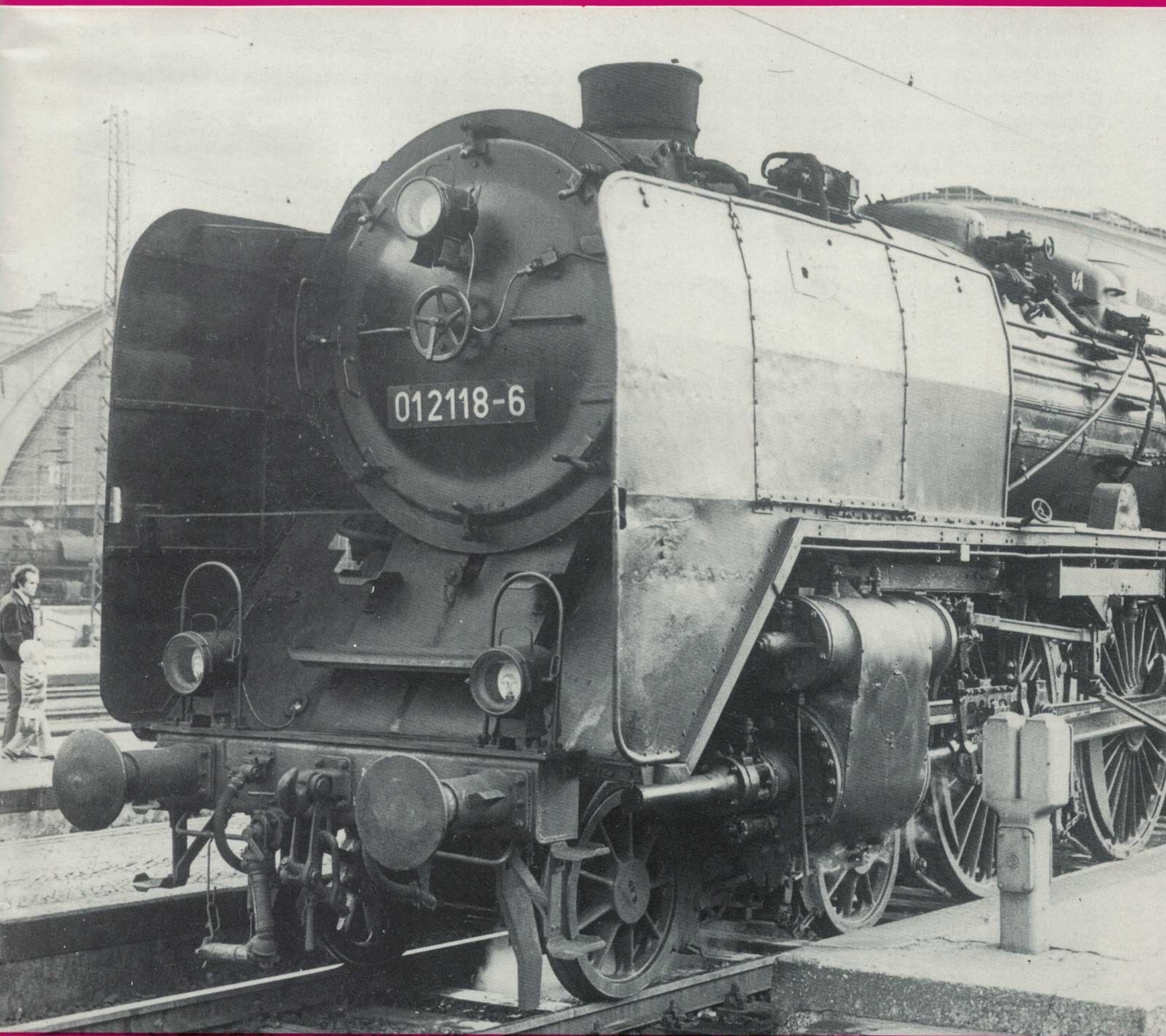


De lokomotief

6



Driemaandelijks tijdschrift van de

vzw **Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief**

DE LOKOMOTIEF

Tijdschrift van de v.z.w.

„Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief”

2de jaargang

nr. 6

INHOUD:

Redactioneel	1
Honderd jaar elektrische traktie bij de spoorwegen (vervolg)	3
BR 95: het einde?	6
Type 7 (vervolg)	7
Tender type 18	9
Stoom- en rookwolkjes	12-22
De Selketalbahn	13
24 009: laatste rit?	24
Gistel: Week van de Trein	28

Verantwoordelijke uitgever:

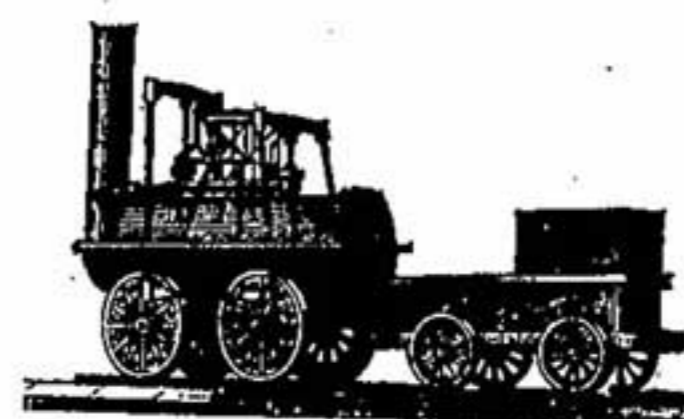
v.z.w. Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief, Ten Berg 101, 9300 Aalst.

Maatschappelijke zetel: Station, 8240 Gistel.

De redactie bestaat uit leden van de v.z.w. Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief.

Adres voor redactie: de h. F. Ridon, L. Delaruyestraat 18, 9218 Ledeberg-Gent.

Adres voor abonnementen en publiciteit: de h. S. Cuyt, Meidoorn 2, 2510 Mortsel.



Copyright v.z.w. Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief, Ten Berg 101, 9300 Aalst.

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

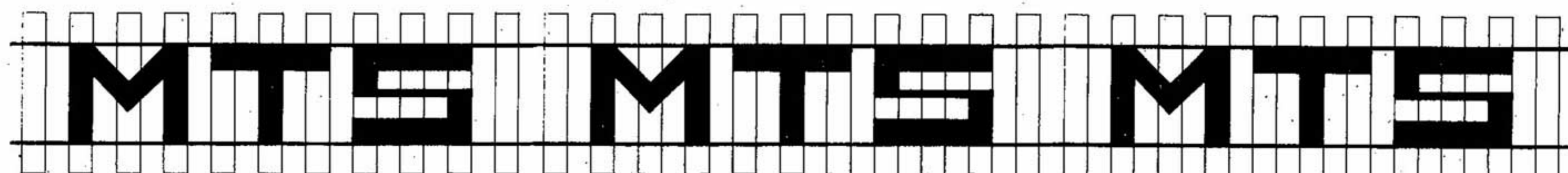
No part of this book may be reproduced in any form by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.

Kaft pag. 1: vertrek van de sneltrein naar Saalfeld vanuit Leipzig. Augustus 1980.

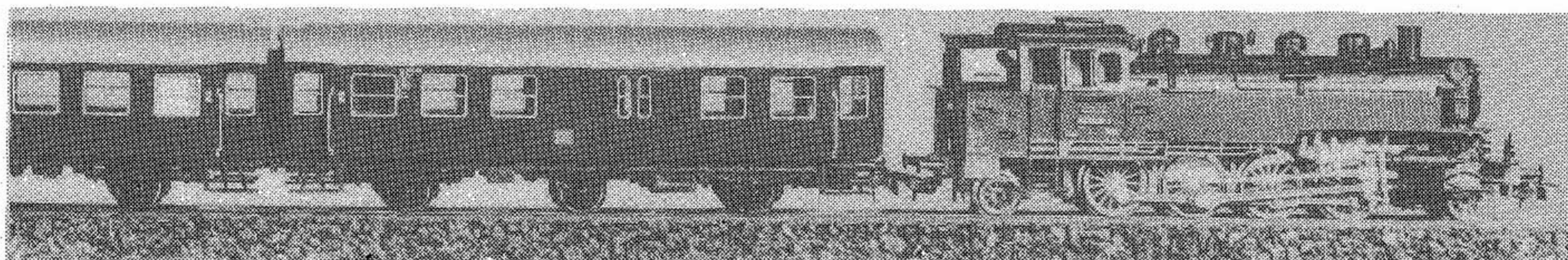
(Foto F. Ridon)

Kaft pag. 3: Schooltrein getrokken door type 7 in de Ardennen, na de eerste wereldoorlog.

(Verzameling A. Veys)



speciaalzaak VOOR DE
treinhobby



MODELREINSHOP

GROTE BAAN 106, 2380 RAVELS

Tel. (014) 65 61 46

Zondag open van 9 tot 13 uur

- alle merken
- alle schalen
- toebehoren
- ombouwen en spuiten
- kits en onderdelen in voorraad
- steeds speciale aanbiedingen
- nieuwigheden dadelijk in voorraad

Redactioneel

Hier zijn we dan alweer met het tweede nummer van de tweede jaargang van de Lokomotief. Het nieuwe formaat en natuurlijk ook de inhoud werd vrijwel overal gewaardeerd, hierbij wil de redactie er nog eens de aandacht op vestigen dat de Lokomotief uitsluitend een onbezoldigde vrijetijdsbesteding van B.V.S.-leden is.

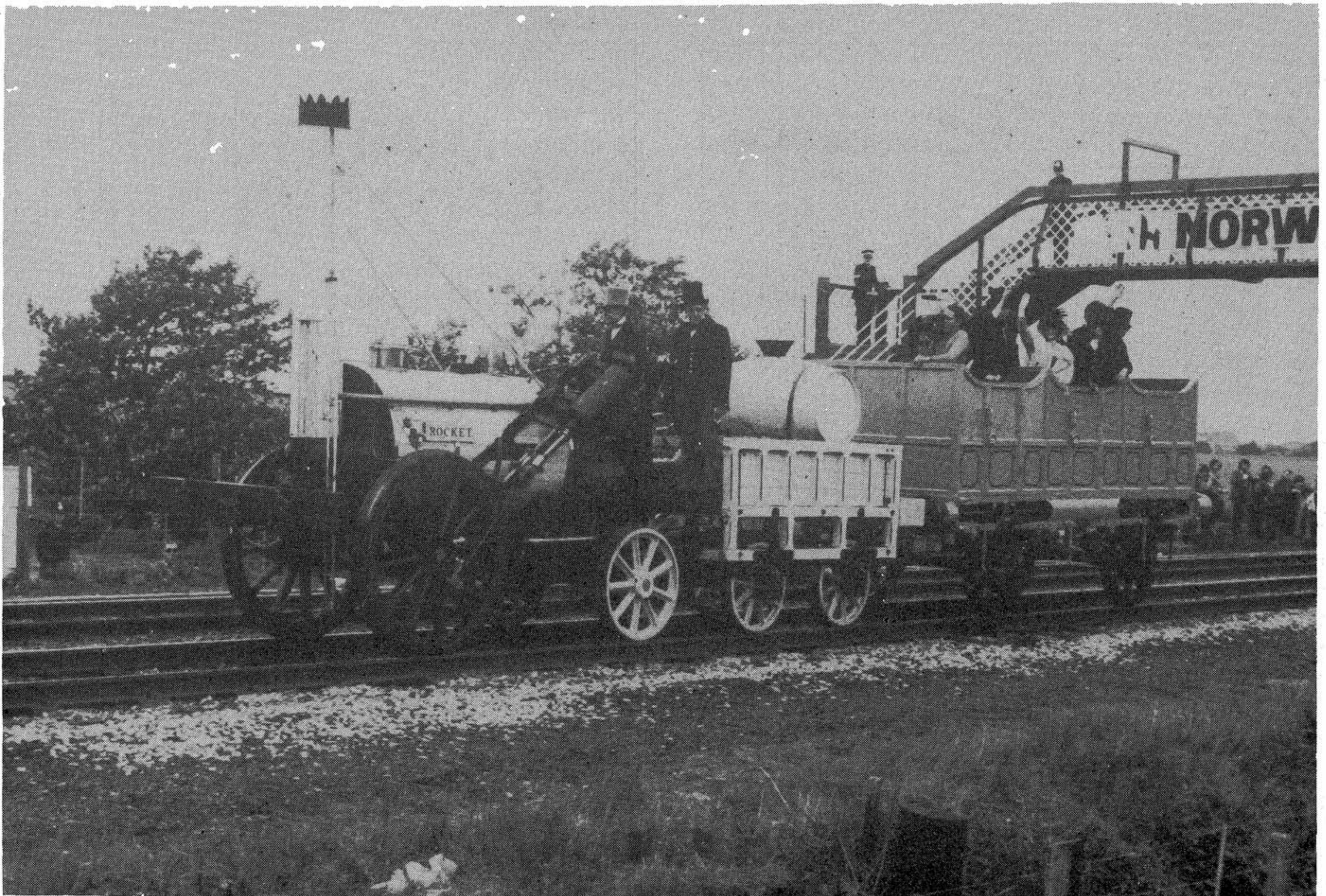
Zoals velen onder u wel zullen weten had in de maand mei in Engeland de viering Rocket 150 plaats. Een B.V.S.-delegatie was natuurlijk aanwezig, en zal in het volgend nummer (wegens plaats- en tijdsgebrek) een uitgebreid verslag brengen. Als voorsmaak zijn er de twee foto's die het begin en het einde van het stoomtijdperk op de Britse eilanden illustreren.

Daar het artikel over de Selketalbahn in de Harz (DDR) vrij uitgebreid is, zal ook de bijdrage over de Belgische Staatsspoorwegen later vervolgd worden. In het huidig nummer vindt u ook een en ander omtrent de activiteiten die plaats hadden rond lijn

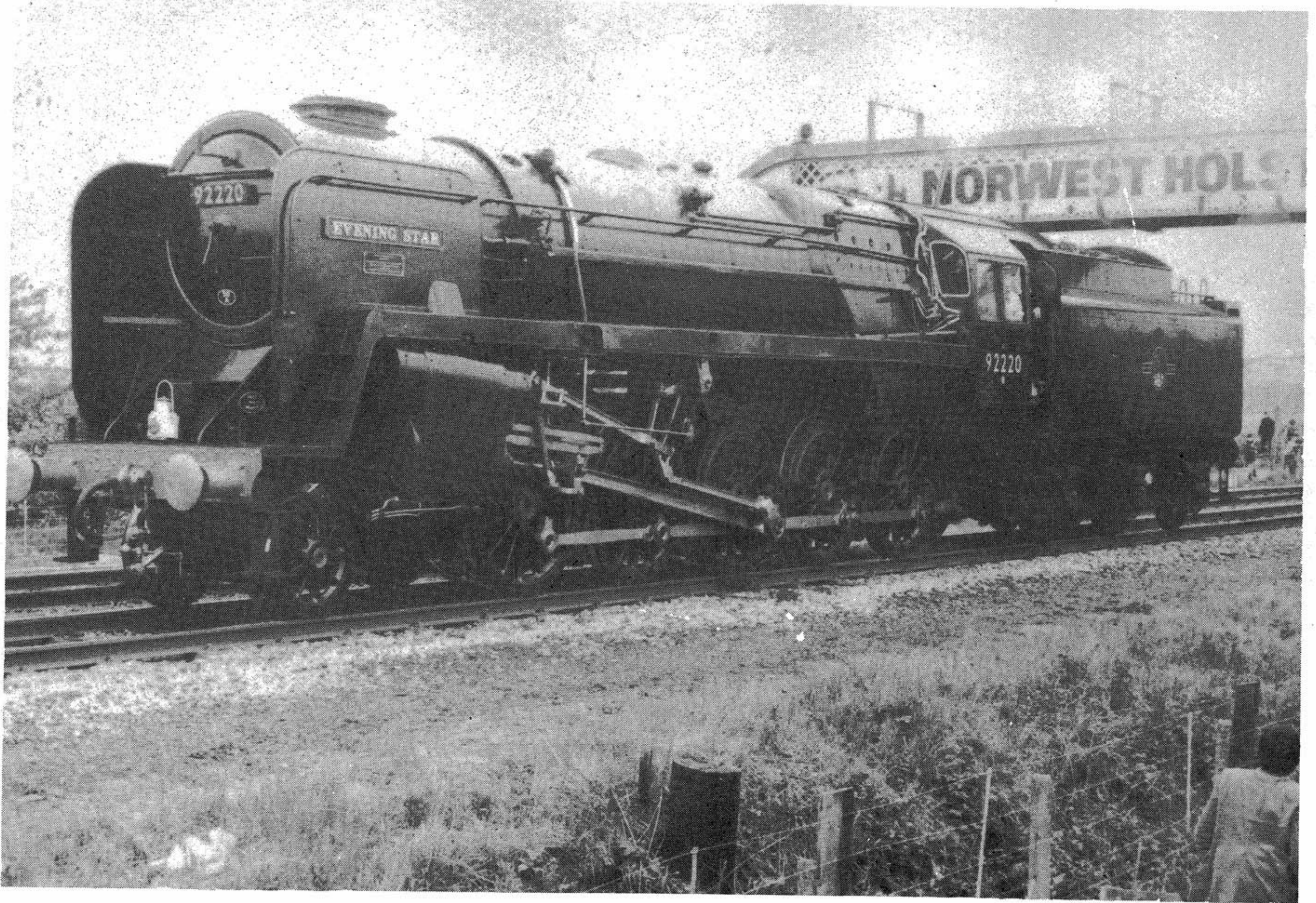
62. De evolutie naar een museumlijn is de laatste maanden met reuzesprongen opgeschoten. Met het oog op die positieve ontwikkelingen rekenen wij nu meer dan ooit op uw steun (vooral financieel). De schenkingen aan het B.V.S.-fonds (448-0597001-64) zijn nu officieel aftrekbaar indien het gaat om giften ten definitieve titel, in speciën of natura, vanaf een waarde van 1.000 fr. Eén der eerste stoomtreinritten op de museumlijn 62 zal voorbehouden zijn aan schenkers. De schenkers ontvangen in de nabije toekomst een vierkleurenafdruk van een schilderij met de spoorweg als thema.

In Lokomotief nummer 7 zal u ondermeer kunnen lezen over buitenbeentjes in het lokomotievenpark van de huidige Deutsche Reichsbahn, het depot Rheine tot voor enkele jaren, Rocket 150 en nog veel meer.

Complete en geïllustreerde artikels omtrent de spoorwegen, en in het bijzonder betreffende het stoomtijdperk in België, zijn steeds welkom en voor publikatie vatbaar. Zo zoekt de redactie foto's van het type 90 (Pruisische G 10) en van het sporencomplex en de gebouwen van het vroegere Zuidstation te Gent. Lezersbrieven zijn steeds welkom, publikatie of individueel antwoord pogen wij te verwezenlijken doch dit kunnen wij niet verzekeren.



Een replica van de Rocket, overwinnaar van de Rainhill Trials. De schouw moest ingekort worden om onder bepaalde, nog originele, kunstwerken te kunnen; de bedding van de spoorlijn was immers in de loop der 150 jaar met ongeveer 2 voet verhoogd. Net zoals toen bleek ook nu weer de Rocket de betrouwbaarste.



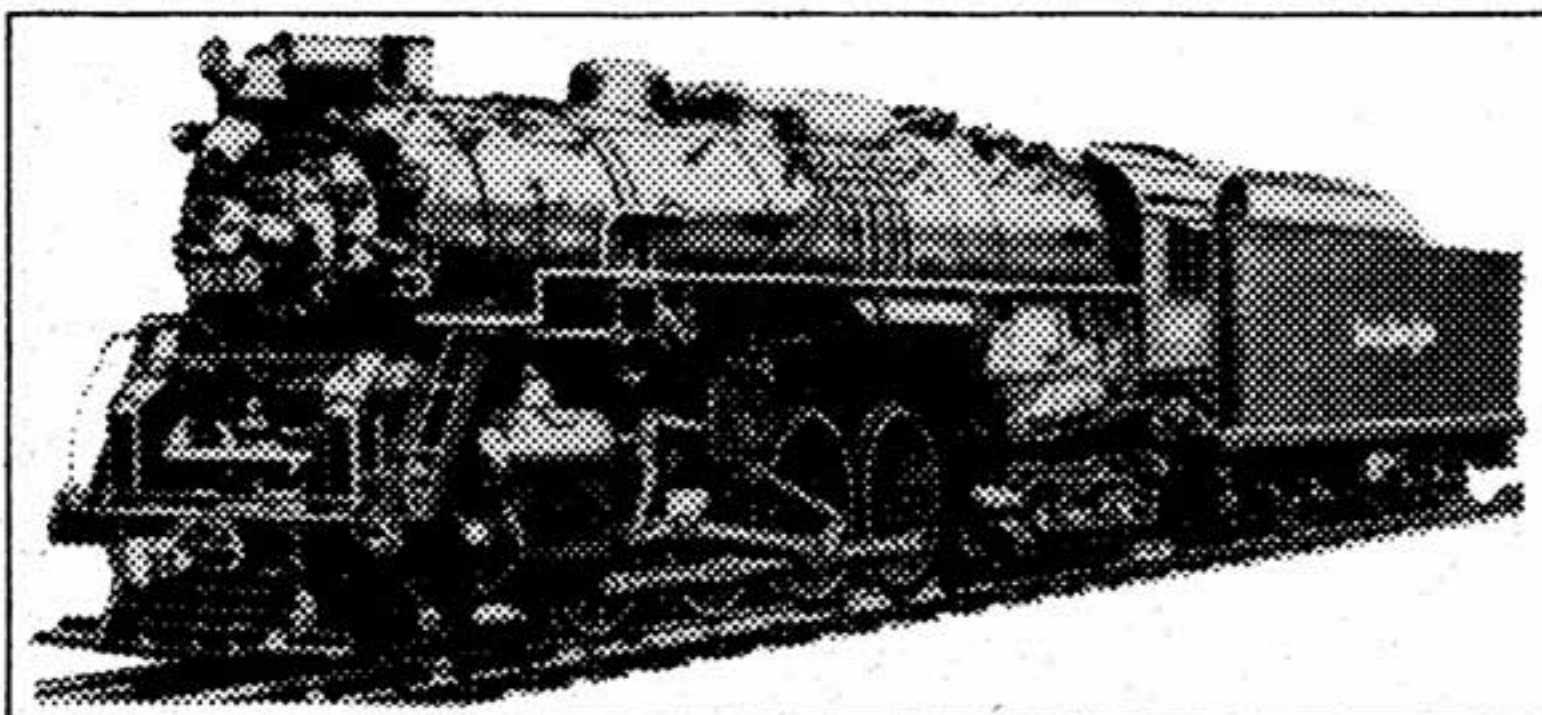
De Evening Star is de laatste stoomlokomotief die voor de British Rail gebouwd werd.

TREINEN

Rivarossi



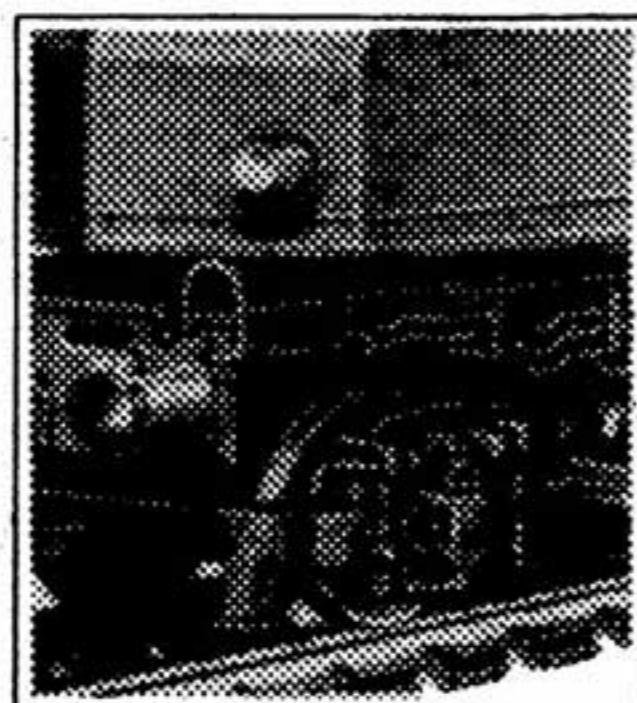
- * Nauwkeurig
- * Esthetisch
- * Kwaliteit



RIVAROSSO

de beste keus

die u kunt doen



MINIATUUR SPOORWEGEN

GEREPUTEERD HUIS

Hobby
VERBORGH

Alle toebehoren - Reparatedienst
Bouwdozen - Puzzles
Gezelschapsspelen

Kortrijksepoortstraat 94-96-181
GENT - Tel. (091) 23 12 36

Honderd jaar elektrische tractie bij de spoorwegen

Dit eerste vervolg bestaat uit aanvullingen bij het eerste artikel in de Lokomotief nummer 6; de documentatie die ter beschikking staat van de redactie is ondertussen gevoelig uitgebreid. Ook dient opgemerkt dat de tram in dit historisch overzicht ook aan bod komt.

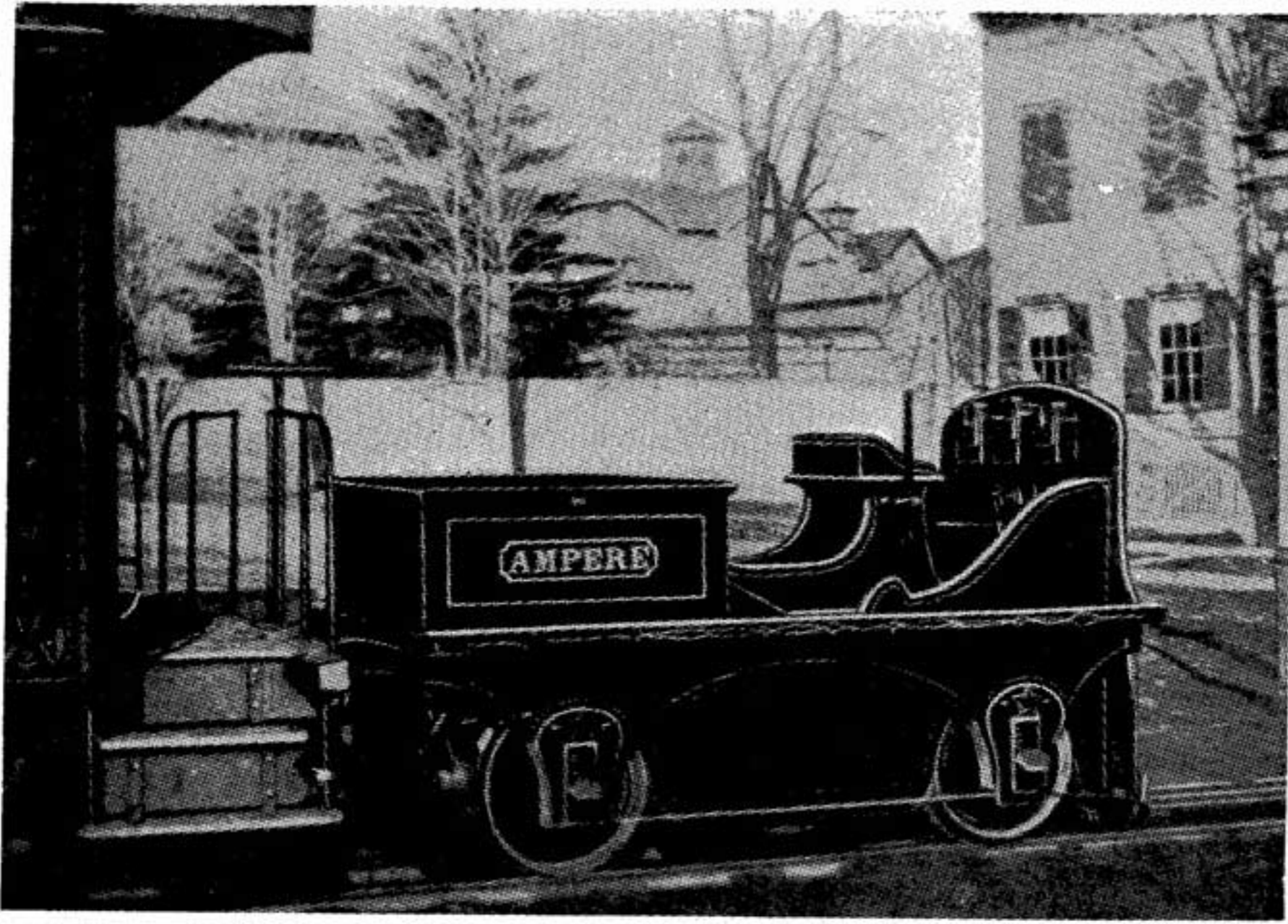
Leo Daft (de Lokomotief nummer 5, p.2, rechtse kolom) was een Engelsman die op 23-jarige leeftijd in 1866 in de V.S.A. immigrerde. Aanvankelijk verdiende hij de kost als fotograaf in Troy, New York, maar werd gefascineerd door de elektriciteit en richtte in New Jersey een gloeilampenfabriek op. Daar experimenteerde hij met elektrische motoren en konstrueerde elektrische wagentjes. In 1883 bouwde hij de lokomotief „Ampère”, deze woog twee ton en werd gevoed via een derde stroomrail. Met een vermogen van 25 pk en een trekkracht van 10 ton kon een maximumsnelheid van 9 mijl per uur bereikt worden. Na een ontsporing en de vernieling van de „Ampère” bouwde Daft twee andere lokomotieven, de „Volta” en de „Pacinotti”, deze reden respectievelijk te Boston en New York (Coney Island's Iron Pier). Hier wekte Daft's konstruktie de interesse van de direktur van de paardentram van Baltimore. Deze besloot op een 3-mijl lange heuvelachtige vertakking van de tramlijn een proefrit met elektrische tractie te wagen. Daft aanvaardde de uitdaging en op 10 aug. 1885 startte de eerste elektrische reizigersdienst van Amerika. Het drierail-systeem gaf aanleiding tot moeilijkheden; regen veroorzaakte kortsluiting en sporadisch werden kleinere dieren geëlektrokuteerd (120 Volt). De elektrische tractie werd al vlug vervangen door paardentraction. Inmiddels was Daft druk doende met de konstruktie van een bijna 10 ton zware lokomotief, de „Benjamin Franklin”, bestemd voor de bovengrondse van

de Negende laan in New York. Deze lokomotief was 4,35 m lang, werd gevoed met 250 Volt gelijkstroom via een derde, centrale rail en had twee aangedreven wielen met 48 inch diameter en twee niet-aangedreven wielen met 33 inch diameter. In 1888 werd de „Benjamin Franklin” omgebouwd; zij kreeg een motor van 125 pk en vier aangedreven wielen. De lokomotief was in staat een achtwagentrein te slepen. Vanaf 1886 werden trams van Daft in gebruik genomen in verscheidene Amerikaanse steden o.a. Pittsburg, New York en Cincinnati, de derde rail werd echter vervangen door een tweepolige bovenleiding. Het gebruik van deze bovenleiding veroorzaakte een ware explosie; overal werden paardentrams omgebouwd (waarbij Daft de motor onder het freem aanbracht) en nieuwe tramnetten in gebruik genomen.

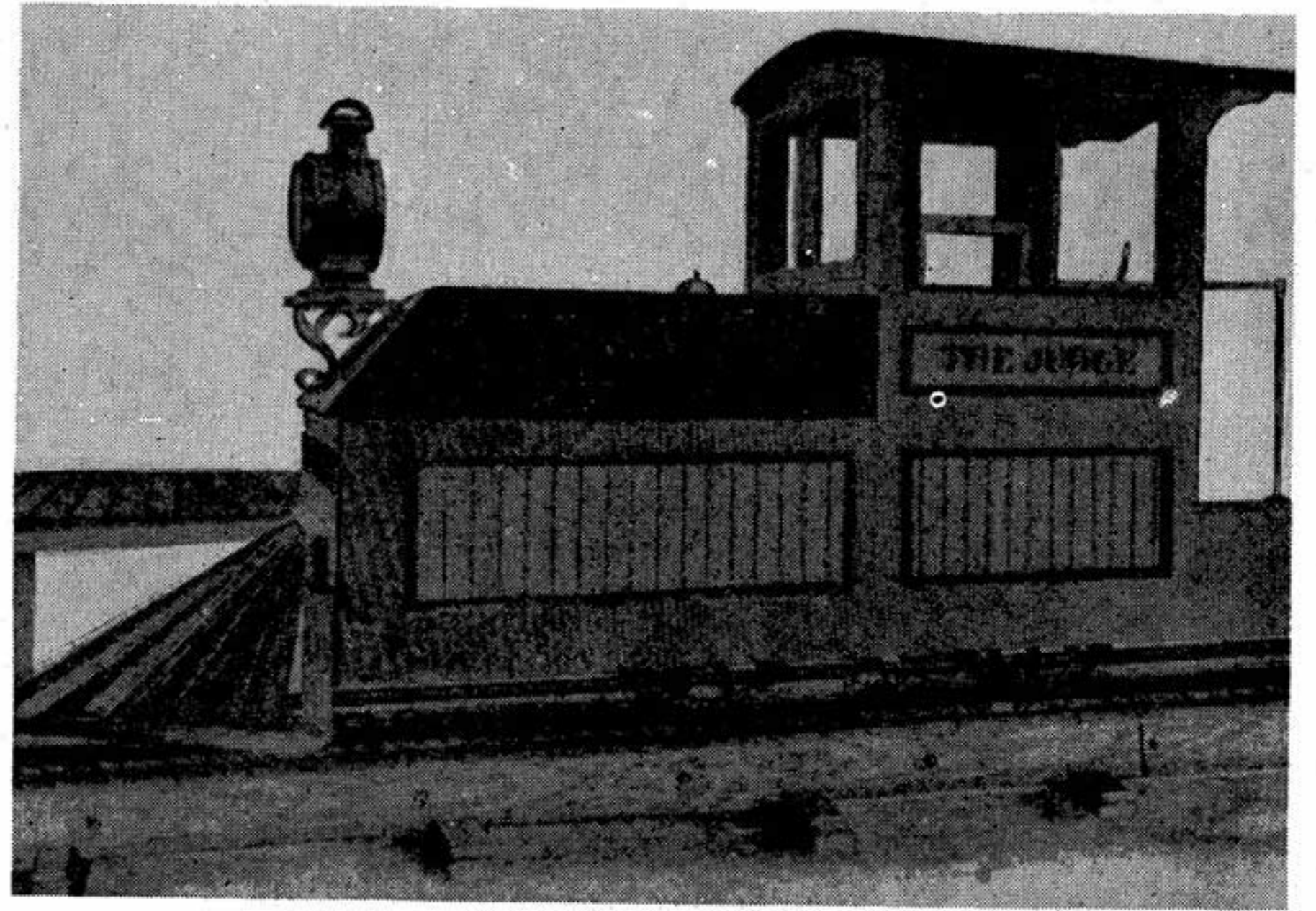
Charles J. Van Depoele, in 1846 in België geboren, week met zijn ouders uit naar Amerika, maar was niet tevreden met de florissante zaken die hij zelf opzette na zijn aankomst. Hij liet zijn houtverwerkende fabriek met enkele honderden werknemers in Detroit over aan de goede zorgen van zijn vader en ging naar Chicago waar hij een booglampenfabriek oprichtte. In 1882 experimenteerde hij met elektrische voertuigen. Rapporten over het succes van het Siemenstreintje te Berlijn in 1879 deden Van Depoele inzien dat het nuttig was dergelijke voertuigen ten toon te stellen. In 1883 toonde hij zijn elektrisch wagentje op de industrietentoonstelling te Chicago. In 1884 demonstreerde Van Depoele een ander wagentje in Toronto (Canada). Deze twee voertuigen werden gevoed via een stroomdraad in een gleuf tussen de rails. Voor zijn eerste „stadstram” gebruikte hij echter een luchtlijn met 1.400 Volt gelijkstroom. In 1886 reden trams van Van Depoele in vijf Amerikaanse steden (waaronder Scranton, Minneapolis en Windsor-Canada).



Siemenstrein in 1879 te Berlijn



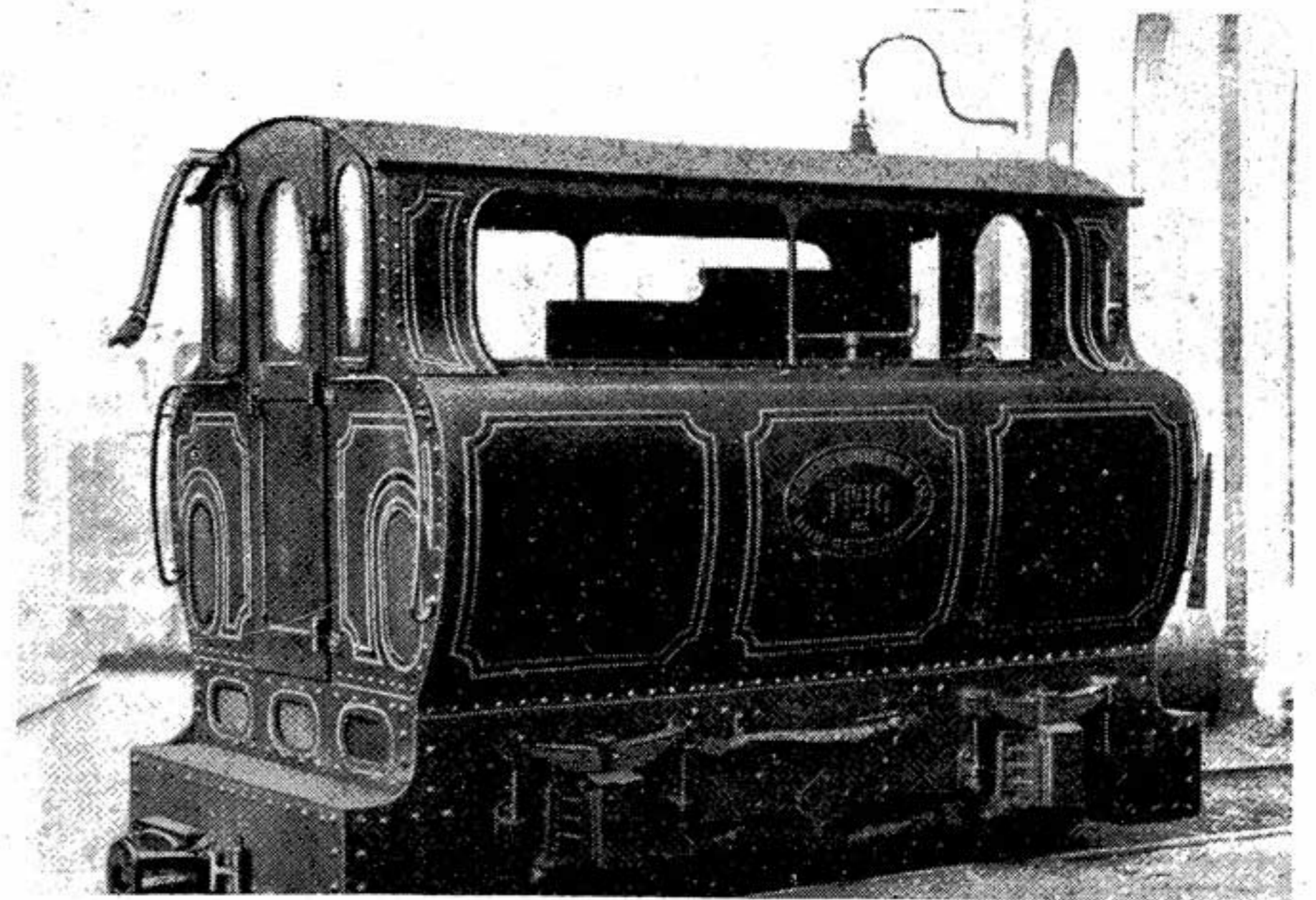
Experimentele lokomotief „AMPÈRE” door DAFT in 1883 in de U.S.A. gebouwd



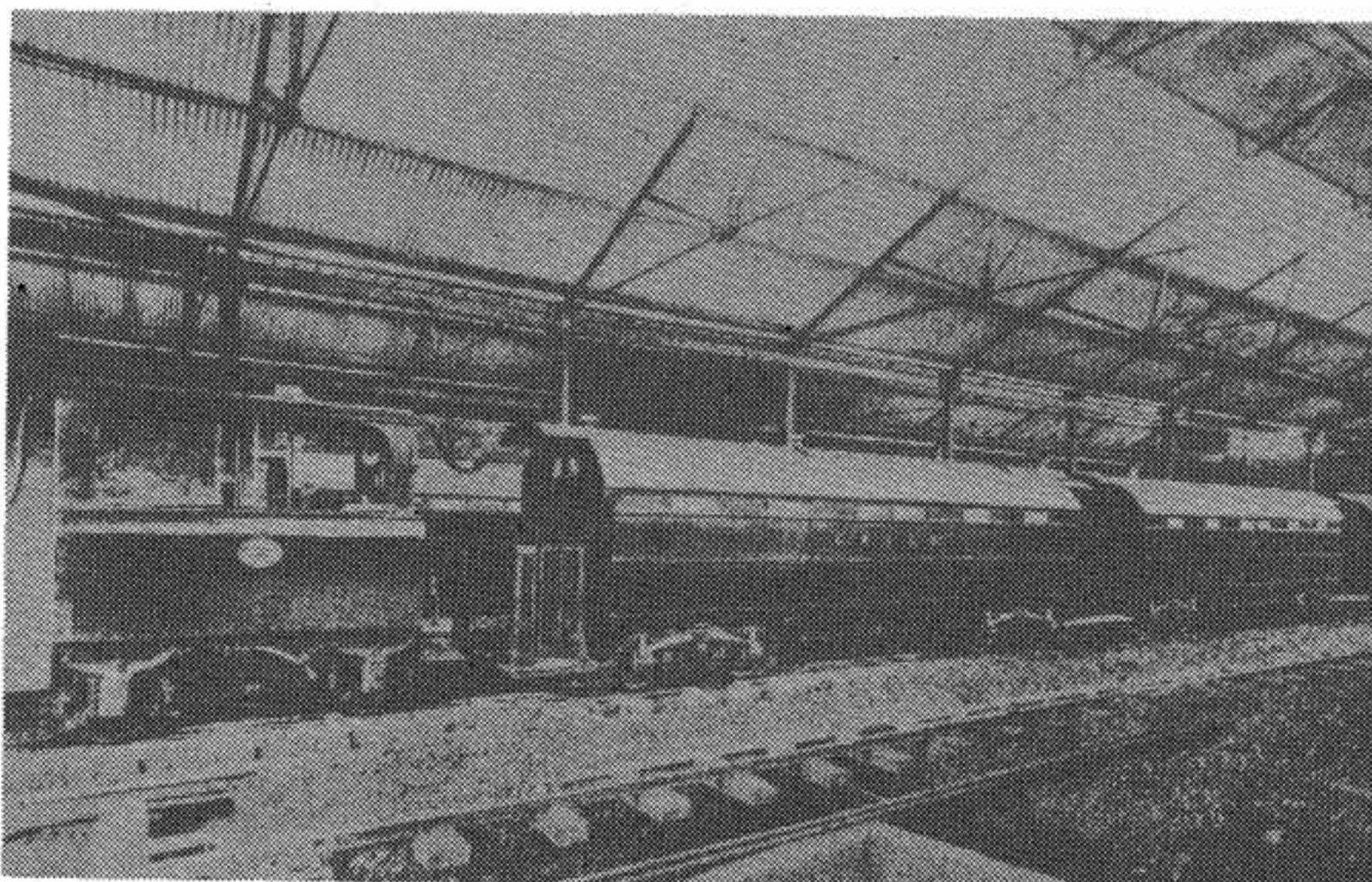
Experimentele lokomotief „THE JUDGE” door EDISON en FIELD in 1883 in de U.S.A. gebouwd.



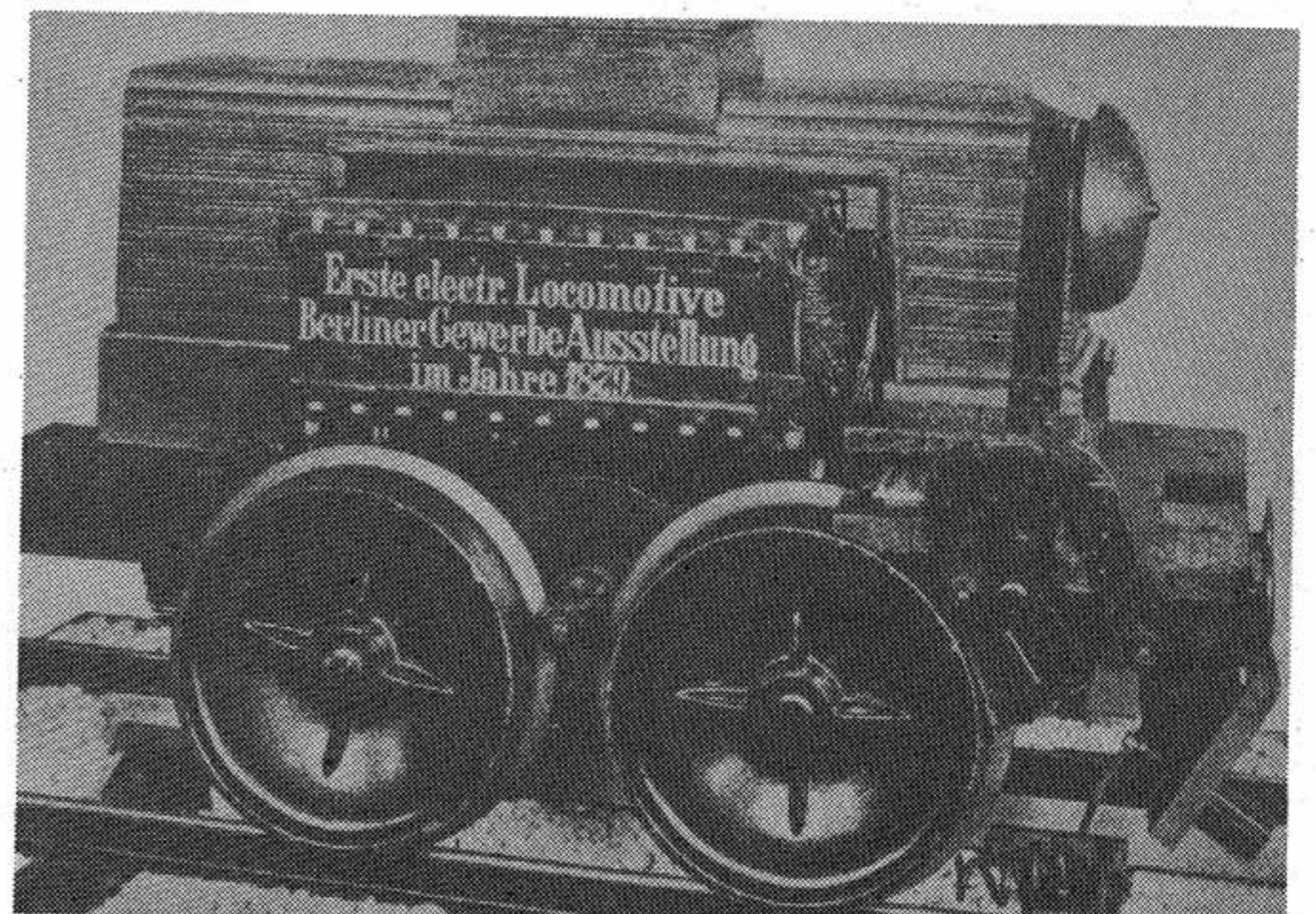
Baltimore and Ohio Railroad: Bo-Bo lokomotief, 1.440 pk voor het gebruik in de streek rond Baltimore, 1895.



Bo-lokomotief voor de „City and South London Railway”, gebouwd door MATHER & PLATT in 1890.



Een der eerste ondergrondse treinen — een kleine elektrische lokomotief en drie „padded-cell” rijtuigen — in de loods van Stockwell



Eerste elektrische lokomotief tijdens de wereldtentoonstelling te Berlijn in 1879

Van Depoele bouwde de zware motoren op de platforms van de trams, hierdoor werd de ombouw van paardetrans zeer eenvoudig, dit in tegenstelling tot de methode van Daft.

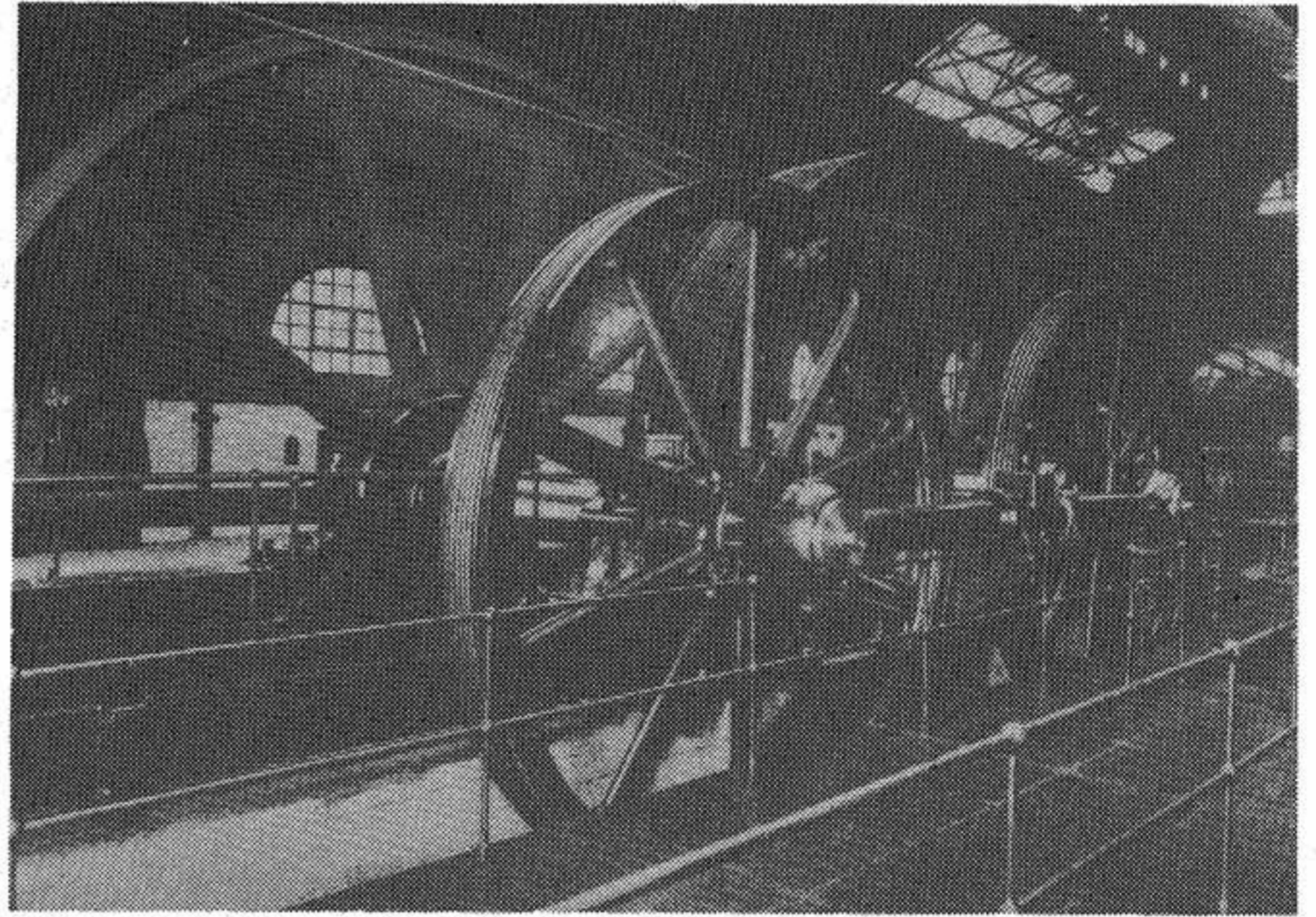
Over Frank J. Sprague werd in Lokomotief 5 gemeld dat hij in 1897 de eerste gekoppelde elektrische motortreinen met een eenmansbediening bouwde. Frank was daarmee niet aan zijn proefstuk. Deze uitvinder werd in Connecticut (V.S.A.) geboren in 1857, was een wiskundig genie en behaalde op 21-jarige leeftijd met hoge onderscheiding een graad aan de Marine-Academie van Annapolis. Na zijn eerste reis als marineofficier kwam Sprague naar huis met niet minder dan 60 uitvindingen. Op de marinebasis van Newport (Rhode Island, V.S.A.) elektrificeerde hij het transport van torpedo's; inmiddels vond hij een systeem uit om de snelheid van elektrische motoren te regelen. In 1882 bezocht hij de tentoonstelling van Crystal Palace te Londen, waar hij over al de tentoongestelde elektrische toestellen een nauwkeurig technisch verslag opstelde dat later door de marine werd gepubliceerd. Volgens zijn eigen getuigenis - jaren later - kwam Sprague tijdens zijn ritten met de door stoomlokomotieven aangedreven metrostellen, op de idee van de elektrische tractie met luchtleiding. Van Depoele, die met hetzelfde idee rondliep, was hem echter te vlug af daar hij reeds een octrooi had aangevraagd. Bij een latere betwisting werd de uitvinding op grond van de gegevens van het patentbureau aan Van Depoele toegeschreven. Sprague nam ontslag bij de marine en werkte toen een klein jaar samen met Edison te Menlo Park, waar laatstgenoemde tussen 1880 en 1884 enkele elektrische testlijnen bouwde. De inbreng van Sprague te Menlo Park was zeker niet te verwaarlozen; door zijn grondige kennis van wiskunde en techniek vermeed hij vaak het gekende 'vallen en opstaan' die Edison en medewerkers te veel last berokkenden.

In 1884 stichtte Sprague de „Electrical Railway and Supply Compagnie” die elektrische motoren bouwde. Deze firma kende een groot succes en leverde motoren in Amerika en Europa. In New York experimenteerde hij op een 60 meter lange baan met een gemotoriseerde platte wagen. Hij verbeterde de ophanging van de motor aanzienlijk door hem gedeeltelijk door het freem te laten dragen. Deze methode was een gevoelige verbetering t.o.v. de konstrukties van Edison, Daft en Van Depoele. In mei 1887 leverde hij een compleet tramsysteem aan de stad Richmond in Virginia. Van overal ter wereld kwamen verantwoordelijken van het openbaar vervoer de „Richmond Union Passenger Railway” bezoeken.

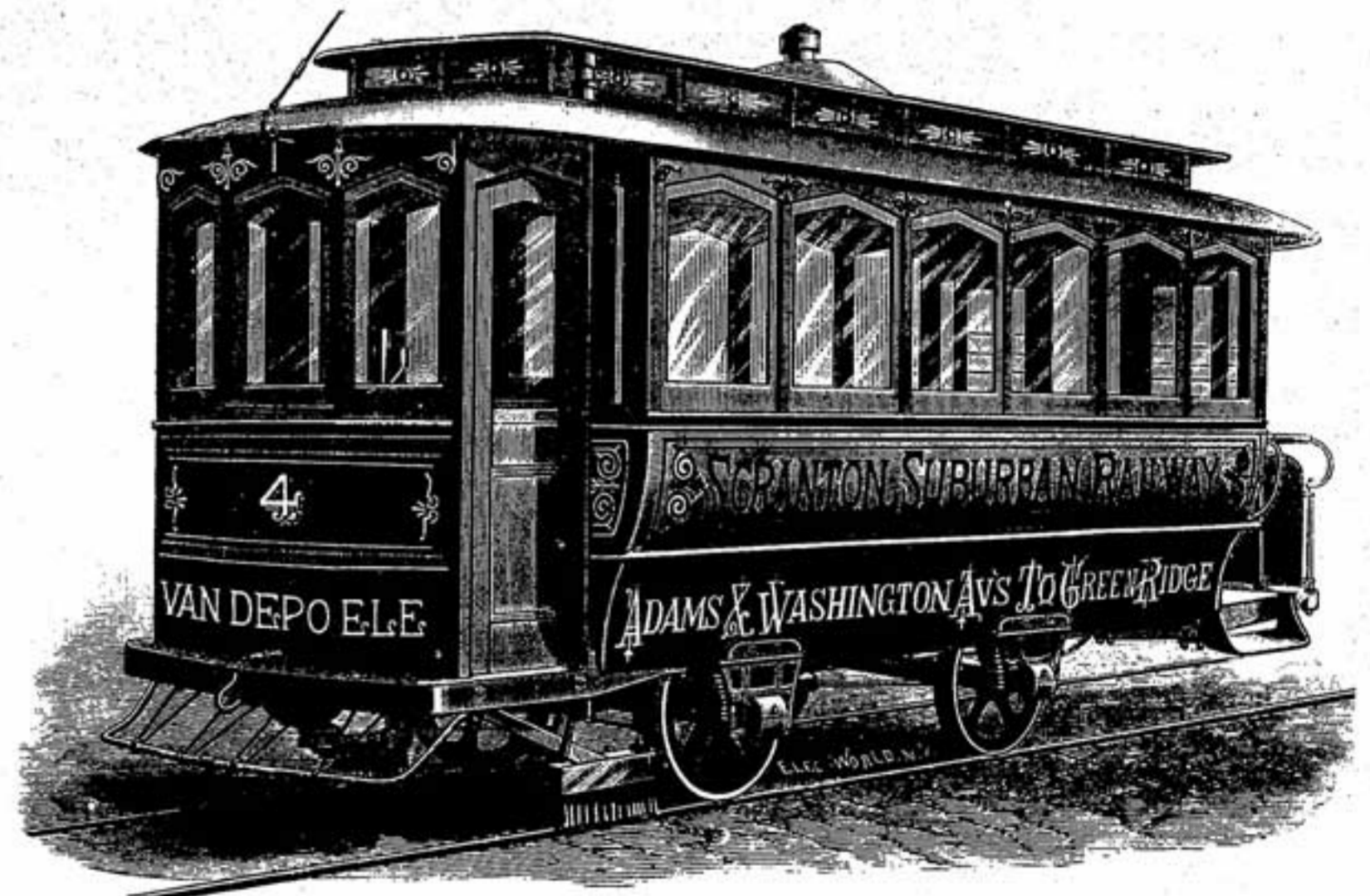
In 1889 waren meer dan de helft van de Amerikaanse tramnetten door Sprague geleverd en werden zijn patenten door vele maatschappijen gebruikt. Tussendoor konstrueerde hij in 1893 snelle elektrische liften en in 1895 experimenteerde hij met zijn „Multi-Unit-Control”, een eenmansbediening van meerdere gekoppelde motortellen. In 1897 werd dit systeem bij de „Chicago Elevated” toegepast. In 1902 vond Sprague ook

nog de „dodemansknop” uit. Ondanks al zijn uitvindingen is Sprague veel minder bekend dan Edison omdat hij zijn patenten verkocht aan firma's zoals G.M., Westinghouse en Otis.

Bls - (vervolgt)



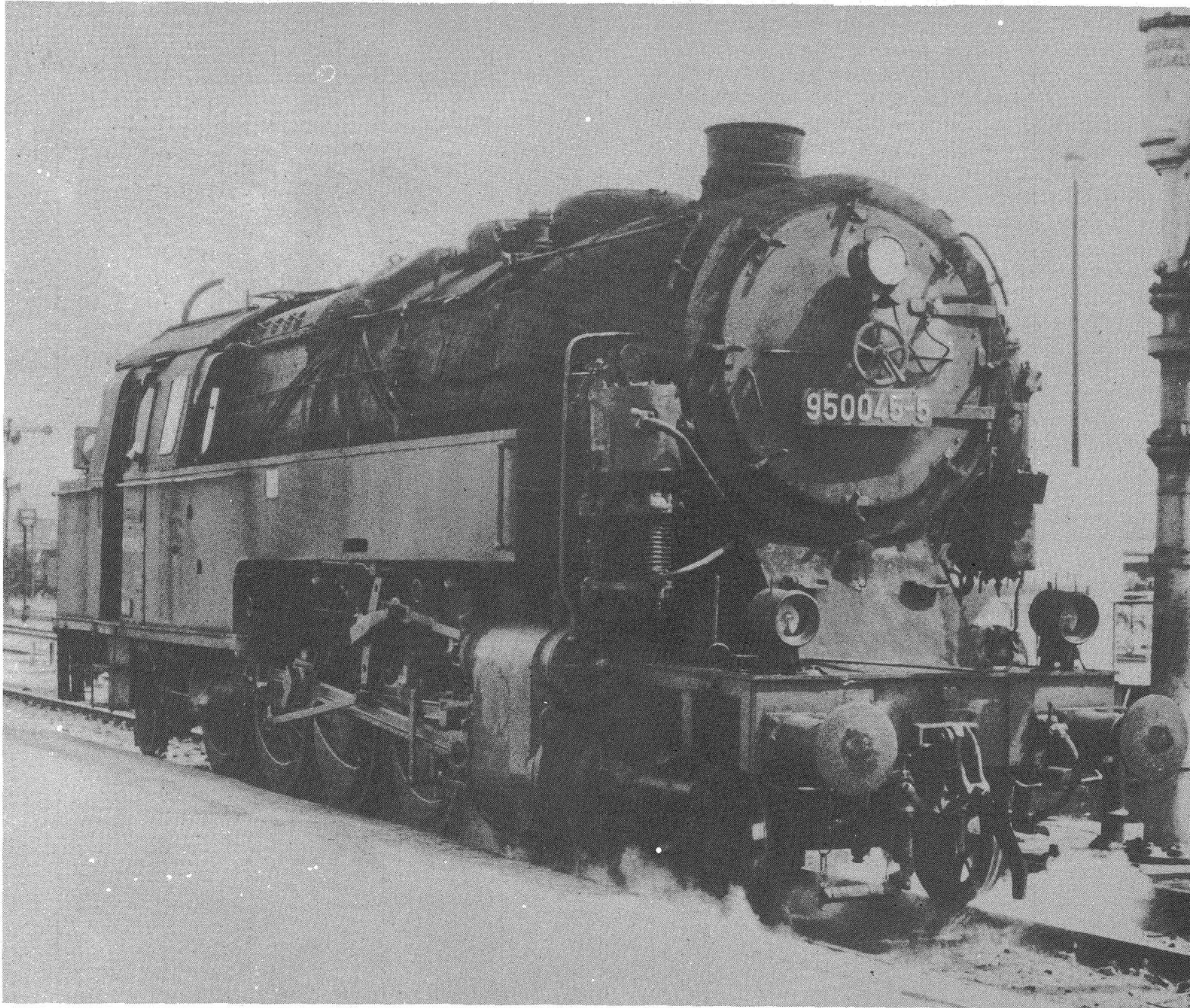
Installatie van de Glasgow Subway



„Van Depoele's Scranton Suburban Railway”, 1886, eerste elektrische tramlijn te Scranton, Pennsylvania. Snelheid: 20 km/uur; rendement: 160 km per dag.

BR 95 : het einde ?

Uit Oost-Duitsland bereikt ons het alarmerend bericht dat de BR 95 niet lang meer te leven heeft (alhoewel bij de DR weet men nooit). De Deutsche Reichsbahn beschikt nu over een diesellok (BR 119 made in Roemenië) die de T 20 zou kunnen vervangen. Sedert het begin van dit jaar werden reeds diesels in de plaats van de BR 95 waargenomen. Vanaf mei werd de BR 95 nog slechts voor goederentreinen ingezet. Als alles volgens plan verloopt zou de laatste „Länderbahnlok” deze zomer van de sporen verdwijnen. Nu reeds blijkt echter dat het beoogde doel, de onderhoudskosten in te krimpen, waarschijnlijk niet zal gehaald worden daar deze diesel-ondingen helemaal niet storingsvrij functioneren.



In Saalfeld aan de waterkraan (Foto F. Ridon)

Type 7

4. Bouw en karakteristieken

In de tweede kolom van tabel II staan de karakteristieken van het oorspronkelijk type 7 (8 bis) vermeld. In de eerste kolom staan ter vergelijking enkele karakteristieken van de reeks 8.

5. Verbouwingen

Verbouwing van 1934 uitgevoerd door Cockeril

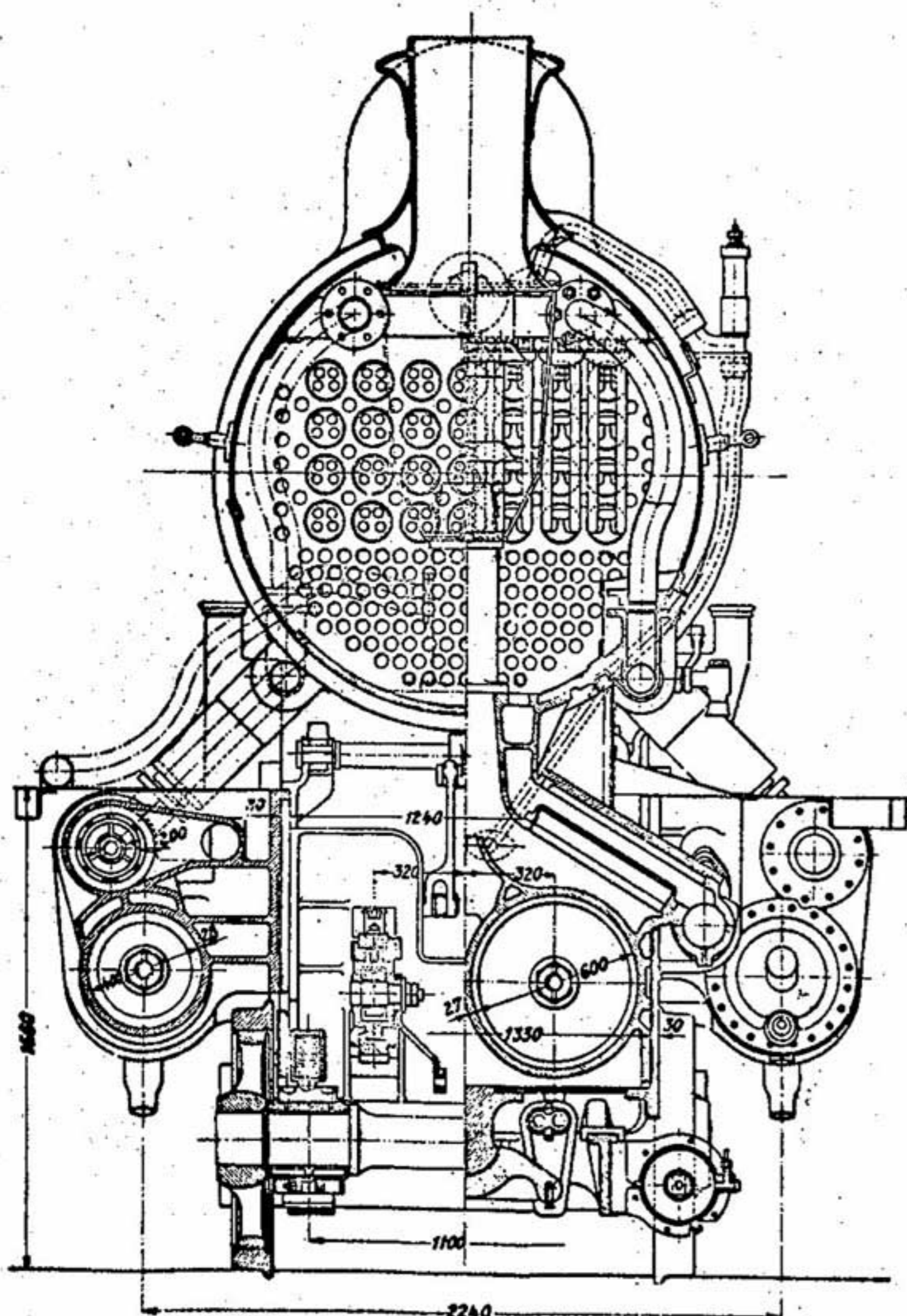
— Type 7.1: 4 cilindrs compound systeem Woolf, lokomotieven 700 en 728.

— Type 7.2: 4 gelijke cilindrs in lijn; enkelvoudige ontspanning, lokomotieven 762 en 764.

— Type 7.3: 4 cilindrs (niet in lijn) met enkelvoudige ontspanning. Dit systeem wordt, in verband met de opstelling van de cilindrs en de aandrijving op de assen „De Glehn niet-compound” genoemd. Lokomotieven 718 en 724, deze laatste werd in 1938 getransformeerd in type 7.4.

Verbouwing van 1935 tot 1938 in de centrale werkplaatsen van Salzinnes: Type 7.4: bij de 69 overgebleven machines (4 cilindrs compound, systeem de Glehn) werden de vlakke stoomschuiven der lage drukcilindrs vervangen door cilindrische schuiven. Als eersten werden de lokomotieven 716 en 720 omgebouwd;

De type's 7.1 en 7.2 hebben hun specifieke kenmerken behouden tot hun vroegtijdige buitendienststelling in 1954 en 1955.



6. Voornaamste verbeteringen aan alle varianten

— Vergroting van de oververhittingsoppervlakten en -temperatuur van de Belpaire-ketels (35 en 122 pijpen i.p.v. 28 en 133). Hierdoor steeg het vermogen van 1600 naar 1800 pk.

— De verbouwde machines werden voorzien van windleiplaten.

— Schoorsteen:

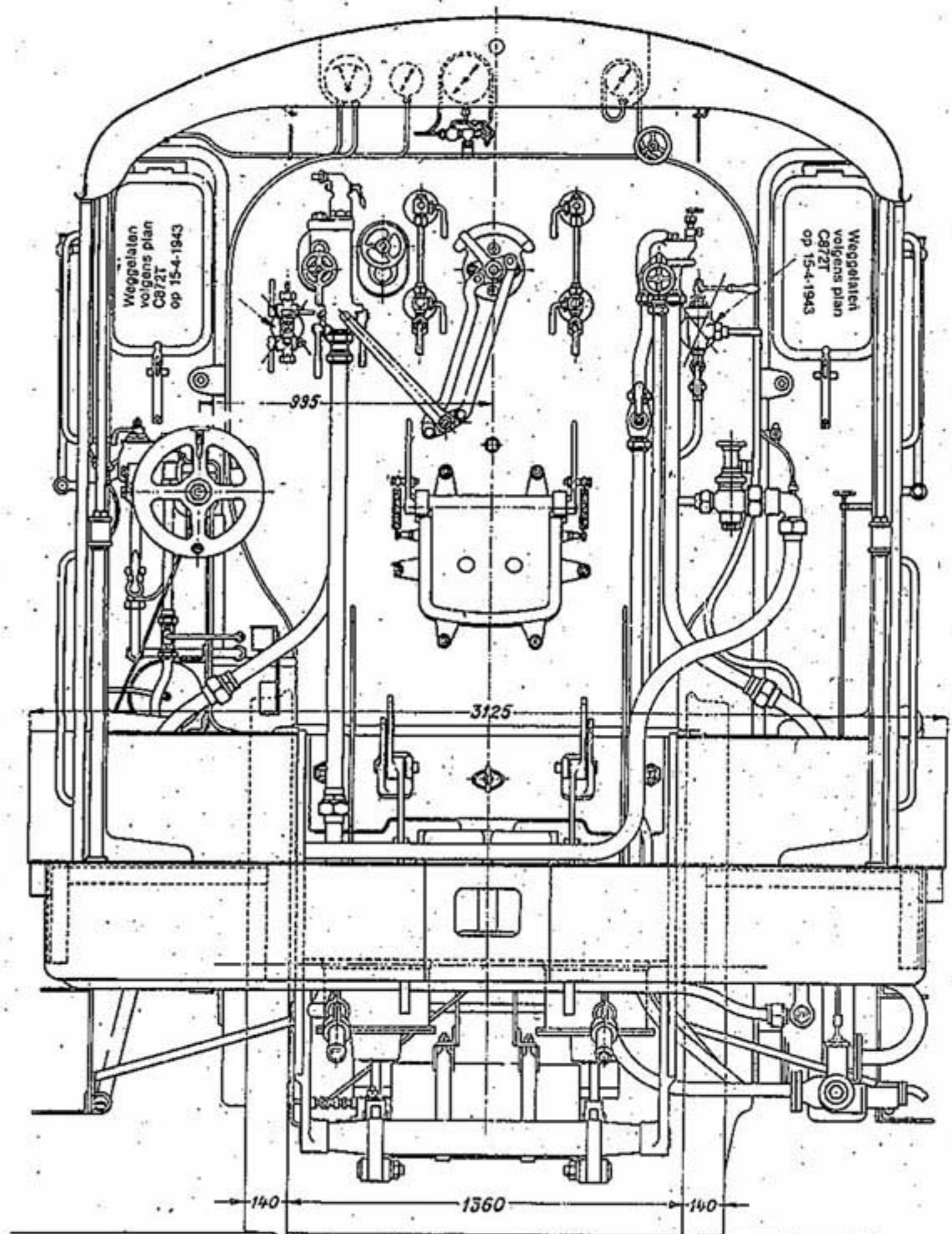
— vanaf 1935 gebruik van de Lemaitre-uitlaat met cirkelvormige doorsnede;

— Vanaf 1936 plaatsing van een dubbele Legein-uitlaat, meestal tijdens de verbouwing. 28 eenheden werden van een dergelijke uitlaat voorzien, als laatste kwamen 7062 en 7064 aan de beurt.

7. Konstruktiebijzonderheden en diverse wijzigingen

— De omgebouwde type's 7.1 en 7.4 vertoonden een knik in de voetplaat ter hoogte van de achterkant der cilindrs. Dit hoogteverschil werd ongedaan gemaakt bij het type 7.4 tijdens de grote revisies vanaf 1948 waarbij de voetplaten van deze lokomotieven terug rechtlijnig werden. Volgende machines 7 008, 7 012, 7 016, 7 025, 7 052, 7 055 en 7 066 hebben niettemin hun oude structuur bewaard tot het einde van hun bestaan.

— Voeding: bij oorsprong waren de lokomotieven voorzien van twee injectoren die funktioneerden met stoom uit de ketel. Rond 1925-1926 werden Metcalfe-injectoren gemonteerd die funktioneer-



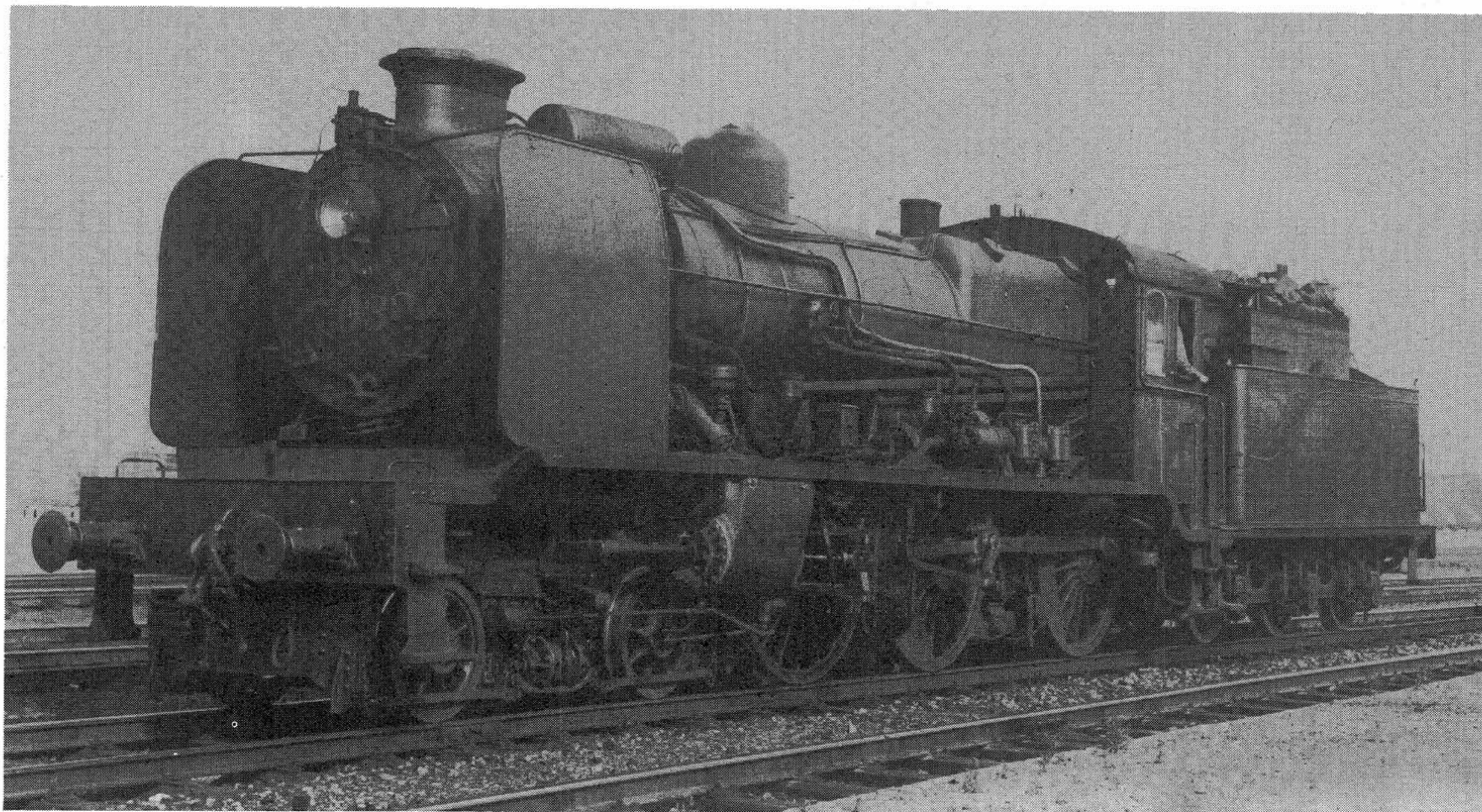
den met afgewerkte stoom. Vanaf 1931 werden ACFI-voorverwarmers geplaatst (tijdens de verbouwingen werd het gebruik van deze voorverwarmers veralgemeend).

— Bij het plaatsen van de nieuwe Crampton-ketels op de lokomotieven 7 023 en 7 073 werd het machinistenhuis door een gestroomlijnd PLM-type vervangen.

— Nicolai-stoomschuif werd geplaatst op lokomotief 7 009, echter verwijderd in 1956.

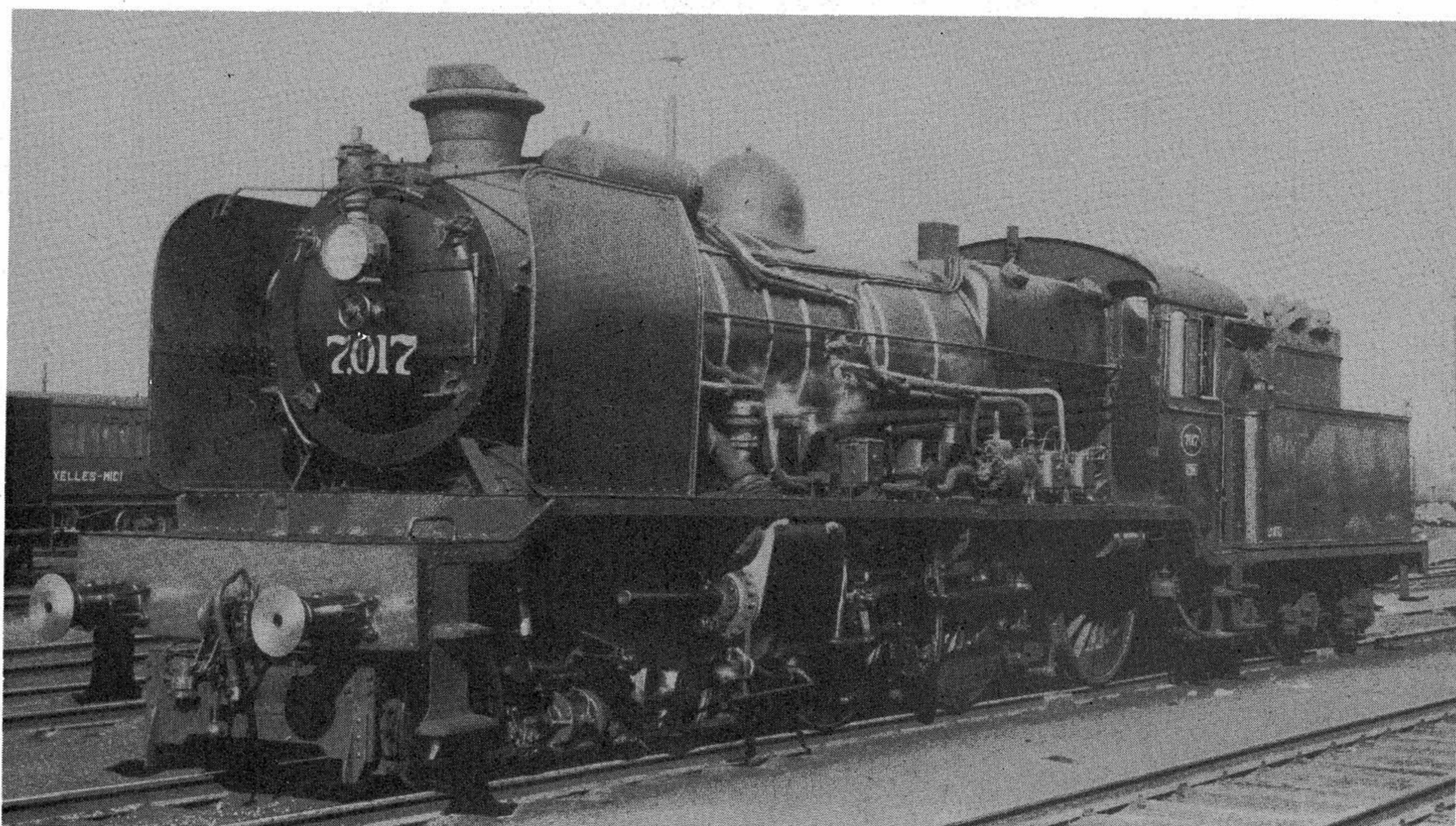
— Lokomotief 7 058 was de enige lokomotief van het type 7 met dubbele uitlaat en voorzien van een Crampton-ketel.

— Tegen het einde van de exploitatie werden in 1956 enkele lokomotieven van het type 7 voorzien van elektrische verlichting.



7 032, type 7-4 met dubbele Legein-uitlaat.

(Foto NMBS)

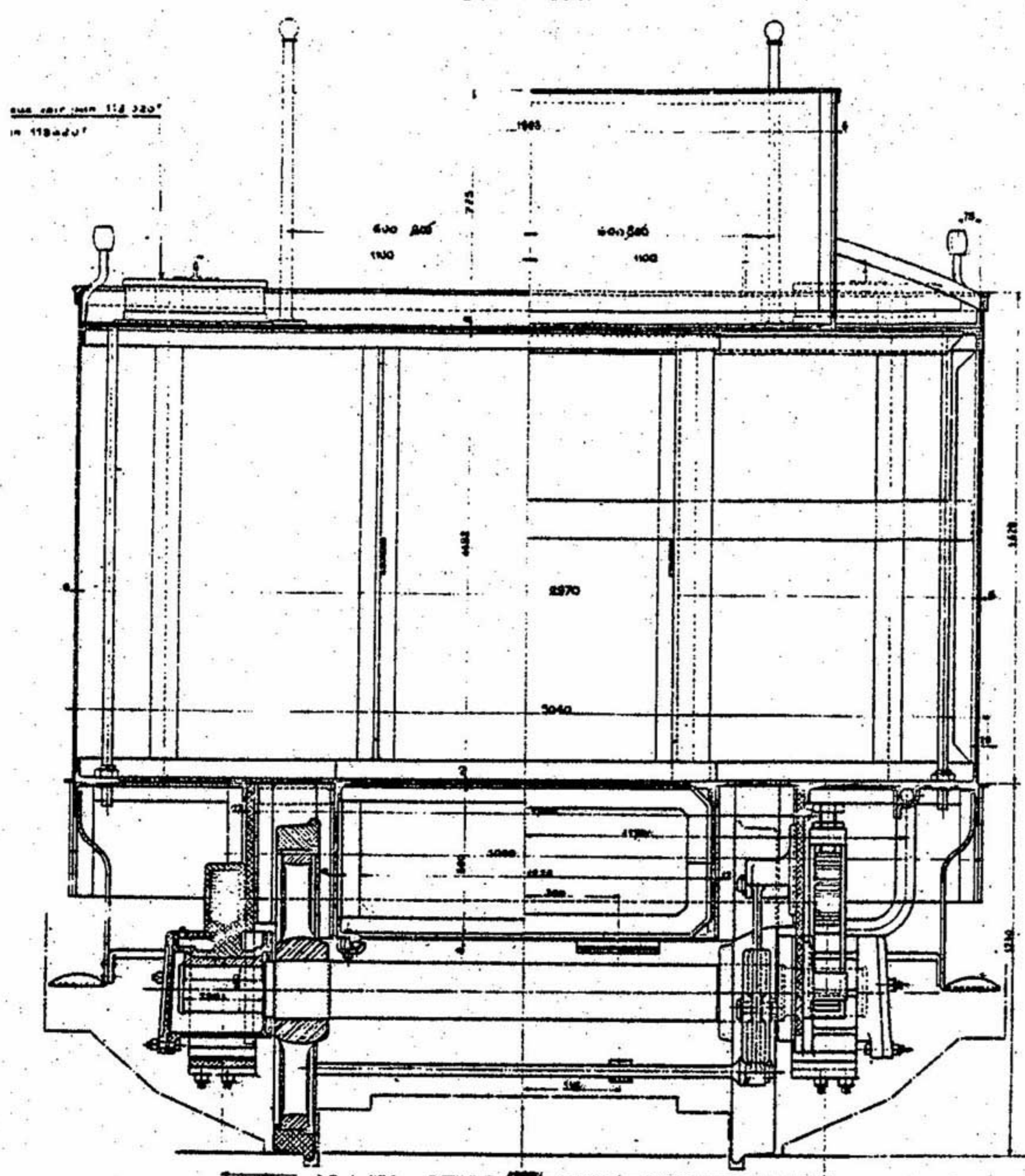


7 017 van het depot FBM, type 7-4 met Lemaître-uitlaat en voorzien van een rechte voetplaat.

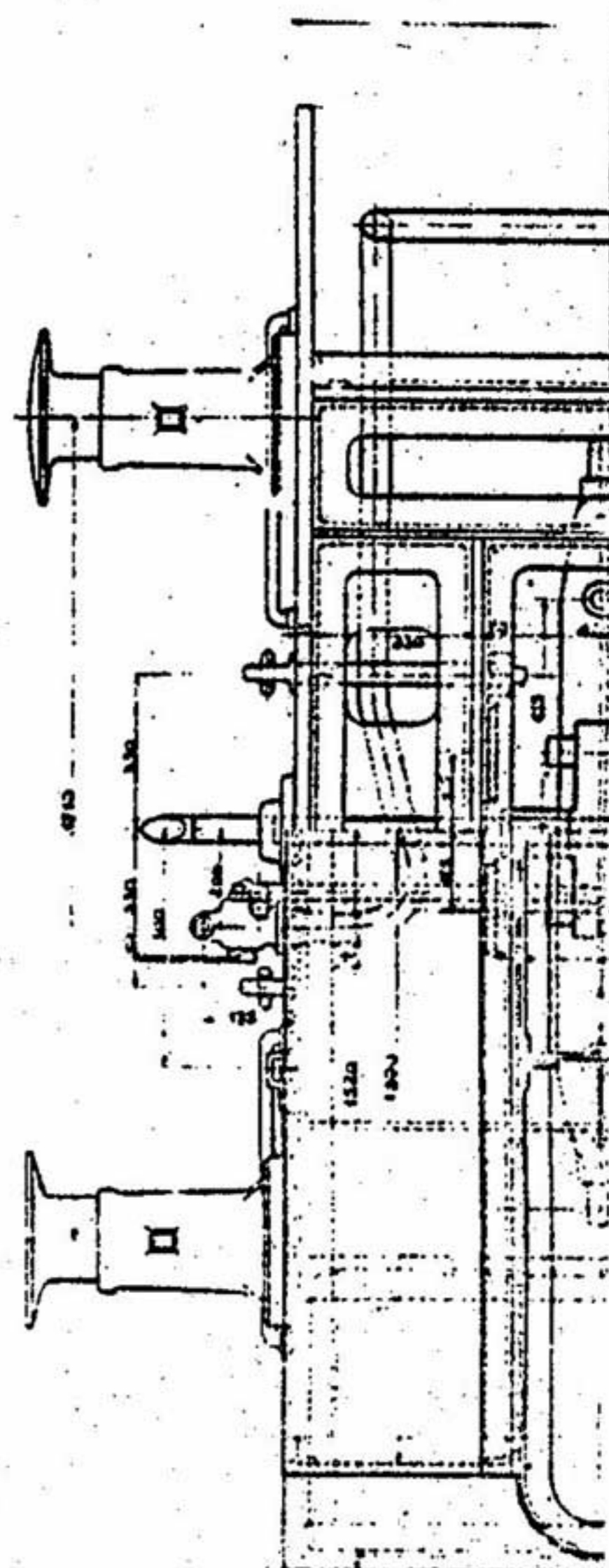
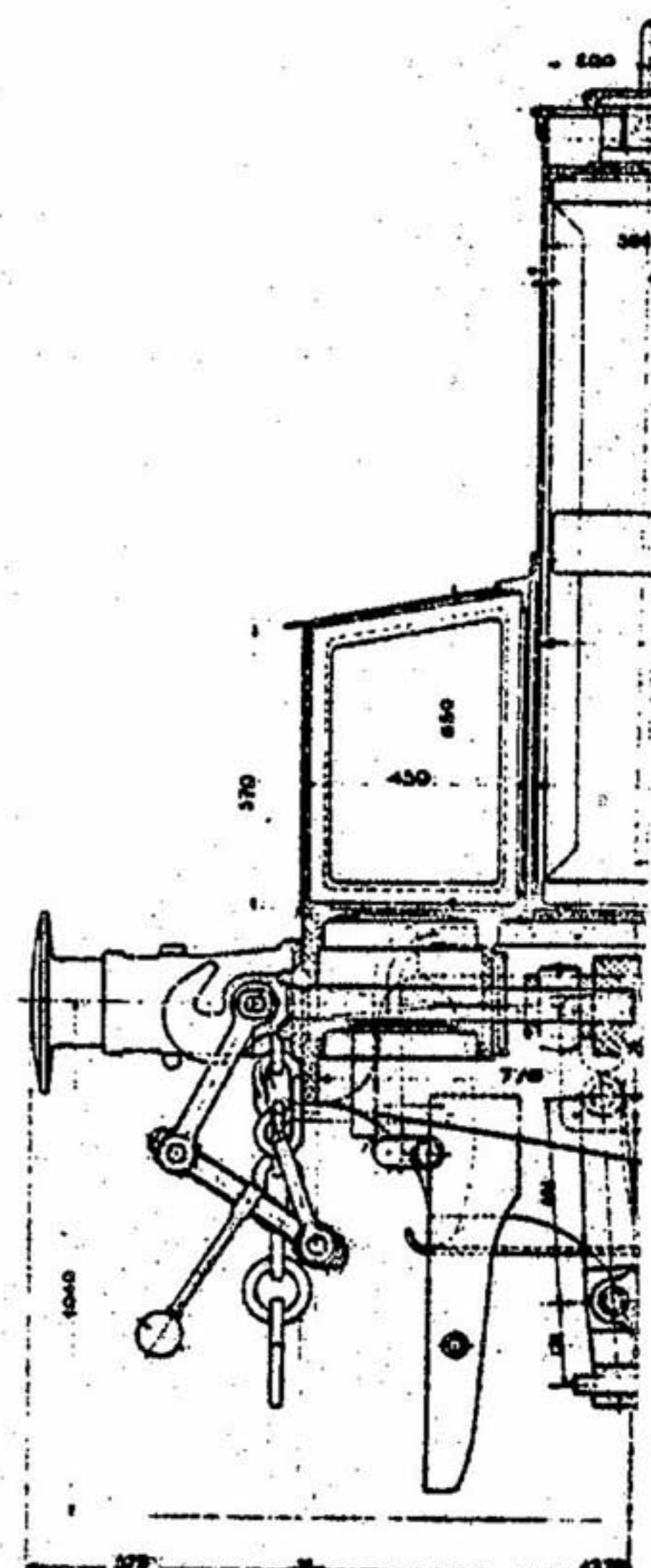
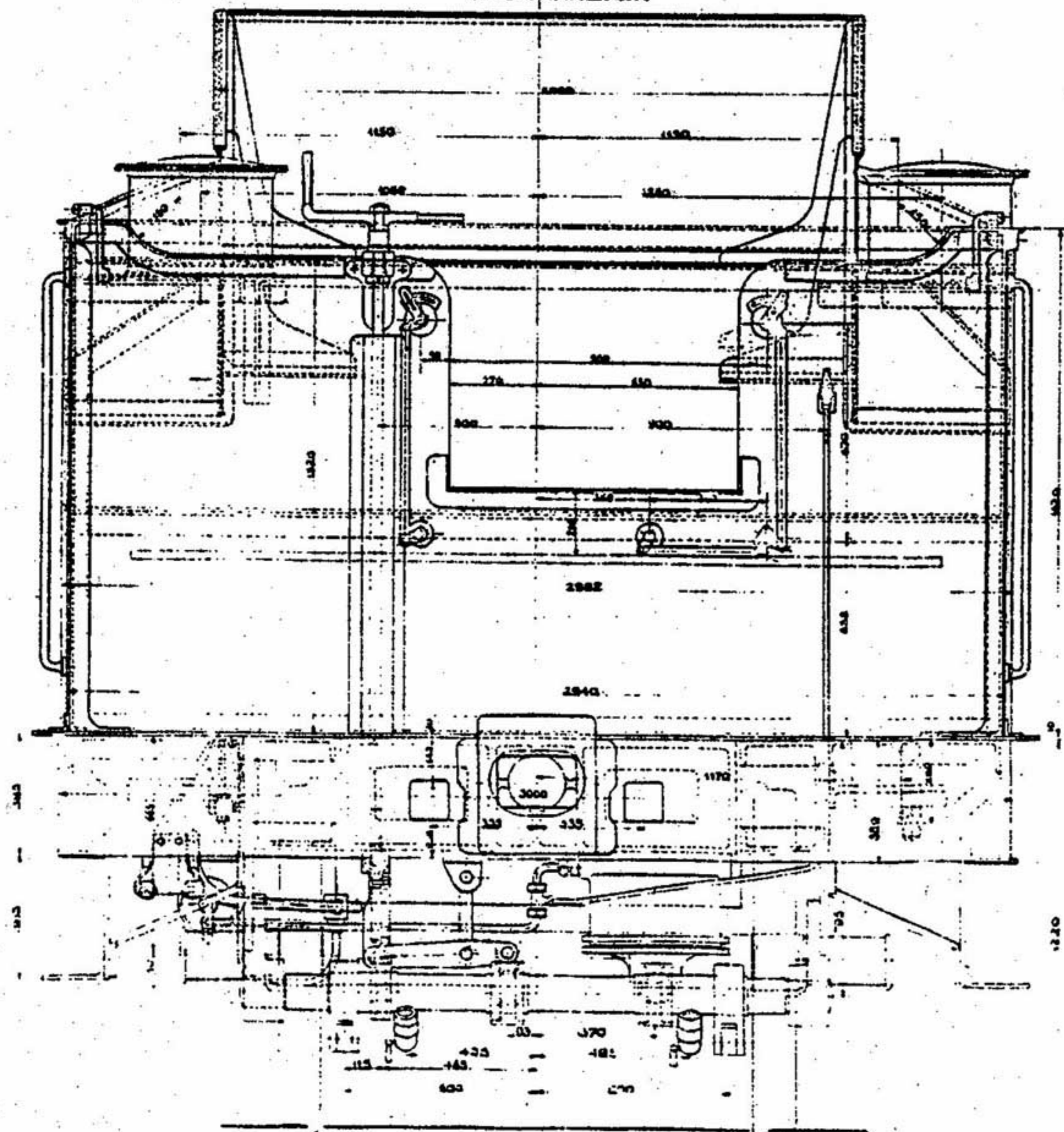
(Foto NMBS)

Tender type 18

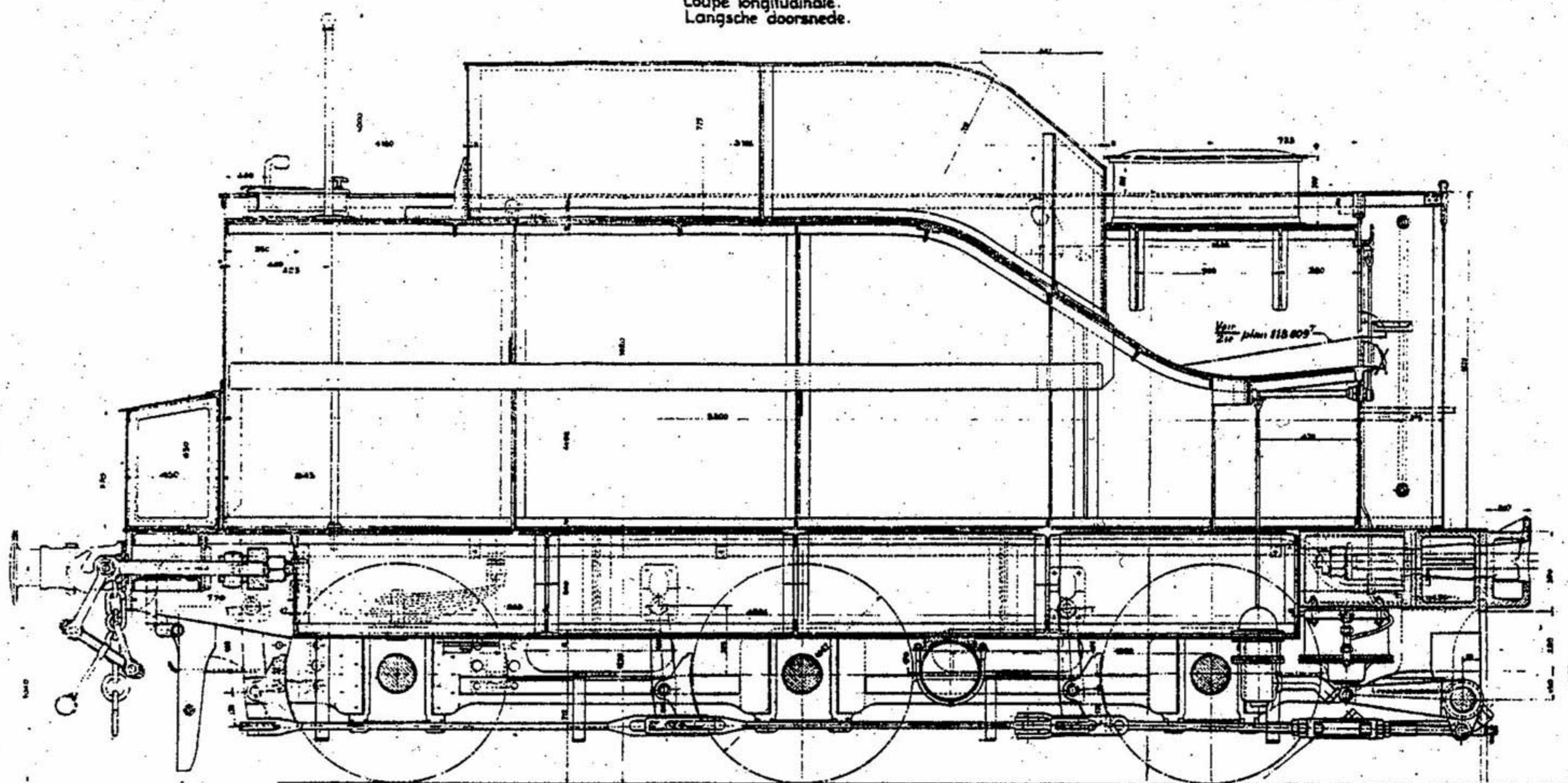
COUPE: ABCD
DOORSNEDDE:



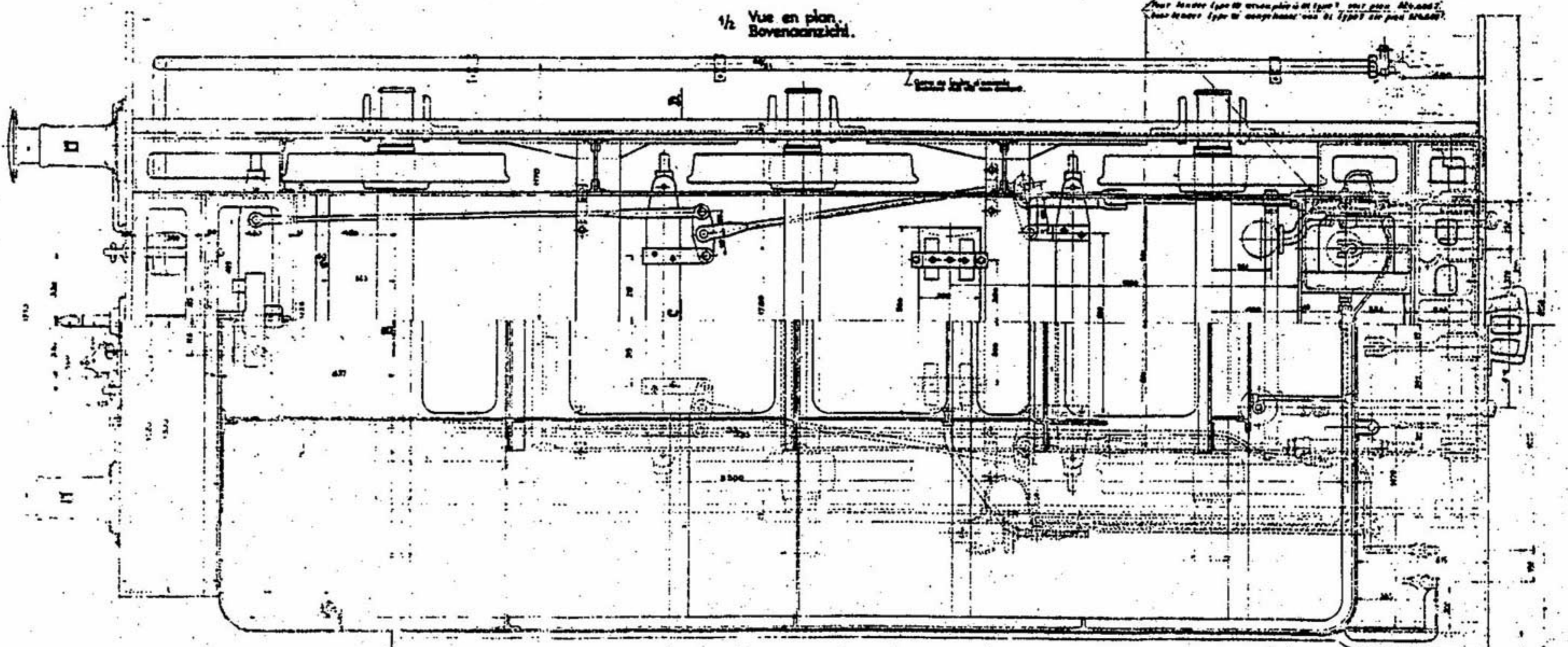
VUE D'AVANT
VOORAANZICHT



Coupe longitudinale.
Langsche doorsnede.



1/2 Vue en plan.
Bovenaanzicht.



1/2 Coupe horizontale
horizontale doorsnede.

Tender type 18 was een van de meest gebruikte tenders bij de voormalige Staatsspoorwegen en latere N.M.B.S. Hij werd gekoppeld aan diverse types lokomotieven, o.a. type 7, type 10, type 64.

Karakteristieken:

Voorraad water	24.000 liter
Voorraad kolen	7.000 kg.
Gewicht op voorste as	17.870 kg.
Gewicht op middenste as	17.880 kg.
Gewicht op achterste as	17.870 kg.
Gewicht met lading	53.620 kg.
Gewicht leeg	22.620 kg.

Geacht lezerskorps,

- Heeft u er ooit al eens van gedroomd zelf een artikel te schrijven?
- Wenst u dat „De Lokomotief” een „groot” tijdschrift wordt?
- Wenst u mee te helpen bij de produktie van de lokomotief.

Wordt dan medewerker van de BVS-redactie!
Stuur uw getypte manuscripten met bijhorend fotomateriaal naar ons.
Voor meer inlichtingen kunt u terecht bij de redactie.

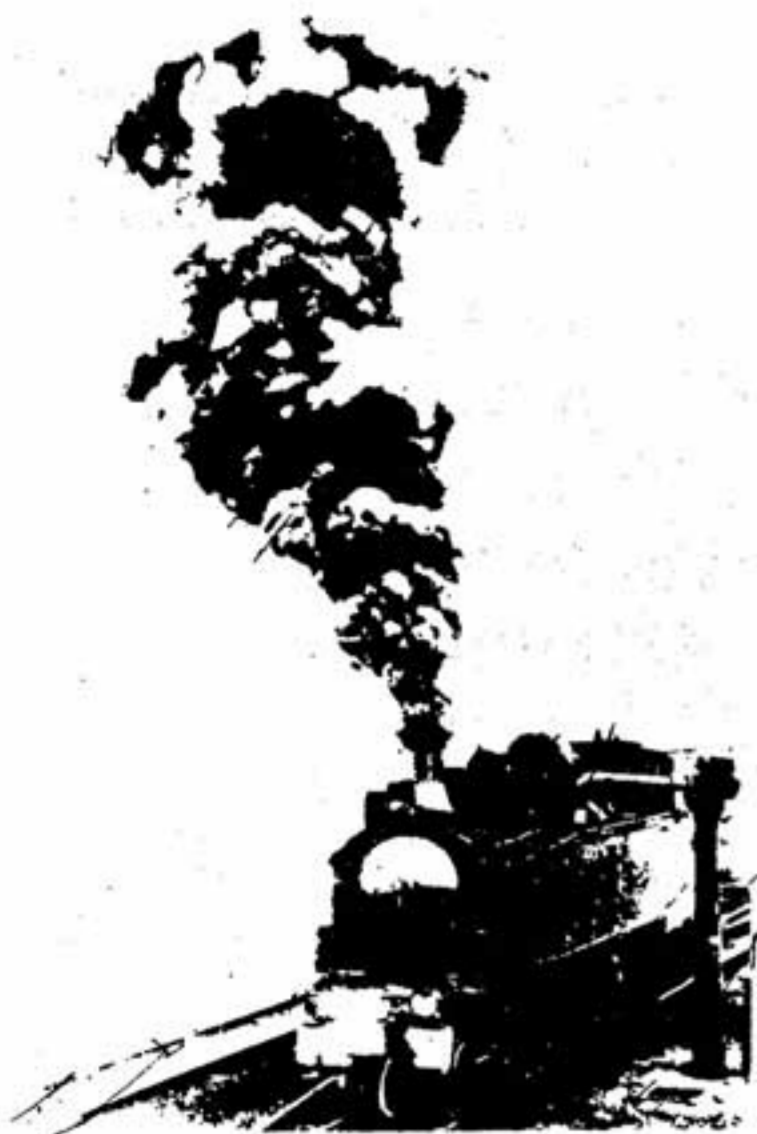
VERGELIJKENDE TABEL

		Type 7	type 8
diameter cylinders	hoge druk	400 mm	360 mm
	lage druk	600 mm	600 mm
slag		640 mm	640 mm
keteldruk		16 kg/cm ²	16kg/cm ²
cylindrisch lichaam	diameter	1.600 mm	1.488 mm
	pijplengte	4.400 mm	4.400 mm
	plaatdikte	19 mm	18 mm
inhoud		8.250 l	8.250 l
pijpen	aantal	154 + 28	232 + 135
	diameter	50 mm; 133 mm	50 mm; 70 mm
verwarmingsoppervlakte	vuurkist	17,40 m ²	16,17 m ² /16,23 m ²
	pijpen	144,40 m ²	216,81 m ² /144,50 m ²
	totaal	161,80 m ²	232,98 m ² /160,75 m ²
rooster	lengte	3.030 mm	3.030 mm
	breedte	1.019 mm	1.019 mm
	oppervlakte	3,08 m ²	3,08 m ²
drijfwielen		1.800 mm	1.800 mm
loopwielen		900 mm	900 mm
gewicht	leeg	76.532 kg	69.450 kg
	vol	83.496 kg	75.500kg
trekkracht		10.900 kg	7.380 kg



7 029 in Kontich-Kazernen. Juli 1952.

(Foto M. Delie)



Stoom- en rook- wolkjes

- De stoomtraktie lokt meer reizigers aan dan verwacht. Toen de Bregenzerwaldbahn (aan het Bodenmeer op Oostenrijks grondgebied) in 1974 startte met historische stoomtreinritten tijdens het hoogseizoen, was één lokomotief voldoende om de 15.493 fans een rit te bezorgen. Maar in 1978 was hun aantal reeds bijna verdubbeld. De lokomotief nr. 4 van de Zillertalbahnen kon alleen het werk niet meer aan, een zus moest gezocht worden. De Bregenzerwaldbahn adopteerde de smalspoorlok 699.01 van de Murtalbahnen. Deze lokomotief werd door de Duitsers in 1944 gebouwd om in Frankrijk ingezet te worden op de zogenaamde „Feldbahnen”. Na de oorlog werd de lokomotief tot 1963 op de Bregenzerwaldbahn gebruikt. Nadien stoomde ze in Karinthië om tenslotte in het Nederosten-

rijkse Gmünd te belanden. Daar werd ze uit dienst genomen en afgesteld te Obergrafendorf. In 1972 werd ze door de „Club 760” aangekocht. Van 1976 tot 1978 werd de lokomotief terug rijvaardig gemaakt in de werkplaatsen van de Graz-Köflacher-Bahn. Sinds vorige zomer stroomde dan eindelijk weer hete stoom door de aderen van de 699.01, gelukkig maar!

- Nog een dienst die door de DB, eerst als experiment te Frankfurt, aan haar reizigers geboden wordt is het reserveren van een hotelkamer per computer in de stationshall. Op een reuzegroot stadsplan staan de aangesloten hotels aangeduid. Via een drukknop kan de reiziger zien of er in het hotel van zijn keuze nog plaats vrij is. Onmiddellijk daarop kan hij, door de computer een biljet van 10 DM te geven, zijn kamer reserveren. Is het hotel volzet dan kan de bedzoekende, zonder de moeten rondlopen in de stad, een ander hotel uitkiezen en de actie herbeginnen. De tien DM. geldt als voorschot en wordt uiteraard van je hotelrekening afgetrokken.

- Lokomotief keert terug na 40 jaar. Lok 1 van de Kreuzbacher Kleinbahn is na lange afwezigheid weer thuis. De in 1920 gebouwde lokomotief kwam na stillegging van de spoorlijn bij het leger terecht. In 1945 werd ze door de Ö.B.B. ingelijfd waar ze op de Pinzgauer Lokalbahn tussen Zell am See en de dienst verzekerde tot 1973. In 1978 kwam ze terug naar Duitsland waar ze in het open-lucht museum van Sobernheim een nieuwe bestemming gekregen heeft.

dacker's

HANDLEIDING voor de spoorwegmodelbouwer
MANUEL du modéliste ferroviaire

Ook voor 3-Rail-systemen wisselstroom
zoals o.a. Märklin e.a. 8-adresse a.u.s.s.
aux amateurs du système 3 rails
courant alternatif système Märklin, etc.)



Rollend materieel
Materiel roulant : HO - HOo

Technische
Accessoires : O HO TT N Z HO-o

1980-1981

DE "Handleiding voor de spoorwegmodelbouwer" VAN DACKER 1980-1981 ZOJUIST VERSCHENEN

Dit onmisbaar werk voor de spoorwegmodelbouwer handelt o.a. over het rollend materieel van de SNCB "Dacker Kollektie", over het rollend materieel SNCF, over de Liliput-onderdelen, over toebehoor, over prijslijsten en geeft een overzicht van de Belgische stoomlokomotieven sinds 1946.

Dit werk wordt U toegestuurd bij ontvangst van Uw storting van 250,-Bfr. te storten op bankrekening nr 736-3020334-12 (verzendingkosten inbegrepen) van Dacker pvba, Van den Nestlei 32, 2000 Antwerpen, België.

Bank: Cera Raifeisenkas

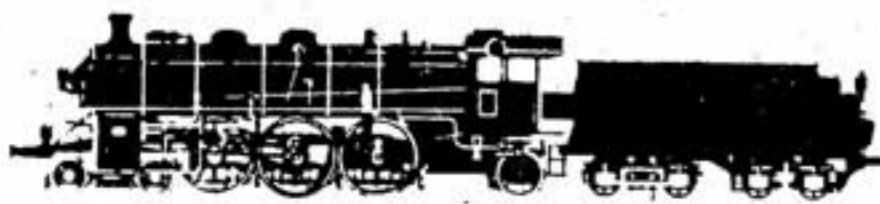
LE MANUEL du modéliste ferroviaire DACKER 1980 - 1981 VIENT DE PARAÎTRE

Cet ouvrage indispensable à chaque modéliste, traite e.a. du matériel roulant SNCB de la "collection Dacker", du matériel roulant SNCF, des pièces détachées Liliput, des accessoires, des listes de prix et donne un aperçu des locomotives - vapeur SNCB depuis 1946.

Ce manuel vous sera expédié dès réception de 250,-fr.BELGES à verser au compte bancaire n° 736-3020334-12 (frais d'expédition compris) de Dacker sprl. 32, Van den Nestlei, 2000 Antwerpen, Belgique.

Banque: Gera Raiffeisenkas

dacker



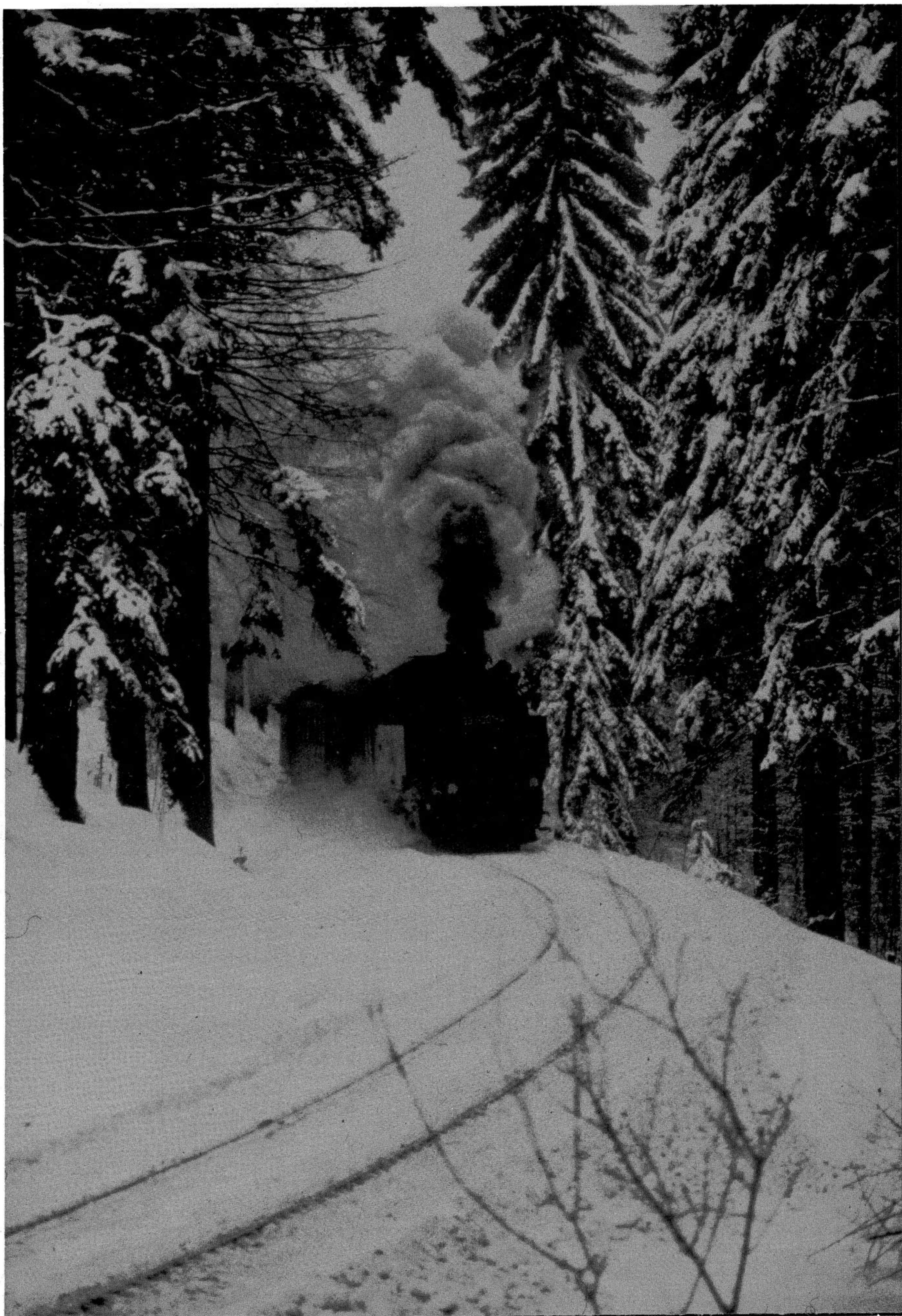
Liliput

Van den Nestlei 32,
B-2000 Antwerpen - Belgium

Handelsmaatschappij p.b.v.a.
Telefoon: (031)30.78.22(2 L.)

Distributeur exclusif officiel pour: Belgique — Luxembourg — France
Officiële alleeninvoerder voor: België — Luxemburg — Frankrijk

De Selketalbahn



Een waar paradijs voor stoomfanaten en zeker de smalspoorliefhebbers onder hen, vormt de metersporige *Selketalbahn* in de Oost-Duitse Harz.

Oorspronkelijk eigendom van de *Anhaltische Landes-eisenbahngemeinschaft* te Dessau, werd het eerste stuk van de *Gernroder-Harzgeroder Eisenbahn* (de oorspronkelijke naam van de Selketalbahn - afgekort GHE) tussen Gernrode en Mägdesprung (10,2 km) geopend op 7 augustus 1887, als eerste smalspoorlijn in de Harz. Het laatste gedeelte, de verbinding met de *Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn* (NWE), nu *Harzquerbahn*, werd in dienst genomen op 1 juli 1905.

In 1945 werd door de bezetter het grootste gedeelte van de 52,5 km lange GHE opgebroken. Enkel de verbinding Hasselfelde-Eisfelder Talmühle bleef onaangetast en werd opgenomen door de NWE. Eind 1946 besloot de Reichsbahn tot de wederopbouw van de GHE. Enkel het stuk Straßberg-Stiege werd tot op heden niet herbouwd. Wegens het steeds groeiende goederentransport en het toerisme in de streek van Straßberg heeft de DR besloten de verbinding Straßberg-Stiege weer tot stand te brengen.

Op de Selketalbahn, in de DR-reisgids lijn 674, verkeren niet minder dan vijf verschillende lokomotieftypes (zie beschrijving en tabel) met als „Lokinsatzstelle“ Gernrode dat op zijn beurt resorteert onder het depot Wernigerode Westertor.

De meeste treinen zijn gemengd, goederen- en personenwagens samen. In het uittreksel van de DR-reisgids vind je het uurrooster der personentreinen. Zuivere goederentreinen zijn zeldzaam. De meeste activiteit is er tussen 11 u 40 en 11 u 50, dan vertrekken niet minder dan drie treinen uit Alexisbad. Mits een goed woordje bij de stationschef en het lokomotiefpersoneel vertrekken treinen 14 454 en 69 714 gelijktijdig uit het station in Zuidelijke richting. Vermits alle lokomotieven met de schoorsteen in die richting staan en met de zon in je rug, vormt dit vertrek een grandioos stoom- en rookspektakel zoals te zien op de foto, vastgelegd op ca. 200 m van het station van Alexisbad. Andere interessante fotografeerplaatsen zijn op het plan gekenmerkt met een asterisk.

Rond deze lijn kan men nog tot rust komen, hier herleeft men in een andere, bescheiden, eenvoudige en naar moderne maatstaven arme wereld. De harmonie tussen Natuur, Mens, deze „Bimmelbahn“ en de zomerse Zon of het winters Sneeuw-tapijt straalt een warmte uit die door merg en been gaat.

LOKOMOTIEVEN

1. Reeks 99 5901 tot 99 5905.

Voor het verkeer op de Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (Harzquer- und Brockenbahn) werden vanaf 1897 twaalf Mallet-lokomotieven van het type B'B geleverd. Jung in Jungenthal leverde negen exemplaren, de andere drie werden geleverd door de Güstrower Lokomotiv und Waggonfabrik in Mecklenburg (GLWM).

Fabrieksnummers en leveringsjaren:

Jung : 258 t.e.m. 261 en 345 in 1897 - 346 in 1898 - 463 t.e.m. 465 in 1901.

GLWM : 184 t.e.m. 186 in 1897.

Deze compound-lokomotieven hadden vooraan een binnenliggend freem met 2 buitenliggende lage druk cilinders en achteraan een buitenliggend freem met twee eveneens buitenliggende hoge druk cilinders.

Vanaf 1924 tot 1927 werden nieuwe ketels geplaatst waarvan het middelpunt 30 cm hoger lag om enerzijds een beter onderhoud van het freem toe te laten en anderzijds de luchttoevoer naar de vuurhaard te verbeteren. De huidige Deutsche Reichsbahn nam in 1949 de lokomotieven 258 - 261 - 345 - 464 - 465 van Jung in haar bestand op. Sinds 1956 worden deze lokomotieven in dienst gesteld op de Selketalbahn. Lokomotief 99 5903 trekt historische treinen op de Harzquerbahn, hiervoor kreeg zij een groen kleurtje en werd het NWE nummer 13 van deze lok terug aangebracht. Lokomotief 99 5901 werd geheel in oorspronkelijke NWE toestand gebracht, nummer 11, en doet regelmatig dienst op de Selketalbahn. Lokomotief 99 5905 verging het veel slechter, zij werd gebruikt voor reserveonderdelen.

2. Lokomotief 99 5906.

In 1918 bouwde de Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe vier lokomotieven die zeer veel gelijkenis vertoonden met de lokomotieven van Jung. Opvallendste verschillen zijn het grotere machinistenhuis en de ketelarmaturen. Oorspronkelijk besteld door het Duitse leger kwamen drie ervan op de Ruhr-Lippebahn. De vierde, fabrieksnummer 2052, kwam in 1920 bij de NWE en in 1956 bij de Selketalbahn waar zij nog steeds dienst doet.

3. Lokomotief 99 6001

Om het relatief oude lokomotiefbestand te moderniseren liet de NWE op het einde der dertiger jaren

GERNRODE and EISFELDER.																			
Gernrode ...dep	7a24	9a20	1158	1p25	2p20	3p20	4p25	6p47	8p30	Eisfelderdep	...	6a33	...	10a5,2 p7	...	4p20	...	7p23	
Alexisbad	arr8	8 10	7 12	1 2	13 3	5 4	10 5	10 7	3 4 9 14	Stiege.....arr	...	7 0	...	1931 2 29	...	4 48	...	7 45	
Harzgerode ...arr	8 25	1021	1255	...	3 19	4 24	5 25	7 49	9 29	Hasselfeldep	...	6 40	8a 40	1010 2 8	...	4 30	...	7 26	
Alexisbad.....dep	8 10	1013	...	2 18	...	5 17	...	9 19	...	Stiege	dep	...	7 59	57 1040 2 31	...	4 58	...	7 48	
Stiege.....arr	9 0	11 8	...	3 12	...	7p55 6 21	...	1014	...	Alexisbad...arr	a.m. 8 5	...	1147 3 29	p.m. 6 5	p.m. 8 39	...	...	...
Hasselfelde ...arr	9 26	1132	...	3 37	...	8 12	6 47	...	1037	Harzgerodedp	6 0	...	10a35	...	3 23	4 55	...	6 46	8 25
Stiege.....dep	9 2	1112	...	3 15	...	6 26	...	1017	...	Alexisbad dep	6 14	8 13	1 50	12 8	3 36	5 11	6 30	7 28	8 45
Eisfelder 165B arr	9 23	1134	...	3 37	...	6 49	...	1039	...	Gernrodearr	7 0	9 0	11 37	1 4	4 24	5 56	7 25	7 54	9 31
Extra-Harzgerode to Gernrode, 9.50 a.m. and 1.6 p.m.														‡-Tues., Thurs, and Sat. only.					

Abfahrt der Züge in der Richtung nach:

Gernrode		Harzgerode		Straßberg	
Zeit	Gleis	Zeit	Gleis	Zeit	Gleis
				7 ²⁵	2
8 ⁴⁹	2				
		8 ⁴⁵	3	9 ⁴⁹	2
11 ⁴⁵	2	11 ⁰⁵	3		
12 ²⁴	3				
14 ³³	3	11 ⁴⁶	3	11 ⁴⁴	1
16 ¹⁰	3	13 ³⁷	2		
16 ³⁷	3			14 ⁴⁰	2
		15 ²⁵	3		
18 ⁰³	3	16 ²⁵	2	17 ¹⁵	2
		W Werktags			
19 ⁰⁰	2	S Sonntags			
S nur Sonntags W nur Werktags Sa					

door Krupp smalspoorlokomotieven ontwikkelen. Drie types werden voorzien met als asinding: een 1'C1', een 1'D1' en een 1'E1'. De enige lok die hier uit voortvloeide is de in 1939 aan de NWE geleverde 1'C1' lok type K 35.10 met het fabrieksnummer 1875 van Krupp. Deze twee-cilinderlokomotief met oververhitting blonk uit door haar trekkracht, werd in 1949 door de DR overgenomen en kwam in 1971 bij de Selketalbahn terecht.

4. Lokomotieven 99 6101 en 99 6102.

In 1914 bouwde Henschel voor het leger een tweecilinder C-lok met oververhitting, fabrieksnummer 12879, en een gelijkaardige machine met verzadigde stoom, fabrieksnummer 12880.

Lokomotief 12879 kwam in 1917 bij de NWE, de andere deed vanaf 1918 dienst op de Nassauische Kleinbahnen en kwam pas in 1920 bij de NWE terecht. Eind 1976, begin 1977 werden deze lokomotieven overgebracht naar Gernrode waar zij als reserve sporadisch in dienst zijn. Ondanks hun trekkracht waren deze lokomotieven niet geschikt voor lijndienst, geen der assen had een zijdelingse speling.

Openlucht-urrooster met het vertrek der treinen uit Alexisbad, aangebracht op de muur van het station. (Foto F. Ridon.)

674 Gernrode (Harz) - Alexisbad - Harzgerode - Straßberg (Harz) und zurück

Alle Züge 2. Klasse (Schmalspurbahn)

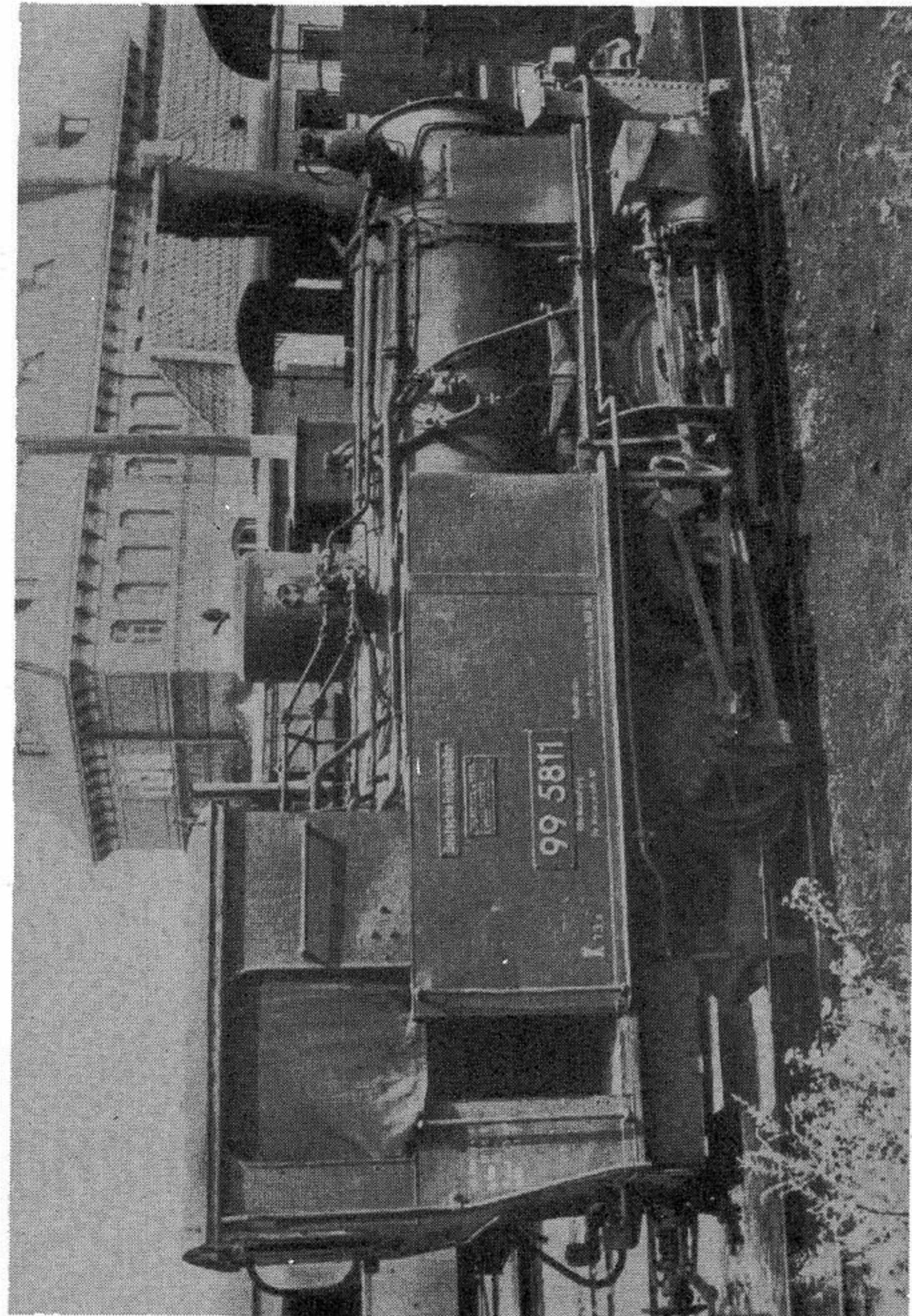
km	Rbd Magdeburg	Zug Nr	69710	69712	69722	14452	69714	14454	69725	14456	69716	69727	69728		
0,0	Gernrode (arz) 673	ab	6.25	7.40	...	10.05	10.40	...	...	13.30	14.18	...	...
5,7	Sternhaus-Haferfeld x	↓	6.43	7.58	...	10.23	10.58	...	...	13.48	14.36	...	...
7,0	Sternhaus-Ramberg (413 m)(u)	↓	6.48	8.02	...	10.27	11.03	...	...	13.52	14.40	...	...
10,2	Mägdesprung (295 m)(u)	↓	7.00	8.20	...	10.39	11.13	...	...	14.04	14.51	...	...
11,7	Drahtzug x (u)	↓	7.06	8.26	①	10.45	11.19	...	②	14.10	14.59	③	④		
14,6	Alexisbad (325 m)	an	7.15	8.35	9.32	10.55	11.29	...	13.19	14.19	15.08	16.08	17.00		
14,6	Alexisbad	ab	...	8.45	-	11.00	-	11.46	13.37	-	15.26	16.25	-		
17,5	Harzgerode (400 m)	an	...	8.55	-	11.15	-	11.56	13.46	-	15.35	16.35	-		
14,6	Alexisbad	ab	7.25	...	9.49	...	11.44	...	...	14.46	...	...	17.15		
17,8	Silberhütte (Anh) (u) (336 m)	↓	7.37	...	10.01	...	11.56	...	...	14.52	...	...	17.27		
21,9	Straßberg (Harz) (363 m)	an	7.52	...	10.41	...	12.16	...	...	15.06	...	...	17.44		
km	Rbd Magdeburg	Zug Nr	14451	69722	14455	14453	14457	69725	69713	69717	69727	69717	69728	14459	69719
0,0	Straßberg (Harz)	ab	8.09	...	...	11.03	...	12.41	...	...	15.30	...	...	...	18.11
4,1	Silberhütte (Anh) (u)	↓	8.29	...	...	11.24	...	13.08	...	...	15.57	...	...	...	18.36
7,3	Alexisbad	an	8.39	...	...	11.35	...	③13.19	...	...	16.03	...	...	...	18.47
0,0	Harzgerode	ab	...	9.22	11.27	...	12.05	...	14.06	15.45	④	15.45	16.50	17.44	...
2,0	Alexisbad	an	...	9.32	11.37	...	12.15	...	14.16	15.55	...	15.55	17.00	17.54	...
7,3	Alexisbad	ab	8.49	9.49	...	11.45	12.24	...	14.33	16.10	...	16.37	17.15	18.03	19.00
10,1	Drahtzug x	↓	8.58	②	...	11.54	12.33	...	14.42	16.19	...	16.46	②	18.12	19.09
11,6	Mägdesprung (u)	↓	9.05	...	...	12.01	12.40	...	14.53	16.25	...	16.59	...	18.18	19.16
14,9	Sternhaus-Ramberg (u)	↓	9.17	...	...	12.14	12.53	...	15.05	16.37	...	17.13	...	18.30	19.28
16,1	Sternhaus-Haferfeld x (u)	↓	9.21	...	...	12.18	12.57	...	15.09	16.41	...	17.17	...	18.34	19.32
21,9	Gernrode (Harz) 673	an	9.39	...	...	12.36	13.14	...	15.26	16.59	...	17.35	...	18.52	19.50

① von Harzgerode ② nach Straßberg ③ nach Harzgerode ④ von Straßberg

Opa reist
mit Oma
Dienstag,
Mittwoch,
Donnerstag



- da sparen
Oma und Opa
33 1/3
Prozent



5. Lokomotief 99 5811.

Buiten dienst sinds 1964. Enig overgebleven exemplaar van een reeks van 6 lokomotieven in 1887 bij Henschel gebouwd voor de GHE. De loks kregen alle een naam van één der stations langs de lijn. De huidige DR nam slechts de „Gernrode” over, de latere 99 5811, die in 1956 een nieuwe ketel kreeg. In 1967 viel zij de snijbrander ten offer.

Blz. 13 : 99 6001-4 bij Sternhaus-Haferfeld februari 1979.
(Foto A. Veys)

99 5811 in Gernrode. (Foto H. Müller)

Lokomotief	99 5811	99 5901-05	99 5906	99 6001	99 6101	99 6102
Type	C	B'B Mallet compound	B'B Mallet compound	1'C1'	C	C
expansie	verzad. stoom	compound	compound	oververhitting	oververhitting	verzad. stoom
reeksaanduiding	K 33.8	K 44.9	K 44.9	K 35.10	K 33.11	K 33.11
diameter drijfwielen	910 mm	1000 mm	1000 mm	1000 mm	800 mm	800 mm
diameter loopwielen	-	-	-	600 mm	-	-
lengte over de buffers	7800 mm	8874 mm	9400 mm	8910 mm	7734 mm	7734 mm
totale asafstand	2250 mm	4600 mm	4670 mm	6060 mm	2500 mm	2500 mm
breedte	- mm	2660 mm	2700 mm	2600 mm	2500 mm	2500 mm
keteloverdruk	12 kg/cm ²	14 kg/cm ²	12 kg/cm ²	14 kg/cm ²	14 kg/cm ²	14 kg/cm ²
roosteroppervlakte	0,82 m ²	1,39 m ²	1,36 m ²	1,56 m ²	1,40 m ²	1,50 m ²
verdampingoppervlakte	41,70 m ²	61,34 m ²	67,87 m ²	72 m ²	51,36 m ²	69,65 m ²
oververhittingsopp.	-	-	-	25,20 m ²	18,70 m ²	-
diameter der zuigers	300 mm	285 / 425 mm	280 / 425 mm	420 mm	430 mm	400 mm
slag	500 mm	500 mm	500 mm	500 mm	400 mm	400 mm
gewicht	24.000 kg	33.800 kg	34.400 kg	45.300 kg	30.300 kg	30.300 kg
adhesiegewicht	idem	idem	idem	29.800 kg	idem	idem
watervoorraad	3.000 l	5.000 l	3.800 l	5.000 l	4.000 l	4.000 l
kolenvoorraad	1.000 kg	1.500 kg	1.100 kg	2.000 kg	1.100 kg	1.100 kg
maximum snelheid	30 km/h	30 km/h	30 km/h	50 km/h	30 km/h	30 km/h



99 5904-0 te Straßberg.
(Foto F. Ridon)

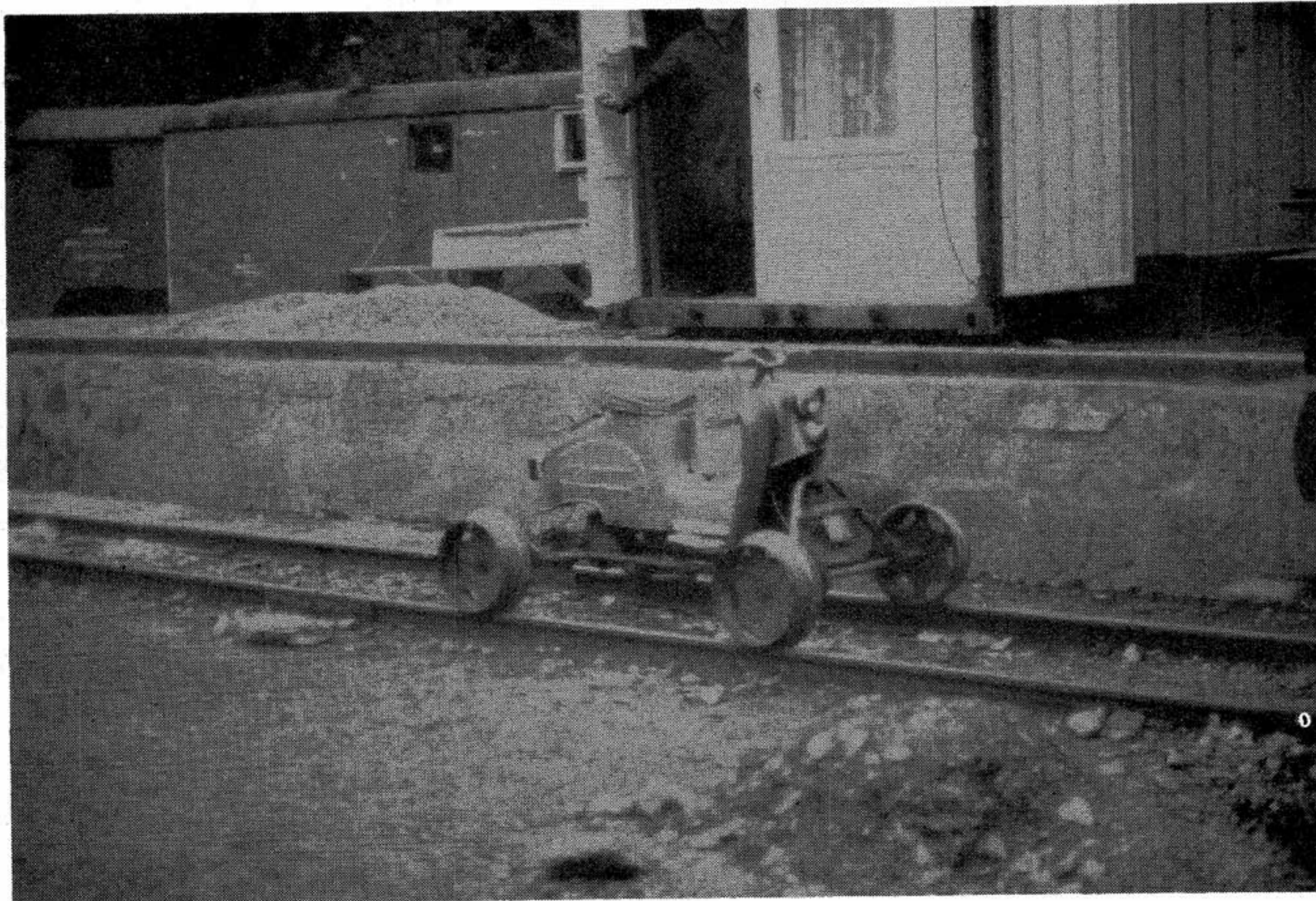


Station van Mägdesprung. (Foto A. Veys)

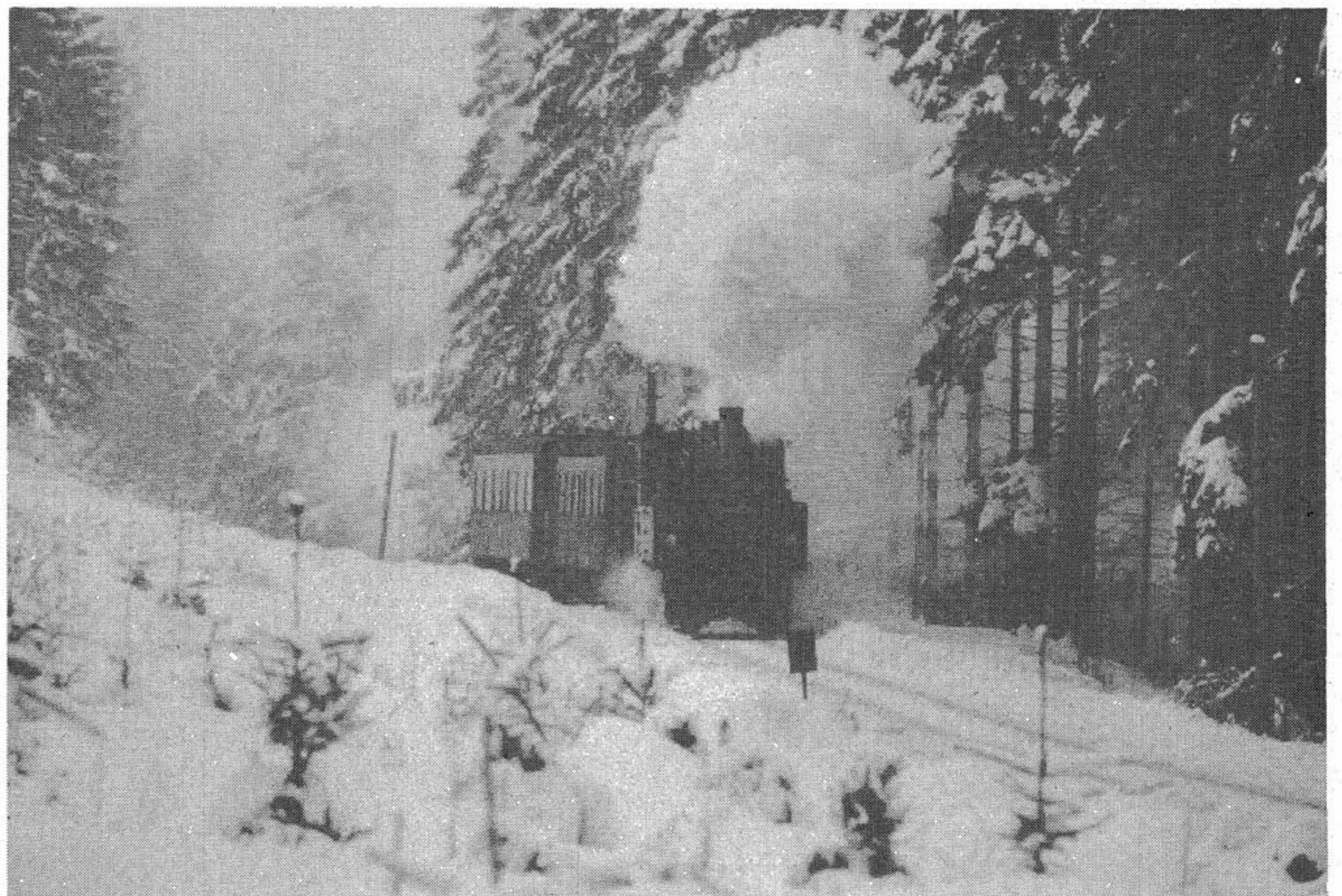


99 5906-5 te Alexisbad
in september 1979.

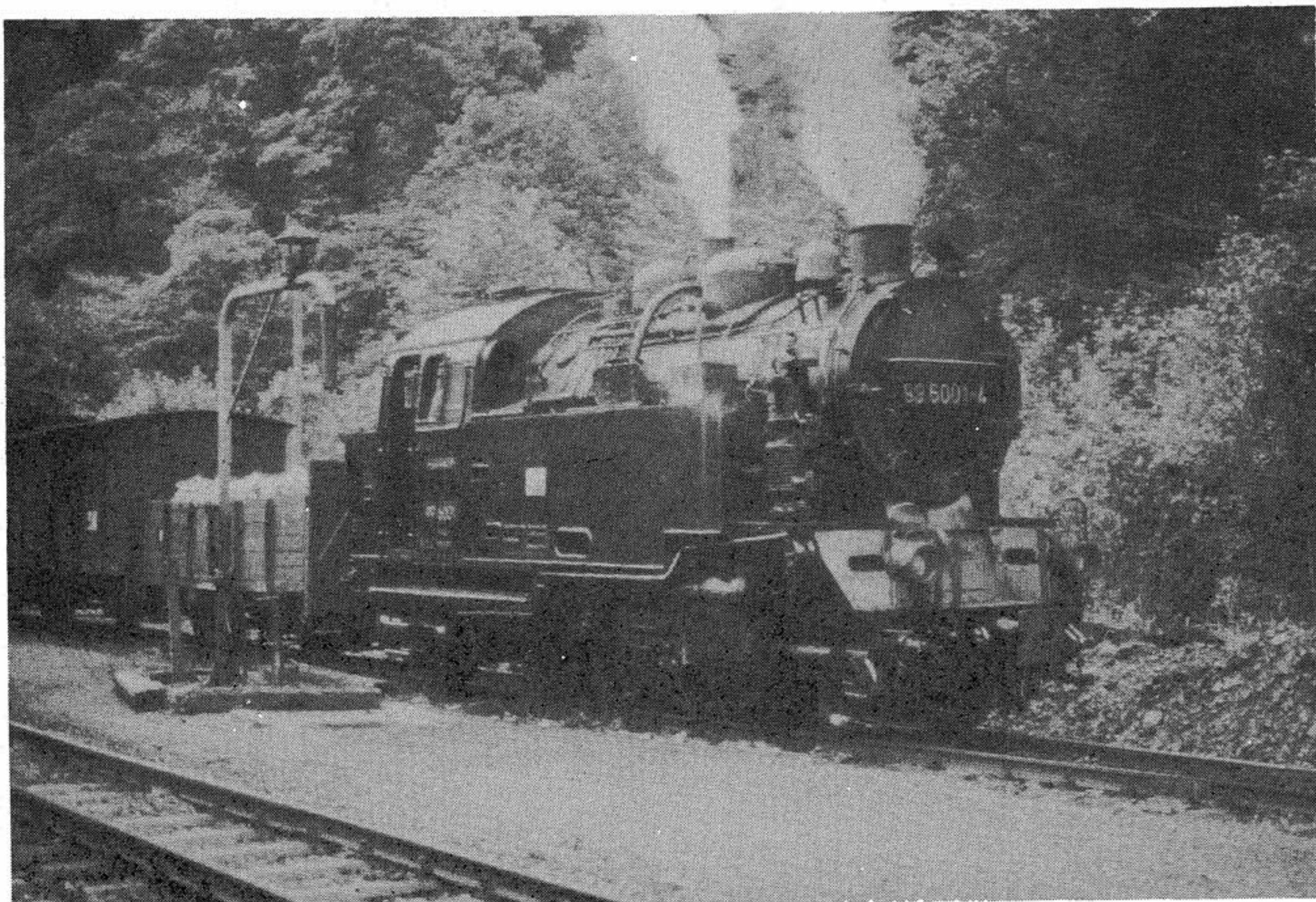
(Foto F. Ridon)



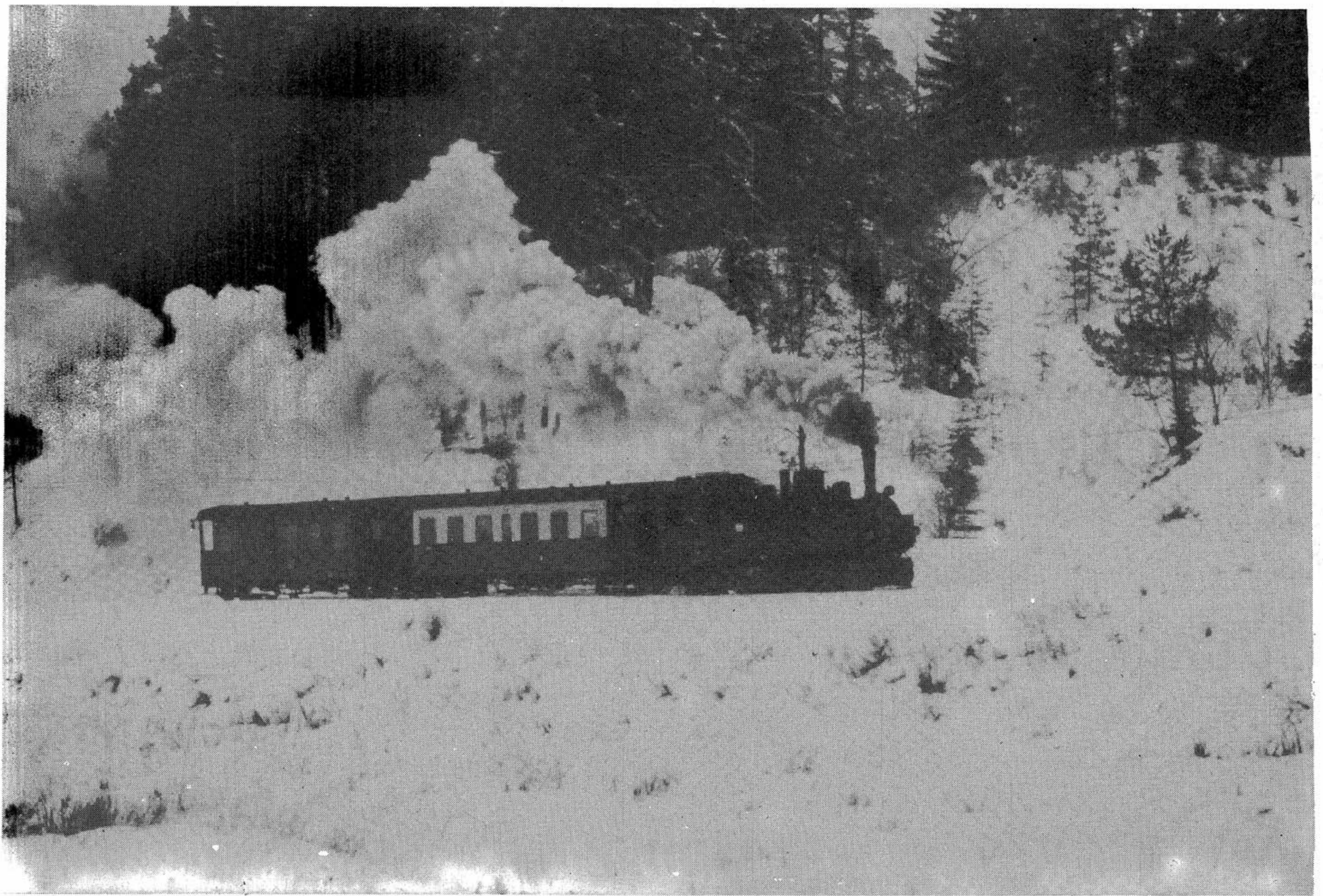
Een tot draisine gepromoveerde motorfiets, augustus 1978. (Foto F. Ridon)



99 5901-6 bij Sternhaus-Haferfeld. (Foto F. Ridon)



99 6001-4 met Gmp in Alexisbad in augustus 1978. (Foto F. Ridon)



99 5904-0 op weg naar Harzgerode.
(Foto A. Veys)

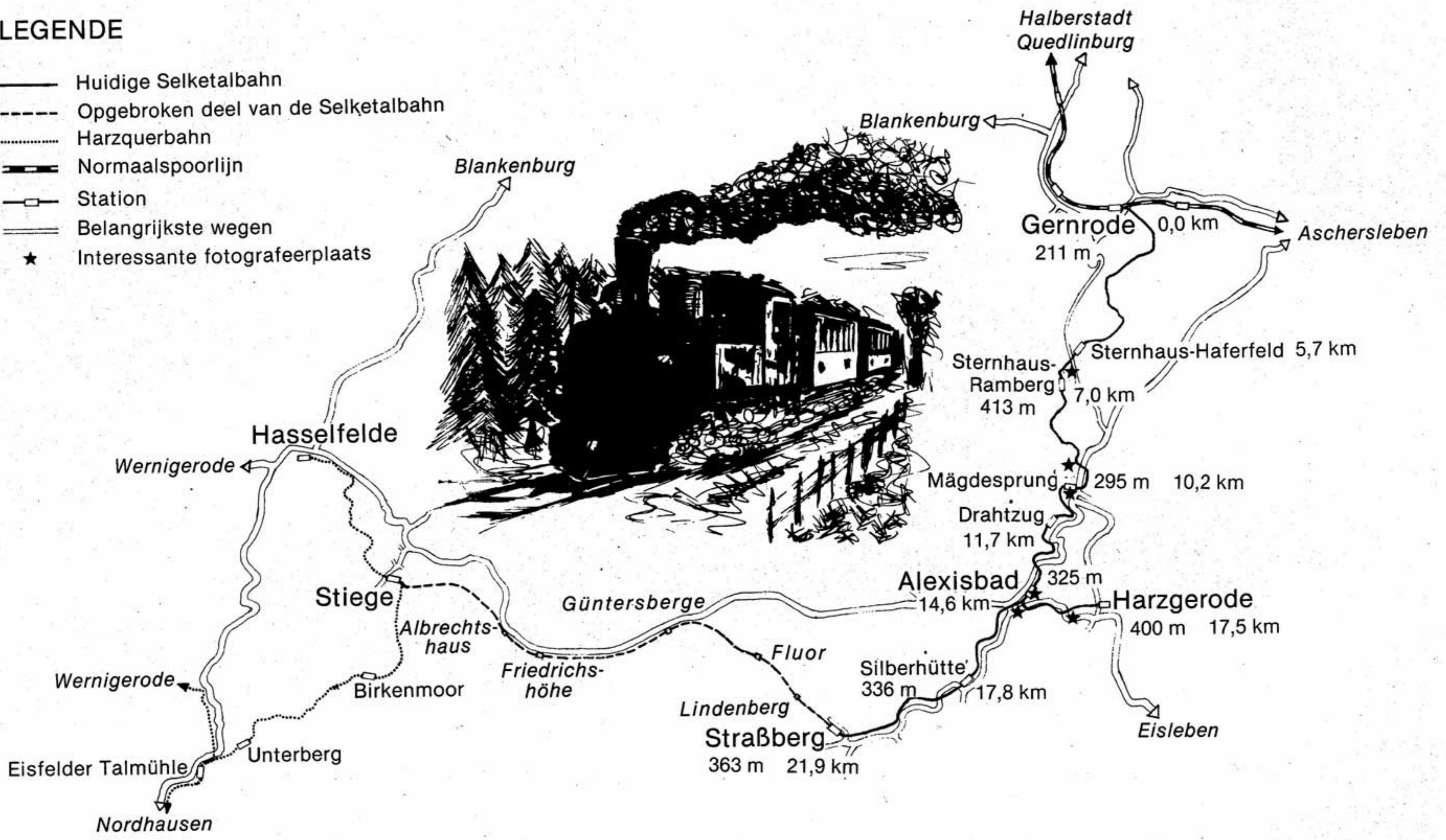


Dubbelvertrek in Alexisbad (toevallig ??)
99 5901-6 richting Straßberg, 99 6001-4
richting Harzgerode, februari 1979.

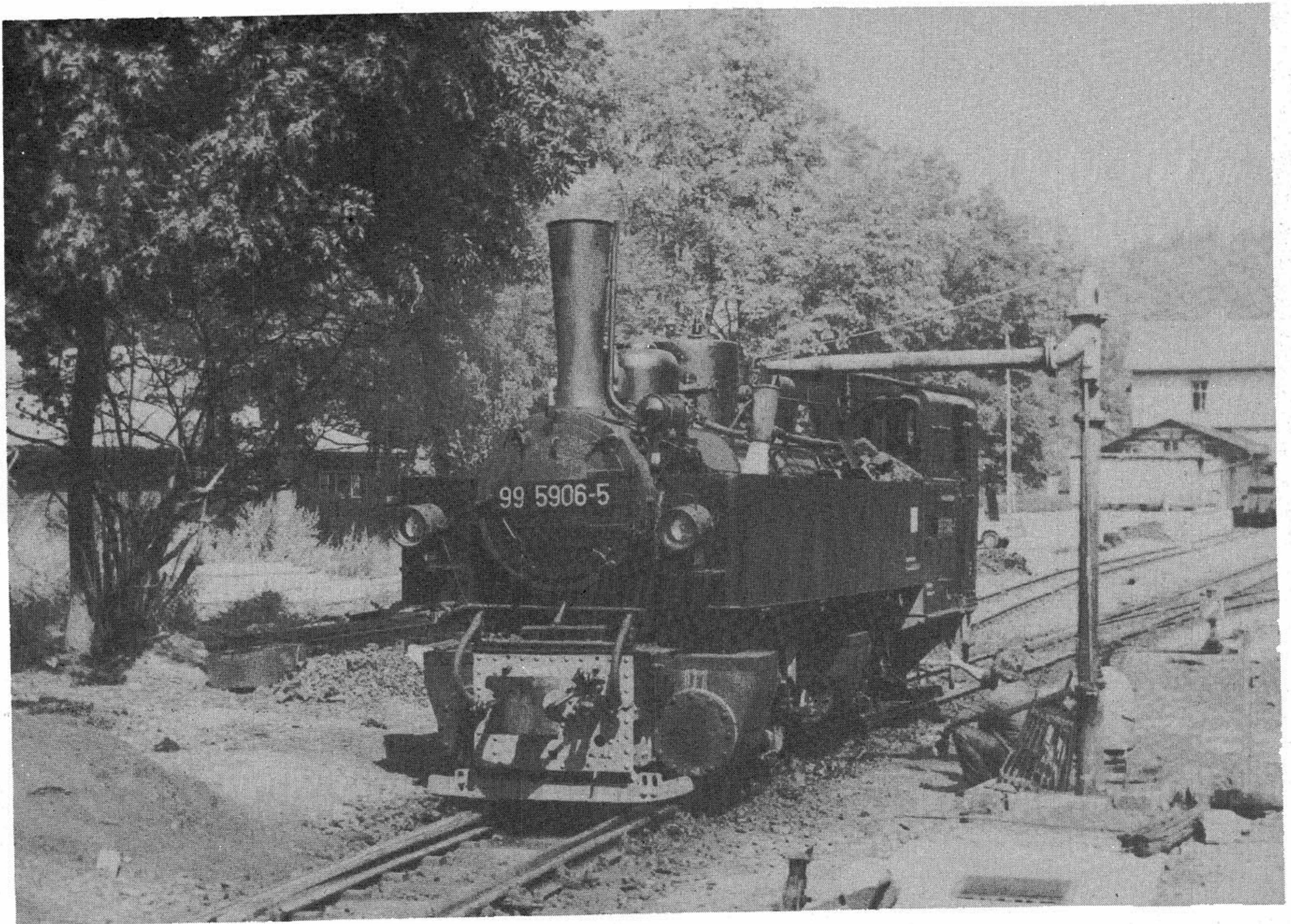
(Foto A. Veys)

LEGENDE

- Huidige Selketalbahn
- - - Opgebroken deel van de Selketalbahn
- Harzquerbahn
- ▬ Normaalspoorlijn
- Station
- Belangrijkste wegen
- ★ Interessante fotografeerplaats



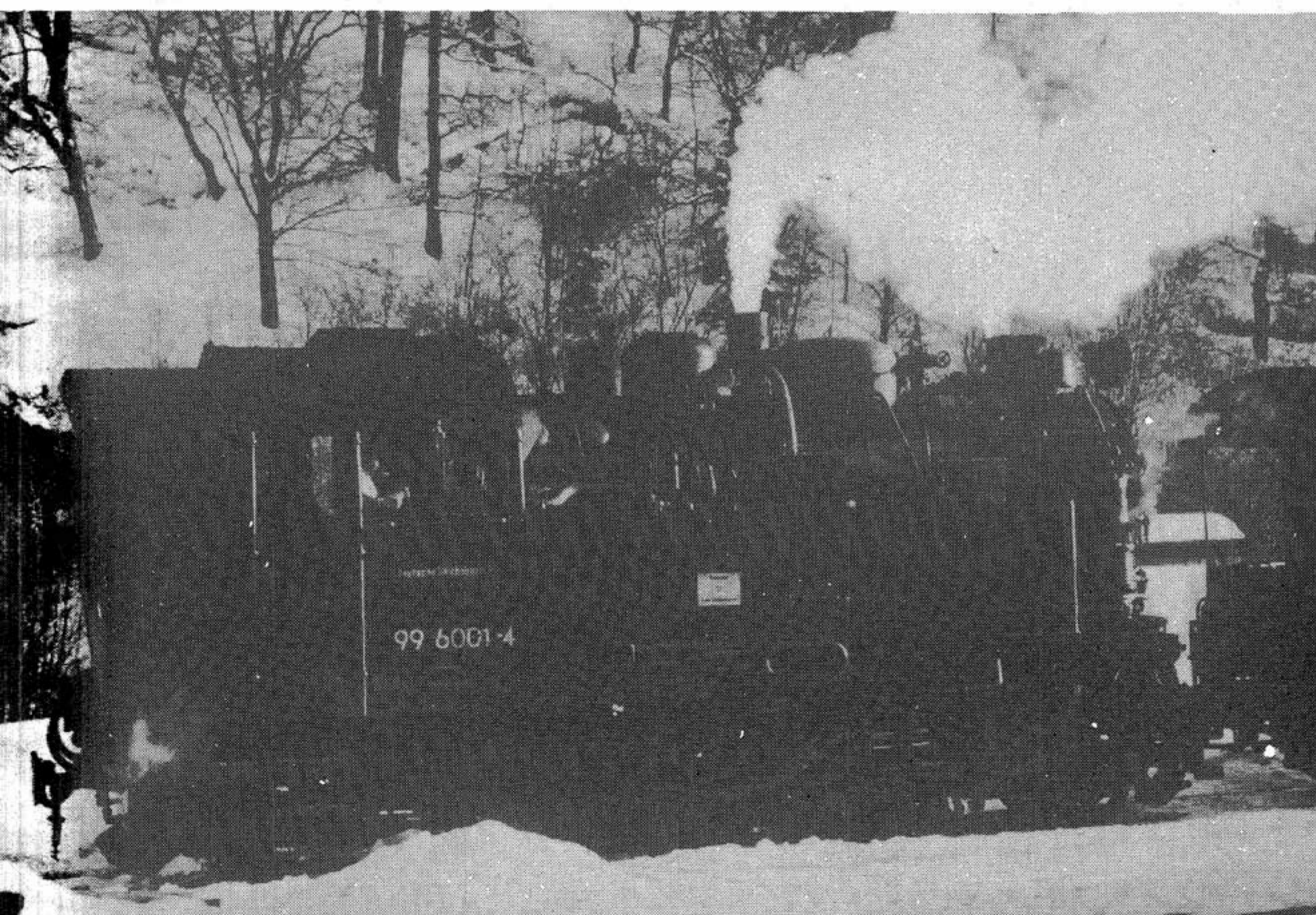
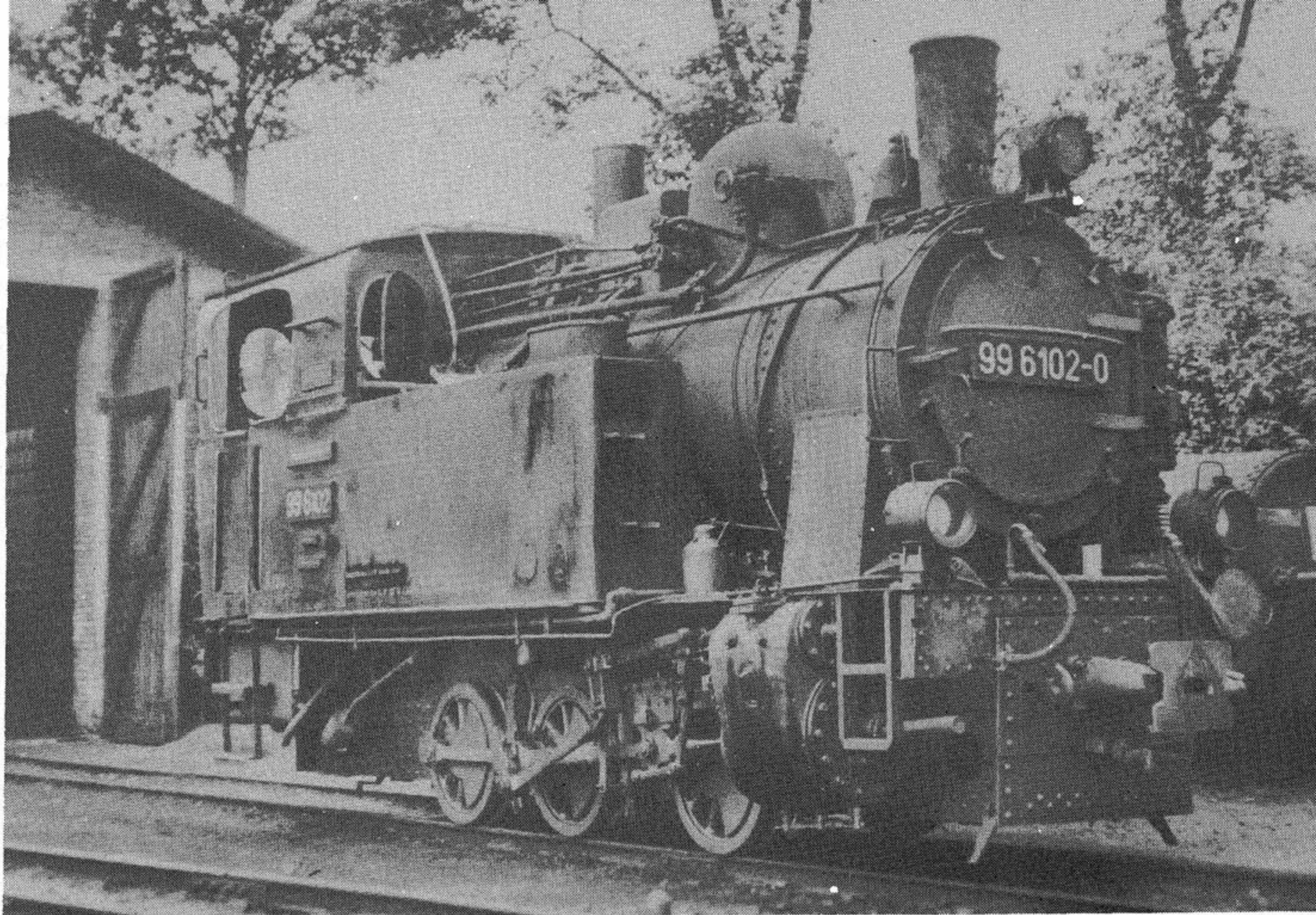
Situatieschets van de GHE.



Eventjes uitblazen tijdens het waternemen in Alexisbad.

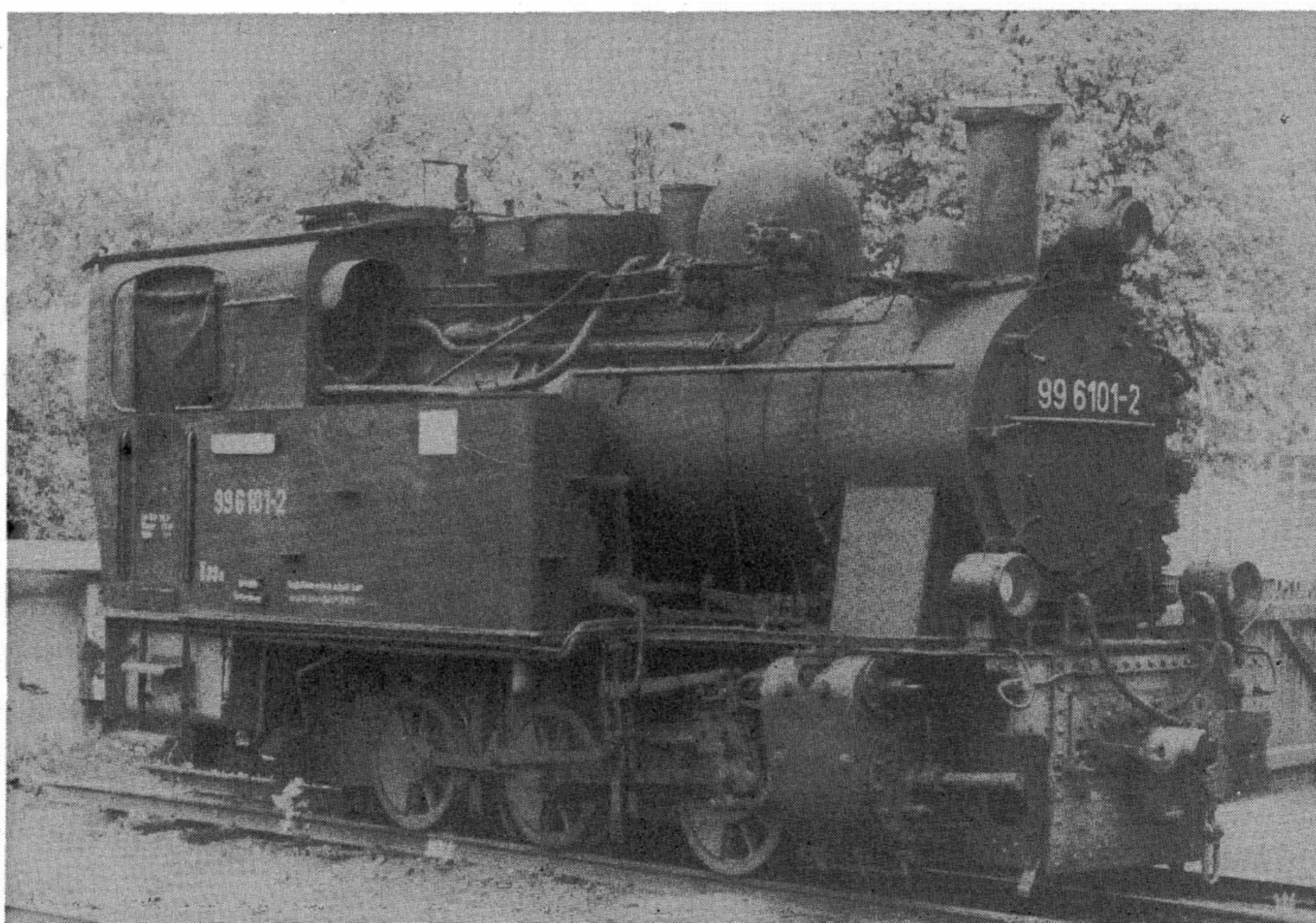
(Foto F. Ridon)

99 6102-0 in Gernrode.
(Foto O. Herfen)



99 6001-4 met namiddagtrein richting
Gernrode. (Foto A. Veys)

99 6101-2 in Gernrode.
(Foto F. Herold)





Stoom- en rook- wolkjes

- De Amerikanen ontdekken dank zij de stijgende OPEC-prijzen opnieuw de trein. In juni kon Amtrak (de halfstaats-spoorwegmaatschappij van de V.S.A.) 25 % meer reizigers noteren op het langeafstands-verkeer!

- Voor buitengewone transporten blijven de spoorwegen het vervoermiddel bij uitstek. Zo moesten 37 m lange dwarsbalken voor het nieuwe wintersportstadion van het Zwitserse Davos ter plaatse gebracht worden. Via het DB- en SBB-net belandde het konvooi in Landquart. Daar werd alles overgeladen op wagons van de metersporige Rhätischen Bahn. Alle balken werden op deze manier vlug, probleemloos en zonder schade afgeleverd.

- Het vredesverdrag tussen Egypte en Israël heeft ook gevolgen op spoorweggebied. Weldra zal men opnieuw kunnen sporen van Afrika naar Azië. Vooral de vroeger reeds geëxploiteerde lijn Kairo-Ismailya-El'Arish-Gaza-Tel Aviv komt hiervoor in de eerste plaats in aanmerking. Tot 1974 was dit een belangrijke internationale verkeersader die voor een groot gedeelte langs de Middellandse Zee kust loopt. Maar men plant ook volledig nieuw spoorwegverbindingen tussen Egypte en Israël.

- 1980 betekent het einde voor een koningin van de spoorweg. Inderdaad, in de streek waar ze haar jeugd doorbracht, rijdt de Pruisische P 8 momenteel haar einde tegemoet. Daarom richtten de „Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V.” een vierdaagse reis in naar Polen om er de eens in gans Europa verspreide lok een laatste maal te bezoeken. Daarnaast werd ook een belangrijk deel van de reis besteed aan de „Kriegslok” BR 42 en enkele smalspoorlijnen.

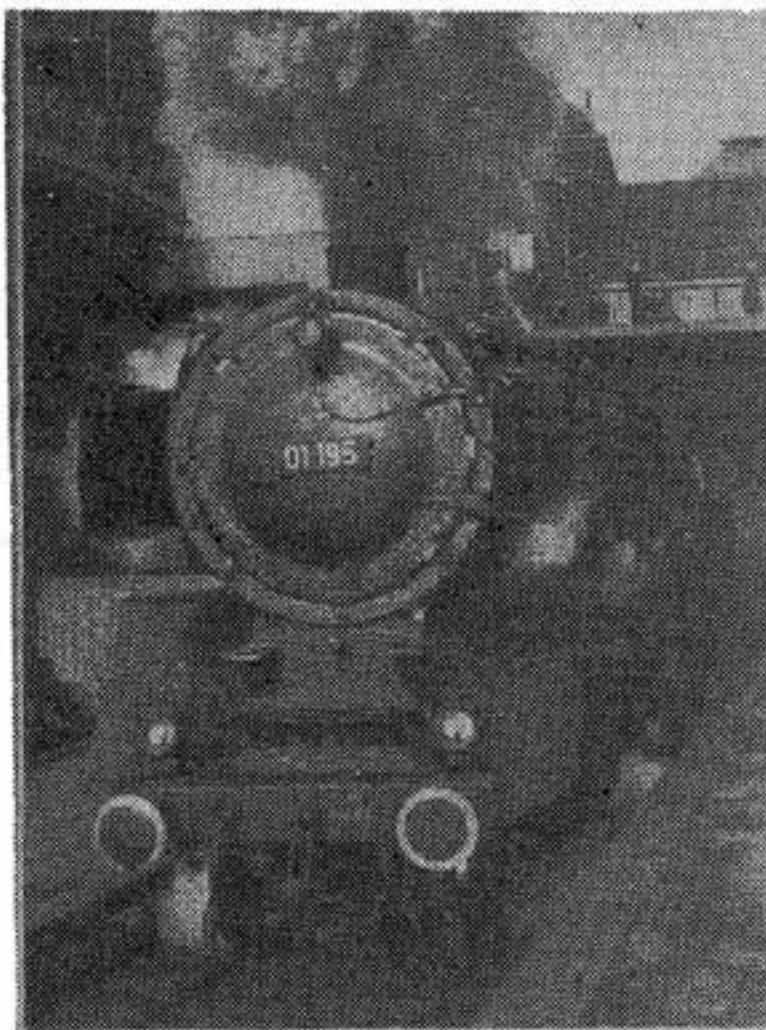
- De Deutsche Bundesbahn werft nu ook klanten via de muziek. Reeds tweemaal richtte ze in Frankfurt Hbf. een disco-show, gevolgd door een folklo-reavond, met succes in. Tussen de nummers door wordt de toeschouwer ingelicht over de vele voordelige reisformules die de DB biedt. Ook een spoorwegquiz maakt deel uit van deze animatie. Misschien rijdt weldra een N.M.B.S.-publiciteitstrein door onze contreien met aan boord Will Tura en Raymond van het Groenewoud...



Zet alle wissels op plezier...

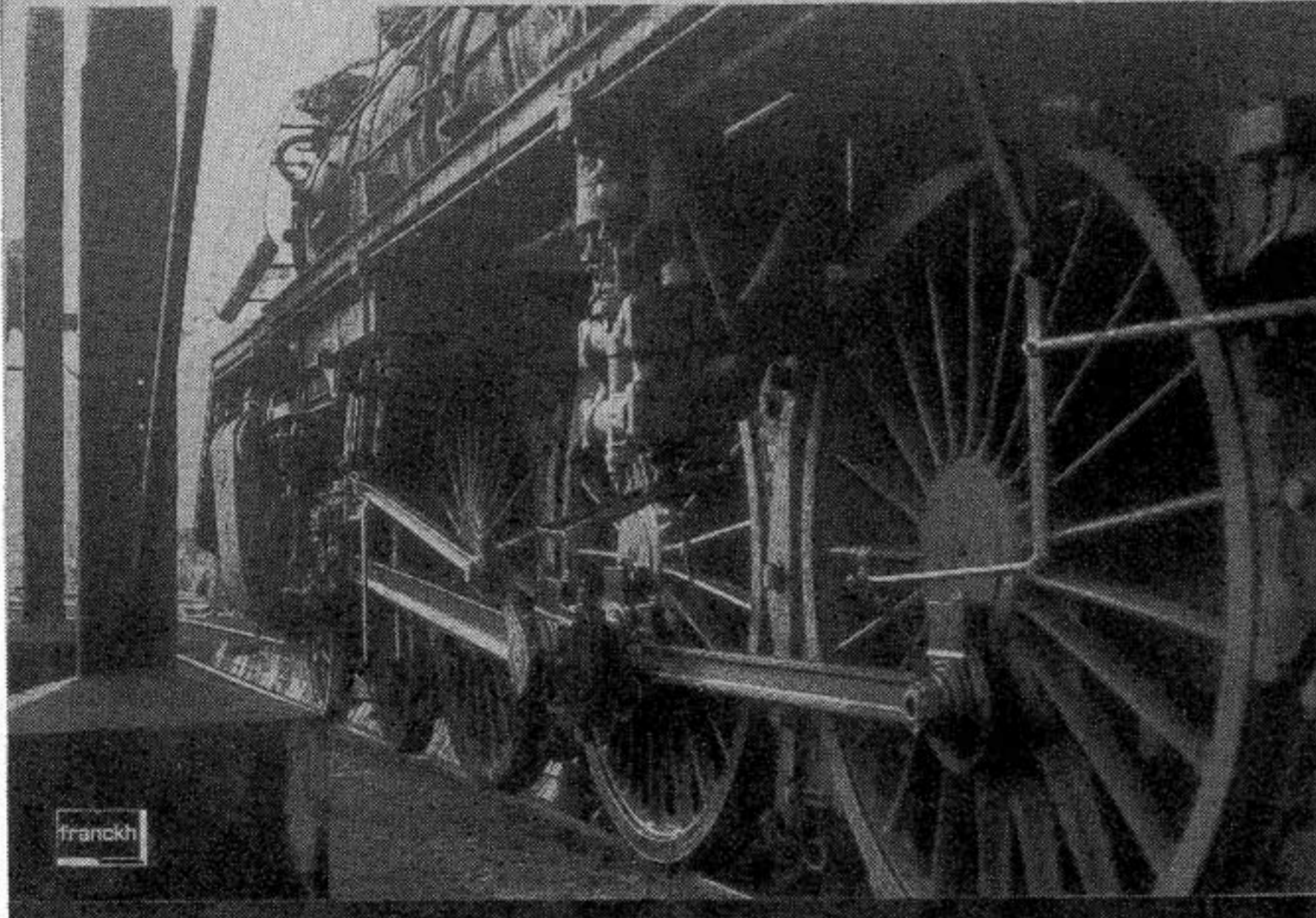
...en voor een heel lange tijd. Märklin elektrische treinen verschaffen vreugde en plezier aan kinderen maar evenzeer aan de ouders. Inderdaad worden ze meestal overgedragen....

...van zoon tot vader!



Theodor Düring Die deutschen Schnellzug- Dampflokomotiven der Einheitsbauart

Die Baureihen 01 bis 04
der Typenreihe 1925



B.V.S.-SHOP

c/o de heer J. Serckx
Vangramberenstraat 24, 3071 Erps-Kwerps
Rekening: 423-2019811-21

Omvangrijk gamma spoorwegliteratuur
van o.m. volgende uitgevers:

- Eiserbahn Kurier
- Alba Verlag
- Franckh
- Motorbuch Verlag

Diverse tijdschriften in de Franse, Engelse, Duitse en Nederlandse taal, alsook postkaarten en dia's.

Katalogus gratis verkrijgbaar op bovenvermeld adres.

Katalogus schriftelijk te bestellen mits insluiting van een postzegel van 9 fr.

HOBBY-SHOP

Delaruyestraat 18, 9218 Gent (Ledeberg)
Tel.: (091) 30.11.86

Speciaalzaak voor modeltreinen

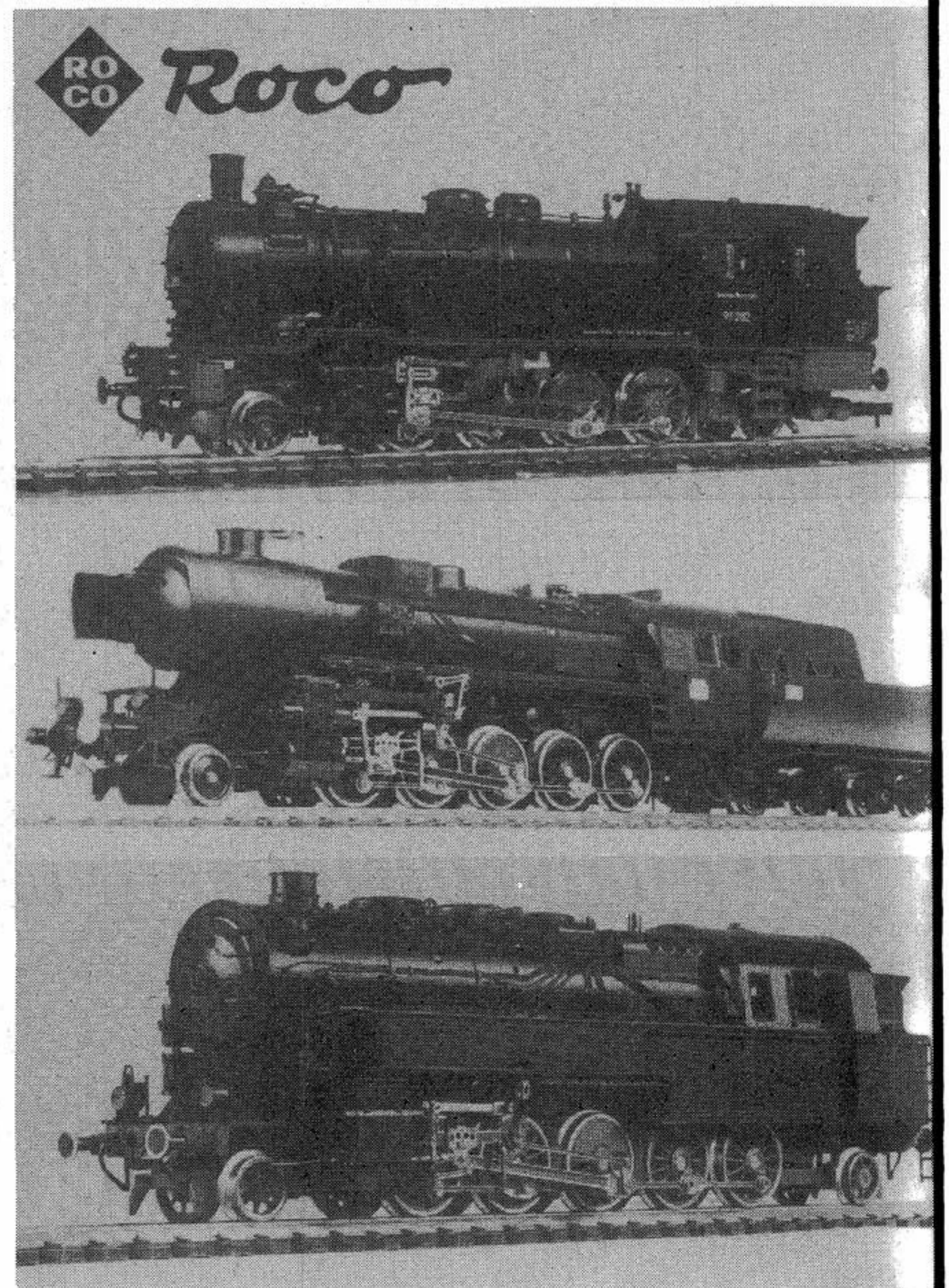
Steeds de laagste prijzen.
Binnenkort leverbaar, o.m.:

- ROCO BR 93, BR 23 in wisselstroom
 - Liliput NMBS reeks 26 en DB BR 95
- Beperkte voorraad: NMBS type 81, een verbeterde versie van het PIKO-model:
4.900 fr.

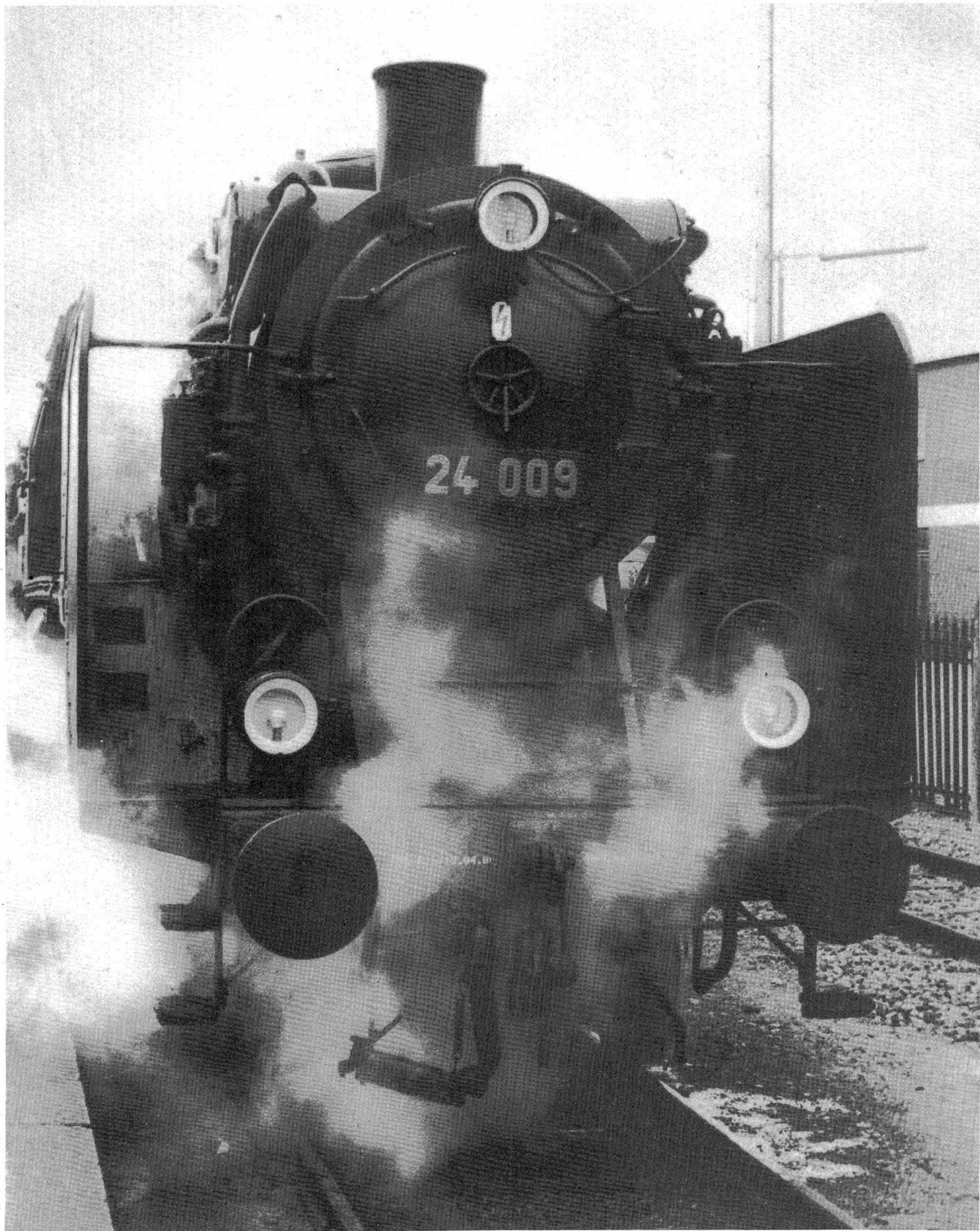
Diverse Belgische modellen in voorraad.

Open: Ma.-Vr.: 18u.15 - 20u.00

Za.-Zo.: na telefonische afspraak.



24 009 laatste rit ?



Zaterdag 19 april 1980: op stoomjacht

Op 19 april 1980 werd de 24 009 van Eisenbahn Kurier voor de laatste maal voor een trein gespannen. De lokomotief, die in 1972 in de DDR werd aangekocht, moet opnieuw een algemene keuring ondergaan, wat een dure aangelegenheid is. Er is reeds in totaal zowat 100.000 DM besteed om de 24 009 in rijvaardige toestand te brengen.

Over de verdere toekomst van de in 1928 gebouwde lokomotief is nog niets bekend. Er is wel voor een opvolger gezorgd onder de vorm van een T 9.3, de 91 319 van de Georgsmarienhütten Eisenbahn, die binnenkort rijvaardig zal zijn.

De afscheidsrit had plaats op de Westfaalse privaatsporen, die sedert het stoomverbod op DB-sporen de thuishaven van de EK-loks 24 009 en 24 083 geworden zijn. Als begin- en eindpunt had men Bielefeld gekozen, van waaruit de uit 6 E-30 rijtuigen bestaande trein naar Beckum gebracht werd. Daar nam de 24 083 de trein over en reed op de sporen van de Westfälische Landes-Eisenbahn naar Münster, van waaruit een E-04 van de DB de rit naar Ibbenbüren voortzette. In Ibbenbüren, waar de Teutoburger Wald-Eisenbahn en de DB samenkwamen, begon de 24 009 haar afscheidsrit, die in Gütersloh eindigde.

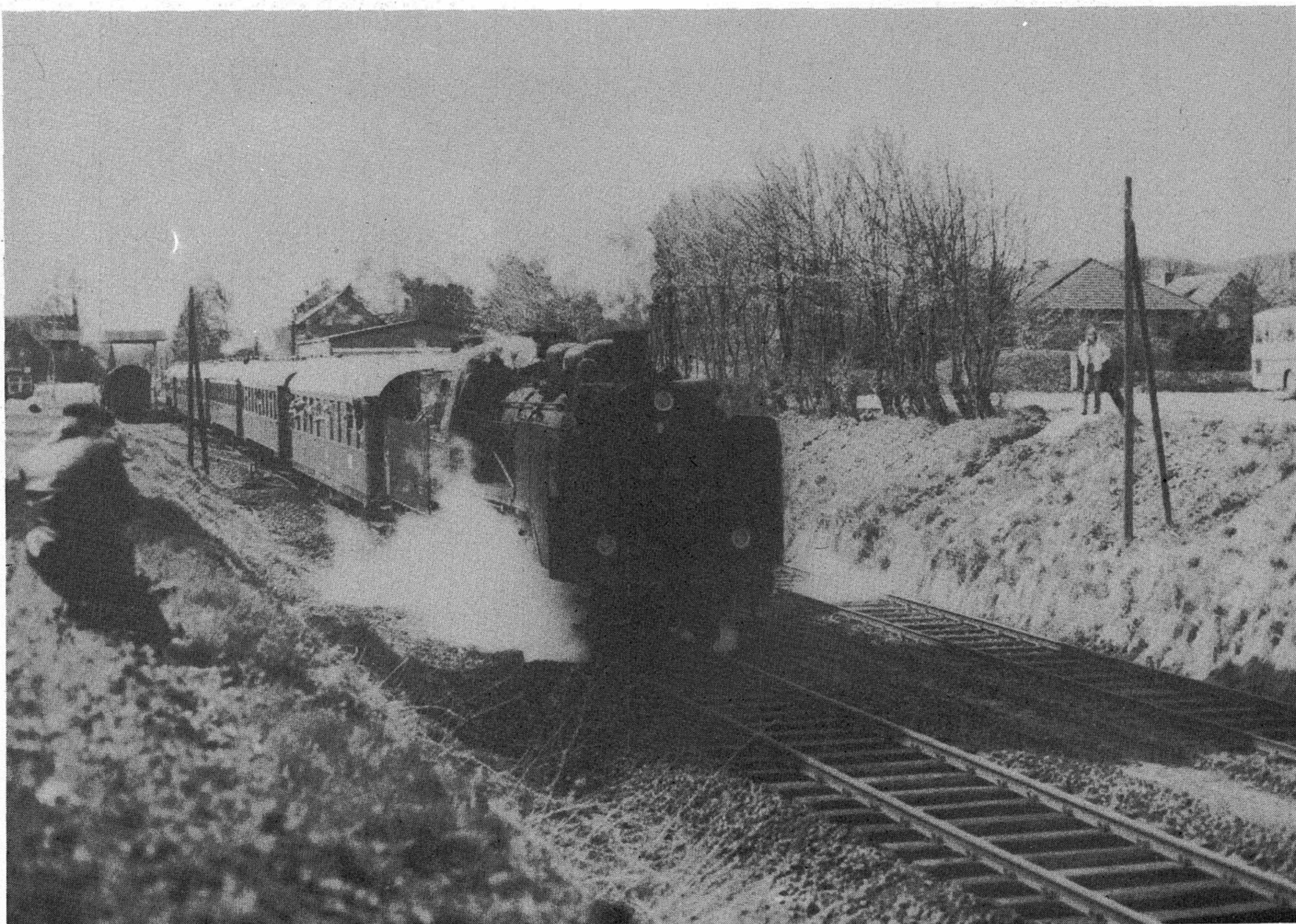
Hoewel het weer allesbehalve zomers te noemen was, hadden we toch steeds het geluk de trein tussen twee buien door te ontmoeten. Laat ons hopen dat de 24 009, die zich overigens in uitstekende staat bevindt, in goede handen terecht komt.

N.v.d.r. — Volgens de laatste berichten blijft 24 009 behouden en zal binnenkort weer rijden.

AV.

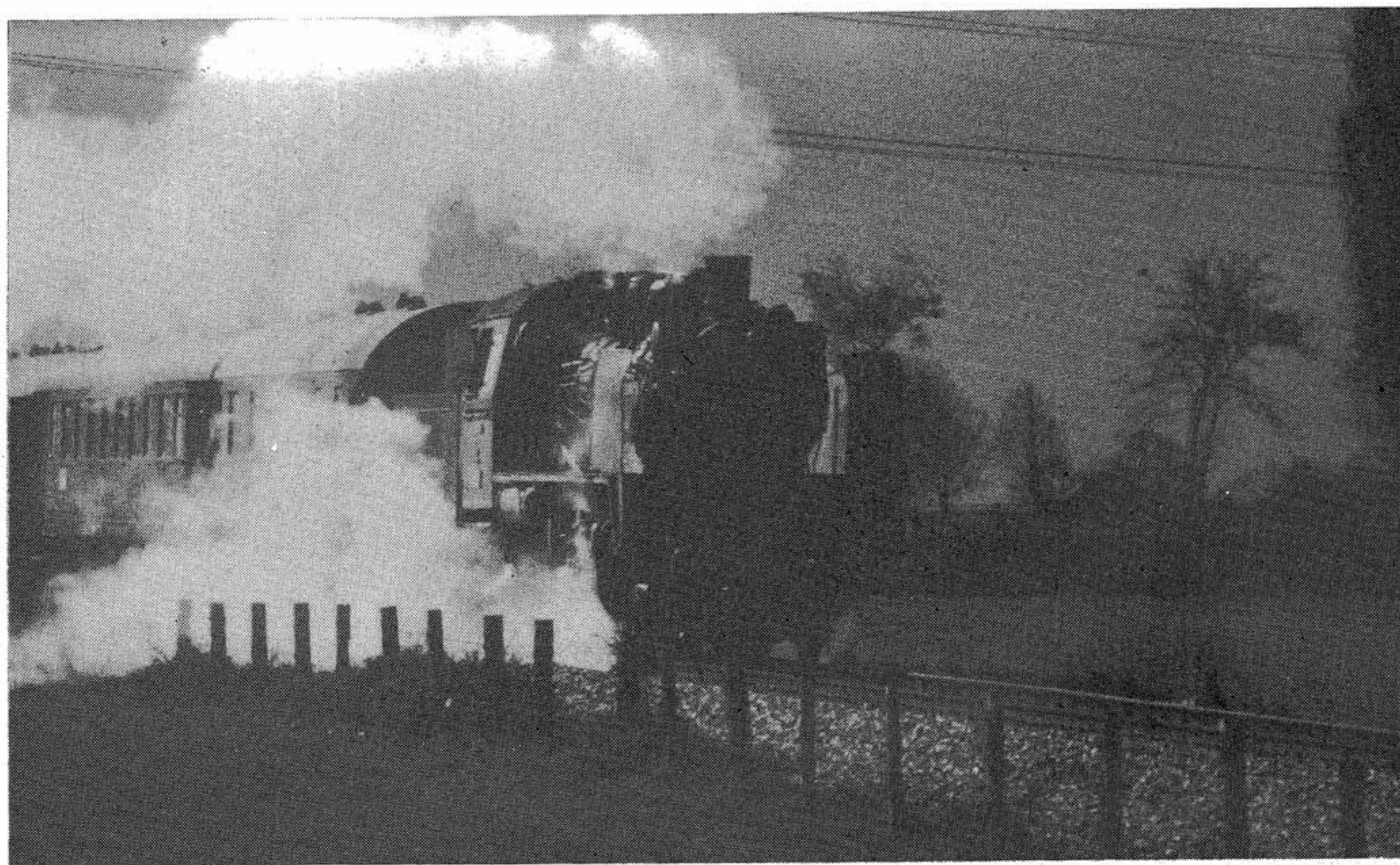


- De 01 173, die tegen de 10 001 uitgewisseld werd, is het eerste stuk van een verzameling. Het overbrengen van de 01 173 werd door onvoorziene omstandigheden vertraagd. Op 17-4-78 werd de lok in Helmstedt aan de DR doorgegeven, de lok werd in de DDR gekeurd en transportongeschikt bevonden. Daarop werd ze naar de DB teruggestuurd. Nadat de lok werd opgeknapt is ze in Berlijn aangekomen. De toekomstige standplaats is voorzien in het museum van Verkeer en Techniek in het vroegere Anhalter Bahnhof.

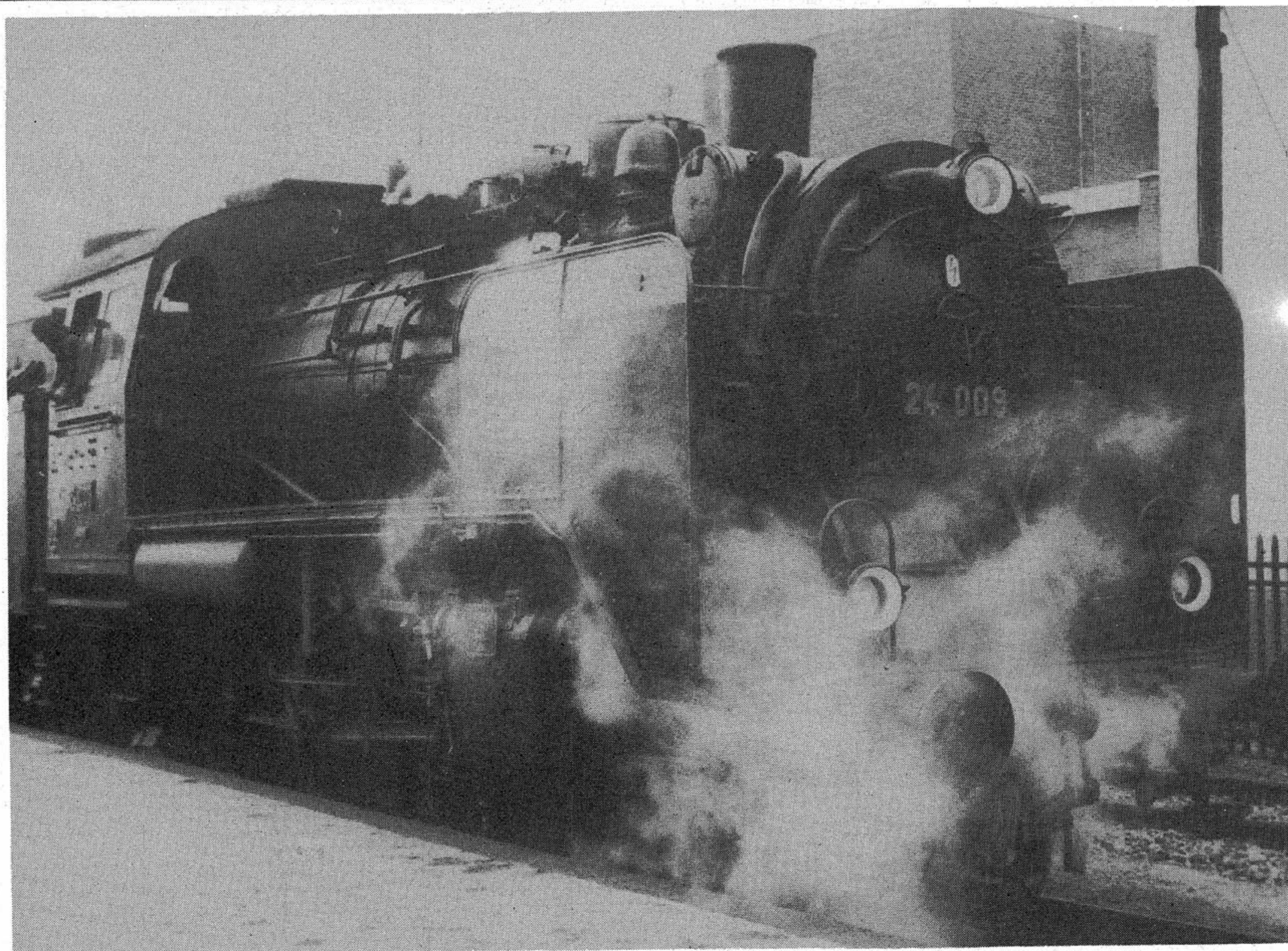


24 009 vertrek uit Lienen.

(Foto F. Ridon)



24 083 bij Albersloh uit de richting
Sendenhorst. (Foto A. Veys)



24 009 in Gütersloh. (Foto F. Ridon)



24 009 bij het binnenrijden van
Gütersloh. (Foto F. Ridon)



24 009 bij de halte te Gut Niedick.



24 009 in de buurt van Lienen.

Gistel : Week van de Trein



De wachtende spoortuigen genieten van een grote belangstelling.

(Foto A. Veys)

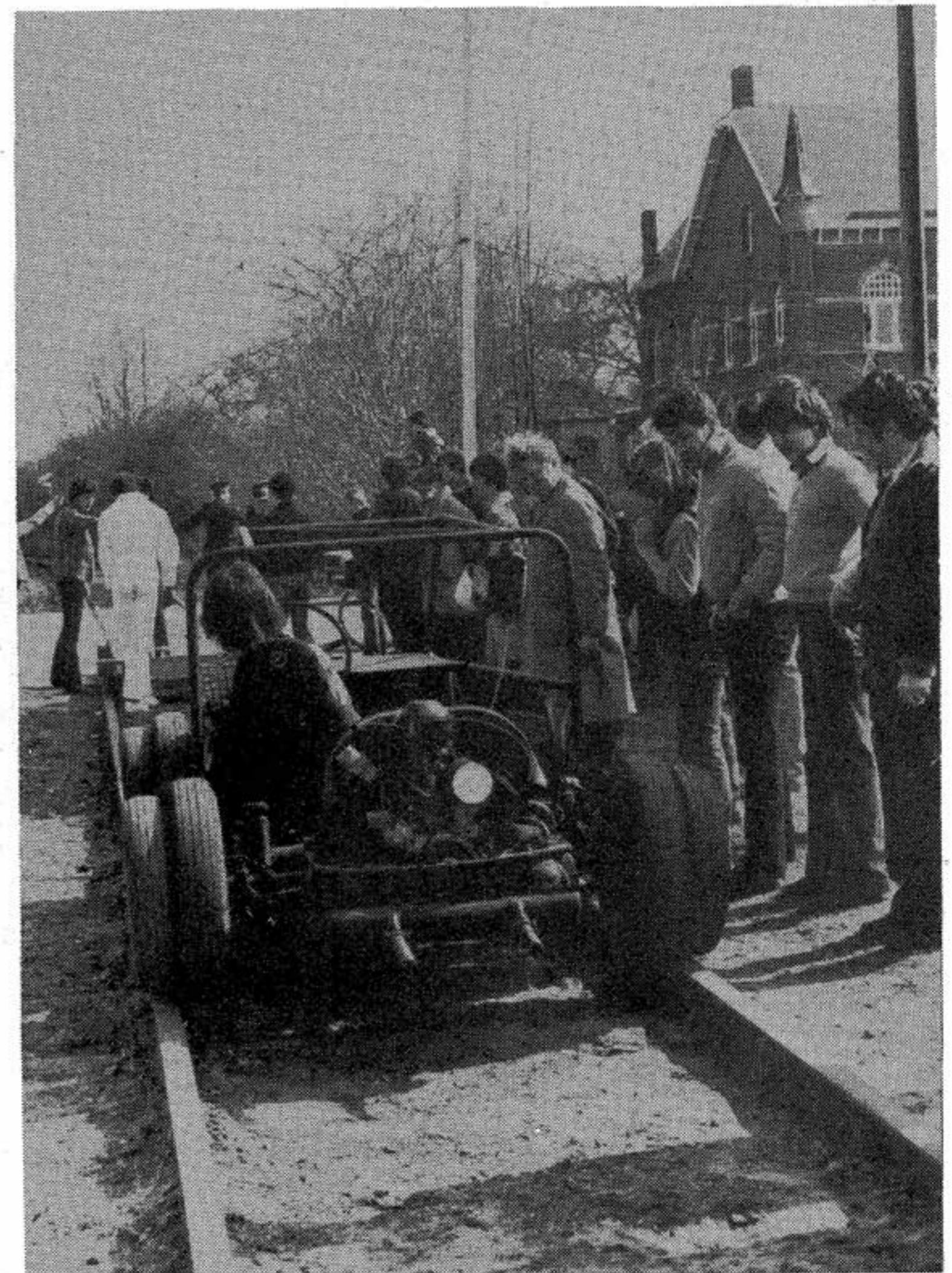
In het kader van de „Week van de trein”, een manifestatie die plaats had van 5 april t.e.m. 13 april, werd ook een wedstrijd voor spoorfietsen en -auto's georganiseerd.

Aan de spoorwegtentoonstelling, ingericht door een werkgroep bestaande uit Westtoerisme, T.T.O.Noordzee, de provincie West-Vlaanderen, gemeentebesturen van Oostende en Gistel en vzw B.V.S., werd deelgenomen door de N.M.B.S., D.B., B.R., S.B.B., C.F.F., C.I.W.L.T. en B.N. (voorheen La Brugeoise en Nivelles). Ook de modelfirma's waren vertegenwoordigd, o.m. Fleischmann, Märklin, Roco en Arnold. Naast de B.V.S.-shop waren er ook nog verzamelaars, de heren Raemdonck van Oostduinkerke en Vercauteren van Hamme.

Op zaterdag 12 april had dan de wedstrijd plaats die kon rekenen op een behoorlijke belangstelling van deelnemers en publiek. Onder de 13 deelnemers waren er 6 prijzen te verdelen in twee kategoriën. De uitslag zag er als volgt uit:

Spoorfietsen:

1. Alain Vancoillie en M. Vanhevel
2. Paul Deroo en M. Vande Bruane
3. Rudi Morent



Winnaar bij de spoorauto's.

(Foto L. Blommaerts)

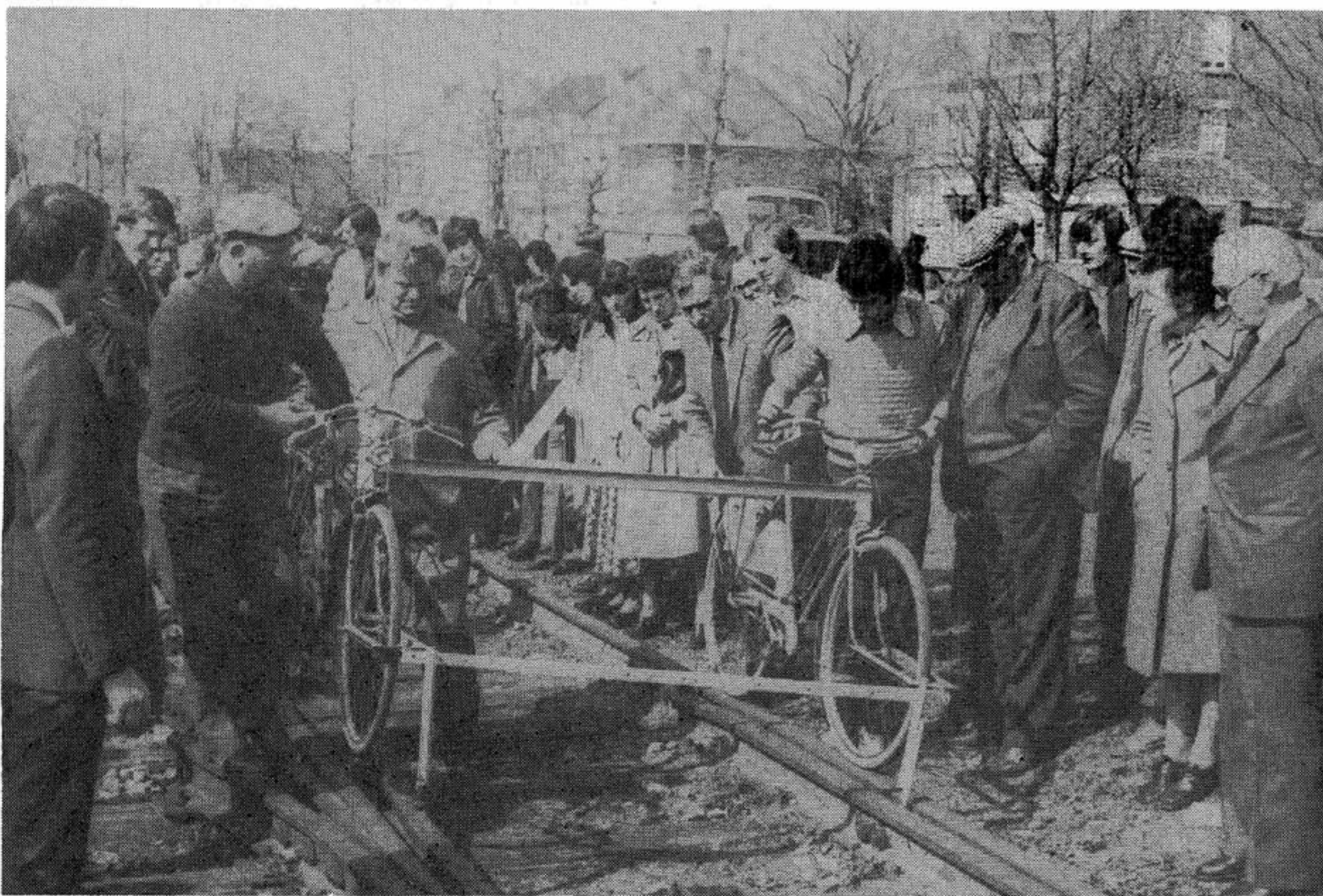
Spoorauto's

1. Pol Vanloo
2. Bruno Daneels
3. Joris Lucien

De brandweer van Gistel kreeg de prijs van de provincie. Onder de deelnemers konden we ook een B.V.S.-lid begroeten, nl. Joris Lucien, die een Renault R4 omgebouwd had.



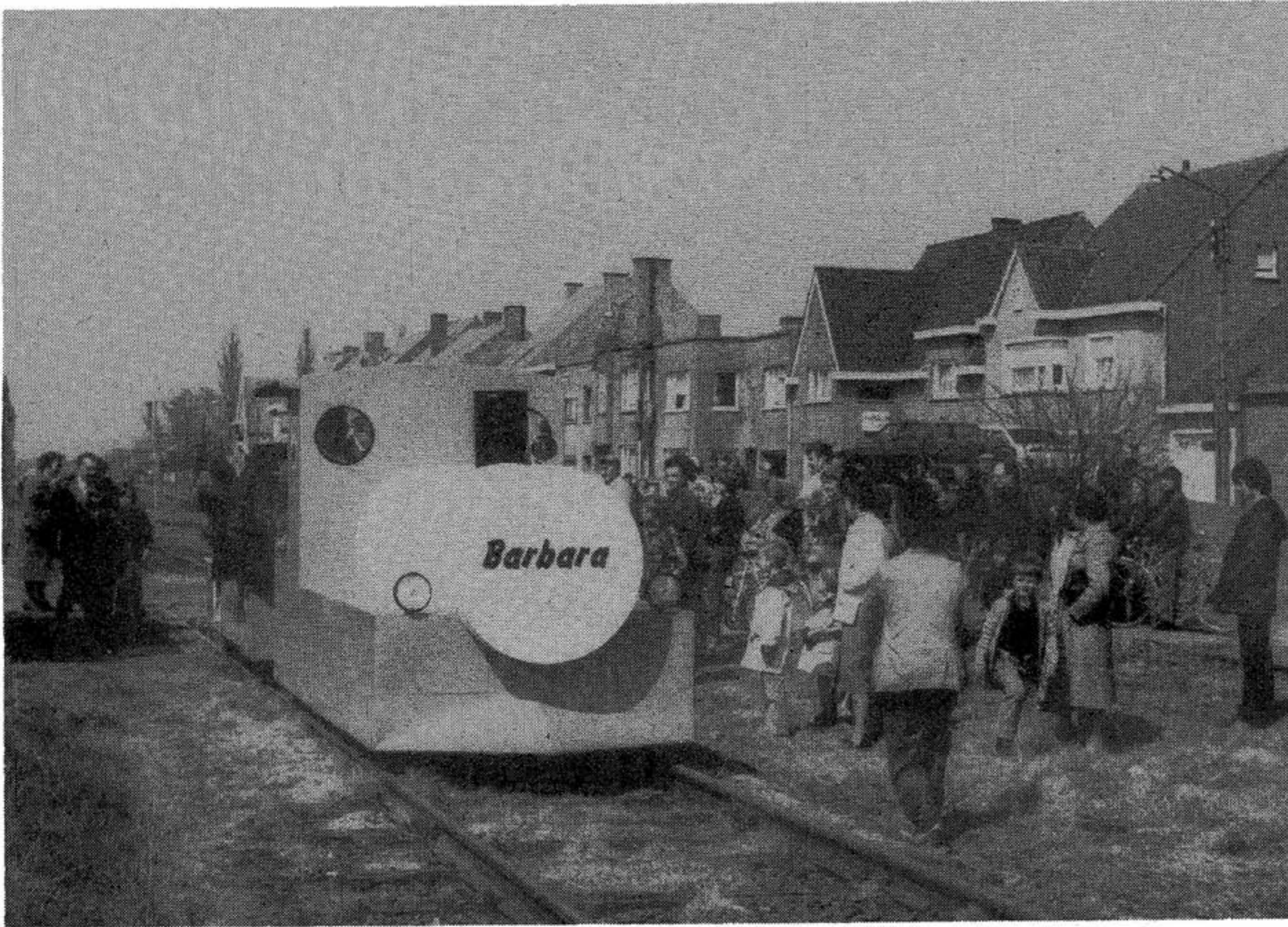
*R4 in normaalspooruitvoering, een realisatie van Lucien Joris.
(Foto A. Veys)*



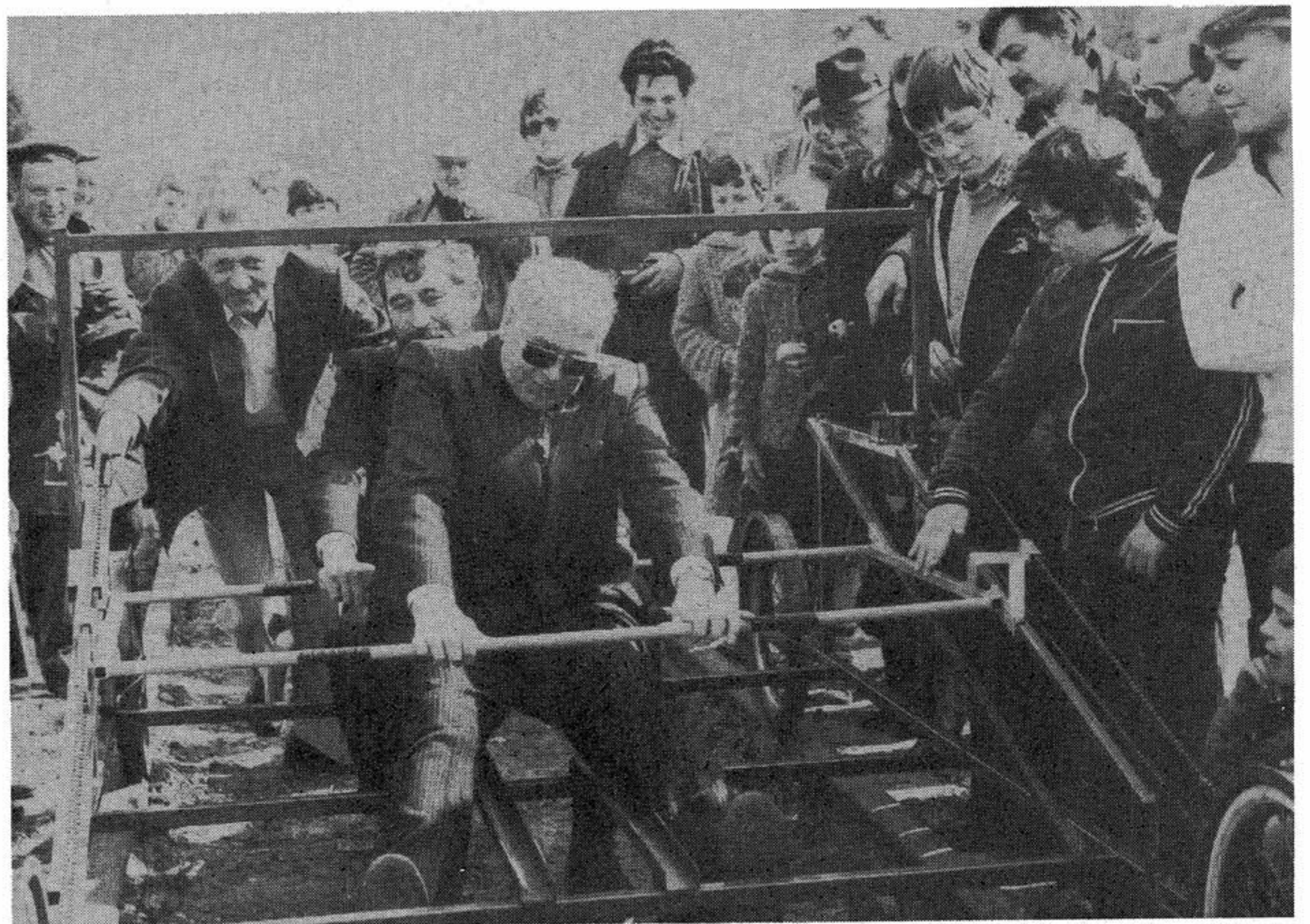
*Een der spoorfietsen die moeilijkheden had bij het berijden van een wissel.
(Foto A. Veys)*



*Spoor-motorfiets met „sidecar” van Dirk Eeckhout uit Mere.
(Foto A. Veys)*



Barbara van het Brandweerkorps van Gistel. (Foto A. Veys)



*Burgemeester Eeckhoudt en schep-
pen Tulpin in een Rooms-Rode
poging om samen de „trein” in Gis-
tel aan het rollen te brengen.
(Foto L. Blommaerts)*



*Rijdend platform, reeks spoor-
auto's. (Foto A. Veys)*



Enkele deelnemers aan de vergadering en de inspectietocht van lijn 62 op 30-6-80 te Gistel.

(Foto F. Ridon)

MUSEUMLIJN 62 : EEN OPLOSSING IN HET VOORUITZICHT

Tijdens een vergadering gehouden op 8 mei 1980 op het ministerie van verkeerswezen werd beslist lijn 62 te bezichtigen, vanaf Snaaskerke tot Torhout. Dit bezoek ging door op de zonnige maandag 30 juni en gold als een eerste algemene inspectie en kennismaking met het bruikbare gedeelte van lijn 62. De hierna vermelde aanwezigen zochten samen naar oplossingen van de voornaamste problemen gekoppeld aan de uitbating van lijn 62 als museumlijn.

- de h. Erebaut, bestendig gedeputeerde van de provincie West-Vlaanderen;
- de h. Vanhoutte, sekretaris van de gemeente Gistel
- de h. Lamertijn, gemeenteraadslid van Gistel en provincieraadslid van West-Vlaanderen;
- Mevr. De Meyere, schepen van Gistel;
- de h. Casteleyn, schepen van Gistel;
- Mevr. Blontrock, gemeenteraadslid van Gistel;
- de h. C. Daled, burgemeester van Torhout;
- de h. Gryson, schepen van Torhout;

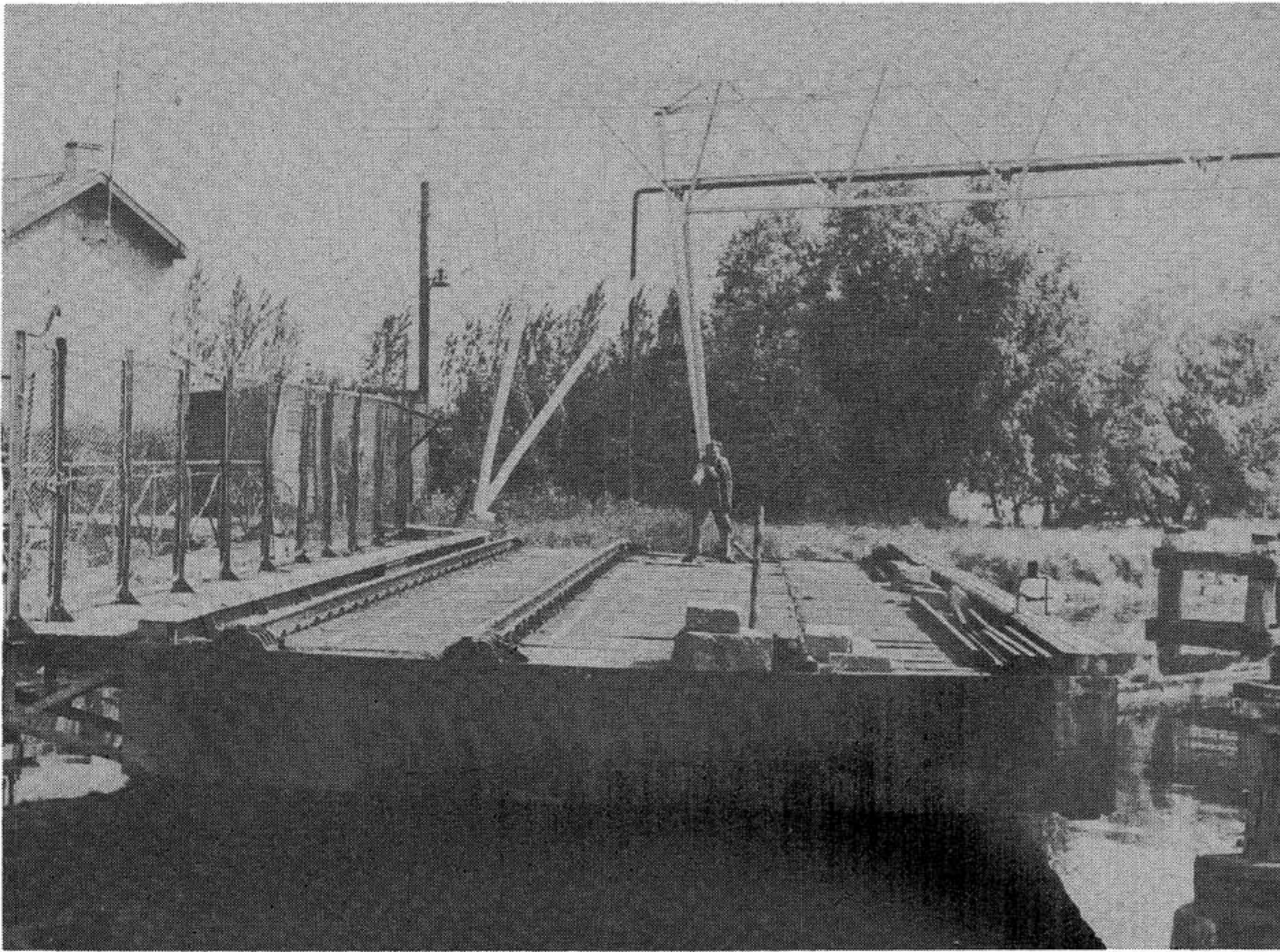
- de h. Tanghe, schepen van Ichtegem;
 - de h. Schouteten, eerst aanwezig ingenieur bij verkeerswezen;
 - de h. Evenepoel, Industriële ingenieur bij verkeerswezen;
 - de h. Stevens, eerste ingenieur baandirectie Brussel (NMBS);
 - de h. De Ridder, eerste ingenieur baangroep Gent (NMBS);
 - de h. Eeckels, hoofdingenieur baan hoofddirectie Brussel (NMBS)
 - de h. Degroote, ingenieur en hoogleraar;
 - de h. Larridon, vertegenwoordiger van werk groep Spoorslag, beheerder vzw T.T.O. Noordzee;
 - de h. L. Blommaerts, voorzitter B.V.S.;
 - de h. F. Ridon, schatbewaarder B.V.S.
- Verontschuldigd was onder meer H. Tulpin, schepen van de gemeente Gistel.

B.V.S. dankt de aanwezigen voor hun belangstelling. Onze oprechte dank gaat ook naar het brandweerkorps van Gistel die dit bezoek met een passend voertuig mogelijk maakten.

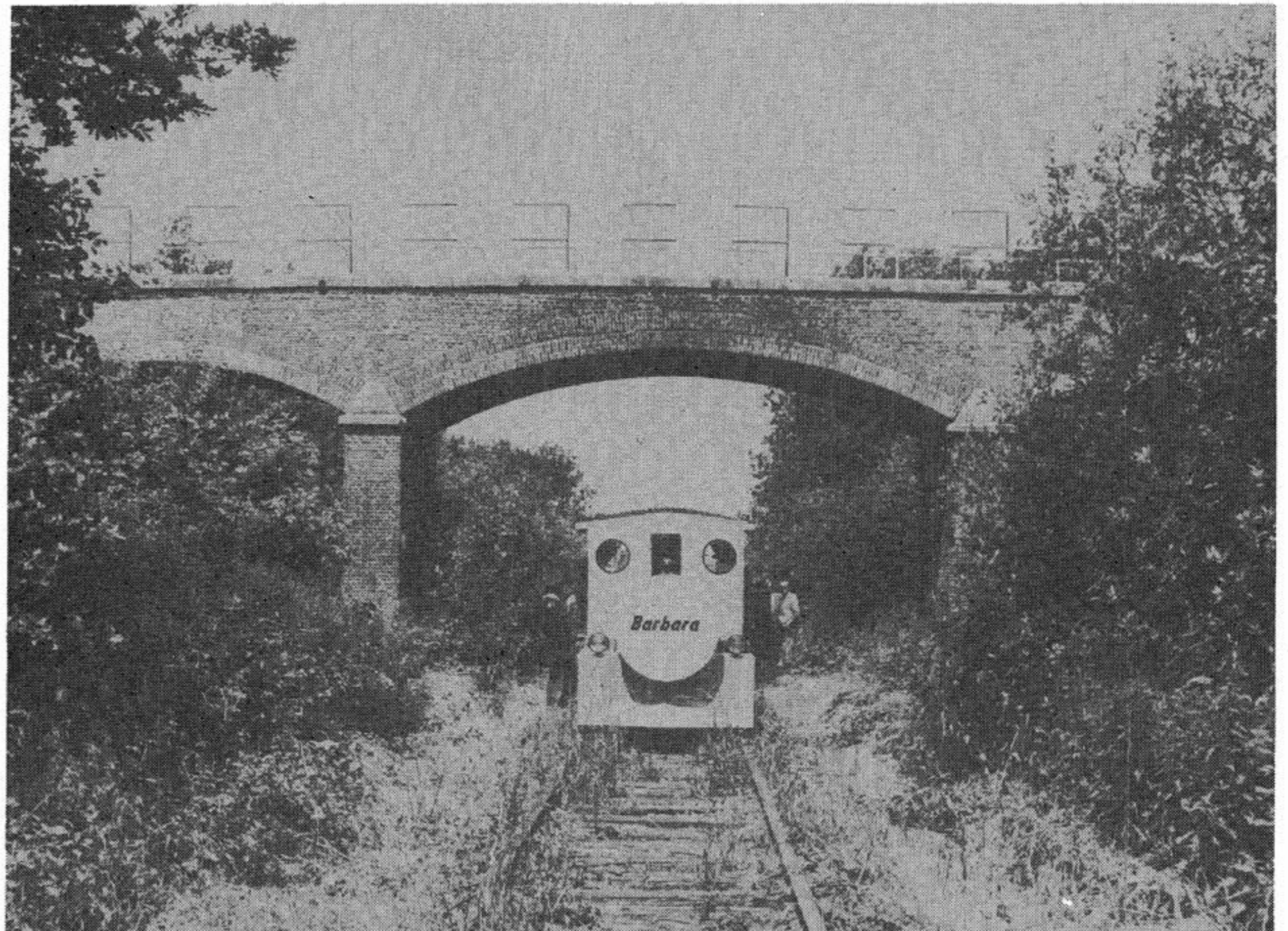


Het vrijwillig brandweerkorps van Gistel stond in voor de realisatie en het functioneren van het „Barbara-treintje”

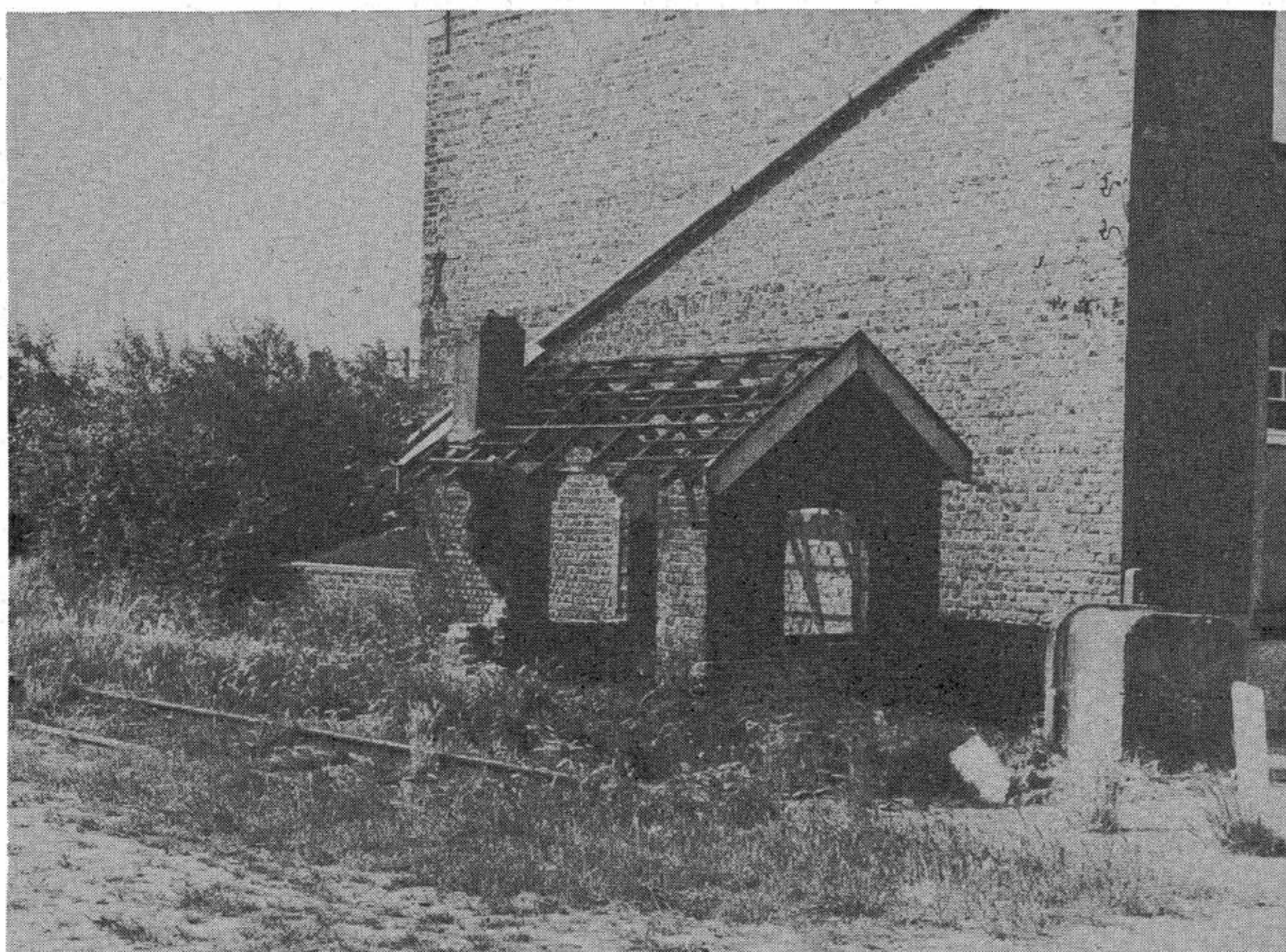
(Foto F. Ridon)



*De beruchte brug te Snaaskerke
over de Plassendale vaart.
(Foto F. Ridon)*



*Barbara in de verrukkelijke omge-
ving, onder één der probleembrug-
gen over lijn 62 te Wijnendale.
(Foto F. Ridon)*



*Ruïne van het brug- of barreelwach-
tershuisje bij de brug over de Plas-
sendale vaart. (Foto F. Ridon)*

JOCADIS P.V.B.A.

BRUSSELSESTRAAT 58, 1390 EDINGEN

Tel (02) 395.22.96

HO - HOe - HOm - N

Fleischmann - Roco - Piko - V.E.B. - Lilliput - Electrotren - Ibertren - Trix -
Mehanotehnika - Arnold Rapido - Lima - Jouef - Ade - Hac - Bemo -
Rivarossi - Airfix - Athearn - Joe Works - Dacker

Fulgurex - L.G.B.

TRAMS

Roco - Rivarossi - Mehanotehnika - Lilliput

TOEBEHOREN en DEKORS

Faller - Vollmer - Preiser - Wiking - Busch - Jouef - Lima - Roco -
Electrotren - Kibri - Pola - Brawa - Concor - Heljan - Herpa - H.M.B. -
Sommerfeld - Starlux - Heki - Sander - Mössmer - Seuthe
Merten - Wiland - D.S. - Merit - Eko

SALOTA

Vijf onafhankelijke treinen op één spoor!

GROTE KEUS VAN N.M.B.S.-MATERIAAL + SIGNALLEN EN DECALS

SPOORWEGTIJDSCHRIFTEN

Open alle dagen van 9 tot 12 en van 14 tot 19 uur.

Zondag open van 10 tot 13 uur.

Maandag gesloten.

Getrouwheidskaart.

