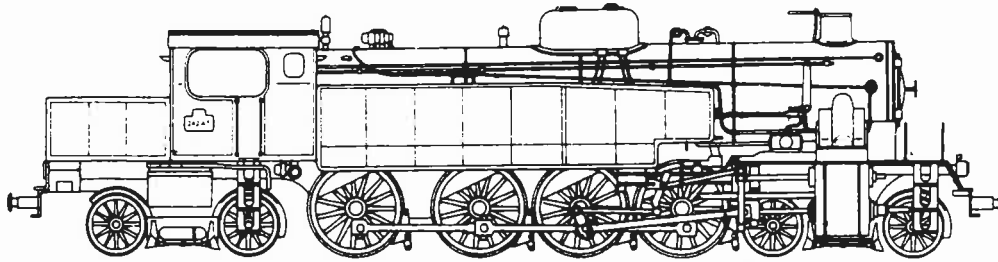


***Artevelde
Miniatuur
Spoorweg
Amateurs
Club***



***Sint Pietersstation
Gent***



1956 ARTEVELDE MINIATUUR SPOORWEG AMATEURS CLUB 1981

Sekretariaat: Rozier 44 - B.9000 Gent

Geacht Lid,

- 5 JULI 1982

Boekje 4 heeft een grotere variatie aan artikelen,
men heeft o.m. :

- de uitslag van de prijskamp, ingericht door de voorzitter, de heer R. Balot
- tips
- oude afbeeldingen van het Station -Gent St-Pieters
- omschrijvingen over "den ijzeren weg"
- treinen uit de tijd van "onze vader"
- nummering van H.O. - belgische wagens
- weg-wijs in Dover
- het openbaar vervoer te Jersey
- klasse nummering van het N.M.B.S. traktiemateriaal
- belofde, maar dan ook gratis reclame

Het bestuur dankt de leden Claerhout Peter en Deconinck Gentil voor hun artikelen.

Kameraadschappelijk
voor A.M.S.A.C.
de sekretaris

Schellynck Frans

A large, stylized handwritten signature in black ink, written over a circular stamp. The signature appears to be 'Frans Schellynck'.

Uitslag Prijskamp.

1. Aigle-Ollon - Monthey-Champiny
Wynental und SuhrentalBahn
Rorschack - Heiden Bahn
2. Vale of Rheidel Railway
3. Ir aan de London-Midland-Scottish
4. 1923 - 4 - 1948
5. New-York - Chicago
6. Promontory Utah USA 1869
Union Pacific
Central Pacific
7. 900 mm
8. Feldberg - Bärental 967 m
9. J.B. Cluysenaer
10. O.P.W.
11. Zell am See - Krimml
Unzmarkt-Murau-Tamseweg-Mauterndorf
Preding-Wieselndorf-Stainz
Weiz-Birkfeld
Puchberg am Schneeberg-Hochsneeberg
Zollhaus Blumberg-Weizen
Innsbrück-Garmisch Partenkirchen
Spiez-Brig
Liestal-Waldenburg
StGallen-Trogen
12. 13.710 m
15.030 m
(alle antwoorden met een verschil van 50 m - min of meer, werden goedgekeurd)
13. Schotland
Tay-Bridge
14. 1871
15. Karl Ritter von Ghega
16. Niet juist ! Br 103 komt wel terug (met een ander omschakelings-systeem)

- 17. vroeger
- 18. 1960
Ir Heinz Rössler
- 19. 1981 - 75
- 20. Trix

De schiftingsvraag : 491 minuten

Het klassement :

=====

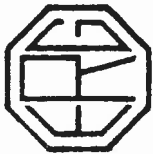
Steyaert R.,	92/100	165'
Deconinck G.	85,5/100	68'
Mortier R.	82/100	407'
Gheysen R.	79,5/100	510'
Verbanck R.	79,5/100	389'
(D'hoolaeghe A.	79,5/100	170')
De Meyer F.	75/100	35'
Van Oudenaerde M.	71/100	158'
Gunther W.	65/100	38'
De Ridder G.	63/100	13'
De Kinder M.	60/100	72'
Meirsman L.	38/100	43'

Zoals ik reeds mededeelde op de vergadering van 7 juni, zullen de prijzen (aankoopbons voor miniatuurs-poorwegmateriaal bij het Huis Verborgh) later uitgereikt worden.

Het geld dat wij daartoe beschikbaar hadden gesteld (winst op de verkoop van bier en vruchtensappen) werd overgeheveld naar de clubkas, gezien wij door de zeer geringe deelname aan de reis met de MSTB meer dan 9000 Fr uit de clubkas hebben moeten bijpassen.

De voorzitter

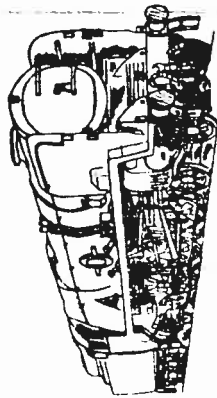
Balot R.



ERG MODELS

199 London Road Dover

Kent



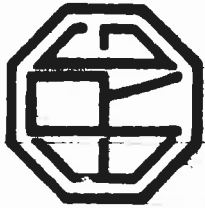
Registered Office

56 Archers Court Rd
Whitfield Dover

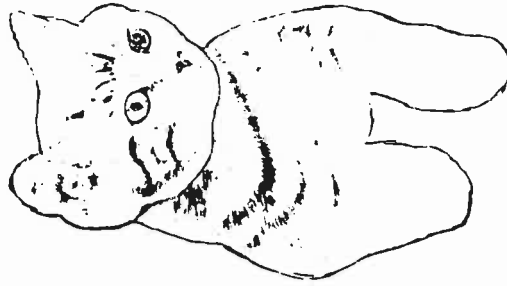
Telephone - Dover (0304)
821301 (office) 211845 (shop)

Registered in England 447097 VAT Reg No 187 0109 66

Directors : P. T. Moore, M. O. Moore, M. D. Lowe



Second Edition - - - March 1981



atalogue

of MODEL RAILWAYS

Price - 40p

TIJDELIJKE VERENIGING BN-ACEC BOUWT ZESTIG LOKOMOTIEVEN VAN HET TYPE 27 VOOR NMBS

De NMBS en de tijdelijke konstruktorsvereniging «ACEC en BN» hebben de elektrische lokomotief van de nieuwe reeks 27 aan de heer H. De Croo, minister van Verkeerswezen en PTT, voorgesteld. Talrijke voorzittingen en persluis woonden de inhuldiging bij.

Na een bezoek aan de BN werkplaatsen te Nivelles onderstreepte afgevaardigd beheerder O. Bronchart dat deze reeks lokomotieven deel uitmaakt van een groots vernieuwings- en uitbreidingsplan van de NMBS.

Dit programma werd enkele jaren geleden ingezet met een reeks van 25 lokomotieven van het type 20 (7000 PK).

Ingevolge de uitbreiding van het geëlektrificeerde net en op grond van de verbeterde techniek van zowel het mechanische als elektrische gedeelte van de moderne lokomotieven heeft de NMBS beslist een programma voor de konstruktie van nieuwe lokomotieven uit de werken.

Uitgaand van de studie van de 7000 PK lokomotieven hebben de studiediensten van BN, ACEC en NMBS een lokomotief ontwikkeld met vier gemotoriseerde assen. Zij weegt 85 ton, heeft een vermogen van 5 950 PK en een maximum trekkraft van 24 ton, en kan een maximum snelheid halen van 160 km/u.

Vergeleken bij de lokomotieven die zij gaan vervangen - de in de jaren 1955-60 gebouwde types 122 en 123 - hebben ze een verdubbeld vermogen. De snelheid werd van 120 tot 160 km/u opgevoerd. De buitenafmetingen zijn dezelfde, maar het gewicht is lager.

De met de 25 7000 PK lokomotieven opgedane ervaring

werd door de studiediensten ten nutte gemaakt. Aan de hand van de methode van de afgewerkte elementen werden met behulp van de computer berekeningen gemaakt die uitmondten in een lichtere structuur. De vermoeingsstests werden op elementen van ware grootte uitgevoerd in de laboratoria van AIB.

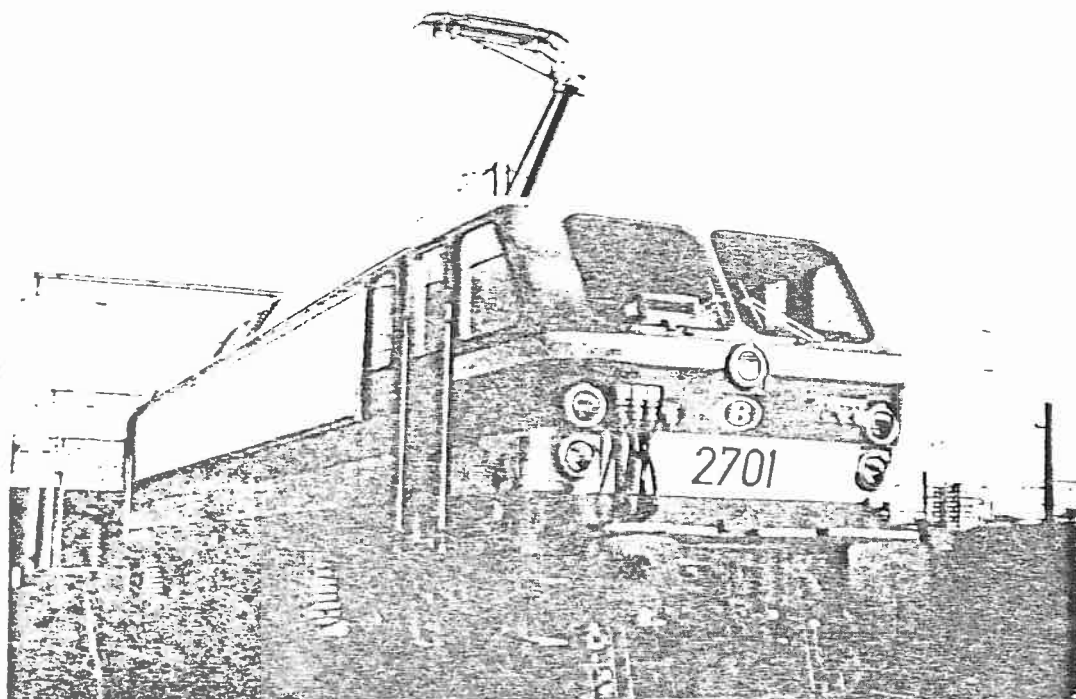
De ophanging werd verbeterd met het oog op een geringere wiel-spoor wrijving. De aan het zgn. «lage-traktiestel» aangebrachte verbeteringen hebben een vastere ligging tot gevolg.

De voordelen van de vorige machines werden behouden: het dak is zo gebouwd dat het volledig afneembaar is; bekabeling en leidingen op de vloer; geprefabriceerd, verwisselbaar en gemakkelijk toegankelijk apparatenblok.

De lokomotief 2701 is de eerste van twee reeksen van 30 machines. Per maand worden er drie van gebouwd en geleverd. Daarna worden er nog eens 30 lokomotieven van het type 21 (4200 PK) gebouwd, volgens dezelfde modulaire opvatting en tegen hetzelfde tempo.

Voor het Nederlandse net (1500 volt in gelijkstroom) worden 12 lokomotieven van het type 11 gebouwd. Zij worden uitgerust met elektrische apparatuur voor dubbele spanning. Voor het Franse net (25 000 volt in wisselstroom) zijn het 12 lokomotieven van het type 12. Beide orders zijn samen goed voor 5 600 000 werkuren.

«In het kader van de 60/40 werkverdeling tussen onze gewestelijke afdelingen Noord en Zuid, hebben wij de fabriek en uitrusting van de kabinen toevertrouwd aan onze afdeling Brugge; Nivelles staat in voor de fabricage



... een lokomotief
om de acht werkdagen
tot november 1983
... 4 500 000 werkuren
voor BN en ACEC!



Met de thyristorsturing Vernier laat de trein zich vlotter besturen...

van de bogies en van het overige gedeelte van de ruwbouwkast, evenals voor de eindmontage en de tests vóór verzending.

Hogervermeld programma heeft ons genoopt tot belangrijke investeringen in Nivelles. Tussen 1978 en 1981 werd nl. een plan uitgevoerd van 350 M. Belangrijkste verwezenlijkingen waren: verlenging van de montage-halls, vernieuwing van de uitrusting voor goederenbehandeling, verbetering van de toegangswegen tot onze werkplaatsen, bouw van nieuwe installaties voor oppervlaktevoorbereiding en -bescherming. Deze investeringen werden ook gedaan met het oog op betere arbeidsomstandigheden ».

Tot slot bracht de heer O. Bronchart hulde aan de kaderleden, technici en arbeiders van BN en ACEC, die de nieuwe lokomotief in nauwe samenwerking met de NMBS hebben gerealiseerd. « Met deze realisatie zetten wij de lange traditie verder van lokomotiefbouw waarvoor België in de hele wereld bekend is. Wij zullen deze troef ook uitspelen om onze export te vergroten teneinde de werkgelegenheid te bevorderen ».

« Deze lokomotief en haar onderdelen bewijzen dat de industriële innovatie in dit land geen ijdel woord is », zegde ons de heer P. Uytendhoef, afgevaardigd beheerder en directeur-generaal van ACEC.

« Onze ondernemingen moeten inderdaad een blijvende uitdaging beantwoorden nl. de concurrentie van de sterk geïndustrialiseerde landen het hoofd bieden. Om dit te kunnen zijn onderzoek en ontwikkeling onontbeerlijk. Het is precies daarom dat ACEC 8% van zijn omzet aan deze activiteiten besteedt. Vermelden we op transportgebied slechts ons onderzoek inzake automatisch stedelijk vervoer en de tractie met asynchrone driefazige motoren.

Maar om te slagen moet men ook het vertrouwen genieten van een belangrijke klant en moet er van zijn kant wil tot samenwerking zijn. ACEC heeft het geluk al meer dan 40 jaar het vertrouwen van de Nationale Maatschappij van de Belgische Spoorwegen te genieten. De goede betrekkingen tussen specialisten van de NMBS en perso-

neel van BN en ACEC dragen in belangrijke mate bij tot het succes van het gezamenlijk ontworpen materieel. Precieze vaststelling van de behoeften maakt optimale toepassing van de beschikbare technieken mogelijk. Met deze zeer gewaardeerde referentie kan België een plaats veroveren op verre buitenlandse markten. Zo slaagden we erin aan Brazilië 50 treinstellen te verkopen die direkt werden afgeleid van de NMBS-modellen. Ook aan Zimbabwe konden we een aantal lokomotieven leveren.

Een ander belangrijk element van succes is de overheidssteun voor onderzoek en ontwikkeling. Hij is van uitermate groot belang in de strijd die onze industrie levert om uit de crisis te geraken ».

De elektrische uitrusting van de lokomotief type 27 is uiteraard sterk geïnspireerd op deze van de lokomotief type 20 van 5 120 kW, die 7 jaar geleden in gebruik werd genomen. Net als zijn voorganger maakt het type 27 gebruik van gelijkstroommotoren waarbij de opgelegde spanning geregeld wordt door een thyristor chopper.

Er zijn nochtans grote verschillen: lager vermogen, waardoor het mogelijk werd een vierassige machine van 85 ton te bouwen in de plaats van een CC van 108 ton; ingevolge de verhoogde mogelijkheden van de techniek kon de chopper worden uitgerust met Vernier-thyristors waardoor de spanning geleidelijker wordt opgevoerd. Overbrenging van de kracht op de wielen gebeurt dus zachter. Ook de voeding van de laagspanningshulpkringen werd gewijzigd: in plaats van een roterende omvormer werd een statische thyristoromvormer ingebouwd.

De door ACEC geleverde elektrische installatie behelst in hoofdzaak: de traktiemotoren met hun overbrenging en chopper installatie met thyristoren voor de regeling van de trekkracht en de snelheid, de hoog- en laagspanning schakelkasten, de omvormergroep en de elektrische remweerstand.

De 60 voorziene lokomotieven zullen geleverd worden tegen een gemiddeld tempo van 3 per maand en zullen hoofdzakelijk ingezet worden op de lijn Oostende-Keulen.

H E T S E K R E T A R I A A T B E R I C H T

- A. Het maken van modelbomen van het Europese type is redelijk eenvoudig. De hoofdbasis van de samenstelling is zachte ijzerdraad.

Een 1.87 schaal modelboom van een volgroeid exemplaar van + 20 meter, is ongeveer 23 cm hoog. Dit is iets te hoog voor ons doel, daarom zullen we ons beperken tot een maximum hoogte van 15 à 18 cm.

Voor de konstruktie van een boom gebruikt men zachte ijzerdraad, te koop in elke ijzerwarenwinkel. Het soort draad dat wordt toegepast is eenvoudig gegalvaniseerde ijzerdraad in bundels.

Een eenvoudige methode hiervoor is de draad samen te binden met sterke kleefband en hem dan door te zagen. Nadat de draad terug recht is, dienen de lengten te variëren tussen 20 en 23 cm per streng. Men neemt een bundel van ca. 1 cm dik en bindt hem in het midden vast, dan wordt hij gesoldeerd. Na het solderen kan de bundel draden in de helft gesneden worden op het soldeerpunt.

De takken worden gevormd door de draden in steeds dunnere bundels te draaien, beginnend bij de voornaamste takken van een boom, over steeds dunnere takken, naar fijne twijgjes aan de uiteinden. Dan snoeit men de uitstekende stukjes.

De beste manier om de realiteit zo goed mogelijk weer te geven, is echte bomen te bestuderen. De beste tijd hiervoor is herfst en winter, wanneer de bomen ontbladerd zijn. Enkele foto's zullen later zeker van pas komen. Dit geeft niet enkel een betere vorm aan het werk, maar verhoogt de kansen om de realiteit dichter te benaderen als later het gebladerte wordt aangebracht. Wanneer alle takken zijn "gedraaid" gaat men hars aanbrengen op de stam en de takken. De gewone hars is verkrijgbaar in de meeste goede autoherstellingswerkplaatsen.

Deze hars is beter verwerkbaar wanneer het gemengd wordt met glasvezelhars. De pasta wordt gemengd met het hars in een blikje tot een lopend mengsel en dan wordt de harder toegevoegd. Met behulp van een stokje, beginnend bij de top van de boom, wordt het hars aangebracht en men laat hem, met een beetje prikken en duwen, naar beneden lopen totdat men een gladde stam verkrijgt. Men doet er goed aan de boom in een stuk plasticine te steken, zodat men hem stevig kan vasthouden. Dit maakt het eveneens mogelijk hem vertikaal te plaatsen zodat het hars gemakkelijk naar beneden kan lopen. Men mag echter niet teveel hars ineens mengen, enkel voldoende voor ongeveer de helft van de boom omdat het enige tijd

vraagt om het hars aan te brengen en deze snel hard wordt (ca. 4 minuten), waarna het onmogelijk is ermee te werken. Heel fijne takjes en twijgjes kunnen nagebootst worden dmv. staalwol. De staalwol wordt in een reep van 8 cm gesneden en dat uit elkaar getrokken om een zeer dun laagje te vormen. Dit lapje wordt dan met de schaar gesneden en op de boontakken aangebracht. De staalwol moet zeer goed ontward worden en men moet duidelijk kunnen erdoor zien om de indruk te geven van een boom zonder bladeren maar met een menigte fijne takjes. Dit is een werkje dat wat tijd en geduld vraagt. Men dient een kleinere schaar te gebruiken om de eindjes en de vezels weg te snijden.

Nu kan de boom grijs of bruin gespoten worden (afhankelijk van de soort die men wil voorstellen) en als men een boom in de winter wil voorstellen is men na het spuitwerk, en enkele kleine retouches links en rechts klaar.

Men kan eventueel nog sneeuw aanbrengen.

Om er een boom in de zomer van te maken moet men gebladerte aanbrengen. Men kan hiervoor goed gebruik maken van blokjes schuimrubber, gekleurd met celluloseverf of anders houtkrullen waarop met emulsieverf kleur is aangebracht.

Het truukje met de schuimrubber is makkelijk en geeft een goed resultaat. De geverfde blokjes worden met een vleesmolen in kleine stukjes gemalen. Men bekomt dan een redelijke nabootsing van bladeren op schaal 1:27. Indien men alle stukjes nogmaals door de vleesmolen draait bekomt men nog fijndere "blaadjes". Men kan dit gemalen schuimrubber ook gebruiken voor gras, of klimop (tegen de gevel van een woning) of de begroeiing op schuilplaatsen na te bootsen.

Om het gebladerte aan te brengen (nadat de boom geschilderd is) spuit men de bovenste helft met matte vernis. De vernis mag nogal overvloedig aangebracht worden. Met behulp van een zeef wordt het schuimrubber op de takken gestrooid, waarbij men van tijd tot tijd tegen de boom tikt om er de losse stukjes te doen afvallen. Kijk regelmatig na of er nog niet genoeg bladeren aangebracht zijn en indien niet, spuit dan gewoon wat vernis bij en voeg meer schuimrubber toe, totdat het gewenste resultaat bereikt is.

Een gedeelte van het gebladerte zal natuurlijk ook aan de stam van de boom kleven. Dit moet men wegborstelen terwijl de vernis nog nat is. Dan laat men tenslotte de boom drogen.

B. DE STOOMLOK "TYPE 25" VAN DE N.M.B.S.

1. Het voorbeeld.

Het type lokomotief dat we bespreken is de laatste voor de N.M.B.S. gebouwde stoomlokomotief. Het was een stoomlok van Duits ontwerp, nl. de BR 50 UK (UK=übergangskriegsbauart). Tijdens de tweede wereldoorlog bestelde Duitsland 200 van deze machines bij de Belgische industrie. De 14 laatste ervan waren onder constructie bij de bevrijding en werden verder afgewerkt voor rekening van de N.M.B.S. De laatste van de reeks werd geleverd op 20 april 1948. Bij de N.M.B.S. kregen ze de aanduiding type 25. Het waren lokomotieven met asindeling 1 E en twee buitenliggende cilindrs met enkelvoudige uitzetting en oververhitting. Zij hadden drijfwielen van 1400 mm diameter en een maximum stommspanning van 16 atm. Het gewicht van de ledige lokomotief bedroeg 78,5 ton. Met een maximum snelheid van 80 Km/h werden ze vooral gebruikt voor het trekken van zware goederentreinen. Zij werden gebouwd door de firma's Cockerill, La Meuse, Franco-Belge en Couillet. De lokomotieven waren gedeeltelijk uitgerust met tenders met rechte wanden van het type 26 en gedeeltelijk met tenders van het zgn. badkuipmodel type 32. Bij de reeks lokomotieven werd ook nog een machine ondergebracht die niet tot de serie 50 UK behoorde maar tot een vroegere serie nl. de BR 44 UK. Deze machine was voor rekening van de Duitse bezetter gebouwd in Frankrijk bij de lokomotieffabriek Cail. Bij de bevrijding was de lokomotief door de Duitsers in België achtergelaten. Na een tijdje door de U.S.T.C. (United States Transportation Corps) gebruikt te zijn werd hij in 1945 aan de N.M.B.S. afgestaan. De technische kenmerken van deze machine kwamen voor een groot deel overeen met deze van de serie 50 UK, alleen had hij drie cilindrs en woog hij in ledige toestand 100,3 ton. Deze lokomotief kreeg het nummer 25.021 en werd in 1950 terug aan Duitsland overgemaakt. Van de overige lokomotieven van het type 25 werd de laatste in 1959 buiten dienst gesteld. Er is geen lokomotief van dit type bij de N.M.B.S. bewaard gebleven.

2. modellen:

In de schaal H0 wordt er door Fleischmann een model uitgebracht van de BR 051 in een zogenaamde Europese versie (cat. n° 4178). Er zijn transfers bijgevoegd die de lokomotief het nummer 25.002 geven. Om het model conform te maken aan een type 25 van de N.M.B.S. dienen wel enkele veranderingen aangebracht te worden. Om te beginnen dient de schoorsteen met de helft ingekort te

worden tot juist boven de rand die zich daar bevindt. Verder dienen de voorverwarmer en de klok die zich op de rookkast bevinden verwijderd te worden.

Hetzelfde geldt voor de trapjes die zijn aangebracht aan de steunen onder de rookkast. Aan het machinistenhuis moeten de voorste ramen aan beide kanten dichtgemaakt worden. De in België gebouwde machines hadden namelijk een machinistenhuis met slechts één venster aan elke kant. Tenslotte dient het model dan nog in de Belgische kleuren geschilderd te worden. Dit betekent de ketel, het machinistenhuis en de tender in het groen, de rookkastdeur zwart en de verzonken delen van koppel en drijfstangen, evenals de bufferbalken van lokomotief en tender in het rood. Het model is verder uitstekend gedetailleerd. De aandrijving bevindt zich in de tender en geeft de lokomotief, dank zij een vertragende tandwieloverbrenging, een bijzondere soepele langzame loop.

Door het Franse merk Jouef wordt er een model in de handel gebracht van de hiervoor besproken lokomotief 25.021. Dit model is geheel in Belgische uitvoering, ook wat de kleuren en de nummering betreft. De detaillering is, zij het op een iets minder hoog peil dan Fleischmann, toch nog zeer goed te noemen. De aandrijving geschiedt eveneens in de tender doch deze is nogal luidruchtig en ook niet zeer sterk. De stroomafname geschiedt slechts langs één draaistel van de tender en kan bij het berijden van wissels of sterk vervuilde rails wel eens problematisch zijn.

In de schaal N wordt door Fleischmann in zijn "Piccolo" programma hetzelfde model uitgebracht als besproken bij schaal H0. Hiervoor verwijs ik dan ook gewoonweg naar voorgaande bespreking. Wat andere schalen en merken betreft is er zover mij bekend geen model van het type 25 in de handel.

+
+ +
+

Ondertussen is daar wel enigzins verandering in gekomen. Ten eerste werd reeds vóór het faillissement van het Franse merk Jouef, het Belgisch model uit de catalogus geschrapt. Spijtig genoeg.

Langs de andere kant heeft het merk Liliput in samenwerking met de Belgische importeur Dacker een perfect model van het type 25 op de markt gebracht met een zgn. badkuiptender.



enkele statistieken '80 over ons net

• Lengte van de geëxploiteerde lijnen (km)			
Niet geëlektrificeerde	2 558		(2 702)
Geëlektrificeerde	1 413		(1 296)
• Stations, aanhorigheden enz.			
Stations	336		(360)
Aanhorigheden	323		(354)
Stopplaatsen	344		(346)
• Onbewaakte overwegen			
Zonder automatische signalisatie	1 319		(1 606)
Met automatische signalisatie	1 773		(1 721)
• Bewaakte overwegen			
	206		(316)
• Lijnen (km) uitgerust met het blokstelsel			
Automatisch werkend	1 582		(1 429)
Met gesloten spoor door middel van de met seinen gekoppelde toestellen	553		(617)
Met gesloten spoor per telefoon	1 389		(1 451)
Geëxploiteerd met pendeldienst of met tijdstussenruimte	467		(501)
Totaal	3 971		(3 998)
• Lijnen (km) uitgerust met dispatching			
	2 587		(2 587)
• Seinposten en seinhuizen			
Met mechanische overbrenging	343		(431)
Met elektrische overbrenging	54		(64)
• Al relais •	256		(223)
Elektronische	3		(1)
• Effectief van het materieel			
Elektrische locomotieven	249		(239)
Diesellocomotieven	929		(906)
Elektrische motorstellen	529		(464)
Motorrijtuigen	1 111		(942)
Motorwagens met gasolie	87		(87)
Wagens	42 876		(47 984)
Bagagewagens (goederentreinen)	208		(321)
Gemiddelde tonnage van een wagen	34,6		(33,23)
Rijtuigen	2 388		(2 342)
Bagagewagens	80		(71)
• Ritten van de krachtvoertuigen (in duiz. km) :			
	reizigers	goederen	totaal
Elektrische locomotieven	16 495	13 409	29 904
	(14 909)	(11 737)	(26 646)
Diesellocomotieven	24 482	27 674	52 156
	(24 519)	(25 051)	(49 570)
Elektrische motorstellen	62 349	0	62 349
	(55 570)	(6)	(55 576)
Motorrijtuigen	6 656	-	6 656
	(6 302)	-	(6 302)
Totaal	109 982	41 083	151 065
	(101 300)	(36 794)	(138 094)
• Verbruik van de krachtvoertuigen			
Elektrische locomotieven	379		(344) miljoen kWh
Diesellocomotieven	140		(131) duizend ton gasolie
Elektrische motorstellen	357		(298) miljoen kWh
Motorwagens	6		(6) duizend ton gasolie

Tussen twee haakjes : de cijfers betreffende het jaar 1976

Treinen uit de tijd van "onze vader".

In Wales, vanaf de grens tot aan de bergen, liggen er smalspoorbanen, bediend en onderhouden door vurige fans...

Door de prachtige valleien rijden nog stoomtreinen, welke in het midden van de 19e eeuw dienden om reizigers- en goederen te vervoeren.

Meestal werden deze lijnen afgeschaft, daar het vervoer nu per auto gebeurt.

De eerste smalspoorbaan was de "BRECON MOUNTAIN RAILWAY" haar beginpunt was "PANT STATION" en haar eindstation "PONTSTICILL" (amper 3 km van elkaar).

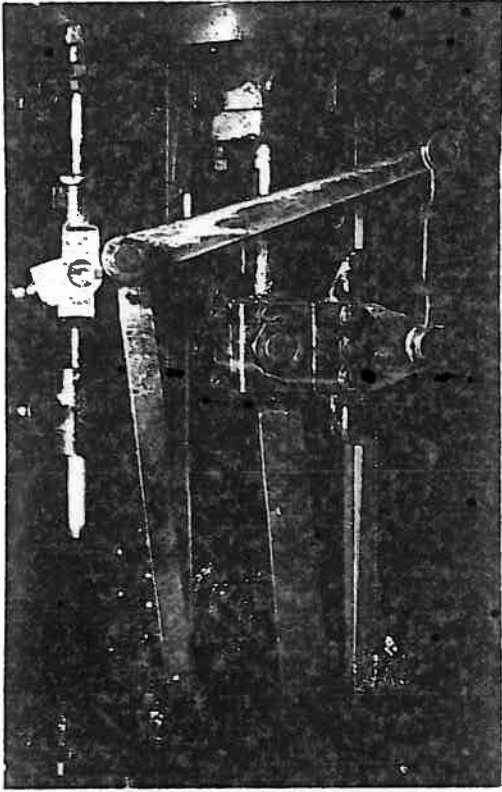
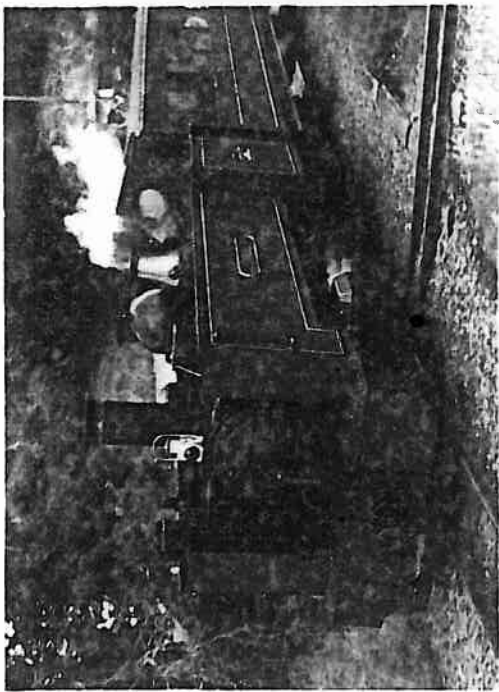
Deze lijn werd geopend in 1859 en gesloten in 1962, maar de locomotieven werden heropgeknapt en zijn huidig nog in dienst.

De "TALYLLYN" smalspoorbaan rijdt van TYWYN WHARF, via ABERGGYNOLWYN naar NANT GWERNOL; werd geopend in 1866 en vervoerde in 11 jaar (tot 1877) 23.269 reizigers. Deze maatschappij heeft nu nog twee loc's in dienst.

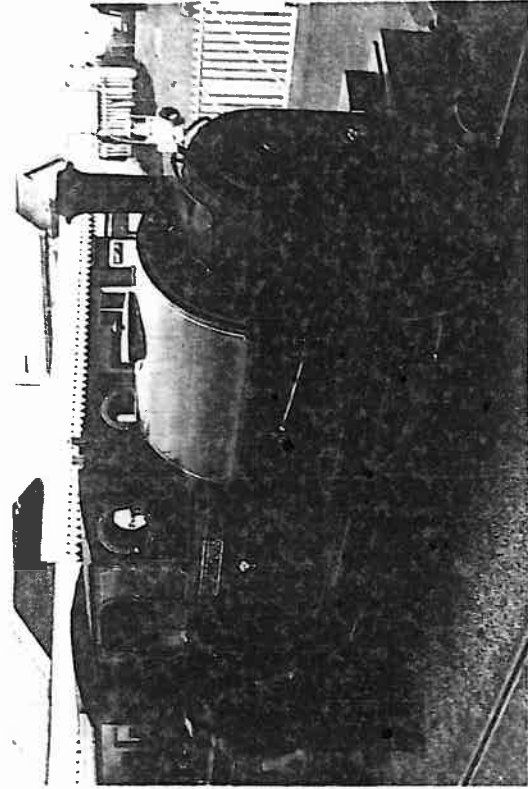
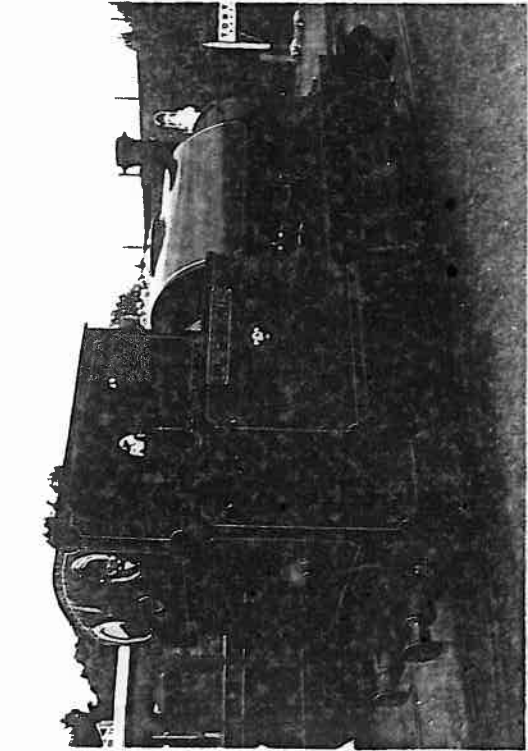
De "VALE OF RHEINDOL" spoorlijn begint in het B.R. station "ABERYSTWYTH" en gaat tot DYFED; deze lijn heeft een lengte van 18 km; werd in 1913 overgenomen door de "CAMBRIAN RAILWAYS" en in 1948 door de B.R.

Te HEREFORD, in het "BULMER RAILWAY CENTRE" werd een museum ondergebracht.

Een paar foto's tonen enkele locomotieven.



de "EDWARD THOMAS" loc van de Talylllyn Railway



de "LJYWEIYN" loc van de Vale of Rheidol Railway

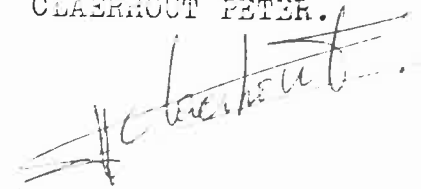
DE IJZEREN WEG.

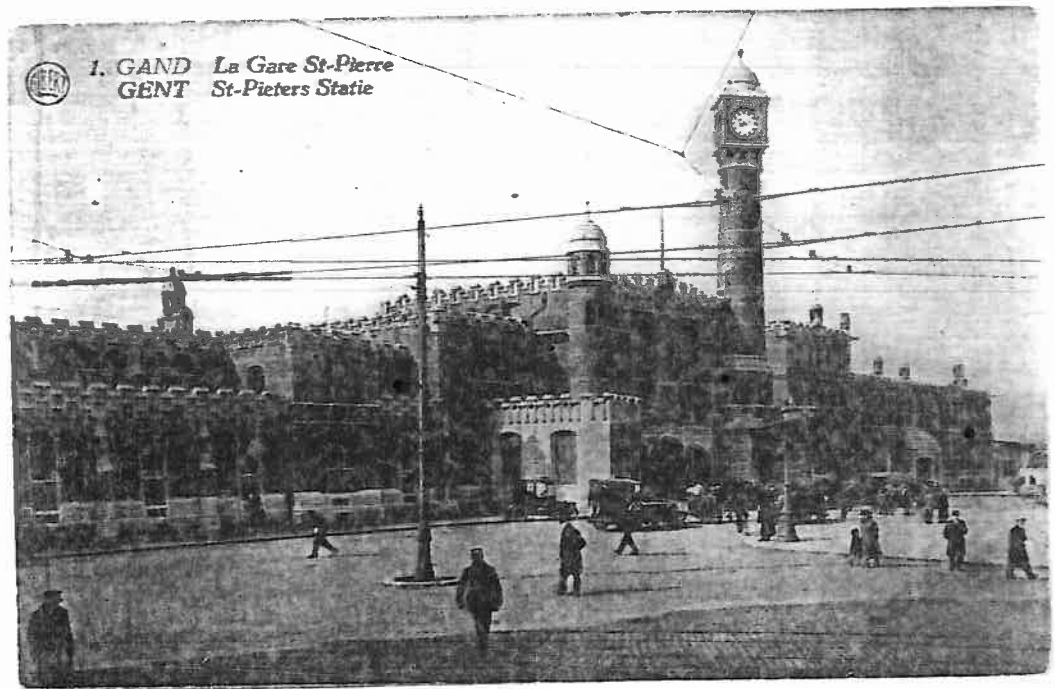
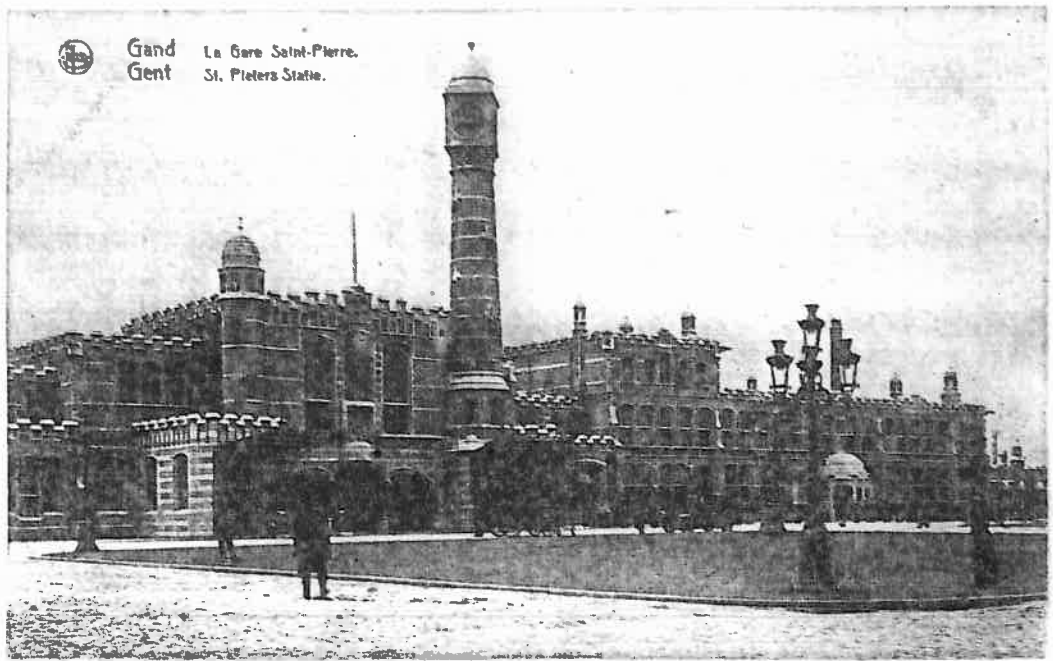
Hoewel er al lang en in vele landen in verscheidene vormen spoorwegen bestonden om het trekken van de met handelswaar beladen wagons te vergemakkelijken, was de uitvinding van de stoomlocomotief en zijn eerste toepassing als trekkkracht voor openbaar vervoer op de lijn Stockton-Darlington de grote gangmaker van de ontwikkeling van de spoorwegen op wereldschaal. De Britse constructeurs lagen in alle opzichten voor: bij de ontwikkeling van de baan-aanleg, bij het bouwen van tunnels en bruggen en in de techniek van de locomotiefbouw. Als men kijkt naar de ontwikkeling van de spoorwegen elders in de wereld in de jaren na de opening van de tweede grote lijn in Engeland- de Liverpool & Manchester Railway in 1830- ziet men dat bij de bouw van de meeste lijnen Britse constructeurs, raadgevers, aannemers en handelaars betrokken waren. Alleen al in Europa waren vóór 1840 in Oostenrijk, België, Frankrijk, Duitsland, Nederland en Rusland spoorwegen door Engelsen aangelegd. Rond die tijd ontwikkelden de spoorwegen zich in Canada en de Verenigde Staten; op Cuba was het een begin gemaakt. De uitbreidingen waren natuurlijk niet in alle landen van gelijke omvang en het is ook duidelijk dat zaken als de vooruitgang in de techniek, de snelheid en het peil van de dienstverlening niet overal in gelijke mate toenamen. De eerste en bijna onvoorstelbare vooruitgang begon in de negentiende eeuw in de geïndustrialiseerde landen, waarbij in Engeland vooral de export van machines, grondstoffen en andere producten van groot belang was. De Verenigde Staten stonden wat betreft de industrialisering nog maar aan het begin, terwijl in Europa: Frankrijk; Duitsland en Italië ver ontwikkeld waren in politieke en militaire problemen. In elk van die landen gingen de spoorwegen naarmate het politieke klimaat opklaarde een steeds belangrijker rol spelen. Het vrije ondernemerschap in de Verenigde Staten en de onderlinge concurrentie leidden in de laatste jaren van de negentiende eeuw tot een enorme activiteit op het terrein van de spoorwegen. In de elfde periode was de kolonisering door de grote mogendheden aanleiding tot het aanleggen van spoorlijnen in gebieden die tot dan onbelangrijk waren geweest, afgezien van de belangrijke en nauwkeurig voorbereide projecten in Brits-Indië, of die van Cecil Rhodes in het zuiden van Afrika. Vóór negentienhonderd was men al op kleine schaal met een spoorwegnet in Tunesië, Vietnam, Angola, Mozambique en Indonesië begonnen. De Zuidamerikaanse staten waren zelfs al verder. Op het ene succes volgde het andere. Een verbeterde transportmethode maakte het voor veel afgelegen gebieden mogelijk hun agrarische producten en hun grondstoffen op de markt te brengen. Vooral het transport van grondstoffen vroeg om zwaardere locomotieven en een meer geregelde dienstregeling. De fabrikanten in Engeland hadden hun handen vol. In de overzeese gebieden hadden de spoorwegen kolen nodig om hun locomotieven te stoken. Spoorlijnen elders in de wereld die in Britse handen waren, betrokken hun kolen uit Zuid-Wales; ten minste één Franse spoorweg had zijn eigen vloot kolenschepen om voor zichzelf kolen te halen in Cardiff, waar men kon kiezen uit verschillende kwaliteiten kolen. Om de kolen te vervoeren, bouwde men in Wales weer spoorwegen van de mijnen naar nieuwe havens waar de kolen werden verscheept. In sommige gevallen was de handel wederkerig. Kolen voor locomotieven werden van de Engelse oostkust geëxporteerd naar het Baltische gebied in ruil voor hout; het hout uit die streek was uitstekend geschikt voor dwarsliggers. De expansie van de wereldhandel, die opnieuw de bouw van meer spoorwegen stimuleerde, gaf de spoorwegtechniek de kans om te laten zien dat ook

post sneller dan ooit vervoerd kon worden. Als vervoer over zee noodzakelijk was, zoals tussen Amerika en Engeland, was het soms sneller om de post aan de oostkust van Zuid-Ierland op de trein te zetten, van Queenstown naar Kingstown te brengen, van daar op de boot naar Holyhead en per trein naar Londen dan om de post op de boot te laten wachten tot deze naar Liverpool vertrok. Ondanks de hevige schommelingen in de wereldhandel die de rol van de spoorwegen na de Eerste Wereldoorlog in veel landen ingrijpend beïnvloedden, ging de uitbreiding elders gewoon door, zoals de grafieken laten zien.

De spoorwegen van België contrasteren nogal in opzet, groei en ontwikkeling. In België wordt het spoorwegnet vrijwel vanaf het begin ontworpen als een slechts door de staat beheerd, nationaal netwerk en het groeit de dit tot, gerekend naar het aantal kilometers spoorweg per vierkante meter, het dichtste spoorwegnet ter wereld. De staatsspoorwegen hebben geschiedenis gemaakt bij de technische vooruitgang. Egide Walschaerts met zijn kliepmechanisme en Jules Belpaire, geestelijke vader van de vuurtrek met de vierkante bovenkant, waren beide Belgen. De Belgische spoorwegen hadden enkele zeer geaccidenteerde routes—met name die naar het zuiden, vanuit Namen naar Luxemburg. Deze omstandigheden maakten de ontwikkeling van een uitgebreide stal krachtige stoomlocomotieven noodzakelijk, terwijl er aan het snelle goederenvervoer van aanvoerhaven Costende naar Brussel al even zware eisen gesteld werden. Nu zijn alle grote hoofdlijnen geëlektrificeerd, maar terwijl het zelf gebruik maakt van 3000 V gs, verkeert België in de merkwaardige positie dat het aan zijn grenzen te maken krijgt met drie andere tractiesystemen: de 1500 V gs van Nederland, de 15.000 V ws van Duitsland en de 25.000 ws van Frankrijk. Het doorgaande verkeer kan echter, zo nodig, gebruik maken van voor meerdere stroomsterkten geschikte locomotieven; deze kunnen overschakelen zonder te stoppen. Ook in België heeft men nu elektrische locomotieven in gebruik, die geschikt zijn voor vier tractiesystemen; ontwerp en vermogen zijn ongeveer gelijk aan het oorspronkelijk Franse ontwerp. Op de hoofdlijn van Antwerpen naar het noorden worden in Roosendaal locomotieven verwisseld. TEE-diensten door België van Frankrijk naar Duitsland maken tegenwoordig meestal gebruik van dieseltreinstellen. De lijn naar Luxemburg met zijn steile hellingen, vormt een klasse apart en onlangs zijn daarop enkele zeer krachtige elektrische locomotieven van het type C-C ingevoerd; deze werken alleen op 3000 V gs ze wegen 110 ton en hebben een vermogen van 7000 PK. (TYPE 20) De route naar Luxemburg stelt geen bepaalde snelheidseisen, maar de nieuwe locs kunnen een maximumsnelheid van 217 km/u bereiken. Dit slaat meer op het vermogen van het materiaal dan op de mogelijkheden die de route biedt. Het uiterlijk van deze treinen is zeer fraai. Over het standaard-groen loopt een lange witte band die, samen met de spitse voor- en achterkant, de grote lengte van deze locs (23,5 m over de buffers) nog eens accentueert. Deze locs noemt men dan ook het type 20 of de serie 20

CLAERHOUT PETER.





Gent. — Sint-Pieterstatie
Gand. — Gare Saint-Pierre



Miniatuur - spoorwegwagens - dienstig als Belgisch Materiaal.

=====
De miniatuurspoorwegindustrie gaat of ging niet altijd in op wensen geuit door Belgische liefhebbers.

Waarom dit zo is, blijft een vraagteken.

Zijn er zoveel amateurs in Italië ? Ik betwijfel het.

In Spanje ? Misschien.

Daar moeten andere oorzaken zijn, maar daarom niet gezeurd; in oudere katalogen heb ik wagens gevonden, welke een geweldige stap in de goede richting zetten.

Ziehier per merk, de reglementaire nummers van deze wagens:

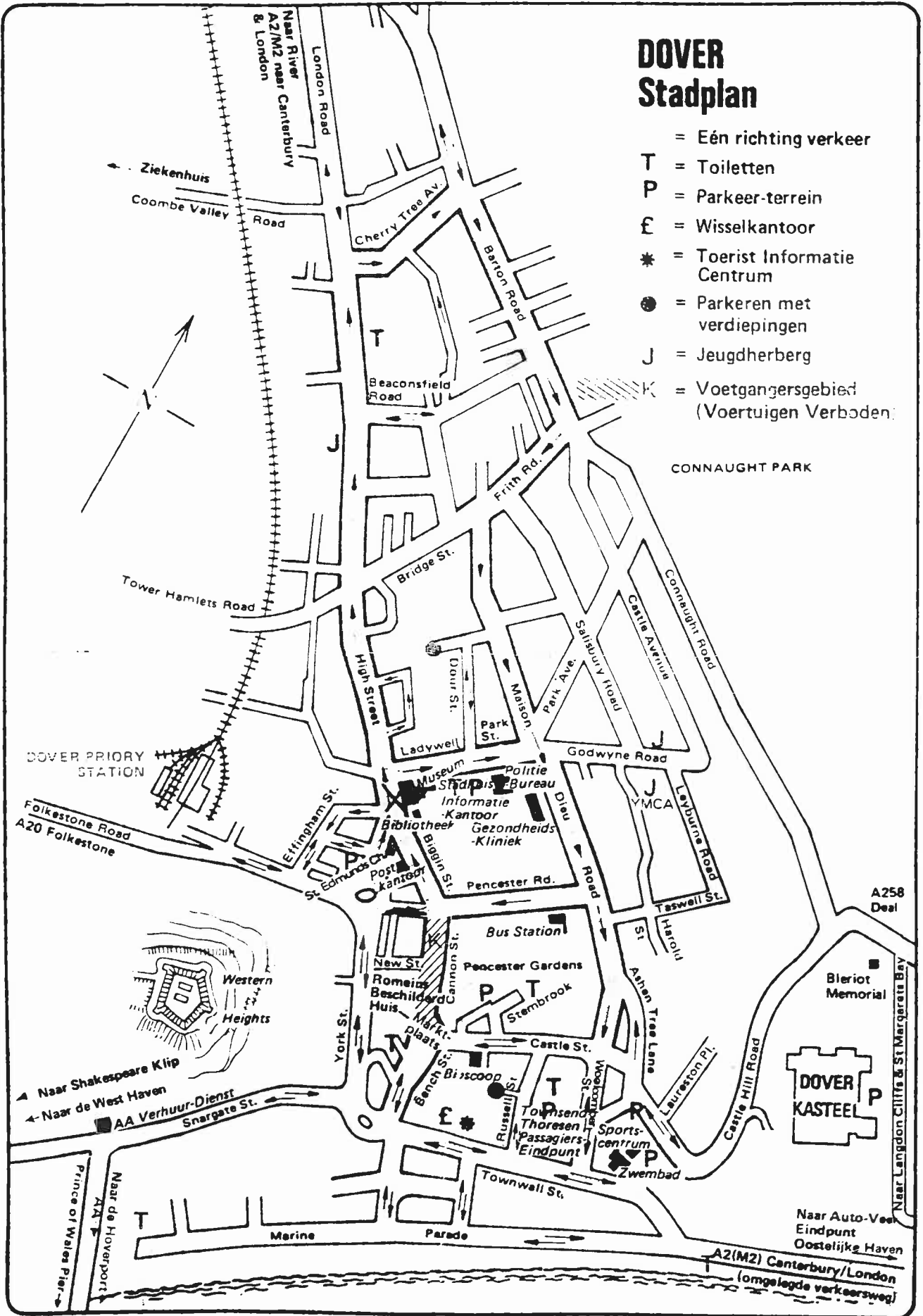
Marklin	:	4004	53.573			
		4007	60.804	en	52.457	en 52.310
		4005	52.319	en	52.320	
		4008	60.216			
		4136	58.588			
Fleischmann:		5092	53.573			
		5066	50.413	tot	50.471	
		5069	zelfde nummers als voorgaande			
		5086	57.459			
		5067	50.780	tot	50.787	
	5094	52.457	en	52.310	en 52.319	
			en	52.320		
Trix Intern.:		3735	56.507			
		3737	60.628			
		3758	61.209			
Roco	:	4206s	50.055			
		4207	52.813			
Liliput	:	295	58.204	tot	58.250	
		290	57.279	tot	57.288	
		294	60.901			
		273	42.391			

Get. Vanderstuyf Laurent

DOVER Stadplan

- = Eén richting verkeer
- T = Toiletten
- P = Parkeer-terrein
- £ = Wisselkantoor
- * = Toerist Informatie Centrum
- = Parkeren met verdiepingen
- J = Jeugdherberg
- K = Voetgangersgebied (Voertuigen Verboden)

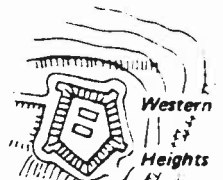
CONNAUGHT PARK



Ziekenhuis
Coombe Valley Road

DOVER PRIORY STATION

Folkestone Road
A20 Folkestone



Western Heights

Naar Shakespeare Klip
Naar de West Haven
AA Verhuur-Dienst
Snargate St.

Naar de Hoverport
ATA
Prince of Wales Pier



DOVER KASTEEL

Naar Auto-Veer Eindpunt Oostelijke Haven

A2(M2) Canterbury/London
(omgelegde verkeersweg)

A258 Deal

Bleriot Memorial

Naar Langdon Cliffs & St Margaret's Bay

Marine Parade

Zwembad

Townwell St.

Russell St.

Benches

Markt plaats

Romeins Beschilderd Huis

New St.

St. Edmunds Church

Postkantoor

Ervingham St.

St. Edmunds Church

Bibliotheek

Postkantoor

Ervingham St.

St. Edmunds Church

Bibliotheek

Postkantoor

Ervingham St.

St. Edmunds Church

Bibliotheek

Postkantoor

Ervingham St.

St. Edmunds Church

Bibliotheek

Postkantoor

Ervingham St.

St. Edmunds Church

Bibliotheek

Postkantoor

Ervingham St.

St. Edmunds Church

Bibliotheek

Postkantoor

Ervingham St.

St. Edmunds Church

Bibliotheek

Postkantoor

Ervingham St.

St. Edmunds Church

Bibliotheek

Postkantoor

Ervingham St.

Het openbaar vervoer te Jersey.

Algemene inlichtingen.

Jersey is het grootste en het meest bevolkte eiland van de Anglo-Normandische archipel. Het telt 75.000 inwoners en heeft een oppervlakte van 116 km². De lengte van het wegennet is 800 km. De belangrijkste stad is Saint-Hélier, hoofdstad van het eiland Jersey dat 35.000 inwoners telt.

Het openbaar vervoer.

Het "J.M.T." motor transport, heeft het monopolie van het openbaar vervoer. Met een capaciteit van zestig voertuigen exploiteert het J.M.T. 14 suburbaine lijnen, waaronder 4 met één variëte en één met twee varianten. Ook te Saint-Hélier exploiteert het drie stadslijnen en acht regelmatige openbare schooldiensten. Alle suburbaine lijnen en zes schooldiensten hebben Weighbridge te Saint-Hélier als eindhalte terwijl de drie stadslijnen "Les Marais" als eindhalte kennen. De eindhaltes in de tegenovergestelde richting van St. Hélier zijn niet onderling verbonden, t.t.z. dat een verplaatsing die twee lijnen omvat noodzakelijkerwijze Saint-Hélier of zijn voorstad aandoet.

Tarifering.

De tarifiering is zonaal, de stadslijnen inbegrepen. Het overstap- of transitoticket bestaat er niet evenmin als de meerrittenkaart of de boekjes met tickets aan gunsttarief. Op één september 1981 bestond het tarief uit prijzen gaande van 13 P tot 55 P, voor schooldiensten werd 8 P per rit gevraagd. Verschillende kortingen worden toegestaan aan gepensioneerden en gehandicapten. Er bestaan weekbiljetten aan gunsttarief voor de arbeiders. Er bestaat ook een algemeen vijf dagen abonnement tegen 8 P voor volwassenen en 4,5 P voor kinderen. De kinderen onder de drie jaar en vergezeld van een volwassene reizen gratis. De kinderen tussen drie en twaalf jaar reizen elke dag halve prijs vanaf het begin van de dienst tot 18u15 en nadien tegen normaal tarief.

Uurroosters.

Van maandag tot zaterdag in het algemeen	-eerste vertrek omstreeks 6u30/7u00 -laatste vertrek omstreeks 22u30/23u00
Op zondag- en feestdagen	-eerste vertrek omstreeks 9u00 -laatste vertrek omstreeks 21u00

Rollend Materieel.

De autobussen zijn van het merk Bedford of Ford, geassembleerd in Engeland door Duple. Ze worden bediend door één personeelslid. Een feit dat onze O.M.C. zullen aanhalen : Alle versnellingen gebeuren manueel. De zitbanken zijn dubbel behalve één in een reeks hetgeen in totaal bijna 45 zitplaatsen uitmaakt. Naargelang het type van autobus bedraagt de totale exploitatie ongeveer 56 plaatsen. Hun lengte bedraagt slechts ongeveer 10 m, hetgeen het verkeer in de kronkelige straten van St.-Hélier en op de kleine buitenwegen vergemakkelijkt.

.../...

.../...

Rollend Materieel (vervolg).

Alle autobussen zijn slechts uitgerust met één deur vooraan als in- en uitgang. Volgens Brits flegma : bij elke stilstand van de bus wordt door de wachtende reizigers spontaan een file gevormd vanaf het merkteken dat de bushalte aanduidt. De reizigers die wensen uit te stappen komen het eerst aan de beurt, pas nadien kan ingestegen worden; dit alles in een uitermate rustige sfeer.

De autobussen beschikken vooraan over een numeroteur en een bestemmingsfilm die bij elke eindhalte veranderd wordt. Films of platen komen nergens voor, noch langs de zijkanten, noch binnenin de bus.

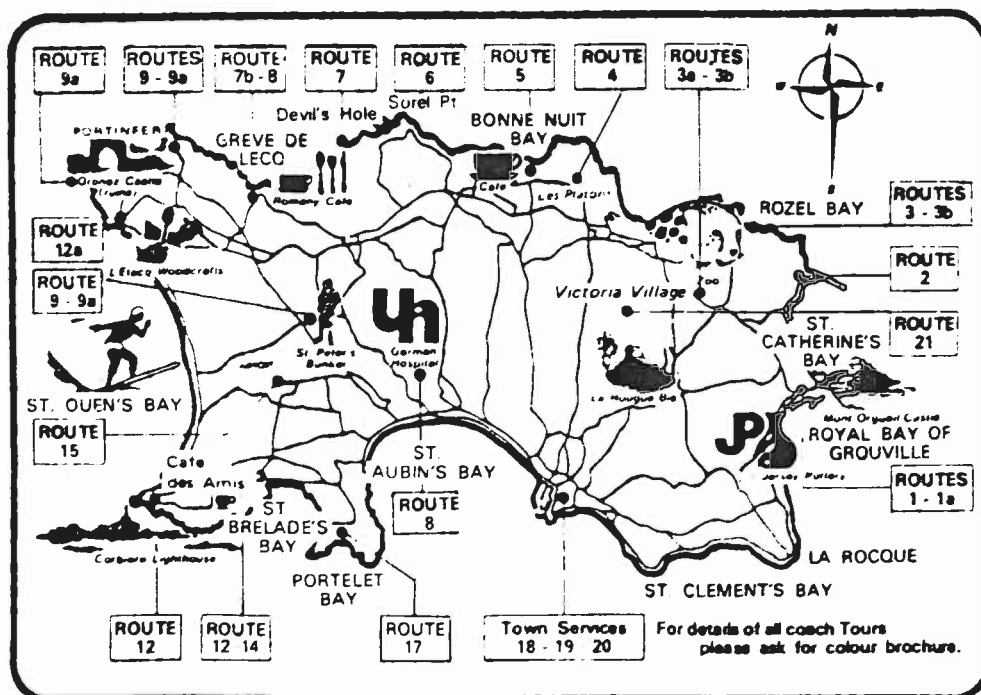
De voorzienene bushaltes op de reisroutes worden slechts aangeduid door het woord "BUS", op de grond geschilderd op de plaats waar de autobus stopt, dus zonder verdere aanduiding. Alleen ter hoogte van de eindhaltes wordt het lijnnummer vermeld en is een uithangkastje aangebracht met de dienstregelingen. Zeer weinig wachthokjes zijn voorzien.

De "J.M.T." verkoopt dienstregelingen tegen de prijs van 15 P. Hij bevat de uurroosters van alle lijnen alsook de trajekten en tarifiering . Ook het reglement, inlichtingen van allerlei aard, wat publiciteit zijn er in opgenomen.

Terloops.

De "Tantivy Motor" , die toeristische rondreizen inricht, beschikt in St. Félier over een remise met acht autocars.

Om manoeuvres in de straten te vermijden beschikt de remise over een draaischijf. De autocars rijden voorwaarts binnen en houden stil op de schijf gesitueerd op de binnenplaats. Vervolgens moeten zij een halve cirkelbeweging uitvoeren en kunnen zij achterwaarts de remise binnenrijden.



Plan van het net.

KLASSENNUMMERING VAN HET NMBS TRAKTIEMATERIEEL

Samengevat was het traktiematerieel van de NMBS voor 1971 als volgt ingedeeld :

- Typen 1 tot 99 : stoomloks
- Typen 100 tot 199 : eloks
- Typen 200 tot 299 : dieselloks
- Typen 500 tot 509 : stoomtreinstellen
- Typen 550 tot 559 : lichte dieselrijtuigen
- Typen 600 tot 699 : zware dieseltreinstellen
- Nummerreeks 228.000 : elektrische treinstellen

De NMBS besloot het traktiematerieel met haar talrijke typen-indelingen en oude nummers van zes cijfers te wijzigen en te vereenvoudigen. De lokomotieven en treinstellen werden per 1 januari 1971 in tien klassen ondergebracht. Het getal dat is aangebracht op de krachtvoertuigen bestaat uit vier cijfers :

- 1) het eerste cijfer duidt de klas aan (0 tot 9) - bij elektr. treinstellen klas 0 wordt dit cijfer weggelaten.
- 2) samen met het tweede cijfer vormd dit het reeksnummer.
- 3) de twee overige zijn de volgnummers van de reeks.

Vb. LOK 2514

KLAS 2 (eloks voor gemengde diensten)

REEKS 25 (reeks 25 van eloks voor gemengde diensten)

ELOK 2514 (14de lok van de reeks 25)

Men spreekt dus niet meer over typen maar wel van reeksen.

Stoomlokomotieven- en treinstellen zijn er niet meer bij daar ze definitief afgeschreven zijn respectievelijk in 1967 en 1946.

NMBS nummering van 01.01.1971

KLAS 0 (reeksen 00 tot 09) : Elektrische treinstellen

KLAS 1 (reeksen 10 tot 19) : Eloks reizigerstreinen hoge snelheid
(meerstroomloks)

KLAS 2 (reeksen 20 tot 29) : Eloks gemengde diensten (reizigers- en goederentreinen)

KLAS 3 in reserve - voorbehouden

KLAS 4 (reeksen 40 tot 49) : Dieseltreinstellen

KLAS 5 (reeksen 50 tot 59) : Diesellijnloks groot vermogen

KLAS 6 (reeksen 60 tot 69) : Diesellijnloks gemiddeld vermogen

KLAS 7 (reeksen 70 tot 79) : Dieselrangeerloks groot vermogen

KLAS 8 (reeksen 80 tot 89) : Dieselrangeerloks gemiddeld vermogen

KLAS 9 (reeksen 90 tot 99) : Dieselrangeerloks klein vermogen

LOKOMOTIEVEN EN TREINSTELLENBESTAND NMBS 1971 TOT 1982

KLAS 0 : Elektrische Treinstellen

Reeks 00 : 001-270 treinstellen 1939, 46, 50, 51, 53, 54, 56, 62, 63 en 65 (1939 en 46 uit dienst)
Reeks 03 : 301-370 type 1980/81 - in aanbouw
Reeks 05 : 502-539 type 1955
Reeks 06 : 601-676 typen 1966, 70 en 70th.
Reeks 06/07: 677-730 typen 1973 en 74
Reeks 08 : 801-832 vierdelig stel 1975/76/77
Reeks 085 : 851-856 type Luchthaven 1970
Reeks 09 : 901-904 type Benelux 1957
Reeks 095 : 951-958 type Post 1967

KLAS 1 : Eloks reizigerstreinen hoge snelheid (meerstroomloks)

Reeks 15 : 1501-1505 ex. type 150 - driestroom
Reeks 16 : 1601-1608 ex. type 160 - vierstroom
Reeks 18 : 1801-1806 ----- ---- - vierstroom

KLAS 2 : Eloks gemengde diensten (reizigers- en goederentreinen)

Reeks 20 : 2001-2025
Reeks 21 : in aanbouw
Reeks 22 : 2201-2250 ex. type 122
Reeks 23 : 2301-2383 ex. type 123
Reeks 25 : 2501-2514 ex. type 125
Reeks 25.5 : 2551-2558 ex. reeks 25 - type 125 (tweestroomlok)
Reeks 26 : 2601-2635 ex. type 126
Reeks 27 : 2701-27-- in aanbouw
Reeks 28 : 2801-2803 ex. reeks 20 - type 120
Reeks 29 : 2901-2920 ex. type 101 (gedeeltelijk uit dienst)

KLAS 3 : in reserve-voorbehouden

KLAS 4 : Dieseltreinstellen

Reeks 40 : 4001-4007 ex. type 630 (driedelig)
Reeks 42 : 4231-4236 ex. type 602 (is omgevormd tot reeks 43)
Reeks 43 : 4301-4336 ex. type 603 en reeks 42
Reeks 44 : 4401-4410 ex. type 604
Reeks 45 : 4501-4510 ex. type 605
Reeks 46 : 4601-4620 ex. type 554
Reeks 49 : 4901-4911 ex. type 553 (uit normale dienst - dienst-voertuig)

KLAS 5 : Diesellijnloks groot vermogen

Reeks 50 : 5001 ex. type 200
Reeks 51 : 5102-5193 ex. type 200
Reeks 52 : 5201-5213 ex. type 202
Reeks 53 : 5301-5319 ex. type 203
Reeks 54 : 5401-5408 ex. type 204
Reeks 55 : 5501-5542 ex. type 205
Reeks 59 : 5901-5955 ex. type 201

KLAS 6 : Diesellijnloks gemiddeld vermogen

Reeks 60/81: 6001-6091 ex. type 210
 : 6101-6115 ex. type 210.2
Reeks 62/83: 6201-6333 ex. type 212.1-2
 : 6391-6393 ex. type 212
Reeks 64 : 6401-6406 ex. type 211
Reeks 65 : 6501-6506 ex. type 213
Reeks 66 : 6601-6603 ex. type 222 (nu reeks 71)

KLAS 7 : Dieselrangeerloks groot vermogen

Reeks 70 : 7001-7006 ex. type 270
Reeks 71 : 7101-7105 ex. type 271 (buiten dienst)
 : 7101-7103 ex. reeks 66 - type 222
Reeks 72 : 7201-7215 ex. type 272
Reeks 73 : 7301-7395 ex. type 273

KLAS 8 : Dieselrangeerloks gemiddeld vermogen

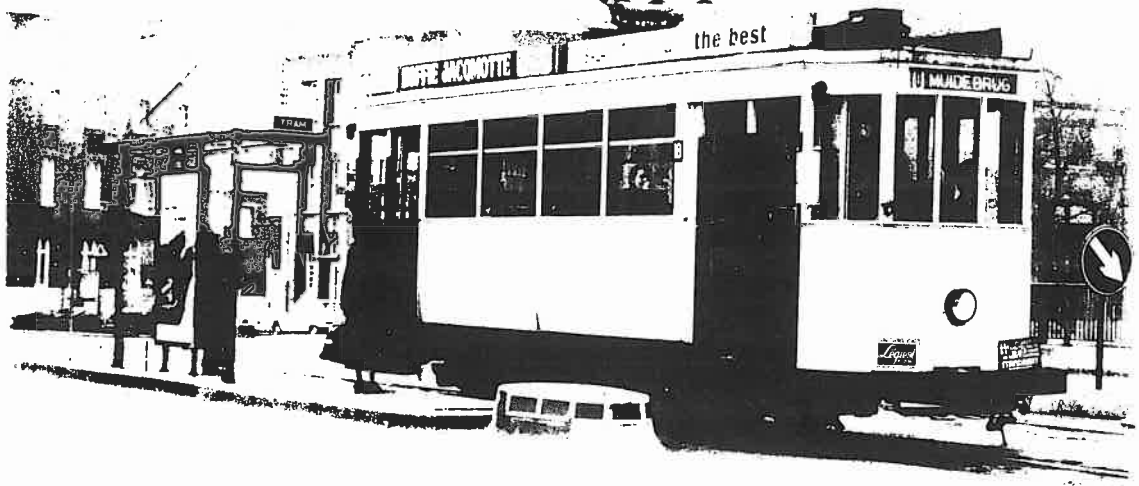
Reeks 80 : 8001-8069 ex. type 260
Reeks 81 : 8101-8103 ex. type 261 (buiten dienst)
Reeks 82 : 8201-8275 ex. type 262
Reeks 83 : 8301-8325 ex. type 253
Reeks 84 : 8401-8425 ex. type 250
 : 8426-8460 ex. type 250.1
 : 8461-8470 ex. reeks 85 - type 252.1
Reeks 85 : 8501-8525 ex. type 252

KLAS 9 : Dieselrangeerloks klein vermogen

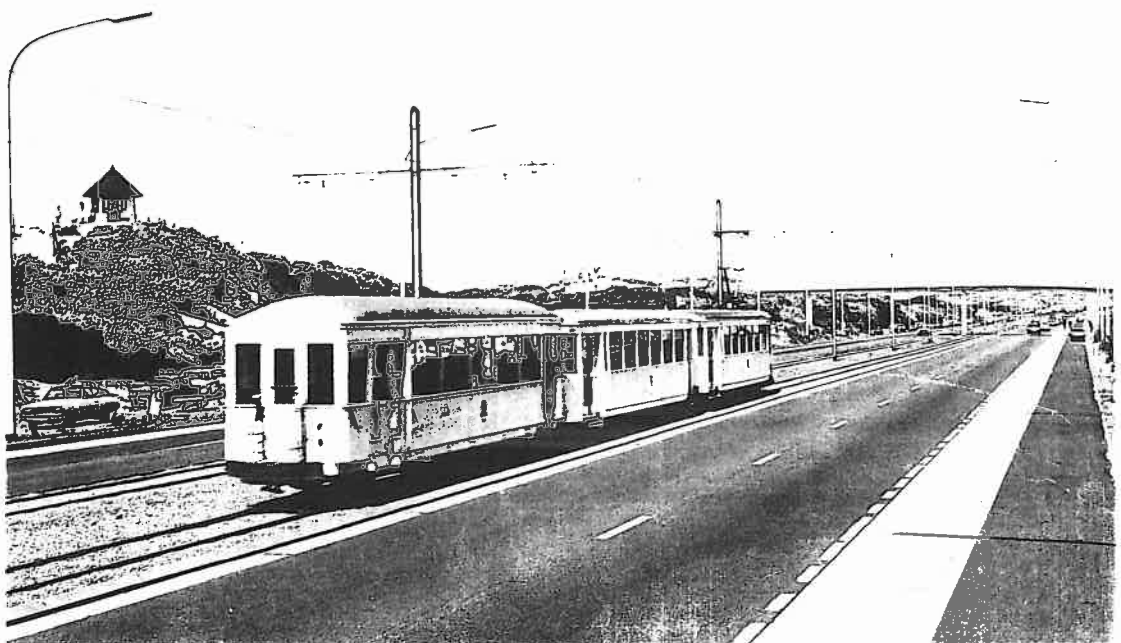
Reeks 90 : 9001-9010 ex. type 230
Reeks 91 : 9111-9160 ex. type 230.1 (omgevormd tot nieuwe reeks 91)
Reeks 91 : 9101-9160 ex. reeksen 90/91 (zie hiervoor)
Reeks 92 : 9201-9225 ex. type 232

Deconinck Gentil.



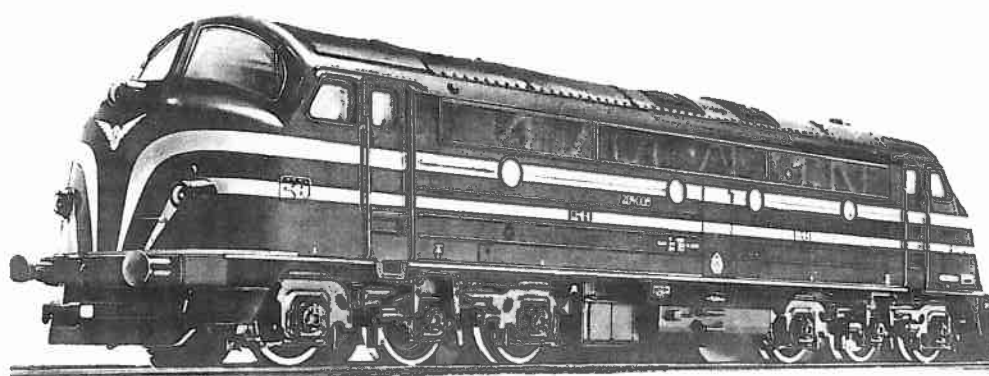


... halte op de Albertbrug te Gent ...



... "ergers" tussen De Panne en Knokke ...

**Verkoop
uw treinen
op hun
echte waarde !**



**INTERNATIONALE VEILING
OUDE SPEELGOEDTREINEN
IN BELGIË**

A. VERCAUTEREN - Auktionator
Kan. De Meyerlaan 8 - B-9160 Hamme

Tel. 052/47.84.02