950. Bij hun indienststelling bleek echter al snel, dat de wagens niet bijzonder geschikt waren voor de interstedelijke lijndiensten. Zij waren immers ontworpen voor de specifieke stadsdienst en voor normaalspoor. Hun vrij onrustige rijgedrag op uitgestrekte meterspoorlijnen bracht met zich dat, alhoewel het reeks-gedeelte 10412-10418 aanvankelijk werd ingezet op Brussel-Leuven, de voltallige PCC-vloot reeds begin 1952 in Henegouwen vertoefde voor het rijden van de voorstadsdiensten. De NMVB was niet zo erg meer in haar schik met de PCC's en wou het materieel kwijt. Met de TAO (Tramwegen van Antwerpen en Omgeving) werd vruchteloos onderhandeld. Een koper werd uiteindelijk toch gevonden: het stadstrambedrijf van Beograd (Belgrado - de Joegoslavische hoofdstad) nam het



100419 in NMVB-stelplaats Knokke, augustus 1948. De film vertoont lijn 13 Knokke station-Oosthoek (Siska). Foto Fr. Keutgens.



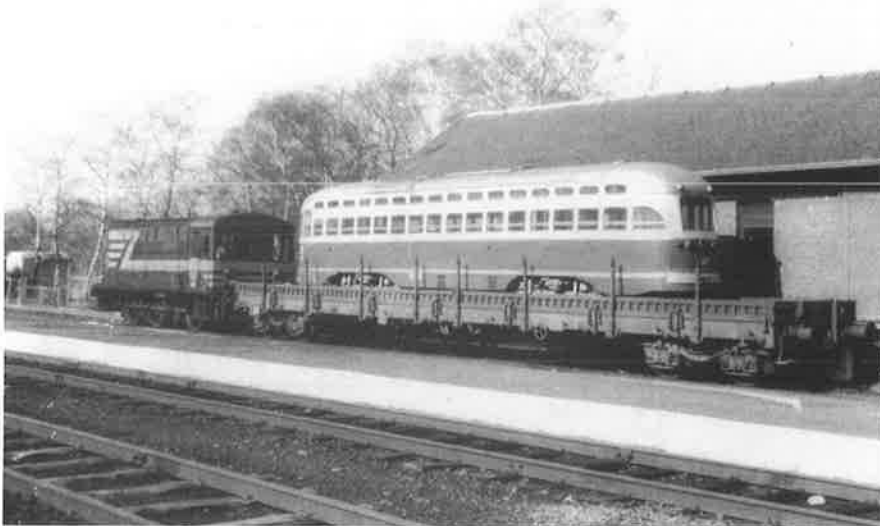
10418 in stelplaats Kessel-Lo. Lijn B Brussel/Bruxelles-Leuven. Nijvere handen zorgen voor het aanbrengen van nieuwe bovenleiding (let op de haspelwagen rechts in het beeld). Foto P. Boehm, archief E. Keutgens.

10408 te Charleroi op lijn 62 Charleroi-Gosselies. Alles behoort tot het verleden: tram, autootje en gebouwen zijn verdwenen! Foto Fr. Keutgens.





Belgrado 131 in stadsdienst op lijn 3 in de Joegoslavische hoofdstad. De foto, genomen op 28 mei 1982, is jammer genoeg niet geheel scherp. Foto J. De Ceulaerde, verzameling S. Cuyt.



Terug thuis ! Ex-Belgrado 131 in het Belgische grensstation Raeren op 10 maart 1986. Hij bevindt zich hier, strikt genomen, nog op Joegoslavisch grondgebied (geladen op een goederenwagon van de JZ - Joegoslavische spoorwegen). Foto J.-C. Michel, verzameling Th. Heylen.

10409, ex-Belgrado 131, in de NMVB-remise te Anderlues op 19 april 1986. Het rijtuig vertoont nog de Joegoslavische livrei, doch is reeds voorzien van een NMVB-stroomafnemer. Foto S. Cuyt.



volledige PCC-bestand over en gaf het de reeksnummers 117 tot 140. In ons land werden de PCC's oorspronkelijk in de NMVB roomkleur geschilderd, doch in Henegouwen kregen zij de een na de ander de rood-crème kleurstelling die toen ook op de NMVB-bussen werd toegepast. Alvorens naar Belgrado te vertrekken werden ze nog even door de roomsaus gehaald. Naderhand schijnen ze in hun nieuwe thuis haven nog in een lichtgroene uitmonstering te hebben gereden om uiteindelijk, in 1984-1985, hun carrière te beëindigen in het... rood-crème !

PCC Belgrado 131 van de ASVI

Van zohaast de eerste berichten over de op handen zijnde buitendienststelling van het PCC-park in Belgrado tot in ons land doorzippelden, besloot de dynamische ASVI (Association pour la Sauvegarde du Vicinal - vereniging met als doelstelling het beschermen en het rijdend houden van de Buurtspoorwegtram) een poging te ondernemen om een wagen uit deze reeks naar België te repatriëren.

Geld was er nodig, véél geld, om het rijtuig te kunnen kopen en om het te transporteren. Meerdere malen publiceerde de vereniging in haar clubtijdschrift „L'Étincelle" een dringende oproep teneinde de nodige donateurs voor dit gedurfde plan te vinden. Gelukkig namen vele binnen- en buitenlandse tijdschriften, tot in de Verenigde Staten toe, deze oproep over (zie Rail-Revue nr. 2, blz. 44).

Het geld kwam er en het wonder geschiedde : op 10 maart 11. arriveerde PCC 131, na een afwezigheid van méér dan vijftiengint jaar, terug op vaderlandse bodem.

Op 27 december 1985 vertrokken uit Belgrado, werd het rijtuig aan de Joegoslavisch-Oostenrijkse grens gedurende vele dagen opgehouden, daar er problemen waren in verband met het ruimteprofiel van de Oostenrijkse spoorwegen. Technici van het trambedrijf uit Belgrado dienden een reis van 800 km te ondernemen, teneinde de op het dak van de wagen in de weg zittende onderdelen te verwijderen. In het station van Salzburg werd het konvooi nogmaals gedurende acht dagen opgehouden door de autoriteiten van de DB, doch uiteindelijk kreeg het transport het licht op groen, richting België.

Op 12 maart kwam de Joegoslavische goederenwagon, beladen met zijn kostbare vracht, in Anderlues

aan. Vermits de NMVB-stelplaats aldaar beschikt over een driesporige aansluiting met het NMBS-net, kon de wagen, gekoppeld via een gelukkig nog voorhanden zijnde „tussenloper” (tweeassig spoor-toestel, voorzien van zowel tram-als spoorbuffers en dito koppelingen) tot op het NMVB-terrein worden gebracht.

Het lossen gebeurde met de gewaardeerde technische medewerking van de NMVB en om 16u13 precies stond de 131 eindelijk terug op het hem zo vertrouwde spoor.

Tussen Belgrado en Anderlues verliep de reis tegen een gemiddelde snelheid van 1 km/u !

PCC 10409 (ex-Belgrado 131) en de toekomst

In de Belgrado-nummering komt de 131 op de 15^e plaats (117-140).

Voorlopig werd voor de wagen het overeenstemmende NMVB-nummer gekozen (10409) en tot op heden werd niets gevonden wat deze nummering zou kunnen tegenspreken.

PCC 10409 is rijklaar en kreeg intussen reeds een NMVB-pantograaf. Nadat de toebehoren op het dak terug zijn opgebouwd en wanneer het interieur in orde is gebracht kan aan een eerste proefrit worden gedacht.

De eerste reis met passagiers is voorbehouden aan de donateurs.

Indien de wagen metertijd geheel in zijn vroegere NMVB-gedaante wordt gerestaureerd, zal de achterste deur dienen te verdwijnen.

Wordt de 10409 ingezet op de museumlijn (Anderlues)-Lobbes-Thuin ? De tijd zal het leren. In dit geval is de aanleg van een keerdriehoek of van een keerlus te Thuin zonder meer noodzakelijk, vermits we met een éénrichtingsrijtuig te doen hebben.

Voor de Asvi is er alleszins nog heel wat werk aan de winkel !

Staf Cuyt

(Met dank aan Eric Keutgens voor het verstrekken van sommige aanvankelijk ontbrekende gegevens).

Nota voor de modelbouwers : De Amerikaanse firma Bachmann bracht een model in schaal 1/87 van de PCC-car op de markt. Het is bijzonder goed geschikt om er het prototype 10419 uit te realiseren, doch mits enkele kleine wijzigingen kan er ook een wagen van de reeks 10395-10418 uit geboren worden. Een ombouwbeschrijving is in voorbereiding en wordt later in Rail-Revue gepubliceerd.

De autobusdiensten door privé-ondernemers

Autobus „Central”

Na een algemeen overzicht te hebben gegeven hoe de autobusdiensten door de privé-ondernemers tot stand kwamen, zullen we vanaf nu verschillende van deze firma's nader beschrijven.

Firma Jos Aertsen is een onderneming die de uitgever van dit tijdschrift tijdens zijn jeugd jaren goed heeft gekend.

Precies daarom nemen we dit bedrijf als eerste onder de loep.

Mede door het succes van reeds bestaande ondernemingen, die een autobusdienst uitbaatten en die de regio Merksem bedienden, werd de heer Jos Aertsen uit de Eethuisstraat 82 te Merksem begeistert om een autobusdienst te gaan exploiteren.

Aertsen wou de lijn Antwerpen (Middenstatie) - Schoten (Vaart) bedienen.

Deze onderneming kende verschillende benamingen en ondernemingsstelsels.

Aanvankelijk een éénmanszaak op naam van J. Aertsen, werd vanaf 1930 overgestapt op de N.V. Autobus Central. Deze laatste zou in 1933 de N.V. Voor Vervoer en Uitstappen worden en onder deze benaming blijven verder werken tot bij het uitbreken van de tweede Wereldoorlog.

Volgende gegevens zijn over de verschillende firma's bekend.

1. Jos Aertsen

Op 11 april 1927 dient de heer Aertsen bij het Antwerpse Provinciebestuur een aanvraag in om de lijn Schoten (Vaart) - Antwerpen (Mid-

denstatie) te mogen exploiteren.

Deze lijn krijgt van de Bestendige Deputatie van Antwerpen het nummer GV 4/174 als volgnummer.

Op 12 september 1927 keurt de Bestendige Deputatie de aanvraag goed en het Koninklijk Besluit ST. 694 van 16 mei 1928 bekrachtigt dit. De machtiging kende een duurtijd van 10 jaar.

De basisdienstregeling omvatte 12 vertrekken in iedere richting. De reisweg liep als volgt : Antwerpen Statieplein, Van Wesenbekestraat, De Coninckplein, Lange Beeldekensstraat, Pothoekstraat, Schijnpoort, te Merksem langs de l'Arbre-laan, Bredabaan, Oude Bareellei, Eethuisstraat naar Schoten Calixbergdreef, Borgeindstraat, Korte Bomenstraat, Venstraat tot brug 14 Vaart.

De terugkeer gebeurde langs dezelfde weg, doch te Antwerpen werd bij het einde van de Lange Beeldekensstraat via de Loosstraat naar het Statieplein gereden.

De rijtijd bedroeg 30 minuten.

2. N.V. Autobus Central

In de bijlagen van het Belgisch Staatsblad van 9 januari 1930 vinden wij de oprichting van de N.V. Autobus Central terug.

Deze firma, die te Antwerpen gevestigd is aan de Oude Vaartplaats 4, neemt de exploitatie van de heer J. Aertsen over.

De Naamloze Vennootschap bestond uit : de heer Joseph Aertsen, Autobusuitbater, Afgevaardigd Beheerder, Oude Vaartplaats 4 Antwerpen.

- de heer Constant Aertsen, Auto-



Autobus Central : wagen nr. 1 (met Minerva-motor) gefotografeerd omstreeks 1930, Eethuisstraat te Schoten, in de buurt van de garage Aertsen. Foto Ch. Doossche-Bernaerts, verzameling Ch. Smits.

mecanieker, Beheerder, Oude Vaartplaats 4 Antwerpen.

- Mejjuffrouw Maria Marguerita Aertsen, Beheerder, Eethuisstraat 70 Merksem.

Door de overgang van de éénmanszaak naar de N.V. werd aan de reisweg, de dienstregeling en de duurtijd der machtiging niets gewijzigd. Het uurrooster door de Provincie Antwerpen in augustus 1931 uitgegeven, voorzag een dienstregeling als volgt :

op werkdagen Schoten - Antwerpen, 26 vertrekken, het eerste om 6.30 uur en het laatste om 22.00 uur, Antwerpen - Schoten, 27 vertrekken, het eerste om 7.00 uur en het laatste om 22.45 uur.

Als men bedenkt dat ook nog de gelegenheid bestond het traject Antwerpen - Schoten per „Buurtram” af te leggen, was het reizigersaanbod hier zeker niet zo slecht.

3. N.V. Voor Vervoer en Uitstappen
Deze N.V. was opnicuw gecvestigd te Merksem, Eethuisstraat 70.

De standregels werden afgekondigd in het Belgisch Staatsblad van 23 augustus 1933.

De Beheerraad was als volgt samengesteld :

- de heer Adolf van de Keere, expert-handelsvertegenwoordiger, Antwerpen, Valkenburgstraat 10.

- de heer Léon Liberati, maatschappij-bestuurder, Borgerhout, Turn-

houtsebaan 286.

- mevrouw Maria Marguerita Aertsen, echtgenote L. Janssens, zonder beroep, Eethuisstraat 70 Merksem.

De nieuwe N.V. neemt de doelstellingen van de N.V. Autobus Central over vanaf 1 september 1933.

De duurtijd der machtiging blijft nog steeds deze die aan Jos Aertsen was toegekend.

De lijn wordt te Schoten uitgebreid vanaf de Vaart tot aan het kruispunt van de Lindelei, de Grote Lei en de Villerslei.

Bij de aanvraag tot vernieuwing van de machtiging onderneemt de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen te Brussel op 6 en 23 september 1937 stappen om de machtiging op haar naam te bekomen.

Na vele, lange en soms pijnlijke onderhandelingen tussen de Provincie, de N.V. Voor Vervoer en Uitstappen en de NMVB, weet Gouverneur Baron Holvoet toch nog een voor de N.V. Voor Vervoer en Uitstappen en voor de NMVB gunstige oplossing uit te werken.

Deze oplossing voorziet dat zowel de tram- als de autobusdienst kunnen verzekerd blijven.

De N.V. Voor Vervoer en Uitstappen wordt echter wel als pachter van de NMVB aangesteld.

Deze overeenkomst zou eindigen op 31 december 1945, doch de tweede

Wereldoorlog kwam als spelbreker opdagen.

Het materieel

Voor zover we het konden terugvinden werden volgende voertuigen bij de verschillende firma's gebruikt :

Nr. 1, later A.122, Auto-Traction - Minerva, bouwjaar 1927 - Nr. 2, later A.123, Auto-Traction - Minerva, bouwjaar 1927 - A. 266, Réo, bouwjaar 1930 - A.292, Réo, bouwjaar 1931 - A.342, Réo, bouwjaar 1932 - A.362, Auto-Traction - Minerva, bouwjaar 1933 - A.493, Auto-Miese, bouwjaar 1938.

Ch. Smits

P.S. De schildering van het materieel, zoals afgebeeld op de foto : dak- en ramengedeelte wit- roomkleurig, de band met de maatschappij-benaming en het rijtuignummer donker rood met witte beschrifting, het onderste carrosserie-gedeelte karmijnrood.

Bij het uitbreken van de oorlog in ons land werd, waarschijnlijk nog op vrijdag 10 mei 1940, al het materieel door het Belgisch leger opgeëist. Dit betekende meteen het einde van de onderneming. Er mag worden aangenomen, dat alle autobussen van het bedrijf na de oorlogshandelingen spoorloos waren verdwenen (vermist - vernield ?).

S. Cuyt

Verenigingen in de kijker



MSTB-lok 1627 met L-rijtuig en met in eigen beheer gebouwd personenrijtuig, ter hoogte van het imponerende autosnelweg-viadukt te Vilvoorde, 17 april 1986. Foto S. Cuyt.

MSTB - Museumstoomtrein der Twee Bruggen

Jean Duvivier, initiatiefnemer van deze vereniging, ontdekte in 1978 een stoomlokje uit 1910 bij de Charbonnage du Bonnier te Grâce-Berleur (Luik). Deze vondst werd voor Duvivier de motivatie om in Vlaanderen een museumspoorlijn op te richten. Na vruchteloze en teleurstellende onderhandelingen met de NMBS werden besprekingen aangevat met de Chemin de Fer Industriel, de enige Belgische private spoorwegmaatschappij, die sinds 1908 een lijn in concessie heeft in de industrieel-historisch belangrijke omgeving van het Vilvoordse industriegebied.

Toelating om te rijden werd dadelijk verleend en, belangrijk, het materieel van de vereniging kon worden ondergebracht op de terreinen van de elektriciteitscentrale Intercom.

In 1980 werd de v.z.w. MSTB opgericht. Reeds op 13 september van hetzelfde jaar had de inhuldiging van de museum-exploitatie plaats. Er werd toen gereden met het intussen gerestaureerde Tubize-lokje nr. 1627, dat toen één rijtuig en één goederenwagen trok.

Met Pasen 1981 werd definitief van start gegaan. Daar weldra bleek dat de capaciteit van het éne rijtuig(je) onvoldoende was, werd bij de NMBS een tweede

rijtuig aangekocht en onmiddellijk in dienst genomen.

In 1982 verwierf de MSTB een derde personenrijtuig en een tweede goederenwagen, die nog in hetzelfde jaar volledig werden gerestaureerd.

In 1983 werd een tweede lokomotief, in 1893 gebouwd bij St. Leonard, aangekocht. Daar deze machine zeer grondig onder handen wordt genomen, wordt de algehele restauratie pas tegen einde augustus 1987 verwacht.

Tenslotte werd, voorjaar 1984, een buffetrijtuig (M1 2^e klasse NMBS) aan het materieelpark toegevoegd. Deze rijklaar gerestaureerde wagen werd ook qua interieur geheel aangepast.

Intussen werd ook een loods op- en ingericht, voorzien van alle noodzakelijke werktuigen en machines, zodat de MSTB in eigen beheer alle restauraties en herstellingswerken kan uitvoeren.

Deze relatief kleine vereniging telde in 1985 39 leden, waarvan 18 werkende.

Vanaf juni '85 konden bovendien, als D.A.C.-personeel, een halftijdse bediende en twee voltijdse werklieden worden aangenomen.

In 1980 werden 270 betalende bezoekers geteld. In 1985 was dit aantal gestegen tot 3.698.

MSTB kondigt voor 1986, als éérste in ons land, een nieuw initiatief aan onder de vorm van gastronomische avondrit-

ten met de stoomtrein. In „Spooragenda" vinden onze lezers meer informatie omtrent dit project.

MSTB is beslist een van de kleinere broertjes onder museumlijn-exploitanten. Daar dient echter onmiddellijk aan toegevoegd, dat al het materieel en alle gebruikte werktuigen tot in de puntjes verzorgd en vertroeteld worden. Wat dit laatste betreft kunnen sommige veel grotere ondernemingen in binnen- en buitenland in Vilvoorde een lesje komen leren !

S.C.

MSTB v.z.w., Harensessesteenweg 494, 1800 Vilvoorde. Tel. 02/252.03.19

Speciale rijtuigschilderingen bij de MIVA

De Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Antwerpen is in ons land, afgezien van enkele bescheiden uitzonderingen bij de NMVB-kusttram, de enige die vrij regelmatig speciale schilderingen op haar trams en bussen toepast. In Nederland en vooral in de Duitse Bondsrepubliek komt dit fenomeen echter zeer veel voor. Indien er uit bepaalde hoek af en toe bezwaar tegen deze „extravaganties" wordt geopperd, dient men terzelfdertijd wel te bedenken dat speciale schilderingen aan de vervoersmaatschappijen inkomsten opleveren die de exploitatie-verliezen helpen verminderen. De gemeenschap hoeft dan tenminste niet voor het volle pond voor deze verliezen op te draaien. De tram- en busfotograaf leveren deze uitzonderlijke en in de meeste gevallen publicitaire kleedjes kleurige prenten op. Fervent tramfotograaf Eric Morbé heeft, ten behoeve van zijn collega's hobbyvrienden, het hiernavolgend overzicht samengesteld omtrent de gelegheids-schilderingen bij de Antwerpse PCC-cars.

Bloementrams (50 jaar NDALTP)

PCC 2064 (zie onze voorpagina)

Bloementram zonder Scharfenbergkoppeling, geen automatische reminstallatie.

Volledig beschilderd vanaf 4.9.1978

Voor- en achteraan crème (omwille van de zichtbaarheid) vanaf 6.3.1979 tot 8.1982

Rood-wit met Scharfenberg op 7.9.1982

PCC 2067

Bloementram met Scharfenberg en automatische rem.

Volledig beschilderd vanaf 4.9.1978

Voor- en achteraan crème vanaf 8.3.1979 tot 1.1984

Rood-wit : 17.2.1984

PCC 2085

Bloementram met Scharfenberg en automatische rem.

Volledig beschilderd vanaf 4.9.1978

Voor- en achteraan crème vanaf 12.3.1979 tot 31.8.1983

Rood-wit : 29.9.1983

Kindertrams (1979 : Jaar van het Kind)

PCC 2124

Scharfenberg en automatische rem
Vanaf 22.5.1979 tot 3.1980

19.3.1980 : herschildering crème

PCC 2126

Scharfenberg en automatische rem
Vanaf 22.5.1979 tot 1.1980

15.1.1980 : herschildering crème

PCC 2127

Scharfenberg en automatische rem
Vanaf 22.5.1979 tot 2.1980

7.2.1980 : herschildering crème

Striktrams (Kerstmis 1983-1984)

PCC 2120

Scharfenberg en automatische rem
Vanaf 7.12.1983 tot 8.3.1984

Reklame „Mallemlolen"

Rood-wit : 2.4.1984

PCC 2122

Scharfenberg en automatische rem
Vanaf 2.12.1983 tot 28.3.1984

Reklame „Grand Bazar"

(met blauwe band op het dak en sneeuwvlokken)

Rood-wit : 16.4.1984

PCC 2123

Scharfenberg en automatische rem
Vanaf ong. 7.12.1983 tot 30.3.1984

Reklame „Mallemlolen"

Crème : ong. 1.4.1984 !

PCC 2126

Scharfenberg en automatische rem
Vanaf ong. 7.12.1983 tot 1.3.1984

Reklame „Grand Bazar"

Crème : ong. 3.3.1984 !

PCC 2127

Scharfenberg en automatische rem
Vanaf ong. 7.12.1983 tot 1.3.1984

Crème : ong. 3.3.1984 !

Striptram

PCC 2121 (grijs)

Scharfenberg en automatische rem
Vanaf 5.11.1982 tot op heden

Jawa (Mmm... Lekker)-tram

PCC 2126

Van 9.4.1984 tot ong. 9.5.1984 : deuren niet beschilderd, zijpanelen op dak : Jawa Supermarkten

Van ong. 10.5.1984 tot ong. 20.2.1985 : deuren beschilderd, zijpanelen op dak : Supermarkten Jawa Supermarkten

Voor- en achterwand bijgeschilderd met enkele appels en sinaasappels naast de blauwe geldbeugel

Rood-wit : vanaf 6.3.1985

LU (Koekjes)-tram

PCC 2124 (blauw)

Scharfenberg en automatische rem
Vanaf 25.5.1984 tot op heden

OASIS-tram

PCC 2146

Scharfenberg en automatische rem
Van 7.7.1984 tot ong. 1.1985

Rood-wit : vanaf 30.3.1985

Tenslotte nog PCC 2072

Groene schilderingen :

1. 14.8.1979 tot 5.9.1979 : lichtgroen met donkergroene band + cijfers + bumper-aflijning

2. 6.9.1979-17.9.1979 : het donkergroen wordt door bruin vervangen

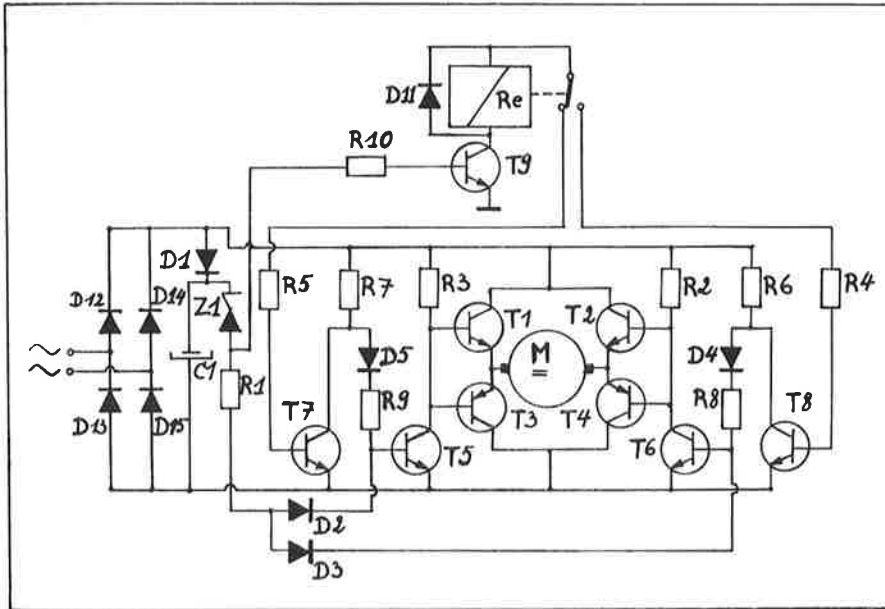
3. 18.9.1979-1.10.1979 : onderaan crème (ter hoogte van de draaistellen), turkooise band + cijfers + volledige bumpers

4. 3.10.1979-10.1981 : idem als 3. doch de bumpers voorzien van crème tussenlijnen

Rood-wit : 30.10.1981, zonder Scharfenberg, zonder automatische rem.

Eric Morbé
17.3.1986

De rijstroomkonverter



Deze bijdragenreeks behandelt het ombouwen van twee-railgelijkstroomlocomotieven voor het drie-rail Märklinsysteem. Deze schakeling is gegroeid uit de verzuchting om eindelijk een eenvoudige oplossing te bedenken die het probleem twee-rail versus drie-railsysteem voor eens en voor altijd uit de wereld helpt, die toepasbaar is op de gelijkstroomlocs van verschillende merken en die nog gemakkelijk na te bouwen is. We beweren niet dat nu de ideale oplossing gevonden is, maar menen desondanks dat we op de goede weg zijn.

Ons ontwerp is samengesteld uit stukken van andere, reeds gepubliceerde schakelingen en uit, - na enig experimenteren - zelf ontworpen stukken.

Het doel van dit ontwerp is, er voor te zorgen dat een omgebouwde loc zich precies als een Märklinloc gedraagt en, als het even kan, nog iets beter.

Dit betekent dat het welbekende overspanningsrelais van Märklin wordt ingebouwd, overwegend dat dit relais het enige is dat én een geheugen heeft (de laatste ingestelde toestand wordt op een mechanische wijze onthouden) én gemakkelijk te verkrijgen is. Er bestaan nog dergelijke relais in miniatuurvorm, doch die zijn duur en moeilijk te pakken te krijgen. Indien U, lezer, soms weet of/en waar zulke relais te verkrijgen zijn tegen een schappelijke prijs, dan kan U ons dit altijd laten weten.

Een nieuw Märklinrelais is eveneens duur, maar tweedehandslocjes zonder grote waarde zijn er ook mee uitgerust...

Het toepassen van dit relais heeft echter een welbekend nadeel: bij het inschakelen van de overspanning schiet de loc vooruit (of achteruit). De oplossing van dit probleem is nochtans eenvoudig.

De schakeling

Het hart van de schakeling is de motor, samen met de vier transistoren T1, T2, T3 en T4. Dit zijn vermogentransistoren en ze worden twee aan twee gestuurd door de transistoren T5 en T6.

Het deel dat ervoor zorgt dat de loc niet vooruitspringt bij het inschakelen van de overspanning, bestaat uit de diodes D1, D2 en D3, de zenerdiode Z1, de weerstand R1 en de elco C1.

De rijspanning wordt gelijkgericht door de nu onderhand bekende gelijkrichterbrug, bestaande uit D12, D13, D14 en D15.

Wanneer de overspanning wordt aangelegd, wordt ze uiteraard eerst gelijkgericht. Elco C1 wordt opgeladen tot de overspanning. Vermits deze groter is dan de zener spanning van Z1 (vermeerderd met de drempelspanningen van D2 of D3 en de basis-emitterspanningen van T5 of T6) zal de zenerdiode beginnen geleiden, waardoor de spanning aan de basis van de transistoren T5 en T6 zo groot wordt dat ze eveneens beginnen te geleiden, met als ge-

volg dat alle vermogentransistoren gestuurd worden en de motor niet beweegt. Of althans niet zou mogen bewegen.

Ook T9 wordt via R8 aangestuurd door het beginnen geleiden van de zenerdiode, waardoor het overspanningsrelais wordt bekrachtigd. Het relais blijft bekrachtigd zolang de overspanningspuls duurt.

Het resultaat is bevredigend: de loc beweegt niet meer bij het aanleggen van de overspanning.

Er dient wel nadruk te worden gelegd op het feit dat zowel T9, D4, D5, T5 en T6 samen met de zenerdiode moeten worden gebruikt.

Veel plaats neemt deze schakeling niet in: een printje van 3 cm op 1 cm volstaat.

Een variatie zou erin kunnen bestaan de voedingsspanning van T7 en T8, dus de bovenkant van R6 en R7, te verzorgen door één of meer batterijen met een totale spanning van 3 of 4,5 V. Daarbij zal dan met de waarden van R6 en R7 moeten geëxperimenteerd worden - en zal er ergens plaats voor de batterij moeten worden voorzien.

Stukkenlijst

Weerstanden

R1, R8, R9	10k, 1/4 W
R4, R5	56k, 1/4 W
R6, R7	4k7, 1/4 W
R2, R3	12k, 1/4 W
R10	1k, 1/4 W

Condensatoren

C1, elco	1 μ F, 35 V
----------	-----------------

Halfgeleiders

D1...D11	1N4148 of equivalent
D12...D15	1N4001 of equivalent
Z1	22 V
T1, T2	BD679 of equivalent
T3, T4	BD680 of equivalent
T5...T9	BC547 of equivalent

Märklinrelais

(Wordt voortgezet)
Mark Peeters

Na de M2, de super M2

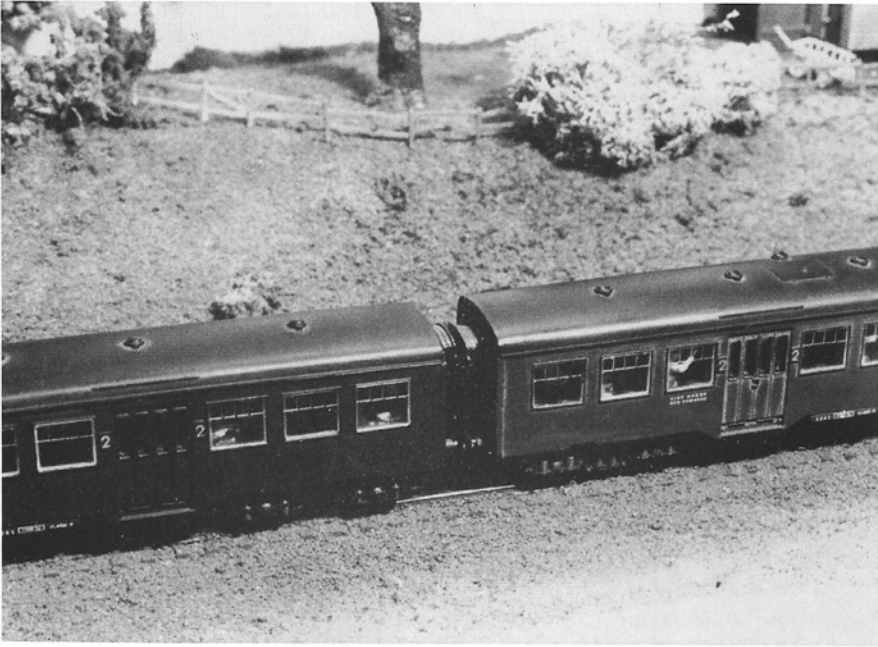


Foto G. Van Meroye.

De M2 rijtuigen voorstellen is zo goed als een open deur intrappen. Iedere rechtgeaarde modelspoorder kent ongetwijfeld deze alomtegenwoordige rijtuigen van de Belgische Spoorwegen die sedert vele jaren door Lima in HO worden vervaardigd.

Dit Lima-model, dat nog dateert uit de tijd waarin deze fabrikant voornamelijk actief was op de speelgoedmarkt, kan zijn leeftijd niet loochenen en haalt qua detaillering duidelijk niet het peil van de recente realisaties van Lima.

Nochtans is de basis goed te noemen, en mits enig aanpassingswerk kunnen deze rijtuigen meer up to date worden gebracht.

Een eerste aanpassing, die U slechts 135 F per rijtuig kost, is het vervangen van de lelijke plastic ruiten en omljstingen door ingezette ruitjes uit de ombouwset van Jocadis. Deze realisatie van de heer Witmeur uit Edingen kan niet genoeg lof worden toebedeeld. Het is echt fantastisch welke metamorfose de oude Lima-

kasten ondergaan door het simpelweg monteren van deze ruiten.

Na deze eerste optische retouche blijkt evenwel dat het interieur veel te hoog in de wagenkast zit. De zittingen van de zetels komen op raamhoogte, wat nu ook weer geen gezicht is. Het volgende punt is dan ook het verlagen van dit interieur. Dit kan vrij eenvoudig door :

1. het wegsnijden van de middenbraam in de vloer van de rijtuigkast
2. het maken van twee uitsparingen in de bodem van het interieur ter hoogte van de uitsteeksels waar de bevestigingspinnen van de draaistellen de kast binnendringen
3. het wegnemen van de metalen gewichtsplaatjes.

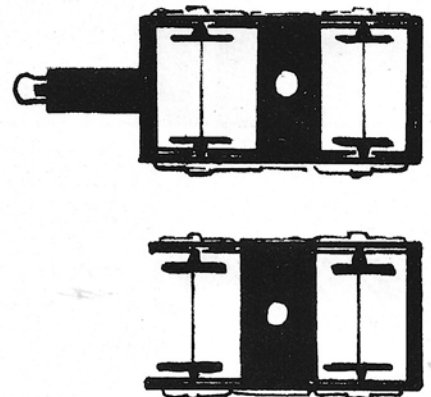
Omdat zonder deze gewichtsplaatjes het rijtuig letterlijk te licht wordt bevonden, worden deze plaatjes terug aangebracht, doch wel boven op het interieur, ter hoogte van de middendeuren. Enkele druppels lijm houden ze daar wel op hun plaats.

Daarna kan het interieur op de bodem van de kast worden gelijmd, en staan de zetels op de juiste hoogte. Vooraleer het interieur evenwel terug te plaatsen is het aanbevolen het geheel eerst lichtgrijs te schilderen, waarna de zetels in de juiste kleur worden geverfd (groen voor rokers, blauw voor niet-rokers).

Het plaatsen van Preiser en andere mini-mensjes in de wagen geeft nog een extra dimensie aan het interieur. Teneinde ook hier te vermijden dat onze reizigers met hun billen voor het raam zitten, is het bij sommige figuurtjes dan ook nodig een stukje van hun benen en van hun zitvlak af te snijden om ze zo ook lager op de zetels te kunnen plaatsen.

Indien gewenst kan de Lima-kast ook lager op de draaistellen worden gebracht. Hiertoe wordt de rand rond de draaispil van de bogie alsmede de rand aan de onderzijde van de wagenkast waarin deze spil draait weggesneden. Wanneer de bogie terug wordt geplaatst kan hij thans volledig om zijn as draaien, doch om in de bochten genoeg speling te hebben is het nodig de binnenrand van de kast wat af te vijlen.

Wil men de M2 rijtuigen verder uitrusten met een kortkoppeling, dan is de ombouwset van Ribu, type SKD, de aangewezen methode. Om deze koppeling te kunnen plaatsen moet wel de originele koppelingsbeugel alsmede de voorste dwarsbalk van het draaistel worden weggesneden. Bijgaande schets maakt een en ander duidelijk.



Greep U er naast ?

Vroegere nummers van Rail-Revue zijn nu nog verkrijgbaar !

Stort 135 F per gewenst exemplaar op KB 402-6008751-83 (Monopress, Borgerhout) en geef naam en adres op.

Toezending volgt langs de post !

Na aanpassing van het draaistel kan de Ribu kortkoppeling tegen de vooraf gladgemaakte wagnvloer worden gelijmd. Wel moet je oppassen dat bij een verlaagde rijtuigkast de flenzen van de wielen van de eerste as niet tegen het plaatje van de koppelinghouder schuren. Mocht dit toch het geval zijn, dan kan dit eenvoudig worden opgelost door het plaatsen van een dunne rondel tussen draaistel en kast, waardoor deze terug iets hoger komt. Eventueel kunnen de originele Lima-wielen ook worden vervangen door exemplaren van Roco, die niet alleen mooier maar ook iets kleiner zijn, waardoor het rijtuig dus nog lager komt te staan. Het volmaakte buffer aan buffer rijden is m.i. helaas onmogelijk, daar de buffers elkaar in kortere bochten toch nog raken, wat blijkbaar te wijten is aan de eerder beperkte voorwaartse uitslag van de Ribu-koppeling, in vergelijking met de originele Roco-kortkoppeling. Een tussenafstand van een tweetal milimeter tussen de buffers is echter wel haalbaar, en geeft alleszins een veel betere indruk dan met de originele, veruit elkaar staande Lima-koppelingen.

Uiteraard kan je nog veel verder gaan dan deze eenvoudige aanpassingen, die binnen het bereik van de gemiddelde modelbouwer liggen. Doch deze enkele wijzigingen doen het Lima-model reeds enorm aan werkelijkheidsgetrouwheid winnen. Een stel gesuperde M2's achter een

Roco 29 of een verfraaide Lima 25 doet het dan ook zeer goed op de Belgische modelbaan.

Guy Van Meroye

(Uit „Mobovaria”)

De NMBS-bovenleiding van Sommerfeldt

Het modelspoorvolkje vormt soms een eigenaardig wereldje. Niet zodra wordt door een fabrikant een of ander initiatief aangekondigd of de geruchten en de meestal op niets stoelende veronderstellingen beginnen een eigen leven te leiden. Zo ook weer in het geval van de NMBS-bovenleiding van Sommerfeldt. Trachtend enige helderheid in deze materie te verkrijgen, hebben wij de officiële invoerder van Sommerfeldt, de N.V. Ets Van der Perre, de hiernavolgende brief toegestuurd, die wij in zijn geheel afdrucken.

Geachte Heren,

Tijdens ons bezoek aan de Nürnberger Spielwarenmesse 1986 werden wij aangenam verrast door de aankondiging van een bovenleiding-systeem naar NMBS-voorbeeld, uit te brengen door de firma Sommerfeldt. Tijdens een gesprek met de verantwoordelijken van deze onderneming werd ons gezegd, dat op dit ogenblik (31 januari) nog geen dokumentatiemateriaal voorhanden was. Voor verdere inlichtingen terzake verwees men ons naar uw bedrijf, gezien U de officiële invoerders bent van de Sommerfeldt-produkten.

Wie schetst onze verbazing toen wij, in een bijdrage over dit onderwerp in het Nederlandse tijdschrift „Railhobby”, vernamen dat het uitbrengen van een NMBS-bovenleiding een eenmalige op-

dracht zou betreffen, door een Belgisch „particulier” aan Sommerfeldt toevertrouwd.

Anderzijds kondigt de firma Jocadis uit Edingen het op de markt brengen van deze bovenleiding a.h.w. als een reeds voldongen feit aan (cfr. Jocadis-Info nr. 6, 1986).

Gezien de grote belangstelling die in de modelbouwmiddens omtrent dit fenomeen bestaat, achten wij het tot onze taak behoren, onze lezers zo akkuraat mogelijk omtrent de NMBS-bovenleiding van Sommerfeldt te kunnen voorlichten.

Wij stellen het dan ook ten eerste op prijs, uwerzijds te mogen worden ingelicht betreffende de huidige stand van zaken m.b.t. dit projekt. Uw antwoord dat wij, indien enigszins mogelijk, graag tegen het einde van de maand april zouden ontvangen, zullen wij, met uw goedvinden, in extenso in ons tijdschrift publiceren, evenals de inhoud van huidig schrijven.

U bij voorbaat dankend voor uw geëerde medewerking, verblijve, geachte Heren,

met de meeste hoogachting,
namens Rail-Revue,
G. Cuyt, uitgever

De N.V. Ets Van der Perre was zo vriendelijk ons telefonisch en schriftelijk te bevestigen dat zij, als officiële en exclusieve invoerder en verdeler van de Sommerfeldt-produkten, het volledige NMBS-bovenleidingsprogramma aan alle Belgische modelbouwers zal aanbieden. Behoudens niet te voorziene omstandigheden, zou einde november 1986 alles bij je gewone „treinenboer” verkrijgbaar kunnen zijn. Rail-Revue dankt de Ets. Van der Perre om haar vlug en ondubbelzinnig antwoord.

ALLE MATERIAAL VOOR BOVENSTAANDE EN ANDERE
N.M.B.S. OMBOUW TE VERKRIJGEN BIJ

Herman verschooten

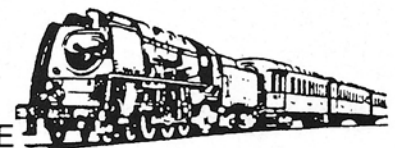
WIE ZIJN EIGEN HANDIGHEID NIET VOLDOENDE VERTROUWT, KAN
DEZE MODELLEN OOK DOOR ONZE ZORGEN LATEN BOUWEN.
MAAR VRAAG DAN NAAR DE "FRANS", OFWEL FRANS VAN VISSCHEL !



MATIGE PRIJZEN !

ALLE MERKEN

MET LEVENSLANGE GRATIS SERVICE



N.B. FRANS HEEFT ZIJN VRIJE DAG OP DONDERDAG
ALLE DAGEN OPEN VAN 9 U. TOT 18.30 U. - ONDER DE BOERENTOREN
WINKELGALERIJ EIERMARKT 14, 2000 ANTWERPEN



Spooragenda

NMBS

Op dit ogenblik zijn volgende gegevens bekend met betrekking tot de speciale stoomtreinritten die de NMBS in 1986 inricht :

20 juni : Antwerpen-Oost, Berchem, Mechelen Neckerspoel, Aarschot, Heist op de Berg, Lier, Berchem, Antwerpen-Oost. Treinsamenstelling : 29.013 + 6 rijtuigen Rheingold.

29 juni : Leuven 8u30, Vilvoorde 8u59, Mechelen 9u25, Antwerpen Centraal 10u15, Lier 10u55, Diest 11u41, Bokrijk 12u09, Zolder 12u50 (te Zolder keuze tussen korte of lange rit met de TTZ, alleen reizigers voor de korte rit kunnen aansluitend het traject Zolder-Mol-Zolder met de NMBS-stoomtrein afleggen - fotostops voorzien), Mol, Zolder 16u28, Bokrijk 17u30, Hasselt 17u50, Aarschot 18u50, Leuven 19u07. Prijs (traject TTZ inbegrepen) 450 F, kinderen van 6 tot 12 jaar 250 F. Voor de rit Leuven-Bokrijk-Leuven 345 F, kinderen van 6 tot 12 jaar 190 F.

Kinderen van minder dan 6 jaar reizen gratis, doch een zitplaats is niet verzekerd.

Bezoekers aan het Domein Bokrijk kunnen in elk Belgisch station een speciaal inkombiljet bekomen op voorlegging van het stoomtreinbiljet. Treinbiljetten in voorverkoop verkrijgbaar tot 15 juni bij de erkende spoorwegverenigingen, vanaf 16 juni in elk Belgisch station.

9 en 10 augustus : Molenfeesten Wildert: Leuven, Lier, Wildert en Antwerpen-Wildert. Treinsamenstelling : de ene dag 12.004, de andere dag 29.013, beide + LB. Biljettenverkoop door de zorgen van de organisator. Tussen Antwerpen en Wildert stopt de trein in de stations Oost, Kapellen en Heide.

17 augustus : Brussel-Noord - Bokrijk. 29.013 + LB.

28 augustus : Etterbeek - Brugge via Haren. 12.004 + 4 LB.

September of oktober : Welkenraedt, Verviers, Brussel-Zuid. 12.004 + 29.013 + 5 LB. De definitieve ritdatum is nog niet bepaald. Het betreft hier de rit die oorspronkelijk voor 26 april was gevraagd.

14 september : Oostende, Brugge, Gent, Dendermonde, Mechelen (aankomst te Mechelen 11 u, vertrek 18u30), Weerde, Schaarbeek, Jette, Dendermonde, Gent, Brugge, Oostende. 12.004 + L. Op 14 september heeft te Mechelen een bloemencorso plaats.

28 september : Brussel-Zuid, Braine-le-Compte, Manage, Luttre, Charleroi Sud, Philippeville, Mariembourg, Charleroi Sud, Jemeppe-sur-Sambre, Gembloux, Delta, Bokstael, Brussel-Zuid. 29.013 + (5) LB. Prijs nog niet bepaald. Biljetten in voorverkoop tot een bepaalde datum, vanaf een bepaalde datum in alle Belgische stations. Voor-

verkoop bij de erkende spoorwegverenigingen.

9 november : Maastricht-Luik (4 x heen en terug). 12.004 + (4) LB. Toelating voor het berijden van het baanvak Visé grens-Maastricht werd aan de NS gevraagd.

Medegedeeld door de NMBS-Handelsdirectie, waarvoor onze dank. Gegevens onder voorbehoud van wijzigingen.

ASVI - Association pour la Sauvegarde du Vicinal

Rue Belliard 187, 1040 Bruxelles. Tel. 02/512.49.08 - 02/673.48.63

Ritdagen : 15,22 en 29 juni, juli en augustus : weekends en op 21 juli en 15 augustus, 7 en 14 september.

Toegang : NMBS-lijn 53 Charleroi Sud-Thuin en NMVB bus 91 Anderlues-Thuin.

Brussels Model Steam Club

30 en 31 augustus : eerste nationale miniatuur stoomdagen op spoorlijn van ong. 300m lengte, in 5 en 7 1/4". Tevens tentoonstelling van miniatuur stoommachines. Open van 10 tot 18u op beide dagen. Inkom gratis, rit 10 F. Neerstalse steenweg 327, Vorst.

CFS - Chemin de fer de Sprimont

R. Doppagne, Rue d'Aywaille 92, 4170 Comblain-au-Pont. Tel. 041/69.26.49

Ritdagen : 1 en 15 juni, 6 en 20 juli, 3 en 17 augustus, 7 en 21 september van 14 tot 19u.

30 en 31 augustus : festival van 10 tot 20u.

Toegang : Sprimont (Hameau de Dam-ré).

CFV3V - Chemin de fer à vapeur des trois vallées

J.M. Warzée, Rue des Houblonnières 20, 5000 Namur. Tel. 081/71.11.22 - 081/24.24.14

Ritdagen : weekends en feestdagen van april tot eind september, evenals maandag, dinsdag en donderdag in juli en augustus.

Toegang : remise (station) Mariembourg.

K.M.Y.C.A. Stoomtreinsectie

Vergaderingen : elke 2^e en 4^e vrijdag van de maand

Lokaal : zaal „Primera”, Dendermondestraat 10, 2018 Antwerpen

Spoorbaan : Provinciaal domein „Rivierenhof” te Deurne.

Ingang kant Cogelsplein. De baan is verhoogd en geschikt voor 5", 3 1/2" en 2 1/2" spoorwijdte

Rijdata : elke zondagnamiddag. Bezoekende locs zijn welkom, wel graag vooraf contact opnemen.

6 - 7 sept. : Internationale modelstoomdagen en tevens officiële opening spoorbaan; voor deelname contacteer hulp- of sectieleider.

Sectieleider : F. Fredrickx, Ganzenbol-laan 26, 2550 Kontich, tel. 03/457.49.91
Hulpsectieleider : W. Vermeiren, Pie-

tingbaan 36, 2220 Wommelgem, tel. 03/353.29.62

MOBOV - Modelbouw Openbaar Vervoer

Bijeenkomsten handelend over modelspoorbouw en grootbedrijf worden gehouden elke eerste vrijdagavond van de maand in het Cultureel Centrum aan de Driekoningenstraat 126 te Antwerpen-Berchem.

Info : F. Geens, De Oude Landen 94, 2070 Antwerpen. Tel. inl. 03/647.13.82 - 03/237.27.64 - 03/455.53.17.

Modelbouw Museumstichting van Antwerpen

Van Diepenbeeckstraat 17, 2018 Antwerpen. Tel. 03/239.44.04

Modelbouwmuseum open woensdag en zaterdag van 14 tot 18u (niet in augustus). Voor groepen op afspraak. Treinbeurzen in zaal Servio, J. Jordaensstraat 108, 2018 Antwerpen, op 8 juni, 7 september, 7 december.

MSTB - Museumstoomtrein der Twee Bruggen

J. Duvivier, Harensesteenweg 494, 1800 Vilvoorde. Tel. 02/252.03.19

Ritdagen : 8 en 22 juni, 6 en 20 juli, alle zondagen in augustus en september

14 september : jaarlijks feest

Toegang : MIVB tram 58

Nieuw initiatief : Gastronomische avondritten met de stoomtrein, op 21 juni, 2 augustus, 30 augustus en 20 september - vertrek telkens om 20u. Maximum 40 personen. Telefonische aanmelding noodzakelijk

MUSEA

AMUTRA - Vereniging voor het trammuseum

EDEGEM : Fruithoflaan 74 - bus 6, 2600 Berchem. Tel. 03/239.07.78 (nà 19u)

Open op weekends en feestdagen tot 31 oktober, van 14 tot 18u

Toegang : Fort V, Edegem. Trams 7 en 15, bus 33

SCHEPDAAL : Avenue des Buissonnets 42, 1020 Bruxelles. Tel. 02/268.05.40 (nà 19u)

Open op zon- en feestdagen tot 31 oktober, van 14 tot 18u

Toegang : Schepdaal, NMVB bus N Brussel-Ninove.

MSVB - Museum voor het Stedelijk Vervoer te Brussel

Tervurenlaan 364B, 1150 Brussel. Tel. 02/512.45.78

Ritdagen historische trams : weekends en feestdagen tot 5 oktober van 14 tot 18u

Toegang : adres als boven - trams 39 en 44, bussen 36 en 42.

Musée des Transports en Commun du Pays de Liège

STIL, Relations publiques, Rue du Bassin 119, 4030 Liège. Tel. 041/67.00.64

Open op weekends en feestdagen tot 31 oktober, van 14 tot 18u
Toegang : Rue Richard Heintz 9, 4020 Liège (Natalis), STIL-bussen 4, 26, 28 en 31.

Rail Miniature Mosan - Namur

Activiteiten : maandelijkse bijeenkomsten op vrijdag vanaf 19u30. Het programma wordt aangekondigd in het tijdschrift Ferro Flash Namur. Overige vrijdagen vanaf 19u45 : vrije bijeenkomsten. Clubbaan in aanbouw. Lokaal : Centre Culturel de Géronsart, Rue du Trêfle, Jambes.

RRR - Rail Rebecq Rognon

Gemeentehuis Rebecq. Tel. 067/63.69.95
Ritdagen : zon- en feestdagen van 1 mei tot eind september.
Toegang : gemeente Rebecq.

SDP - Stoomspoorlijn Dendermonde-Puurs

L. Blommaerts, Ten Berg 101, 9300 Aalst. Tel. 053/70.38.37
Ritdagen in 1986 : nog niet definitief bepaald, vooraf informeren. Toegang : station Baasrode-Noord.

Stoomcentrum Maldegem

Postbus 29, 9990 Maldegem.
Ritdagen : weekends en feestdagen van Pasen tot eind september, van 10 tot 18u Stoomdagen Maldegem '86 op 23 en 24 augustus.
Toegang : Bogaardestraat 168, 9990 Maldegem.

TTA - Tramway Touristique de l'Aisne

C. Torlet, Av. W. Ceuppens 77, 1190 Bruxelles. Tel. 02/345.76.07 - 03/239.67.10 - 041/59.60.13
Ritdagen : weekends en feestdagen tot 5 oktober. Alle dagen van 4 juli tot 30 augustus.
Toegang : Pont d'Erezée (provincie Luxemburg).

TTZ - Toeristische Trein Zolder

Radiostraat 19, 3700 Tongeren. Tel. 012/23.76.61
Ritdagen : 15 en 29 juni, 6, 13, 20, 21 en 27 juli, 3, 10, 15, 16, 17, 24 en 31 augustus, 7 september.
22 juni, 14u : fotorit.
20 juli, 13u30 : inhuldiging 3de stoomlok (3 stoomloks in dienst).
15, 16, 17 augustus : spoorwegfestival met diverse grootbedrijf- en modelbouwactiviteiten.
5 oktober : trein-tram-busdag - aangepaste herfstritten.
30 november : winterritten.
Gegevens : NMBS, Febrail en de diverse verenigingen.
Rail-Revue is niet verantwoordelijk voor eventuele vergissingen of weglatingen.

Rail-aktueel

BELGIE

• Door de Talbot-fabriek te Aken werd onlangs het eerste stuurstandrijtuig voor de nieuwe Benelux-trek-duwstellen afgeleverd. Als alles een beetje meezit, zal omstreeks het jaareinde van Brussel naar Amsterdam worden gespoord met de nieuwe Intercity-stellen, bestaande uit een lok van de reeks 11, één eerste klasse, één eerste-tweede klasse, één tweede klasse-bagage, twee tweede klasse rijtuigen en een tweede klasse stuurstandrijtuig. Deze treinsamenstelling biedt plaats aan 399 zittende passagiers, aantal dat nog met 64 kan worden verhoogd mits gebruikmaking van klaptstoeltjes. De inzet van dit materieel komt werkelijk niets te vroeg. De huidige Beneluxdienst wordt met nog slechts drie trek-duwstellen (lok reeks 2550) gereden en van lieverlee wordt er versterking geboden door twee getrokken treinen van zeer uiteenlopende samenstelling, waarin nu zelfs DB-rijtuigen meelopen.

Wij komen later nog uitgebreid op het nieuwe Benelux-materieel terug.

• Dat het met de Beneluxdienst op dit ogenblik slecht gaat is algemeen geweten en dat de aflossing op komst is weet ook iedereen. Wat is op dit moment (bij het ter perse gaan) de toestand van het oude en het nieuwe materieel ? Bij de beurtregeling van de trek- en duwtreinen is er de sporadische inzet van een stel Duitse rijtuigen, een 1^e klasserijtuig uit de Beneluxdienst en een Eurofimapakwagen. Vanuit Brussel wordt deze trein tot Antwerpen C gesleept door een Belgische elektrische lok. Een lokomotief 25.5 rijdt mee als voertuig. Dit kan tot eigenaardige samenstellingen leiden. Van Antwerpen tot Amsterdam neemt de 25.5 over. Deze samenstelling bespaart natuurlijk het tijdrovende rangeerwerk in Antwerpen C, zodanig dat de uurregeling geen te grote vertraging oploopt.

Te Amsterdam en te Brussel worden de loks 25.5 omgezet, zodanig dat deze steeds het grensoverschrijdend traject verzekeren. In een ander stel is het stuurstandrijtuig vervangen door een Belgische Eurofimapakwagen. Ook hier is de inzet sporadisch. Deze toestand hangt volledig samen met de reparatiemogelijkheden van de stuurstandrijtuigen.

Einde maart kwam de 2557, waarschijnlijk als laatste machine van deze reeks, uit grote revisie. Deze lok is de vroegere 2504 die de oorspronkelijke 2557 verving na het ongeval te Kapellen. Op de levensloop en de verschillende nummeringen van deze loks zullen we in een volgende Rail-Revue terugkomen. Het definitieve lot van de reeks 25.5 is nog niet bepaald. Waarschijnlijk zullen zij terug worden omgebouwd tot loks van de reeks 25.

• Op zaterdag 19 april werd door de bestuurder van de internationale trein 326 (Köln - Oostende) bij aankomst te Leuven een brand gemeld op de lokomotief 1802. De brandweer van Leuven diende de brand te blussen en tevens de gekwetste bestuurder voor verzorging weg te brengen. De trein werd beperkt tot Leuven. De reizigers werden verder tot Brussel gebracht met trein 697 (Genk - Brussel Z.). Vanuit Brussel-Zuid werd een vervangingstrein (11326) ingelegd tot Oostende, verzekerd door het motorstel 025 van Schaarbeek.

• Op 1.4 kwam trein 29773, gesleept door de loks 6082 en 6086 in nood wegens een defect aan de 6082. Vanuit Zottegem vertrok een lichterlok (6299). In de omgeving van Scheldewindeke viel de trein echter opnieuw stil, ditmaal door een defect van de 6299. Het was tenslotte de 6206 die dit ganse konvooi naar Zottegem sleepte.

• Diesellokomotief 5403, die in 1984 met veel zorg terug werd opgesmukt met het vliegend wiel en die in 1985 enkele verschijningen deed tot grote tevredenheid van de fotografen, diende einde



Het eerste Benelux-stuurstandrijtuig wordt van de Talbot-fabrieken in Aken naar Amsterdam overgebracht. Maastricht, 28 maart 1986. Foto A. Hermans.

maart te worden afgesteld wegens een geblokkeerde motor te Virton.

In eerste instantie zag de toekomst er voor deze historische lokomotief niet schitterend uit. De standaardisering is voorzien voor volgend jaar. Gelukkig voor de 5403 was er de verongelukte 5408. Op 13 februari kwam lok 5408, met de ledige reizigerstrein 1969, in botsing met goederentrein 49920. Deze lege ertstrein werd gesleept door lok 5313 en was tot stilstand gekomen door een gesprongen remleiding. De schade aan beide treinen was enorm. De 5408 had zich letterlijk onder de laatste wagon van de ertstrein geboord. Diezelfde dag waren de sporen op lijn 154 reeds buiten dienst geweest door een personenauto die tussen Yvoir en Lustin over kop was gegaan. Er was overigens reeds verkeer op één spoor door de aan de gang zijnde elektrificatiewerken. De beschadigde 5408 kon slechts 's anderendaags worden afgevoerd.

Er werd dan besloten de geblokkeerde motor van de 5403 te vervangen door één van de verongelukte 5408. Zo zal lok 5403 een roemloos einde worden bespaard.

• De uiterst fraaie museum-Pacific 1002, vorig jaar nog te Brussel-Noord tentoongesteld (zie Rail-Revue nr. 2, 1985), wordt **rijklaar** gerestaureerd - zoveel is zeker. Voor het overige dienen wij alle geruchten, als zou deze machine nog gedurende het jaar 1986 worden ingezet, als wensdromen te bestempelen. Dit moge dan jammer zijn voor hen die allerlei gissingen en op losse schroeven staande „informatie” hebben verspreid en gepubliceerd - het wachten is op 1987! Voorts is op heden nog geheel onbekend, welke inzetmogelijkheden de NMBS voor de 1002 overweegt. Wij kunnen ons echter moeilijk voorstellen dat deze arbeidsintensieve en een behoorlijke hoeveelheid kolen verslindende lok een „sleepje” van vier L-rijtuigen zou te verwerken krijgen. Wel mogen wij hopen, dat onze Pacific terug haar originele, NMBS-groene livree zal krijgen. Als alles in kannen en kruiken is, verneemt U het wel. Rail-Revue heeft wat in petto met betrekking tot de reeks 1 en mits het nodige geduld wordt U uitgebreid geïnformeerd.

• Tijdens de persconferentie, voraftgaand aan de opening van het vijfde tentoonstellings-seizoen van het Antwerps Tram- en Autobusmuseum, werd medegedeeld dat in september a.s. mogelijk zou worden begonnen met de bouw van een replica van een Antwerpse paardetram uit 1879. Van dit type tramwagens is inderdaad niet één exemplaar meer teruggevonden. Door middel van sponsoring en met de medewerking van de technische scholen Meistraat en Borgerhout, hoopt men deze sinds lang gekoesterde droom te realiseren.

• De MIVG besliste een bestelling van 33 nieuwe bussen tijdelijk uit te stellen. Mits de nodige wijzigingen, aan te brengen op het bestaande lastenboek, hoopt men te kunnen overgaan tot de constructie van drie-deursbussen. Dit

voertuigtype zou, zoals de benaming aantoonde, worden uitgerust met drie brede op- en afstapdeuren met ruime platformen en met een verlaagde vloer. Zodoende zou de toegang tot het voertuig aanzienlijk worden verbeterd voor rolstoel-gebruikers, kinderwagens en ouderen. Teneinde alle mogelijkheden van dit bustype aan een nauwgezet onderzoek te onderwerpen, werd vanaf 20 maart ll. in reizigersdienst proefgereden met het Vanhool 280 prototype.

• Eveneens te Gent rijdt sinds 20 januari de trolleybus - met reizigers - op proef. Het voertuig volgt merendeels het tracé van lijn 30, tussen Meersemdries en Sint-Jacobs en doet er, zonder bepaalde uurregeling, ongeveer een kwartier over om deze reisweg in één richting af te leggen. De proefritten, die worden gereden op werkdagen tussen 14 en 18u, hebben tot doel de rij-eigenschappen en de reacties van het publiek te testen. Er wordt door de „proef-reizigers” zeer positief gereageerd op de vier grote opstapdeuren van de trolleybus en op haar, vooral op asfaltwegen, uiterst geluids-arm rijcomfort.

• De belangstelling voor volledige, normaal opgediende maaltijden tijdens langere treinreizen is opnieuw sterk groeiend. Dit heeft de NMBS, in samenwerking met de CIWLT, ertoe aangezet vijf in 1955 gebouwde blauwe restauratierijtuigen opnieuw in te richten en geschikt te maken voor snelheden tot 160 km/u. Uitgerust met klimaatregeling en lopend op Duitse draaistellen worden de wagens ingezet in de „Flanders-Riviera Express” Brussel-Ventimiglia en Brussel-Basel. Je kan kiezen tussen een à la carte of een standaard menu.

• Vrijdagvoormiddag 14 februari 1986 werd het boorschild voor het graven van de tramkokers onder de Schelde, in de bouwput van het station Frederik Van Eedenplein, op de Antwerpse linkeroever, neergelaten.

Dit boorschild, gebouwd in de werkhuisen van de metaalkonstrukteur Victor Buyck te Wondelgem, heeft een doormeter van 6800 mm en weegt 125 Ton. Het schild werd aangepast om in verschillende grondlagen te werken, daar het door de Antwerpse zandgrond zal moeten boren, alsook door de Boomse klei. Zo werd het ook uitgerust met steenbrekers, om eventuele zwerfstenen die zich in het tracé zouden bevinden te kunnen verbrijzelen.

Thans is men op de werf bezig met de uitrusting van het schild. Eens volledig bedrijfsklaar weegt het 325 Ton.

De eigenlijke start voor het graven van de tunnels wordt verwacht na de bouwvakantie. Door middel van 24 hydraulische vijzels, die elk een drukkracht kunnen verwezenlijken van 200 ton of een totale duwkracht van 4800 Ton (48.000 kN), zal het boorschild zich ondergronds voortbewegen. De beide te graven kokers hebben elk een doormeter van 5,70 m en zijn samen ca. 2000 m lang, waarvan ongeveer 2 x 375 m onder de Schelde.

De onderzijde van het horizontaal deel onder de Schelde ligt ca. 31,50 m onder het gemiddelde hoogwaterpeil, met een minimum aan nuttige grondbedekking van ca. 7 m.

Om de verbinding met de linkeroever te verwezenlijken moet ook het huidig premetrostation Groenplaats worden omgebouwd. Voor de ombouw van dit station en de bouw van het verbindingstuk tussen het station Groenplaats en de tramkokers had op vrijdag 7 maart 1986 de opening plaats van de algemene offerte-aanvraag voor de uitvoering van hogervermelde werken.

Er waren acht biedingen. Het goedkoopste bod kwam van de Tijdelijke Vereniging Antwerpse Bouwwerken Verbeeck, Franki, SBBM - Six Construct en de N.V. Bouw- en Wegenwerken.

Deze vereniging diende een offerte in van 507 miljoen F, inclusief BTW.

De verbouwwerken aan het Station Groenplaats zullen als volgt verlopen :

- de bestaande lokethal (niveau 1) blijft nagenoeg behouden;
- omwisseling van de perron- en spoorzone op het tweede ondergrondse niveau, meer bepaald het afsluiten van de keerlus om de bouw van het perron toe te laten. De sporen worden naar de zuidzijde verlegd. Op dit niveau wordt eveneens een trappencomplex gebouwd als verbinding naar de lokethal.
- ombouw van het derde, reeds bestaande, maar nog niet afgewerkte niveau met eveneens de bouw van een nieuw trappencomplex naar de lokethal.

De bouwput wordt ingeplant achter de geklasseerde gevel van de Galeries Nationales aan de zuidzijde van de Groenplaats. De tramexploitatie zal tijdens de ombouw van het station behouden blijven.

• Ingevolge de vordering van de premetrowerken in de omgeving van het Sportpaleis te Antwerpen en om de aanleg mogelijk te maken van de open tramhelling in de viaduct over het Albertkanaal, werd vanaf maandag 24 maart 1986 omstreeks 20u00, een buspendel ingelegd tussen de Van der Delftstraat en het Victor Roosensplein. De tramlijn 3 (Melkmarkt-Merksem) kreeg haar voorlopig eindpunt in de Van der Delftstraat. Om de trams te kunnen laten terugkeren naar de stad werd een nieuw spoor aangelegd tussen het Raoul Gregoirplein en de Van der Delftstraat. De nieuwe keerlus wordt opgereden langs de Bisschoppenhoflaan.

De buspendel en het trameindpunt zullen tot midden 1987 behouden blijven. Na de afschaffing van de buurtspoorwegtrams in 1968 en door de tijdelijke inkorting van tram 3, is het distrikt Merksem, voor het eerst sedert 20 juli 1879, volledig tramloos!

• Voor het eerst werden nu ook in de NMVB-groep Antwerpen 15 gelede autobussen in gebruik genomen. Maandag 3 maart 1986 kwamen drie „harmonikabussen” in dienst op de



Maandagavond, 24 maart 1986 : Miva PCC-wagen 2033, de allerlaatste tram in Merksem, aan het eindpunt Victor Roosensplein. Merksem zal het gedurende ruim een jaar helemaal zonder tram moeten stellen. Foto S. Cuyt.

lijn 77 (Antwerpen - Zandvliet) en zes op de lijn 50/50B tussen Antwerpen en Mechelen.

Vanaf 1 juni 1986 zullen nog eens acht gelede bussen in gebruik genomen worden op de lijn Antwerpen - Turnhout en drie op de lijn 60 Antwerpen - Hoogstraten.

- Ook het Brusselse NMVB-net kreeg twintig nieuwe gelede bussen ter beschikking. Zij werden vanaf maandag 17 maart in dienst gesteld op de lijn Brussel - Ninove en vanaf maandag 1 april op de lijn Brussel - Aalst. De aanwending van harmonikabussen

op de lijn Brussel - Aalst had geen invloed op de structuur, de frekwentie of de reisweg van deze autobusdienst.

De lijn Brussel - Ninove kreeg echter vanaf 17 maart een nieuwe exploitatievorm, die gestoeld is op de moderne opvattingen van het openbaar vervoer, nl. een sneller en comfortabeler rijden op een klokvaste basislijn.

De gelede bussen vormen de snelle basisdienst en rijden, op alle weekdays gedurende het ganse jaar, op dezelfde uren. Zij blijven steeds de Ninoofsesteenweg volgen tussen de Hallenstraat te Brussel en het centrum te Ninove.



De nieuwe sporensituatie aan het station Charleroi-Sud. Wachtsporen 1 en 2 bevinden zich links van het hier getoonde beeld, spoor 4 is nog in aanbouw. Geleed motorrijtuig 6144 verzekerde die dag geheel alleen de dienst op de ingekorte lijn 41 Sud-Gohyssart, 19 april 1986. Foto S. Cuyt.

De gelede bussen van de basisdienst worden aangevuld met „Standaard“-bussen (90 plaatsen).

Deze versterken de basisdienst en gaan de reizigers ophalen in de dorpskernen. Voor de inwoners van Okegem, Pamel, Strijtem, Borcht-Lombeek en Eiseringen is tijdens de daluren een standaardbus voorzien die de reizigers hetzij rechtstreeks naar Ninove brengt, hetzij naar de halte Goudveerdegem. Daar kunnen zij de sneldienst (gelede bus) nemen naar Brussel.

Tijdens de piekuren brengt een standaardbus de reizigers zowel naar Ninove als naar Brussel, zonder overstap te Goudveerdegem.

- Sinds maandag 10 februari 1986 introduceerde de NMVB in Limburg de magneetkaart als betaalmiddel op al haar stads- en streeklijnen.

De apparatuur wordt geleverd door Prodata, een Belgisch bedrijf, gespecialiseerd in elektronische apparatuur voor verkoopdoeleinden.

De magneetkaarten zijn zowel in voorverkoop als op de bus te koop. Het maximale bedrag is 1.000 F voor de Z-kaart en 200 F voor de stadskaart voor Hasselt en Genk.

De verdere automatisering zal progressief worden voortgezet en de verwachting is dat eind 1990 alle reizigers van de buurtspoorwegen gebruik zullen kunnen maken van de magnetische Z-kaart.

- Na de onrustbarende geruchten omtrent de mogelijke sluiting van diverse tramlijnen en -lijngedeelten bij de NMVB-Groep Henegouwen, kan de tramliedhebber voorlopig opgelucht ademen. Bracquagnies-Maurage (lijn 80) en Anderlues-Morlanwelz (lijnen 30 en 31) blijven behouden, evenals het gedeelte Courcelles-Fontaine l'Evêque van lijn 63, alhoewel dit laatste onherroepelijk zal sneuvelen bij de opening van de nieuwe lichte metro-takken.

De inkorting van lijn 41, tussen Jumet Gohyssart en Roux, is intussen echter reeds een feit. Op 13 april jl. werd dit gedeelte voor het laatst bereid door motorwagen S9146. Vanaf 14 april wordt de dienst op lijn 41, tussen Charleroi-Sud en Jumet Gohyssart, verzekerd met gelede motorwagens van de reeks 6.100. Gezien de 6.100'en het nog zonder lijnfilm 41 moeten stellen, wordt gereden met gele koersborden, voorzien van zwarte tekst, die achter de voorruit van de rijtuigen worden aangebracht. Voor de exploitatie met gelede motorwagens diende bijkomende signalisatie geplaatst te Dampremy, Lodelinsart en Jumet.

Overigens werd de keerlus aan het eindpunt Charleroi-Sud in de nacht van 8 op 9 april buiten dienst gesteld. Het spoor is reeds gedeeltelijk, de bovenleiding geheel verdwenen. Als vervanging zijn er vier kop-wachtsporen aangebracht, waarvan er op 19 april reeds drie in gebruik waren. De tramreizigers aldaar staat een aankomst- en een vertrekperron ter beschikking.

DUITSE BONDSREPUBLIC

• De Deutsche Bundesbahn biedt sinds begin juni in de Intercity-treinen meer service. Het IC-net werd uitgebreid met een vijfde lijn, er rijden nu 213 IC's in plaats van 156, de luchthaven van Frankfurt wordt elk uur door een IC bediend. De IC-treinen kregen aparte begeleiders in een nieuw uniform, per 2 of 3 rijtuigen is er een personeelslid permanent beschikbaar voor assistentie en informatie. Een aantal nieuwe - Engelse - termen deed zijn intrede : „Rail Fly” zorgt voor een betere behandeling van de bagage van treinreizigers die verder reizen met het vliegtuig, „Park & Rail”, „Rail & Road” en „Intercity Plus” zijn onderdelen van een serviceboekje dat de reiziger 1^e klas kan aanschaffen. Die kan dan voordelig parkeren, voordelig een auto huren of een taxi nemen, maar hij kan ook gratis van aanvullend openbaar vervoer gebruik maken tot een afstand van 20 km van het station, drie dagen lang.

FRANKRIJK

• Het Parijse stadsbedrijf RATP wil de verkoop van gewone losse kaartjes tot het minimum terugbrengen. Vandaar de introductie van een nieuwe dagkaart onder de naam „Formule 1”, geldig voor 2 of 3 zones, en wel in alle midelen van openbaar vervoer in die zones, bus, metro en trein. De RATP denkt met de nieuwe gemakkelijke dagkaart de verkoop van losse tickets en carnets met de helft terug te brengen. De „Formule 1” kost voor twee stadszones Frs 17 (2^e klas), voor 3 zones 22 Frs. De kaart heeft het formaat van een creditcard, de gebruiker krijgt er een losse insteekcoupon bij waarmee hij de tourniquets kan passeren.

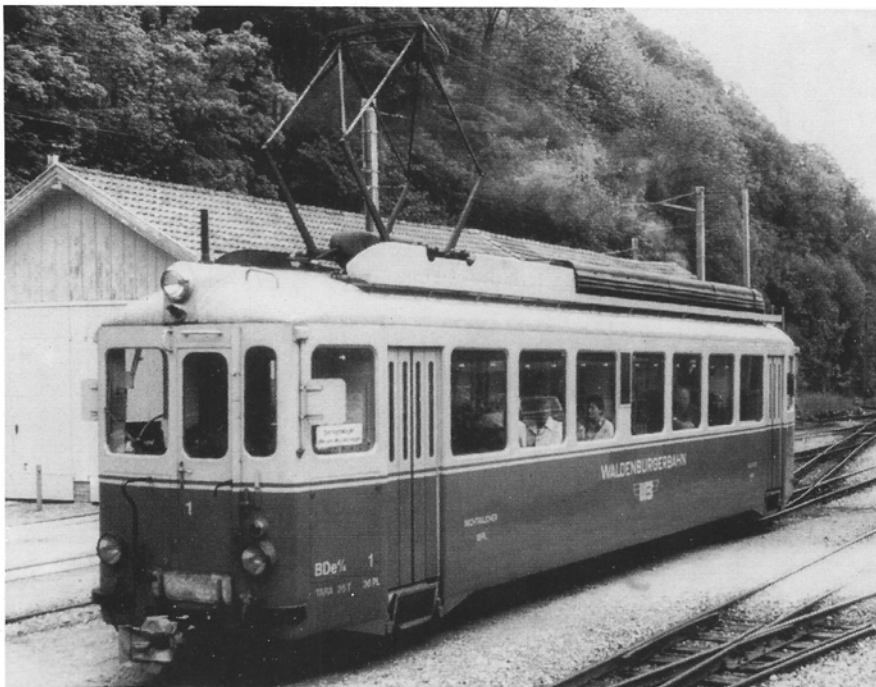
GROOT-BRITANNIE

• Eind september 1985 heeft een verkorte HST-dieseltrein tussen Newcastle en Londen een nieuw wereldrecord gevestigd. Het traject werd in precies 2 uur en 19 minuten afgelegd met een gemiddelde snelheid van 186 km/u en een top van 232 km/u. Met deze rit werd de „Tees Tyne Pullman” gelanceerd, sinds begin oktober de herboren snelle zakentrein met extra comfort en service. Tijdens de passage door York stonden op de sporen van het op die dag tienjarige National Railway Museum de wereldrecord stoomloc Mallard (1938, 204 km/u) en de Stirling Eight Feet Single onder stoom. Motorrijtuig 43038 van de recordtrein werd de dag daarop van een naamplaat voorzien met de tekst : „National Railway Museum, the first ten years”.

Tussen 1975 en 1985 bezochten 13 miljoen mensen de interessante expositie van het NRM.

ITALIE

• De Italiaanse spoorwegen hebben een prototype voor een nieuwe elektrische loc voor hoge snelheden in gebruik genomen. Deze BB-loc type E402 is



Waldenburgerbahn, mei 1982 : motorwagen nr. 1 uit 1953 loopt het station Waldenburg binnen. Dit beeld zal weldra ook tot de spoorweggeschiedenis behoren. Foto S. Cuyt.

goed voor 220 km/u, heeft een vermogen van 5100 kW en is de voorloper van de locs die vanaf 1992 op de snellijn Rome-Milaan met snelheden tot 300 km/u zullen gaan rijden.

NEDERLAND

• Arnhem krijgt zijn vijfde trolleylijn. Minister Smit-Kroes en minister Winsemius van VROM hebben een rijksbijdrage van 4,5 miljoen gulden toegekend voor het omzetten van buslijn vijf in een trolleybuslijn. Lijn 5 is een van de drukste lijnen in Arnhem. De omzetting zal positieve gevolgen hebben voor het comfort en het milieu. In verband met deze effecten is al eens eerder bijgedragen voor de „trolleyficering” van buslijn 9.

ZWITSERLAND

• Begin juni 1985 werd de miljoenste TGV-klant geboekt in de verbinding Parijs-Lausanne, 16 maanden na de indienststelling van de doorgaande treindienst. Dat betekent een vervoers-toename van ongeveer 40 %. Een directe TGV Parijs-Bern komt op z'n vroegst in maart '86 als het derde drierestroomstel beschikbaar is. Deze winter al zullen er TGV's van Parijs doorrijden naar wintersportplaatsen Sion en Brig.

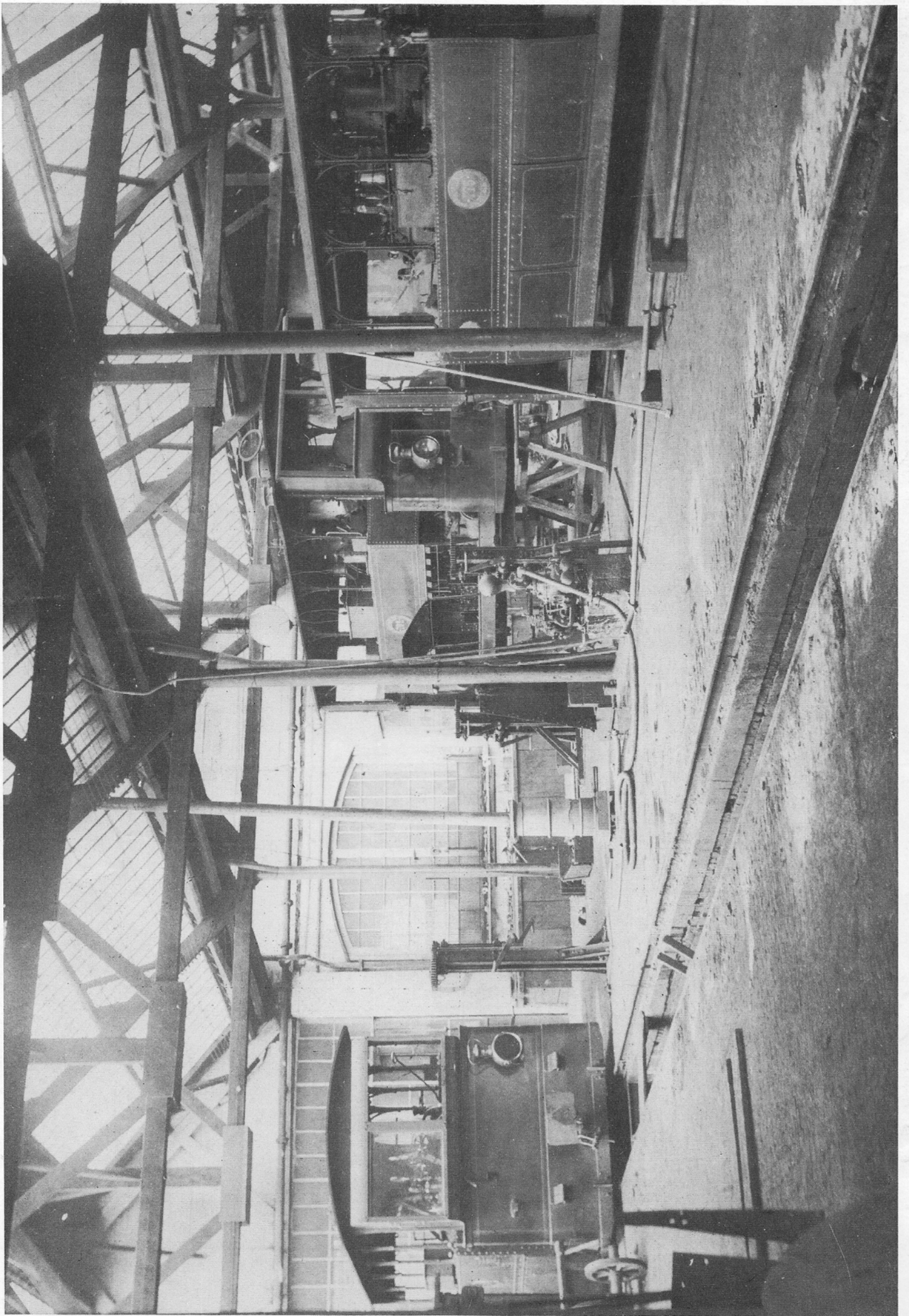
• Het bij sommige van onze lezers goed bekende smalspoorlijntje Waldenburg-Liestal, de enige 750 mm-lijn in Zwitserland, krijgt nieuw reizigersmaterieel. Dit op 30 oktober 1880 geopende lijntje, dat tussen 1948 en 1950 tijdelijk door de BVB (Basler Verkehrsbetriebe) werd geëxploiteerd, nam op 25 oktober 1953 afscheid van de stoomtractie en wordt sedert die dag onder 1500 V gelijkstroom bereiden door drie elektrische motorwagens, eveneens sinds 1953 in dienst. Schindler kreeg opdracht tot de bouw

van vier, 36 m lange pendelstellen, plaats biedend aan tweehonderd reizigers (waarvan 82 zittend). Na een gevoelige terugloop in de jaren '70 is het aantal reizigers zodanig toegenomen, dat vernieuwing van het materieel onvermijdelijk werd. De nieuwe stellen, waarvan het eerste eind 1985 werd afgeleverd, zullen rijden tegen de voor een 750 mm-spoorlijn ongelooflijke maximum-snelheid van 75 km/u ! Overigens sleept het in 1902 in dienst gekomen en in 1979 schitterend gerestaureerde stoomlokje „G. Thommen” nog steeds trouw zijn gelegenheidstreintjes.

Foto voorpagina : Miva PCC-rijtuig 2064 als bloementram op de keerlus Eksterlaar (Deurne). In dit nummer een bijdrage over de speciale rijtuigschilderingen bij de Miva door Eric Morbé. Dia Staf Cuyt.

Onze kleurenposter : Naar aanleiding van 150 jaar spoorwegen in Antwerpen reproduceerden wij deze sfeervolle nachtopname van station Antwerpen Centraal. De prent is gemaakt naar een op 26 januari 1983 gerealiseerde dia van Max Delie.

Foto achterpagina : Lokomotiefloods van het NMVB-werkhuis te Turnhout. Let op de „opgebokte” lokomotief in het midden. Deze opname dateert uit 1912. Eric Keutgens vertelt de geschiedenis van dit werkhuis, vanaf de oprichting tot en met de afbraak. Foto uit het archief van E. Keutgens.



Rail-Revue - Inhoudsopgave eerste jaargang - Nrs. 1 - 4

De cijfers voor het streepje verwijzen naar het nummer, de cijfers achteraan naar de bladzijde.

Autobus-exploitatie

De autobusdiensten door privé-
ondernemers 1-29/2-62/3-94
De nieuwe MIVA-bussen zijn op komst ! 4-119

Boekbesprekingen

Een eeuw mobiel met tram en bus 1-15
De eerste elektrische treinen in België 2-53
Instappen a.u.b. ! Honderd jaar
Buurtspoorwegen in België 3-85
Belgische stoom 3-85
Het stoomtijdperk bij de buurtspoorwegen 3-85
Geschiedkundig overzicht van het openbaar
vervoer in de provincie West-Vlaanderen 3-86
Spoorwegen 86 4-122
Trams 86 4-123

Foto-reportages

NMVB-tentoonstelling te Bokrijk 2-58
Tramstoet te Brussel 2-59
NMVB-feest te Oostende 2-61

Geschiedkundige bijdragen

150 jaar spoorwegen in België 1-4
Honderd jaar Nationale Maatschappij
van Buurtspoorwegen 2-36
Het stationsgebouw van de tramhalte
Turnhoutse Poort te Borgerhout 2-48
„150 Jahre Deutsche Eisenbahn” 2-51
Wapenstilstandslokomotieven 3-67
Treinferrydiensten te Zeebrugge 3-72
De internationale wedstrijd voor mecha-
nische tractie en trammaterieel tijdens de
Wereldtentoonstelling van 1885 te
Antwerpen 3-75/4-99
150 jaar „Great Western Railway” 3-78
150 jaar spoorwegen-viering in de DDR 4-112

Herdenkingsmanifestaties 1985

Dienstregeling stoomtreinen NMBS 1-14
Dienstregeling motorstel 1935 1-15
Bijzondere ritten NMVB 1-18
Bijzondere ritten DB 1-20

Inleidende bijdragen

1985 en Rail-Revue 1-3
Het is mooi geweest... 2-35
1985 : balans en waardering 3-66
Kaarten op tafel 4-98

Lezerspost

3-93/4-126

Modelbaan en modelbouw

Reeksen 12 en 29 in HO 1-11
De 27/21 van Lima in HO 1-23
De Duitse BR93 van Roco wordt de
NMBS 97.032 2-46
Nieuwigheden 1985 2-55
Ombouw van de Fleischmann T16¹ in
een Belgische 98 3-70
Te bed of niet te bed 3-82
Modelbaan-electronica 3-87/4-114
Ombouw van de Lima-lok reeks 27/21 in
een lok van reeks 11 4-104
Op smalspoor de boerentram achterna 4-107

Het M4B-rijtuig van Lima 4-109
Vuile Mon en zijn vieze gasten 4-116
Vooruitblik op nieuwe Belgische modellen 4-118
Märklin-digitaal HO : ook uw baan ? 4-121
Kom van dat dak af ! 4-122

Musea

Het Luikse openbaar vervoersmuseum 1-26
Nieuwe aanwinsten in het Antwerps
Tram- en Autobusmuseum 4-123

Museummaterieel

Museumlokomotieven van de Deutsche
Reichsbahn 1-25

Rail-Aktueel

Elektrifikatie van lijn 29
Herentals-Turnhout 1-21
NMVB-tramlijn te Han-sur-Lesse 1-21
TGV Atlantique 1-21
Nieuwe tramlijn te St. Etienne 1-21
ICM-2's van de NS 1-21
Buitendienststelling van lijnen bij de
Spaanse spoorwegen 1-21
De ACE 3000, een nieuwe stoomlok in
de Verenigde Staten 1-22
150 jaar spoorwegen in West-Duitsland 1-22
Dubbelspoorwerken op de BLS in
Zwitserland 1-22
Jubileum-manifestaties in België 2-43
GLT-Guided Light Transit 2-44
De ASVI-PCC (ex-NMVB, ex-Belgrado) 2-44
Conventie NMBS-BVS m.b.t. de exploitatie
van lijn 52 Dendermonde-Puurs 2-45
Terug stoomtram Goes-Borsele 2-45
Nieuwe trams in Genève 2-45
De Baikal Amoer Magistraal-spoorweg
in de Sovjet-Unie 2-45

Spooragenda

1-19/2-55/3-85/4-124

Technische bijdragen

Type 12 van de NMBS 1-7
Type 29 van de NMBS 1-9
Vierledig motorstel 1935 NMBS 1-13
Stoomlokomotief type 19 NMVB 1-17
De NMBS-lokomotieven reeks 21 1-23
De Belgische „Atlantic” lokomotief type 12 2-40
De NMVB-lok 808 3-77
Lokomotief reeks 11 van de NMBS 4-102
Het M4B-rijtuig van de NMBS 4-109

Tentoonstellingen

„Trein, trein, trein” te Mechelen 2-53
Mobov 2-54
Liège-Guillemins 2-54
Namur 2-54
Modelspoor-expo te 's-Hertogenbosch 2-54

Verenigingen

De CFV3V vierde feest ! 3-77
De K.M.Y.C.A. 4-125
De Vilvoordse Modelspoor Vrienden 4-125

Verzamelobjecten

Verzamelen of... de eeuwige
speelgoedtreintjes 2-56/3-84
Het verzamelen van prentkaarten 3-89

