

AMSAC CLUBBLAD

Driemaandelijks tijdschrift
Verschijnt in maart-juni-september-december
Postkantoor - Mariakerke X



AMSAC nr. 64

Editie : Maart 2002

Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club

Verantwoordelijke Uitgever : Hans Cocquyt - Vierhekkensstraat 5A - 9031 Drogen
Tel. 09/236.24.33 - Fax. 09/236.24.67

HET BESTUUR:

Ere-voorzitters:	Dhr. DE GROOT Johan, Afdelingschef BC.21 Sectie 82 Brussel Dhr. VINDEVOGEL Daniël, Regio-manager Gent-Zeehaven Dhr. D'HOOLAEGE André (09/231.93.72) Peter Benoitlaan 253, 9050 Gentbrugge
Voorzitter:	Dhr. BONTINCK Patrick (09/228.60.27) Destelbergenstraat 40, 9040 Sint - Amandsberg
Ondervoorzitter:	Dhr. DELATHAUWER Daniel (09/228.85.21) Achterstraat 73 - 75, 9040 Sint - Amandsberg
Secretaris:	Dhr. COCQUYT Hans (09/236.24.33) Vierhekenstraat 5A, 9031 Drongen
Penningmeester:	Dhr. DE VUYST Marc (09/236.55.39) Peerstraat 56, 9000 Gent
Technisch raadgever:	Dhr. MANNAERT Luc Tuinwijk 24, 9200 Dendermonde
Redactiehoofd:	Dhr. BRIL Gino (09/384.97.92) Campagnestraat 8, 9820 Merelbeke
Commissarissen:	Dhr. DENEFF Robert (09/282.64.43) Latemstraat 20, 9840 De Pinte Dhr. DEN HAESE Luc (09/230.02.08) Brusselsesteenweg 547, 9050 Gentbrugge

LIDMAATSCHAP:

Het lidmaatschap word verkregen door betaling van € 30,00 lidgeld per kalenderjaar (een kalenderjaar loopt van 01 Jan. tot en met 31 Dec.). De minimum leeftijd om lid te worden is vastgesteld op 16 jaar.

CLUBBLAD:

Het AMSAC clubblad verschijnt om het kwartaal en wordt gratis uitgereikt aan de leden. Leden welke teksten wensen te publiceren, kunnen deze overmaken aan ons secretariaat. Het bestuur is echter niet verantwoordelijk voor de inhoud ervan. Deze teksten weerspiegelen ook niet noodzakerlijkerwijze de visie van het bestuur. De auteur is de enige verantwoordelijke voor zijn artikel.

VERGADERINGEN:

De vergaderingen gaan door in ons lokaal, gelegen te GENT, station Gent-Zeehaven elke Maandagavond om 20.00 uur. Toegang enkel mits u in het bezit bent van Uw lidkaart, of vergezeld van een bestuurslid. De weravonden gaan door op Vrijdagavond na telefonische afspraak met de voorzitter, Bontinck Patrick of met de technische raadgevers Mannaert Luc of Den Haese Luc.

Diverse:

Alle briefwisseling aan AMSAC dient gestuurd te worden naar het secretariaat:

COCQUYT Hans, vierhekenstraat 5A te 9031 Drongen.

Alle betalingen kunnen geschieden via onze bankrekening: 149-1544102-04. Niets uit dit magazine mag worden verveelvuldigd en/of openbaar gemaakt worden d.m.v. druk, fotocopy, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaandelijke schriftelijke toestemming van de uitgever!

INHOUDSTAFEL

INHOUDSTAFEL

1.	CLUBNIEUWS	1
1.1.	Mededeling van de voorzitter.	2
1.2.	Mededeling van de redactie.	3
1.3.	Mededeling van de penningmeester.	3
2.	CLUBNIEUWS	5
2.1.	ALGEMEEN.....	5
2.2.	VERSLAGEN CLUBVERGADERINGEN.	5-6
3.	TENTOONSTELLINGEN EN RUILBEURZEN.	7
4.	NIEUW OP DE MARKT.....	9
5.	DE TREIN IN 'T GROOT EN 'T KLEIN.....	29
5.1	NMBS M2 RIJTUIG IN SCHAAL 1/1.....	29
5.2	DE SCHILDERING.....	31
5.3	DE NUMMERING.....	33
5.4	DE INZET.....	34
5.5	NMBS M2 RIJTUIG IN MODEL.....	35
5.6	DE INZET OP DE MODELBAAN.....	38
5.7	RIJTUIGEN VAN DE NMBS TOT 1967.....	40
6.	DOOR ONS GELEZEN.....	42

1.1 Mededeling van de voorzitter.

Beste vrienden van het spoor en AMSAC,

Langzaam maar zeker komt de lente in het land, met als gevolg dat wij eens zullen moeten gaan denken aan het buitenwerk.

Het is zeker een prioriteit ons K 3 B-rijtuig af te werken aan de buitenkant, een hele klus dus. Wij zullen daarvoor eens goede afspraken moeten maken.

Mag ik hopen op wat meer medewerking, zo stel ik voor, om tijdens de week als de dagen lengen en als het droog is een uur of twee te helpen, en dan nog een Zaterdagploeg, en je zal zien dat het vooruit gaat.

Dit werk moet deze zomer klaar zijn kost wat kost !

Na wijs overleg en op aandringen van enkele leden hebben wij besloten de club om te vormen van een feitelijke vereniging, die wij nu zijn, tot een V.Z.W.

Hierbij worden wij gesteund door de heer Van Eynde Wilfried waarvoor onze dank. Over dit onderwerp hoort u verder op het jaar meer.

Voorzitter

Patrick Bontinck



1.2 Mededeling van de redactie.

Beste leden,

Mogen we jullie wel verzoeken deze teksten te willen overmaken onder een "Word"-document?

Liefst zonder enige tabellen of kolommen. Een gewoon doorlopende tekst kunnen wij het gemakkelijkst verwerken. Op uw "klad" kan U de schikking aanduiden en wij zorgen dan voor de rest.

Bij deze willen wij alle leden danken voor het bijdrage tot de realisatie van deze editie!

Voor al uw bemerkingen of reacties, ons e-mail adres : hans.cocquyt@pi.be

1.3 Mededeling van de penningmeester.

Beste leden,

Met dit schrijven wens ik sommige leden van (AMSAC Gent) Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club Gent eraan te herinneren dat wij uw lidgeld nog steeds niet hebben mogen ontvangen.

Waar wij al jaren uw trouw lidmaatschap waarderen en uw steun mochten ontvangen voor de uitbating en de groei van onze club.

Mogelijks een vergetelheid. Het zou jammer zijn mochten wij U verdere clubinformatie moeten onthouden.

Nu we voor een nieuwe uitdaging staan voor de informatisering van onze club, kijken wij uit naar een degelijke computer voor in ons clublokaal. Zodat de leden die wensen een bijdrage te leveren aan ons clubblad dit zelf op de computer kunnen uitwerken in het clublokaal.

Zo zouden wij de samenstellers van het clubblad het gemakkelijker kunnen maken om op tijd het clubblad te kunnen verdelen aan de leden. Ook zou het mogelijk zijn een Cd-rom catalogus in de toekomst voor te stellen door één of meerdere leden.

Met vriendelijke groeten van het bestuur met de vraag om zo vlug mogelijk het lidgeld € 30 te storten op rekeningnummer 149-0544102-04



FORTIS AG

Bank • Leasing • Financiële dienstverlening

Wat dacht u van een depositoboekje
dat dubbel zoveel opbrengt ?



Hans COCQUYT

**Vierhekkensstraat 5a
9031 DRONGEN**

Tel. : 09/236.24.33 – Fax : 09/236.24.67

CDV N° 22556

Verslag vergadering van 08/02/02

Betreffende de opvolging van de werkzaamheden aan de rijtuigen K 1 Ad en K 3 B.

Aanwezig: Ondervoorzitter, DeLathauwer Daniel
 Penningmeester, De Vuyst Marc
 De Meester Gustaaf
 Serlet Yves
Verontschuldigd: Voorzitter, Bontinck Patrick
 Commissaris, Den Haese Luc

Bespreking van volgende punten : 1-2-3-4-5-6-7-8

- 1 :De kas dagelijkse werking bedraagt op de dag van de vergadering € 403,62 het saldo van de spaarrekening bedraagt € 4574,99 en het saldo van de zichtrekening € 619,73.
- 2 :Het ledenaantal bedraagt heden 39 betalende leden.
- 3 :De werkzaamheden aan de buitenzijden van de rijtuigen zullen hervat worden, vanaf dat het weer het toelaat, met plastic over de wagon die nog moet worden aangekocht.
Indien het regent dan kan er onder de plastic verder gewerkt worden.
- 4 :Er is besloten terug publiciteit te maken in de Streekkrant en dat voor 4 weken voor onze ruilbeurs van Zondag 24 maart 2002. Omdat de publiciteit van de vorige ruilbeurs Oktober 2001 een succes was.
- 5 :Er wordt gezocht naar hulp tijdens de ruilbeurs op 24 maart 2002 om een handje toe te steken voor een goed verloop van ons evenement.
- 6 :De werkzaamheden op de baan in de serpentain (de bovenleiding) vlotten zeer goed.
- 7 :Er werden zitkussens gemaakt voor de stoelen, om het comfort van de leden te verhogen, wat het uitzicht van de kantine (vergaderzaal) verfraaid.
De kussens voor de rugleuningen volgen.
- 8 :Volgende werkvergadering is voorzien op Vrijdag 8 maart 2002.



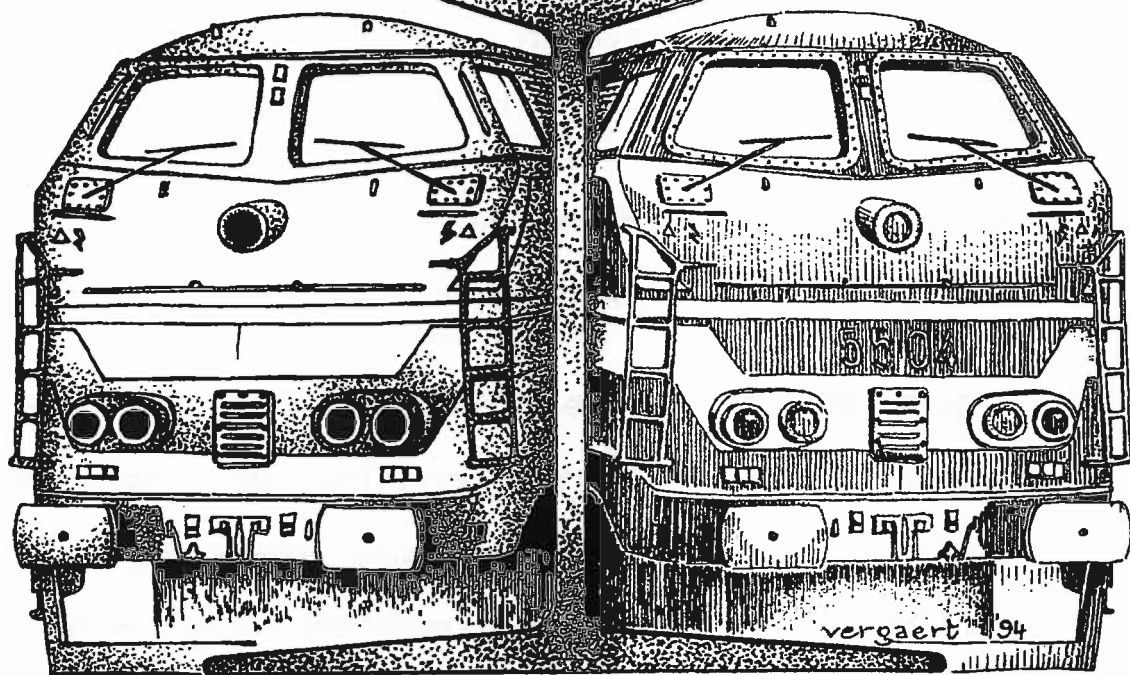
3. TENTOONSTELLINGEN EN RUILBEURZEN.

- 23.03.02 – 24.03.02 Cambrai (F59) beurs ingericht door de vereniging Train Miniature du Cambrasis op 4.500m², Palais des Grottes van 9 tot 17 uur.
- 24.03.02 AMSAC TREINEXPO IN MODEL MET RUILBEURS VAN 9 TOT 16 UUR
- 24.03.02 Hoeselt beurs in het Cultureel Centrum van 9 tot 13 uur.
- 06.04.02 – 07.04.02 10de Internationaal modelsalon Charleroi 'Palais des expositions' in hall 2 te Charleroi
- 13.04.02 – 01.05.02 Paris (F75) Mondial de la Maquette, porte de Versailles.
- 14.04.02 Sart-Saint-Laurent beurs van oud speelgoed van 9 tot 12.30 uur.
- 21.04.02 Antwerpse Miniatuur ruilbeurs Hangar 15 Cockerillkaai 50
- 01.05.02 Paris (F75) laatste dag van Mondial de la Maquette.
- 26.05.02 Antwerpen beurs in het Fort van Merksem van 9 tot 13 uur.
- 26.05.02 48^{ste} Internationale ruilbeurs Hoeselt van 9u tot 13u
- 02.06.02 Ruilbeurs Het Spoor Sint - Niklaas in zaal Den Hof H. Heymanplein vlakbij de grote markt.
- 22.06.02 – 23.06.02 Arlon 8^{ste} Expo beurs in de Hall Polyvalente Parc des expositions ingericht door vereniging Train Modèle Sud van 10 tot 18u.
- 08.09.02 – 14.09.02 Lyon (F) Congrès du Morop, tentoonstelling quartier Part-Dieu les 7 et 8.
- 14.09.02 – 15.09.02 Bletchley (GB) tentoonstelling van 35 jaar "N Gauge Society".
- 21.09.02 Ruilbeurs / Opendag Sas van Gent Cultureel centrum 'De Speye' Aanvang om 10u tot 15u inkom gratis.
- 22.09.02 Antwerpen beurs in het Fort van Merksem van 9 tot 13 uur.
- 22.09.02 Antwerpse Miniatuur ruilbeurs Hangar 15 Cockerillkaai 50
- 27.10.02 AMSAC TREINEXPO IN MODEL MET RUILBEURS VAN 9 TOT 16 UUR
- 02.06.03 03.11.02 Ruilbeurs Het Spoor Sint - Niklaas in zaal Den Hof H. Heymanplein vlakbij de grote markt.

treinmodelbouw

e-mail: go-rail@planetinternet.be

OPEN:
wo-do-vrijdag
14-20u.
zat. 9-18u.



Henri De Sagherstraat 16 B-9031 Drongen

tel. en fax 09/227.68.41

märklin

De nieuwigheden folders zijn nu beschikbaar alsook de prijzen.

Ook de folders van Fleischmann, Piko, Roco en Tillig zijn beschikbaar.

Kortelings verwachten wij de nieuwe catalogus van Sachsen Modelle welke nu deel uitmaakt van de Tillig groep en alle h0 artikelen van beide merken verzamelt.

Onze vernieuwde website zal kortelings in gebruik komen.

<http://www.Go-Rail.be>

GO - RAIL

4. NIEUW OP DE MARKT

NÜRNBERG 2002

De "Spielwaren Messe" te Nürnberg is de manifestatie van het jaar op modelbouwgebied. Jaarlijks stellen de fabrikanten van modeltreinen er hun nieuwigheden voor aan de handelaars en de pers.

Tallose bezoekers gaan van stand tot stand, om te kunnen zien wat voor moois er dit jaar op de markt zal komen. De laatste jaren kunnen we dit evenement eveneens van nabij volgen via internet. Als particulier/verzamelaar zitten we nu ook op de eerste rij.

Eerst enkele tendensen voor 2002. Het aantal nieuwigheden is merkkelijk lager dan vorig jaar. De reden ervoor? Vele fabrikanten hebben zich de vorige jaren vergalopeerd bij het uitbrengen van nieuwe modellen. Vaak zijn een deel van die nieuwigheden nog steeds niet verkrijgbaar. Enkele fabrikanten hebben zelfs een financiële kater overgehouden, door hun aanbod te ruim te willen hebben en in concurrentie te willen komen met andere fabrikanten. Een foute marketingpolitiek is hieraan niet vreemd.

Sommige dienden in 2001 grote reorganisatie door te voeren en andere werden onder concordaat geplaatst. De ontwikkelingskosten voor nieuwe modellen is namelijk enorm hoog, rekening houdend met de vereiste afwerkingsgraad en de steeds hogere technologische vereisten (digitaalsturing-geluidsmodules-...).

De gevolgen van de aanslagen op 11 september in Amerika, hebben op de wereldconomie een grote weerslag. De fabrikanten van modeltreinen bleven evenmin gespaard. Zo zijn de bestellingen naar Amerika toe, bijna volledig weggevallen. 2002 beloofd een zwaar jaar te worden.

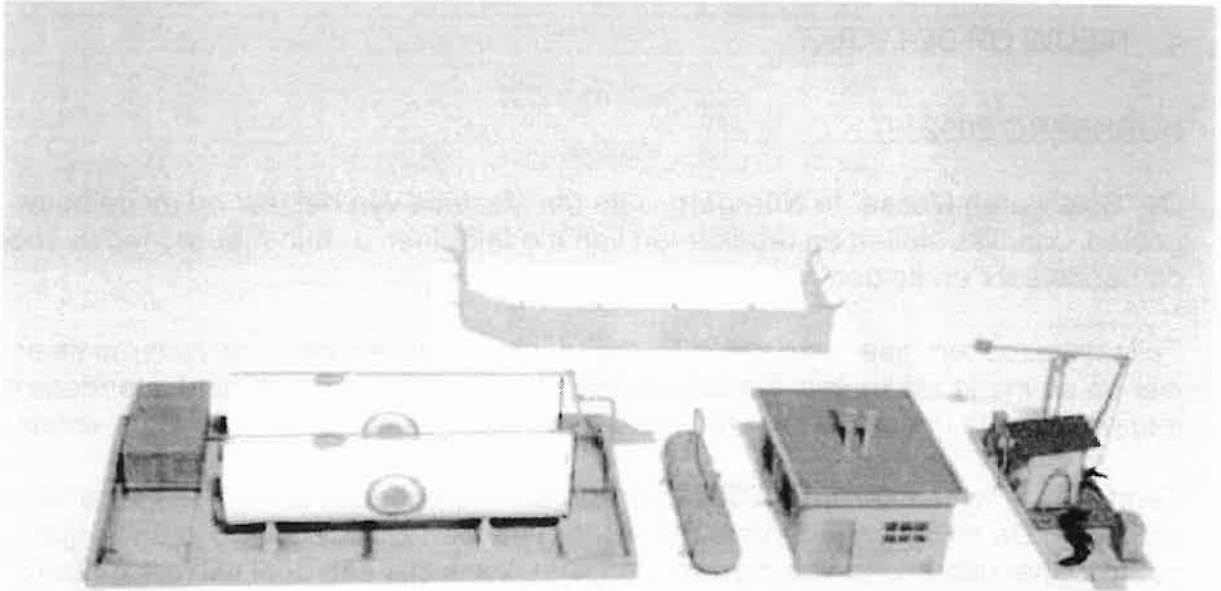
Hierna vinden jullie een overzicht van wat we dit jaar allemaal mogen verwachten. De Belgische nieuwigheden zullen we extra in het daglicht stellen. Weet dat dit overzicht verre van compleet is en dat er in de loop van dit jaar nog niet-aangekondigde nieuwigheden zullen bijkomen.

ARNOLD

De groep "Arnold-Lima-Jouef-Rivarossi" is bezig aan een grondige herstructurering. Een bedrijf in moeilijkheden hoort het. De service wordt voor alle merken verder gegarandeerd. De productie van bestaande modellen draait op een laag pitje. De uitlevering van nieuwe modellen wordt herbekeken voor de volledige groep. Benieuwd wat er uit de bus zal komen.

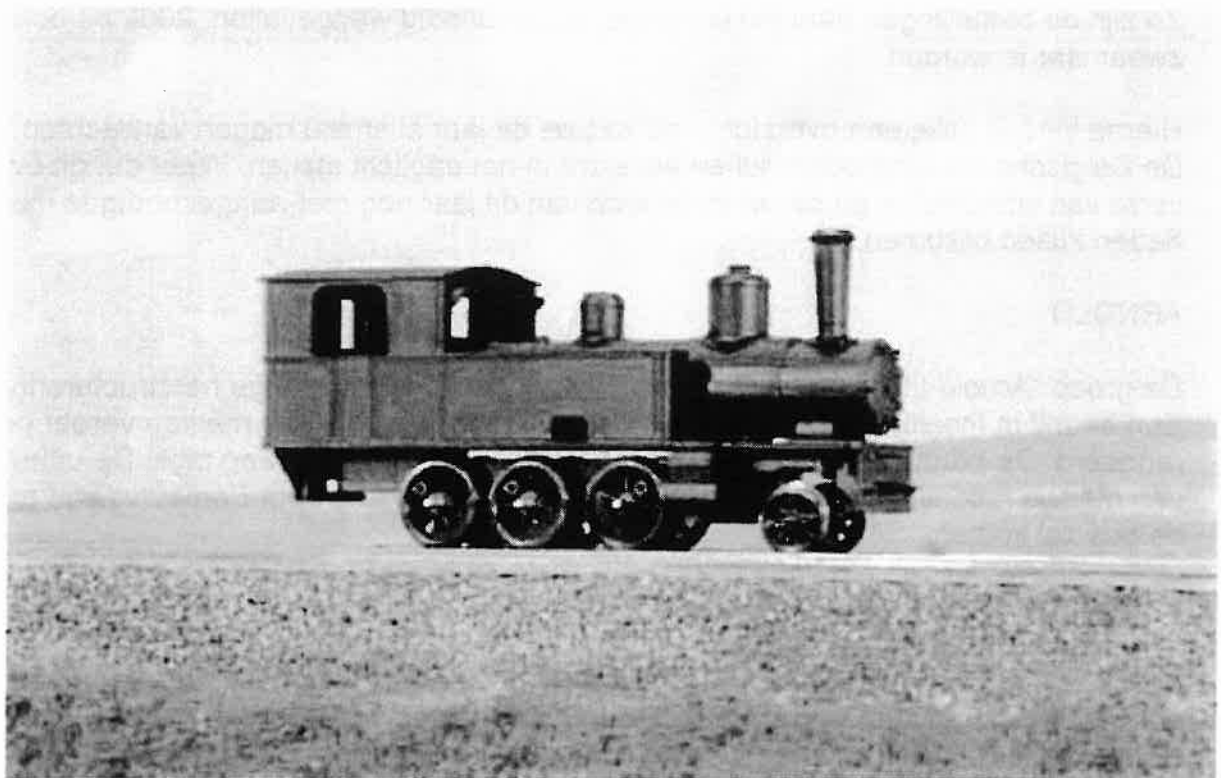
ARTITEC

Artitec is geen onbekende meer. De Nederlandse fabrikant van scenery-artikelen, denkt ook regelmatig aan de Belgische liefhebber van modelspoorbanen. Dit jaar komt er een NMBS diesel-depot. Zoals het vroegere seinhuis, is dit voorbeeld te vinden in Brugge.



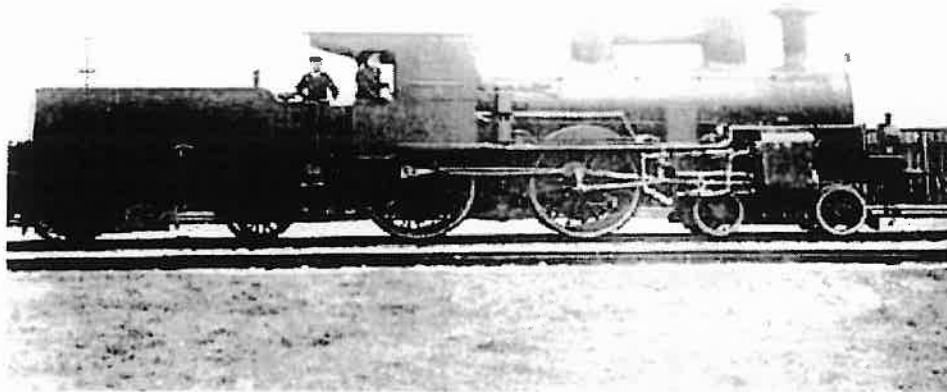
BEMO

Het assortiment van Bemo is zeer gegeerd bij de liefhebbers van materieel in smalspoor. Bemo heeft naam en faam op dit gebied. Dit jaar komt er een stoomlok van de RhB type G3/4 8 "Thusis". Een volledig nieuwe productie, waarvan het prototype te zien op Nürnberg, fraai oogt. Verder komt er een treinstel type Abe 4/4 34 in nostalgische uitvoering. Op basis van bestaande modellen komen er verschillende varianten in kleurstellingen.



BRAWA

De slaagkansen werden zeer laag gehouden door verschillende critici, wanneer Brawa voor het eerst met rollend materieel voor de dag kwam. Fout, want het zijn stuk voor stuk geslaagde modellen geworden voorzien van een hedendaagse mechaniek. Dit jaar zal de stomer van de DRG reeks 06 één van de blikvangers worden. De stomer van de DR type 53 is eveneens een zeer geslaagd model. De diesel van de DB reeks 216, hebben we reeds vaak gezien van verschillende fabrikanten.



Voor de Belgische liefhebber van rollend materieel komt er een set van 3 koelwagens, waarvan 1 wagon ingeschreven is bij de NMBS.

Het toebehoren is nog steeds een belangrijke markt voor Brawa. Een telefooncel voor tijdperk I en een ultramoderne telefooncel van "Swisscom" mag gezien worden.



Verder zeer praktische steeksokkels voor verlichting. Zelfs een digitale locdecoder en binnenverlichting voor 2- en 4-assige rijtuigen staat op het programma.

BREKINA

Deze fabrikant brengt ieder jaar verschillende voertuigen op de markt van de jaren 50 en 60. De Peugeot 404 en de Volvo 121 (Amazon) zijn zeker en vast vermeldenswaardig.

BUSCH

De "Smart Car Tower" zal op iedere modelbaan zeker en vast een aantrekkingspunt zijn. Dit model is in verschillende landen te zien, zoals te Brussel. Dit was reeds een nieuwigheid van 2001, maar wegens licentierechten pas dit jaar verkrijgbaar.



Containersets zijn eveneens een mooie aanwinst. Ze worden gebruikt op werven bij verbouwing en bieden een tijdelijk onderdak voor bedrijven en kantoren. Hierop verderbouwend is er zelfs een heus "containerstation" voor passagiersverkeer. Dit werd reeds vaak gebruikt bij de DB, wanneer er grote restauratiewerken aan de gang zijn.

Busch heeft dit jaar zelfs een wereldprimeur. Modelleerzand. Eenvoudig aan te brengen op de modelbaan en makkelijk te "personaliseren".

Verder komen er nieuw rollend materieel (auto's) voorzien van verlichting. Het straatbeeld op de modelbaan zal er hierdoor nog realistischer uitzien. Dit rollend is de laatste jaren een mooi aanbod geworden, waarbij verschillende landen aan bod komt. Zelfs wij belgen worden niet vergeten. Dit jaar komt er een Smart van de brandweer.

FALLER

Naast het gewone assortiment heeft Faller eveneens een "Hobby-Line"-assortiment. Dit is uitstekend voor de beginnende modelspoorliefhebber.

Als "Exklusivmodell" voor dit jaar komt er het stationsgebouw Friedrichstadt. Een 140 cm groot stationscomplex, bestaand uit 7 delen. Mooi en indrukwekkend.



Naast diverse woninghuizen voor steden naar Duits voorbeeld, wordt er eveneens aanvulling gedaan op het assortiment kermisattracties.





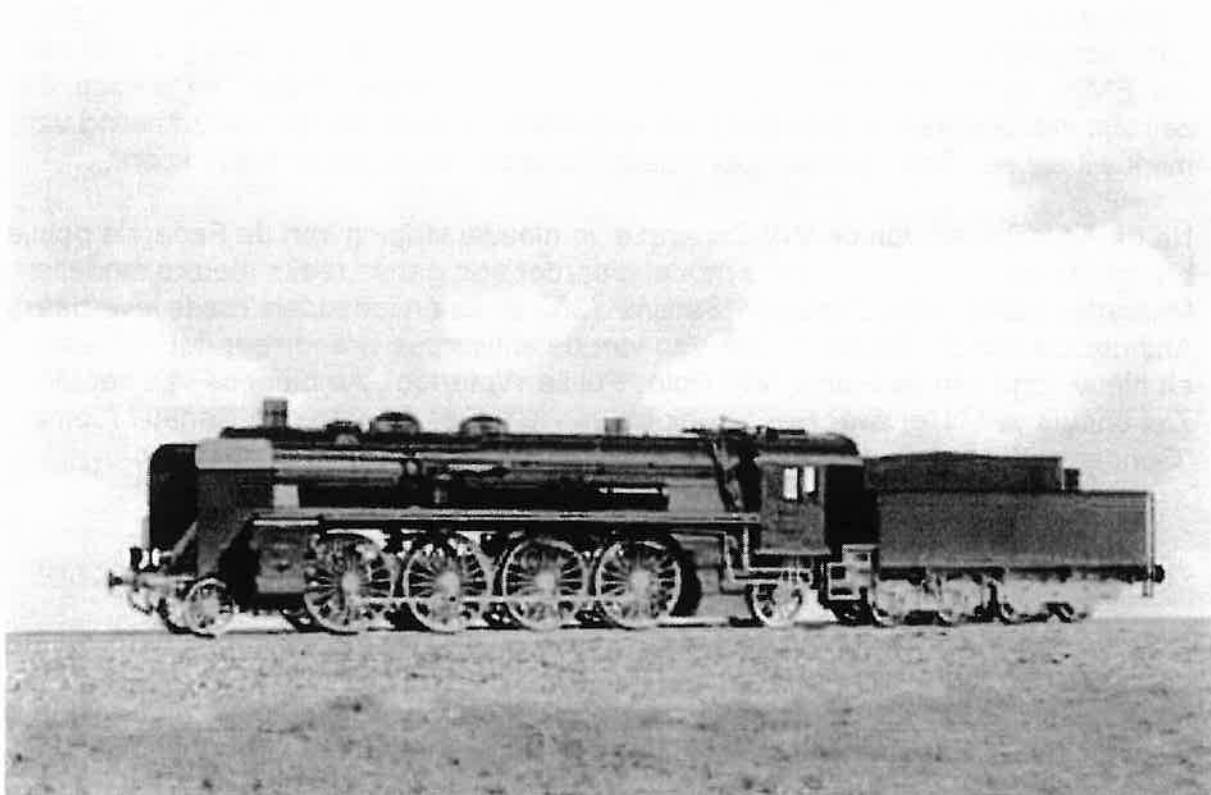
FLEISCHMANN

Deze fabrikant heeft wat te vieren dit jaar, namelijk 50 jaar productie in HO. Vandaar dat er dit jaar verschillende "jubileummodellen" komen. Op basis van bestaande modellen, zal het bij Fleischmann een groot feest worden.

Bij dit feestgebeuren wordt er eveneens aan de Belgische modelliefhebber gedacht. Op basis van de DRG type 13 komt de Belgische variatie van deze schitterende stomer, namelijk de type 66, dit zowel in gelijk- als in wisselstroom.

Nu reeds verkrijgbaar in de handel : een beperkte oplage van 3-assige personenrijtuigen op basis van een Pruisisch model. Voor de Belgische stoomliefhebber zeker en vast een aanwinst.

GUTZOLD



Deze fabrikant uit het voormalig Oost-Duitsland neemt eveneens wat gas terug. Enkele kleurvarianten van bestaande modellen zullen dit jaar het mooie weer maken.

HAG

Na de succesrijke verschijning van de Zwitserse loc Ae 4/7, die inmiddels totaal is uitverkocht, is de productie van de S Bahn loc Re 450 gestart. Zoals gekend heeft Fleischmann de hierbij passende rijtuigen uitgebracht. Deze weg is helemaal een succes. Hierdoor brengt Hag een reeks Zwitserse rijtuigen in tijdperk IV, passend bij de Ae 4/7.

Ook heel mooi en volledig in metaal is de wagen van het type RS met dubbel geveerde bogies en met lading coils, verroest en met krijtschriften.

Voor het jubileum van de SBB wordt een Re 460005-2 uitgebracht met opschriften op de flanken 1902 – 2002.

HERPA

De markt van modelauto's alleen was wegens concurrentie niet houdbaar. Vandaar dat er eveneens vrachtwagens en vliegtuigen worden geproduceerd. Herpa loopt niet graag vooruit op de zaken en stelt zijn nieuwigheden voor, van maand tot maand.

Hierbij enkele voorbeelden : BMW 7-reeks, VW Polo,... Het zijn modellen die pas werden voorgesteld bij de dealers (en eveneens te zien op het autosalon). Op de stand van BMW, op het autosalon te Brussel, waren alle modellen te zien en te koop. De prijzen zijn indrukwekkend. De resultaten eveneens. Iemand die een verzameling van dit merk wil zal een flinke geldbeugel moeten hebben. Nu, wie een BMW koopt...

Na het verschijnen van de VW Caravelle in nieuwe striping van de Federale politie, brengt Herpa voor de Belgische modelspoorder een ganse reeks nieuwe modellen uit : Mercedes trekker met dieplader "Sarens" (350 stuks en inmiddels reeds leverbaar), Ambulance van Dr. Baucourt, MB Vito van de antwerpse Brandweer, MB Vito met oud en nieuw logo van de Politie, VW Polo "Politie Waterloo", Ambulance van het Militair Ziekenhuis van Nder over Heembeek en van net over de grens de Renault Alpine "Gendarmerie".

JOUEF

Door de herstructurering aan de gang bij deze groep (zie hierboven) is er momenteel geen sprake meer van de Belgische e-loc van de reeks 13. Hopelijk zal er in de toekomst verandering in komen, want dit kan een zeer mooie lok zijn, daar de Franse varianten zeer geslaagd zijn. Duimen dus.

KLEIN MODELBAHN

Ook deze fabrikant heeft het moeilijk. Het bestaande assortiment wordt met mondjesmaat geproduceerd, meestal op bestelling van de detailhandel. Nieuwigheden worden niet voorgesteld. Klein Modelbahn werkt ook meer en meer in onderaanneming voor andere fabrikanten.

KIBRI

Het Belgische station dat we eind vorig jaar te zien kregen was zeker en vast een topper. Perfect op schaal en zeer realistisch op onze modelbanen naar Belgisch voorbeeld. Nu verkrijgbaar in de detailhandel en zeer goed bruikbaar op onze modelbanen, een set met Belgische reclamepanelen en uithangborden. Hopelijk wordt deze ingeslagen weg verdergezet.



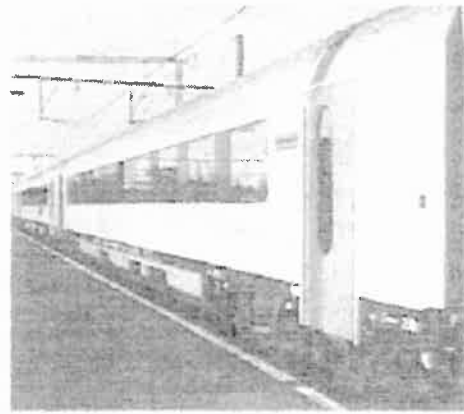
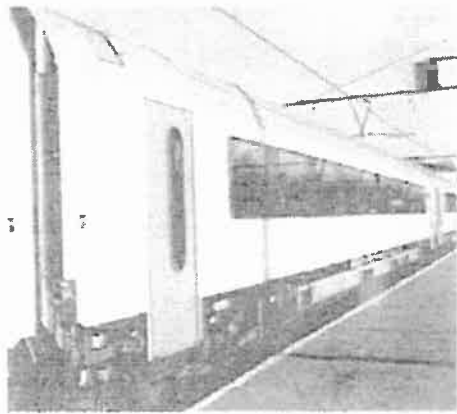
LIMA

2002 zal voor Lima eveneens een overgangsjaar worden in de groep. In ieder geval geen Belgisch nieuws. De nieuwe catalogus die te zien was op Nürnberg, was samengesteld uit het gamma van de verschillende fabrikanten van de groep.

LS MODELS

Vele van de voor dit jaar voorziene nieuwigheden, werden reeds vorig jaar aangekondigd. Dit jaar zou er een bagagerijtuig komen met rolluiken en de grijze I10 en I11-rijtuigen. De productie zou reeds in een ver gevorderd stadium zijn. De eventuele vertraging zou te wijten kunnen zijn aan de juiste kleur, daar LS Models genoodzaakt is aan een correctie van de kleur, teneinde deze rijtuigen te kunnen gebruiken met de rijtuigen van Loco (waarvan de kleurstelling niet volledig correct is).





LS Models heeft ervoor gezorgd dat 2001 een schitterend jaar was voor de liefhebbers van Belgisch rollend materieel. De afgeleverd producten zijn stuk voor stuk juweeltjes.

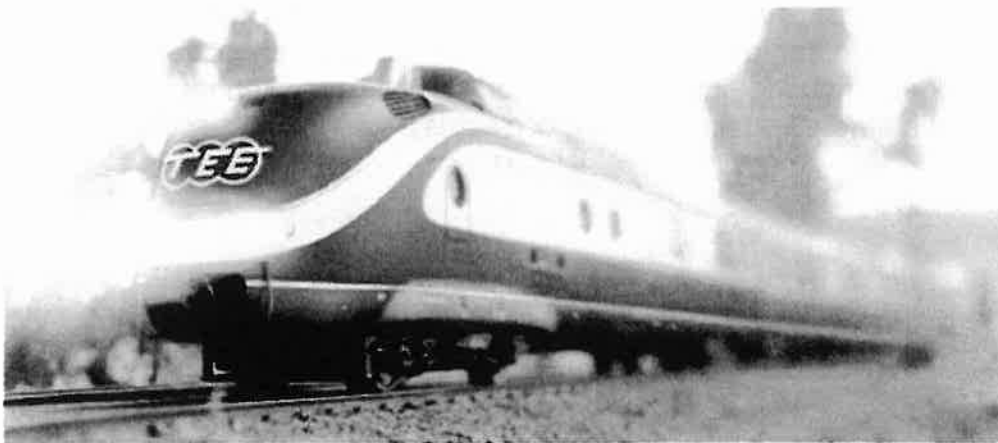
MÄRKLIN

Terwijl de uitlevering van de nieuwigheden van 2001 nog volop aan de gang is, worden de nieuwigheden voor 2002 op een boeiende manier aan de man gebracht. De tendens van de laatste jaren wordt verdergezet. Bestaande modellen perfectioneren en gelijkstroom uitvoeringen uitleveren via het zusterbedrijf Trix.

Er worden meer en meer modellen voorzien van een nieuwe motor, digitaalsturing en geluidselektronica. Marlijn gebruikt voor de verlichting van locs voortaan led. Deze evolutie kunnen we als geslaagd beschouwen.

Dit jaar wordt er door Märklin veel aandacht besteed aan modellen naar Württembergisch voorbeeld, dit naar aanleiding van het tot stand komen van de deelstaat Baden-Württemberg, waar Märklin is gehuisvest.

Maar er zijn nog meer interessante nieuwigheden die ons zeker en vast zullen bekoren.

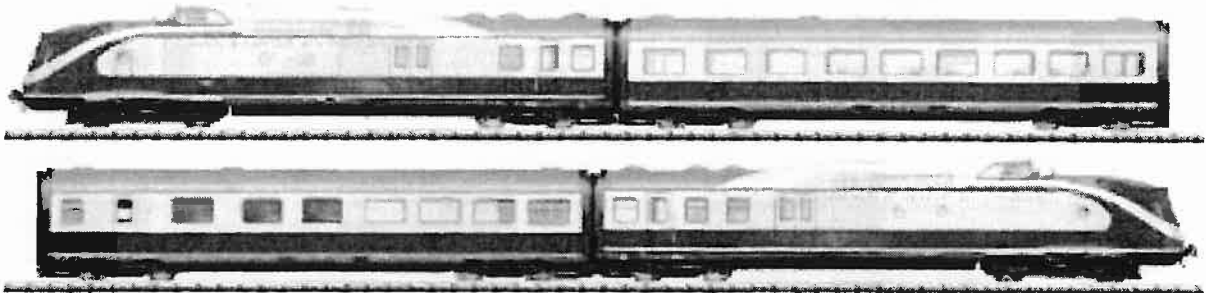


Wat dacht U van het dieseltreinstel TEE, dat in de jaren 50 en 60 grote furore maakte op de Europese spoorlijnen? De locomotieven en de tussenrijtuigen zijn van metaalspuitgietwerk. 5-polige hoogvermogen-aandrijving in beide locomotieven. Stekkerverbinding voor digitale decoder in een locomotief voor de besturing van de

gehele trein. Rijrichtingafhankelijke voeding. Elektrische verbinding door de gehele trein. Standaard met interieurverlichting. Geluidselectronica. Kortweg : een topmodel.

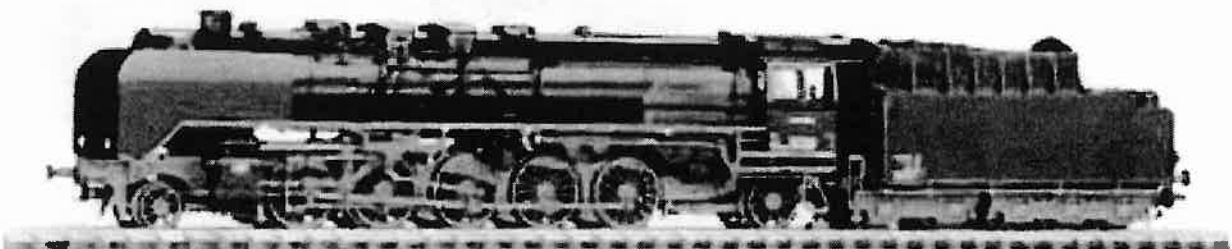
De prijs zal evenwel navenant zijn. Dit model stond reeds vele jaren op het verlanglijste van vele liefhebbers.

De volgende jaren zal deze set worden uitgebreid met de tussenrijtuigen.



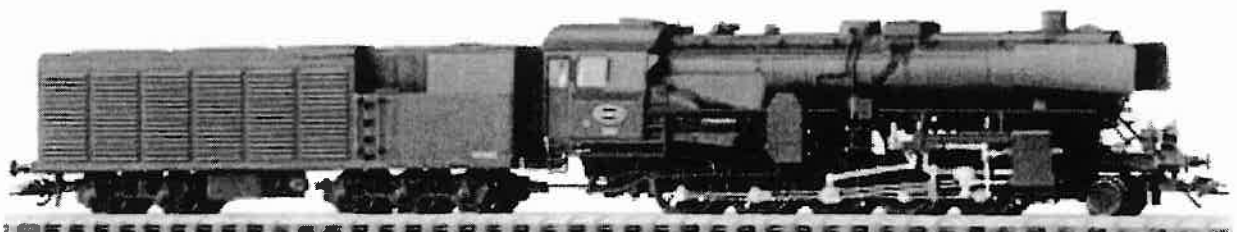
Verder wordt er dit jaar aandacht gegeven aan de evolutie van de stoomlocomotief van de reeks 89 van de DB. Bijna iedere Märklin liefhebber heeft zo een exemplaar in zijn bezit. Door de jaren heen werd dit model steeds aan de huidige technologische vereisten aangepast.

De indrukwekkende stomer van de reeks 45 van de DB is voorzien van tal van snufjes : verlichting met led's, hoogvermogen aandrijfmotor, synchroon rijgeluid (afhankelijk van de omwentelingssnelheid), stoomfluit, flikkeren van de gloed in de vuurkist (synchroon met de uitslag).

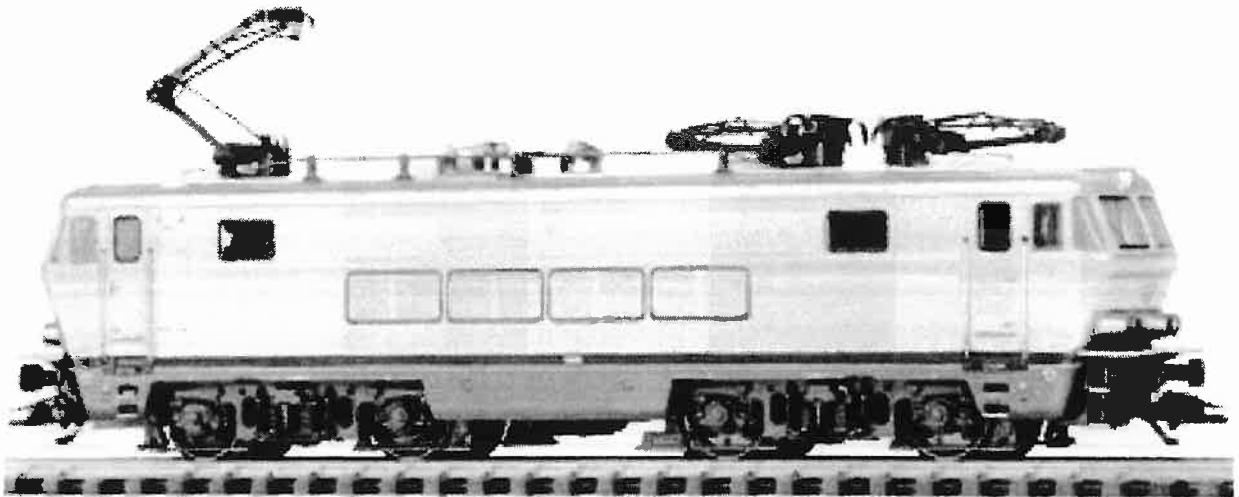


Van de reeks 101 en de reeks 182 van de DB AG komen er verschillende kleurvarianten. De Belgische markt is voor Märklin al enkele jaren een belangrijke afzetmarkt geworden. De nieuwigheden die de laatste jaren werden voorgesteld zijn daaraan niet vreemd.

Een indrukwekkende stomer van de reeks 27 met functionele ventilatoren in de tender.



Daarnaast komt er een elektrische locomotief van de reeks 16 in de commerciële "goud"-uitvoering.

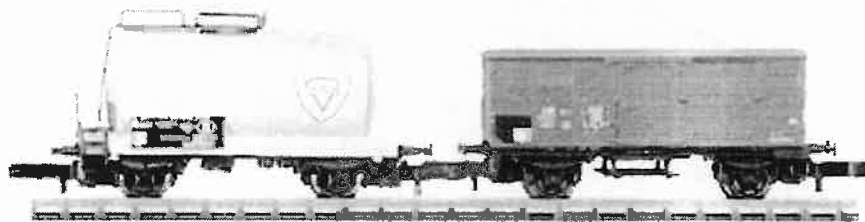
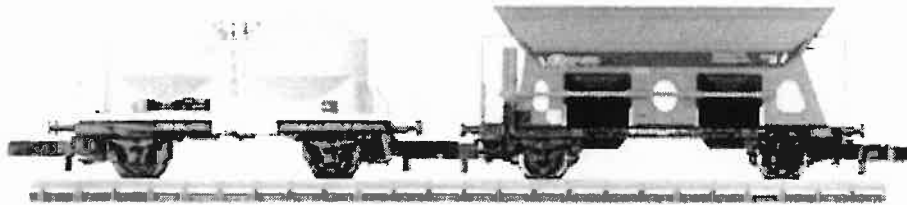


Verder komt er een blauwe variëte van de reeks 25, met bijhorende M2-rijtuigen in bordeaux-schildering.

Een bijhorend stuurstandrijtuig maakt eveneens zijn opwachting.



Märklin Mini-club bestaat 30 jaar. België valt ook hier in de prijzen. In spoor Z komt er een set van 4 goederenwagons en een stomer van de reeks 81, op basis van de Preussische G 8.1.



In spoor I komt er de stomer van de reeks S 3/6 in blauwe uitvoering. Verder een mooie tenderlokomotief van de reeks T9.3. Komt hiervan eveneens een Belgische variante?

Dit jaar wordt er een verdere aanvulling gedaan van de "Beierse Hoftrain". Mooi.

Wel valt op dat er voor Maxi geen nieuwigheden werden aangekondigd.

MEHANO

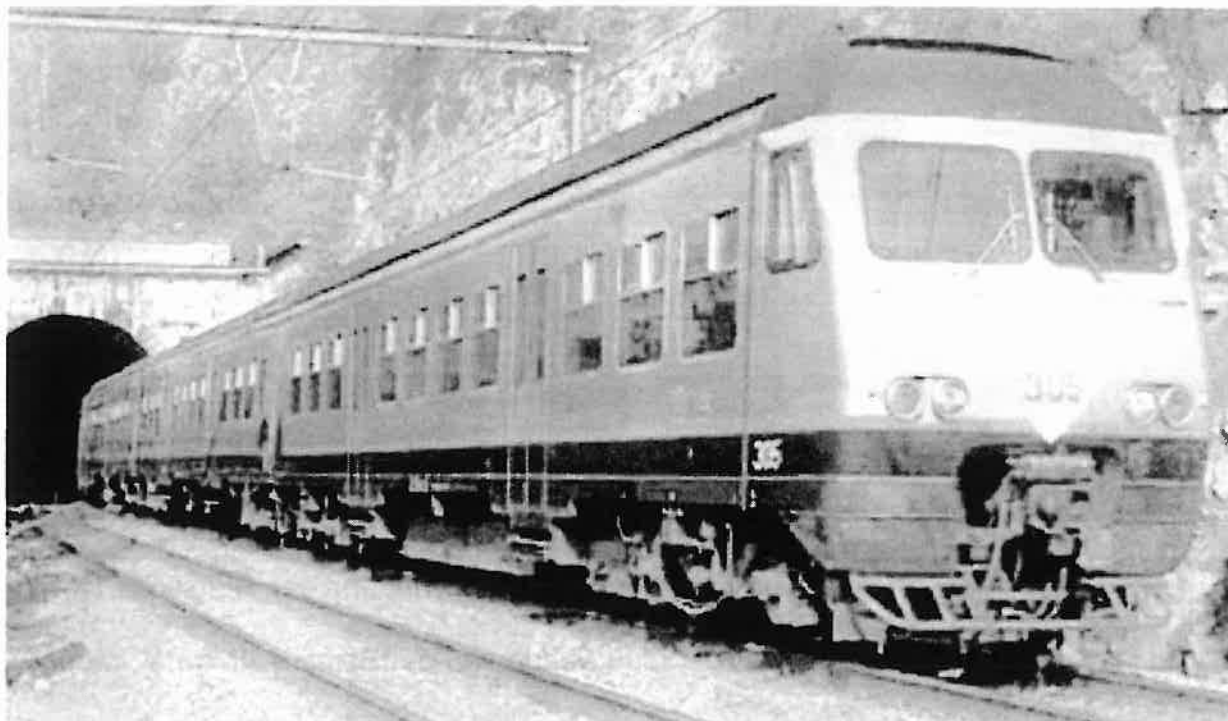
Mehano deed een indrukwekkende intrede op de Belgische markt door het vervaardigen van de Thalys hogesnelheidstrein. Voor 2002 wordt er gedacht aan de diesellok van de reeks 77. De producten van Mehano ondertussen reeds kennende, zal dit een schitterend model worden. Dit model zou er komen in gelijk- en wisselstroom, met of zonder digitaal-decoder en met of zonder geluidsmodule. Bovendien zouden er verschillende loknummers komen. Hopelijk is er een spreiding over enkele jaren.

NOCH

Interessant bij de aankleding van het décor van onze modelspoorbaan : folie voor neonverlichting. Verder komen er verschillend pakketten met bomen en struiken, aan betaalbare prijzen.

OLAERTS

De firma Olaerts heeft de laatste jaren al enkele heel interessante modellen op de markt gebracht van een uitstekende kwaliteit. De stomers zijn echte verzamelobjecten geworden. Dit jaar gaan de "Break-stellen" in ontwikkeling, zowel in 2- als 3-ledige uitvoering. Tijdig bestellen is de boodschap, want het gaat om zeer beperkte oplages.

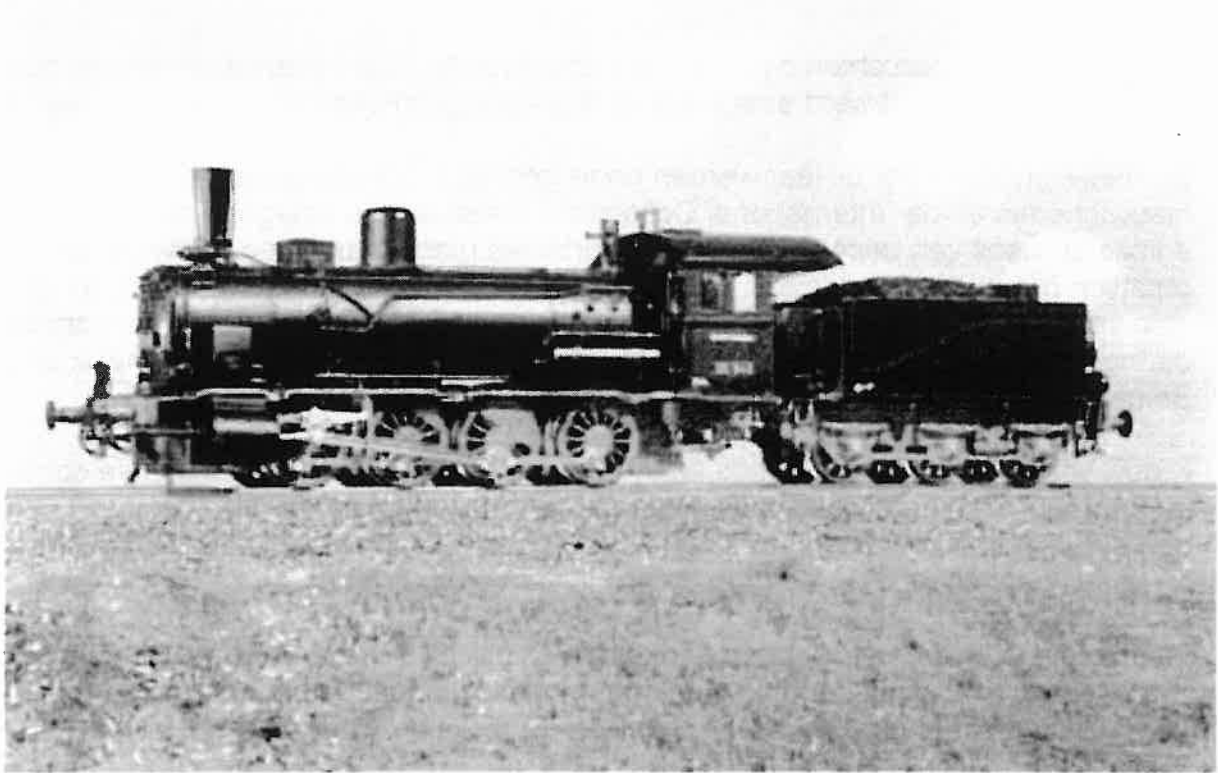


PIKO

Dit jaar komt er voor de Belgische markt een schuifwandwagen.

Op basis van de nieuwigheden naar Duits voorbeeld, zijn er plannen om personenrijtuigen uit te brengen in de Belgische kleurstelling. Deze rijtuigen reden op ons net kort na de tweede wereldoorlog. Dit zou een geslaagd project kunnen zijn, temmer daar de kwaliteit van Piko de laatste jaren sterk werd verbeterd en gerust met de concurrentie kan meedingen.

De stomer van de reeks G7 of de BR 55 is een fraai model, dat dienst kan doen voor een Belgische variante. Te verwachten voor 2003?



POLA

Nieuw en mooi een romantisch kerkje, stadhuizen, Mozartstasse 34, oude houten loods en een

PREISER

Miniatuurfiguurtjes zijn bij Preiser verkrijgbaar voor alle mogelijke thema's. Voor de Belgische markt zouden er dit jaar brandweelrui, politieagenten en postbodes komen.

RIETZE

Rietze is marktleider aan het worden op het gebied van modelauto's voor onze treinbaan.

Hierbij een opsomming van de Belgische nieuwigheden voor 2002 :

Ford Focus "Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap", Audi A2 "Magritte", Ford Fiesta "Electrabel", Ford Transit 2000 "Electrabel", Opel Astra "Brandweer Mechelen", VW Sharan "Burgerbescherming", VW Sharan "Politie Gent", Ford focus "Brandweer Moeskroen", Iveco Eurotech "Belgacom, Iveco Eurotech "Electrabel", Ford Mondeo "Samu Moeskroen", Iveco Eurotech "Electrabel", Van Hool T9 "Demestree", Mercedes Citaro "De Lijn", Mercedes Cito "TEC".

Verder komt er de nieuwe Citroën C3, de Opel Vectra, de Ford Mondeo,...

ROCO

Vorig jaar deden geruchten de ronde, als zou deze fabrikant overgenomen zijn door een andere groep. Dit werd evenwel krachtig tegengesproken op de web-site van Roco.

De nieuwigheden voor dit jaar werden ondergebracht in 2 categorieën. De algemene nieuwigheden en de "International Collection". Deze laatste categorie richt zich naar edities op wens van bepaalde landen, waarbij het raadzaam is vooraf uw bestelling te plaatsen bij uw detailhandelaar. Het gaat hier telkenmale om beperkte oplages. Zo kan men verzoeken inwilligen van diverse modelspoorliefhebbers. Vaak gaat het om beschrijving van bestaande modellen. Zeker en vast een geslaagd initiatief. Hopelijk doet onze Belgische invoerder enkele goede voorstellen!

Nieuw voor dit jaar (hoewel reeds aangekondigd voor 2000), een functionele containerkraan. Roco wil hier blijkbaar een elitezaak van maken en spaart tijd nog moeite om tot een eindresultaat te komen om U tegen te zeggen. Dit ontwerp bevindt zich in zijn laatste testfase en tegen eind dit jaar zou de productie van start gaan.

In navolging van andere fabrikanten, komen er ook bij Roco in samenwerking met "Lok-Sound" meer en meer modellen met geluidsmodules: de stomer van de reeks S 3/6, een e-lok van de reeks E94, de railbus van de reeks VT98, de diesellok van CFL,...

Roco viel dit jaar in de prijzen met zijn S 3/6 door zijn verkiezing tot model van het jaar. Terecht!

Deze stomer van de reeks S 3/6 komt er dit jaar in groene livrei.



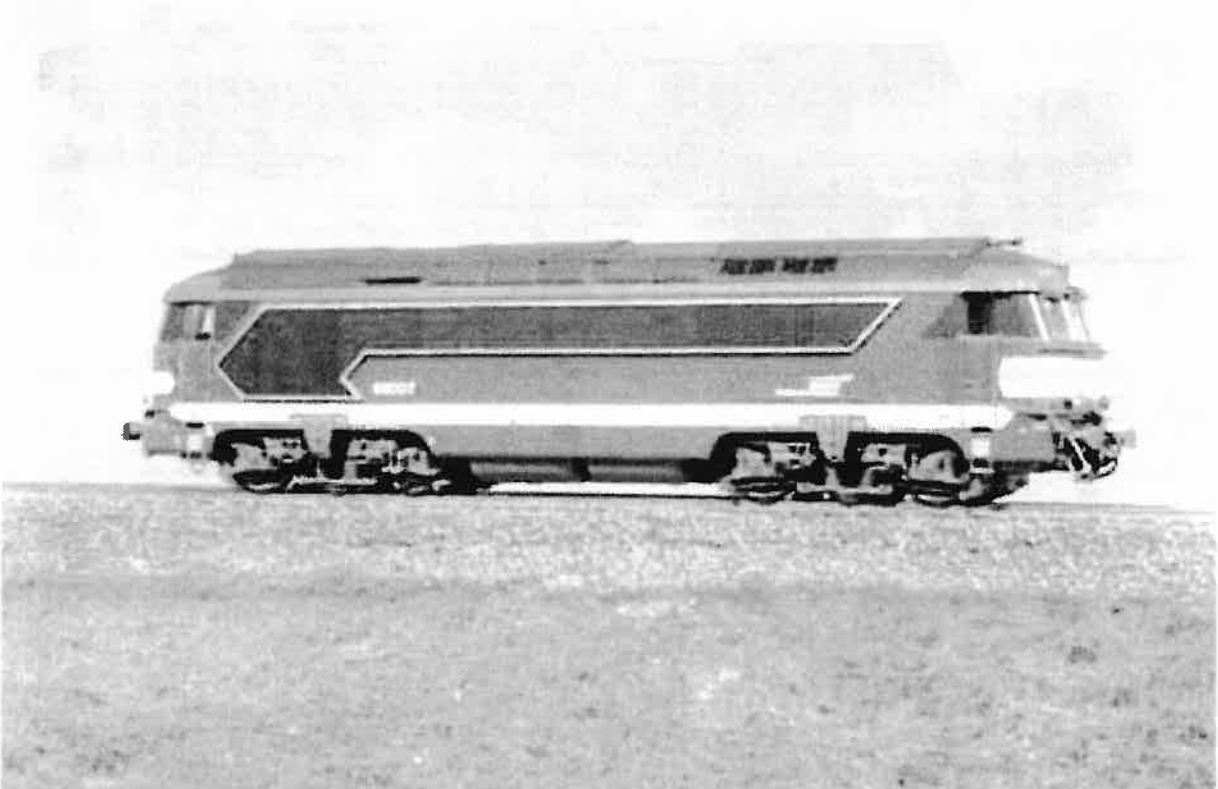
Een heruitgave van de Duitse stomer van de reeks 23, ... zal voor sommige treinliefhebbers een inhaalbeweging mogelijk maken. De verschillende modellen werden technisch verbeterd.

Anderzijds zijn er veel kleurvarianten van bestaande modellen. Enkele voorbeelden: reeks 111-103 -215 -... van de DB AG. Is er hier wel een voldoende grote afzetmarkt voor?

Van Belgische nieuwigheden is er nauwelijks sprake. De vorig jaar aangekondigde diesellok van de reeks 204, vinden we dit jaar terug bij de nieuwigheden. Bestand wat het eindresultaat zal zijn en wanneer we deze lok op onze baan kunnen inzetten.

De andere voorgesteld Belgische nieuwigheden, waren vorig jaar reeds bij de detailhandel verkrijgbaar.

Hopelijk komen er dit jaar nog enkele echte Belgische nieuwigheden.



SOMMERFELDT

Sommerfeldt slaagt erin verschillende panto's verder te perfectioneren. Voor de modelisten onder ons een ideale partner voor het superen van bestaande modellen.

TRIX

Enkele jaren terug dreigde Trix van de markt te verdwijnen. Er waren nauwelijks nog nieuwigheden en commercieel was Trix eveneens op een dwaalspoor. De fusie met Märklin is de redding geweest voor Trix. Talrijke nieuwigheden van Märklin worden in gelijkstroomuitvoering uitgebracht door Trix.

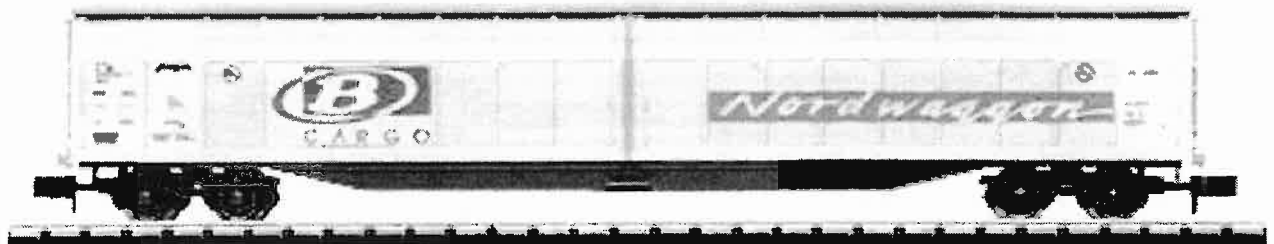
De laatste jaren hebben we hiervan de bewijzen gezien bij de uitlevering van Belgisch materieel. Ook dit jaar wordt deze tendens verder gezet.

Voor de meeste nieuwigheden verwijzen we naar de voorstellingen bij Märklin.

Daarbij komen ook nog de nieuwigheden van Trix zelf. Dit jaar staan ze in het thema "Water en Vuur".

Rolland materieel en gebouwen die we terugvinden bij de productie van staal. Een mooi thema, dat jammer genoeg in ons land op niet al te veel interesse kan rekenen. Doch, zeer geslaagd!

De liefhebbers van spoor N worden zeker en vast niet vergeten. Dit jaar komt er een stomer van de reeks 26 en een vier-assige schuifwandwagen "B-Cargo". De afwerking-kwaliteit is perfect.



VOLLMER

Eén van de meest in het oog springende nieuwigheden is de indrukwekkende "Porsche"-garage. Geslaagd voor de verzamelaars van Porsche modellen en voor andere modelbouwers een aantrekkingspunt op onze modelbaan.



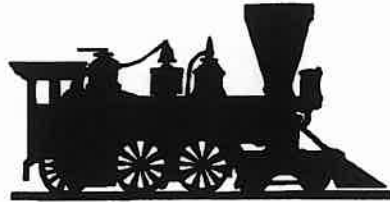
Verder komt er een containerkraan (waarvan er in België eveneens in gebruik zijn), een carport (voor 1 of 2 auto's), een watertoren van Dortmund, een seinhuis van Nürnberg,...

WIKING

Wiking brengt enkele geslaagde modellen uit de jaren 60 en 70. Als Volvo-liefhebber is de PV544 "Amazon" zeker en vast vermeldenswaardig. De Ford taunus 17M uit 1961 natuurlijk ook.



treinexpo in model



24 Maart 02

NMBS-Goederenstation Veenakkerstraat te 9000 Gent

Modellenmarkt & ruilbeurs van 9u tot en met 13u te bezichtigen tot en met 16u

Gent - Zeehaven

**Modeltreinen in werking en dit in echte
ex - NMBS rijtuigen uit de jaren '30 en '50**

Info tel: 09/ 228.85.21 & 0474/ 53.75.62

Modelbouw 't is een hobby

inkom € 2,00

5. DE TREIN IN 'T GROOT EN 'T KLEIN

5.1 NMBS PERSONENRIJTUIGEN M2

Na WO 1 bestond het rijkuitpark nagenoeg volledig uit houten rijkuiten.

Teneinde het comfort en vooral de veiligheid te verhogen, werd beslist tot de bouw van metalen rijkuiten.

De I1-rijtuigen zouden ingezet worden op de internationale verbindingen. De K1-rijtuigen werden voorzien voor de directe treinen, de L-rijtuigen voor de semi-directe en de M1 voor de omnibustreinen

In 1945 waren er nog 3239 houten rijkuiten met plaatbekleding in dienst. In 1946 werd besloten om opnieuw tot modernisering van het materieel over te gaan. In 1950 werd beslist dat 900 houten rijkuiten geen herstelling meer zouden ondergaan. Ze bleven echter langer in dienst dan voorzien. Voor de levering van de rijkuiten in binnenverkeer en internationaal verkeer: zie tabel achteraan.

In 1954 bouwt de CW Mechelen 4 prototypes M2 (C12). De draaistellen werden gebouwd door de AC Salzannes. Voorzien als 3° klas kregen ze de nummers 63301 tot 63304. De rijkuiten 63302 en 63304 werden in 1957 gebruikt als tussenrijtuig en stuurstandrijtuig in het driedelig prototypes dieselmoterstel 630.01 (4001). Na zijn buitendienststelling werd de 4001 aangekocht door de CFVEV te Mariembourg. Aldus bleven zowel het prototype dieselmoterstel als een prototype M2 bewaard.

De 2 andere prototypes eindigden hun loopbaan te Haine-St.-Pierre in 1981.

Rijtuig 42251 werd als dienstrijtuig toegewezen aan de Dienst ES (bovenleidingen) van Namur en vanuit Jemelle ingezet. Rijtuig 42252 werd gesloopt te Mechelen.

In 1955 beslist de Raad van Beheer tot de bouw van 450 metalen rijkuiten M2. In 1958 zijn er nog steeds \pm 1000 houten rijkuiten in dienst. De Raad van Beheer beslist dan ook tot een bijkomende bestelling van 170 M2-rijtuigen. Nagenoeg alle constructeurs tekenden voor de bouw van de M2: AFB, Braine-le-Comte, Brugeoise, Dyle, Enghien (Manage), Famillereux, Germain en Ragheno.

Het onderstel en de kast zijn volledig gelast en opgebouwd uit U-profielen. Hierop werd dan de buitenplaat (2mm) gelast. De dakplaten zijn 1,5 mm dik. Vensters met dubbelglas en bovenaan twee schuifraampjes zorgen voor een betere isolatie en verluchting.

De dubbele vouwdeuren laten een vlug in en uitstappen toe. De deuren kunnen centraal gesloten en vergrendeld worden. Sommige deuren hebben een volle handgreep.

De M2 hebben een lengte over de buffers van 24,00m, zijn standaard uitgerust met schlieren draaistellen en goed voor 140 km/u. In de loop van de jaren negentig werd de toegelaten maximum snelheid echter verminderd tot 125 km/u. Ze zijn tevens de laatste rijkuiten die zowel op stoom als op elektriciteit kunnen verwarmd worden.

Een dynamo of alternator gemonteerd op het draaistel en aangedreven door een op een wielas gemonteerde cardanas zorgt voor de elektriciteit. De kast heeft een lengte van 22,00 m en is op de kop voorzien van een vouwbalg opgehangen aan een beugel.

Later werden zelfdragende vouwbalgen gemonteerd. De M2 hebben rechthoekige buffers die aan de binnenkant bovenaan schuin afgeplat zijn. In 2° klasse is de zitplaatsindeling 3+2. De zitbanken zijn met simili overtrokken. In 1° klasse is de zitplaatsindeling 2+2. De zitbanken zijn hier met rood of groen fluweel bekleed.

Beschikbare plaatsen	A10	B11	A5B5	B8D	B7DR
zitplaatsen 1° kl	68	0	36	0	0
zitplaatsen 2° kl	0	106	47	75	65
staanplaatsen	30	30	30	15	15

Er was een merkelijk verschil tussen de 4 prototype rijtuigen en de standaard uitvoering. Het prototype was te herkennen aan de geribde zijwanden. Ze hadden geen sas op de kopwanden, bagagerekken in de langs richting en waren beperkt tot 120 km/u. Ze hadden enkel stoomverwarming.

In September 1972 werd rijtuig 42650 uitgerust met verhoogde luchtroosters op het dak. Met de planning van de M4 rijtuigen werden in 1975 10 rijtuigen B11 uitgerust met een ander type draaistel met pneumatische ophanging.

Rijtuignummer	oud nr	type boogie
50 88 2038 674-8	42374	50
50 88 2038 723-3	42423	50
50 88 2038 745-6	42445	50
50 88 2038 835-5	42535	50
50 88 2038 893-4	42593	50
50 88 2038 926-2	42626	41
50 88 2038 932-0	42632	41
50 88 2038 933-8	42633	40
50 88 2038 935-3	42635	40
50 88 2038 941-1	42641	41

Het draaistel type 40 lijkt zeer goed op de draaistellen welke later onder de M4 rijtuigen gemonteerd werden. Het type 41 is hetzelfde model draaistel maar met rubberblok in plaats van de veer. Het type 50 is een Wegmann draaistel en verschilt volledig van de tot op heden bestaande types draaistellen. Enkele van deze rijtuigen zijn heden nog in dienst en rijden onder andere in het stel voor proefritten met elektrische locomotieven reeks 13.

Bij 21 rijtuigen werd de stoomverwarming uitgebouwd. Deze kregen een doorstreepte V achter het rijtuignummer.

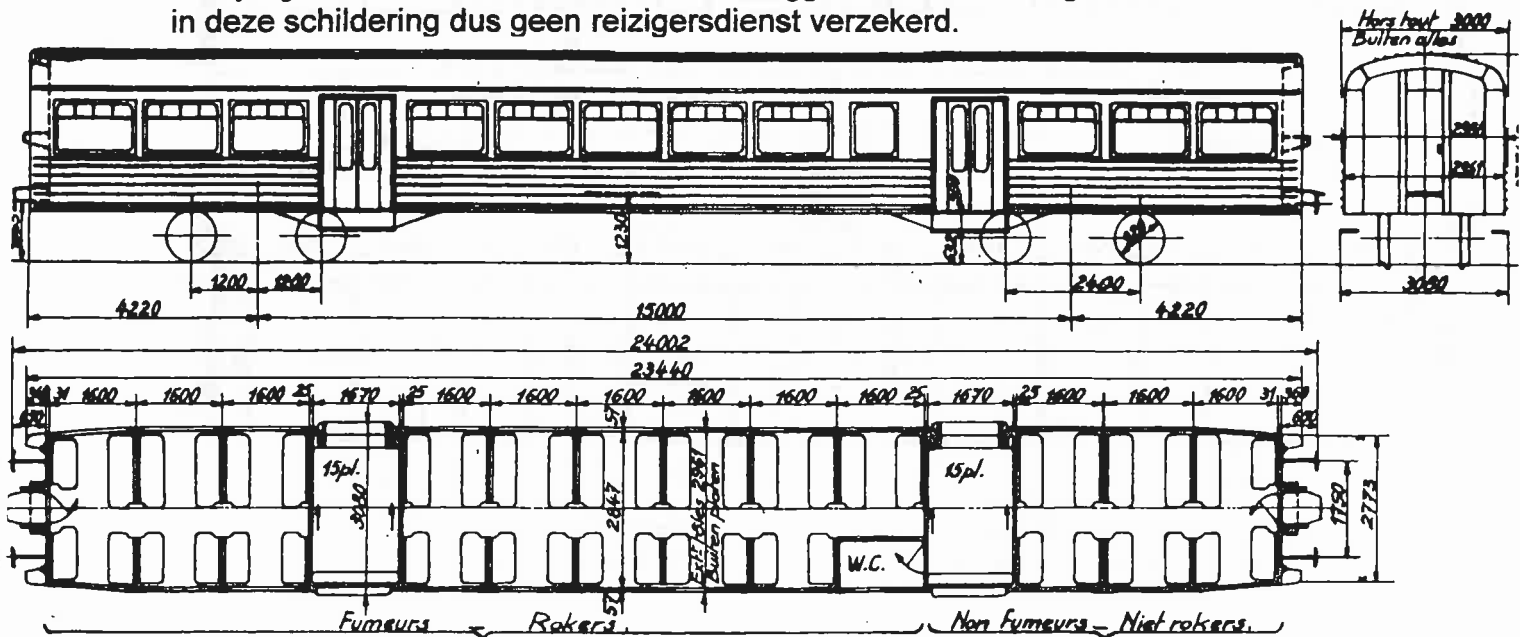
Wanneer in 1978 de eerste rijtuigen te Mechelen een revisie ondergaan blijkt dat de kast onderaan doorgeroest is. Door inlassen van zwaardere staalplaat kregen de rijtuigen de typische brede band onderaan de Kast.

Eveneens in 1978 werden de eerste M2 omgebouwd voor trek en duwtreinen.

We komen in een later nummer hierop terug.

5.2 De schildering.

De M2 werden standaard geleverd in het NMBS-groen met gemskeurige opschriften. Het rijtuignummer (5 cijfers) werd in het midden van de kast aangebracht. De technische gegevens figureerden op 2 afzonderlijke panelen. De klasse aanduiding werd aangebracht op de kopwanden en aan de beide zijden van de instapdeuren. Een klein B-monogram op de kopwanden verwees naar de NMBS. Rijtuig 49300 (BD) kreeg een B-monogram op de kast, dit om de weerstand van de witte verf tegenover de wasprodukten in de carwash te Schaarbeek te testen. Om nieuwe schilderingen te beproeven werd rijtuig 43249 (AB) tussen Juni 1972 en Maart 1977 herschilderd in oranje (strook van de vensters) en grijs (onderaan). Dit resulteerde in de livrei voor de nieuwe elektrische vierdelige motorstellen reeks 800. In dezelfde periode werd rijtuig 43260 (AB) eveneens herschilderd. Het bleef bovenaan groen maar werd onderaan in het bruin geschilderd. Naarmate de panelen voor de technische gegevens verdwenen, werd de volledige beschrijving op de rijtuigkast aangebracht, eerst nog gemskeurig, later in het wit. In de loop van de jaren 80 werden de M2 geleidelijk aan herschilderd in het bordeauxrood met witte band. Doordat de bordeauxrode schildering voorzien was met B-logo, werd het monogram uiteindelijk ook aangebracht op aantal groene M2 en. Op de bordeaux M2 werd in een later stadium de afdeling "rokers" aangeduid door een blauwe bies op een witte band. Rijtuig (42458) werd door de CW Mechelen verbouwd en herschilderd in de livrei voor de gemoderniseerde M4. Het rijtuig verliet op 19/06/2000 de CW met bestemming Zeebrugge. Daar werd het op 22/06/2000 per vrachtwagen naar Blankenberghe gebracht waar het voor de Pier opgesteld werd. Het maakt zo reclame voor de verbouwing van de pier tot tentoonstellingsruimte "Train City". De opening is voorzien rond Pasen 2002. Dit rijtuig werd tussen Mechelen en Zeebrugge bevorderd met goederentreinen en heeft in deze schildering dus geen reizigersdienst verzekerd.



Serie.Reeks	Ancien n° - Oud n°	Nouveau n° - Nieuw n°	Type	Places - Plaatsen	Tare.Torra	Tonnage - Totaal gew	Quant. Aant.	Courbe. Bocht	Vitesse. Snelh.	Ech. Sc
M2(proto)	42 251 - 42 252	50 88 21 26 600 - 18 600	B	114 B + 30 D	29t	43t	2	—	120 km/h	1 100
Mod.								M25-24		
Gew								(B)	100-0-192M	

5.4 Inzet.

Met de levering van de M2 werden op enkele lijnen de K1 rijkundigen uit de rechtstreekse verbindingen verdreven. Stoomlocomotieven types 1, 12, 29 en 64 sleepten M2 in voorziene dienst.

Nagenoeg alle types diesel en elektrische locs hadden M2 op sleeptouw.

Klassieke inzetten waren de directe treinen tussen Oostende en Liège/Verviers en tussen Antwerpen en Charleroi gesleept door een type 122 of 123 (reeks 22/23). Tussen Schaarbeek en Tournai/Lille verzekerden de types 200 (reeks 51) of 212 (reeks 62/63) de trekkracht. De types 201 (reeks 59) van Antwerpen-Dam reden met M2 van Antwerpen-Centraal naar Lille via Mechelen-Dendermonde-Gent-Kortrijk-Tourcoing.

Naarmate nieuw materieel in dienst gesteld werd, volgden de traditionele verschuivingen in de beurtregelingen van het rollend materieel.

Volgens de beurtregelingen van 10/06/2001 waren er nog 470 rijkundigen M2 in dienst als volgt verdeeld:

FN	FGSP	FSR	FCL	LSL	Stationsreserve en onderhoud
81	114	41	69	29	136

FN:Antwerpen-Centraal
 FSR:Schaarbeek
 LSL:Liers (Liège)

FGSP:Gent-St.-Pieters
 FCL:Chatelet (Charleroi)

Het opstarten van de Thalysverbindingen heeft veel rijkundigen I6 en I10 vrijgemaakt op de internationale relaties. Deze rijkundigen worden thans ingezet in P-treinen.

De vrijgekomen M2 kwamen op de secundaire lijnen in vervanging van de motorwagens reeksen 43-44-45-46 of rijkundigen M1. Op termijn betekent de indienststelling van de nieuwe motorwagens reeks 41 de vervanging van de stellen M2 op de secundaire lijnen. Na levering van de nieuwe dubbeldeurrijtuigen M6 zullen ook de laatste P-treindiensten met M2 wegvallen. Vanuit Gent worden nu nog stellen van 4 M2 (1AB - 2B – 1BD) ingezet naar Eeklo, Ronse en Geraardsbergen, gesleept door een dieselloco reeks 51 of 62. Piekuurtreinen (6 à 10 M2 worden gesleept door een 21,22,23,27,51.

Vanuit Merelbeke is er dagelijks een proefrit naar Kortrijk voorzien met een reeks 13+M2. In de jaren tachtig werden een aantal M2 verhuurd aan NS om daar een tekort aan rijtuigen voor binnenlandse dienst op te vangen. Ze kregen het NS-logo op de plaats van de "B". Vier M2 eerste klasse werden in 1996 verkocht aan Lovers Rail. Een privé bedrijf waarbij de elektrische locs reeks 25.5 voor de trekkracht zorgden. Ondertussen werd dit initiatief gestopt en werden de rijtuigen in Frankrijk uit geweken. Eén van deze M2 is in een rood beige schildering in gebruik bij La Vapeur du Trioux in Bretagne. Vermoedelijk de eerste M2 in museumbedrijf.

5.5 NMBS M2 IN MODEL.

In de jaren zestig bracht Lima 2 M2 rijtuigen uit, zijnde een AB en een BD. Spijtig genoeg heeft Lima nooit een 2° klasse uitgebracht zodat er hier of daar altijd iemand was die 2 rijtuigen dermate verzaagde dat één rijtuig 2° klasse kon maken. Het waren gedurende jaren de enige Belgische rijtuigen voor binnenverkeer die verkrijgbaar waren. Het minpunt waren echter de vensters welke zeer eenvoudig en aan de binnenzijde aangebracht werden.

Jocadis te Edingen bracht een set vensters uit die heel eenvoudig te monteren waren en de rijtuigen een veel beter uitzicht gaven. De toenmalige puristen konden de venster-ramen nog in het zilver of lichtgrijs verven. Hij bracht tevens de kop van een stuurpostrijtuig in wit metaal uit. Men had de keuze tussen de diesel of de elektrische versie.

In de loop der jaren bracht Lima zelf een aantal verbeteringen aan en in de jaren tachtig kwam dan eindelijk een 2° klasse uit. Ditmaal hadden de rijtuigen ingezette ramen en een witte beschrijving met UIC nummer rechtstreeks op de groene kast aangebracht. Ondertussen was de koppeling reeds fijner uitgevoerd.

Einde jaren tachtig, begin negentig werden de M2 nog eens uitgebracht in bordeaux rood. Het B-rijtuig kreeg zelf 2 verschillende nummers.

In December 2001 bracht Märklin een set van 4 M2 op de markt onder het nummer 43530. De rijtuigen zijn mooi op schaal en hebben zeer fijne ingezette ramen. Het dak van het AB rijtuig is verschillend van de B en de BD rijtuigen. De vouwdeuren zijn voorzien van fijnen handgrepen om de deur te openen. De oude Lima's eveneens, de nieuwe versies niet. De Märklin M2 zijn voorzien van zowel open- als opgevouwen vouwbalgen welke naar keus kunnen gemonteerd worden. De rijtuigen zijn standaard voorzien van kortkoppeling met mogelijkheid tot plaatsten van stroomvoerende koppeling.

Ze zijn voorbereid voor de montage van binnenverlichting. De draaistellen zijn conform de werkelijkheid en aan één kant voorzien van een dynamo/alternator. De Lima M2 hebben op de kopwanden een in de kast ingegoten klasseaanduiding. Bij Märklin M2 zijn deze cijfers mooi bovenaan aangebracht. Het enig minpunt is dat het B-monogram iets te groot afgebeeld werd en op een witte achtergrond is geplaatst.

Verder geen opmerkingen. Vergeten we niet dat de Lima M2 uit een andere generatie stammen en ons toch jaren treinplezier bezorgd hebben. Märklin heeft met deze set een magnifiek resultaat tegen redelijke prijs op de markt gebracht.

Wie echter met meer dan 4 rijtuigen wil rijden kan in een tweede set investeren.

Lima	Rijtuig	Lima	Märklin
Cat Nummer	type	oud nummer	oud nummer
309108	AB	43291	43216
309303	BD	49253	49251
	B		42648
	B		42307

	schaal 1/1	schaal 1/87	Lima	Märklin
lengte	24,00m	27,57cm	25,1cm	27,5cm
breedte	3,00m	3,45cm	3,2cm	3,3cm
vensters 1° kl	1,50m	1,72cm	1,7cm	1,8cm
vensters 2° kl	1,12m	1,29cm	1,2cm	1,4cm

309358

Carrozza passeggeri
mista di 2° classe/bagagliaio
delle SNCB tipo M2

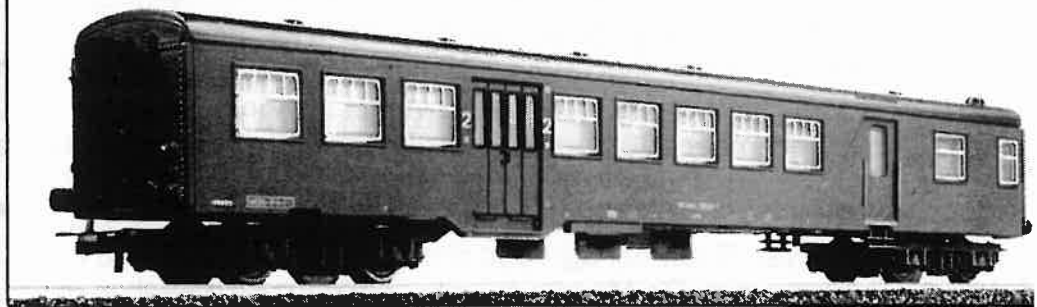
● *Voiture voyageurs mixte
de 2^{ème} classe/fourgon à bagages
type M2 des SNCB*

■ 2nd class passenger coach/lug-
gage type M2 of the SNCB

▲ *2. Klasse Personenwagen mit
Gepäckabteil der SNCB, Typ M2*

1:100
#253*

309358



309114

Carrozza passeggeri
di 1°/2° classe tipo M2 delle SNCB

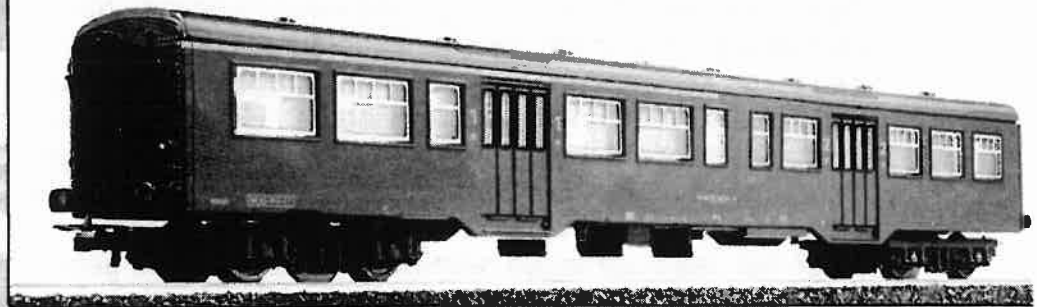
● *Voiture voyageurs de 1^{ère}/2^{ème}
classe type M2 des SNCB*

■ 1st/2nd class passenger coach
type M2 of the SNCB

▲ *1./2. Klasse Personenwagen
Typ M2 der SNCB*

1:100
#253*

309114



309585

Carrozza passeggeri
di 2° classe tipo M2 delle SNCB
nella livrea d'origine

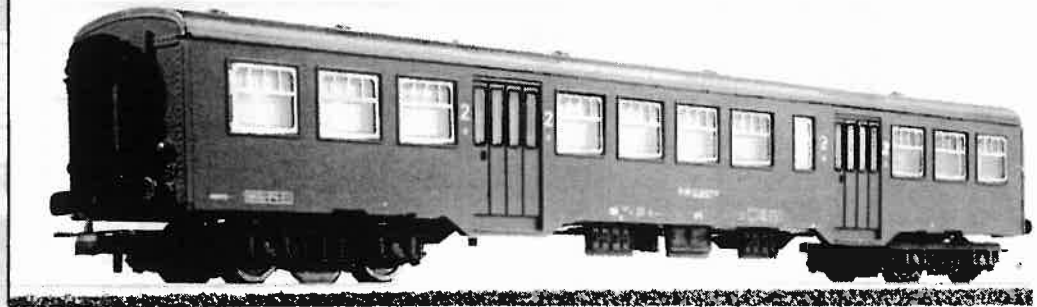
● *Voiture voyageurs
de 2^{ème} classe type M2 des SNCB
en livrée d'origine*

■ 2nd class passenger coach type
M2 of the SNCB in its original livery

▲ *Personenwagen 2. Klasse
Typ M2 der SNCB*

1:100
#253*

309585



309608

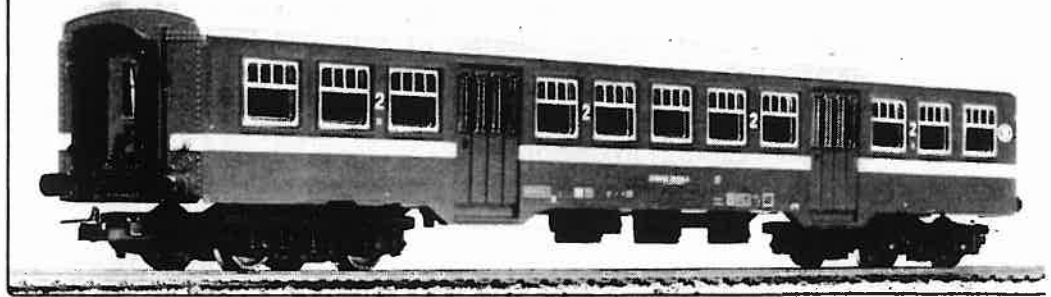
Carrozza passeggeri di 2^a classe gruppo M2 delle SNCB nella livrea IC/IR

● *Voiture voyageurs de 2^{ème} classe série M2 des SNCB en livrée IC/IR*

■ 2nd class passenger coach class M2 of SNCB in the IC/IR livery
▲ *Personenwagen 2. Klasse Typ M2 der SNCB in IC/IR Farbe*

1:100
#253

309608



309609

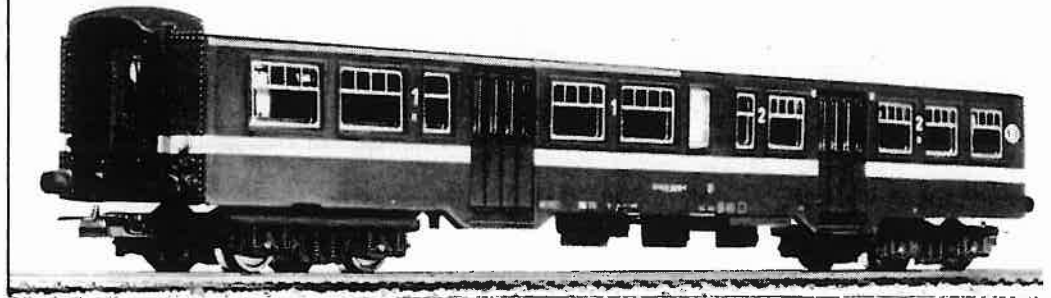
Carrozza passeggeri di 1^a / 2^a classe gruppo M2 delle SNCB nella livrea IC/IR

● *Voiture voyageurs de 1^{ère} / 2^{ème} classe série M2 des SNCB en livrée IC/IR*

■ 1st / 2nd class passenger coach class M2 of SNCB in the IC/IR livery
▲ *Personenwagen 1. / 2. Klasse Typ M2 der SNCB in IC/IR Farbe*

1:100
#253

309609



309584

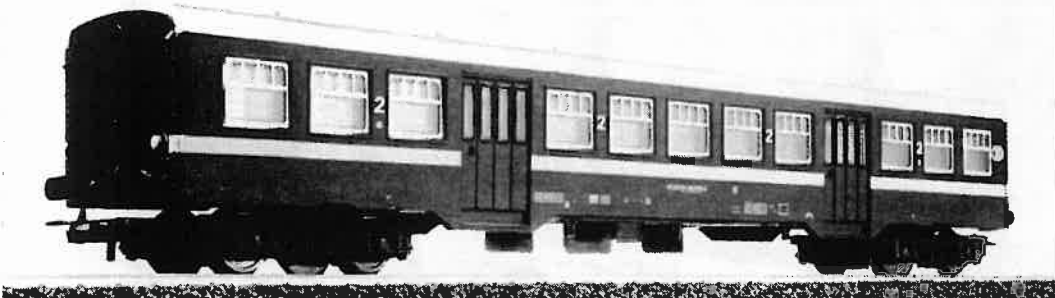
309584

Carrozza passeggeri di 2^a classe tipo M2 delle SNCB, nella livrea IC/IR

● *Voiture voyageurs de 2^{ème} classe type M2 en livrée IC/IR des SNCB*

■ 2nd class passenger coach class M2 of the SNCB, in the IC/IR livery
▲ *2. Klasse Personenwagen Typ M2 der SNCB. Neue Farbgebung weinrot*

1:100
#253



309359

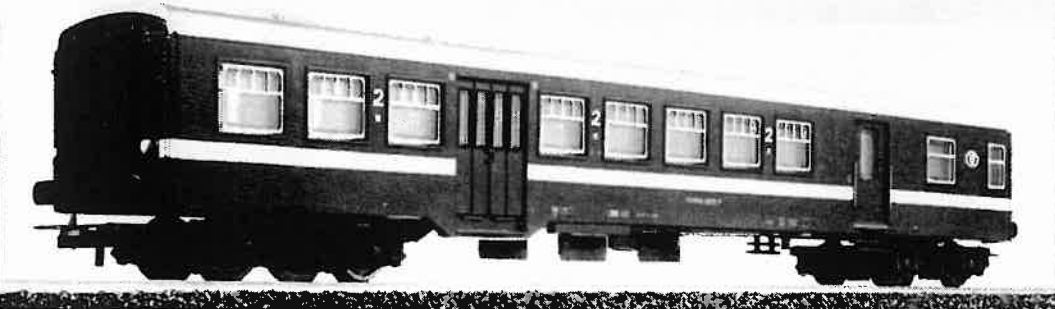
309359

Carrozza passeggeri mista di 2^a classe/bagagliaio tipo M2 delle SNCB, nella livrea IC/IR

● *Voiture voyageurs mixte de 2^{ème} classe/fourgon à bagages type M2 en livrée IC/IR de la SNCB*

■ 2nd class luggage/passenger coach class M2 in the IC/IR livery of SNCB
▲ *2. Klasse Personenwagen mit Gepäckabteil der SNCB, Typ M2, IC/IR*

1:100
#253



5.6 INZET OP DE MODELBAAN.

Gezien de versie tijdperk III kunnen de rijtuigen enkel ingezet met locomotieven tot 1970. Mogelijk sleepelementen zijn stoomlocs type 1, 12, 29 (voor de gelukkige bezitters) of en 64. In dieseltractie kunnen we een 201 (59), 202 (52), 203 (53), 205 (55), 201 (60) of 212 (62) gebruiken. De 204 (54) werd in die periode gebruikt voor internationale treinen. Bij de elektrische locomotieven is de keuze eerder beperkt. Er staat slechts een 101 (29) of een 122 (22) in depot.

In elk geval proficiat voor Märklin.

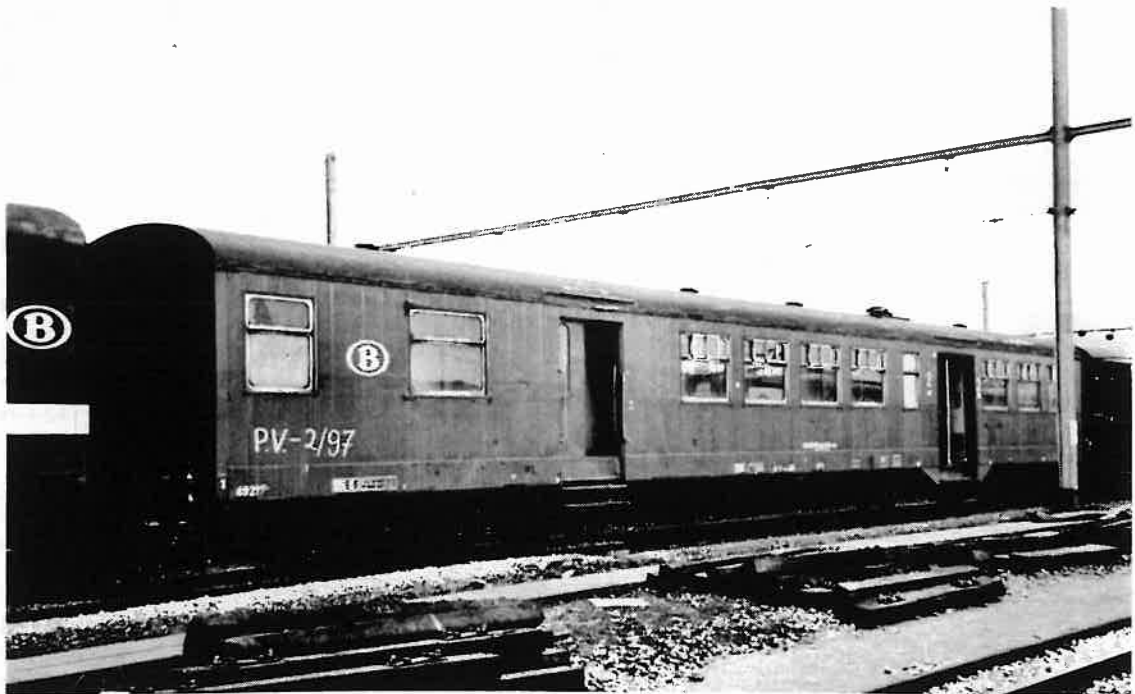
-----Tekst: Marc Van Audenaerde

Bron: Tekening:NMBS

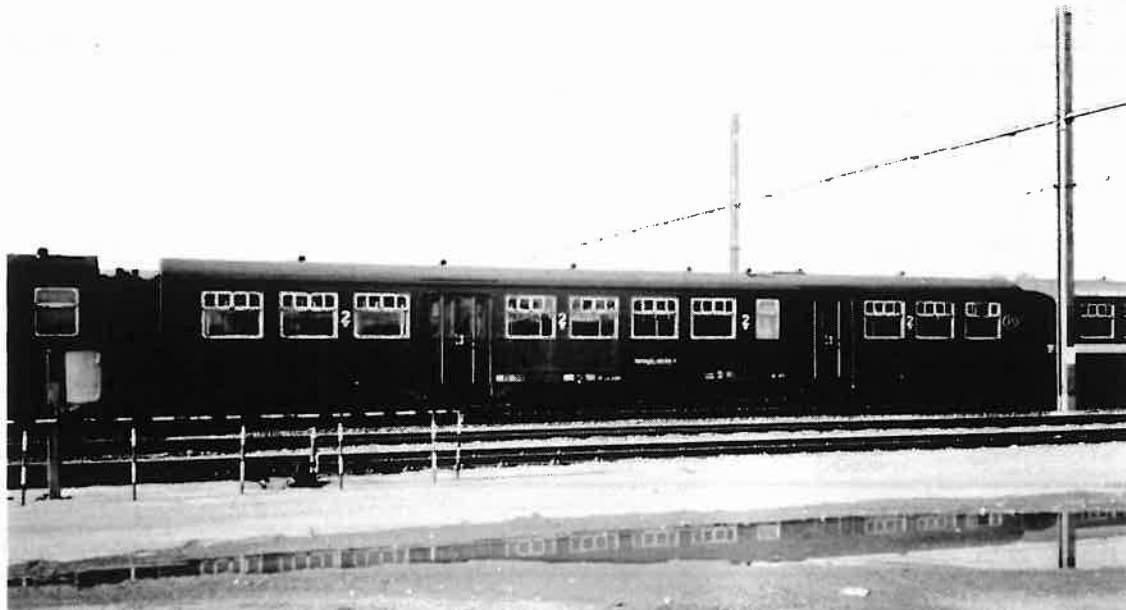
De Metalen Rijtuigen:NMBS

50 jaar reizigersvervoer: KBVVS

50 jaar reizigersvervoer deel 2 GTF



27/10/2000: Leuven: M2 (BD) 50 88 8248 617-0 buiten dienst gesteld met PV 2/97. Dit rijtuig was voorzien van een B.



10/1994: St.-Niklaas: M2 (B) 50 88 2048 704-1 met beschrifting van de bordeaux rijtuigen. Let op de plaats van de klasse-aanduiding en de witte B.



01-08/1991: Eeklo: M2 (B) 50 88 2048 905-4

5.7 RIJTUIGEN VAN DE NMBS TOT 1967

Type	Indeling	Bouwjaar	Aantal	Totaal	Oorlogsfeiten	Totaal WO I	Na WO I	Totaal
K1	A2B7	1933 - 1934	122		-29		91	
	B9	1934 - 1935	40		-13		27	
	C11	1933 - 1935	248		-62		186	
	B6P	1933 - 1935	40		-5		35	
	C7P	1933 - 1934	53	503	-8	-117	45	384

K2	C11	1953 - 1954	116				116	
	C10R	1953	10				10	
	C7P	1953	10	136	0	0	10	136

K3	C11	1956 - 1958	100	100	0	0	100	100
----	-----	-------------	-----	-----	---	---	-----	-----

L	A2B6	1933	50		-10		40	
	B8	1935	20		-7		13	
	C10	1933 - 1935	192		-17		175	
	B5P	1934	20		-4		16	
	C6P	1934	30	312	-1	-39	29	273

M1	C8	proto 1935	1				1	
	C10	1936 - 1937	251		-39		212	
	B4C4	proto 1934	1				1	
	B5C4	1937	126		-11		115	
	C5P	proto 1935	1				1	
	C8P	1937	126	506	-9	-59	117	447

M2	A10	1959	35				35	
	B11	1958 - 1960	350				350	
	A5B5	1959 - 1960	104				104	
	B8D	1959	116				116	
	B7DR	1959	15	620	0	0	15	620

M3	B12	1960 - 1962	36				36	
	A6B3D	1961	10	46	0	0	10	46

N	A3B4	1930	4				4	
	B9	1930	3				3	
	C11	1930	6				6	
	C7D	1930	5	18	0	0	5	46

Type	Indeling	Bouwjaar	Aantal	Totaal	Oorlogsfeiten	Totaal WO I	Na WO II	Totaal
R	C8	1956	16				16	
	B6P	1956	4	20	0	0	4	20
732	C6	1954 - 1955	20				20	
734	C8	1956	10	30	0	0	10	30
I 1	A2B6	1931 - 1933	60					
	A2B6	1939	60					
	C11	1931 - 1934	60					
	C11	1939	60	240	-67	-67	173	173
I 2	A2B6	1951 - 1952	38				38	
	C11	1952	12	50	0	0	12	50
I 3	Bc9	1960	40	40	0	0	40	40
I 4	A9	proto 1961	1				1	
	A9	1966 - 1967	20				20	
	A4B6	proto 1961	1				1	
	A4B6	1966 - 1967	20	42	0	0	20	42
I 5	Bc 10	1967	45	45	0	0	45	45
TEE	A8tu	1964	11	11	0	0	11	11
Ds	14m	1934	53					
	15m	1938	10					
	18m	1934 - 1938	20	83	-15	-15	68	68
Post		1931 - 1937	36	36	0	0	36	36



6. DOOR ONS GELEZEN

NMBS perst ondergronds buizendak in Antwerpen Seefhoek.

Vanaf 7 januari 2002 gaat de bouw van de spoortunnel tussen het Damplein en het Astridplein van start in de Seefhoek. Vanuit een verstrekschacht aan de Viséstraat zal een boorschild vanaf eind 2002 twee enkelsporige tunnelkokers boren richting Astridplein. De 1200 meter lange tunnels vormen de noord-zuidverbinding voor het binnenlands- en internationaal reizigersverkeer.

Vermits de tunnelkokers in de Seefhoek nog moeten afdalen naar een diepte van 20 meter en dus onvoldoende diep onder de woningen liggen, moet de stabiliteit worden gewaarborgd. Hiervoor zorgt een buizenbak dat onder de huizen van de Viséstraat naar de Sint-Jacobstraat worden geperst. Met deze methode wordt de afbraak en een open bouwput vermeden. Het dak heeft een lengte van 70 meter en een breedte van 30 meter. De 21 buizen worden één na één geperst op dezelfde wijze als vorig jaar onder het stationsgebouw van Antwerpen-Centraal. Ook nu zorgen cementinjecties voor de grondzettingen. Het persen van de buizen gebeurt continu zodat deze klus eind 2002 klaar is. Tijdens de weekends wordt er niet gewerkt.

De aanleg van het buizendak vergt twee werfzones. Aan de Viséstraat komt een persput. In overleg met de Groendienst van de stad Antwerpen worden de bomen in de straat verplaatst naar de zone naast het speelterrein. In 2003 krijgen de bomen terug hun oorspronkelijke plaats. In de Viséstraat blijft altijd een vrije ruimte van zes meter beschikbaar voor de bewoners. De aanvoer van bouw materiaal gebeurt uitsluitend overdag en de aannemer moet de straat netjes houden.

Vanaf 7 januari tot eind maart wordt in de Sint-Jokobstraat een ontvangstput aangelegd. Het boorschild dat het buizendak maakt komt in deze put aan en het wordt van hieruit overgebracht naar het vertrekpunt in de Viséstraat. Vermits in deze straat de ruimte beperkt is, zal er tijdens deze bouw fase geen autoverkeer mogelijk zijn. Vanaf eind maart 2002 kan de bouwput gedeeltelijk worden versmald zodat bewoners terug hun woning met de auto kunnen bereiken.

Bewoners kunnen de plannen over de aanleg van de spoortunnel die vorig jaar in een infovergadering werden toegelicht, steeds inkijken in het stedelijk wijkkantoor Dam en in het buurtwerkhuis Seefhoek. Zij kunnen met vragen terecht in het infolokaal noord-zuidverbinding op het nummer 03/204.20.34 of op het nummer 078/15.48.04.

Capaciteitsprobleem aangepakt, in alle comfort. Het eerste exemplaar van de bestelde nieuwe dubbeldeksrijtuigen M6 toont duidelijk aan dat de NMBS ál haar treinmaterieel wil uitrusten volgens de hoogste comfortvereisten. Over een half jaar zullen de klanten kunnen gebruik maken van de eerste van deze nieuwe rijtuigen. Dan kan de NMBS eindelijk verouderd treinmaterieel uit dienst nemen (M2-rijtuigen uit 1959 – 1960), dat ze nu nog broodnodig heeft om voldoende plaats te bieden tijdens de spits. Vermits een trein met M6-rijtuigen tot 1572 zitplaatsen kan bieden, stijgt de totale vervoerscapaciteit tijdens de spits dan ook gevoelig. De dubbeldekstreinen zijn in de eerste plaats bestemd om te rijden op langeafstands-verbindingen van en naar Brussel

Investeren in de toekomst.

Investeren in treinmaterieel leidt tot een verhoging van het comfort en dus ook van de tevredenheid van de klant. Het voorbije decennium deden al verschillende nieuwe treinen hun intrede op het Belgische spoorwagennet: de motorstellen MS96 en de I11-rijtuigen op de grote assen en sinds kort ook de eerste uit de nieuwe reeks dieselmotorstellen, bestemd voor regionale verbindingen. Ander materieel werd/wordt gemoderniseerd. Met de bestelling van een tweede generatie dubbeldeksrijtuigen zet de NMBS de trend naar een hoger en eigentijds comfortniveau verder, maar wenst ze ook een antwoord te bieden op de snel stijgende capaciteitsbehoefte. Tijdens de eerste negen maanden van 2001 steeg het binnenlandse reizigersverkeer met 6,2% (in reizigerskilometers), een voortzetting van de trend van de afgelopen paar jaren. Alles wijst erop dat het aantal reizigers verder zal toenemen. Er staat dan ook een bijkomende bestelling van dubbeldekstreinen op het programma.

Een bestelling van 8,5 miljard frank.

In juli 1999 bestelde de NMBS 210 dubbeldeksrijtuigen, samen goed voor 35 treinstellen. De investering hiervoor bedroeg 8502 miljoen frank (210,75 miljoen Euro), of 40,5 miljoen frank (1,00 miljoen Euro) per rijtuig. Bij de keuze van de constructeur speelden de criteria comfort en design een doorslaggevende rol. In het investeringsplan 2001-2012 staat een vervolgorde voor bijkomende dubbeldekstreinen ingeschreven.

Het eerste rijtuig rolde deze maand uit de fabriek. Nu wordt een testperiode ingelast. Daarbij horen comfortproeven, remproeven, klimatisatie/verwarmingstesten (in Oostenrijk), doorgedreven stabiliteitsproeven (in Duitsland).

De eerste rit met een volledig treinstel wordt verwacht in mei 2002. De levering van het volledig pakket gebeurt, vanaf het moment van bestelling, binnen een tijdbestek van vierenhalf jaar: als alles vlot verloopt, rijden begin 2004 alle 210 dubbeldeksrijtuigen op de Belgische sporen. De bouw van het nieuwe dubbeldeksmaterieel gebeurt door een consortium, onder leiding van Bombardier. De onderbouw en de draaistellen neemt Bombardier Transportation in Crespin voor zijn rekening. In de Alstom-fabriek van Valenciennes worden de kasten gemaakt. En tenslotte voeren de ateliers van Bombardier Transportation in Brugge de volledige montage en de plaatsing van de binnen-uitrusting uit.

Ongeëvenaarde capaciteit.

Ieder dubbeldekstel zal bestaan uit zes rijtuigen: vier tweedeklasrijtuigen, een eerste-klasrijtuig en een multifunctioneel rijtuig. Het multifunctioneel rijtuig is ook onderverdeeld in eerste en tweede klas en biedt en het bijzonder plaats aan klanten met beperkte mobiliteit en aan fietsers. Een tweedeklasrijtuig telt 140 zitplaatsen, een eerste-klasrijtuig 124. In het multifunctioneel rijtuig zijn er nog 102 zitplaatsen, zodat een volledig treinstel plaats biedt aan 786 reizigers. De treinstellen kunnen afzonderlijk rijden of per twee worden gekoppeld. In dat geval biedt het geheel van twaalf rijtuigen plaats aan 1572 passagiers. In vergelijking met andere recente treinen is de toename van het aantal zitplaatsen duidelijk: twaalf gemoderniseerde M4-rijtuigen kunnen 1184 klanten vervoeren, een stel van twaalf nieuwe I11-rijtuigen heeft voor 920 mensen een zitplaats.

Uitrusting op maat van de moderne klant

De trein is voorzien van alle hedendaagse comfort, zoals klimaatregeling, een gesloten WC-systeem, een vlotte opstap voor alle perronhoogtes, beter geïsoleerde toegangsdeuren tussen compartimenten en platformen, een elektronische display aan binnen- en buitenkant voor informatie aan de reiziger, een efficiënte geluidsisolatie en voldoende bagageruimte, zowel boven als onder de zetels en langs de wanden.

Wat meteen opvalt, zelfs op de bovenverdieping, zijn de ruime afmetingen in vergelijking met ander dubbeldeksmaterieel, zowel in breedte en hoogte. Dit wordt nog benadrukt door de grote ramen.

De brede dubbele toegangsdeuren bevinden zich telkens boven de draaistellen, aan weerskanten van het rijtuig, zodat de lengte maximaal wordt benut. De deuren binnenin de trein zijn van gebogen glas en openen automatisch bij gebruik van de hendel.

De pneumatische ophanging van de trein zorgt voor een maximaal rijcomfort, ook bij de maximale snelheid van 160 km per uur.

Het gebruikte kleurenpalet gaat verder in de lijn van de treinen die de afgelopen jaren van de band rolden. Opnieuw spelen subtiele grijstinten met kleuraccenten (vooral blauw en rood) een hoofdrol. De hoofdtoon van de zetelbekleding (stof in tweede klas, fluweel in eerste klas) is donkerblauw.

Hard of zacht?

In januari en februari van dit jaar werden de zetels van de M6-rijtuigen dienst bij de gebruiker getest. Vier zetels werden achtereenvolgens geïnstalleerd aan boord van twee treinen (M4) tussen Oudenaarde en Brussel en tussen Charleroi en Brussel. Het ging om hardere en zachtere versies van de zetels. Er werd gepeild naar de voorkeur van de klant op gebied van hardheid van zitvlak en rugsteun van de zetel.

Uit de resultaten blijkt echter geen uitgesproken voorkeur. De hardere versie haalt het heel nipt en zal dus ook worden geïnstalleerd.

Aandacht voor de klant met beperkte mobiliteit

Vandaag wordt er geen enkele trein meer gebouwd of aangepast zonder dat er maximaal wordt rekening gehouden met de behoeften van minder mobiele personen. Zo is het multifunctioneel rijtuig speciaal uitgerust voor rolstoelgebruikers.

De speciale toegangsdeur is breed en onderaan lager, een aantal zetels op de benedenverdieping zijn klapzetels (ook handig wanneer fiets of grote bagagestukken worden meegenomen) en de toiletten zijn speciaal aangepast. In de bagageruimte van ieder treinstel staat een gemakkelijk te installeren loopbrug om de trein zonder problemen in of uit te rijden, zowel vanaf een laag als een hoog perron. Omdat geen enkele klant zijn noden beter kan dan zichzelf, werden belangenverenigingen voor gehandicapte personen uitgenodigd om de maquette aan een kritisch onderzoek te onderwerpen. Op basis hiervan werden nog een aantal wijzigingen aangebracht aan het oorspronkelijke concept (aanpassing van de oprijhelling, schikking van het toilet, verlagen van de noodknop,...)

Rokers samen

Een M6-dubbeldektrein heeft in totaal slechts 55 zitplaatsen op 786 speciaal voor rokers. Dat betekent dat er maar 6% plaatsen specifiek voor rokers zijn voorbehouden. Ze bevinden zich allemaal op het bovendeck van het multifunctioneel rijtuig: 30 in tweede, 25 in eerste klas. Rokers zijn in de andere rijtuigen even welkom als andere klanten, maar dan zonder sigaret. De opstelling garandeert een totale fysieke scheiding tussen de rokersruimte en de rest van de compartimenten.

Onderhoud

Het onderhoud van de nieuwe dubbeldektreinen zal gebeuren in de moderne onderhoudspost van Kortrijk. Wanneer ongeveer de helft van de bestelde rijtuigen zal zijn geleverd, neemt ook de onderhoudspost van Châtelet een deel van de klus op zich.

Opmerkelijkste verschilpunten met de vorige dubbeldeksrijtuigen

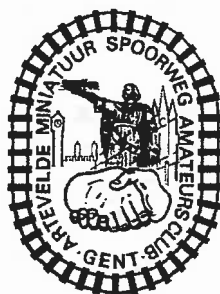
De vorige en eerste generatie dubbeldektreinen (M5) is nooit echt populair geworden bij de NMBS-klanten, door de krappen afmetingen bovenaan en het gebrek aan bagageruimte. Met de opmerkingen van de klant werd maximaal rekening gehouden bij het tekenen van de nieuwe rijtuigen. Een grondige renovatie van de M5-rijtuigen wordt momenteel evenwel bestudeerd.

Een overzicht van de meest in het oog springende verbeteringen in de M6-rijtuigen ten aanzien van de vorige generatie:

- stahoogte op beide verdiepingen: 2 meter;
- individuele zetels (geen banken), ook in tweede klas;
- meer bagageruimte;
- tafeltjes tussen de zetels;
- grotere ramen bieden ongehinderd uitzicht (ook bovenaan);
- klimaatregeling;
- lager geluidsniveau in de compartimenten, o.a. door aanwezigheid scheidingsdeuren;
- maximumsnelheid: 160 i.p.v. 140 km per uur.

Overzichtsfiche

154,94 miljard voor het treinmateriaal in twaalf jaar.



Treinbotsing bij Visé

Gisterenavond rond 23h30 is een reizigerstrein op een stilstaande goederentrein ingereden. De meeste inzittenden van de reizigerstrein werden met lichte verwondingen naar ziekenhuizen in de buurt overgebracht.

Het voorbije weekend werd de lijn tussen Luik en Maastricht gewerkt. Daarom kon het treinverkeer in beide richtingen maar over een in plaats van twee sporen. De goederentrein stond te wachten om zijn traject verder te zetten, toen de laatste reizigerstrein van Luik naar Maastricht er langs achteren inreed. Het onderzoek naar de oorzaak loopt nog.

Bij het ongeval waren 18 mensen betrokken, tien Belgen en acht Nederlanders. Twaalf van hen werden voor nader onderzoek overgebracht naar een ziekenhuis in de buurt. Vanmiddag zijn de meeste van hen weer thuis. Vijf personen liggen echter nog in het ziekenhuis: vier met lichte verwondingen aan de borstkas en een met een polsbreuk.

De materiële schade is relatief beperkt. De drie laatste wagons van de goederentrein zijn uit de sporen gegaan en over een afstand van ongeveer 100 meter is er schade aan de dwarsliggers.

Na het ongeval was het treinverkeer tussen Luik en Visé onmogelijk, daarom werd een vervangende busdienst ingelegd. Ook tussen Visé en Maastricht reden bussen. De reizigers moesten hierdoor rekening houden met vertragingen.

Sinds 13h00 verloopt het treinverkeer tussen Maastricht en Luik weer normaal, al moet op de plaats van het ongeval wel aan een lage snelheid gereden worden.

Staking van treinbegeleiders na nieuw agressiegeval.

Gisterenmiddag werd een treinbegeleider opnieuw het slachtoffer van een agressiegeval. Een discussie met een reiziger met een vervalst vervoersbewijs ontaardde en de treinbegeleider kreeg klappen. Hij moest naar het ziekenhuis gebracht worden voor verzorging. Als reactie hierop wordt in verschillende depots van treinbegeleiders vandaag spontaan gestaakt. De NMBS is geschokt door deze nieuwe agressiedaad. Ze vraagt iedereen om respect op te brengen voor de treinbegeleiders en het stationspersoneel, die alleen maar hun job zo goed mogelijk willen uitoefenen. Om dit probleem tegen te gaan, geeft de NMBS al verschillende maatregelen genomen.

Zo krijgen alle treinbegeleiders een cursus 'omgaan met agressie', de treinbegeleiders hebben de bevoegdheid om identiteitsbewijzen aan de reizigers te vragen, er kwamen de voorbije jaren gevoelig meer treinbegeleiders (verhoogde aanwezigheid op de treinen en meer controles), de ploeg van de B-Security werd gevoelig uitgebreid, in een straal van 30 km rond Brussel zal binnenkort een speciale controlebrigade werken en de centrale klantendienst zorgt voor onder meer voor het nauwgezet opvolgen van dossiers m.b.t. onregelmatige reizigers.

Verder werden ook allerlei tarifaire maatregelen genomen: 'no ticket – no train' (weerspannige reizigers zonder geldig vervoersbewijs, die bovendien weigeren hun identiteitskaart te tonen, worden in het eerste station waar politiediensten kunnen ingrijpen, gevraagd af te stappen), de boetes voor zwartrijden werden gevoelig verhoogd.

Bovendien komt er vanaf 15 juni een speciaal vervoersbewijs voor korte afstanden.

De directie van de NMBS heeft begrip voor de gevoelens bij het personeel, maar vraagt met aandrang om het werk te hernemen, in het belang van de klanten.

Verder roept de NMBS opnieuw de gerechtelijke en politionele autoriteiten met aandrang op om streng en snel in te grijpen.

Ingangscntrole in Antwerpen-Centraal

Deze week organiseert de NMBS opnieuw een ingangscntrole in Antwerpen-Centraal. Aan de reizigers wordt dan gevraagd hun vervoersbewijs te tonen vooraleer ze in de Trein stappen. Die toegangscntroles hebben tot doel om het aantal zwartrijders en Grijsrijders nog verder te doen dalen.

Zwartrijders zijn reizigers zonder vervoersbewijs of geldige verminderingsskaart. Grijsrijders zijn reizigers die hun *pass* niet invullen of wie de treinkaart vervallen is. De toegangscntroles die in Antwerpen-Centraal in september 2001 en januari 2002 werden georganiseerd bleken effectief te zijn. Ze hebben aangetoond dat het aantal zwart- en grijsrijders weliswaar daald, maar dat er nog veel te veel reizigers niet in orde zijn met hun vervoersbewijs alvorens de trein op te stappen.

De bedoeling van deze doorgedreven cntroles is niet alleen het beperken van het inkomstenverlies van de spoorwegmaatschappij. Het is ook, en vooral de bedoeling om het veiligheidsgevoel te vergroten door het aantal agressiegevallen op de trein te verminderen. Het zwartrijden is immers een van de belangrijkste oorzaken van agressie op treinen.

Na de ingangscntrole van deze week zal het initiatief in Antwerpen-Centraal nog worden herhaald. Ook andere stations uit de regio zoals Lier, Vilvoorde en Mechelen komen aan de beurt. Om een vlotte doorstroming te waarborgen geven borden in het station aan dat een dergelijke cntrole plaats vindt.

